

Grzegorz Sojda, Grzegorz Śliżewski

Mjr pil. Karol Pniak

pilot akrobacyjny „Trójki Bajana”

uczestnik Bitwy o Anglię

pilot Polskiego Zespołu Myśliwskiego w Afryce

dowódca 308 Dywizjonu Myśliwskiego „Krakowskiego”

ZAPOMNIANI BOHATEROWIE
FORGOTTEN HEROES

Grzegorz Sojda, Grzegorz Śliżewski

Mjr pil. Karol Pniak

pilot akrobacyjny „Trójki Bajana”

uczestnik Bitwy o Anglię

pilot Polskiego Zespołu Myśliwskiego w Afryce

dowódca 308 Dywizjonu Myśliwskiego „Krakowskiego”



ZAPOMNIANI BOHATEROWIE
FORGOTTEN HEROES

Mjr pil. Karol Pniak
pilot akrobacyjny „Trójki Bajana”
uczestnik Bitwy o Anglię
pilot Polskiego Zespołu Myśliwskiego w Afryce
dowódca 308 Dywizjonu Myśliwskiego „Krakowskiego”

Tekst opracowany przez: Grzegorz Sojda, Grzegorz Śliżewski

Projekt graficzny serii: Robert Gretzyngier

DTP: Robert Gretzyngier

Recenzja: prof. zw. dr hab. Bogusław Polak i prof. nadzw. dr hab. Zbigniew Wawer

Zdjęcia zamieszczone w publikacji pochodzą ze zbiorów autorów oraz osób wspierających działalność
Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego

Szczególnie dziękujemy za udostępnienie zdjęć następującym osobom i instytucjom:

ś.p. Stanisławowi Bochniakowi, Przemysławowi Dudzikowi, Rafałowi Guzikowi, Tomaszowi Kopańskiemu, Wojtkowi Matusiakowi,
Piotrowi Matwiejowi, Grażynie Paul-Materna, Karolowi Pniakowi (synowi), śp. Jackowi Stańskiemu, Włodzimierzowi Wawrzeckiemu

Instytutowi Polskiemu i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie,

Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie,

National Archives w Kew

Rysunki barwne:

Robert Grudzień, Robert Gretzyngier

Copyright © Fundacja Historyczna Lotnictwa Polskiego 2015

Copyright © GRETZA – Robert Gretzyngier 2015

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system,
or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying,
recording or otherwise, without prior permission of the publishers.

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej pracy nie może być powielana i rozpowszechniana w jakiegokolwiek formie i w jakikolwiek sposób, włącznie
z fotokopiowaniem, nagrywaniem
na nośniki elektroniczne lub przy użyciu innych mediów, bez uprzedniej zgody wydawcy.

ISBN 978-83-64424-11-3

Wydanie II rozszerzone



gretza.pl

Wydawca:

GRETZA – Robert Gretzyngier

skr. poczt. 51, 04-520 Warszawa

Publikacje tego wydawcy można nabyć za pośrednictwem sklepu internetowego:

www.lotniczyantykwarjat.pl

Nie mógł inaczej się nazywać. Pasował do nazwiska, jak ulał. A ono jemu: jednozgłoskowe, proste, sugestywne. Jasne, nie wymagające rodowodu. Jak on sam. Twardy, silny, z grubsza ciosany, mile rubaszny. Wrośnięty korzeniami w twardą śląską ziemię.

Józef Mierzejewski, pilot 308 Dywizjonu



Nikt nie jest w stanie wynagrodzić krzywd wyrządzonych ludziom, którzy przez lata II wojny światowej wiernie służyli Ojczyźnie, a których później sponiewierała powojenna rzeczywistość i którzy odeszli od nas w zapomnieniu, bez należnych im słów uznania. Polska miała wielu świetnych lotników wychowanych w duchu II Rzeczypospolitej, którzy bez wahania byli gotowi złożyć na ołtarzu Ojczyzny własne życie. Każdy z nich to osobna, wyjątkowa historia. Takie było też życie Karola Pniaka, człowieka o wielkim sercu i tubalnym głosie, który – raz usłyszany – trudny był do wymazania z pamięci. Postaci jedynej w swoim rodzaju.

Droga do lotnictwa

Karol Pniak urodził się 26 stycznia 1910 r. w Jaworznie, w dzielnicy Robak. Miasto, w którym przyszedł na świat jest historycznie związane z Małopolską, a pierwsze zapiski o wiejskiej osadzie Jaworzno pojawiły się w latach 1229-1249. Była to wioska znajdująca się na pograniczu ówczesnej Polski z Górnym Śląskiem. Początkowo wydobywano w niej srebro i ołów, następnie rudę cynku i żelaza, a w 1767 r., w obecnej dzielnicy miasta – Szczakowej, powstała pierwsza polska kopalnia węgla kamiennego, która funkcjonuje do dziś. Umowy między zaborcami sprawiły, że po III rozbiorze Polski Jaworzno znalazło się w granicach Austrii. W latach 1809-1815 wieś wchodziła w skład Księstwa Warszawskiego, a w latach 1815-1846 na niej kończyło się terytorium formalnie niepodległej Rzeczypospolitej Krakowskiej – Wolnego Miasta Krakowa. Od 1846 r. do 1918 r. należała do Wielkiego Księstwa Krakowskiego, w ramach zaboru austriackiego. W czasach rozbiorów Jaworzno znalazło się w tzw. Trójkącie Trzech Cesarzy, wyznaczającym granicę między Austrią, Rosją a Prusami. Ten fakt wpłynął na dynamiczny rozwój Jaworzna, zwłaszcza w sferze przemysłowej. Od 1847 r. przez Szczakową przebiegała linia kolejowa Towarzystwa Kolei Krakowsko-Górnośląskiej (od 1850 r. C.K. Uprzywilejowana Kolej Północna Cesarza Ferdynanda), a jej okolice wraz z Jaworzniem stały się istotnym węzłem kolejowym. Po uzyskaniu połączenia z Koleją Warszawsko-Wiedeńską stał się on również ważnym węzłem przeładunkowym pomiędzy Austrią a Rosją i Prusami. 21 września 1901 r. cesarz Franciszek Józef I podpisał ustawę Sejmu Lwowskiego w sprawie nadania Jaworznu praw miejskich.

Będący głową rodziny Franciszek Pniak (1874) pochodził z Jaworzna. Mając 21 lat wstąpił do C.K. Armii i służył w kawalerii do 1900 r. Rok później ożenił się z osiem lat młodszą córką miejscowego kowala – Marią Walugą. Doczekali się sześciorga dzieci – dwóch córek: Apoloni (1902) i Stanisławy (1912) oraz czterech synów: Stanisława (1905), Józefa (1907), Karola (1910) i Bolesława (1919).

Po zakończeniu służby wojskowej Franciszek pracował jako sztygar w kopalni Jacek Rudolf w Jaworznie. Historia tego zakładu pracy sięgała roku 1795, kiedy w okolicach Jaworzna kopalnię założył Austriak Krzysztof Ried. Już rok później została ona rozbudowana i otrzymała nazwę Fryderyk August. W pierwszej połowie XIX wieku technologia wydobywania była prymitywna – pierwszy kierat konny wprowadzono w 1838 roku, a maszynę parową (o mocy 4 KM) zainstalowano osiem lat później. Wydobywanie węgla w Jaworznie rosło wolno i do połowy XIX wieku wynosiło około 30 tysięcy ton rocznie. Decydował o tym nie tylko słaby stopień uprzemysłowienia kopalni; dotknęło ją też kilka klęsk żywiołowych (pożary, zalania wodą), w czasie których zostały poważnie uszkodzone urządzenia zakładu.

Po jednym z pożarów, przy odbudowie Fryderyka Augusta, w 1882 r. uruchomiono w jego pobliżu nowy szyb wydobywczy Jacek Rudolf, który stał się później załóżkiem kopalni Kościuszko. Wkrótce powstała nowa kopalnia o nazwie Jacek Rudolf. Pierwsze lata były trudne – w 1902 roku, na skutek eksplozji kotłów parowych, zostały uszkodzone pompy odwadniające i doszło do zatopienia kopalni.

W następnych latach nie tylko ją odbudowano, ale także zmodernizowano. Pojawił się napęd elektryczny w miejsce parowego, wprowadzono również lokomotywy benzynowe. Przed pierwszą wojną światową zakład wydobywał ponad 200 tys. ton rocznie, zatrudniając 804 osoby.

Do 1919 roku kopalnia należała do tzw. Gwarectwa Jaworznickiego, będącego własnością wiedeńskich baronów węglowych: Guttmanów, Springerów i Openheinów. W tym właśnie roku spółka założona przez Jana Kantego Steczkowskiego odkupiła od Wiedeńczyków kopalnię Gwarectwa. Niedługo potem, bo w 1921 roku, kopalnia stała się częścią firmy o nazwie Jaworznickie Komunalne Kopalnie Węgla SA. Właścicielami tej firmy były miasta Kraków i Lwów oraz Polski Bank Krajowy i Polski Bank Przemysłowy. Wtedy doszło do zmiany nazwy kopalni z Jacek Rudolf na Tadeusz Kościuszko. W latach 1921–1929 roczne wydobywanie kopalni wahało się w granicach 200–300 tys. ton.

Po wybuchu I wojny światowej Franciszek Pniak został ponownie zmobilizowany do wojska. Służył na froncie austriacko-rosyjskim w okolicach Gorlic. Tam odniósł poważne rany, po zaleczeniu których wrócił w rodzinne strony, bo przeniesiono go w pobliże przedwojennej granicy austriacko-rosyjsko-niemieckiej (wspomniany Trójkąt Trzech Cesarzy). Służbę wojskową zakończył w 1918 r. w stopniu starszego kaprała.

Karol rozpoczął naukę w Szkole Powszecznej w Jaworznie, a po jej ukończeniu kontynuował edukację w Gimnazjum im. Stanisława Staszica w Chrzanowie. Dojeżdżał do niego pociągiem. Placówka powstała 12 marca 1911 roku, kiedy założono Towarzystwo Szkoły Średniej, a jego prezesem został hrabia Edward Mycielski. Właśnie tam pojawiła się inicjatywa powstania Prywatnego Gimnazjum Realnego w Chrzanowie. Kilkuletnie starania o upaństwowienie szkoły przerwał wybuch I wojny światowej. Zakończenie zbrojnego konfliktu, likwidacja galicyjskiego szkolnictwa i tworzenie jednolitego szkolnictwa polskiego przyczyniły się do ponowienia starań o upaństwowienie Gimnazjum. Rada Szkolna Krajowa oraz powołany 31 lipca 1919 roku nowy dyrektor szkoły Jan Pęcowski złożyli w tej



Młody cyklista Karol Pniak.

sprawie wniosek do Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego. Pozytywna decyzja zapadła we wrześniu 1919 roku, a jej ogłoszenie i nadanie Gimnazjum imienia Stanisława Staszica nastąpiło 1 grudnia 1919 roku.

W roku szkolnym 1927/28 uczniowie i nauczyciele Gimnazjum mogli korzystać z 14 sal szkolnych, kancelarii, sali konferencyjnej, gabinetu przyrodniczego, gabinetu „fizykałnego”, pracowni fizycznej i sali rysunkowej. Do dyspozycji uczniów była również biblioteka, w której znajdowało się 2208 książek, prenumerowano też 31 czasopism (m.in. *Lot Polski* i *Młody Lotnik*). W gmachu znajdowało się także mieszkanie dyrektora i tercjana¹. Dyrektorem Gimnazjum wciąż był Jan Pęckowski.

W 1925 r. powstało w szkole kółko lotnicze, którym opiekował się prof. Bolesław Bytomski. W roku szkolnym 1927/28 r. liczyło 16 członków podzielonych na dwie sekcje: szybowcową i modelarską. Ta pierwsza odbyła 47 zebrań, w trakcie których budowano szybowiec według projektu ucznia kl. VIb, Bolesława Wiśnickiego. Uczniom udało się ukończyć stery, kadłub i elementy skrzydeł². W tym samym czasie sekcja modelarska wykonała 12 modeli według wskazówek Bolesława Wiśnickiego. Na materiały modelarskie subwencja pochodziła od dyrekcji szkoły.

Zafascynowanie konstrukcjami lotniczymi na stałe wpisało się w życie wspomnianego ucznia. W niedalekiej przyszłości ukończył bowiem studia i będąc inżynierem był m.in. współkonstruktorem oblatanego w 1937 r. szybowca PWS-101. Płatowiec powstał z myślą o udziale w I Szybowcowych Mistrzostwach Świata na Wasserkuppe w 1937 r.



Konkurs modeli latających zorganizowany przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Chrzanowie. Młodzież ze swoimi modelami samolotów i komisja sędziowska z przedstawicielem krakowskiego koła LOPP Kisielewskim na czele (siedzi 2. z prawej). Widoczni także Mirocki (3. z prawej), Oszacki (2. z lewej) i Zakrzewski (1. z prawej). Fot. ze zbiorów NAC

¹ szkolny woźny.

² Wiśnickiemu ostatecznie udało się szybowiec ukończyć i uczeń nazwał go „Bocian”. A. Glass, *Polskie konstrukcje lotnicze 1893–1939*, Warszawa 1977.

PWS-101 był pierwszym polskim szybowcem wyposażonym w zbiornik na balast wodny i pierwszym mającym hamulce aerodynamiczne w płatach. Na szybowcu tym w latach 1937–1938 dokonano wielu wyczynów na skalę światową. Za przelot 578 km, pilot Tadeusz Góra otrzymał w 1939 r. swój pierwszy medal Lilienthala, przyznawany przez FAI za światowe wyczyny szybowcowe. Przed wybuchem wojny Wiśnicki był członkiem zespołu konstrukcyjnego, który opracował samolot rozpoznawczy LWS-3 Mewa.

We wrześniu 1939 r. ewakuował się do Francji, gdzie pracował w fabryce Oler w La Couronne koło Angoulême, w której produkowano podwozia do nowoczesnych samolotów myśliwskich Dewoitine 520. Wkrótce po czerwcowej kapitulacji w 1940 r. próbował przedostać się do Wielkiej Brytanii. Droga wiodła przez Hiszpanię – został tam aresztowany i osadzony w ciężkim obozie Miranda de Ebro, w którym przetrzymywano m.in. jeńców republikańskich z czasów wojny domowej. W 1941 r. wraz z inż. Antonim Świdorskim zdołał jednak opuścić obóz i przenieść się do Madrytu. W styczniu 1942 r. wraz ze swym towarzyszem podróży oraz kolejnym inżynierem – Stanisławem Petrusiewiczem, zaokrętownął się na statek płynący do Brazylii. Stamtąd cała trójka popłynęła do Kanady. Tam spotkał Wacława Czerwieńskiego, z którym skonstruował PWS-101. Czerwieński był w tym czasie naczelnym inżynierem i kierownikiem produkcji w założonej jesienią 1942 r. w Toronto firmie Canadian Wooden Aircraft Ltd. Zajmowała się ona wykorzystaniem drewnianej sklejki do produkcji niektórych elementów samolotów, by zaoszczędzić strategicznie ważne aluminium. Znaleźli w niej zatrudnienie zarówno Wiśnicki, jak i Świdorski. Do końca wojny zakład produkował m.in. zapasowe zbiorniki paliwa dla samolotów Mosquito oraz wloty powietrza do silników używanych przez samoloty Anson. Po zakończeniu wojny fabrykę zlikwidowano³.

Oprócz wspomnianych wcześniej zajęć szybowcowych i modelarskich, członkowie gimnazjalnego kółka lotniczego w Chrzanowie udali się na wycieczkę na lotnisko w Ra-



Wycieczka uczniów Gimnazjum im. Stanisława Staszica w Chrzanowie na dachu Pałacu Prasy w Krakowie w 1930 r. Fot. ze zbiorów NAC

3 J. Płoszajski, *Technicy lotnictwa polskiego na Zachodzie 1939–1946*, t. I, Londyn 1993, s. 17, 28, 29, 150.

kowcach. Nie zachowała się, niestety lista uczniów, którzy byli zainteresowani sprawami lotniczymi. Patrząc jednak na przyszłe losy Karola Pniaka, można mieć pewność, że był jednym z nich. W roku szkolnym 1927/28 Karol był uczniem klasy VIIa. Był to oddział typu humanistycznego, którego wychowawcą był nauczyciel języka niemieckiego Karol Hedwik. Oprócz niego w klasie uczyli jeszcze:

j. polski – dr fil. Stanisław Szeligiewicz

historia – Leon Feliks-Gliksman

matematyka – prof. Józef Gruszcza

fizyka – Bolesław Bytomski

chemia – Bolesław Bytomski

geografia – Franciszek Gwizdź

łacina – prof. Tadeusz Gdula

śpiew – prof. Tadeusz Urbańczyk

religia – ks. Jan Wolny

higiena – dr Zygmunt Weindling

Naukę w gimnazjum, rok przed maturą, przerwał młodzieńczy wybryk Karola – podczas jazdy pociągiem do szkoły, wraz z towarzyszącymi mu kolegami został przyłapany przez konduktora na grze w karty. Gorliwy służbista zameldował o tym dyrektorowi gimnazjum, a młody Pniak wziął całą winę na siebie. W efekcie z dniem 20 maja 1928 r. został ze szkoły relegowany⁴.

Po tym zdarzeniu ojciec chciał, aby syn kontynuował rodzinną tradycję – pracę w kopalni. Jednak chłopiec miał swoje marzenia, które chciał za wszelką cenę spełnić. Już



Bracia Karola Pniaka w mundurach Marynarki Wojennej. Z prawej Stanisław, w środku Józef.

⁴ XV Sprawozdanie Dyrekcji Państwowego Gimnazjum im. Stanisława Staszica w Chrzanowie za rok szkolny 1927-28, s. 38. Warto zauważyć, że z tej właśnie szkoły w późniejszych latach wywodzili się jeszcze inni lotnicy, którzy służyli w Polskich Siłach Powietrznych w Wielkiej Brytanii, m.in. bracia Ferdynand i Edward Jaworscy, Adam Damm czy Egon Zygmund.



Karol Pniak (pierwszy z lewej) w gronie kolegów.

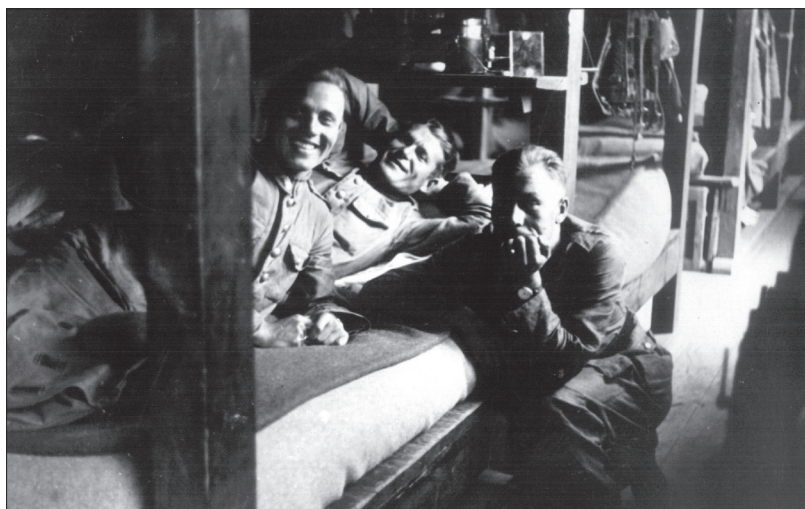
wtedy ciągnęło go do lotnictwa. Jak opowiadał po latach jego syn, także Karol: *od dziecka kochał się w lataniu.*

Mimo że był pełnoletni i nie potrzebował zgody rodziców, by realizować swoje pragnienie o zdobyciu przestworzy, natrafił na twardy opór rodziny. Śląska hierarchia wysoko stawiała w rodzinie ojca i to on miał decydujący głos w sprawach związanych z przyszłością dzieci. Karolowi udało się jednak Franciszka Pniaka przekonać i 23 października 1928 roku zgłosił się ochotniczo do wojska. Być może wpływ na decyzję ojca miała jego wojskowa przeszłość, jak również fakt, że dwaj starsi bracia także związali się z wojskiem. Obaj służyli w Marynarce Wojennej – najpierw nad morze wyjechał Stanisław, a później Józef.

W krakowskim pułku lotniczym

Karol otrzymał przydział do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Po zakończeniu przeszkolenia ogólnowojskowego, w styczniu 1929 roku przeniesiony został do dywizjonu szkolnego 2 PL. Lotnicze szkolenie podstawowe trwało do maja tegoż roku i wtedy też Pniak otrzymał awans na starszego szeregowego. W grudniu był już kapralem.

5 maja 1930 roku skierowano go na kurs pilotażu do Szkoły Pilotów dla Podoficerów mieszczącej się w Bydgoszczy. Do jej podstawowych zadań należało przygotowanie do służby lotniczej podoficerów, które obejmowało szkolenie teoretyczne i praktyczne w ra-



Karol Pniak podczas szkolenia wojskowego. Na zdjęciu górnym – z prawej, na dolnym – z lewej.



Karol Pniak wśród kolegów w trakcie przeszkolenia ogólnowojskowego w terenie. Na górnej fotografii klęczy pierwszy z lewej. Na dolnej fotografii siedzi na stole.

mach kursu pilotażu, po którym absolwent kursu mógłby być pilotem w pułku lotniczym. W ramach tego szkolenia kursanci mieli również opanować wiedzę związaną z obsługą samolotu i usuwaniem drobnych awarii na wypadek lądowania w przygodnym terenie. Okres pobytu w szkole miał być też przeznaczony na uzupełnianie wiedzy i wyszkolenia ogólnowojskowego. Podstawowym zadaniem kursu było pełne przygotowanie podoficera do zadań, jakie czekały go w przyszłości w jednostce liniowej. Oprócz przekazania facho-



Tableau wykonane po zakończeniu kursu praktycznego w Szkole Podoficerów Pilotów Lotnictwa w Bydgoszczy, rok 1930.



Fragment tableau z podobizną Karola Pniaka



Karol Pniak w teatryku pułkowym (siedzi trzeci od lewej).

wych kwalifikacji w poszczególnych specjalnościach lotniczych, przed szkołami postawiono zadanie wyszkolenia podoficera jako przyszłego przełożonego żołnierzy oraz dobrego instruktora, który powinien umieć przekazać posiadaną wiedzę swoim podwładnym. Starano się również wpoić zasadę, że wraz z postępującym rozwojem lotnictwa konieczne jest stałe podnoszenie wiedzy specjalistycznej oraz uzupełnianie braków, jakie zauważone zostały w czasie szkolenia lotniczego oraz ogólnowojskowego⁵.

Bydgoską szkołę Pniak ukończył w październiku, a po powrocie do Krakowa otrzymał przydział do 22 Eskadry Liniowej. W lipcu następnego roku rozpoczął Kurs Wyższego Pilotażu w Grudziądzu, który zakończył z pozytywnym wynikiem we wrześniu. Wrócił do 2 PL, ale tym razem trafił do 122 Eskadry Myśliwskiej, której pilotem był przez prawie dziewięć lat – do 15 maja 1939 roku. W nowej jednostce szybko zauważono nieprzeciętne zdolności pilotażowe Pniaka i włączono go do zespołu specjalizującego się w powietrznych akrobacjach.

24 maja 1933 roku w stolicy Polski rozpoczął się uroczysty międzynarodowy mityng lotniczy. Jego organizatorem był Aeroklub Warszawski. Oprócz sporego grona Polaków uczestniczyli w nim Czesi, Belgowie, Włosi i Niemcy. Lotnicy brali udział w zlocie gwiazdystym, który po obliczeniu przebytej trasy i czasu wygrała Czeszka Ferraris Konowa, przed Zofią Mikulską, reprezentującą Włochy (!). Trzecie miejsce przyznano kpt. J. Novakowi z Czechosłowacji⁶.

5 CAW 1-300.38.39, Pismo nr L.dz. 7446/29 z 7.12.1929 w sprawie egzaminów kwalifikacyjnych do szkoły pilotów. Za: I. Materniak, Podoficerowie lotnictwa II Rzeczypospolitej, (w:) 80 lat lotnictwa polskiego – historia i współczesność, t. I, Warszawa 1998, s. 167.

6 *Rewia lotnictwa w Warszawie*, „Nowiny codzienne”, Warszawa, z. 156 z 25 maja 1933 r.



Samolot myśliwski Avia BH-33 należący do 122 Eskadry Myśliwskiej krakowskiego pułku lotniczego.

Następnego dnia mityng kontynuowano od samego rana. Duże emocjonujące wzbudził konkurs akrobacji samolotów myśliwskich, który rozpoczął się o godzinie 14.35. O godz. 16, by uświetnić mityng, na lotnisko przybył prezydent Rzeczypospolitej. To przed nim o godzinie 17.30, tuż po zakończeniu konkursu akrobacji, loty wykonała słynna trójka myśliwska kpt. Bajana⁷. W skład zespołu wchodził por. Bronisław Kosiński, kpr. Stanisław Macek i kpr. Karol Pniak. Figury akrobacji lotniczych i pokaz lotów zespołowych wywarły na widzach ogromne wrażenie.

Niewątpliwy potwierdzeniem kunsztu młodego pilota było wyznaczenie go do składu zespołu reprezentującego polskie lotnictwo myśliwskie w trakcie wizyty w Rumunii. Dowódcą lotników był mjr pil. Stefan Pawlikowski. Wylot Polaków starannie przygotowano, podobnie jak program pokazu w Bukareszcie, którego celem było ukazanie możliwości nowego samolotu myśliwskiego polskiej myśli konstrukcyjnej – PZL P.7a. Pokaz zaplanowano następująco:

Ewolucje całością

Jednoczesny start całości z jednej linii. Liczba startujących jednocześnie siódemek była uwarunkowana rozmiarami lotniska.

Przejście przez lotnisko w szykach:

rojów siódemkowych,
czterech ław,
strzały.

Wykonanie loopingu jednocześnie przez cztery siódemki w szyku „schody”.

⁷ *Dziś na lotnisku.*, „Nowiny codzienne”, Warszawa, z. 156 z 25 maja 1933 r.



Piloci 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Wśród oficerów młodszych oraz podoficerów góruje wyższy o głowę od wielu z nich stojący z tyłu Karol Pniak. Na powiększeniu widoczni dwaj piloci tzw. „Trójki Bajana”. Od lewej: kpt. pil. Jerzy Bajan a za nim kpr. pil. Karol Pniak. Zespół akrobacyjny 122 Eskadry Myśliwskiej 2 Pułku Lotniczego, znany powszechnie jako „Trójka Bajana” od nazwiska inicjatora tej grupy, kpt. Jerzego Bajana, słynął z pokazów zapierających dech w piersiach, występując w zmieniającym się składzie pilotów.





Trzy myśliwce PWS-A (licencyjna polska odmiana czeskosłowackiego samolotu Avia BH-33) ze 122 Eskadry Myśliwskiej 2 Pułku Lotniczego podczas pokazów dla publiczności w Warszawie. Fot. ze zbiorów NAC



Łoża Prezydenta RP podczas II Międzynarodowego Mityngu Lotniczego w 1933 r. Na pierwszym planie siedzą od prawej – zastępca szefa Kancelarii Cywilnej Prezydenta RP Zygmunt Skowroński (z futerałem lornetki na szyi), szef Gabinetu Wojskowego Prezydenta RP płk Jan Głogowski, obok z laską w ręku dyrektor Biura Sejmu Władysław Dziadosz, komisarz Rządu na m.st. Warszawę Władysław Jaroszewicz, minister spraw zagranicznych Józef Beck, premier Janusz Jędrzejewicz, prezydent RP Ignacy Mościcki, marszałek sejmu Kazimierz Świtalski, minister spraw wewnętrznych Bronisław Pieracki, minister komunikacji Michał Butkiewicz, sekretarz generalny BBWR Krzysztof Siedlecki. W drugim rzędzie za Janem Głogowskim stoi zastępca szefa gabinetu wojskowego Kazimierz Jurgielewicz, a za nim adiutant Prezydenta Zygmunt Guzewski. Dalej, za Władysławem Jaroszewiczem stoi w drugim rzędzie dowódca Oddziału Zamkowego mjr Edward Czuruk. Nad Kazimierzem Świtalskim stoi minister rolnictwa Bronisław Nakoniecznikow-Klukowski (w cylindrze i okularach). Obok w cylindrze prezes Aeroklubu RP Janusz ks. Radziwiłł. Fot. ze zbiorów NAC





Kpr. pil. Karol Pniak i kpr. pil. Stanisław Macek obserwują powietrzne ewolucje kolegów.



Gen. Józef Zając wśród pilotów „Trójki Bajana”. Od lewej: kpr. Karol Pniak, gen. Józef Zając, por. Bronisław Kosiński, kpr. Stanisław Macek. Fot. ze zbiorów NAC



„Trójka Bajana” nad Zamkiem Królewskim w Warszawie. Pocztówka propagandowa (fotomontaż) z lat 30. XX w.



Przed samolotem Avia BH-33 (PWS-A) ze 122 Eskadry Myśliwskiej stoją, od lewej: kpr. Karol Pniak, por. Bronisław Kosiński i kpr. Stanisław Macek, którzy występowali w pokazach zespołu akrobacyjnego.



Samoloty Avia BH-33 (PWS-A) zespołu akrobacyjnego 2 Pułku Lotniczego.

Akrobacje poszczególnymi siódmkami.

Siódmka 3 PL:

z szyku „schody w prawo, wykonanie „wywrotu”.

Siódmka 1 PL:

ostre nurkowanie siódmką,

kilkukrotny looping z szeregu, czyli tzw. „karuzela.

Siódmka 4 PL:

beczka,

z szyku „szereg”, „wywrot” i ostre pikowanie z wyrównaniem nad ziemią.

Siódmka 2 PL:

z szyku „szereg”, wykonanie beczki powolnej,

trawers.

Indywidualna akrobacja. Do wykonania indywidualnej akrobacji każdy pułk wyznaczył jednego pilota. Byli to:

kpt. Mieczysław Mümler z 3 PL ,

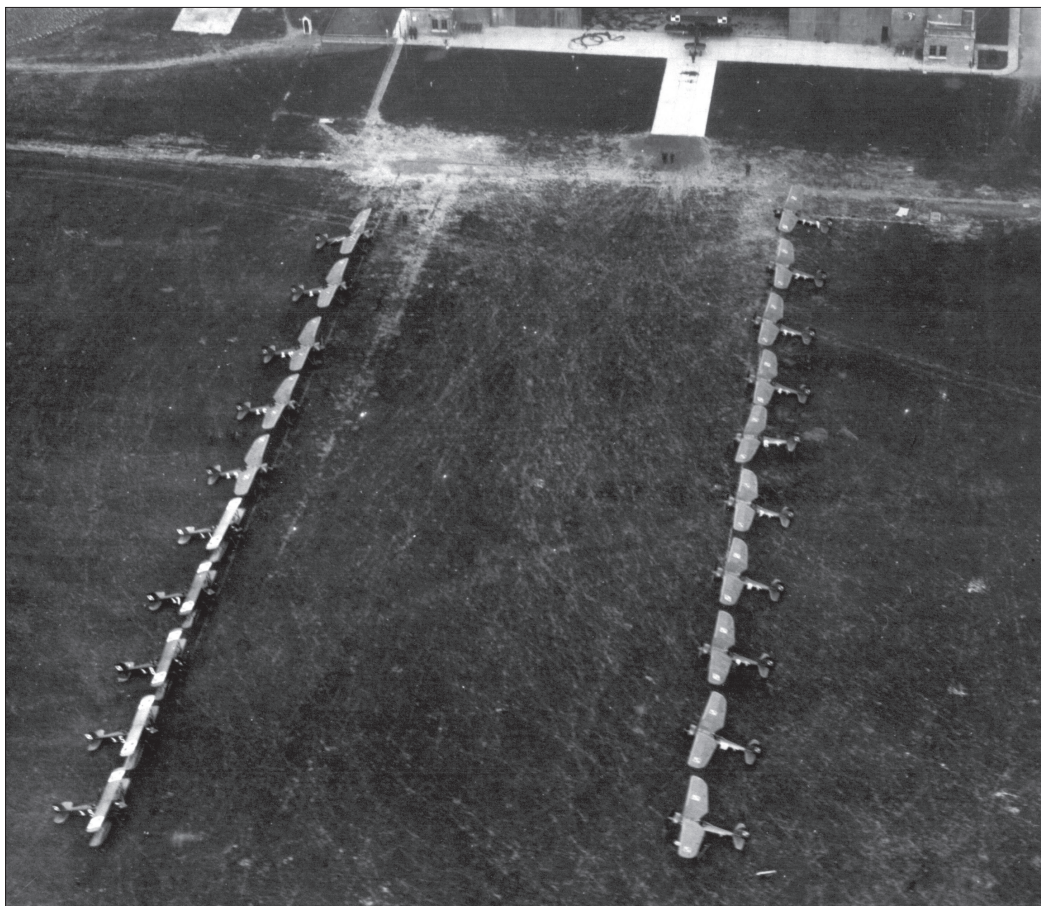
por. Stefan Kołodyński z 1 PL,

por. Bronisław Kosiński z 2 PL ,

kpt. Leopold Pamuła z 4 PL⁸.

12 października 1933 roku 30 samolotów P.7a wystartowało z Warszawy do Lwowa, gdzie wylądowano jeszcze tego samego dnia. W składzie zespołu znalazł się także płk Ludomił Rayski, szef Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych. Ze względu na fatalną pogodę Polacy mogli kontynuować lot dopiero cztery dni później. Po międzylądowaniu w Jassach, lotnicy ruszyli do Bukaresztu, na lotnisku Pipera. Przybyli tam o godzinie 15. Pokazy lotnicze, na których mieli być obecni król Rumunii Karol II i Wielki Książę Mikołaj, zaplanowano na 18 października. Jeszcze tego samego dnia, kiedy Polacy przybyli do Bukaresztu, kilku naszych lotników zostało uhonorowanych rumuńskimi odznaczeniami wojskowymi. Wśród wyróżnionych znalazł się także Karol Pniak.

8 T.J. Kopański, PZL P.7, cz. 2, Gdańsk 2001, s. 12.



Samoloty Avia BH-33 oraz PZL P.7a należące do 121 i 122 Eskadry Myśliwskiej na lotnisku rakowickim w Krakowie.

Dokładny przebieg wizyty przedstawił w *Przeglądzie Lotniczym* dowódca zespołu udającego się do Rumunii, Stefan Pawlikowski:

W wyznaczony dzień pokazu, w środę 18 X, pogoda od samego rana jest bardzo niepewna i już o godz. 10-ej chmury zbijają się w nieprzerwaną zastłonę, nisko zwisającą nad ziemią. Wysokość chmur około 150 m, czasem tylko dochodzi do 200 m. Na lotnisko w oczekiwaniu Króla, gromadzi się cały oficjalny świat lotniczy Bukaresztu. Korpus dyplomatyczny jest bardzo licznie reprezentowany przez swoich attache wojskowych. Zastanawiamy się nad tem, lecieć, czy nie lecieć, gdyż wysokość 150 m jest niewystarczająca dla całego szeregu figur, bo np. średnica normalnego loopingu ma ponad 150 m, a na „retour’ze” traci się od 150-200 m. O godz. 11.30 przybywa na lotnisko Król i decydujemy się jednak lecieć i wykonać figury te, na które nam pozwoli wysokość pułapu. Robię krótką odprawę z dowódcami siódemek i ustalam sygnały porozumiewawcze, gdyż dopiero w powietrzu będę mógł powziąć decyzję, jakie figury można wykonać. W ciągu paru minut wszystkie 28 silników zostają zapuszczone; po nagraniu silników kołujemy kolejno na lotnisko i ustawiamy się do stanu. Płatowiec P.Z.L., posiadając hamulce na kołach, jest bardzo łatwy do

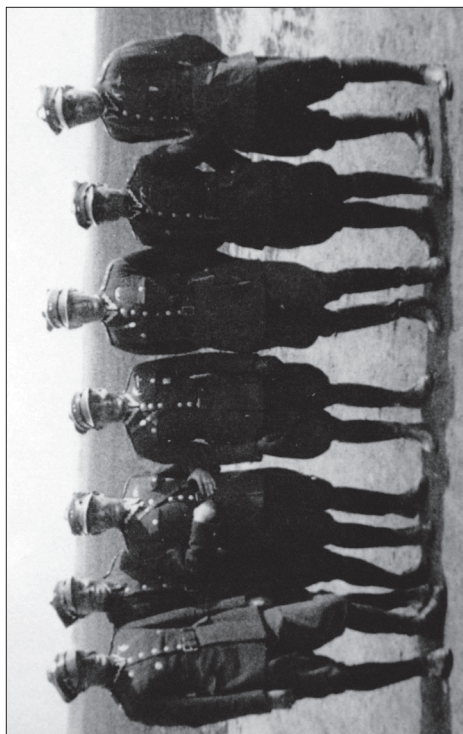
kołowania i ustawianiu się całości, które w innym wypadku zajęłoby bardzo dużo czasu; u nas trwa to zaledwie kilka minut. Ustawiamy 3 siódemki w jedną linię i 4-ta siódemka kpt. Bajana ustawia się tyłu, gdyż rozmiary lotniska nie pozwalają na ustawienie całości w jednym rzucie. Gaz daje jednocześnie 21 maszyn w pierwszej linii i bezpośrednio po oderwaniu się od ziemi tych trzech siódemek, startuje pozostała siódemka kpt. Bajana. Zaraz za lotniskiem wpadamy w niską warstwę chmur i jesteśmy zmuszeni zniżyć lot. Łapię tor kolejowy, którym się kieruję, gdyż zachodziła obawa, że z powodu mglistości powietrza, mogę na powrotnej drodze nie znaleźć lotniska i stracić dużo czasu szukanie właściwego kierunku. I rzeczywiście, po wykonaniu wirażu, nie mogłem zauważyć ani miasta, ani lotniska i tor kolejowy okazał mi się bardzo pomocnym. Daje sygnał dla sformowania pierwszej figury (4 równoległe „ławy”), sam jestem ze swoją siódemką na 150 m i zdaje sobie sprawę, że ostatnia siódemka musi być zaledwie na 70 do 80 m, tj. na wysokości wież radiostacji, które znajdują się koło lotniska. W tym szyku przechodzimy lotnisku po raz pierwszy – daję sygnał do sformowania drugiej figury i w tym momencie spostrzegam nareszcie niebezpieczne słupy radiostacji i szereg kominów fabrycznych przedmieść Bukaresztu. Ostre zygzakami wymanewrowujemy przeszkody, formując jednocześnie nakazany szyk. Formowanie szyków w tych warunkach jest może mniej efektowne jak figury akrobacji zespołowej, ale prawdziwe opanowanie techniki lotów grupowych właśnie poznaje się w podobnych sytuacjach. O akrobacji



Eskadra polskich samolotów PZL P.7 startuje z lotniska Okęcie wyruszając w drogę do Rumuni. 12 października 1933 r. Fot. ze zbiorów NAC



Zdjęcie pamiątkowe polskich lotników z Pułku Lotniczego, Ci, którzy wzięli udział w locie do Rumunii noszą rumuńską odznakę pilota (poniżej). Na górnej fotografii Karol Pniak stoi pierwszy z lewej. Na fotografii obok Karol Pniak stoi pierwszy z prawej.





Zdjęcie pamiątkowe wykonane podczas wizyty delegacji polskich lotników w Rumunii w październiku 1933 r. Kpr. Karol Pniak w ostatnim rzędzie wskazany strzałką.

całości oczywiście mowy być nic może, więc daję sygnał do kontynuowania drugiej części programu (ewolucje siódemkami). Na pierwszy ogień idzie moja siódemka, którą ustawiani w schody w prawo, cisnę pod chmury, jak tylko mogą, żeby wydość maksimum wysokości i nadlatując nad lotnisko robimy renwersa, wyciągając nad ziemią i wykonując następnie Immelmanna, kończącego się w chmurach. Łądujemy siódemką. Będąc na ziemi, dopiero zaczynamy przeżywać emocje, patrząc na ewolucje siódemek Warszawy, Torunia i Krakowa. Oto kpt. Kępiński wiedząc, że mu trzeba do jego „Karuzeli” przynajmniej 250 m wysokości, pikuje szeregiem siódemkowym aż do ziemi i ciągnie looping w górę, lecz niestety tych 250 m nie ma i looping kończy się chmurze, lecz samoloty w tej karuzeli są bardzo blisko jeden od drugiego i stery są w dobrych rękach, więc numery nie gubią się w chmurach i pierwszy looping wykańcza się plus minus normalnie, ale drugiego próbować już nie można. Siódemka ląduje. Tymczasem nadlatuje siódemka kpt. Pamuły. Są na niecałych 100 metrach. Widzę ledwo dostrzegalny sygnał do beczki. Wszystkie 7 maszyn przekręcają się jednocześnie, jak gdyby ich łączyły zębate koła. Była to z całą pewnością najefektowniejsza figura z całego pokazu po mistrzowsko wykonana przez toruniaków. Następna figura, wykonana przez ekipę kpt. Pamuły miała być retour z nurkowaniem do ziemi. Na wykonanie tej figury trzeba było minimum 60 m. Piloci, robiący retour w chmurach jeden po drugim, wychodzili z chmur pod rozmaitymi kątami i ponieważ wytwarzała się sytuacja bardzo niebezpieczna, niektóre płatowce siłą rzeczy musiały odprysnąć jeden od drugiego. Zamieszania jednak nie było żadnego, gdyż szyk po wykonaniu figury natychmiast został zebrany. Ostatni nadleciał kpt. Bajan z ekipą krakowską, wykonując swoje powolne beczki i trawersy i następnie demonstrując klasyczne lądowanie w siódemce na minimalnej szybkości i parumetrowych odstępach pomiędzy płatowcami. Indywidualne akrobacje z powodu pułapu musiały odpaść, zresztą Król życzył sobie przerwania ze względu na bezpieczeństwo dalszego pokazu. Po wylądowaniu wszystkich płatowców, piloci ustawili się w jeden szereg i zostali przedstawieni Królowi, który przywitał się ze wszystkimi podaniem ręki. Czy się pokaz udał? I tak, i nie... Pomimo gratulacji i pochwał ze strony widzów rumuńskich i obcych attache, my osobiście nie byliśmy zadowoleni. Pogoda nam wszystko popsuta. Odpadł bardzo efektowny looping całością. Szyki z powodu wykrętasów dla omijania kominów nie mogły być tak idealnie równe, jakie robiliśmy na treningu. Niektóre siódemkowe manewry musiały być opuszczone, a reszta nie mogła być precyzyjnie wykonana, oprócz może jednej beczki toruńskiej. Odpadła poza tem bardzo ciekawa część akrobacji indywidualnej. Płk Rayski pocieszał nas, że właśnie cały „fason” był w tem, że daliśmy sobie radę z pogodą, przewracaliśmy się w kluczach na 150 metrach, no i, co najważniejsze, nikogo nie trzeba było zbierać. Pułkownik Kowalewski, nasz attache, w Bukareszcie, upewniał nas, że popisy „wzbudzały zachwyty” u widzów, co zresztą odbiło się na drugi dzień w prasie bukaresztańskiej, gdzie ukazały się obszernie sprawozdania z naszego pokazu⁹.

Następnego dnia Polacy mieli wrócić do kraju, ale zła pogoda uniemożliwiła im wylot. 20 października, dzięki poprawie aury, udało się zademonstrować gospodarzom akrobacje

9 S. Pawlikowski, *U naszych sprzymierzeńców*, „Przegląd Lotniczy”, 1933, z. 12, s. 342-549.



Zwiedzanie Bukaresztu w czasie wizyty polskich lotników w Rumunii. Od prawej: kpr. pil. Karol Pniak, kpr. pil. Stanisław Macek kpr. pil. Mieczysław Zalewski.



Grupa wybitnych pilotów akrobacyjnych po powrocie z wizyty w Rumunii, sfotografowana przed samolotem PZL P.7. Od lewej: por. Antoni Wczelik, kpt. Jan Czerny, kpt. Kazimierz Niedźwiecki, kpt. Jerzy Bajan, por. Kazimierz Kosiński, kpr. Karol Pniak i kpr. Stanisław Macek.

indywidualne. Wykonali je kpt. Mümler, por. Kosiński, por. Kołodyński i kpt. Pamuła. 21 października myśliwce P.7a wyruszyły w drogę powrotną do kraju¹⁰.

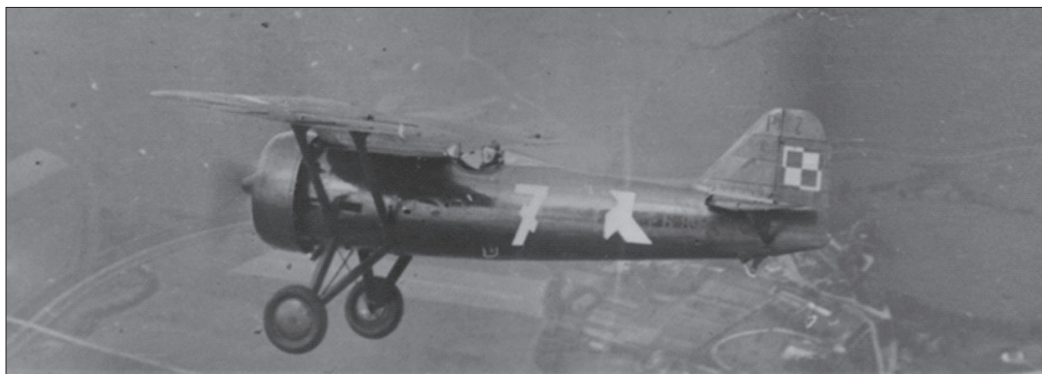
Jednak służba w lotnictwie wojskowym to nie tylko pokazy, lecz głównie stała i trudna praca w powietrzu. Nie zawsze bezpieczna. Dla Pniaka szczególnie pod tym względem był zwłaszcza rok 1934. 5 czerwca dwa klucze PZL P.7 ze 121 i 122 Eskadry Myśliwskiej otrzymały rozkaz przelotu z Krakowa do Lwowa. Na lotnisku docelowym eskadry miały lądować kluczami i podczas rozejścia się do przyziemienia drugiego klucza, kpr. Leopold Flanek zaczął skrzydłem o samolot Karola Pniaka (nr 6.94). Kiedy Pniak poczuł uderzenie i zorientował się, że nie opanuje ciężko uszkodzonej maszyny, wyskoczył ze spadochronem i bezpiecznie wylądował na ziemi. 19 lipca doszło do kolejnego niebezpiecznego wypadku, gdy klucz por. Floriana Laskowskiego (w jego składzie znajdował się kpr. Pniak) dotarł na lotnisko w Krakowie, a prowadzący nie sprawdził czy lądowisko jest wolne i zaczął schodzić w dół. Chwilę wcześniej lądował tam ze stojącym silnikiem Potez XXVII. Laskowski nie zauważył rakiet ostrzegawczych i w rezultacie wpadł na Poteza. Pniak jako jedyny z klucza zdołał się wznieść i wylądował, gdy było już bezpiecznie. 3 października tego samego roku Karol Pniak lądował przymusowo w polu, gdy zawiodły świece w silniku jego samolotu.

Od 1935 roku w II RP organizowane były Centralne Zawody Lotnictwa Myśliwskiego. Każdy z czterech lotniczych pułków wyznaczał do nich trójkę pilotów, która brała udział w rywalizacji (po powstaniu w 1937 r. dywizjonów myśliwskich w Wilnie i Lwowie konkurencja była większa). Lotnicy strzelali do tzw. *rękawów* holowanych przez samoloty, toczyli między sobą walki powietrzne, a także sprawdzano ich umiejętności pilotażowe. Podczas pierwszych zawodów bezkonkurencyjni okazali się lotnicy z III/2 Dywizjonu Myśliwskie-



Pięcosamolotowe klucze polskich samolotów myśliwskich PZL P.7

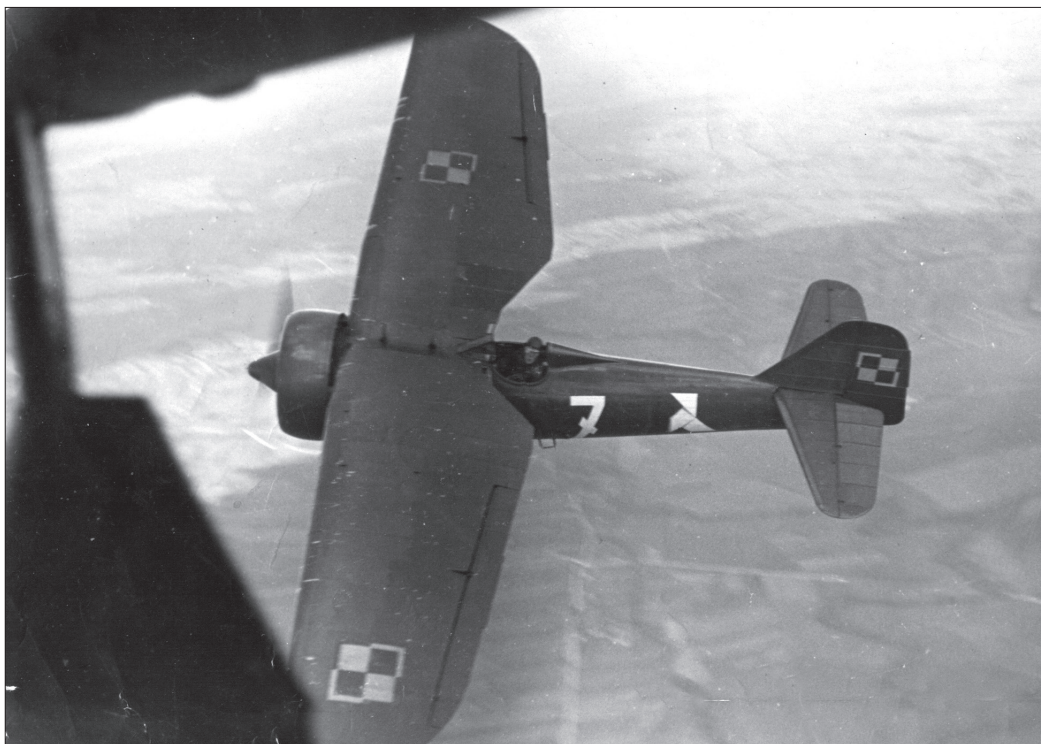
¹⁰ T. Kopański, op.cit, str. 12.



Dwa ujęcia samolotu PZL P.7a, numer boczny 7, ze 122 Eskadry Myśliwskiej w locie. W kabinie samolotu Karol Pniak.



Ekipa 2 Pułku Lotniczego ze zdobytym w 1935 roku pucharem im. płk. pil. Stanisława Jasińskiego. Od lewej: plut. Karol Pniak, por. Antoni Wczelik i plut. Stanisław Macek.



Piękne zdjęcia samolotu PZL P.7a, numer boczny 7, ze 122 Eskadry Myśliwskiej. W kabinie samolotu Karol Pniak.

go w Krakowie. W zwycięskiej ekipie jednym z pilotów był plutonowy Karol Pniak. W kolejnych dwóch edycjach zawodów zespół z Krakowa również okazał się bezkonkurencyjny i w efekcie zdobył do tej pory przechodni puchar Ministra Spraw Wojskowych na własność.

W tym czasie, w 1935 r., odszedł ojciec Karola, Franciszek. Zmarł po chorobie nowotworowej w szpitalu w Chrzanowie.

Jako pilot Karol Pniak osiągnął prawie wszystko, a wciąż był podoficerem. By to zmienić, w 1936 roku rozpoczął naukę w Szkole Podoficerów Lotnictwa mieszczącej się w Bydgoszczy – jego celem było uzupełnienie posiadanego wykształcenia. W tym samym czasie potajemnie ożenił się z Heleną Paul. Według obowiązujących wówczas przepisów, podoficer musiał uzyskać na to pozwolenie swojego dowódcy, a i panna musiała być nie tylko odpowiednio wykształcona, ale i uposażona. Dlatego Karol odkładał odpowiednie zabezpieczenie ze swojej pensji dla żony, bo jak wspominał później jego syn: *taka była umowa między ojcem moim, a dziadkiem – ojca teściem – że ile ojciec odłoży pieniędzy, tyle dziadek wpłaci mamie*.

19 marca 1936 roku Karol Pniak odznaczony został Brązowym Krzyżem Zasługi za dotychczasową służbę wojskową. W 1938 r. w Szkole Podoficerów Lotnictwa zdał maturę i 1 sierpnia awansował do stopnia sierżanta. 17 października, ze względu na likwidację Szkoły Podoficerów Lotnictwa w Bydgoszczy, został przeniesiony do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, gdzie dokooptowano go do słuchaczy III, ostatniego roku uczelni.

Wchodząca w skład Centrum Wyszkożenia Lotnictwa Nr 1 SPL była szkołą elitarną i oczkiem w głowie szefa polskiego lotnictwa. Między innymi dlatego postawiono kandydatom ostre warunki przyjęcia, które gwarantowały *dobór najlepszej młodzieży, odznaczającej się wybitnymi predyspozycjami psychofizycznymi oraz uzdolnieniami intelektualnymi i wysokimi walorami moralnymi*¹¹. Kryteria wyboru kandydatów wyglądały następująco:



Kapral Karol Pniak w czasie służby w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie, na jego mundurze daje się zauważyć polską odznakę pilota, obok niej rumuńska odznaka pilota a poniżej wstążki dwóch odznaczeń (Brązowy Krzyż Zasługi i Medal za długoletnią służbę?). Podczas wizyty w Rumunii kpr. Karol Pniak otrzymał rumuński medal Medalia Națională „Serviciul Credincios” II klasy.

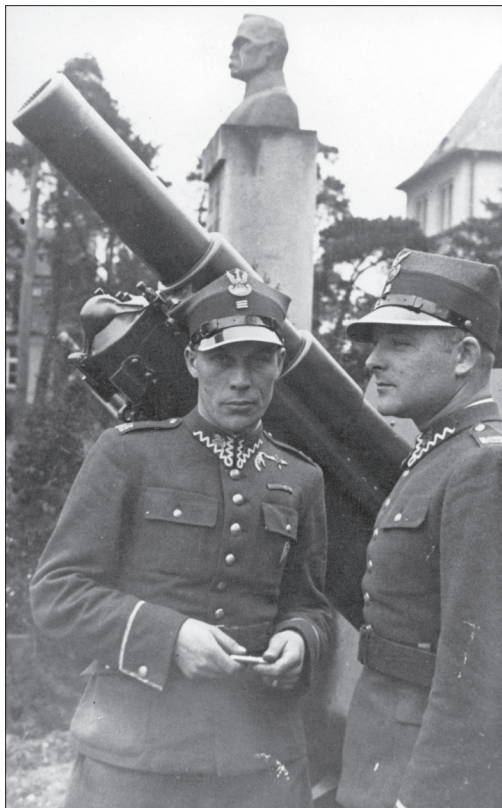
11 J. Celek, *Skrzydłata Szkoła*, Poznań 2000, s. 98.

- wnikliwa selekcja pod względem intelektualnym, etycznym i psychofizycznym, ze szczególnym uwzględnieniem predyspozycji i motywacji do służby w lotnictwie wojskowym,
- dokładne poznanie osobowości kandydata,
- materialne zobowiązanie kandydatów do odpowiedzialności finansowej z tytułu poniesionych przez szkołę kosztów i wyrównania strat zawinionych przez podchorążego. Nie przekraczały one na ogół pewnego minimum możliwości majątkowych, za to wiązały z uczelnią i kształtowały poczucie odpowiedzialności za wyniki nauki,



Dwa zdjęcia Karola Pniaka z wybranką serca – Heleną Paul.





Plutonowy podchorąży pilot Karol Pniak wraz z kolegą w Szkole Podchorążych pilotów dla Podoficerów w Bydgoszczy w 1936 r.



Plutonowy podchorąży pilot Karol Pniak w Bydgoszczy. Na kieszeni widoczna odznaka 2 Pułku Lotniczego, na kołnierzu i naramiennikach zaś odznaki Szkoły Podchorążych.

- pozytywne zaliczenie okresu szkolenia unitarnego (odbywało się w szkołach podchorążych rezerwy piechoty przez trzy miesiące jesienne, nie licząc szkolenia szybowcowego w Ustianowej i samolotowego w ośrodkach LPW)¹².

O tym, jak traktowano w ówczesnych czasach służbę w lotnictwie i rolę w niej oficera, najlepiej świadczą fragmenty *Regulaminu wewnętrznego* popularnej *Szkoły Orłąt*.

Dążeniem Szkoły jest stworzenie typu oficera lotnictwa polskiego przez ukształtowanie u kandydatów charakteru, wyrobienie woli, wpojenie zasad honoru, obowiązku i poświęcenia, rozbudzenie zamięłowania i zrozumienia siły zawartej w lotnictwie, rozwinięcie potrzeby i zamięłowania uprawiania sportów dla utrzymania swego organizmu w należytej formie. Oficer lotnictwa musi być nie tylko fachowcem, lecz jednocześnie wychowawcą. Instruktorem i pionierem oświaty dla tej wielkiej części obywateli, jaką rokrocznie Ojczyzna powierza jego opiece. Praca jego dążyć, zatem winna w dwóch zasadniczych kierunkach:

1/ czysto fachowym, przez pogłębianie wiadomości i wyszkolenia, nabytych w Szkole, przez stałe ich pomnażanie ciągłą, poważną i systematyczną pracą nad sobą, stałym

12 Ibidem.



Słuchacze Szkoły Podchorążych dla Podoficerów w Bydgoszczy defilują przed marszałkiem Edwardem Śmigłym-Rydzem.



W gronie kolegów po uroczystości w 1936 r. Karol Pniak w środku.



Karol Pniak (z prawej) na warcie przy pomniku Marszałka Józefa Piłsudskiego w Bydgoszczy.

śledzeniem za nowymi zdobyczami taktycznymi i technicznymi w dziedzinie wojskowej, a szczególnie w dziedzinie lotnictwa.

2/ usilnej pracy nad swym charakterem i umysłem, pamiętając, że w przyszłej pracy oficera najważniejszą metodą wychowawczą będzie przykład osobisty.

Szkoła przygotowuje kandydatów na oficerów lotnictwa grupy liniowej, zdolnych do wykonania zadań na szczeblu dowódcy klucza lub załogi, jednocześnie jako instruktorów i wychowawców personelu pomocniczego¹³. (...)

Szkoła w swej pracy wychowawczej opiera się na tradycji pokoleń, które swoją ofiarą życia i poświęcenia dla Polski przyczyniły się do odzyskania Niepodległości, oraz na tradycji ofiarnej pracy pokoleń polskich lotników.

Szkoła wychowuje i kształci podchorążych na świadomych swych obowiązków oficerów i prawych obywateli Rzeczypospolitej Polskiej.

Tradycja wzbogaca życie indywidualne jednostki przez spojenie jej ze zbiorowości¹⁴.

Wśród tej elity swoje miejsce szybko odnalazł Karol Pniak. Podczas zajęć teoretycznych w dęblńskiej szkole traktowano go na równi z pozostałymi podchorążymi, ale podczas lotów treningowych wspomagał swoim doświadczeniem kadrę instruktorską. Tak wspominał Karola z tego okresu Tadeusz Andersz:

13 Projekt *Regulaminu wewnętrznego Szkoły Podchorążych Lotnictwa Grupa liniowa*, Dęblin 1939, § 6.

14 Ibidem, § 8.



Na przepustce. Karol Pniak (z prawej) w mundurze słuchacza Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie nowego wzoru. Od 1936 r. lotnicy nosili uniformy w kolorze stalowoszarym.



Sierżant podchorąży pilot trzeciego rocznika Karol Pniak na spacerze z kolegą z tego samego rocznika SPL – podchorążym Leonem Jaugsem. Pniak prezentuje całą gałą swych odznak. Na kieszeni munduru widoczne odznaki 2 PL, 4 PL oraz SPL.



Samoloty PWS-26 używane do szkolenia w pilotażu w Szkole Orłąt w Dęblinie.

Trzeba zrozumieć pewien rygor, jaki panował w wojsku polskim, a szczególnie jeśli chodzi o szkołę podchorążych. Jak starszy stopniem szedł korytarzem do jadalni, to ja musiałem stanąć na baczność, a on sobie przeszedł i albo się odezwał, albo nie. A Karol stanął, popatrzył się i mówi: „Zwariowałeś!”. I taki właśnie był Karol. Myśmy go za to lubili, za to że potrafił wyczuć to koleżeństwo..

W czasie, kiedy Karol Pniak przebywał w Szkole Podchorążych Lotnictwa, jego najstarszy brat, Stanisław, przeżył nieciekawą przygodę. Będąc marynarzem Marynarki Wojennej przebywał czasami w Wolnym Mieście Gdańsku, gdzie przed wybuchem wojny dochodziło do licznych starć Polaków z hitlerowskimi bojówkami. Stanisław wziął udział w jednej z nich i – jak mówi rodzinna tradycja – jako największy i najsilniejszy z braci mocno poturbował Niemców. Sam jednak został w tej bójce ciężko ranny.

W 1937 roku w rodzinie młodych Pniaków nastąpiła zmiana. W ich otoczeniu pojawiła mała Grażynka. Po latach tak opisała swoje pojawienie się na Pieczyskach:

Miałam niecały rok, kiedy ciocia Helenka wzięła mnie od moich rodziców Leokadii i Teodora Paulów. Był rok 1937. Moi rodzice nie mieli wówczas najlepszych warunków życiowych, ponadto urodziło im się drugie dziecko: Alicja. Ciocia Helenka, siostra mojego ojca, osoba bardzo dobra, była serdecznie związana z moją mamą, zabierając mnie chciała jej w ten sposób pomóc i odciążyć od nadmiaru obowiązków. W Szczakowej miałam być parę miesięcy. Stało się jednak inaczej¹⁵.

Mimo początkowego oporu dziadków Paulów, Grażynka zadomowiła się na lata w domu Pniaków i stała się jego ważną częścią. Musiało być coś niesamowitego w rodzinnym domu Heleny, skoro po latach Grażyna Paul-Materna wspomina go wciąż ze wzruszeniem:

15 G..Paul-Materna, *Moje życie w Szczakowej*, „Tydzień w Jaworznie”, z. 8 (639), s.10,



Grażynka Paul i Helena Pniak.



Helena Pniak z Grażynką i swoją mamą, Franciszką Paul.

*Dla mnie czas pobytu w domu dziadków w Szczakowej, to najpiękniejszy, absolutnie najpiękniejszy okres w moim życiu. Ten dom, cała jego atmosfera, ogród. Wspaniała rodzina, ludzie dobrzy i niezwykle kulturalni, szanujący się nawzajem*¹⁶.

15 czerwca 1939 roku podchorążowie z ostatniego, III rocznika SPL odeszli na praktykę do jednostek liniowych. Karol Pniak został skierowany do 4 Pułku Lotniczego w Toruniu i trafił do 142 Eskadry Myśliwskiej dowodzonej przez kpt. Mirosława Leśniewskiego. Jego przyjsie do jednostki wspominał po latach ówczesny podporucznik, a w przyszłości as polskiego lotnictwa, Stanisław Skalski:

*Cenny nabytek przedstawiał sobą podchorąży Karol Pniak przydzielony do mojej eskadry. Stary myśliwiec, doskonały pilot, był wychowankiem dywizjonu krakowskiego. Należał on do słynnej w polskim lotnictwie „trójki Bajana” wraz z kapitanem Kosińskim i kapralem Mackiem, który zabił się wiosną w Warszawie w czasie oblatywania „Łosia”. Byłem zawsze w kłopotcie, gdy dowódca eskadry przydzielał mi Pniaka, „by go podciągnąć”. Uważałem, że to raczej ja od niego powinienem się uczyć. Karol stanowczo protestował umniejszając ze skromnością swoją znajomość fachu. Nie należał do ludzi zarozumiałych, a swoim charakterem, koleżeńskością i wybitnymi walorami pilota w krótkim czasie zdobył sobie nasz szacunek i przyjaźń. Zawsze przed lotem prześcigaliśmy się z Karolem w uprzejmościach, a po wykonaniu zadania nie szczędziłem mu pochwał, na które zresztą w zupełności zasługiwał. Karol przyjaźnie uśmiechał się, trochę zażenowany, ale zawsze pełen szacunku dla „starszego stopniem”. Uważał, że hierarchia w wojsku jest niezbędna, a dyscyplinę rozumiał we właściwy sposób. Z czasem staliśmy się nierozłączną parą w kluczu dowódcy eskadry, co jeszcze bardziej zbliżyło nas do siebie. Zacieśniliśmy więzy przyjaźni*¹⁷.

Przyjaźń między mężczyznami zawiązała się szybko. Musiała być ta przyjaźń na tyle mocna, że Karol zwierzył się młokosowi ze swoich rodzinnych tajemnic, o których Skalski wspominał:

Ceniłem też jego żonę, która związała się z Karolem tajnym ślubem, jako że nie miał szans otrzymania zezwolenia na zawarcie z nią związku małżeńskiego. Było to



Przegląd samolotów PZL P.11c 142 Eskadry Myśliwskiej na lotnisku w Toruniu w dniu 19 czerwca 1938 r.

16 Ibidem, s. 10.

17 S. Skalski, *Czarne krzyże nad Polską*, Warszawa 1971, s. 16.



Samoloty PZL P.11c Eskadr Myśliwskich 4 Pułku Lotniczego na lotnisku w Toruniu 30 maja 1939 r.

uwarunkowane surowymi przepisami wojskowymi. Oboje nie zważali na piętrzące się trudności i wyjątkowo ciężkie warunki pożycia. Długie lata ukrywał Karol swą niedolę małżeńską przed ludźmi i dopiero w dniu wybuchu wojny złożył meldunek na ręce dowódcy dywizjonu¹⁸.

Tymczasem toruńskie eskadry opuszczały swoje pokojowe miejsce postoju przenosząc się na lotniska polowe. Myśliwcy ze 142 Eskadry wczesnym rankiem 30 sierpnia przelecieli do Markowa koło Gniewkowa. Kolejne dwa dni minęły spokojnie, jak wspominał Skalski:

Z dala od osiedli ludzkich, w polu, panowała nie zmaczona cisza przerywana tylko trzaskiem wystrzałów pistoletowych kierowanych do pustych butelek po piwie. Było to jedyne zajęcie w kluczu alarmowym. Ostatni dzień sierpnia miał się ku końcowi, słońce znikło na horyzoncie. Szybko zapadał zmrok. Zostały rozstawione warty. Udaliśmy się do kwater, by spędzić ostatnią spokojną noc¹⁹.

W tym czasie Karol został promowany do stopnia podporucznika. Ale o tym miał się dowiedzieć w czasie działań wojennych, bo rozkaz o promocji został wydany we wrześniu 1939 r. ze starszeństwem 31 sierpnia 1939 roku.

¹⁸ Ibidem, s. 16.

¹⁹ Ibidem, s. 19

Wrzesień 1939

1 września 1939 roku wybuchła II wojna światowa, która miała przynieść nie tylko ból, krew i śmierć, ale też zmienić całkowicie życie wychowanych w wolnej Polsce lotników. Karol Pniak wraz ppor. Skalskim oczekiwali na rozkaz startu. By skrócić czas oczekiwania, piloci znaleźli rozrywkę:

– Na razie, Stasiu, trzeba trochę potrenować do butelek — odezwał się do mnie Karol Pniak.

Byliśmy już przy kluczu alarmowym, w skład którego wchodził poza nami dwoma jeszcze kapral Wieprzkowicz.

– Zgoda. Ale gdzie rozstawimy swój „warsztat”?

– Byle gdzie, żeby tylko kogoś nie postrzelić.

– Postaw tę butelkę na pniaku.

– Gdzie? Na sobie mam postawić? — roześmiał się Karol biorąc me słowa za aluzję do jego nazwiska.

– Ach przepraszam! W takim razie postaw ją na tym ściętym drzewie.



Klucz samolotów PZL P.11c ze 142 Eskadry Myśliwskiej 4 Pułku Lotniczego w locie.

– *To dopiero zmienia postać rzeczy.*

Na wszelki wypadek włożyliśmy na siebie spadochrony. Plecowe „worki” wcale nam nie przeszkadzały w zabawie i Karol jako pierwszy rozpoczął kanonadę. Butelki pękały, zakłady szły w górę. Mgła znikła już i niebo pokryłyienne chmurki. Wokoło panowała cisza przerywana tylko suchym trzaskiem pistoletowych wystrzałów. Odgłosy toczącej się wojny nie dochodziły tu jeszcze, była ona dla nas jakby trochę nierealna, czaiła się gdzieś daleko. Naprowadzałem właśnie muszkę pistoletu na pękatą flachę, gdy padł okrzyk mechanika: „Start!”.

Tak zaczęła się dla obu lotników wojna. W trakcie tego lotu dwie pary polskich myśliwców przechwyciły niemieckiego Henschla 126 z jednostki rozpoznawczej 3.(H)/21. Doszło do walki, w wyniku której Niemiec został zestrzelony. Mimo udziału w starciu Karola Pniaka, oficjalnie zestrzelenia przyznano por. Marianowi Pisarkowi i kpr. Benedyktowi Mielczyńskiemu. W sprawozdaniu, złożonym już w Anglii, Stanisław Skalski tak opisał tę walkę:

Po wyjściu z chmur nad Wisłę w kierunku na „N” zobaczyłem pod sobą około 500 mtr. niżej „Henschla 126”, natychmiast przez radio podałem inny kurs npla, jednocześnie atakując z tyłu z góry. W tym samym czasie, jako pierwszy wjechali mu na plecy por. Pisarek i ś.p. kpr. Mielczyński strzelając w przelocie – następnie ja z por. Pniakiem trzymaliśmy go aż do zderzenia z ziemią²⁰.

Drugiego września 142 Eskadra otrzymała zadanie wymiatania wzdłuż rzeki Osa, od Grudziądza do szosy Łasin–Gruta. Jednostka wystartowała o godzinie 14.30. Na zachód i północ od Chełmży natrafiono na formacje niemieckich samolotów. Karol Pniak zgłosił zestrzelenie w tej walce Dorniera 17. Meldował o tym po zwycięskim locie:

Ponieważ dowódca nie uwzględnił meldunku zestrzelenia przez ze mnie w tym samym zadaniu Dorniera npla, przeto załączam do jego meldunku. W chwili, kiedy d-ca związał się walką z drugim Dornierem (i pierwszy został przez niego zestrzelony) trzeci Dornier atakował d-cę. Porzuciłem uciekającego i zaatakowałem siedzącego na ogonie mojemu d-cy. Po oddaniu kilku krótkich serii npl zwałił się w korkociąg i w korkociągu wyrzwał o ziemię. W tej samej chwili w odległości 5–6 kilometrów zobaczyłem płonący samolot Dornier strącony przez mego d-cę. Pozostałe 2 samoloty npla uciekły²¹.

Prawdopodobnie ppor. Pniak celnie ostrzelał Do 17 z II./KG 3 lub – co bardziej prawdopodobne sądząc z opisu walki – źle rozpoznał sylwetkę atakowanego samolotu i był to Me 110 z I./ZG 1.

Następnego dnia Karol Pniak stoczył kolejną walkę z niemieckim samolotem. Opisał ją Skalski:

Dnia 3.IX.39 poza normalnymi startami alarmowymi, poleciałem jako d-ca 2-ch kluczy na patrolowanie, na różnych wysokościach w rej. Chełmno–Świecie. Długo – długo nic, a po tym jak z worka się wysypało. Ppor. Zenker, który był w moim kluczu zobaczył pierwszy „Henschla 126” i wraz z kpr. Kleinem z klucza drugiego wyrwali się za nim. Npl szedł w kierunku zwisającego cumulusa dość grubego, nasi zbliżali się za

20 Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego (dalej cyt. IPMS), LOT AII 15/1a/16, S. Skalski, Sprawozdanie z działalności w dyonie myśliwskim w 4.P.Lotn. podczas wojny., k. 1.

21 IPMS, LOT AII 15/1c-3, S. Skalski, Meldunek lotniczy z 2 września 1939, k. 1, .

nim z tyłu. Naturalnie ja z ppor. Pniakiem czekaliśmy, kiedy go wypędzą. Tak się też stało, wypadła trójka ostrzeliwując się wprost na mnie, los był przesądzony. Rąbnąłem serię prosto w łeb, a za mną to samo uczynił ppor. Pniak, następnie się przewróciłem, ale npl już dogorywał waląc się pionowo w dół²².

Ostrzelany Henschel 126 pochodził, podobnie jak zestrzelony 1 września, z jednostki rozpoznawczej 3.(H)/21. Samolot zaliczono na konto czwórki pilotów.

4 września doszło do bitwy powietrznej nad majątkiem Poczalkowo, kiedy przeciwko niemieckiej wyprawie nurkujących Junkersów 87 w osłonie myśliwskiej wystartował cały toruński dywizjon. Nieco później Polacy ponownie starli się z Niemcami i Karol Pniak zgłosił zestrzelenie dwusilnikowej maszyny oraz uszkodzenie kolejnej. W swoim raporcie opisał tę walkę:

Przed startem zobaczyłem na wysokości 2 tys. metrów 7 maszyn niemieckich dwusilnikowych. Nabierałem wysokości w kierunku tej siódemki. Na wysokości 1500 mtr. zaatakowała mnie inna trójka samolotów tego samego typu. Walkę z trójką uważałem za zbyt ryzykowną, dlatego starałem się manewrowaniem wymęczyć ich. Skutki okazały się dobre, bo już na wysokości około 1000 mtr. jednego gdzieś straciłem – pozostali dwaj starali się lawirowaniem wycofać w dół w kierunku NW. Bliższego z odległości 100 mtr. zacząłem ostrzeliwać – dymiący, zwałił się na las w rejonie (nieczytelne)-Osiek Wlkp. Nie zwracając uwagi na tego, leciałem za drugim, który gwałtownie zmienił kierunek na więcej zachodni. Trudno było mi go dogonić. Oddałem kilka dłuższych serii z odległości 300-400 mtr. Lekko dymiącego porzuciłem między Nakłem a Bydgoszczą²³.

Mimo iż Pniak wyraźnie napisał w raporcie, że atakował maszyny dwusilnikowe, w oficjalnym zestawieniu zwycięstw polskiego lotnictwa myśliwskiego w czasie II wojny światowej (tzw. Lista Bajana) przyznano mu zwycięstwo i uszkodzenie dwóch Ju 87 (być może komisja przyznająca zwycięstwa źle zinterpretowała meldunek, uznając, że Pniak walczył nad Poczalkowem). Dodatkowo w zestawieniu tym pod datą 4 września znajduje się uszkodzony wspólnie z kpt. Mirosławem Leśniewskim i ppor. Stanisławem Skalskim Dornier 17, o którym Pniak w swoim raporcie nie wspomniał ani słowa.

W trakcie pojedynku z Niemcami Karol Pniak zapędził się aż w okolice Włocławka i wrócił do jednostki następnego dnia o godzinie 12.25. Nieobecnemu wówczas Stanisławowi Skalskiemu koledzy zrobili dowcip:

Gdy wszedłem, wszyscy umilkli. Wydało mi się to trochę dziwne. Twarze mieli smutne, omijali mnie wzrokiem. Zajmując wolne miejsce przy stole, tknięty złym przecuciem, rzuciłem pytanie:

– Są wiadomości o Karolu?

– Na pewno zginął! — bąknął żalonym głosem Władek Różycki.

Spojrzałem na niego zdziwiony.

– Przecież jeszcze wczoraj mówiłeś zupełnie co innego. Zdażyłeś już zmienić zdanie?...

– Trzeba pogodzić się z losem. Za długo trwa jego nieobecność.

Grzebałem bezmyślnie widelcem po talerzu, rozważając raz jeszcze wszystkie za

22 IPMS, S. Skalski, Sprawozdanie..., k. 1.

23 IPMS LOT. AII 15/1c-3, K. Pniak, Meldunek lotniczy z 4 września 1939, k. 1-2.

142. Esk. **BIURO HISTORYCZNE LOTNICTWA** dn. 4. IX. 1939. 1453/3
 Lot. A.I. 15/1c **Archiwum L 69**
MELDUNEK LOTNICZY Nr
KOMISJA LIKWIDACYJNA AKTÓW LOTNICTWA
L 79 T. 6

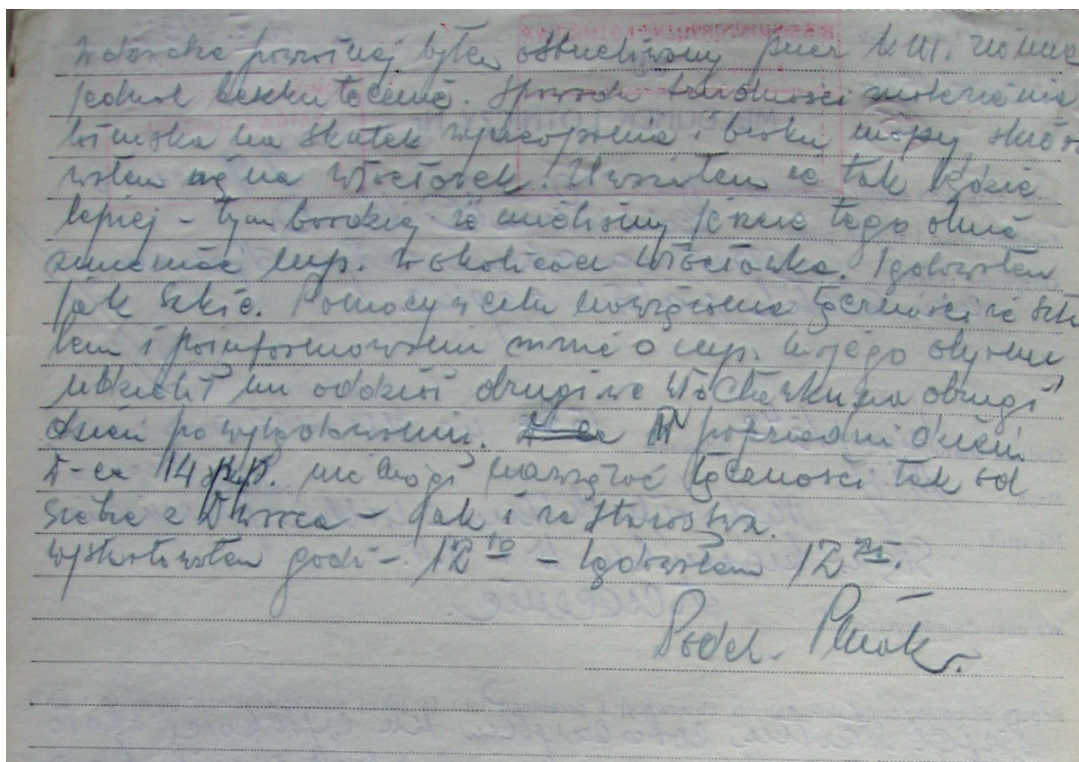
Imię, nazwisko i stopień obserwatora *Podol. Pniak Karol*
 Imię, nazwisko i stopień pilota *start na alarm całym dywizyj*
 Otrzymane zadanie *na skalek nadobu pętkas.*

Godzina startu *1340* lądowanie *15³⁰ na N.W. od miejscowości nadobu.*
 Mapa *H.I.C.* podziałka *1:500000*
 Marszruta *Nad Łódźskiem - w kierunku przemyśla*
Się w kierunku W i N.W.
 Warunki atmosferyczne *stosunkowo.*

Raport chronologicznie dokonanych obserwacji i przebiegu lotu (z jakiej wysokości, kiedy, gdzie, co i jak?)
Start startem solo zryłem na wysokości około 2 tys. metrów 7 ułomów przed siebie. Obserwacja nadobu w kierunku tej strony. Na wysokości 1500 metrów zauważyłem pierwszą grupę samolotów tego samego typu. Wokół 2 grupy ułomów za sobą przelatywały. Ostatecznie starłem się na kierunku wybuchu i cel. Skutki obserwacji się dobre bo na wysokości około 1000 metrów podjęto podjęcie strzelania - po prostu dany strzał się zakończył wystrzał w kierunku N.W. W kierunku odległości 100 metrów w kierunku strzelania - dywizyjnego walącego się złaz wycieczki - drosna - ostrak lotek. W kierunku po ułomach tego - kładem na drugim który zmienił kierunek na wschód i w kierunku froncie mi było po ołowinie. Ostatecznie kilka bliskim samym kierunku 300-400 metrów - kilka dywizyjnego po prostu w kierunku N.W. i N.W.

Główna Drukarnia Wojskowa 1936 r. - Nr 1207 - 2500 egz. & 50 kart.

Meldunek bojowy Karola Pniaka z 4 września 1939 roku, relacjonujący zestrzelenie najprawdopodobniej Dorniera 17 w rejonie Osieka Wielkopolskiego.



i przeciw, kiedy uwagę moją zwróciły dziwne uśmiechy kolegów skierowane wyraźnie pod moim adresem.

— Co się tak głupio uśmiechacie? — spytałem. W tej chwili rozległ się tubalny śmiech, który mógł pochodzić tylko z jednego gardła — Karola²⁴.

Po tej walce III/4 Dywizjon Myśliwski przeniósł się na nowe lotnisko – w okolice miejscowości Osięciny, 13 km na zachód od Brześcia Kujawskiego. Stamtąd wykonywano loty do 6 września, kiedy nakazano jednostce opuścić Armię „Pomorze” i wejść w skład Brygady Pościgowej. Brygada walczyła do tej pory w osłonie Warszawy, ale właśnie otrzymała rozkaz udania się w okolice Lublina. Tam też dotarli lotnicy z dywizjonu toruńskiego. Ich nowym miejscem postoju był Kierz.

Przebazowanie 142 Eskadry do Ostrowca koło Łucka, które nastąpiło 9 września o mało nie zakończyło się dla Pniaka tragicznie, gdy z powodu zapadającego zmroku rozbił swój samolot. Wspominał o tym po latach Stanisław Skalski:

— Karol następny! — śmiał się Wacek. — Mów. Więc lecisz, lecisz i... co widzisz?

— „*Letem sobie, letem i... nic nie widzem*” — wymamrotał Karol przez opuchnięte wargi.

— A benzyny masz jeszcze na długo? — przerwałem, bo Karol stale jeszcze był w powietrzu,, a nas najbardziej interesowało lądowanie. Spojrzał na mnie wyniosłe.

– Stasiu, daj mi trochę czasu, zdąże się jeszcze rozbić...

Był wyraźnie „niezadowolony”.

— Więc — powrócił do wątku opowiadania — złapałem pod pachę jakąś szosę i lecę wzdłuż niej. Zupełnie nie wiem, gdzie jestem, a przy szosie zawsze to różniej. Pomoc prędzej przyjdzie i nie dadzą człowiekowi zdechnąć z głodu, gdyby się coś przytrafiło...

„Benzyna się kończy, nie ma rady, musisz, Karolku, siadać” — pomyślałem sobie. — Gdyby trochę „gazu” było, to by mógł człowiek jeszcze powisieć, ale niestety nie zaopatrują nas w ten niezbędny produkt — usprawiedliwiał się. — Dopiero życzliwa hrabina Chodkiewiczowi poczęstowała mnie odrobiną...

— Toś ty się rozłożył u Chodkiewiczów? — przerwałem.

— Tak, tak, kochany Stasiu, koło twego przestawnego „Dupna” — wspomniał mą rodzinną miejscowość, złośliwie akcentując jedną ze spółgłosek.

— Przez „B”, Karolu — poprawiłem „surowo”.

— Właściwie powinniśmy zamienić się rolami — wzdychał. — Tobie byłoby znacznie przyjemniej niż mnie nakryć się kopytami w pobliżu rodzinnego domu. Pole wyglądało jak wymarzone, jaśniało na tle otoczenia. Postanowiłem nie szukać już dłużej niczego lepszego. I wszystko poszłoby jak najlepiej, gdybym mógł dojrzeć w tych takich owakich ciemnościach, że siadam pod nieznaczne wzniesienie. „Jeszcze czas na załamanie maszyny” — pomyślałem i w tym momencie wyrzniętem pod kątem kołami o ziemię. Już się potem w niczym nie mogłem połapać.

Poniewierało mną strasznie. Maszyna zrobiła chyba kozła. Diabeł ją zresztą wie i tak w ciemnościach nie mogłem się zorientować, co to za figura... Pojechałem wreszcie na plecach, jak się później okazało, po zbronowanym polu. Pole było gliniaste, dlatego wyglądało w nocy jaśniej.

W kabinie zapanowało istne piekło. Kurz, ziemia! I nagle wyrzniętem łbem w coś bardzo twardego.

Zamroczyło mnie, ale na krótko. Wyczołgałem się z rozwalonego grata jak lis z nory... i... dalej na poszukiwanie ludzi. Po twarzy ciekła mi krew. Dopiero kiedy dobrnąłem do pałacu czy jak go tam, zobaczyłem ludzkie oczy. Najbardziej przestraszyła się pani starsza, którą raczyła być sama hrabina Chodkiewiczowa. Przejrzałem się w lustrze i samemu zrobiło mi się nieprzyjemnie. Całą facjatę, wyobraźcie sobie, miałem otynkowaną glinianą papką i krwią²⁵.

III/4 jeszcze kilkukrotnie zmieniał miejsce postoju (m.in. stacjonował w Brześciu nad Bugiem, ponownie w Ostroźcu, a także w Litiatynie), jednak brak paliwa skutecznie uniemożliwiał aktywne i skuteczne działanie przeciwko Luftwaffe.

Walcząc z niemieckim najeźdźcą, Karol Pniak wykonał pod polskim niebem 24 loty bojowe i stoczył 15 walk z samolotami wroga. W sprawozdaniu napisanym 20 listopada 1939 roku w Salon we Francji, obok nazwiska ppor. Pniaka, dowódca dyonu kpt. Tadeusz Rolski napisał: *Zaciętość i odwaga w boju. Koleżeństwo w boju.*

Pniak przekroczył granicę wraz z rzutem naziemnym 18 września około godz. 15. Nie była to dla niego łatwa decyzja, szczególnie, że marzenia rodziny Pniaków legły w gruzach. Tak opowiedział o tym syn:

Jak wybuchła wojna, ojciec miał 29 lat, czyli już był starym pilotem, bo normalnie

25 Ibidem, s. 71.

najlepszy wiek dla pilota – ponoć wówczas – był 20-21 lat. Jako pilot zarabiał bardzo dobrze – 900 zł przed wojną, a 300 zarabiał dyrektor. (...) Chcieli sobie kupić domek w Toruniu. Ojcu się bardzo Toruń podobał. Wybuchła wojna – potargał książeczkę i rozpląkał się jak przekraczał Prut. Granicę przekroczył w Śniatyniu.

Piloci byłego dywizjonu myśliwskiego z Torunia trzymali się w Rumunii razem, razem poznawali uroki i ciemne strony Rumunii. Pierwszy postój na obcej ziemi odbył się wkrótce po przekroczeniu granicy – w niedalekim Strożeńcu. Tam otrzymano rozkazy, by samochody udały się w konwoju do Bukaresztu, lotnicy z obsługi naziemnej mieli udać się koleją do Babadagu niedaleko wybrzeża Morza Czarnego, natomiast piloci mieli dołączyć do oddziału kpt. Jerzego Orzechowskiego, by otrzymać nowe paszporty w polskiej ambasadzie w stolicy Rumunii. Dwie pierwsze grupy opuściły Strożeńiec 20 września, a piloci wyjechali samochodami osobowymi następnego dnia. Grupy kpt. Orzechowskiego nie udało się jednak odnaleźć, mimo iż wcześniej umawiano się na spotkanie w Bacau. Dlatego piloci udali się do miejscowości Tulcza, gdzie znajdował się punkt zborny dla lotników. Zostali tam internowani, ale nie zrezygnowali z pomysłu przedostania się do Francji. Udało im się zdobyć cywilne ubrania i po przebraniu się koleją udali się do Bukaresztu. Tam w polskiej ambasadzie po kilku dniach otrzymali paszporty, w które wpisano cywilne zawody. Z nowym dowodem tożsamości grupa pilotów z dywizjonu toruńskiego przeniosła się do Konstancy.

Rumuńska tułaczka zakończyć się miała w porcie Balcic nad Morzem Czarnym, gdzie zgrupowali się polscy wojskowi pragnący dostać się do Francji. Oczekiwał na nich statek, wystarczyło tylko wejść na jego pokład. Okazało się, że w przypadku Karola Pniaka, wcale nie było to proste zadanie. Wspominał Tadeusz Rolski:

Nareszcie 15 października powiedziano nam, że w godzinach popołudniowych mamy się załadować na statek, który odpłynie jeszcze tej samej nocy. Cały Balcic ożywił się nagle. W późnych godzinach popołudniowych pojawił się w zatoce portu mały statek o wyporności około 1800 ton. Przybił, unikając wszelkiej ostentacji, do brzegu i zaczął prawie natychmiast zabierać ludzi.

Już od dwóch godzin siedmuset pięćdziesięciu ludzi stało w długiej kolejce do wejścia na statek. Urzędnicy prefektury rumuńskiej, w asyście żandarmów, oglądali każdego i nas, czy przypadkiem nie jest w wieku odpowiednim do służby wojskowej i dopiero potem odciskali w paszporcie wizę. Procedura ta była, mówiąc po polsku, wielką lipą i miała na celu zamydlenie oczu Niemcom. Kolejka posuwała się dość szybko. Z każdą minutą byłem bliżej statku i aż drżałem z niecierpliwości.

Było już zupełnie ciemno, gdy stanąłem przed kontrolerami. Zaraz za mną stał Pniak. Obejrzel nas dokładnie. W świetle latarni, coś tam między sobą pogadali i zakomunikowali nam, że nie możemy jechać, bo jesteśmy wojskowymi. Mamy odejść i nie przeszkadzać. Próbowaliśmy tłumaczyć. Ja wskazywałem na paszport, w którym jak wół było wypisane, i to w dwóch językach – po polsku i po francusku – że jestem kupcem, u Pniaka widniał zawód nauczyciel. Starąłem się wyglądać jak najautentyczniejszy Właściciel sklepu z konfekcją damską. Wszystko na próżno. Nic nam nie poostało, jak podziwiać przenikliwość tych Wiernych sług króla Karola, że nie wspomnę o pani Lupescu. Domyślili się...? Głupich udają, dranie. Siedmuset naszego chłopca w wieku poborowym gładko przepuścili i nikt nie obudził w nich podejrzeń, tylko ja



Szczelnie załadowany polskimi lotnikami pokład greckiego statku Aghios Nikolaos (gr.) czyli św. Mikołaj (pol.), na którym wraz z innymi Karol Pniak dotarł z Rumunii do Bejrutu.

i Pniak. Ta nieprzewidziana przeszkoda wydawała mi się złośliwą szykaną. Kłąłem też okropnymi słowami całe to królestwo, a żandarmów w szczególności. Cholery na nich nie ma albo przynajmniej malarii z komplikacjami. Pniak był również zaskoczony, a jego tubalny głos rozbrzmiewał na całą przystań.

Sytuacja stała się tym bardziej niepokojąca, kiedy kapitan statku, który miał dość powodów, żeby jak najszybciej zakończyć ładowanie, kazał ściągnąć trap, a maszyniści rozpoczęli różne cuda, będące wstępem do odmanewrowania. Rumuni zaś uparli się jak koźły i byli głusi na wszystkie argumenty. Nie stawiali przeszkód innym, którzy stali za nami, odciskając im w paszportach pieczęcie wizowe i wpisując potrzebne dane, a z nami nawet gadać nie chcieli. Nie i nie. My dwaj nie możemy jechać.

W ostatniej udręce szepnąłem jednemu z naszych organizatorów, żeby natychmiast i odręcznie wsunął w łapę rumuńskim kontrolerom po parę tysięcy lei, nie bardzo zresztą wierząc w skuteczność tego zabiegu, gdyż myślałem, że wchodzi tutaj w grę poważniejsze przyczyny. Może imienne wskazówki Niemców, może jakaś złośliwa denuncjacja, może zemsta za aktywny współudział w organizowaniu ewakuacji. Ale okazało się, że wciąż nie doceniałem magicznej siły łapówki na tym terenie. Pieniężny zastrzyk poskutkował w mgnieniu oka. W pewnej chwili kontrolerzy kazali nam podejść do statku. Spokojnie, jakby nigdy nie mieli żadnych obiekcji co do naszego

wyjazdu, odbili nam w paszportach wyjazdowe wizy. Pędem rzuciliśmy się do odsuwanego już trapu, przeskakując ponad szczeliną między trapem i lądem. Było ciemno i cudem tylko nie wpadliśmy do wody. Nasze bagaże były już na szczęście na statku, gdyż poprzednio zostały tam przeniesione przez kolegów.

Zaraz też statek zaczął odsuwać się od mola. Odetchnęliśmy. Nareszcie ruszamy.

Kilku lotników, którzy bądź nie mieli w porządku papierów, bądź byli zatrzymani przez Rumunów, skoczyło z brzegu do morza, aby wplaw dostać się na statek. Wyłowiliśmy ich za pomocą lin; zziębnięci, dygocący, ociekający wodą byli mimo to zadowoleni. Kapitan niczemu się nie dziwił. On nie takie rzeczy widział.

Przy blasku gwiazd wypłynęliśmy z zatoki i wzięliśmy kurs na cieśninę Bosfor. Nastroje poprawiły się. Wyrwaliśmy się z Rumunii, uniknęliśmy niemieckiej niewoli i płynęliśmy do wolności²⁶.

Statek, którym Karol Pniak wyruszył w kierunku Francji, nosił nazwę *Aghios Nikolaos* (Święty Mikołaj, w literaturze spotyka się też anglojęzyczną nazwę *St. Nicolas*) i pływał pod grecką banderą. Warunki, które na nim panowały nie były najlepsze – jednostka była

przeznaczona do przewozu 200–250 osób, a na pokładzie znalazło się około 750 Polaków. Ciasnota była straszna.

Droga morska wiodła przez Bosfor i Morze Egejskie do Syrii. Polaków wyokrętowano w Bejrucie, a po kilku dniach pobytu w tym mieście, znaleźli się na francuskim transportowcu, by skierować się do Marsylii. Do Francji Karola Pniak wraz kolegami dotarł 29 października.

W tym samym czasie rodzina Karola Pniaka uczyła się jak przeżyć pod niemiecką okupacją. Tęsknota, niepewność jutra i brutalność Niemców dawała się im we znaki. Pani Grażyna wspominała je tak:

Lata wojenne w domu moich dziadków, to oczywiście czas smutku i przygnębienia, nieobecności wielu członków najbliższej rodziny. Radosne chwile, to tylko te wspomnienia lat przedwojennych. I pogodna ich twarz, kiedy rozmawiali i bawili się ze mną, ich malutką wnuczką. Ukrywali przede mną ten wojenny dramat, jaki toczył się na co dzień²⁷.



Marian Paul – najmłodszy syn Franciszki i Józefa Paulów – w pokoju swojej siostry Heleny. Obok niego na stoliku stoi radio, które na czas okupacji zostało zakopane w piwnicach domu Paulów. Odkopane po wojnie działało bez zarzutu.

26 T. Rolski, *Uwaga, wszystkie samoloty!*, wyd. III, Warszawa 1974, s. 89-90.

27 G. Paul-Materna, op.cit., s.11

Mężczyźni z rodziny powołani do wojska nie dawali znaku życia, co potęgowało grozę sytuacji, którą przeżywali dorośli i mała Grażynka:

Najwcześniej zniknął wujek Karol Pniak, podchorąży pilot, o którym przez całą wojnę nie było najmniejszej choćby wiadomości. Zmobilizowani zostali również moi stryjowie. Józef Paul, który na wiele lat dostał się do niemieckiego stalagu. Dwudziestoletni Marian Paul, lotnik szybowcowy, który w roku 1939 przebywał we Lwowie i zginął nie wiadomo kiedy i jak. Kolejny stryj, Fryderyk Paul, także brał udział w kampanii wrześniowej; zmobilizowany, ze swą jednostką piechoty podszedł pod Tarnów Lubelski — a tam już na rozkaz dowództwa wojsko polskie musiało zrzucić mundury i pojedynczo, w przebraniach cywilnych przedostawać się do domu. Choć trwało to zaledwie kilka tygodni (albo — aż kilka tygodni), mój stryj swoje przeżył i opowiadał mi o tragicznych i okropnych przeżyciach Polaków, zarówno wojskowych jak i cywilnych²⁸.



Pchor. rez. pil. Marian Paul ubrany w mundur plut. pchor. Karola Pniaka w 1936 r.

28 Ibidem.



Kartka pocztowa od Mariana Paula, ostatni ślad jego życia.

Na obczyźnie

Lotnictwo spod znaku biało-czerwonej szachownicy organizowano u boku sprzymierzeńców. Osobą, która sformułowała jako pierwsza polskie cele, był generał Józef Zając, wyznaczony przez generała Sikorskiego na dowódcę lotnictwa: *najważniejszą rzeczą jest, aby lotnictwo było tworzone przy jednym tylko ze sprzymierzeńców, aby zachowany był statut sprzymierzeńca, aby zachowane było dowództwo polskie oraz aby nie wykruszyło się od razu w pierwszych bitwach, a pozostało w dosyć silnym składzie aż do zwycięstwa nad Niemcami i powrotu do kraju*²⁹. Generał Zając pragnął, by krajem organizacji polskiego lotnictwa były Wyspy Brytyjskie. Niestety zabiegi Francuzów zmusiły Polaków do podzielenia swoich lotników pomiędzy aliantów. Ppłk dypl. obs. Bogdan Kwieciński, attache lotniczy i wojskowy w Londynie, powiadomił generała Zająca, że władze brytyjskie doszły do porozumienia z Francuzami w kwestii organizacji lotnictwa polskiego. Konferencję trójstronną w Paryżu wyznaczono na 25 października.

Stronę brytyjską reprezentowali AVM Douglas Evill i G/Cpt A. Davidson³⁰. Podczas odlotu Brytyjczyków z Londynu, 22 października, okazało się, że zabrakło miejsca w samolocie dla polskiego attache wojskowego, wobec czego ppłk Kwieciński stawiał się w Paryżu dwa dni później. Polacy dopatryli się w tym celowego działania Brytyjczyków. Miało to uniemożliwić porozumienie się generała Zająca z ppłk. Kwiecińskim, zanim Brytyjczycy nie ustalą szczegółów z Francuzami. Brytyjczycy już 21 października mieli gotową propozycję dla Polaków, uwzględniającą żądania francuskie dotyczące podziału polskiego personelu lotniczego pomiędzy sojuszników³¹. Została ona przedstawiona Polakom 24 października, podczas spotkania w ambasadzie brytyjskiej w Paryżu, gdzie zaproszono generała Zająca wraz z ppłk. pil. Stanisławem Karpińskim (szef sztabu Dowództwa Polskich Sił Powietrznych) i ppłk. Kwiecińskim. Brytyjczycy oświadczyli, że nie mają możliwości przyjęcia całego lotnictwa polskiego, ponieważ nie dysponują odpowiednią bazą, która mogłaby pomieścić ponad 6000 ludzi. Dlatego proponowali miejsce dla 300 pilotów i 2000 szeregowych. Ze względu na problemy językowe wycofali się z zamiaru zorganizowania na wyspach polskich dywizjonów myśliwskich. Zamiast nich proponowano utworzenie dwóch dywizjonów bombowych oraz dwóch zapasowych. Organizacja brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego, oparta o nowoczesny system ostrzegania i wykrywania, wymagała ścisłej współpracy pilotów z centrum dowodzenia. System obrony zarządzany był centralnie. Dowodzenie jednostką w trakcie lotu, tak dowódcy jednostki, jak i naziemnej stacji naprowadzania odbywało się przez radio. Wycofanie się RAF z formowania w jej ramach cudzoziemskich jednostek my-

29 J. Zając, *Dwie wojny: mój udział w wojnie o niepodległość i w obronie powietrznej Polski*, Londyn 1964, s. 240.

30 AVM, Air-Vice Marshal – generał dywizji, , G/Cpt, Group Captain – pułkownik.

31 National Archives (dalej cyt. NA), AIR 2/4184.

PNIAK K. LOT. A. IV. 1/396

KORPUS OSOBOWY *lotnictwa* Stosunek do służby *służba stała.*

Nazwisko: *Pniak Karol*

27

ZESZYT EWIDENCYJNY

I. LISTA EWIDENCYJNA

Stopień: *podporucznik pł.*

Starszeństwo: *1. sierpnia 1939r.*

Lokata



| Przynależność służbowa | Stanowisko zajmowane |
|---|-----------------------|
| <i>4 Pułk Lotniczy w Lyon 142 esk. myśliwskiej.</i> | <i>pilot eskadry.</i> |

Pierwsza strona zeszytu ewidencyjnego Karola Pniaka. Tego rodzaju dokument obowiązkowo wypełniali na przełomie 1939/1940 przybywający do Francji lotnicy.

| PRZEBIEG SŁUŻBY WOJSKOWEJ | | | | |
|---------------------------|--|---|----------------------------|----------------|
| Stopień | K i e d y od do | FORMACJA Oddział, pododdział | Wyszczególnienie zmiany | |
| | | | Funkcja | inne zmiany |
| I | 2 | 3 | 4 | 5 |
| kap. pil. | Przebieg służby do 1931 r. młodszy - esk. 122. | 2. S. Lotn. 122 esk. wst. | pil. esk. | |
| | Od powołania 1931 r. do 15. maja 1939 roku w eskadrze 122 pil. jako pilot młodszy wskaz. p. do ukończenia szkoły Podch. - na etapie eci eskadry 122 pil. | " | pilot eskadry. | |
| | 16 marca 1936 roku przebieg służby | Rzecz. br. 2 p. lotn. esk. | | |
| por. podch. pil. | Przebieg do szkoły Podch. esk. 122 1936 r. | Wydział - Szkoła Podch. pilot - esk. Podch. esk. 122. | uczeci. | |
| ser. podch. pil. | 2. etapie 1. V. 1938 r. przebieg służby tytułowy. | " | " | |
| " | Przebieg do S. Lotn. 2. etapie 1. V. 1938 r. na rocznik 1938 po ukończeniu szk. Podch. 4. Wydział | Szk. Podch. esk. Szkoła. | " | |
| " | 15. V. 1939 r. ukończenie S. Lotn. 1. Wydział na praktykę do H. P. esk. 122. | 4. Pułk esk. 142 esk. wst. | | |
| | Od 19. V. 1939 r. do leżący Chł. 4. P. lotn. esk. | | | |
| ppr. pil. | Przebieg służby 1. V. 1939 r. do stopnia ppr. pil. | | | |
| | Od wybuchu wojny do Chł. 4. P. esk. 122. dotychczasowy wykonywanie 24. - Spółdzielni a niepełni esk. 15. V. 1939 r. / Przebieg służby do eskadry 122 pil. / 1. V. 1939 r. ukończenie 1. V. 1939 r. / Przebieg służby do eskadry 122 pil. / 1. V. 1939 r. ukończenie Przebieg służby do eskadry 122 pil. / 1. V. 1939 r. ukończenie Przebieg służby do eskadry 122 pil. / 1. V. 1939 r. ukończenie | | | |

Jedna ze stron zeszytu ewidencyjnego Karola Pniaka, na której opisał swą służbę w formacjach lotniczych od 1931 r. oraz podsumowanie wydarzeń z 1939 r.

śliwskich spowodowane było w dużej mierze obawą naruszenia, czy wręcz zdeorganizowania całego, misternie budowanego systemu dowodzenia Fighter Command.

Bazą którą wytypowano dla skoszarowania polskich lotników było Eastchurch. W pierwszym rządzie mieli rozpocząć szkolenie oficerowie i personel techniczny, poznając regulaminy RAF. Po zakończeniu organizacji poszczególne jednostki taktyczne udawałyby się do wskazanych przez Brytyjczyków miejsc stacjonowania.

Eastchurch miał być bazą szkoleniową polskiego lotnictwa. Zasady tworzenia jednostek oparte byłyby o obowiązujące w RAF przepisy i regulaminy. Żołd oficerów i szeregowych byłby identyczny z tabelami przedstawionymi przez Brytyjczyków. Konferencja trójstronna odbyła się następnego dnia w sali Painleve we francuskim Ministerstwie Lotnictwa. Strona polska próbowała wrócić do uprzedniej koncepcji organizowania lotnictwa u boku jednego z aliantów, jednakże wszystkie kwestie zostały wcześniej omówione oraz wypracowane przez Brytyjczyków i Francuzów. Polakom, mimo pozorów partnerstwa przy stole obrad, przyszło przyjąć to, co Alianci mieli im do zaoferowania. We wspomnieniach generała Zająca znajdujemy na ten temat zaledwie jedno zdanie³². A później wywieszono białą flagę: *Decyzja nie została oczywiście powzięta, ja jestem skłonny przyjąć to wyjście kompromisowe, z tym jednak, żeby więcej personelu posyłać do Anglii i więcej jednostek tam tworzyć niż we Francji, gdyż mimo wszystko W. Brytania daje lepszą gwarancję, że wszystko zostanie solidniej zrobione niż we Francji, w której biurokracja jest straszliwa i wielki brak materiału potrzebnego do wystawienia jednostek*³³. Generał Zając zaproponował utworzenie podkomisji, które miały opracować szczegóły podziału polskiego personelu w krajach sprzymierzonych. W tych okolicznościach pozostawało przyjęcie Memorandum brytyjskiego, *nota bene* wręzonego stronie polskiej przez AVM Evilla 24 października. 26 października pierwsza podkomisja podała detale alianckich propozycji. Dla personelu lotniczego przebywającego we Francji proponowano ułożyć listy imienne, według których mieszana angielsko-francusko-polska komisja dokonałaby selekcji. Z kolei napływających wciąż do Francji polskich lotników miano kierować do Lyonu. Tamtejsza baza lotnicza miała się stać Ośrodkiem Wyszkożenia i Stacją Zborną. Z chwilą zaaprobowania przez polski rząd zasad podziału lotnictwa, rządy brytyjski i francuski miały udostępnić środki transportu kolejowego i morskiego. Generał Sikorski przedstawił rządowi RP warunki, na jakich tworzone miały być zręby Sił Powietrznych w krajach sprzymierzonych. W związku z tym, że kłóciło się to z wcześniejszą koncepcją formowania lotnictwa przy jednym sojuszniku, musiał przekonać rząd do nowej propozycji. Argumentując konieczność odbudowy lotnictwa bez zbędnego opóźnienia, premier polskiego rządu przedstawił swoje racje:

W wytworzonej sytuacji proponuję przyjęcie propozycji francusko-angielskiej, z tym jednak, że:

- na razie na terenie Anglii należy tworzyć lotnictwo bombowe, na terenie Francji lotnictwo myśliwskie, dążąc do dalszego rozwoju lotnictwa na jednym terenie,*
- cały personel ewakuowany oraz ewentualnie z poboru, ochotniczego zaciągu*

32 Relacja generała Zająca: *Najpierw ja przedstawiłem nasze propozycje tworzenia lotnictwa polskiego przy W. Brytanii i później prowadziłem obrady. Natomiast zgodne propozycje angielskie i francuskie szły w tym kierunku, by podzielić personel polski na dwie części: pewną część jednostek formować w Anglii, a drugą we Francji.* J. Zając, op.cit., s. 243.

33 Ibidem, s. 243.

i powołania rezerwy, winien być ewidencjonowany, weryfikowany, segregowany i rozdzielany na oba państwa przez polskie dowództwo lotnictwa w jednej bazie lotniczej we Francji,

– pomimo rozdzielenia na oba państwa, polskie dowództwo lotnictwa powinno mieć zastrzeżone prawo ingerencji w kwestii szkolenia, formowania i użycia, oraz prawo inspekcjonowania wszystkich jednostek zasady organizacji lotnictwa polskiego oraz szczegóły techniczne zostaną opracowane wspólnie przez nasze Ministerstwo Spraw Wojskowych (Dowództwo Lotnictwa) oraz Ministerstwa Lotnictwa Francji i Anglii³⁴.

Rada Ministrów poparła propozycje premiera 28 października³⁵. Nic nie stało na przeszkodzie, by ruszyły transporty polskich lotników do Wielkiej Brytanii. 6 grudnia pierwsza grupa Polaków udała się na Wyspy. Wobec takiego rozwoju sytuacji Karol Pniak wkrótce zgłosił się do wyjazdu do Anglii, by u boku tego sojusznika walczyć z Niemcami.

Zgodnie z ustaleniami paryskiej konferencji, Brytyjczycy zaczęli przygotowywać się do przyjęcia polskich lotników na Wyspach, którzy mieli wstępować do RAF jako Volunteer Reserve³⁶. Pierwotnie w bazie Eastchurch utworzono Receiving Centre (Centrum Lotnictwa Polskiego w Anglii), w którym Polacy mieli uczyć się języka, regulaminów, przechodzić badania lekarskie. W podparyskim Le Bourget utworzono specjalną bazę, w której komisja trójstronna kwalifikowała personel przeznaczony dla poszczególnych Aliantów³⁷. Następnie transport szedł do Cherbourga, a stamtąd na Wyspy. 6 listopada pojawili się w Paryżu Brytyjczycy, którzy mieli za zadanie przygotowanie komisji do pracy³⁸. W tej sytuacji jako bazę zapasową dla Centrum wybrano Manston. W tym samym czasie przygotowywano 15 EFTS w Redhill³⁹, by rozpocząć loty sprawdzające polskich pilotów. W trakcie rozmów pomiędzy brytyjskim Air Ministry a Bomber Command⁴⁰, wybrano bazę dla polskich dywizjonów bombowych, w których miała się szkolić ich kadra. Proponowano Hucknall i Bramcote⁴¹. Pierwsza miała być dostępna od 12 marca, Brytyjczycy musieli tylko przenieść 92 Dywizjon do Scampton, co też wkrótce nastąpiło.



Fotografia w cywilnym, ucieczkowym, ubraniu wykonana po przybyciu do Francji.

34 IMPS, LOT A.IV.1/12h, Umotywowanie do decyzji Rady Ministrów, data wysłania pisma 31 października 1939 roku.

35 Ibidem.

36 RAF Volunteer Reserve – Ochotnicza Rezerwa RAF

37 IMPS, LOT A.IV.1/15, Rozkaz dowódcy lotnictwa nr 1. 1 stycznia wyznaczono na dowódcę stacji Le Bourget ppłk. Tadeusza Jarinę.

38 J. Zając, op.cit., s. 251.

39 EFTS – z ang. Elementary Flying Training School – Szkoła Pilotażu Początkowego.

40 Bomber Command – z ang. Lotnictwo Bombowe.

41 Od 14 marca stacja Hucknall stała się oficjalnie Polish Operational Training Unit. NA AIR 2/4184.

Przewidywano także, że Bramcote będzie mogło służyć Polakom od 18 czerwca⁴². Droga jaką polski pilot musiał przebyć, by dostać się do jednostki bojowej, została określona przez Wyspiarzy – lotnicy kierowani byli do 15 EFTS w Redhill, gdzie odbywali kurs wznawiający. Po kursie zdecydowano, czy kandydat nadaje się, by szkolić się dalej. Następnie kandydat trafiał do 18 OTU201 w Hucknall. Po kwalifikacji do dalszego szkolenia przenoszono go do polskiego dywizjonu stacjonującego w Bramcote.

Zadbane o szkolenie pozostałych specjalności lotniczych. I tak mechanicy byli kierowani w ramach szkolenia do No. 15 Maintenance Unit⁴³ w Henlow, a strzelcy i obserwatorzy samolotowi do 1 Air Observer & Navigator School⁴⁴ w Prestwick⁴⁵. Z końcem maja zapadła decyzja o przeniesieniu polskiego Centrum z Eastchurch i Manston do Blackpool. Była ona spowodowana zagrożeniem tych baz wydarzeniami we Francji⁴⁶. Organizacja Centrum Polskiego Lotnictwa na Wyspach Brytyjskich była prosta. Baza miała polską Komendę, na czele której stał płk pil. Bolesław Stachoń. Personel podzielono na dwa dywizjony, z czasem utworzono także trzeci – Dywizjon Zapasowy⁴⁷. W późniejszym czasie część żołnierzy przenoszono do Manston. Czasowo funkcjonowała Eskadra Podchorążych, zadaniem której było skupienie niezadowolonych ze swojego statusu podchorążych z ostatniego naboru Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Ponadto w strukturze Centrum znajdowała się sekcja służby zdrowia składająca się z dwóch lekarzy, sekcja zaopatrzenia z jednym etatem oraz sekcja szkolna, obsadzona pięcioma etatami. Obsadę sekcji płatniczej płk Stachoń miał uzgodnić z Brytyjczykami. Później doszedł do tego I Dyon Szkolny, mający swoją siedzibę w Hucknall⁴⁸.

Karol został zakwalifikowany przez mieszaną komisję na wyjazd do Wielkiej Brytanii. 24 stycznia 1940 roku zawitał na Wyspach Brytyjskich, gdzie wstąpił do RAF Volunteer Reserve i otrzymał numer służbowy 76707 oraz stopień P/O, czyli Pilot Oficera⁴⁹.

Życie Polaków na Wyspach było zazdrośnie postrzegane przez lotników, którzy pozostali we Francji. Jeden z nich zanotował:

Było tego bractwa coś trochę powyżej 2 000 (zdaje się 2 150), życie mieli wygodne (boję się powiedzieć „sielankowe”). Uczyli się języka, mieli trochę wykładów, przestrzegali pewne rozkazy, jak np. „zakaz lizania lodów na głównych drogach obozu itp.”. Może stosunek dowódców angielskich, pobłażliwy dla ludzi z „dzikich krajów”, może przepisy i regulaminy angielskie, tak dużo i rozwlekle mówiące co się należy żołnierzowi, a tak mało co się należy od żołnierzy (to ostatnie jest tak proste że uda się ująć w kilku słowach), może ta przysięga na króla, znajomość początków języka, a może niestety tylko lepsze warunki życia w porównaniu jakie mieliśmy z „francuzami” – wytworzyły u niektórych Rafowców poczucie wyższości⁵⁰.

Tymczasem w Anglii praca polskiego dowódcy Centrum nie wydawał się zanedba-

42 Wybór stacji nastąpił 14 grudnia 1939 roku. W sytuacji, gdyby stacja nie była dostępna przed marcem, jako obiekt zastępczy zaproponowano Newton. NA, AIR 2/4184.

43 Maintenance Unit – z ang., Jednostka Zaopatrzenia Lotnictwa;

44 Air Observer & Navigator School – z ang., Szkoła Obserwatorów i Nawigatorów Lotniczych.

45 NA, AIR 20/823.

46 IMPS, LOT A.IV.1/3. XVIIa, L.dz. 12/Tjn.40. Decyzję o przeniesieniu z polskiej strony podjął generał Kalkus.

47 Płk Stachoń stwierdził po przybyciu do Eastchurch, że tutejsza stacja obliczona jest na 1500 osób. Pismo do Dowódcy Lotnictwa z 19 grudnia 1939 roku, IMPS, LOT. A.V. 14/1b.

48 IMPS, LOT. A.V. 14/1a, Projekt obsady zasadniczych stanowisk w Centrum Lotnictwa Polskiego w Anglii.

49 Pilot Officer – podporucznik.

50 IMPS, LOT A.V. 51/59, Kronika 307 Dywizjonu Nocnego Myśliwskiego, k. 17.

żmudna, jak podkreślał to generał Kalkus:

wyznacza tylko jakościowo i imiennie poszczególnych kandydatów na kursy, a jego wykonawcą jest Pułkownik Pociask, który prowadzi ewidencję już wyszkolonych, obecnie szkolonych i tych, którzy wyszkolenia jeszcze nie rozpoczęli. Nie jest on żadnym kierownikiem wyszkolenia, jest raczej oficerem ewidencyjnym od spraw wyszkoleniowych i kontroluje obecność ludzi na poszczególnych kursach⁵¹.

Polacy podporządkowani brytyjskiemu regulaminowi nosili mundury RAF z odznaką RAF VR. Próbowano zgodnie z porozumieniem polsko-brytyjskim pogodzić obowiązujący regulamin z polskimi tradycjami, odznaczeniami i stopniami. Oficerowie nosili także polskiego orła lotniczego pod guzikiem lewej kieszeni. Podobna odznaka była noszona na czapkach oficerów i furażerkach szeregowych. Personel wszystkich stopni na rękawie nosił odznakę z napisem POLAND. Wszystkim pozwolono nosić baretki odznaczeń, które otrzymali przed wstąpieniem do RAF, podobnie jak oznaki specjalności lotniczej, ale tylko RAF. Pobory polskiego personelu, dyscyplina i sądy, podlegały przepisom obowiązującym w RAF. Gaża i dodatki osobiste były wypłacane zgodnie z posiadanym stopniem. W przypadku szeregowców wynagradzano według specjalności. Oficerowie liniowi, administracyjni oraz działów specjalnych mieli pensje zgodne ze specjalnie dla nich przygotowanymi tabelami. Podatek dochodowy potrącano z pensji zgodnie z obowiązującym prawem na Wyspach Brytyjskich. Inaczej było z zasiłkami dla rodzin, które były przekazywane zainteresowanym zgodnie z obowiązującymi ówczesnie przepisami Polskich Sił Powietrznych. Zasiłki w razie kalectwa lub



Zdjęcie Karola Pniaka w polskim mundurze lotniczym w legitymacji RAF wydanej mu po przybyciu na Wyspy Brytyjskie.

51 IMPS, LOT. A.V. 14/1a, W. Kalkus, Sprawozdanie z pobytu w Anglii.

śmierci obciążały RAF. Renty lub emerytury lotnika albo jego rodziny, gdy zamieszkiwali w Zjednoczonym Królestwie, przelewane były zgodnie z przepisami brytyjskimi.

Przygotowując Centrum do koszarowego życia, należało stworzyć podstawy ceremoniału wojskowego. Planowano wciągnięcie na maszt po raz pierwszy i to uroczyste polskiej flagi w Eastchurch. Do tego niezbędni byli trębacze, o co apelował w rozkazie dziennym dowódca Centrum:

W związku z uroczystością podniesienia po raz pierwszy flagi potrzebni są trębacze. Szeregowi, którzy kiedykolwiek pełnili tę funkcję lub mogą ją pełnić, zgłoszą się⁵².

15 maja 1940 roku generał Zając przedstawił Naczelnemu Wodzowi stan organizacji i wyszkolenia jednostek Sił Powietrznych we Francji i Wielkiej Brytanii. Z dokumentu wynikało, że na Wyspach Brytyjskich przebywało 233 oficerów, 70 podchorążych, 935 podoficerów i 1 008 szeregowców z tego 521 pilotów, 55 obserwatorów i 138 strzelców pokładowych, co dawało pokaźną liczbę 714 osób personelu latającego. 45 pilotów już ukończyło szkolenie w Redhill, a kolejnych 45 było w jego trakcie. 23 marca do Hucknall odeszło 67 osób, w tym 25 z personelu latającego. W trakcie szkolenia znajdowało się 102 ludzi, w tym 20 pilotów i obserwatorów. W tym samym czasie 30 obserwatorów udawało się do angielskiego Centrum na przeszkolenie. Organizowanie lotnictwa bombowego przebiegało zgodnie z programem, utknęła jednak sprawa myśliwców. Nagabywani przez Polaków o formowanie dwóch dywizjonów myśliwskich wyspiarze konsekwentnie odmawiali⁵³. Opierając się na szacunkach Polaków mówiących o 40% pilotów myśliwskich, którzy trafili na Wyspy, daje to nam ponad 200 pilotów. To pokaźna liczba. Wiadomo, że ich stan wyszkolenia był różny. Znajdowali się na Wyspach piloci z doświadczeniem bojowym, instruktorzy, podchorążowie po Wyższej Szkole Pilotażu, czy też piloci z tzw. XIV promocji SPL. Przyglądając się zmieniającej się sytuacji na froncie, 30 maja, generał Kalkus pisał do swojego przełożonego we Francji: *wyraziłem zgodę na propozycję Air Ministry, by z naszego personelu sformować klucze bombowe i myśliwskie, które odejdą na staże do jednostek angielskich, poczym zostaną wycofane i sformowane w jednostki polskie⁵⁴.*

Generał Kalkus podjął taką decyzję i poinformował o tym przełożonego pod wpływem tego, że *formowanie całych jednostek polskich jest chwilowo jeszcze niemożliwe, a równocześnie na podstawie własnych obserwacji i meldunków płk Stachonia i ppłk Makowieckiego stwierdziłem, że personel rwie się walki, że przetrzymywanie go na stacjach powoduje depresje psychiczne, załamywanie się i prośby o przeniesienie do Francji, gdzie jak są przeświadczeni, polskie jednostki lotnicze już się biją na froncie⁵⁵.*

Niestety, nie udało się odnaleźć w dokumentacji prośby brytyjskiej przed majem 1940 r. Pierwszy dokument potwierdzający zainteresowanie pilotami myśliwskimi ze strony Wyspiarzy jest datowany na 1 czerwca. Brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa zadało pytanie ppłk. Kwiecińskiemu i G/Cpt Davidsonowi, czy Polacy są skłonni wysłać 20 lub 30 przeszkolonych pilotów do brytyjskiego OTU albo bezpośrednio do dywizjonów RAF. 3 czerwca nadeszła odpowiedź – Polacy dysponowali 25 pilotami myśliwskimi i 50

52 IMPS, LOT. A.V. 14/2, 1 Rozkaz dzienny nr 14.

53 IMPS, LOT A.IV.1/1a, Dowództwo Sił Powietrznych, L.dz. 1505/tjn/40.

54 IPMS, LOT A.IV.1/3.XVIIa, L.dz. 12/Tjn.40.

55 Ibidem.



Czas szkolenia na Wyspach Brytyjskich przed przydziałem do jednostek bojowych. Od lewej: ppor. naw. Józef Kuliński, ppor. pil. Stanisław Skalski, ppor. pil. Franciszek Czajkowski, ppor. pil. Karol Pniak



Polscy lotnicy RAF VR, od lewej: ppor. pil. Stanisław Skalski, ppor. naw. Stefan Hałas, ppor. pil. Karol Pniak.

pilotami bombowymi, którzy mieli za sobą doświadczenie wojenne, ponadto 45 pilotami myśliwskimi z doświadczeniem operacyjnym i 90 bombowymi.

Air Ministry zażądało listy 50 do 70 doświadczonych pilotów należących do RAF VR⁵⁶. 4 czerwca propozycja została zaakceptowana przez AVM Williama Sholto Douglasa, ówczesnego Deputy Chief of the Air Staff⁵⁷ RAF. AVM Sholto Douglas stwierdził, że Brytyjczycy byłiby głupi, gdyby nie skorzystali z takiej oferty. Proponował jednak, by przed przejściem do OTU Polacy przeszli krótki trening w powietrzu, pozwalający dokonać oceny ich umiejętności⁵⁸. 17 czerwca siedmiu pilotów uznano gotowych do przeszkolenia w 15 EFTS w Carlisle⁵⁹, następnych 67 właśnie kwalifikowano⁶⁰. Rozpoczęła się droga Polaków do jednostek bojowych RAF. 11 czerwca ppłk Kwieciński zwrócił Brytyjczykom uwagę, że piloci myśliwscy powinni być wykorzystani zgodnie z ich specjalnością, ponieważ takie wykorzystanie umożliwi szybki udział w walce⁶¹. Polacy przechodzili już przeszkolenie na brytyjskim sprzęcie, ale w samym RAF nie do końca było wiadomo, w jaki sposób wykorzystać pilotów myśliwskich. W grę wchodziły dwa warianty: zasilenie wyszkolonymi pilotami wykrwawionych brytyjskich jednostek lub formowanie samodzielnych dywizjonów narodowych. Największy opór co do pierwszej opcji stawiał dowódca lotnictwa myśliwskiego, Air Chief Marshall⁶² Hugh Dowding. Wątpliwości Dowdinga dotyczyły Polaków i Czechów, nie przeniosły się na Francuzów, Belgów, czy Holendrów. Obawy wynikały z bariery językowej i bliżej nieokreślonej, ewentualnej inwigilacji jednostek przez obce służby. Część personelu cudzoziemskiego przebywająca na Wyspie co najmniej od pół roku pierwszą z barier miała już za sobą. Pozostawały obawy przed tą drugą. Ponadto Dowding twierdził, iż potrzebuje dodatkowych jednostek na Wypach, bo zrobił się wyłom w systemie obrony. Był skłonny obniżyć etatową liczbę pilotów w dywizjonie, byle tylko postawić na swoim. AVM Sholto Douglas twierdził natomiast, że pilotów myśliwskich wśród cudzoziemców jest na tyle wielu, że będzie można utworzyć cztery dywizjony myśliwskie i zasilić jeszcze brytyjskie jednostki. W efekcie odrzucono sugestię Dowdinga i Polacy mogli zasilić brytyjskie jednostki⁶³.

W czasie, kiedy Karol Pniak zapoznawał się z angielską rzeczywistością, dotarła do niego tragiczna wiadomość. 4 maja biorący udział w wsparciu kampanii norweskiej polski niszczyciel ORP *Grom* został zatopiony dwoma bombami zrzuconymi przez Heinkla 111 z KG 100 (pilotował go Lt Gerd Korthals). Wraz z okrętem na dno norweskiego fiordu poszło 59 członków załogi. Wśród nich był starszy brat Karola – bosman Józef Pniak. Niebezpieczeństwo zawisło także nad jego żoną, pozostającą pod niemiecką okupacją. Jak to wyglądało oczami dziecka opisała pani Grażyna:

Dziadkowie przed wojną mieli sklep i masarnię, doskonale prosperującą. W czasie okupacji przyszli Niemcy, a pewnie może Ślązacy. Nazywali się Widerowie. Pamiętam tą Widerową. Blondynka taka tleniona. Przejęli od dziadków sklep i masarnię. Rozgościli się tam. Blady strach na wszystkich padł. Łaskawie pozwolili pracować cioci

56 Pismo podpisane zostało przez S/Ldr Kaldera, NA, AIR 2/7196.

57 Deputy Chief of Air Staff z ang. – Zastępca Szefa Sztabu Lotnictwa.

58 NA, AIR 2/7196.

59 Po ewakuacji Dunkierki przeniesiono 15 EFTS z Redhill do Carlisle, ze względów bezpieczeństwa.

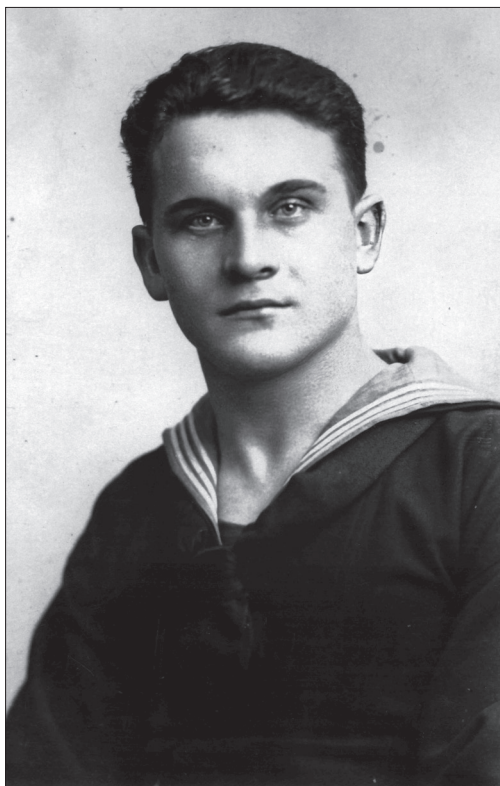
60 NA, AIR 2/7196.

61 NA, AIR 2/7196, Ambasada Polska w Londynie, Attache Wojskowy i Lotniczy, Nr 21/E.II/40.

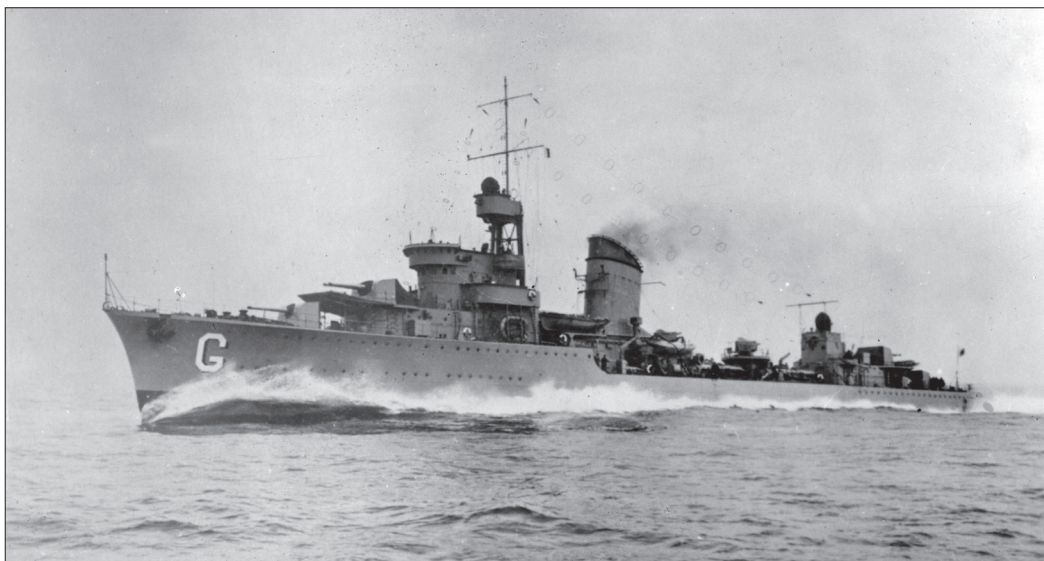
62 Air Chief Marshal, z ang. – generał broni.

63 NA, AIR 2/5196.

Helence. Pracowała w sklepie, naklejała kartki, przydziały na mięso. Z tych kartek należało się dokładnie rozliczyć, naklejała je na duże arkusze. Ciocia potem te kartki odnosiła do cementowni. Tam byli urzędnicy, którzy te kartki przyjmowali. Wujek Frydek był woźnicą w masarni, którą prowadzili teraz Widerowie. Pewnego dnia usłyszałam – miałam wtedy pięć, sześć lat – że kartki jakieś nielegalne. Przyjechało do nas, na Pieczyska gestapo i zabrało ciocię Helenkę i wujka Frydka do Szczakowej. Tam był szef gestapo. Wieczorem lub nazajutrz widzę dziadka, babcię, ubierają się elegancko. Babcia wiąże turban na głowie. Do termosu bierze herbatę. Zaprzęgają bryczkę. Jadą na gestapo do Szczakowej. Nerwowy i milczący czas oczekiwania. Co to będzie? Czy wrócą? Dziadkowie szczęśliwie przywieźli ciocię i wujka. Babcia знаła język niemiecki. Nienawidziła Niemców, jako rodowita Ślązaczka. Nazywała się Franciszka Pawelczyk, była z Dobrodzienia z Śląska Opolskiego. Moja prababcia to Teresa z domu Michalik. Typowa pol-



Brat Karola Pniaka Józef, który służył w polskiej Marynarce Wojennej. Zginął 4 maja 1940 r., wraz z 59 innymi marynarzami zatopionego niszczyciela ORP Grom.



ORP Grom zatonął w norweskim fiordzie 4 maja 1940 r.

ska rodzina na Śląsku. Babci moja Paulowa wspominała plebiscyt, razem z matką opowiedziały się wtedy za Polską. Babci mówiła jaka była rozpacz, kiedy dowiedziały się o wynikach plebiscytu. Babcia chodziła do szkoły w Dobrodzieniu, który nazywał się wtedy Guttentag. Niemiecki nauczyciel za każde polskie słowo bił ją po dłoniach i te dłonie puchły. A moja prababcia jak jej podawała niemiecką książkę, to przez fartuch. Przydał się babci ten niemiecki język. Wujek Frydek w czasie wojny dostał od Niemca w twarz, jak on śmie być Polakiem, kiedy jego matka jest ślązaczką. Nie wiem co babcia mówiła na gestapo, jak przekonała Niemców, aby wypuścili jej córkę i syna. Pamiętam relację wujka Frydka: „zabrali nas na gestapo i wypytywali, przesłuchiwali skąd się wzięły podrabiane kartki, bili nas.” Jak babcia nienawidziła Niemców, jak głęboko w niej tkwiła ta nienawiść przekonałam się już jako dorosła osoba, kiedyś włączyłam radio, właśnie mówili coś po niemiecku. Babcia, już wtedy staruszka zerwała się, szybko wyłączyła radio. Nie życzyła sobie słyszeć niemieckiego języka⁶⁴.

Długa bezczynność Karola Pniaka skończyła się 4 lipca 1940 roku, gdy trafił do Old Sarum na kurs odświeżający w 1 SOAC (Szkoła Współpracy z Armią), a następnie 14 tegoż miesiąc do 6 OTU (Operational Training Unit, czyli jednostka szkoląca lotników przed przydziałem do jednostek bojowych) w Sutton Bridge. 3 sierpnia wraz z P/O Janem Pfeifferem i P/O Bolesławem Własnowolskim został przydzielony do 32 Dywizjonu stacjonującego w Biggin Hill. Nad Wyspami toczyła się powietrzna bitwa, która przeszła do historii pod nazwą *Battle of Britain*. Pilot wspominał po latach:

Po przybyciu do Anglii, po krótkim kilkumiesięcznym odpoczynku i jeszcze krótszym przeszkoleniu na samolotach brytyjskich, zostałem przydzielony do 32 Dywizjonu Myśliwskiego angielskiego, stacjonującego wówczas na jednym z podlondyńskich lotnisk Biggin Hill. Razem ze mną wysłani tam zostali dwaj inni Polacy, podporucznik Pfeiffer i podporucznik Własnowolski. Był to czas, gdy Niemcy rozpoczęli powietrzną ofensywę na Londyn, właśnie wtedy zaczęła się krótka historia mojego 32 Dywizjonu i mojej w nim pracy. Po kilku kontrolnych lotach grupowych wcielono nas do dywizjonu jako pilotów operacyjnych, a potem wstawiono nas w skład bojowy dywizjonu. Przydzielony byłem do pierwszej trójki dowódcy dywizjonu⁶⁵.

Karol Pniak nie od razu zyskał sobie przychylność brytyjskich kolegów. Sprawiała to krytyka taktyki stosowanej wówczas przez RAF. Według niego formacje Anglików były nie tylko złe, lecz wręcz zabójcze dla Dywizjonu i jego pilotów. Sam wyjaśnił przyczynę swego krytycyzmu tak:

Jest dzień 6 sierpnia, a pierwsze loty to nieprzyjemne uwagi dowódcy odnośnie mojego trzymania się w kluczu. Trzymam się daleko, co według ich sposobu latania psuje wygląd szyku. Jako pilot miałem już wówczas dziesięć lat doświadczenia, raczej wysoki poziom wyszkolenia oraz kampanię wrześniową, w której wykonałem trzydzieści lotów operacyjnych i bojowych. [nieczytelne] też nie mogłem zgodzić się z uwagami Anglików, a w mej słabej wówczas angielszczyźnie tłumaczyłem im, że ich sposób latania był z gruntu zły i szkodliwy. Sposób ten polegał na lotach w zwartej formacji, trójka za trójką. Numer drugi ostatniej trójki ubezpieczał całą formację od tyłu. Cały ciężar obserwacji pozostawiony więc był tylko dowódcy i pilotowi ubezpieczającemu. Jest rze-

64 G. Paul-Materna, op.cit., s.12

65 Wspomnienia Karola Pniaka, ze zbiorów Karola Pniaka Juniora.



Trzej polscy lotnicy w towarzystwie kolegów z 32 Dywizjonu RAF. P/O Jan Pfeiffer stoi pierwszy z lewej. Siedzą od prawej P/O Bolesław Własnowolski i P/O Karol Pniak. Wzrostem góruje dowódca dywizjonu, S/Ldr Michael Crossley.

czą zrozumiałą, że co może zaobserwować dwanaście par oczu, tego często nie dojrzą dwie pary. W dodatku w początkach latania wyznaczano na pilotów ubezpieczających ludzi młodych, którzy po ukończeniu szkoły, jako surowy materiał, byli przydzielani do jednostki bojowej. Nie uszło też mojej uwagi, że ci młodzi piloci zamiast ubezpieczać formację, kręcili sobie daleko za dywizjonem akrobacje. Nie długo czekałem na potwierdzenie w praktyce moich spostrzeżeń i moich uwag. Przez kilka dni z rzędu wracamy z lotu bez pilota ubezpieczającego. Nieprzyjaciela nie widzieliśmy, mimo że stacja naziemna ostrzegała o sąsiedztwie Niemców. W kilku wypadkach ostrzegałem o wiszących nad nami przeciwnikach, interwencje jednak nie zawsze były skuteczne, gdyż odległość była za duża. Nim zdążyliśmy dolecieć, Niemcy już zakatwiali się z ofiarą⁶⁶.

5 sierpnia 1940 roku została podpisana umowa polsko-brytyjska regulująca status Polskich Sił Zbrojnych na Wyspach Brytyjskich. W załączniku Nr 1 określono warunki powstania Polskich Sił Powietrznych. Wszyscy polscy lotnicy zostali włączeni do PSP i mogli nosić na brytyjskich mundurach polskie oznaki, na czapkach pojawiły się polskie orły, na patkach polskie stopnie, a na rękawach napisy *Poland*. Karol Pniak, mimo służby w brytyjskim Dywizjonie, został formalnie członkiem polskiego lotnictwa.

66 Ibidem.

9 sierpnia wykonał swój pierwszy lot bojowy nad Wielką Brytanią osłaniając własne lotnisko. Rankiem dnia następnego P/O Pniak i P/O Własnowolski wraz z brytyjskimi pilotami zostali wysłani bardziej na południe, do Hawkinge, ale około południa wrócili do Biggin Hill. Po południu 32 Dywizjon z P/O Pniakiem i P/O Własnowolskim ponownie przemieścił się do Hawkinge. Stamtąd P/O Własnowolski wykonał lot na osłonę lotniska nie napotykając przeciwnika. Wieczorem obaj Polacy wrócili do Biggin Hill. 11 sierpnia P/O Pniak odbył dwa loty bojowe, jednak do kontaktu z nieprzyjacielem nie doszło.

Następnego dnia około godz. 17 radary wykryły cztery duże formacje nieprzyjaciela, które liczyły około 30, 20 i dwa razy po 50 maszyn. Obawiając się kolejnego ataku na lotniska, dowództwo RAF poderwało w powietrze 21 samolotów ze Dywizjonów 64 i 32 do osłony lotniska Hawkinge (w składzie 32 Dywizjonu znalazł się P/O Pniak) i cztery Hurricane'y z 501 nad Gravesend. W locie tym Karol Pniak odniósł pierwszy sukces nad Wyspami; pilot tak go opisał w raporcie bojowym:

Leciałem za Czerwonym kluczem, gdy na wysokości 14.000 stóp spotkaliśmy formację około 50 Do 215, które leciały trójkami, jeden za drugim. Osłaniały je Messerschmitty 109. Zaatakowałem Do 215 i trafiłem go kilkoma krótkimi seriami ze 100 jardów z poprawką 1/4. Potem odskoczyłem i po tym, jak z góry zaatakował mnie Me 109, rozpocząłem z nim walkę. W skrócie wszedłem mu na ogon. Zaczął kręcić spiralę w dół i trafiłem go dwoma lub trzema jedno- i dwusekundowymi seriami. Wkrótce zobaczyłem spory dym wydobywający się z jego kadłuba. Nie byłem pewien jego losu, więc jeszcze raz nacisnąłem spust, lecz skończyła mi się amunicja. Leciałem za nim do 3.000 stóp i po raz ostatni widziałem go, jak mocno dymił i kręcił spiralę. Było to około godz. 17.30⁶⁷, a walka toczyła się w połowie drogi pomiędzy Hawkinge i Manston.

13 sierpnia P/O Pniak wzbijał się w powietrze trzykrotnie, a w czasie jednego z lotów – start o godz. 11 – zamiast samolotów Luftwaffe, przechwycono Blenheima, którego na szczęście w porę rozpoznano.

Wieczorem 15 sierpnia na południowym wschodzie Anglii doszło do kolejnej walki z niemieckimi samolotami. Dwa zwycięstwa (prawdopodobne i uszkodzenie samolotu nieprzyjaciela) w okolicach Croydon odniósł wówczas P/O Pniak. Polak tak opisał to zdarzenie w raporcie bojowym:

Zaatakowałem lecącego na wysokości 11.000 stóp Do 17, który skręcał nad Croydon. Otworzyłem ogień z 200 jardów i oddałem kilka krótkich serii z tyłu, po których Do 17 zaczął dymić. Zobaczyłem jak szybuje w dół, ciągnąc za sobą smugę czarnego dymu. Kiedy się wznosiłem, zobaczyłem Me 109 atakującego Hurricane'a. Zaatakowałem go z tyłu, otwierając ogień z 250 jardów. Oddałem kilka krótki serii, a on poleciał w dół zygzakiem, znacząc lot cienką smugą czarnego dymu. Zostawiłem go i kiedy rozpocząłem wznoszenie, zostałem zaatakowany od czoła przez innego Me 109. Nacisnąłem spust, ale okazało się, że wystrzelałem całą amunicję.

Kolejnego dnia Karol brał udział w walce z He 111 z KG 27 osłanianymi przez Me 110 z II. i III./ZG 76. Piloci alianccy zgłosili zestrzelenie Ju 88 i Me 110 oraz czterech innych maszyn prawdopodobnie i jednej uszkodzonej bez strat własnych. P/O Pniak nie dopisał jednak do swojego konta żadnego zwycięstwa.

67 W oryginale: 14.30

SECRET.

FORM F

COMBAT REPORT.

Sector Serial No. _____ (A) _____

Serial No. of Order detailing Flight or Squadron to Patrol _____ (B) _____

Date _____ (C) 12th, August.

Flight, Squadron _____ (D) Flight: B Sqdn.: 32

Number of Enemy Aircraft _____ (E) Do 215, Me 109.

Type of Enemy Aircraft _____ (F) Approx. 100

Time Attack was delivered _____ (G) 17.30

Place Attack was delivered _____ (H) Halfway Between Dover and Margton.

Height of Enemy _____ (J) 14,000'

Enemy Casualties _____ (K) One Me. 109, dest. uncertain

Our Casualties Aircraft _____ (L) Nil

Personnel _____ (M) Nil.

GENERAL REPORT _____ (R) See Below.

Searchlights: (Did they illuminate enemy _____ (N.1). N/A

if not, were they in front or behind. _____

A.A. Guns: (Did shell bursts assist pilot _____ (N.2). N/A

intercepting enemy?) _____

Range at which fire was opened in each _____ (P). 100 yards..

Attack delivered, together with estimated _____ a short bursts of 2secs

length of bursts. _____ each.

Total No. of Rounds fired --- All

Name of Pilot (Block Letters) - P/O PNIAK.

GENERAL REPORT. _____ (R). See Over.

Signature _____

O.C. { Section Green
Flight B
Squadron 32 Squadron No.

(1611) Wt 33246-2323 400 Pads 12/38 T.S. 700

Raport bojowy P/O Pniaka z 12 sierpnia 1940 r.

I was flying behind Red Section, when at 14,000 ft. we met a formation of Do-215 in lines of three behind each other (about) 50, escorted by 109's above. I attacked a Do 215 and got in a few short bursts at 100 yards 1/2 deflection, I then broke away, a dog fight with Me 109 then ensued and I was attacked from above by a Me 109. I turned inside him and got on his tail he spiraled down and got in in 2 or 3, - 1 - 2 sec. bursts. In a short time, I saw much smoke coming from the fuselage, I wanted to make sure of him, so again pressed my w/g trigger but had finished my ammunition. I followed him down to 3000; and last saw him in a very tight vertical spiral, still smoking hard. The time was 14.30, this combat took place about 1/2 way between Hawkinge and Manston.

1 Me. 109. destroyed unconfirmed

SECRET.

123
FORM FCOMBAT REPORT.

Sector Serial No. _____ (A) _____

Serial No. of Order detailing Flight or Squadron to Patrol _____ (B) _____

Date _____ (C) 15/8/40.

Flight, Squadron _____ (D) Flight: B Sqdn.: 32

Number of Enemy Aircraft _____ (E) 30

Type of Enemy Aircraft _____ (F) ME. 109, JU. 88, DO. 17.

Time Attack was delivered _____ (G) 1748

Place Attack was delivered _____ (H) near CROYDON.

Height of Enemy _____ (J) 12000 ft.

Enemy Casualties _____ (K) ME. 109 and DO. 17, probable

Our Casualties Aircraft _____ (L) Nil.

Personnel _____ (M) _____

GENERAL REPORT _____ (R) See Below

Searchlights: (Did they illuminate enemy (N.1). Nil.
if not, were they in front or behind.

A.A. Guns: (Did shell bursts assist pilot (N.2). Nil.
intercepting enemy)

Range at which fire was opened in each (P). 200 - 100 yds.
attack delivered, together with estimated several.
length of bursts. 1 - 2 seconds long.

Total No. of Rounds fired - - - all.

Name of Pilot (Block Letters) - PNIAK. P/O.

GENERAL REPORT. _____ (R). See Over.

Signature

O.C.

Section
Flight
Squadron

Squadron No.

124

Translation *from Polish*

I attacked a Do. 17 at 11000 ft which turned over GROTON.
I opened fire from 200 yards I fired several short bursts
from astern, the Do. 17 began to smoke. I saw him glide
down with much thick black smoke coming from him. When I
climbed up, I saw a Me. 109, which was attacking another
Hurricane, I attacked him from astern opening fire at 250
yards. I fired several short bursts, he planed down
zigzagging with thick black smoke coming from him. I broke
away and when I climbed, I was attacked by another Me. 109
from Head on, I pressed my trigger but found I had run out
of ammunition.

1 Do 17 } probably destroyed
1 Me. 109 }

125

SECRET.

FORM "F"
m F151

COMBAT REPORT.

Sector Serial No. _____ (A) _____

Serial No. of Order detailing Flight or Squadron to Patrol _____ (B) _____

Date _____ (C) 18. 8. 40.

Flight, Squadron _____ (D) Flight: B Sqdn.: 32

Number of Enemy Aircraft _____ (E) 9

Type of Enemy Aircraft _____ (F) ME109's

Time Attack was delivered _____ (G) 1745

Place Attack was delivered _____ (H) North of Canterbury

Height of Enemy _____ (J) 13,000 feet

Enemy Casualties _____ (K) 2^{Me} 109's Destroyed

Our Casualties _____ Aircraft _____ (L) Nil

Personnel _____ (M) _____

GENERAL REPORT _____ (R) See Below.

Searchlights: (Did they illuminate enemy (N.1). N/A

if not, were they in front or behind.?) _____

A.A. Guns: (Did shell bursts assist pilot (N.2). No

intercepting enemy.?) _____

Range at which fire was opened in each (P) First attack 250 yards

attack delivered, together with estimated Second 300 yards

length of bursts. _____

1 burst. - 1 - 2 secs.

Total No. of Rounds fired - - - 2,000

Name of Pilot (Block Letters) - PNIAK P/O.

GENERAL REPORT. _____ (R) See Over.

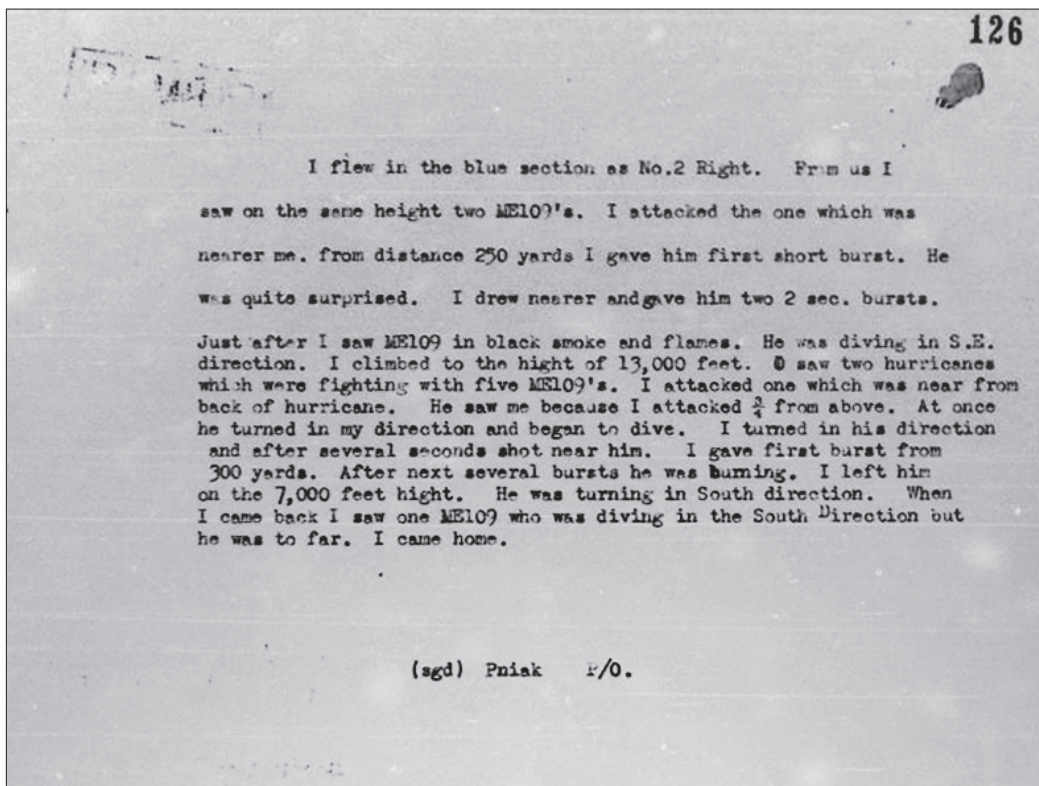
Signature *Pniak P/O.*

O.C. { Section
Flight
Squadron

Squadron No.

(1611) Wt. 33246-2323 400 Pads 12/38 T.S. 700

Raport bojowy P/O Pniak z 18 sierpnia 1940 r.



Raport bojowy P/O Pniaka z 18 sierpnia 1940 r. cd.



Samoloty myśliwskie Hawker Hurricane I z 32 Dywizjonu RAF lądują na lotnisku Biggin Hill po powrocie z walki w sierpniu 1940 r.

SECRET.

FORM F

COMBAT REPORT.

h20/41

Sector Serial No. _____ (A) _____

Serial No. of Order detailing Flight or Squadron to Patrol _____ (B) _____

Date _____ (C) 24/8/40

Flight, Squadron _____ (D) Flight: B Sqdn.: 32

Number of Enemy Aircraft _____ (E) 12

Type of Enemy Aircraft _____ (F) Me. 109

Time Attack was delivered _____ (G) 1600hrs.

Place Attack was delivered _____ (H) near Dover

Height of Enemy _____ (J) 20,000'

Enemy Casualties _____ (K) 1 Me 109, probable.

Our Casualties Aircraft _____ (L) 1 Hurricane

Personnel _____ (M) 1 slightly injured.

GENERAL REPORT _____ (R) See Below.

Searchlights: (Did they illuminate enemy (N.1). N/A
if not, were they in front or behind?)

A.A. Guns: (Did shell bursts assist Pilot (N.2). N/A
intercepting enemy?)

Range at which fire was opened in each (P). 150 yards

attack delivered, together with estimated A two sec bursts.
length of bursts.

Total No. of Rounds fired ---- 1200

Name of Pilot (Block Letters) - P/O Pniak.

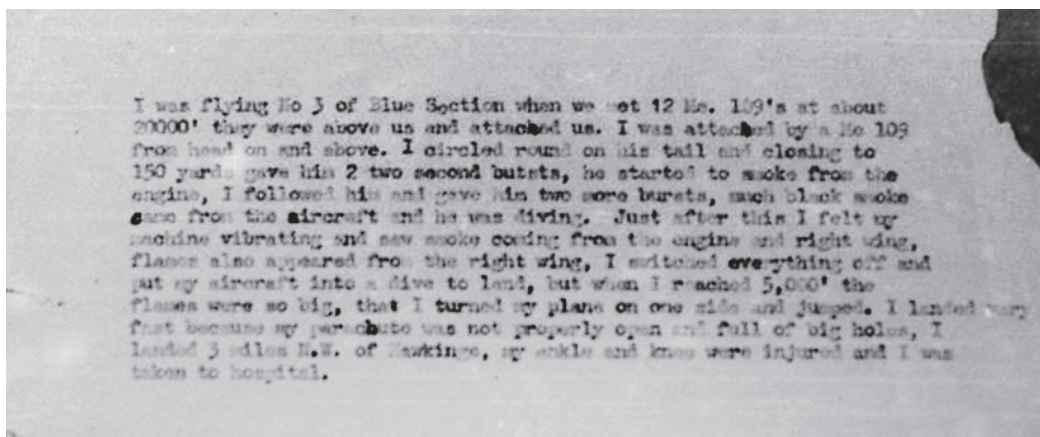
General Report. _____ (R) See Over.

Signature

O.C.

Section
Flight
Squadron

Squadron No. 32.



Raport bojowy P/O Pniaka z 24 sierpnia 1940 r.

Późnym popołudniem 18 sierpnia przeciwko niemieckiej wyprawie wystartował 32 Dywizjon, w składzie którego leciał Karol. Po walce z niemieckimi Messerschmittami pilot zgłosił zestrzelenie dwóch z nich:

Leciałem jako numer 2 w Niebieskim kluczu. Po prawej stronie zobaczyłem lecące na tej samej wysokości dwa Me 109. Zaatakowałem samolot znajdujący się bliżej, oddając w jego kierunku krótką serię z odległości 250 jardów. Był całkowicie zaskoczony, a ja zbliżyłem się i posłałem mu dwie dwusekundowe serie i zaraz po tym Me 109 stanął w płomieniach i pokrył się czarnym dymem. Zaczął nurkować w kierunku południowo-wschodnim. Wzniósłem się na wysokość 13.000 stóp i tam dostrzegłem dwa Hurricane'y walczące z piątką Me 109. Zaatakowałem jednego z nich – tego, który był z tyłu jednego z Hurricane'ów i był blisko. Zauważył mnie, bo zaatakowałem go 3/4 od przodu i z góry. W jednej chwili skręcił w moją stronę i rozpoczął nurkowanie. Zawróciłem w jego kierunku i po kilku sekundach byłem blisko niego. Pierwszą serię oddałem z 300 jardów. Po kilku kolejnych zaczął się palić. Zostawiłem go na wysokości 7.000 stóp, a on kierował się na południe. Kiedy zawracałem, zobaczyłem innego Me 109, który nurkując także leciał na południe. Był już zbyt daleko ode mnie, więc wróciłem do domu.

22 sierpnia około godz. 17 P/O Pniak i P/O Własnowolski ochraniali własne lotnisko w Biggin Hill, a później ten pierwszy osłaniał lot pojedynczego Ansona. W czasie, kiedy Pniak wykonywał to zadanie, na ekranach radarów pokazała się formacja, którą obliczono na około 100 samolotów nieprzyjaciela. Były to Me 110 z Erpr. Gr. 210 (ich celem było lotnisko Manston) w osłonie Me 109 z I(J)./LG 2, III./JG 3 i II./JG 26. Przeciw nim skierowano kilka Dywizjonów, m.in. 32 z P/O Własnowolskim i 65 z F/O Szulkowskim. Do tej pierwszej jednostki wkrótce dołączyła eskadra osłaniająca nieco wcześniej Ansona i piloci dostrzegli między Manston a Deal około 20 bombowców eskortowanych przez Me 109 i Me 110. Na odległość skutecznego ostrzału doszedł tylko jeden klucz (w jego składzie był m.in. P/O Karol Pniak), który otworzył ogień do Do 215. Bombowiec opuścił formację i dymiąc z obu silników skrył się w chmurze. Samolot uznano za uszkodzony.

Piloci odbywali loty prawie codziennie, niejednokrotnie dwu, a nawet trzykrotnie w ciągu jednego dnia. 24 sierpnia około godz. 14 RAF poderwał w powietrze Dywizjon, które patrolowały nad południową Anglią na wypadek, gdyby radary nie zdołały wykryć nieprzyjaciela. Niemcy wysyłali bowiem nad Anglię grupy Me 109, by utrzymywać RAF w ciągłym pogotowiu i zmęczyć jej lotników. Jeden z takich prewencyjnych lotów wykonywał 32 Dywizjon, w składzie którego znaleźli się P/O Pniak i P/O Własnowolski. Kilkanaście minut po starcie jednostka znajdowała się na północ od Dover i została wówczas zaatakowana z przewagi wysokości przez Me 109. Piloci 32 Dywizjonu zgłosili wprawdzie zestrzelenie jednego Me 109 i zestrzelenie prawdopodobnie drugiego, ale jeden z nich lądował przymusowo i był ciężko ranny, a kolejny ratował się skokiem ze spadochronem i odniósł mniejsze obrażenia. Tym drugim pilotem był P/O Pniak, który przed gwałtownym opuszczeniem Hurricane'a dopisał do swego konta wspomniane zestrzelenie prawdopodobnie Me 109. Polak tak opisał to zdarzenie w raporcie bojowym:

Byłem numerem 3 Niebieskiego klucza, gdy napotkaliśmy 12 Me 109 na wysokości 20.000 stóp. Były wyżej od i nas zaatakowały. Ja zostałem zaatakowany z góry i od czoła przez Me 109. Wykonałem zawrót i dostałem się na jego ogon, a następnie zbliżyłem się na odległość 150 jardów i oddałem dwie dwusekundowe serie. Zaczął dymić z silnika, a ja lecąc za nim wystrzeliłem do niego jeszcze dwie serie. Zaczęło wydobywać się z niego coraz więcej dymu i zaraz potem przeszedł w nurkowanie. Poczułem, że moją maszyną zaczyna trząść i zauważyłem dym wydobywający się z silnika i prawego skrzydła. Na skrzydle pojawił się również płomień. Wylączyłem wszystko i zanurkowałem do ziemi. Kiedy dotarłem do wysokości 5.000 stóp, płomień były tak duże, że wywróciłem samolot na bok i wyskoczyłem. Wylądowałem z dużą prędkością, bo mój spadochron nie otworzył się poprawnie, a poza tym był podziurawiony. Wylądowałem 3 mile na północny zachód od Hawkinge. Moja kostka i kolano doznały urazu, więc zostałem zabrany do szpitala. Jego Hurricane (V6572) rozbił się w Rhodes Minnis, niedaleko Lyminge.

Nieco bardziej rozbudowaną wersję tego zdarzenia przekazał po wojnie swojemu kole-dze, Wacławowi Królowi, który opracowywał historię polskich skrzydeł w czasie II wojny światowej.

Najbardziej dramatycznym przypadkiem dla mnie w okresie bitwy o Anglię było zestrzelenie mnie nad Kanątem na wysokości 20 000 stóp. Stało się to 24 sierpnia podczas jednej z walk z czterokrotnie liczniejszym wrogiem. Znurkowałem i zacząłem szybować w kierunku na najbliższe lotnisko, by dokonać tam lądowania z wyłączonym silnikiem i w ten sposób uratować maszynę. Jednak, kiedy już byłem blisko lotniska, zostałem zmuszony do opuszczenia samolotu, ponieważ ogień z tłącego się dotąd silnika zaczął się rozprzestrzeniać, co groziło eksplozją zbiorników benzynowych. Wyskoczyłem na wysokości ok. 3300 stóp. Wisząc na spadochronie niezupełnie otwartym, bo był postrzelany w czasie walki, zobaczyłem swojego „Hurricane’a”, jak eksplodował na wysokości około 500 stóp nad ziemią. Wylądowałem twardo na stromej pochyłości zbocza urwiska, co, jak sądzę, uratowało mi życie. Upadłem na twarz i zacząłem się staczać, koziółkując, na pół — przytomny aż na sam dół w krzaki. Po kilku dniach pobytu w szpitalu powróciłem do dywizjonu i do latania⁶⁸.

68 W. Król, *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940–1945*, wyd. III rozsz., Warszawa 1990, s. 46.

Po zaleczeniu odniesionych podczas walki obrażeń, powrócił 7 września do Dywizjonu. Ze względu na poniesione straty jednostka odeszła na odpoczynek na północ Wielkiej Brytanii, a będący w jego składzie Polacy, w tym P/O Pniak, zostali przeniesieni do innej jednostki i 16 września trafili do stacjonującego w Martlesham Heath 257 Dywizjonu.

11 listopada 1940 r. w historii RAF kojarzy się przede wszystkim ze *Spaghetti Party*. Tak nazwano rzeź włoskiej wyprawy na konwój w rejonie Lowestoft. *Regia Aeronautica* wysłała tam dziewięć bombowców Fiat BR 20 w osłonie 40 myśliwców Fiat CR 42. Około godz. 13.30 przeciwko nim wystartowały Dywizjony 17, 46 i 257 (z P/O Karolem Pniakiem). Wkrótce piloci z dwóch ostatnich Dywizjonów RAF zobaczyli włoskie



Zestrzelony bombowiec Fiat BR 20, który padł ofiarą ognia P/O Karola Pniaka i P/O Jacka Kaya. Żołnierze brytyjscy wyciągają butelkę z winem, która później stała się cenną pamiątką tego zwycięstwa.

11

33

QUARTERS FIGHTER COMMAND

COPY OF COMBAT REPORT P/O. K. PNIAK.

Date:- 11/11/40.

I attacked enemy bomber (No. 7 in formation) from below and behind from the distance 200 yards. I gave him 1 burst four second long. Just after enemy plane began to smoke and fire. He turned over on his back and dived straight into sea. One of the enemy crew baled out with parachute. I attacked another enemy bomber and gave him two 4/5 second long bursts. He began to smoke and glided to the coast. At the same time another of our fighters fired at him. We followed him until he force landed in the wood near Woodbridge. I was in Blue Section as No. 2.

Enemy Casualties:- 1½ BR.20 bombers destroyed
(½ shared with Green 1)

(SGD). K. PNIAK, P/O.

Odpis raportu bojowego z 11 listopada 1940 r., w którym P/O Karol Pniak opisuje zestrzelenie włoskiego bombowca BR.20.

bombowce lecące w szyku w kształcie litery V. Brytyjczycy przy zaledwie dwóch lekko uszkodzonych Hurricane'ach zgłosili zestrzelenie dziewięciu BR 20 i uszkodzenie następnego oraz zestrzelenie czterech CR 42, a także meldowali o trzech zestrzeleniach prawdopodobnych oraz jednym uszkodzeniu. W rzeczywistości Włosi stracili trzy BR 20 z 43^o Stormo i tyle samo CR 42 z 18^o Gruppo. Włosi przesadzili ze swoimi sukcesami jeszcze bardziej – zgłosili bowiem zestrzelenie 10 Hurricane'ów (w tym jeden przyznano załogom bombowców). Wśród zwycięzców z 257 Dywizjonu był P/O Karol Pniak. Polak zaatakował włoski bombowiec z tyłu i z dołu z odległości 200 jardów i oddał w jego kierunku trwającą cztery sekundy serię. Z okolic kokpitu zaczął wydobywać się dym, pojawiły się języki ognia. Samolot przewrócił się na plecy, jeden z lotników zdołał uratować się skokiem ze spadochronem, a w chwilę potem BR 20 zderzył się z powierzchnią morza. Pniak zaatakował kolejnego bombowca dwoma trwającymi po 4–5 sekund seriami. Z maszyny



Piloci dywizjonu dowodzonego przez słynnego asa, S/Ldr Roberta Stanforda Tucka, po zwycięstwie nad włoskimi samolotami. Karol Pniak we włoskim hełmie i z butelką włoskiego wina wyciągniętą z wraku zestrzelonego bombowca z 43° Stormo.



Jedno z wielu zdjęć 257 Dywizjonu RAF zrobionych po walce z włoskimi samolotami z 11 listopada 1940 r. (tzw. Spaghetti Party). Karol Pniak pierwszy z prawej.

zaczął wydobywać się dym i lotem ślizgowym zawróciła w kierunku angielskiego brzegu, gdzie do starcia dołączył P/O Jack Kay z tej samej jednostki. W efekcie Włosi przymusowo lądowali w Bromswell, niedaleko lotniska RAF w Martlesham, na którym stacjonował 257 Dywizjon.



Startujące Hurricane'y 257 Dywizjonu RAF, w którym podczas Bitwy o Anglię służył Karol Pniak.

W dywizjonie toruńskim

16 listopada w południe Pniak wykonał ostatni lot operacyjny w 257 Dywizjonie – 21 listopada pożegnał angielskich kolegów i następnego dnia zameldował się w 306 Dywizjonie Myśliwskim stacjonującym w Tern Hill (obecnie Ternhill, 24 km na północny wschód od Shrewsbury, niedaleko Walii). Jednostka nosiła imię *Toruńskiego* i kontynuowała tradycje III/4 Dywizjonu Myśliwskiego, w którym podczas kampanii wrześniowej służył Karol Pniak. Jego dowódcą ponownie został Tadeusz Rolski i to jemu zależało, by dawny i sprawdzony w boju podkomendny z września 1939 r. znalazł się pod jego skrzydłami. Cztery dni później doszło do wypadku lotniczego, w wyniku którego ciężko ranny został brytyjski dowódca⁶⁹ 306 Dywizjonu – S/Ldr Douglas Scott. Jego zastępcą został 1 grudnia S/Ldr Denys Gillam.

W 306 Dywizjonie Pniak trafił do Eskadry B, której dowódcą był F/Lt Jerzy Zaremba. Po ukończeniu Szkoły Podchorążych Lotnictwa pilot ten związał się z Poznaniem, a pod koniec 1937 roku objął dowództwo 131 Eskadry Myśliwskiej. Stał na jej czele także podczas kampanii wrześniowej, a 3 września został ranny w walce z bombowcami – był dziewięciokrotnie ranny w lewą nogę, a także raz w rękę. Do tego czasu zgłosił zespołowe zestrzelenie jednego samolotu oraz uszkodzenie dwóch kolejnych. Został przewieziony do szpitala w Poznaniu, a jeszcze we wrześniu 1939 r. przeniesiono go do szpitala im. Marszałka Piłsudskiego w Warszawie. Mimo nie do końca zaleczonych ran, z początkiem stycznia 1940 r. uciekł ze szpitala. Jeszcze w tym samym miesiącu podjął próbę przedarcia się do Francji, ale był jeszcze na tyle osłabiony, że w górach osłabł i stracił przytomność. Towarzyszący mu koledzy zanieśli go do jednej ze słowackich wiosek, gdzie okazało się, że ma odmrożenia trzeciego stopnia nóg i rąk. Nie mógł kontynuować wyprawy i po kilku dniach został aresztowany przez słowackich żandarmów. Kiedy po dwóch miesiącach do siebie doszedł, ponownie uciekł ze szpitala i udało mu się dotrzeć na Węgry. Stamtąd przez zieloną granicę przedostał się do Jugosławii, a następnie w połowie maja zameldował się we Francji. Tam już nie zdążył wziąć udziału w walkach. Po dotarciu do Wielkiej Brytanii został przydzielony do 306 Dywizjonu.

Loty w polskim dywizjonie Karol Pniak rozpoczął 7 grudnia 1940 roku, kiedy to wraz z F/Lt Kennardem i P/O Langhamerem wykonał godzinny patrol nad własnym lotniskiem. Do kontaktu z nieprzyjacielem nie doszło. Był to zarazem ostatni lot operacyjny pilota w 1940 roku.

Nieco później Karol Pniak został odznaczony Krzyżem Srebrnym Virtuti Militari nr 8895 nadanym Zarządzeniem Naczelnego Wodza L.dz.164/GM/40 z 21 grudnia 1940 r.

⁶⁹ podczas formowania cudzoziemskich jednostek w strukturach RAF obowiązywała zasada, że dowodzili nią wspólnie dwaj lotnicy – wywodzący się z kraju pochodzenia lotników oraz z RAF. Ten ostatni miał pomóc sojusznikom w poznaniu zasad działania brytyjskiego lotnictwa: taktyki, sposobów porozumiewania się w powietrzu i regulaminu obowiązującego w RAF.

(ogłoszony w Dzienniku Personalnym Naczelnego Wodza i Ministra Spraw Wojskowych Nr 1 z 1 lutego 1941 r. Tak uzasadniono wniosek o odznaczenie:

Przydzielony do 32 Dywizjonu Myśliwskiego Angielskiego w różnych walkach powietrznych zestrzelił 5 samolotów nieprzyjacielskich⁷⁰.

21 grudnia 1940 r. pułkownik Stefan Pawlikowski, oficer łącznikowy przy brytyjskim dowództwie lotnictwa myśliwskiego, przygotował wniosek o nadanie Pniakowi Krzyża Walecznych za starcie z włoskimi samolotami, które miało miejsce 11 listopada. W opisie czynu opierał się na raporcie bojowym z tej walki:

Ppor. Pniak jako No 2 (niebieski) zaatakował dnia 11.11.40 o godz. 13.30 jeden z 9 samolotów bombowych npla typu BR20 (włoski). Natarcie ppor. Pniak skutecznił z kierunku tył-dół oddając serię 4 sekundową, z odległości 200 jardów. Po tej serii samolot npla zapalił się, przeszedł na plecy i spadł do morza. Jeden z członków załogi ratował się spadochronem. Ppor. Pniak zaatakował z kolei drugi samolot npla odpalając serię 4–5 sekund. W tym czasie do tego samolotu npla inny własny samolot otworzył ogień z k.m. Od tej chwili ppor. Pniak wraz z innym samolotem eskadry podążali za samolotem npla zanim on nie skutecznił przymusowego lądowania w okolicy Woodbridge⁷¹. Dodatkowo w opinii przełożony napisał: Ppor. Pniak na podstawie raportu Dyw. 257 do dnia 5.12.40 posiadał wylatanych 500 godzin operacyjnych. Łącznie z niniejszym zwycięstwem zaliczonem jako 1½ samolotu, ppor. Pniak ma za sobą 4½ sam. npla zestrzelonych, stwierdzonych oraz 3 zestrzelenia prawdopodobne⁷².

Oba wnioski poparł gen. bryg. Stanisław Ujejski, Generalny Inspektor Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii.



Hawker Hurricane 306 Dywizjonu zimą 1940/1941 r. w Tern Hill.

70 IMPS, A.XII.85/175/88, Wniosek na odznaczenie Krzyżem Orderu Virtuti Militari, nr wniosku 12/29.

71 IMPS, A.XII. 85/3/161, Wniosek odznaczeniowy.

72 Ibidem.



F/O Karol Pniak (z prawej) wraz z kolegami. Wśród baretek naszytych pod brytyjskimi skrzydełkami pilota widoczna jest już i ta oznaczająca dekorację Zaszczytnym Krzyżem Lotniczym (DFC), nadanym mu za osiągnięcia w walkach powietrznych w 1940 r.

W połowie stycznia 1941 r. pilotom 306 Dywizjonu doszły nowe, dotychczas obce większości pilotów obowiązki – loty w ciemności. Sytuacja ta była spowodowana przerwaniem przez Niemców ciężaru powietrznej ofensywy z godzin dziennych na nocne. RAF nie był na taką okoliczność przygotowany – na jego stanie było zbyt mało nocnych dywizjonów myśliwskich, które nie były w stanie powstrzymać Niemców. Problem próbowano rozwiązać szkoląc dzienne jednostki w lotach nocnych. Te doraźne działania nie przynosiły jednak efektu – dopiero szersze wykorzystanie radarów, a zwłaszcza zainstalowanie ich na pokładach dwusilnikowych myśliwców, sprawiło, że sytuacja została w miarę opanowana. Na złagodzenie efektów nocnych rajdów miał też fakt, że Luftwaffe wycofała część swych jednostek bombowych na Bałkany, do walk z Grecją i Jugosławią, a później zaczęła koncentrację większości swoich załóg w pobliżu granicy z ZSRR. Działania lotnicze pierwszej połowy 1941 r. stały więc głównie pod znakiem nocnych zmagień.

P/O Karol Pniak wykonał swoje dwa pierwsze, trwające około godziny loty późnym wieczorem, 16 i 17 stycznia. Były to ostatnie dni działalności bojowej 306 Dywizjonu w pierwszym miesiącu nowego roku, gdyż warunki atmosferyczne uniemożliwiły dalsze zadania.

Wkrótce potem, 20 stycznia 1941 r., wraz z innym pilotem 306 Dywizjonu, F/O Stefanem Witorzeńciem (w czasie *Battle of Britain* był pilotem 501 Dywizjonu RAF), udał się do Londynu, gdzie z rąk gen. Władysława Sikorskiego otrzymał Srebrny Krzyż Orderu Virtuti Militari.

24 lutego wraz z F/O Franciszkiem Skibą i Sgt Henrykiem Pietrzakiem poleciał na patrol w rejonie bazy, by po chwili klucz został skierowany na północ od Creve. Po kilku minutach Pniak zawrócił jednak do Tern Hill – nie działała instalacja tlenowa w jego samolocie. Następnego dnia do 306 Dywizjonu dołączył P/O Stanisław Skalski, towarzysz walk Pniaka z września 1939 r.

28 lutego po południu P/O Karol Pniak dowodził kluczem, w składzie którego był P/O Jan Czapiewski oraz Sgt Marcin Machowiak. Polaków skierowano na niemieckiego bombowca i wkrótce dostrzegli lecący samolot. Kiedy się do niego zbliżyli, okazało się, że alarm był pomyłką – w powietrzu znajdował się bowiem treningowy Anson.

Wkrótce (1 marca 1941 r.) został odznaczony Krzyżem Walecznych.

Zima 1940/41 była ostra i warunki atmosferyczne nie sprzyjały działaniom bojowym. Stacjonujący w Tern Hill 306 Dywizjon wykonywał przeważnie patrole w rejonie swojego lotniska i nie miał okazji do kontaktu z nieprzyjacielem. Nie były to bowiem rejony, w które często zapuszczała się Luftwaffe.

Sytuacja zmieniła się 1 kwietnia 1941 r., kiedy jednostka wraz z 303 Dywizjonem Myśliwskim „Warszawskim” im. Tadeusza Kościuszki weszła w skład nowo utworzonego polskiego I Skrzydła Myśliwskiego, które stacjonowało na podlondyńskim lotnisku w Northolt. Podstawowym zadaniem skrzydła były loty obronne w okolicy kanału La Manche oraz zaczepne wyprawy nad Francję. Jednak pierwszym zadaniem, które w Northolt wykonał 306 Dywizjon (Karol Pniak był w jego składzie), była wspólna



Palace Hotel w Torquay zamieniony na szpital dla lotników RAF, w którym przebywał w czerwcu 1941 roku Karol Pniak

z 601 Dywizjonem osłona konwoju płynącego przy wschodnim wybrzeżu Anglii (10 kwietnia).

11 czerwca Karol Pniak trafił na leczenie do szpitala RAF w Torquay, w którym przebywał przez dwa tygodnie. Był to prawdopodobnie efekt odnowienia kontuzji, które odniósł w czasie *Battle of Britain*.

Do bojowego latania wrócił 8 lipca, kiedy to wraz z kolegami z jednostki osłaniał powrót wyprawy bombowej w osłonie myśliwskiej (operacja *Circus 39*) składającej się z dwóch Stirlingów z 7 Dywizjonu RAF (trzeci, dowodzony przez P/O R.D. Morleya, został drodze powrotnej zestrzelony nad francuskim wybrzeżem przez obronę przeciwlotniczą), które atakowały elektrownie w Bethune i Mazingarbe.

17 lipca brał udział w wymiataniu w rejonie Ambleteuse – St Omer – Gravelines – była to jego pierwsza wyprawa nad Francję. Było to zarazem pierwsze zadanie 306 Dywizjonu, które wykonywał po przebrojeniu w Spitfire'y. Ostatnie zadanie w składzie polskiego I Skrzydła Myśliwskiego wykonał 23 lipca 1941 r., kiedy dywizjony 306 i 308 brały udział w operacji *Circus 59*. Jej celem były składy amunicji w Forêt d'Éperlecques (okolice St Omer) – zbombardować je miało sześć brytyjskich Blenheimów, a polskie jednostki, wraz z sześcioma innymi Dywizjonami RAF, przeznaczone były do wsparcia wyprawy nad miejscem bombardowania. W walce, która się wywiązała, *Toruniacy* zgłosili zestrzelenie dwóch Me 109 (F/O Jerzy Słoński oraz Sgt Stanisław Zięba) przy stracie dwóch poległych pilotów (F/O Janusz Kosmowski i P/O Jan Maras) oraz jednego rannego (F/Lt Władysław Nowak). W drodze powrotnej, już nad Anglią, kolejną przygodę przeżył Pniak. Wspomina o tym Dziennik Działań 306 Dywizjonu:

*F/O Pniak, z powodu nieuzasadnionego zbyt szybkiego wyczerpania się benzyny, lądował przymusowo w Richmond Park o godz. 14.15. Samolot rozbity, pilot – lek-
kie potłuczenia. Wypadek jest obecnie badany.*

Dzisiaj trudno jednoznacznie stwierdzić, czy wypadek ten spowodował poważniejsze uszkodzenia pilota, czy też może odnowiły się kontuzje z czasu *Battle of Britain*, a może wydarzenie to sprawiło, że pogorszyła się kondycja psychiczna pilota. Faktem jest, że od czasu wyprawy w okolice St Omer, lotnik przez długi czas nie brał udziału w zadaniach bojowych. Co więcej – w Dzienniku Operacyjnym 306 Dywizjonu (Operations Record Book) pojawiają się informacje, że Pniak ma kłopoty ze zdrowiem i leczy się w szpitalu. 18 sierpnia trafił do Hallington County Hospital, a 23 października pojawia się informacja, że jest chory.

1 września 1941 r. Karola Pniaka awansowano do stopnia porucznika. 18 listopada 1941 r. przeniesiono go z 306 Dywizjonu do Air Fighting Development Unit w Duxford. Zajmował się tam oceną przydatności nowych typów samolotów RAF oraz możliwościami zdobytych maszyn niemieckich. W grę wchodziły próby porównawcze, pozorowane walki powietrzne i ocena walorów samolotu. Pniak miał też okazję do sprawdzenia parametrów starszych płatowców, m.in. Gloster Gladiator, który był używany w początkowym okresie wojny, m.in. w kampanii norweskiej, francuskiej i greckiej. W Duxford zastąpił innego pilota wywodzącego się z dywizjonu toruńskiego – por. Mariana Skalskiego, który 20 października 1941 r. zatrał się spalinami dostającymi się do kabiny zdobycznego Messerschmitta 109, stracił przytomność i zginął w rozbitej maszynie.

30 stycznia 1942 roku powrócił do Dywizjonu 306 na stanowisko dowodzenia, a 31 maja odesłano go na kurs kontrolerów lotniczych. 14 czerwca powrócił do Dywizjonu 306, ale pierwszy lot bojowy wykonał dopiero 2 listopada. Oznaczało to, że przez prawie półtora roku Karol Pniak nie brał bezpośredniego udziału w zmaganiach na europejskim niebie. 1 grudnia objął stanowisko dowódcy eskadry. W 1942 r. został wyróżniony przez dowództwo RAF odznaczeniem Distinguished Flying Cross.

Jerzy Szymankiewicz, ówczesny pilot 316 Dywizjonu Myśliwskiego, wspominał o wspólnym lotniczym kunście Karola:

Zetknąłem się z nim w powietrzu, nad brzegami Francji. Naprowadzano nas na dużą grupę myśliwskich samolotów, no rzędu 40. Nas też było trzy dywizjony. W tej kotłowni on był i ja też byłem. Udało mi się po raz pierwszy zestrzelić niemieckiego Messerschmitta i z tej radości krzyczałem, że zestrzeliłem, więc on mówi: „Ty uważaj! Uważaj! Szybciutko, bo masz z lewej strony następnego”. Tylko już nie



Zdjęcie pilotów 306 Dywizjonu w Northolt. Z kaczką w ręku S/Ldr Kazimierz Rutkowski, dowódca jednostki, za nim, w czapce, Karol Pniak. Na przełomie listopada i grudnia 1942 Karol Pniak zastąpił Józefa Żulikowskiego (stoi drugi z prawej) na stanowisku dowódcy eskadry B. Obok Rutkowskiego stoi F/O Bohdan Arct, z którym Pniak niebawem będzie latał w Tunezji.



F/Lt Karol Pniak z P/O Tadeuszem Seemanem w Northolt w 1942 r.

do zestrzelenia przeze mnie, a do zestrzelenia mnie. No i dzięki temu ostrzeżeniu jeszcze do tej chwili szczęśliwie żyję. Patrzyłem na niego jak w obrazek jakiś, bo to już był pilot bardzo doświadczony⁷³.

73 Zapis audycji Polskiego Radia z okazji obchodów Rocznicy Lotnictwa Polskiego poświęconej mjr. Karolowi Pniakowi, opracowanie Rafał Guzik.



W 1943 r. rozpoczął się nowy rozdział w karierze bojowej F/Lt Karola Pniaka został pilotem Polish Fighting Team – Polskiego Zespołu Myśliwskiego zwanego „Cyrkiem Skalskiego”.

W afrykańskim zespole myśliwskim

13 kwietnia 1942 roku płk Stefan Pawlikowski, Oficer Łącznikowy przy dowództwie Fighter Command⁷⁴, skierował prośbę do Głównego Inspektora Lotnictwa o wysłanie polskiej misji lotniczej na Bliski Wschód:

W niniejszym półtorarocznym okresie odbudowy i działań operacyjnych polskiego lotnictwa myśliwskiego na terenie Wielkiej Brytanii – polskie dyony myśliwskiej osiągnęły wysoki poziom wyszkolenia operacyjnego w warunkach działań obronnych i zaczepnych o charakterze samodzielnym i współpracy z dziennymi działaniami lotnictwa bombowego. Niezależnie od osiągnięć operacyjnych, od paru miesięcy jesteśmy w stanie przestudiować organizację i funkcjonowanie poszczególnych służb na wszystkich szczeblach Fighter Command przez oficerów przydzielonych do sztabów, sektorów i stacji. Przy początkowym, już poznawaniu [tak w oryginale – dop. aut.] systemu organizacyjnego FC obowiązującego na obszarze W. Brytanii – narzuca się pierwsze spostrzeżenie, że system ten dobry w warunkach wysokiego wyposażenia i przygotowania technicznego – nie może być kopią dla warunków walki ruchomej na terenach o niższym wyposażeniu technicznym i współpracy na kontynencie Europejskim względnie na Bliskim Wschodzie. Aby planowanie i organizacja dla przyszłych działań lotnictwa myśl. w razie oderwania się od systemu przyjętego na wyspach brytyjskich, było realne i celowe, należy poznać i przestudiować na miejscu warunki, w których będzie działać nasze lotnictwo myśliwskie w przyszłości. Do pracy tej muszą być wyznaczeni oficerowie, którzy w swojej specjalności są dokładnie zaznajomieni z organizacją i działalnością lotnictwa myśliwskiego w W. Brytanii, gdyż tylko tak wybrani kandydaci mogą ocenić porównawczo zalety i wady metod przejętych przez Anglików na kontynencie i swoje doświadczenia przekazać do Sztabu Myśliwskiego. Dla ustalenia założeń organizacyjnych regulujących użycie lotnictwa myśliwskiego w warunkach walki ruchomej, kiedy dyony myśliwskie osłaniają przedsięwzięcia broni ziemnych i współpracują zarówno w natarciu jak i obronie, należałoby oprzeć się na doświadczeniach brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego w kampanii libijskiej. W związku z powyższym proszę Pana Generała o wyjednanie zgody na oddelegowanie na Bliski Wschód – Polskiej Misji Lotniczej w składzie której ze strony lotnictwa myśliwskiego proponuję ekipę w następującym składzie:

Skład ekipy myśliwskiej

a. 1 W/C – jako szef ekipy myśliwskiej, jeden z doświadczonych dowódców w działaniach operacyjnych lotnictwa myśliwskiego na terenie Wielkiej Brytanii

b. 1 S/L – jako oficer techniczny, gruntowanie obeznany z pracą dyonu myśliwskiego i stacji na terenie W. Brytanii

74 Fighter Command – brytyjskie lotnictwo myśliwskie

c. 1 S/L – jako oficer łączności o kwalifikacjach jak w pkt. 2

d. 1 F/Lt – doświadczony operacyjnie pilot myśliwski, obeznany z pracą w Ops Room⁷⁵.

29 października 1942 roku podczas rozmowy Air Marshal⁷⁶ Williama Sholto Douglasa, dowódcy Fighter Command, z płk. Pawlikowskim. Brytyjczyk zwrócił się Polaka, z prośbą o wysłanie na Środkowy Wschód grupy doświadczonych pilotów celem wzięcia udziału w walkach na tamtym teatrze działań. Polak czekał na taką okazję, co potwierdzają słowa płk. Tadeusza Rolskiego: *jest już najwyższy czas, żeby dla polskiego lotnictwa myśliwskiego stworzyć warunki nabycia doświadczenia bojowego i dowódczego w taktycznej współpracy z wojskiem lądowym⁷⁷.* Propozycja spadła rzeczywiście jak z nieba i dawała większe możliwości, niż wcześniej deklarowane pismo Pawlikowskiego. I dlatego mógł on upiec dwie pieczenie na jednym ogniu: wysłać jednostkę do walki, a wraz z nią oficerów, którzy mogliby realizować nakreślone przez niego programy. Takie doświadczenie byłoby bezcenne w kontekście planowanych walk na kontynencie europejskim, a także po zakończeniu wojny w kraju. Praktyka bojowa nad polem bitwy przynieść mogłaby odpowiedzi na wiele pytań związanych z operacjami tego typu, tak różnymi od tych, z jakim na co dzień spotykali się lotnicy latający nad Francję. Doświadczenie, jakie mogli zdobyć piloci, dostarczyłoby wystarczająco dużo materiału do koncepcji działania podczas walk nad frontem, a w szczególności pozwoliłoby przekazać tę wiedzę lotnikom polskich jednostek, którzy dopiero za jakiś czas mieli



Karol Pniak, oficer wywiadu 145 Dywizjonu i Marcin Machowiak.



Mieczysław Popek, Karol Pniak i Kazimierz Sporny.

⁷⁵ IMPS, LOT.A.V.44.IC, Pismo L.dz.435/42/P/L.O.

⁷⁶ Air Marshal – generał broni

⁷⁷ T. Rolski, op. cit., s. 245.

الحكومة البريطانية



BRITISH GOVERNMENT

الى كل عربي كريم

السلام عليكم ورحمة الله وبعد فحامل هذا الكتاب ضابط بالجيش البريطاني وهو صديق
وفي لكافة الشعوب العربية فترجو أن تعاملوه بالعطف والاحترام. وأن تحافظوا على حياته
من كل طارئ. ونأمل عند الاضطرار أن تقدموا له ما يحتاج اليه من طعام وشراب. وأن
ترشدوه إلى أقرب معسكر بريطاني وسنكافئكم مالياً بسخاء على ما تسدونه اليه من خدمات.
والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

القيادة البريطانية العامة في الشرق

To all Arab Peoples - Greetings and Peace be upon you. The bearer of
this letter is an Officer of the British Government and a friend of all Arabs.
Treat him well, guard him from harm, give him food and drink, help him
to return to the nearest British soldiers and you will be liberally rewarded.
Peace and the Mercy of God upon you.

The British High Command in the East

USEFUL WORDS

ENGLISH

ARABIC

| | |
|--|---|
| English | Engleezi |
| English Flying Officer | Za-bit Engleezi Tey-yar. |
| Friend | Sahib, Sa-deck. |
| Water | Moya |
| Food | A'-kl. |
| Much money | Felous Keteer |
| Take me to the English and you will be rewarded | Hud-nee eind el Engleez wa ta-hud mu-ka-fa |

Dokument, który otrzymywali lotnicy podczas lotów nad północną Afryką. Tekst w języku arabskim miał pomóc w przypadku przymusowego lądowania i spotkania Arabów.

stanąć przed takim wyzwaniem. Propozycja była zatem bardzo na rękę i Pawlikowskiemu, i dowództwu polskiego lotnictwa. 4 listopada płk Pawlikowski wysłał pismo do Fighter Command, informując o zgodzie Polaków na tworzenie zespołu myśliwców, mającego walczyć na Środkowym Wschodzie. Podał w nim warunki wysłania naszych pilotów do Afryki:

- zespół składałby się z 10 do 15 pilotów
- piloci winni wykazać się dużym doświadczeniem w operacjach na Wyspach Brytyjskich
- wszyscy piloci powinni mieć zagwarantowane utrzymanie dotychczasowego stopnia
- po zakończeniu służby na Środkowy Wschodzie powinni wrócić do Anglii, ustępując
- oficer w stopniu Wing Commandera⁷⁸ ma być przydzielony do grupy jako oficer łącznikowy z dowództwem brytyjskim na Środkowym Wschodzie
- z oddziałem winni udać się oficerowie w stopniu Squadron Leadera⁷⁹, oficer do spraw technicznych i oficer do spraw łączności⁸⁰

W związku z odejściem ze stanowiska dowódcy Fighter Command Sholto Douglasa, 23 listopada 1942 roku dowódca PSP wydał w Kensington Palace Garden pożegnalne przyjęcie na cześć Brytyjczyka. W dowód szacunku i przywiązania dla byłego dowódcy



Trójka polskich pilotów na tle arabskiego miasteczka. Od lewej: Władysław Majchrzyk, Karol Pniak, Ludwik Martel.

⁷⁸ Wing Commander – podpułkownik RAF

⁷⁹ Squadron Leader – major RAF

⁸⁰ Pismo Ref. 3317/Tjn/Org.42.



Piloci PFT (Polskiego Zespołu Myśliwskiego). Od lewej: Kazimierz Sporny, Ludwil Martel, Karol Pniak, Władysław Drecki, Eugeniusz Horbaczewski, Władysław Majchrzyk, Marcin Machowiak, Kazimierz Sztramko, Wacław Król, Stanisław Skalski, Mieczysław Wyszkowski. Siedzą od lewej: Jan Kowalski, Bronisław Malinowski.



Jajeczko wielkanocne na pustyni w końcu kwietnia 1943 r. od lewej: Marcin Machowiak, Stanisław Skalski, Władysław Majchrzyk, Mateusz Iżycki, Bronisław Malinowski, Karol Pniak. Siedzą Eugeniusz Horbaczewski i Ludwik Martel.

przybyli nań przedstawiciele Inspektoratu Lotnictwa, a także dowódcy dywizjonów myśliwskich. W trakcie dwugodzinnego spotkania mogła pojawić się informacja o zamiśle utworzenia eskadry myśliwskiej w Afryce, chociażby w kontekście obejmowanego przez Sholto Douglasa stanowiska. Mijały jednak tygodnie, a strona polska nie otrzymywała żadnej odpowiedzi w sprawie projektu swojego projektu. Wobec takiego stanu rzeczy zniecierpliwiony generał obs. Stanisław Ujejski, Generalny Inspektor Lotnictwa, wysłał 18 grudnia depeszę do Air Commodore'a⁸¹ F. Beaumonta, dyrektora ds. współpracy powietrznej sprzymierzonych i łączności zagranicznej w Ministerstwie Lotnictwa, z zapytaniem w tej sprawie. W piśmie Ujejski nadmienił, że mimo zapewnień ze strony Sholto Douglasa o zgodzie na utworzenie zespołu przez szefa sztabu RAF Charlesa Portala i dowódcy Fighter Command Arthura Teddera, do tej pory nie było żadnej sygnali zwrotnego. List kończył się zdaniem: *lotnicy myśliwscy polscy pragną wziąć udział w operacjach toczących się obecnie w Afryce, celem poznania warunków pracy i walk, które będą daleko więcej zbliżone do warunków przyszłych działań lotnictwa myśliwskiego polskiego, niż obecne warunki na wyspach brytyjskich*⁸². 22 grudnia depesza z Ministerstwa Lotnictwa dotarła na biurko dowódcy polskiego lotnictwa, w której Brytyjczycy nie wyrazili zgody na propozycję utworzenia zespołu polskich myśliwców w Afryce. W uzasadnieniu odmowy jako powód podano niepraktyczność pomysłu ze względu na specyfikę warunków operacyjnych na froncie libijskim⁸³. 6 stycznia 1943 roku Generalny Inspektor zadepeszował do pułkownika Iżyckiego, dowódcy Oddziału Lotnictwa Polskiego w Takoradi, by przedstawić mu sytuację. Jednocześnie polecił skontaktować się z generałem Sholto Douglasem i poinformować go o wynikłych trudnościach. 13 stycznia pułkownik Iżycki meldował, że Sholto Douglas podtrzymał swój pomysł, a także obiecał omówić jego szczegóły z AVM Alexandrem Cunninghamem. Płk Iżycki, będąc na froncie sam przeprowadził rozmowę z Cunninghamem. Okazało się, że Brytyjczyk jest życzliwie nastawiony do projektu, pod warunkiem, że polscy piloci dobrze będą władali językiem angielskim⁸⁴. 24 stycznia do Ministerstwa Lotnictwa wpłynęła wysłana z kwatery głównej RAF na Środkowym Wschodzie depesza podpisana przez Sholto Douglasa o następującej treści:

*Rozmawiałem w kwestii Polskiego Zespołu Myśliwskiego z Cunninghamem. Z zadowoleniem zaakceptował Polski Zespół Myśliwski, ale nie jako nowy brytyjski dywizjon. Zasugerował, żeby ten zespół pełnił funkcje trzeciej, dodatkowej eskadry w brytyjskim dywizjonie. Znajdziemy dodatkowe Spitfire'y. Personel naziemny pochodził będzie z zasobów tutejszego dowództwa. Proszę o odpowiedź, czy ta propozycja zostanie przyjęta. Jeśli tak, to jak i kiedy zostanie urzeczywistniona*⁸⁵.

25 stycznia płk Iżycki wysłał depeszę do gen. Ujejskiego, informującą o piśmie do Ministerstwa Lotnictwa. W końcu, 31 stycznia, Sholto Douglas otrzymał odpowiedź odnośnie losów polskiego zespołu:

*Zgoda na propozycję, by Polish Fighting Team udał się na Środkowy Wschód i aby tworzył eskadrę w brytyjskim dywizjonie*⁸⁶.

81 Air Commodore – brak odpowiednika w polskich stopniach wojskowych.

82 Pismo Ref. 3317/Tjn/Org.42.

83 Depesza 4/Tj/43.

84 Szyfrogram 9/Tj/43.

85 Secret Cypher Telegram – WX.3754.

86 Outgoing Cypher Message – AX597 7910.

Ministerstwo Lotnictwa zażądało wyznaczenia dywizjonu, do którego mają dołączyć Polacy. Zaproponowano, by zespół przetransportować konwojem K.M.9, gdyż wtedy istniałaby szansa, że dotrze do miejsca przeznaczenia przed 22 lutego. 1 lutego Dowództwo Lotnictwa na Środkowym Wschodzie otrzymało kolejne informacje z Ministerstwa Lotnictwa. Podana została liczba etatów dla nowej jednostki: jeden Wing Commander, jeden Squadron Leader, dwóch Flight Lieutnantów⁸⁷, 12 oficerów lub sierżantów. Nazwiska członków zespołu miały być zaakceptowane i przesłane do Ministerstwa Lotnictwa do 4 lutego. Ze względu na liczebność oddziału, Ministerstwo nie widziało możliwości przewozu jednostki drogą powietrzną. Taka ewentualność była przewidziana dopiero w ostatniej fazie podróży⁸⁸. Następnego dnia poinformowano Sholto Douglasa, że Polacy płynąć będą w konwoju K.M.10 i przybędą do Algieru około 8 marca⁸⁹. Szyfrogram zawierał także wyraźną prośbę o przygotowanie transportu z Algieru na front.

Nabór do PFT ogłoszono 2 lutego 1943 roku. Ochotnicy rekomendowali swoje kandydatury osobiście u dowódców dywizjonów, a dywagacje Pniaka o przyczynach zgłoszenia się do afrykańskiej eskapady tak wspominał po latach Mieczysław Wyszkowski:

- Zapisalem się na waszą pierońską listę – oświadczam głębokim basem, słynnym na cały Northolt. – Cholera, jeszcze nie byłem w Afryce na piasku. Może się przy tym znajdzie jaka ładna Arabka, to se ją kupię. Niczym mały chłopak, Karol nie potrafi ukryć swego podniecenia.

Grupa 15 pilotów, oficer łącznikowy oraz dwóch oficerów technicznych została wybrana z ponad 60 kandydatów. Dowódcą Zespołu Myśliwskiego został S/Ldr Stanisław Skalski. Karola także zakwalifikowano, ale nie do pierwszego składu. 13 lutego 1943 roku udał się do West Kirby w miejsce zestrzelonego kilka dni wcześniej nad Francją F/Lt Tadeusza Koca z 308 Dywizjonu Myśliwskiego. 20 lutego zespół, oficjalnie nazwany Polish Fighting Team, odpłynął w kierunku Afryki. Podróż nie była ani krótka, ani przyjemna, więc lotnicy musieli sobie ją urozmaicać:

Po obiedzie brydż jakoś się nie kleił. Karol przekomarzał się z Kazikiem. Obaj chłopcy jak dęby wymyślali sobie od nieuków karcianych, co to nawet do trzynastu zliczyć nie potrafią. Martel, „Zośka” przez nas nazwany, dogadywał im z boku, że po wojnie powinni zapisać się do szkoły podstawowej w Pacanowie, „bo tam najlepiej uczą liczyć nawet do piętnastu”. Nie wyjaśnił jednak, dlaczego właśnie w Pacanowie, a nie na przykład w Warszawie? W drugim kącie mesy Miecio Wyszkowski wodził rej wśród sierżantów i strofował głośno swych partnerów. Czapurny Bronek Malinowski odcinał mu się, jak mógł, i udawał, że najlepiej jest zagrać w pokera, bo tam każdy za siebie myśli.

Po przybyciu na miejsce piloci zastali warunki polowe, z którymi musieli sobie jakoś radzić:

Mieszkało się w małych namiotach, po czterech, spało na łóżkach polowych pod żołnierskimi kocami, bez prześcieradeł, a swój dobytek trzymało się w walizce i worku pod łóżkiem na syrkim piasku. Do mycia każdy z nas posiadał brezentową składaną miednicę, takie same brezentowe wiaderka do czerpania wody z beczek, które raz

87 Flight Lieutenant – kapitan RAF

88 Outgoing Cypher Message – AX597 7910.

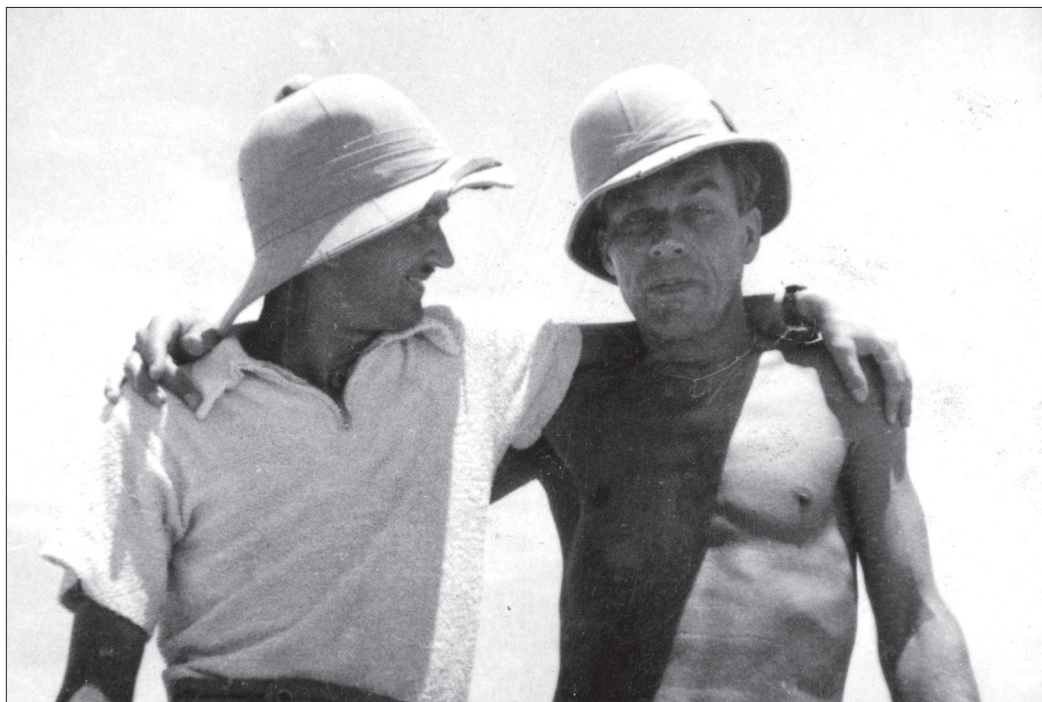
89 Outgoing Cypher Message – AX786 7957.



Piloci PFT obok namiotu operations room. Od lewej: Władysław Majchrzyk, Tadeusz Rolski, Mieczysław Popek, Karol Pniak, Jan Kowalski.



Stanisław Skalski (pierwszy z prawej) omawia lot z pilotami, od lewej: Karol Pniak, Eugeniusz Horbaczewski, Władysław Majchrzyk. Obok nich przykucnął Ludwik Martel.



W przyjacielskim uścisku: Ludwik Martel i Karol Pniak.



Odpoczynek nad brzegiem morza. Trzeci od lewej Karol Pniak.

dziennie uzupełniano wodą z beczkowni, naturalnie słoną. Wodę słodką (lecz jakże daleko jej było do tego miana), przywoziło się tu z odległych stron samolotem transportowym. Ceniło się ją na wagę złota, służyła do picia i gotowania potraw. Była jednak trochę słonawa, gorzkawa, do picia więc sporządzono herbatę zaprawianą sproszkowanym mlekiem. Płyn ten w smaku przypominał pomyję. Wyżywienie było proste, oparte przede wszystkim na konserwach i sucharach. Bully beef (wołowina), marmolada, niekiedy jajecznica ze sproszkowanych jaj, herbata, twarde suchary – oto podstawa codziennego menu. Chleb był rarytasem. W bufecie można było dostać papierosy, czasem dowieziono samolotem trochę piwa i wina. O smaku whisky i ginu trzeba było zapomnieć na długie tygodnie – o tym wszystkim poinformowali nas koledzy brytyjscy.

Lotnicy starali uzupełniać jakoś tę dietę, szczególnie okazja pojawiła się wraz ze zdobyciem transportowej włoskiej *Savoii*. Korzystając z jej przestronnego kadłuba z Trypolis, a nawet z dalekiego Kairu sprowadzano nie tylko artykuły pierwszej potrzeby, ale także inne wiktuały i trunki. Mimo braku wygód, do których byli przyzwyczajeni stacjonujący w Anglii piloci, Polacy ochoczo wzięli się do pracy, rozpoczynając loty bojowe. W pierwszym z nich wziął udział Karol Pniak – wspominał o tym Bohdan Arct.

„Dziubek” wyglądał w maszynie, jakby za chwilę miał zemdleć. Nie był on nigdy silny, raczej o wątej budowie i siedzenie w samolocie pod palącym słońcem widocznie go męczyło. Pot spływał mu kroplami ze skroni na zapiętą „May West”, tworząc okrągłe kałuże na jego drelichowych tropikalnych spodniach. Siedział tak biedak przeszło godzinę, modląc się w duchu o szybki start.

W sąsiedniej maszynie Karol flegmatycznie zaciągał się papierosem, sprytnie chowanym w dłoni, jako że przepisy wyraźnie zabraniały palenia w samolocie. W przerwach przymierzał sobie w pokładowym lusterku sztuczny ząb, wyłamany poprzedniego dnia na twardych sucharach. Zajęcie to tak go pochłaniało, że nie raczył nawet zwrócić uwagi na nasze przybycie.

Kazek przywitał nas potokiem przekleństw:

— Panie Antoś, czy to ma być zajęcie dla starego pilota? Siedzę tu jak w piecu i czekam, nie wiem na co. Czy te żebraki myślą, że zdrowie na loterii wygrałem? — tu dorzucił parę soczystych wyrażen, mających charakteryzować jego stosunek do całego lotnictwa Aliantów. Znając Kazka, oczekiwaliśmy w spokoju dalszego ciągu, bo opanował on niewątpliwie sztukę przeklinania i potrafił kontynuować swe wywody całymi godzinami. W kilka jednak minut po naszym przybyciu, nadbiegł z namiotem ops telefonista, przynosząc jakąś wiadomość do Stacha, który siedział w pierwszej maszynie. Stach wymownie pokiwał ręką i w kilka sekund jego silnik prychnął dymem z rur wydechowych i zaskoczył na równych obrotach. Polski zespół startował na pierwszy lot bojowy w Tunisie. Spitfire’y zgrabnie poderwały się z piasku i zostawiając poza sobą długie ogony pyłu, zniknęły wkrótce w kierunku Mareth Line⁹⁰.

23 marca piloci PFT otrzymali upragnione samoloty – Spitfire’y IX. Teraz mieli pokazać, na co ich stać. Jednak mimo intensywnych lotów podczas pustynnej eskapady, Karola Pniaka – w przeciwieństwie do prawie wszystkich kolegów z zespołu – nie powiększył swojego dorobku zwycięstw powietrznych, choć były ku temu okazje. 22 kwietnia formacja

90 B. Arct, *W pogoni za Luftwaffe. Polscy myśliwcy w pustyniach Tunisu*, Wrocław 1946, s. 28-29.



Samoloty myśliwskie Supermarine Spitfire IX z „Cyrku Skalskiego”

Spitfire’ów i Kittyhawków napotkała nad Zatoką Tunezyjską, w rejonie wyspy Zembra, ponad 20 skradających się tuż nad powierzchnią morza sześciosilnikowych transportowców Me 323 *Gigant* w osłonie lecących na wysokości 8 tys. stóp Me 109, Fw 190, Mc 202 i Re 2001. Transportowce – jak się później okazało – przewoziły na swoich pokładach głównie paliwo, ale także piechotę. Górną osłonę stanowili piloci PFT, którymi dowodził F/Lt Karol Pniak. Polacy zaatakowali najwyżej lecące samoloty eskorty i w efekcie zestrzelili sześć z nich bez strat własnych. W starciu tym jednak nie uczestniczył ich dowódca, który osłaniał swoich podkomendnych pozostając na dotychczasowej wysokości. Wołał dbać o ich bezpieczeństwo, niż powiększać swoje konto zestrzeleń. Jeszcze w trakcie walk w Afryce, 1 marca, Pniaka awansowano do stopnia kapitana.

Po kampanii afrykańskiej Polaków przerzucono na Maltę, gdzie mieli okazję spotkać marynarzy z okrętu podwodnego ORP *Sokół*:

Trzeciego dnia pobytu na Maltzie złożyli nam wizytę polscy marynarze z łodzi podwodnej „Sokół” operującej wtedy z Malty. Nie wiem, jakim cudem dowiedzieli się oni o naszej obecności, w każdym razie wizyta ich zakończyła się w naszym barze, gdzie urządziliśmy konkurs, kto potrafi najwięcej kolejek naszym gościom postawić. Zawodów nie rozstrzygnięto, bo zabrakło w barze napoi i na zaproszenie marynarzy przeniesliśmy się do ich bazy, w połowie drogi ze Sliema do Valetty. Uprzejmi gospodarze wleli w nas w swej mesie parę dodatkowych „whisky” i zaprosili na zwiedzenie ich okrętu. Pomysł przyjęliśmy entuzjastycznie, ale wątpliwości nasze zaczęły się, gdy musieliśmy przejść na pokład przez wąską kładkę, rzuconą ponad brudną wodą portową.

Kazek przezornie popchnął Karola w stronę chybotałowej deski:

– Ty, Karol, idź pierwszy, jak się nie utopisz, to ja się za tobą przeprawię — zdecydował.

Po wypiciu dziesięciu „double” Karol był niezwykle odważny i odparł lekceważąco:

— Ty szczurze lądowy, ty śmieciuchu, patrz, jak stary marynarz się porusza. — Tu ostrym krokiem wstał na kładkę i potknąwszy się o występ deski, zawisł tuż nad wodą, wymachując w powietrzu swymi długimi nogami.

Maciek uśmiechnął się ironicznie i balansując całym ciałem przeprawił się gładko na drugą stronę ponad leżącym Karolem, by na pokładzie wpaść w ręce rozbawionych marynarzy. Powoli dostaliśmy się wszyscy do maleńkiej kabiny, zwanej szumnie mesą oficerską. Cztery podwójne koje służyły tam za siedzenia, na środku stał miniaturowy stolik z piętrzącymi się na nim butelkami.

Jeden z oficerów łodzi tłumaczył się zakłopotany:

— Strasznie nam było przykro, ale dzisiaj nie mamy tu zbyt wiele do picia. Tylko ten gin i nasz fasowany rum — tu twarz się ożywiła. — Musicie koniecznie spróbować rumu; jest doskonały.

„Dziubek” łakomie oblizał wargi:

— Doskonale, właśnie mam ochotę na „jednego”.

Nalano mu szklanek złotawego napoju i wszyscy przypatrywali się „Dziubkowi”, który, przybrawszy minę wytrawnego pijaka, obejrzał najpierw płyn pod światło powąchał go, roz-



Portret Karola Pniaka w obozowisku smaganym pustynnym wiatrem gdzieś w Afryce Północnej.



W czasie służby w Afryce Północnej wzmagało się pragnienie.



Spotkanie na Malcie z załogą okrętu podwodnego ORP „Sokół”. Karol Pniak piąty od lewej.



„Skromny” poczęstunek podczas party z marynarzami. Od lewej: Mieczysław Popek, nn, Kazimierz Sztramko, Karol Pniak.

koszując się ostrym aromatem i wreszcie podniósł szklanę do ust, wychylając zawartość jednym łykiem.

Nastąpił moment ciszy. „Dziubek” stał przez chwilę z wytrzeszczonymi oczyma i szeroko otwartymi ustami, wreszcie desperacko rozejrzał się dokoła, szukając wody. Tego napoju w pobliżu nie było i „Dziubek” z rozpaczą złapał butelkę ginu, z której pociągnął kilka głębokich haustów. Gin nieco złagodził działanie niezwykle silnego rumu i za chwilę „Dziubek” znów przybrał minę bohatera, uśmiechnął się boleśnie i lekko się krztusząc oznajmił:

– Bardzo przedni rum, radzę wszystkim spróbować.

Następna kolejka wypadła na Kazka i nawet on, posiadając dobrze zahartowane gardło, przez parę sekund po wypiciu szklanki nie mógł słowa wymówić. Karol uśmiechnął się z politowaniem:

– Kazek, do cholery, za niemowlę u mnie stoisz. Nie takie się rzeczy pijało i dobrze było. Dajcie no mnie trochę, bo dzieciaki nie potrafią ocenić męskiego trunku.

Usłużny „Dziubek” podsunął mu pełną szklanę i Karol, przymknąwszy z rozkoszą oczy, wysączył powoli napój, by odstawiwszy pustą szklanę, dodać tęsknym głosem:

– Dajcie jeszcze trochę, bo ta szklanka ma za mały „łyk”.

Nawet naszym gospodarzom oczy się szeroko otworzyły, a ja postanowiłem w duchu nigdy nie przystępować do zawodów z Karolem.





Pożegnanie z Afryką...

Dowódca dywizjonu krakowskiego

Po powrocie do Anglii skierowano go, 22 lipca, do 3 Skrzydła Myśliwskiego. 24 września rozpoczął pracę jako instruktor w 58 OTU. Od 6 października 1943 r. do 12 marca 1944 roku pełnił różne funkcje w służbach naziemnych w Northolt. Wtedy (7 listopada 1943 r.) został odznaczony Krzyżem Walecznych po raz drugi i po raz trzeci. Ponownie wrócił do szkolenia pilotów, tym razem w 61 OTU. 25 września otrzymał przydział do 84 Group Support Unit, czyli jednostki pomocniczej 84 Grupy Myśliwskiej RAF.

28 listopada 1944 r. objął dowództwo w 308 Dywizjonu Myśliwskiego, stacjonującego w belgijskiej Gandawie. Tak wspominał go po latach Józef Mierzejewski:

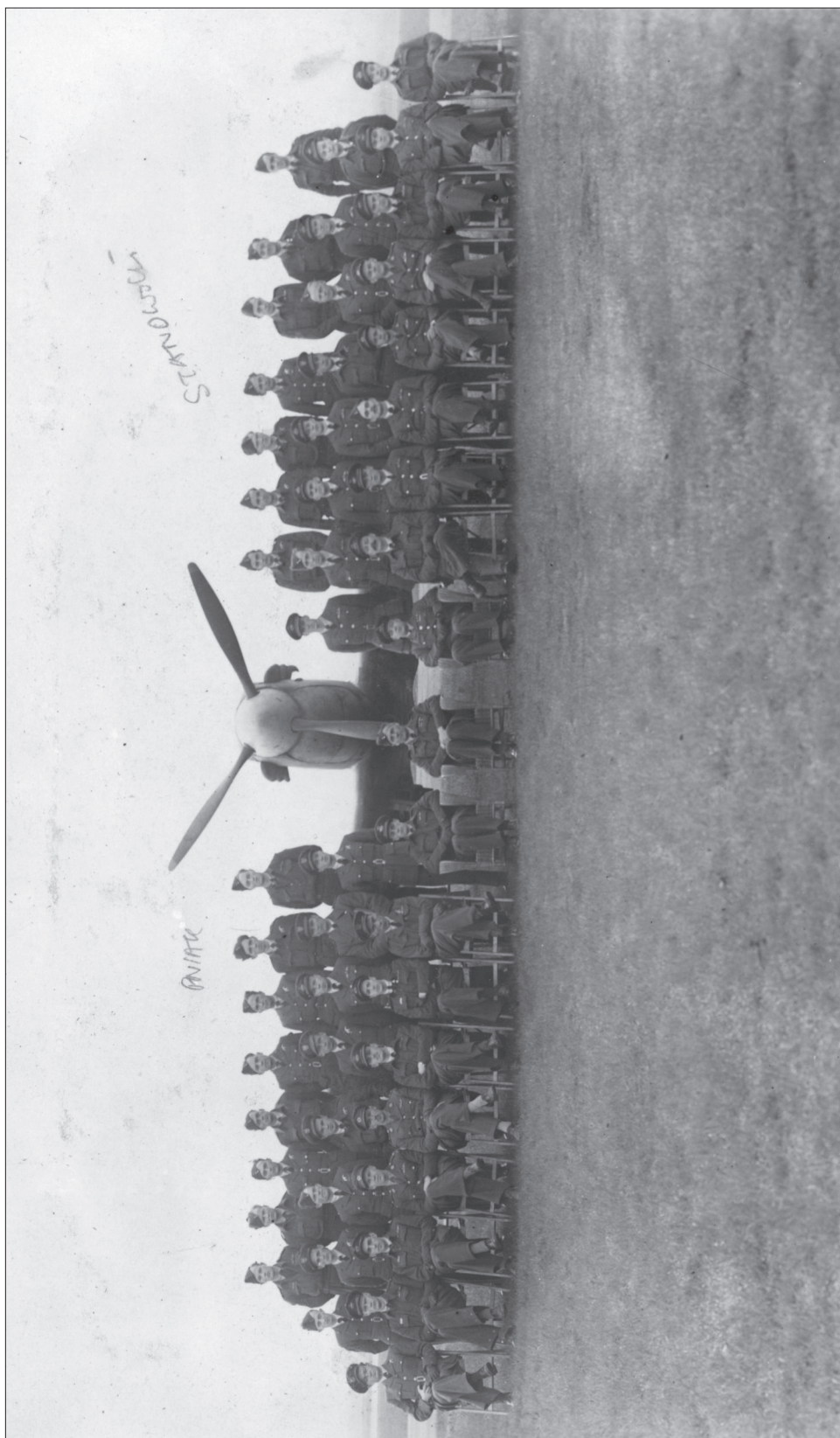
Pniak objął dowództwo 308 dywizjonu w listopadzie 44 roku, na lotnisku w Gandawie. Personel latający dywizjonu był wtedy bardzo mieszany. Obok doświadczonych pilotów, zahartowanych paroletnim lataniem operacyjnym, wielu członków dywizjonu było bardzo... „zielonych”. Należeli do najmłodszego narybku; choć byli lepiej wyszkoleni od wielu poprzedników z czasów Bitwy o Wielką Brytanię, brakło im jednak zaprawy bojowej i otrzaskania operacyjnego. Kariera lotnicza Pniaka uległa opóźnieniu w skutek zbyt długiego okresu podoficerskiego; przybył do Anglii mając trzydzieści lat, jako doskonały myśliwiec, z kilkoma już zestrzeleniami w kampanii wrześniowej wciąż jednak jeszcze w randze podchorążego. I tak, od poprzedniego dowódcy, Witolda Retingera, był o przeszło osiem lat starszy, a od wielu pilotów ponad dziesięć. W myśliwskim lataniu operacyjnym była to bardzo poważna różnica wieku; wielu doskonałych pilotów przypłaciło ją życiem.

Pniak nic sobie z tego nie robił; był silny, zdrowy, entuzjastyczny, emocjonujący się każdym lotem, zafascynowany współpracą z ziemią przy wypieraniu Niemców poza Ren. Dla pilotów dywizjonu, tak starszych, zmęczonych już wojną, jak i tych najmłodszych, był nieocenionym przywódcą. Był ogniwem łączącym rutynę twardej szkoły przedwojennej ze zmieniającymi się ciągle wymaganiami nowoczesnej wojny powietrznej. Swą przeszłością i doświadczeniem wzbudzał zaufanie, uczył przykładem. A jego stosunek do młodych, naturalny sposób bycia, swoboda obejścia i kompletna szczerość bardzo dodatnio wpływały na klimat psychiczny pilotów. Pniak, po prostu przez bycie sobą, wzniewał zapał i stwarzał atmosferę wielkiej przygody, niebezpiecznej, ale pełnej napięcia gry o wysoką stawkę, która wierzyli z nim musi się skończyć wygraną.⁹¹

Był to okres wytężonej pracy, w trakcie której podległa mu jednostka skutecznie zwalczala cele naziemne znajdujące się na niemieckiej ziemi. Pniak budził wśród lotników nie tylko szacunek i podziw, ale rozkochiwał w sobie swoich podwładnych i kolegów, którzy tak uczcili jego 200 lot bojowy:

91 J. Mierzejewski, „Skrzydła”, Nr 128/614.

Mjr PL. KAROL PNIAK



Grupowe zdjęcie kadry i kursantów 61 OTU (jednostki szkolącej pilotów myśliwskich). F/Lt Karol Pniak, pełniący w tej jednostce rolę instruktora, siedzi ósmy od lewej.



S/Ldr Karol Pniak przed Spitfirem IX NH342 WX-R 29 października 1944 r.



Dowódca dywizjonu S/Ldr Karol Pniak z dowódcą skrzydła G/Cpt Aleksandrem Gabszewiczem.



W 308 Dywizjonie na początku 1945 r., od lewej: S/Ldr Karol Pniak, F/O Bronisław Mach, F/Lt Ignacy Olszewski i nn.



Pamiętkowe zdjęcie pilotów 308 Dywizjonu w Grimbergen, styczeń 1945 r. Pod kołpakiem samolotu stoi S/Ldr Karol Pniak.



Szampan z okazji 200. bojowego lotu S/Ldr Karola Pniaka, 24 marca 1945 r. Tłem zdjęcia stał się jego osobisty samolot Spitfire XVI TB715 ZF-P.



S/Ldr Karol Pniak, w Gandawie, wśród pilotów 308 Dywizjonu Myśliwskiego. Na dolnym zdjęciu od prawej: Jerzy Głowczewski, Ignacy Olszewski, Antoni Lipkowski. Witold Retinger, Karol Pniak, Stanisław Bochniak, Władysław Majchrzyk, Konstanty Jasiński.



Spotkanie kolegów. Pierwszy z lewej S/Ldr Stanisław Skalski, drugi z prawej F/Lt Karol Pniak (z młynkiem do kawy w ręku).



Zdjęcie zbiorowe lotników 308 Dywizjonu, Karol Pniak siedzi trzeci od prawej. Zdjęcie zrobiono tuż przed końcem wojny, podczas szkoły ognia w Fairwood Common.



Spotkanie z kolegami. Od lewej Karol Pniak, Władysław Różycki, nn, nn.



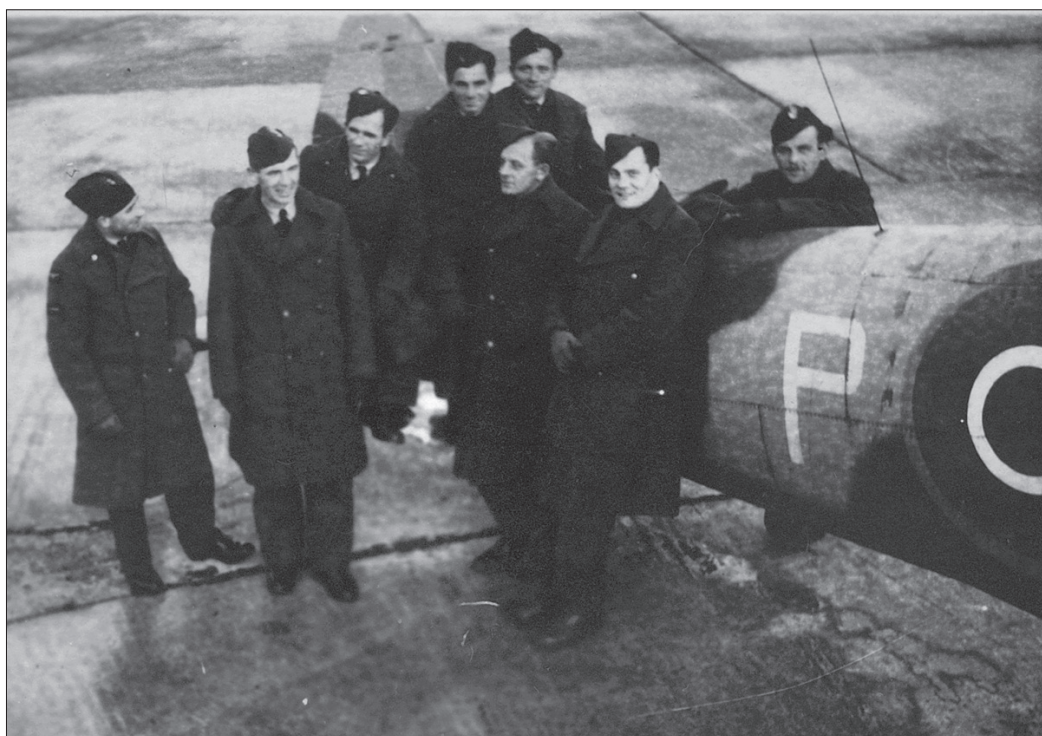
S/Ldr Karol Pniak oraz F/O Wacław Stański prezentują stan służbowego obuwia.



Piloci 308 Dywizjonu w towarzystwie WAAF-ki o imieniu Andy. Stanisław Bochniak i Karol Pniak.



S/Ldr Karol Pniak w gronie polskich junaków-harcerzy gdzieś w Niemczech po zakończeniu wojny.



Supermarine Spitfire XVI nr TD317 ZF-P, na którym S/Ldr Karol Pniak latał w Dywizjonie 308 w 1945 r.

Lotnisko Polskie Skrzydła w Holandii.

– Świąciliśmy wczoraj piękną uroczystość. D-ca Dyonu Krakowskiego S/L Karol Pniak, czyli popularny „Karol” startował na swój dwusetny lot. Na krótki czas przed lądowaniem krakowskich samolotów, na przełaj przez lotnisko jechał „jeep”. Siedziało w nim około 12 osób z kielichami w rękach, a jadący na chłodnicy wznosili butelki szampana. Trudno opisać zdziwienie angielskich lotników, których żeśmy mijali jadąc do miejsca lądowania maszyn. Samolot S/L K. Pniaka, owego jubilata, siadał na runway pierwszy.

Jeszcze nie skołował na bok, gdy już wiwatowano potrząsając butelkami i pokazując 200-cie. Gdy wreszcie skręcił, „jeep” dołączył do maszyny przez niego prowadzonej i wiódł do dispersalu, aby tam złożyć serdeczne gratulacje. W miejscu uroczystości znalazł się od razu zawsze wszystko wiedzący G/Cpt Gabszewicz, czyli dowódca Skrzydła i jako pierwszy winszował. Reszta uroczystości odbyła się skromnie z poprzestaniem na szampanie, zgodnie z życzeniem drogiego jubilata, znanego „abstynenta”⁹².

Po latach wspominał z rozrzewnieniem swojego byłego dowódcę jeden z jego podkomendnych, mjr pilot Bolesław Jedliczko:

*Miał to do siebie, że szybko nawiązywał bliskie, takie, stosunki z każdym, ośmielał każdego i pamiętam jak zameldowałem się to nie skwitował tego po wojskowemu, tylko od razu byliśmy na ty*⁹³.

Karol Pniak był ostatnim wojennym dowódcą 308 Dywizjonu.

1 lipca 1945 roku odkomenderowano go do Blackpool, a pod koniec roku do dowództwa 131 Skrzydła Myśliwskiego. W tym czasie specjalna komisja aliancka dokonała w ramach reparacji wojennych podziału zdobycznych niemieckich samolotów. Szczególnymi względami cieszyły się trójsilnikowe transportowe Junkersy 52, które po Europie rozprawdzała specjalna jednostka (Enemy Aircraft Separation System Unit) mająca swoją bazę na lotnisku Fuhlsbüttel koło Hamburga. W jej skład wchodziło wielu Polaków, także Karol Pniak. Następnie we wrześniu 1946 r. ponownie został dowódcą 308 Dywizjonu. Uczestniczył w rozwiązaniu tej jednostki, co nastąpiło 18 grudnia 1946 roku.



S/Ldr Karol Pniak dekorowany przez księcia Bernarda Holenderskim Bojowym Krzyżem Lotniczym,

92 W. Leny-Kisielewski, *Dwusetny lot bojowy dowódcy „Krakowiaków”*, ze zbiorów Karola Pniaka Juniora

93 Zapis audycji...

| | |
|----------|-------------|
| Number | P-76707 |
| Rank | F/Lt. |
| Name | PNIAK |
| Initials | K. /D.F.C./ |

The above named has
provisional authority
to wear the undermen-
tioned ribbons and
emblems.

1939-1945 star and clasp,
Africa star and clasp,
Atlantic star and clasp,
Defence 1914-18
war medal.

He completed the
full period of qual-
ifying service for
the 1939/45 star on
2-10-40.

J. W. Lorenz
Sign. of C.O.

5-SEP-1946
RANK: GROUP CAPTAIN.
Unit: No. 131 Wing.
Command: No. 84 Group,
B.A.F.O.

Dokument wystawiony przez dowódcę 131 Skrzydła Myśliwskiego G/Capt Stefan Wito-
rzenia, potwierdzający uprawnienia do no-
szenia wymienionych w piśmie brytyjskich
odznaczeń.

Podczas działań wojennych, w la-
tach 1940–1945 Karol Pniak wykonał
212 lotów bojowych, w czasie 281 go-
dzin i 30 minut. 29 stycznia 1947 r. na
zamku Wilhelminy Holenderskiej ksią-
żę Bernard odznaczył ośmiu polskich
lotników, 15 brytyjskich i czterech ho-
lenderskich. Wśród nich był kapitan
Pniak, który otrzymał *Vliegerkruis* (Ho-
lenderski Bojowy Krzyż Lotniczy). Po
wojnie, 8 marca 1946 roku, otrzymał
też Krzyż Walecznych po raz czwarty⁹⁴.

Oficjalnie zaliczono mu 6 $\frac{3}{4}$ sa-
molotów przeciwnika pewnych, dwa
zestrzelone prawdopodobnie oraz 2 $\frac{5}{6}$
uszkodzonych i na liście najskutecz-
niejszych polskich myśliwców z czasów
II wojny światowej znajduje się na 26
miejscu. Obok wykaz zwycięstw po-
wietrznych majora Karola Pniaka.

94 Z archiwum Karola Pniaka Juniora.

Wykaz zwycięstw majora Karola Pniaka

| l.p. | data | jednostka | typ samolotu | miejsce walki | uwagi |
|------|------------|-----------|--------------|----------------------------|---|
| 1. | 1.09.1939 | 142 EM | Hs 126 | 10 km na zachód od Torunia | Samolot z 3.(H)/21 zestrzelony wspólnie z por. Marianem Pisarkiem, ppor. Stanisławem Skalskim i kpr. Benedyktem Milczyńskim. Oficjalnie zwycięstwo zostało przyznane por. Pisarkowi i kpr. Milczyńskiemu. |
| 2. | 2.09.1939 | 142 EM | Do 17 | Okolice Kwidzyna | Do 17 z II./KG 3 lub Me 110 z I./ZG 1 |
| 3. | 3.09.1939 | 142 EM | Hs 126 | Kornatowo | Samolot z 3.(H)/21 zestrzelony wspólnie z ppor. Pawłem Zenkerem, ppor. Stanisławem Skalskim i kpr. Zygmuntem Kleinem. |
| 4. | 4.09.1939 | 142 EM | Do 17 | Osiek Wlkp. | w oficjalnym zestawieniu zwycięstw polskiego lotnictwa myśliwskiego w czasie II wojny światowej zapisano, że ostrzelanym samolotem był Ju 87 |
| 5. | 4.09.1939 | 142 EM | Do 17 | Między Nakłem a Bydgoszczą | Samolot uszkodzony, w oficjalnym zestawieniu zwycięstw polskiego lotnictwa myśliwskiego w czasie II wojny światowej zapisano, że ostrzelanym samolotem był Ju 87 |
| 6. | 4.09.1939 | 142 EM | Do 17 | Solec | Samolot uszkodzony wspólnie z kpt. Mirosławem Leśniewski i ppor. Stanisławem Skalskim, sukces ten znajduje się w oficjalnym zestawieniu zwycięstw polskiego lotnictwa myśliwskiego w czasie II wojny światowej, ale nie wynika z raportów złożonych przez Karola Pniaka |
| 7. | 12.08.1940 | 32 DM | Me 109 | Między Hawkinge i Manston | |
| 8. | 15.08.1940 | 32 DM | Do 17 | Okolice Croydon | Samolot uszkodzony |
| 9. | 15.08.1940 | 32 DM | Me 109 | Okolice Croydon | Zwycięstwo prawdopodobne |
| 10. | 18.08.1940 | 32 DM | Me 109 | Okolice Margane | |
| 11. | 18.08.1940 | 32 DM | Me 109 | Okolice Margane | |
| 12. | 22.08.1940 | 32 DM | Do 215 | Między Manston a Deal | Samolot uszkodzony wspólnie z dwoma pilotami brytyjskimi, w oficjalnym zestawieniu zwycięstw polskiego lotnictwa myśliwskiego w czasie II wojny światowej uznano, że zwycięstwo zostało odniesione tylko z jednym brytyjskim pilotem |
| 13. | 24.08.1940 | 32 DM | Me 109 | Okolice Hawkinge – Dover | Zwycięstwo prawdopodobne |
| 14. | 11.11.1940 | 257 DM | BR 20 | Kanał La Manche | |
| 15. | 11.11.1940 | 257 DM | BR 20 | Okolice Bromswell | Wspólnie z P/O Jackiem Kayem |

Po zakończeniu wojny

Po zakończeniu wojny Karol Pniak sprowadził z Polski swoją żonę. Sprawa była dosyć ryzykowna, bo trzeba było ją wydostać z kraju de facto okupowanego przez Armię Czerwoną. Grażyna miała udać się w podróż wraz z Heleną Pniak, ale rodzice dziewczyny nie wyrazili na to zgody, o czym napisała tak:

Skończyła się długa okupacja, moja ciocia Helena wyjechała do Anglii do wujka Karola, a właściwie dotarła tam po utajnionej akcji Czerwonego Krzyża wraz z kilkoma jeszcze żonami lotników polskich. Transport ten to podobno była furgonetka pokryta plandeką; tak poprzez Niemcy, Francję, kanał La Manche do Anglii. Tak zapamiętałam to z opowieści późniejszych. Zresztą i ja miałam jechać. Wujek Karol przekazał do Polski wiadomość, żeby zabrać również dziecko, czyli mnie. Nie pojechałam, bo nic o tym nie wiedziałam, poza tym miałam wówczas dziesięć lat i nie mogłam decydować o sobie, zdecydowali starsi⁹⁵.



Karol i Helena Pniakowie w Anglii – koloryzowana fotografia

95 G. Paul-Materna, *Moje życie w Szczakowej*, „Tydzień w Jaworznie”, z. 11 (642), s.11.



Portret S/Ldr Karola Pniaka z 1945 r. w pełnej gali. Na kieszeni widoczne odznaki pamiatkowe Polskiego Zespołu Myśliwskiego (PFT) oraz 308 Dywizjonu Myśliwskiego



Chwila wytchnienia. S/Ldr Karol Pniak na pierwszym planie w czapce.



Dowódca 308 Dywizjonu S/Ldr Karol Pniak (z lewej) w Niemczech po zakończeniu działań wojennych. Z prawej S/Ldr Chełmecki dowódca 317 Dywizjonu Myśliwskiego



Ostatnia, pożegnalna kolacja przed rozwiązaniem 308 Dywizjonu Myśliwskiego „Krakowskiego”, hotel „Madera” w Falmouth, 13 stycznia 1947 r. W pierwszym rzędzie od lewej: F/Sgt Edward Trybuszewski, W/O Władysław Majchrzyk, F/Lt Stanisław Bochniak, S/Ldr Karol Pniak, W/Cdr Stefan Witorzeń, F/Lt Edward Jaworski, W/O Wacław Korwel i F/Sgt Jan Malinowski. Za nimi od lewej: F/Lt Włodzimierz Link, Cpl Jan Pidek, F/O Wiktor Dobrzański, F/O Ludwik Mikołajczak, F/Sgt Władysław Mielcarek, W/O Józef Stanowski, W/O Stanisław Tołoczko, F/Sgt Józef Knap, F/Lt Bolesław Jedliczko, W/O Bogdan Strobel. Z tyłu stoją od lewej: F/Lt Józef Mierzejewski, F/Sgt Witold Gajewski, F/Lt Tomasz Rzyski i F/Sgt Konstanty Jasiński.



Karol Pniak z Władysławem Różyckim. To ich małżonki miały razem dotrzeć do Wielkiej Brytanii w 1946 roku



Portretowe zdjęcie S/Ldr Karola Pniaka w mundurze wyjściowym wykonane po wojnie.

Wraz z żoną Karola na Zachód miała udać się małżonka Władysława Różyckiego, Walentyna. Niestety, obie panie podążały osobno, ponieważ list Walentyny Różyckiej dotarł do Pieczyska, gdy Helena była już w drodze do męża. Szczęśliwie i żona Różyckiego połączyła się z mężem.⁹⁶

Z czasem, mimo wcześniejszej deklaracji Karola Pniaka, że chce się osiedlić na Wyspach Brytyjskich lub w Holandii, zapragnął wrócić do kraju. Decyzja o powrocie do Ojczyzny musiała zapaść na początku 1947 roku, o czym świadczy data wypełnienia kwestionariusza repatriacyjnego. W tym celu Karol musiał zgłosić się do Konsulatu Generalnego RP w Londynie. Wspomniany dokument sporządzono 31 marca 1947 roku⁹⁷.

Po latach opowiedział synowi o przyczynach decyzji powrotu:

Ojciec ściągnął mamę do Anglii po wojnie – w 1946 roku. I tam, jakby się wszystko potoczyło normalnym torem... mieliby dziecko, ale niestety urodziło się martwe. Po rekonwalescencji mamy, w 1947 roku wrócili do kraju. Na jesieni to było. Mama go ostrzegała, żeby nie wracał do kraju... ale uparł się, że tu ma rodzinę, tu ma dom, kochał kraj i nie wierzył, że tak go mogą potraktować⁹⁸.

Rodzina Pniaków znalazła się na pokładzie statku płynącego do Szczecina. Gdy dobiegali do portu, ktoś ostrzegł Karola, żeby pozbył się wszystkiego, co może przysporzyć mu kłopotów. Pozrywał więc dystynkcje, baretki i *Polandy*, schował je do kieszeni. Zaś trzy pistolety, które wiozł ze sobą, wylądowały w wodach zalewu⁹⁹.

Dzień powrotu do rodzinnego gniazda zapamiętała nastoletnia wówczas Grażyna, która z utęsknieniem wyczekiwała ukochanych wujka i ciocię:

Pojechali po nich na wybrzeże ich krewni Kazimierz Golas i Bolek Pniak. Pamiętam dzień powrotu wujostwa do Szczakowej. Czekaliśmy wszyscy w domu, kiedy ktoś wpadł i zawołał: Idą! Ruszyliśmy do bramy podwórka i zobaczyliśmy piękną parę, idącą od strony tak zwanego gościńca. Wujostwo przyszli na piechotę z dworca w Szczakowej, żadnych środków publicznej lokomocji wówczas nie było. Tacy pozostali mi w pamięci z tamtego dnia: wujek Karol – przystojny, wysoki mężczyzna w lotniczym angielskim mundurze oraz ciocia Helena – piękna kobieta w czarnej sukni z zarzuconym na ramieniu srebrnym lisem. Był zmierzch ciepłego, jesiennego dnia¹⁰⁰.

Żołnierze przybywający z Zachodu byli jedną z najbardziej narażonych na inwigilację i prześladowania przez komunistyczny aparat bezpieczeństwa grup. Od momentu przekroczenia granicy byli obserwowani przez Urząd Bezpieczeństwa Publicznego, który wszczął sprawę przedmiotową pod kryptonimem *Tobruk* – jej zadaniem była inwigilacja żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych, z założenia uznanych za element wrogi nowemu systemowi. Po pewnym czasie UB objął lotników osobną sprawą obiektową *Mewa*, która kontrolowała ich rozpracowanie. Do nielicznych przypadków należały osoby, którym udało się przed taką inwigilacją ukryć.

Do 1956 roku mieszkający w Szczakowej Karol Pniak miał problemy z pracą i utrzymaniem rodziny. O swoich problemach w tym czasie napisał:

96 List Walentyny Różyckiej do Heleny Pniak, z archiwum Grażyny Paul-Matery.

97 Instytut Pamięci Narodowej (dalej cyt.: IPN), Kr 010/8141, k.33. Kwestionariusz repatriacyjny dla osób wojskowych i ich rodzin powracających z Wielkiej Brytanii do Polski.

98 Wspomnienia Karola Pniaka juniora, spisane przez Rafała Guzika.

99 Ibidem.

100 G. Paul-Materna, *op. cit.*, s.12.



Rok 1946 – rodzina Paulów po wyjeździe z Polski Heleny do męża. Od lewej Bolesław Pniak (brat Karola), Franciszka Paul, Józef Paul, państwo Gołasowie, a z psem bawi się Iwonka Gołas.

Przyjmuję pracę w Powszechnej Spółdzielni w Szczakowej, gdzie pełnię kolejno kilka funkcji – kasjera, członka Zarządu, kierownika kontroli wewnętrznej. I tu spotyka mnie pierwsze rozczarowanie. Spotykam się tutaj, mimo wywiązywania się z powierzonych prac z takimi wypowiedziami – a to niepewny człowiek – faszysta – taki człowiek nie powinien pełnić tej funkcji – chociaż nie dałem najmniejszego powodu do jakichkolwiek podejrzeń. Wreszcie przedstawiciel Wojewódzkiego Związku Spółdzielni Spożywców poleca mi zorganizowanie komórki społeczno – samorządowej przy tejże Spółdzielni. Na to oświadczam, że jestem bezpartyjny i proszę go, aby zwrócił się do miejscowego Komitetu PZPR. Po rozmowie z Komitetem powiadomił mnie, że jestem niewygodnym i niepotrzebnym. Po trzy i półrocznej pracy wypowiadam pracę. W trzy tygodnie później otrzymuję pracę w Jaworznickim Przemysłowym Zjednoczeniu Bu-

dowlanym w charakterze starszego mechanika Ekspozytury Bazy Sprzętu w Zarządzie Budowlanym I w Jaworznie. Po jedenastu dniach pracy, rzekomo z powodu braku etatu otrzymuję wypowiedzenie pracy, mimo że w tym czasie instytucja ta poszukiwała mechaników.

Zwracam się do Naczelnego Dyrektora, który nakazuje mi wykonanie tej funkcji oświadczając, że sprawę mojego zwolnienia wyjaśni. Pracuję na tym stanowisku przez piętnaście miesięcy. W dniu 1.IX. otrzymuję pisemne polecenie przejęcia funkcji Starszego Mechanika przy Zarządzie Budowlanym w Trzebini. Po tygodniu kierownik Zarządu Trzebini informuje mnie, że tej funkcji niestety objąć nie mogę, gdyż dział Kadr JPZB w Jaworznie nie wyraża zgody. Nakazuje mi jednak kontynuowanie mojej pracy. Dział Kadr wyjaśnia mi, że nic mu nie jest wiadome odnośnie mojej sprawy. W dniu 26.IX.[1952] br. wzywa mnie ponownie kierownik i oświadcza, że czynniki miejscowe nie zgadzają się na objęcie funkcji Starszego Mechanika i że nie mam wstępu na wszystkie budowy priorytetowe¹⁰¹.

Pisząc w październiku 1952 roku list do Bolesława Bieruta, którego fragment zacytowano powyżej, Karol Pniak wiedział już jakie są powody jego problemów z pracą. Zdawał sobie sprawę z faktu inwigilowania go przez Urząd Bezpieczeństwa Publicznego. List wysłany do najważniejszej w tym czasie osoby w państwie było aktem desperacji człowieka, który musiał zapewnić byt swojej rodzinie, a także aktem odwagi, na który niewielu się decydowało. Tę atmosferę niepewności i strachu oddają wspaniale wspomnienia Grażyny Paul-Matery:

Zapanowała w naszym domu atmosfera strachu i przygnębienia, nie mniejszego niż podczas okupacji. I co tu dużo mówić – zwyczajna bieda. Zwłaszcza, że moi dziadkowie, przedwojenni kupcy, zostali pozbawieni sklepu w swoim własnym domu, w Szczakowej na Pieczyskach. Zostali bez możliwości uzyskania jakichkolwiek środków do życia¹⁰².

Rozpracowaniem Karola Pniaka zajmował się Urząd Bezpieczeństwa Publicznego w Chrzanowie, który pierwsze doniesienie o jego obecności w swoim rejonie otrzymał już 25 listopada 1947 roku¹⁰³. Zainteresowanie lotnikiem wzbudził fakt, że utrzymywał kontakty dyrektorem administracyjnym w cementowni w Szczakowej, księdzem, kierownikiem szkoły w Pieczyskach, którzy byli już rozpracowywani przez UB, jako *element wrogo ustosunkowany do nowej rzeczywistości*¹⁰⁴. Dodatkowym bodźcem do wzmożenia działań przeciwko Pniakowi, była informacja z donosu, że *wyjeżdża do Katowic do konsula angielskiego*¹⁰⁵. UB-ecy dokonali wywiadu środowiskowego, by zebrać informacje o lotniku, dowiadując się o jego przeszłości i karierze w lotnictwie przedwojennym, a także o jego walkach w składzie Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie¹⁰⁶. Doniesienia o podejrzanych kontaktach Pniaka potwierdził pracownik Powiatowego Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego w Chrzanowie, UB-ek był świadkiem rozmowy polskiego lotnika z jego

101 IPN, Kr 010/8141, k.101.

102 G. Paul-Materna, *op. cit.*, s.12.

103 IPN, Kr 010/8141, Doniesienie, k.35.

104 IPN, Kr 010/8141, Raport z przeprowadzonego wywiadu, k.38.

105 IPN, Kr 010/8141, Doniesienie, k.36.

106 IPN, Kr 010/8141, k.39 i 40.

kolegami¹⁰⁷. W efekcie tego Powiatowy UBP przesłał materiały na temat Karola Pniaka do Wojewódzkiego UBP w Krakowie, jednocześnie kierując swoją agenturę do dalszego rozpracowania podejrzanego. Do tego celu użyto agentów o kryptonimach *Radio*, i *Olek*. Pierwszy z nich był pracownikiem Spółdzielni Spożywców w Szczakowej, drugi sam się przedstawił w donosie jako podwładny Pniaka z czasów wojny: *Spotkanie było dosyć serdeczne, gdyż jako mój były dowódca 308 dyw. myśl. znaleźliśmy się dosyć dobrze*¹⁰⁸.

W kwietniu 1950 roku Wojewódzki UBP w Krakowie przesłał do Chrzanowa polecenie opracowania planu mającego wyjaśnienie *charakteru kontaktów z brytyjskim konsulem w Katowicach*¹⁰⁹ Karola Pniaka. Przez cały rok sprawdzano z kim się Karol spotykał, później kontrolą objęto także korespondencję figuranta „P”, jak nazywano Pniaka w raportach UB. Ponadto agenci mieli zbadać okoliczności sprowadzenia żony lotnika do Anglii tuż po wojnie oraz ustalić, z kim z zagranicy ma kontakt listowny.

7 listopada 1951 roku opracowano plan operacyjny o kryptonimie *Morawa*, który miał udowodnić prowadzenie przez Pniaka zorganizowanej działalności szpiegowsko-dywerysyjnej¹¹⁰. Dzięki agentowi o kryptonimie *Olek* ustalono powiązania z okresu wojny figuranta „P” z konsulem brytyjskim Georgem Scottem oraz jego synem Elginem Scottem. Podczas wojny konsul brytyjski brał udział w organizacji 55 OTU w Usworth, gdzie był tłumaczem przebywających tam Polaków. Natomiast jego syn przeszkolił się w pilotażu i latał w dywizjonach Polskich Sił Powietrznych. Po zakończeniu wojny obaj pojawili się w Polsce jako pracownicy konsulatu w Katowicach. Ustalono także, że żona Karola Pniaka utrzymuje kontakty z żoną Wacława Króla, pilota, który także walczył pod niebem Tunezji w 1943 r. Znajomość ta sięgała jeszcze czasów przedwojennych.

Tymczasem Karol rozchorował się i trafił do szpitala w Chrzanowie, gdzie przeszedł operację przepukliny. Wrócił do domu 18 listopada 1950 roku. Przebywający w szpitalu lotnik był obserwowany przez służbę bezpieczeństwa, która jednak nie stwierdziła, by oprócz rodziny ktoś inny odwiedzał pacjenta. Był to szczęśliwy zbieg okoliczności, jeśli można napisać tak o chorobie, bo dzięki niej zawężił się krąg znajomych Karola, a co za tym idzie i ludzi na niego donoszących.

Tuż przed wigilią do Szczakowej przyjechał ponownie w odwiedziny *Olek*. Raport, który napisał po tym spotkaniu, zawierał wiele cennych informacji. W Warszawie toczył się proces byłego attaché wojskowego Wielkiej Brytanii w Polsce, płk. Claude’a Turnera. Oficer ten, z racji pełnionej funkcji, spotykał się z polskimi lotnikami po wojnie. To właśnie przez niego problemy miał Stanisław Skalski – Brytyjczyk pojawił się w dowództwie lotnictwa, by zapytać go, czy przyjmie medal nadany mu przez Rząd Jego Królewskiej Mości. Polski lotnik został za to ukarany dyscyplinarnie. Od tej pory bezpieka wzmogła swoje wysiłki w inwigilacji Skalskiego. Natomiast Turner musiał wyjechać z Polski jako *persona non grata*, podejrzany o szpiegostwo. I cała sprawa zostałaby zakończona, gdyby nie fakt, że Brytyjczyk... zakochał się w Polce. Nie mogła ona jednak opuścić kraju, wobec czego Turner postanowił wywieść ją za granicę nielegalnie. Został wówczas zatrzymany przez UB i aresztowany w Gdyni. Urządzono mu pokazowy proces i skazano. Turner nie

107 IPN, Kr 010/8141, Notatka służbowa, k.42.

108 IPN, Kr 010/8141, Doniesienie agencyjne, źródło Olek, k.47.

109 IPN, Kr 010/8141, Dot.: Pniak Karola, k.46.

110 IPN, Kr 010/8141, Plan operacyjnych przedsięwzięć do spr. krypt. *Morawa*, k.9 i 86.



Wypad za miasto na jednoślądzie.



Spotkanie ze swoim serdecznym przyjacielem Stanisławem Bochnikiem.

wiedział jeszcze wtedy, że jego ukochana uczestniczyła cały czas w jego rozpracowaniu i brała udział w prowokacji, która doprowadziła do jego aresztowania.

Pniak nie dowierzał prasie, która donosiła o współpracy szpiegowskiej Skalskiego z Turnerem. Dodał, że spotkał się ze Skalskim raz, a potem nie utrzymywał już z nim kontaktu. Zwierzył się także, że nie spotkał się z Elginem Scottem podczas pobytu w Katowicach, bo ten ostatni nie miał czasu. Było to kolejny szczęśliwy zbieg okoliczności, bo przeciwko Scottom toczyły się już rozpracowania agencyjne z podejrzeniem o szpiegostwo. Każdy kontakt z nimi mógł się więc dla naszego lotnika źle skończyć. Wydaje się, że właśnie to doniesienie *Olka* mogło przyczynić się do ocalenia Karola Pniaka przed aresztowaniem. Zgodnie z nim Pniak odcinał się od wszelkich powiązań z ludźmi podejrzanymi, czy też skazanymi za szpiegostwo. Nie zakończyło to oczywiście inwigilacji lotnika, o czym świadczy zwerbowanie kolejnego informatora o pseudonimie *Jakub*, który miał rozpracować Pniaka¹¹¹. Dzięki jednemu z donosów tego agenta wiadomo, że ostrożność figuranta „P” w rozmowach i ograniczenie przez niego kontaktów były spowodowane ostrzeżeniem o zainteresowaniu jego osobą przez UB. Życzliwym okazał się pracownik Wojewódzkiego Komitetu PZPR w Krakowie.

5 marca 1953 roku założono kolejną sprawę agencyjnego rozpracowania o kryptonimie *Mewa*, w której jednym z podejrzanych był Karol Pniak. Oprócz naszego bohatera osobami uwikłanymi w tę sprawę byli Józef Żelazny oraz Karol Papuga. Obaj wymienieni pracowali w tym czasie, albo w przeszłości, z figurantem „P”. Starano się zgromadzić materiały na systematyczne uprawianie przez tę trójkę szkodnictwa gospodarczego i szpiegostwa. Dowodami na *szpiegostwo miały być kontakty z Witosińskim Fryderykiem [szwagier Karola Pniaka] i Mazurek Franciszkiem, WRN-owcami, którzy zostali aresztowani przez WUBP Kraków*¹¹², a także *kontakt z niejakim Krupą, który ubiegłego roku był aresztowany przez tut. Urząd za przynależność do nielegalnej organizacji politycznej pod nazwą: „Wolność, Równość, Niepodległość”*¹¹³. Do rozpracowania wprowadzono agentów o kryptonimach *Orzeł, Papuga, Wi Żołnierz*. W wyniku działań UB, 6 kwietnia aresztowano Józefa Żelaznego. Podczas przesłuchań nie obciążył on Karola Pniaka żadnymi oskarżeniami. Wyrażał się o nim pozytywnie.

W październiku 1952 roku Karol Pniak nie wytrzymał ciągłego prześladowania i postanowił wysłać list do Bolesława Bieruta. W liście tym napisał m.in.:

Wróciłem do Polski, aby wspólnie z całym narodem polskim budować i odbudować swą Ojczyznę. Wróciłem, gdyż jak słyszałem i czytałem Ojczyzna czeka na mnie. Na skutek mojego zdecydowanego postanowienie powrotu do kraju, zostałem uznany przez kolegów, którzy pozostali na emigracji za parszywą owcę. Tutaj po powrocie jestem traktowany jako szpieg, faszysta i niepotrzebny człowiek. Czuję się nie tylko skrzywdzony, ale wprost oszukany. Nowa Konstytucja Polski Ludowej zapewnia wszystkim prawo do pracy, ja nie mogę pracować, gdyż tego nie życzą sobie czynniki miejscowe w Chrzanowie. Jakie są moje przewinienia, że nie mogę pracować? Co mam robić z chorą żoną i dzieckiem, którym nie mogę zapewnić kawałka chleba? Dochodzę do przekonania, że lepiej było podzielić los brata mojego Józefa Pniaka, który po wspólnej walce zatonął wraz

111 IPN, Kr 010/8141, Dot.Zat.kand. na werb, k. 57

112 IPN, Kr 010/8141, Doniesienie agencyjne, źródło „W”, k.107.

113 Ibidem.



Helena i Karol Pniak z wizytą w Tatrach.



Pamiątkowa fotografia państwa Pniaków z miśkiem u stóp zamku w Nidzicy. Zdjęcie z lat 60. XX w. zostało zrobione z dna doliny, gdzie obecnie stoi zapora. Od tego miejsca rozpoczął się dawniej spływ przełomem Dunajca.

*z okrętem „Grom” u brzegów Narwiku. Przedkładając powyższe proszę o spowodowanie udzielenia mi odpowiedzi, co mam w tym stanie rzeczy uczynić ze sobą?*¹¹⁴.

Z doniesień agencyjnych wiadomo dziś, że desperacja Pniaka wywołała w lokalnym UBp małą panikę. Położono nacisk na zdobycie treści tego listu. Tymczasem Kancelaria Bieruta skierowała list Pniaka do Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, które odpowiedziało, że zwolnienie z pracy spowodowane było redukcją etatów. Natomiast *co do prześladowania go [Pniaka] przez władze miejscowe, nie są prawdziwe i nie odpowiadają prawdzie*¹¹⁵. Drugi list skierowany przez Karola Pniaka do władz przyniósł odpowiedź podobną do poprzedniej. Nie wiadomo, czy listy wysyłane do władz w Warszawie powstrzymały UBp przed zatrzymaniem Pniaka, ale coś musiał być na rzeczy, bowiem pozostałe osoby rozpracowywane w sprawie *Morawa* zostały aresztowane.

UB zajęło się gorliwie korespondencją lotnika, szczególnie że kontaktował się z osobami z zagranicy. Starano się ustalić adresatów tych listów. Do tego celu włączono nowych agentów, którzy wywodzili się kręgu osób znających Karola z okresu służby w polskim lotnictwie w Anglii – byli to *Kruk* i *Norton*¹¹⁶. W sierpniu 1953 roku prowadzoną sprawą przeciwko Pniakowi zainteresowało Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego¹¹⁷. W związku z ostrożnością Pniaka i zerwaniem kontaktów z wieloma ludźmi, Departament IV Ministerstwa BP zasugerował, by zwerbować lotnika do pracy dla UB. 14 stycznia 1954 roku opracowano plan werbunku. Nakazano nadal inwigilować figuranta, a jednocześnie za pomocą prowokacji zdobyć kompromitujące go materiały, mające posłużyć do szantażu¹¹⁸. W trakcie trwania akcji agentowi o pseudonimie *Kruk* udało się ustalić, że kolegą z Kanady, który przysyłał paczki Pniakowi, był Władysław Różycki¹¹⁹. Ustalono także w jaki sposób żona figuranta została przerzucona z Polski do Niemiec w 1946 roku:

*Ob. Pniak będąc na zabawie w świetlicy oficerskiej dowiedział się, że jeden z jego kolegów sprowadził żonę z Polski, oraz, że jego drugi kolega /nazwiska nie podał/ również załatwiał formalności związane z przeprowadzeniem żony do Niemiec Zachodnich. Przy bliższym wypyтaniu się w jaki sposób może żonę sprowadzić, dowiedział się, że tym zajmują się oficerowie korpusu Generała Maczka oddelegowani do przeprowadzania transportów z paczkami, przydzielanych w ramach UNR-y. Komendantem dla spraw transportu UNR-y, był Polak pułkownik Geistoch. Ob. Pniak dowiedziawszy się o tym pojechał do obozu tej placówki /gdzieś w okolicy Hamburga/ i nawiązał kontakt z jednym z oficerów /nazwiska nie pamiętał/, któremu wpłacił 100 dolarów za tę usługę. Oficer ten zobowiązał się dostarczyć żonę w przeciągu 6-ci tygodni i faktycznie dostarczył w przeciągu jednego miesiąca. Cała sprawa przerzutu odbyła się w następujący sposób. Ob. Pniak dał temu oficerowi własne zdjęcie i adres żony ob. Pniaka i polecił jej zgłosić się za trzy dni na punkt zborny w Krakowie, skąd więcej osób było zabranych do Niemiec Zachodnich*¹²⁰.

114 IPN, Kr 010/8141, Do obywatela Bolesława Bieruta, k.101.

115 IPN, Kr 010/8141, Doniesienie, źródło „Jakub”, k.114.

116 IPN, Kr 010/8141, Wyciąg z doniesienia inf. pd. *Kruk*, k.136.

117 IPN, Kr 010/8141, Pismo z MBP do WUBP w Krakowie, k.132.

118 IPN, Kr 010/8141, Pismo z MBP do WUBP w Krakowie, k.134.

119 IPN, Kr 010/8141, Doniesienie informacyjne, źródło *Kruk*, k.146.

120 Ibidem.



Grażyna Paul i Aleksander Gabszewicz, podczas wizyty tego ostatniego u Pniaków.



Bronisław Malinowski oraz Aleksander Gabszewicz z wizytą u Karola Pniaka w Szczakowej



Bracia Bronisław i Jan Malinowski podczas wizyty u Karola Pniaka w Szczakowej



Bracia Bronisław i Jan Malinowscy podczas wizyty w Szczakowej, na zdjęciu z Karolem i Heleną Pniak.

W trakcie inwigilacji Karola Pniaka agent zanotował ciekawą informację odnośnie zerwania kontaktów ze Stanisławem Skalskim. Lotnicy utrzymywali ze sobą kontakt listowny do momentu, gdy Skalski zabronił koledzy pisać do siebie. Wobec faktu, że Skalski ówczesnie przebywał w więzieniu, należy domniemywać, że jego żądanie zostało napisane jeszcze przed aresztowaniem. Może właśnie ten list ocalił Karola Pniaka nie tylko przed więzieniem, ale może i przed śmiercią¹²¹. Ze wspomnień syna, Karola Pniaka juniora wynika, że obaj lotnicy spotykali się ze sobą w pociągach, by nie przyciągać uwagi UB.

Mimo wprowadzenia nowych agentów do rozpracowania (*Wapniak* i *Alfa*), sprawa pozyskania Pniaka do współpracy z UB ciągnęła się latami. Nie odnaleziono materiałów dotyczących próby bezpośredniego zwerbowania lotnika, czy też rozmów z nim na ten temat przez UB. Już w lutym 1953 roku Wojewódzki Urząd Bezpieczeństwa Publicznego w Krakowie przyznał się w raporcie do Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego, że pokpił sprawę rozpracowania figuranta „P”, który dzięki swojej inteligencji i pomocy osób mu życzliwych zorientował się, że jest rozpracowywany i zmienił całkowicie swoje dotychczasowe zachowanie:

Ref. IV. PUBP Chrzanów przy ścisłej kontroli zwierzchniej jednostki WUBP podjął się rozpracowania w/w osób, bez uzgodnienia z Wydz.-I-szym [Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego], dokonano częściowej realizacji sprawy dokonując aresztu Żelaznego, Krupę i innych oraz dokonano przesłuchania na okoliczność Pniaka a między innymi szwagra w/w Witosińskiego. Pniak został zorientowany w sprawie czyli, że jest w zainteresowaniu organów B.P. a to: przez rozmowę z pracownikiem PUBP, do którego Pniak przyznał się o posiadanych wiadomościach o pracy Intelligence Service,

121 IPN, Kr 010/8141, Doniesienie agenturalne, źródło *Kruk*, k.155.

II-go Oddziału, skoczków spadochronowych, itp. będąc pod wpływem alkoholu, wiedząc że jest [to] pracownik B.P. następnie przez poruszanie na zebraniach partyjnych o jego niepewności, o czym powiadomił go czł. Partii Chechelski Władysław ze Szczakowej i Glimas z Krakowa¹²².

Sprawę postanowiono zamknąć dopiero w listopadzie 1956 roku. Co ciekawe jeszcze w roku 1955, w kwietniu UB w Krakowie skierowało do Departamentu X prośbę o zarejestrowanie kolejnej sprawy obserwacyjno-ewidencyjnej, a następnej w październiku 1956. Wydaje się jednak, że notatka porucznika Henryka Balińskiego z Wojewódzkiego Urzędu BP w Krakowie z 13 listopada, zamknęła sprawę inwigilacji i rozpracowania Karola Pniaka. Baliński stwierdził, że po dogłębnym przeanalizowaniu sprawy ciągnącej się od 1947 roku, nie stwierdzono żadnych kontaktów z podejrzanymi osobami, w tym z konsulem brytyjskim w Katowicach. Wobec czego zaproponował zamknięcie sprawy i przekazanie materiałów do archiwum¹²³. Powstała w listopadzie 1956 r. Służba Bezpieczeństwa, a właściwie jej oddział w Jaworznie, wciąż jednak interesowała się Karolem Pniakiem i zwracała się prośbą o wypożyczenie jego akt do wglądu. Ostatnia tak prośba została skierowana do Krakowa 4 marca 1958 roku.

W dokumentach IPN zachowała się opinia dyrektora Jaworznickiego Przemysłowego Zjednoczenia Budowlanego dotycząca Karola Pniaka:

Ocena pracy zawodowej:

Wymieniony przez okres pracy w Zjednoczeniu wykazał, że jest pracownikiem sumiennym, chętnym i zdyscyplinowanym. Powierzone czynności wykonuje ku zadowoleniu kierownictwa. Posiada wystarczający zasób wiadomości do wywiązywania się należycie na zajmowanym stanowisku.

Opinia polityczno – społeczna:

Wymieniony jest bezpartyjny. Ustosunkowanie do obecnego ustroju obojętne. W pracy polityczno – społecznej nie bierze żadnego udziału. Z poglądami swoimi jest skryty. Jak nam wiadomo z akt personalnych do 1939 r. służy w wojsku jako oficer w stopniu kapitana lotnictwa. Do żadnych organizacji nie należy. Za okupacji przebywa za granicą służąc w siłach zbrojnych Polski. Wobec powyższego jego poglądy na obecną rzeczywistość są tajemnicze, a wykonywana praca zawodowa przez wymienionego nie budzi wrogiego nastawienia do obecnego ustroju.

Opinia etyczna – moralna

Pod względem moralnym prowadzi się bez zastrzeżeń. Jest taktowny, koleżeński, umie znaleźć wspólny język z robotnikami, nałogów żadnych nie przejawia.

Ocena pracownika:

Ob. Pniak Karol jest pracownikiem posiadającym wystarczający zasób wiadomości potrzebnych do wykonania czynności na zajmowanym stanowisku. Jest sumienny, chętny i obowiązkowy. Pracą polityczno – społeczną na zakładzie pracy nie interesuje się, jednak w pracy należy go otoczyć właściwą opieką i kontrolą¹²⁴.

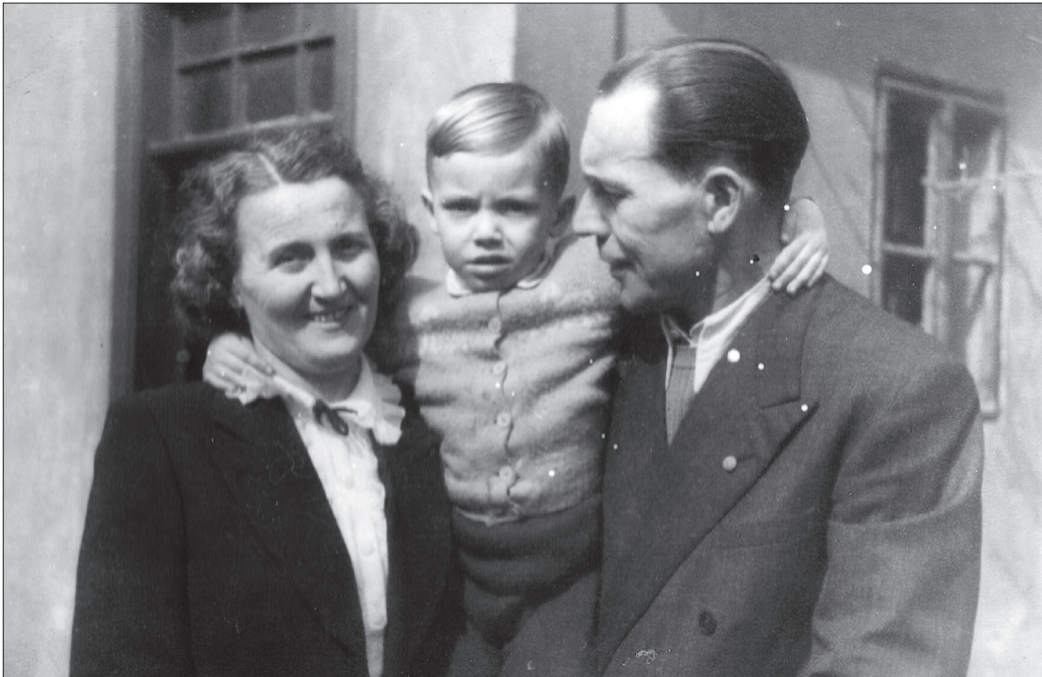
Opinia została wydana 23 lipca 1955 roku.

Karol Pniak uniknął losu swoich kolegów z Polskich Sił Powietrznych, którzy zapłacili

122 IPN BU 0 1355/11/IV, Raport o przebiegu rozpracowania obiektowego „Mewa”, k. 75.

123 IPN, Kr 010/8141, k.172.

124 IPN, Kr 010/8141, Charakterystyka służbowa, Jaworznickie Przemysłowe Zjednoczenie Budowlane, k.157.



Rodzina Pniaków – Helena, Karol junior i Karol senior.

za powrót na ojczystą ziemię więzieniem, torturami, a nawet śmiercią. W ciągu ośmiu lat, od 1947 do 1955 roku, aresztowano setki zarówno przedwojennych lotników, jak i walczących w trakcie II wojny światowej w składzie PSP. Stanisław Skalski przesiedział w więzieniu osiem lat. Został skazany na karę śmierci, którą zamieniono później na dożywocie. Wacław Korwel, jeden z pilotów 308 Dywizjonu Myśliwskiego, a zarazem podwładny Karola, został zamordowany strzałem w tył głowy.

Koleczy służący w lotnictwie, czy to w cywilnym, czy też wojskowym, zostali z niego zwolnieni. Mimo tej niesprawiedliwości można uznać, że i tak mieli wiele szczęścia, bo po sfingowanych procesach zamordowano kilku lotników: płk. Szczepana Ścibiora, płk. Bernarda Antoniego Adameckiego, płk. Augusta Menczaka, ppłk. Władysława Bonifacego Minakowskiego, płk. Józefa Maksymiliana Jungrava, płk. Stanisława Michowskiego czy też por. Władysława Śliwińskiego.

Należy wspomnieć, że prześladowania dotknęły nie tylko Karola, ale także jego braci, którzy zostali poddani ścisłej inwigilacji. Brali bowiem udział w zmaganiach wojennych: Józef zginął na *Gromie*, a Stanisław służył do końca wojny na *Burzy*. Najmłodszy, Boleśław, walczył w ruchu oporu w kraju, jako żołnierz Armii Krajowej. Atmosfera zagrożenia panująca w domu udzielała się także najmłodszej Grażynie, dopiero po 1956 jak z zaczarowanego kufra pojawiły się pamiątki z czasów wojny i wspomnienia, o których autorka wspomnień tak napisała:

Był okres przez wiele lat, kiedy do pamiątek z Anglii przywiezionych i odznaczeń w ogóle się nie wracało. Temat tabu. Tak jak o moim wujku Marianie Paulu, pilocie szybowcowym, po którym słuch zaginął, nie mówiło się. To brat mojego ojca i cioci



Wycieczka do Krakowa w roku 1963. Na fotografiach: Grażyna Paul, Helena Pniak oraz Karol Pniak.



Wizyta państwa Mierzejewskich w Szczakowej. Zdjęcie dolne: Karol Pniak i Grażyna Paul z synami Karola Pniaka i Józefa Mierzejewskiego.



Trzech Karolów w 1964 r. w Szczakowej – Karol Pniak (pośrodku) ze swoim nastoletnim synem (z lewej) oraz synem Józefa Mierzejewskiego. Mierzejewski nadał imię swojemu synowi na cześć Karola Pniaka – kolegi z czasów wojny.



Wizyta w Szczakowej Józefa Mierzejewskiego (stoi tyłem). Obok Helena Pniak.

Helenki. Pamiątki przywiezione z Anglii były schowane gdzieś bardzo głęboko, wujek ich nie pokazywał. Przez kilkanaście lat nie widziałam tego na oczy. Ja to dopiero ujrzałam – pudełko pełne odznaczeń, jakichś medali – dopiero po odwilży „gomułkowej”. Pewno nie chcieli dzieciom pokazywać tych rzeczy z zasadniczych względów. Wujek słuchał radia bibisi, miał taki ebonitowy odbiornik, przywieziony z Anglii. I słuchaliśmy tego trzeszczącego, skrzeczącego radia w ciemnym pokoju, przy kuchni gdzieś w kącie. Z głowami przy aparacie. Trudno było cokolwiek usłyszeć. Stacja była przecież zagłuszana. Nigdy sam nie opowiadał o swoich wojennych przeżyciach. Jakoś nie lubił się chwalić. Namawiany przez nas, wracał do wspomnień. O piórze wiecznym opowiedział, to pióro było w domu, inicjały wygrawerowane na nim rozciekawiały nas. Słuchaliśmy opowieści. Tak zapamiętałam. W powietrzu trwała długa, zażarta walka między wujkiem i lotnikiem niemieckim. Wreszcie wujek go zestrzelił. Później okazało się, że ów Niemiec, aczkolwiek ranny, uratował się na spadochronie. Leżąc w szpitalu, poprosił personel o możliwość skontaktowania się z polskim lotnikiem. Spełniono jego życzenie, wujek Karol przybył do rannego Niemca, który wyraził mu wielkie uznanie dla jego umiejętności i odwagi. Wyciągnął do wujka rękę. Jednakże ten nie odwzajemnił gestu mówiąc, że nie podaje ręki wrogowi swojej Ojczyzny. Niemiec nie obraził się, kiwnął ze zrozumieniem głową, wyjął z futerału wieczne pióro i poprosił wujka o jego przyjęcie. Wujek przyjął¹²⁵.

Karol Pniak i Władysław Różycki, koledzy z czasów Szkoły Pilotów dla Podoficerów w Bydgoszczy, wspólnych walk nad Pomorzem we wrześniu 1939 r., a potem służby w 306 Dywizjonie, obiecali sobie jeszcze w Anglii, że kiedy któremuś z nich po wojnie urodzi się dziecko, drugi z nich zostanie ojcem chrzestnym. Jako że Różyckiemu syn urodził się jeszcze podczas wojny, nie mógł wypełnić umowy, ale po zakończeniu zbrojnego konfliktu, w 1950 roku, gdy na świat przyszedł Karol Pniak junior, jego ojciec chciał obietnicy dotrzymać. Na przeszkodzie stanęła jednak odległość: Różycki był na emigracji w Stanach Zjednoczonych, a później w Kanadzie. Tak więc faktycznie do chrztu Karola juniora trzymał jego wujek, ale w dokumentach jako chrzestny zapisany jest Władysław Różycki¹²⁶.

W 1956 roku Karol dostał wreszcie normalną pracę. Był zatrudniony w Krakowie w dużym przedsiębiorstwie budowlanym, gdzie był odpowiedzialny za używany tam sprzęt. W 1959 roku w trakcie rutynowych badań lekarskich stwierdzono u niego przebytą gruźlicę, która pozostawiła ślady na płucach. Lekarz nie wyraził zgody na dalszą pracę. Karol otrzymał rentę i leczył się w sanatoriach. Bywał m.in. w Zakopanem, gdzie korzystając z okazji odwiedzał swojego kolegę z 308 Dywizjonu – Tadeusza Schielego. Ten ostatni w przesłanej Karolowi książce *Blisko nieba*, napisał w dedykacji:

Bądź tak wyrozumiały dla tych wspomnień, jak byłeś niegdyś dla Piskląt 308. Swemu Dowódcy Tadeusz¹²⁷.

Jak wspominał Karol-junior, jego ojciec wciąż myślał o lataniu, ale było to dla niego zbyt bolesne wspomnienie, by spróbować wzbić się w powietrze, nawet w roli pasażera:

Jako chłopca ojciec wziął mnie na pokazy spadochronowe do Krakowa, być może

125 G. Paul-Materna, *op. cit.*, s.12.

126 Wspomnienia Karola Pniaka Juniora...

127 Ibidem.

było to jakieś święto związane z lotnictwem, nie pamiętam. Pilotem który wyrzucał tych skoczków był Wacław Stański, którego ojciec znał. I teraz Wacław Stański zaproponował mi lot. Mama płakała ze strachu, ja płakałem, bo mnie nie chciała puścić. W końcu ojciec po męsku zdecydował, że mam wsiadać i lecieć. Zaprosił [Wacław Stański] również ojca, ale ten nie wsiadł. Chyba nie chciał, żeby odżyły wspomnienia¹²⁸.

W lipcu 1961 r. przyjechał do Polski Aleksander Gabszewicz, z którym Pniak spotykał się na Jasnej Górze w Częstochowie. Rok później widział się z dawnym pilotem 308 Dywizjonu, Józefem Mierzejewskim. Miało to miejsce podczas Targów Poznańskich, gdzie Mierzejewski przybył jako przedstawiciel jednej z wy-

stawiających się w Wielkopolsce firm. Karol utrzymywał z nim stały listowny kontakt, o którym ze wzruszeniem były podwładny napisał po latach:

Dużo listów wymieniliśmy w powojennych latach. Leżą tu przede mną i opowiadają o jego życiu. Jakże różnym od tego, które było jego udziałem poprzez lata lotniczej młodości aż do końca wojny. Jego przysłowiowo żelazny organizm zawalił się dwadzieścia lat temu. Jestem rencistą, pisał. Warunki życia i bytu, wszystko uległo zmianie. Tylko człowiek pozostał ten sam: prostolinijny, lojalny, skromny, szczery. Utrzymywał żywy kontakt z licznymi przyjaciółmi w Polsce i rozproszonymi po całym świecie. Odwiedzali go, przyjeżdżając ze Stanów, z Kanady, z Anglii. Cieszył się tymi wizytami, radował sukcesem i szczęściem drugih. „Gdybym miał inny charakter, byłoby mi lepiej, a może i bardzo dobrze; ale mam tę wrażliwą naturę i z tym mi źle. Chciałbym wiedzieć każdego szczęśliwym, a to się nie da” (...) Mówił o Arctcie i jego książkach



Karol Pniak (pierwszy z prawej) na spotkaniu z młodzieżą szkolną.

¹²⁸ Ibidem.

„w których przesadnie nawet akcentuje się moje zasługi, co jest raczej dla mnie krępujące”¹²⁹.

Podobnie te czasy wspomina pani Grażyna, która dopiero wtedy mogła poznać kolegów swojego kochanego wuja:

Po tak zwanej gomulłowskiej „odwilży” zaczęły się czasy nieco swobodniejsze. Wujek mógł nawiązać kontakty ze swoimi kolegami za granicą. Wtedy to poznałam panów: pułkownika Aleksandra Gabszewicza z Anglii, Józefa Mierzejewskiego, Władysława Różyckiego, Bronisława Malinowskiego, który miał przezwisko „Arab”. Znakomicie dokonywał transakcji handlowych z Arabami. Dogadywał się z nimi tylko sobie znanymi sposobami. W serdecznej zażyłości z wujkiem zawsze pozostawali pan major Stanisław Bochniak oraz pan major Marian Cholewka – obydwaj mieszkali w Katowicach. Przyjechał też do Pieczysk Bohdan Arct z żoną Beryl i dwójką dzieci. Beryl Arctowa była kobietą niezwykłą. Piękna, niebieskooka. Bardzo dzielnie walczyła z przeciwnościami losu, nie poddawała się. Zatrzymali się u wujostwa w drodze do Zakopanego¹³⁰.

Wśród odwiedzających Karola Pniaka byli także Witold Retinger, Władysław Różycki, Jan Malinowski, Wacław Stański, Witold Łokuciewski, Tadeusz Nowierski.

21 stycznia 1964 roku zmarła na raka żona Karola Pniaka. Śmierć tę przeżył bardzo mocno: przechodził załamanie nerwowe, praktycznie już nie wrócił do dawnych sił. Podupadł na zdrowiu. Pozostał mu tylko syn, na którego przelał całą swoją miłość. Był dla niego nie tylko ojcem, ale też przyjacielem.

Moment śmierci Heleny Pniak równie mocno przeżyła pani Grażyna, dla której ciocia była jak mama:

Ciocia umarła w 1964 roku. Byłam przy jej śmierci, ja i doktor Witold Żuromski. Dobry lekarz i dobry człowiek. Często leczył za darmo, taki doktor Judym. Mieszkał z rodziną w Szczakowej. Miał czwórkę dzieci, przyjechał z poznańskiego. Wujek bardzo boleśnie przeżył śmierć żony, nie pogodził się z tą tragedią już nigdy. Został sam z piętnastoletnim synem, który potrzebował obu rodziców. I twardej ojcowskiej ręki. A wujek miał gołębie serce. Dobry, wyrozumiały. Od wujka Karola dostałam pierścionek cioci, złoty. Kamyk w pierścionku nazywał się turmalin. I jeszcze wujek przyniósł mi pudełeczko, takie małe etui i powiedział: „A to weź, ciocia na pewno by się ucieszyła”. Był w tym pudełeczku różaniec cioci Heleny, biały, takie ziarenka ryżu. Miałam ten różaniec długo¹³¹.

Od 1976 roku Karol Pniak zaczął coraz poważniej chorować, miał kłopoty z sercem, częściej przebywał w szpitalach. Mimo że całe życie nie czuł się bohaterem i ciężko było go namówić na opowieści z dawnych lat, pojawiały się osoby, które starały się wyciągnąć go do ludzi. Panie Grażyna wspominała:

Wujek Karol nie miał łatwego życia, razem z synem wychowywał swoje wnuczki. Wracał wspomnieniami do wojny, kiedy zapraszany był z prelekcjami do szkół. Dbał o to pan Tadeusz Dziekoński, oficer rezerwy. Walczył w wojnie światowej. Zakończył bojowy szlak w Berlinie, klasycznie, ale rozpoczął na Bałkanach w titowskiej party-

129 J. Mierzejewski, op.cit.

130 G. Paul-Materna, op. cit., s.12.

131 Ibidem.

zantce. To on o wielu sprawach decydował w jaworznickim oddziale Związku Bojowników o Wolność i Demokrację. Wspierał wujka jak mógł. A potem zabiegał o nadanie ulicy Karolowi Pniakowi¹³².

W 1980 roku stan zdrowia Karola Pniaka był zły. Do końca jednak zachował swój temperament, żartował, kazał sobie przynosić do szpitala papierosy i coś na wzmocnienie. Umarł na wylew w szpitalu wojskowym w Krakowie przy ul. Wrocławskiej, 17 października 1980 roku.

Pogrzeb odbył się w Jaworznie-Szczakowej. Tadeusz Nowierski, mimo złego stanu zdrowia, wprost ze szpitala przybył tam wynajętą w Warszawie taksówką. Karol Pniak został pochowany na cmentarzu w dzielnicy Pieczęska. Mierzejewski, który nie dotarł na pogrzeb, napisał:

Dwa razy żegnałem Karola. Raz, na wesole, gdy odchodził z dywizjonu. Balladą, o której dwadzieścia lat później napisał mi, że jest mu drogą pamiątką. (...) Drugie pożegnanie, w grudniu 1980 roku, gdy dowiedziałem się o śmierci Karola. Wziąłem samolot i w powietrzu dużo myślałem o nim, wspaniałym Myśliwcu, surowym dla siebie, a dla innych dobrym człowieku. W książce lotów, w rubryce „nature of flight” napisałem: Karol Pniak¹³³.

Grażyna Paul-Materna napisała wiele ciepłych słów o rodzinie Pniaków, która przez wiele lat była jej miejscem na ziemi. Z rozrzewnieniem wspomina tych ludzi do dziś:

Wujek Karol, to był człowiek pełen humoru, bardzo towarzyski. Bawił się ze mną i z moją siostrą. A ciocia miała takie ambicje, mówiła: „dziewczynki uczcie się angielskiego”. Wujek na jej prośbę podjął nawet próbę uczenia nas tego języka. Ale nam ani w głowie była nauka. Dał nam może cztery lekcje. I powiedział: „nie chcecie się uczyć, nie uczymy się.” Skończyła się cała sprawa. Ja na całe życie, z tej nauki zapamiętałam, jak po angielsku brzmi słowo małpa. Monkey. Chodziłyśmy z wujkiem na



Jedna z ostatnich fotografii Karola Pniaka wykonana w październiku 1980 r.

132 Ibidem.

133 J. Mierzejewski, op.cit.

spacery, szliśmy za kolej na Pieczyska. Na łąki. Wieczorem wujek pokazywał nam niebo „zobaczcie tu jest wielki wóz, a tu jest maty wóz, tu Mars, który różowiuteńko świeci”. Nie był to człowiek wybuchowy. Ciocia Helenka i wujek Karol, to była taka para małżeńska, która może być przykładem. Mimo ciężkiego życia, biedy, smutku, zagrożenia, nigdy między nimi nie dochodziło do ostrej wymiany zdań. Byli zgodną parą. Nie pamiętam żadnego brzydkiego słowa. Absolutnie. Jeden moment taki, który wydawał mi się straszną grozą wówczas. Ciocia do wujka mówiła: Karolu. A wujek jak zawsze Helusiu. Ciocia była kobietą dla mnie świętą, nie dość, że piękna, to dobra, z niezwykłym tembrem głosu, którą kochali absolutnie wszyscy¹³⁴.

9 maja 1998 roku w Jaworznie przy ulicy Mickiewicza, staraniem Stowarzyszenia Lotników Polski Południowej, została odsłonięta tablica ku czci majora pilota Karola Pniaka. Na uroczystości pojawił się także przyjaciel Karola, Stanisław Skalski.

Od kilku lat w Jaworznie odbywa się Festiwal Modelarski, w którym nagroda za najlepiej wykonany model samolotu, na którym latali lub walczyli Polacy nosi imię Karola Pniaka. W 2014 r. odbyła się jego piąta edycja.

Tych kilku słów o majorze Karolu Pniaku, wyjątkowym polskim pilocie, nie sposób zakończyć inaczej, niż słowami dywizjonowego poety:

*Lecz wezmę ja
Sznapsa lub dwa
Siądę gdzieś sobie w krzaku,
Wypiję raz
Na cały gaz!
Z żalu po starym PNIAKU¹³⁵.*

134 G. Paul-Materna, *op.cit.*, s.12.

135 *Poezja utylitarna, czyli Ballada nie-militarna o małym Grzybie, Pniaku chrobrym i Pawle Niemcu, Niemcu dobrym...*, ze zbiorów Karola Pniaka Juniora.

Grażyna Paul-Materna w swoim mieszkaniu w Myszkowie. Na honorowym miejscu wisi portret jej ukochanego wujostwa Heleny i Karola Pniaków.



Honorowa warta przy grobie Karola Pniaka na cmentarzu w Jaworznie – Szczakowej.



Bibliografia

Źródła archiwalne:

Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie,
National Archives w Kew,
Imperial War Museum w Londynie,
Instytut Pamięci Narodowej.

Materiały źródłowe w rękach prywatnych

Książka lotów Karola Pniaka, ze zbiorów Karola Pniaka Juniora.

Źródła drukowane

XV Sprawozdanie Dyrekcji Państwowego Gimnazjum im. Stanisława Staszica w Chrzanowie za rok szkolny 1927–28.

Projekt *Regulaminu wewnętrznego Szkoły Podchorążych Lotnictwa Grupa liniowa*, Dęblin 1939.

Rewia lotnictwa w Warszawie, „Nowiny codzienne”, Warszawa, z. 156 z 25 maja 1933 r.

Dziś na lotnisku, „Nowiny codzienne”, Warszawa, z. 156 z 25 maja 1933 r.

S. Pawlikowski, *U naszych sprzymierzeńców*, „Przegląd Lotniczy”, 1933, z. 12.

Wspomnienia

Poezja utylitarna, czyli Ballada nie-militarna o małym Grzybie, Pniaku chrobrym i Pawle Niemcu, Niemcu dobrym..., ze zbiorów Karola Pniaka Juniora.

Zapis audycji Polskiego Radia z okazji obchodów Rocznicy Lotnictwa Polskiego poświęconej mjr. Karolowi Pniakowi, opracowanie Rafał Guzik.

Życiorys Karola Pniaka, ze zbiorów Karola Pniaka Juniora.

W. Leny-Kisielewski, *Dwusetny lot bojowy dowódcy „Krakowiaków”*, ze zbiorów Karola Pniaka Juniora.

J. Mierzejewski, *Pniak*, „Skrzydła”, z. 128/614.

S. Skalski, *Czarne krzyże nad Polską*, Warszawa 1971.

J. Zając, *Dwie wojny: mój udział w wojnie o niepodległość i w obronie powietrznej Polski*, Londyn 1964.

Literatura

J. Celek, *Skrzydłata Szkoła*, Poznań 2000.

J.B. Cynk, *Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrzesniowym*, Gdańsk 2000.

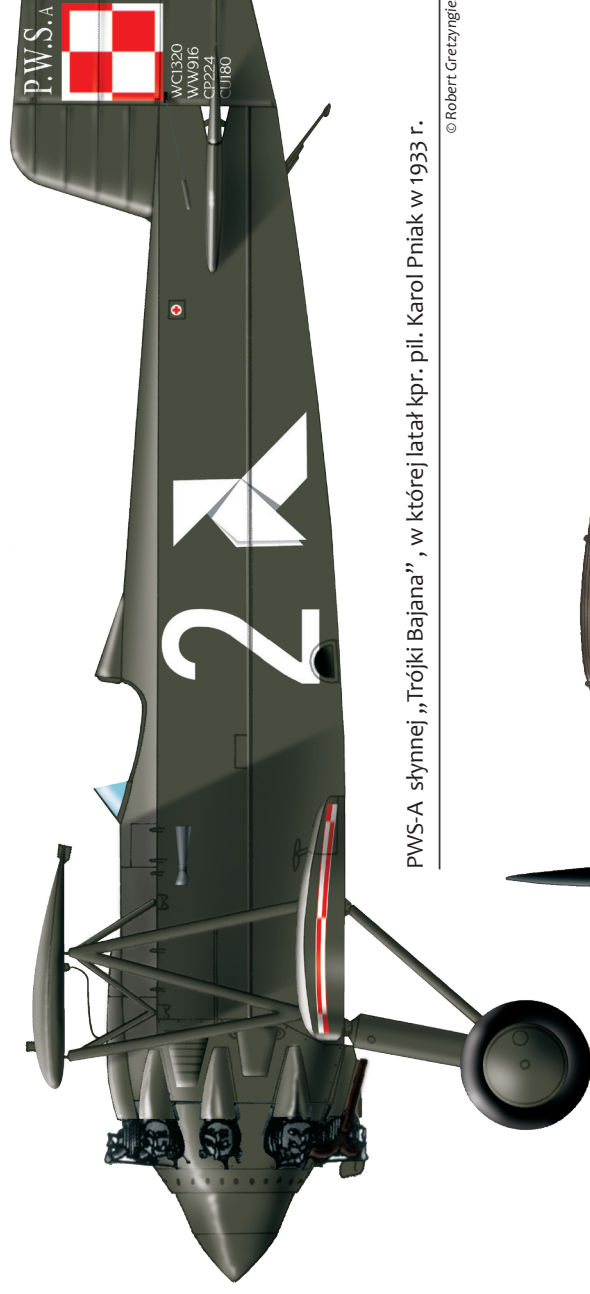
M. Emmerling, *Pomorski dywizjon myśliwski III/4 – najsukcesowniejszy dyon w kampanii wrzesniowej*, „Lotnictwo”, 2004, z. 9.

A. Glass, *Polskie konstrukcje lotnicze 1893–1939*, Warszawa 1977.

T.J. Kopański, *PZL P.7*, cz. 2, Gdańsk 2001.

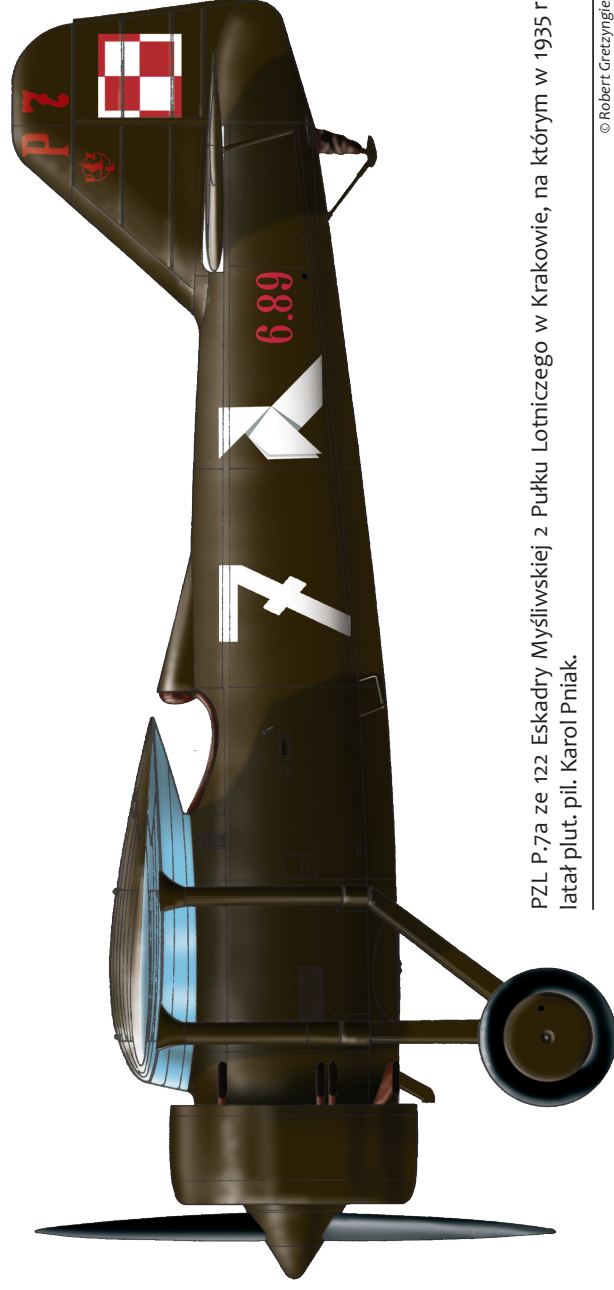
I. Materniak, *Podoficerowie lotnictwa II Rzeczypospolitej*, (w:) *80 lat lotnictwa polskiego – historia i współczesność*, t. I, Warszawa 1998.

- G. Paul-Materna, *Moje życie w Szczakowej*, „Tydzień w Jaworznie”, z. 8 (639).
- J. Pawlak, *Absolwenci Szkoły Orląt 1925–1939*, Warszawa 2002.
- J. Płoszajski, *Technicy lotnictwa polskiego na Zachodzie 1939–1946*, t. I, Londyn 1993.
- S. Proksa, *Historia przemysłu*, Jaworzno 2001.
- T.H. Rolski, *Uwaga, wszystkie samoloty!*, wyd. III, Warszawa 1974.
- G. Sojda, R. Guzik, *Karol Pniak*, „Lotnictwo z szachownicą”, z. 8.
- G. Sojda, G. Śliżewski, *Cyrk Skalskiego. Przyczynek do monografii*, Warszawa 2009.
- G. Sojda, G. Śliżewski, P. Hodyra, *Ci cholerni Polacy. Polskie Siły Powietrzne w Bitwie o Anglię*, Warszawa 2012.
- T. Zemuła, *Gorycz życia*, „Niedziela”, 1998, z. 18.
- Z. Żak, *Asy podniebnych szlaków*, „Co tydzień”, rok wydania nn.



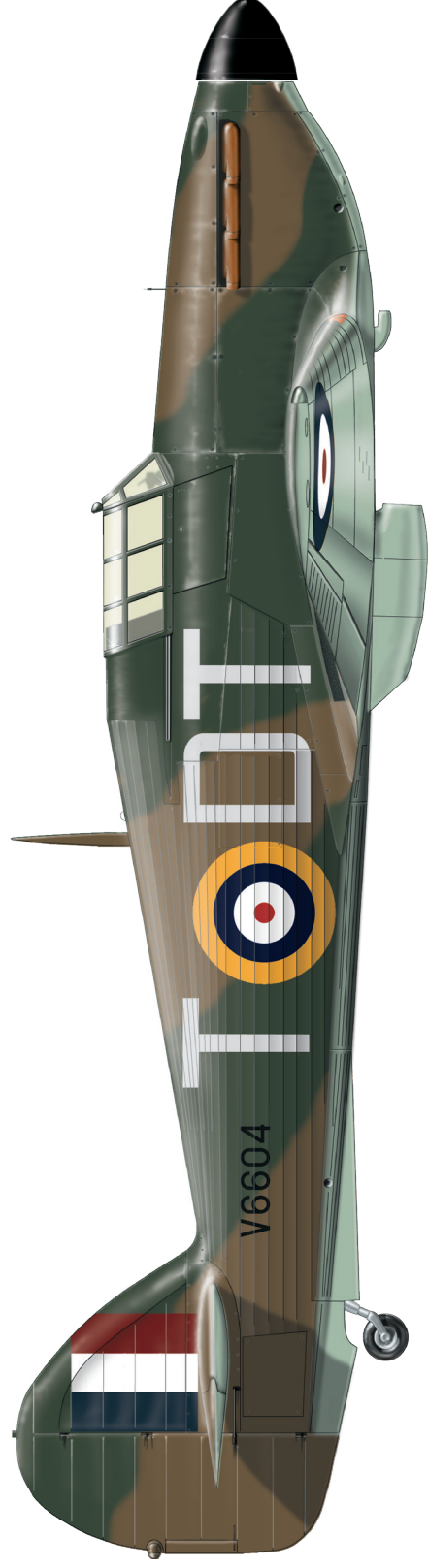
PWS-A słynnej „Trójki Bajana”, w której latał kpr. pil. Karol Pniak w 1933 r.

© Robert Gretzyngier



PZL P.7a ze 122 Eskadry Myśliwskiej 2 Pułku Lotniczego w Krakowie, na którym w 1935 r. latał plut. pil. Karol Pniak.

© Robert Gretzyngier



Hawker Hurricane I nr V6604 DT-T, na którym latał P/O Karol Pniak w 257 Dywizjonie RAF we wrześniu 1940 r.

© Robert Gretzyngier



Spitfire F.IX nr BS459 UZ-T, na którym F/Lt Karol Pniak latał w Dywizjonie 306 w 1942 r.

© Robert Grudzien



Spitfire F.IX nr EN267 ZX-5, na którym F/Lt Karol Pniak latał w Polskim Zespole Myśliwskim („Cyrku Skalskiego”) w 1943 r.

© Robert Grudzien

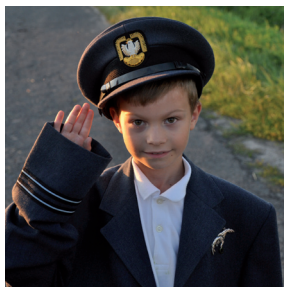


Spitfire XVI nr TD317 ZF-P, na którym S/Ldr Karol Pniak latał w Dywizjonie 308 w 1945 r.

© Robert Grudzien



FUNDACJA HISTORYCZNA LOTNICTWA POLSKIEGO



Pragniemy upowszechniać prawdziwą historię Polskich Skrzydeł, nie zważając na zmieniające się mody i koniunktury.

Pragniemy chronić przed zniszczeniem i zapomnieniem wszelkie pamiątki polskiego lotnictwa – zarówno te materialne, zbudowane z metalu, drewna i cegły, jak i te papierowe oraz te najbardziej ulotne – istniejące tylko w ludzkiej pamięci.

Ale nade wszystko zależy nam, aby historia polskiego lotnictwa znalazła należne jej miejsce w świadomości Polaków.

Zarząd i Rada FHLP

www.fhlp.org • kontakt@fhlp.org

ul. Korkowa 134 • 04-549 Warszawa • KRS 0000367234 • NIP 9522099166
nr rach. BNP PARIBAS 05 1600 1374 1843 0846 0000 0001 (PLN)



