TUTAJ ZACZĘŁA SIĘ
WOLNOŚĆ

Towarzystwo Przyjaciół Prokocimia
Kraków 2019

Tutaj zaczęła się wolność

Tutaj zaczęła się wolność

Wybrane zagadnienia z dziejów Prokocimia i Podgórza
w latach 1914–1919

Praca wydana w ramach obchodów
100-lecia odzyskania niepodległości

Towarzystwo Przyjaciół Prokocimia
Kraków 2019

Redaktor Naukowy
Tomasz Ściężor

Recenzenci
Grzegorz Chajko
Tomasz Graff
Jadwiga Hoff
Henryk Łukasik
Piotr Opaliński

BIBLIOTEKA KRAKÓW
FILIA
43

Redakcja techniczna i projekt okładki
Marek Kubala

Na okładce wykorzystano jako podkład:
Dzień wyzwolenia w Krakowie: Zajęcie koszar na Podgórzu przy ul. Kalwaryjskiej (Fot Pierzchalski), „Nowości Ilustrowane"; Rok XV., Kraków, 9 listopada 1918.; Nr. 44. [Jagiellońska Biblioteka Cyfrowa, http://jbc.bj.uj.edu.pl/dlibra/publication/115769/edition/108387].

Zdjęcia wykorzystane na okładce:
u góry – fotografia koszar artylerii przy ul. Kalwaryjskiej w Podgórzu, udostępniona przez Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, MHK-Fs18004/IX;
u dołu – pomnik upamiętniający wydarzenia z dnia 31 X 2018 r. na Placu Wolności, w miejscu koszar artylerii przy ulicy Kalwaryjskiej w Podgórzu, fot. Katarzyna Faber.

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej publikacji nie może być reprodukowana w żadnej formie ani żadną metodą bez pisemnej zgody wydawcy
Copyright © 2019 by Towarzystwo Przyjaciół Prokocimia

ISBN 978-83-920955-8-3

Wydawca
Towarzystwo Przyjaciół Prokocimia
im. Erazma i Anny Jerzmanowskich
ul. Górników 29, 30-808

Kraków, 2019

Spis treści

Słowo wstępne 7

Tomasz Ścieżor
Fortyfikacje Prokocimia i ich udział w walkach I wojny światowej 11

Mateusz Drożdż
Cesarskie krzyże i carskie kokardy nad Krakowem. Najważniejsze wydarzenia z działań lotniczych w rejonie Krakowa od jesieni 1914 r. po wiosnę 1915 r. 45

Tomasz Skrzyński
Wojskowe znaczenie portów: grzegórzeckiego, w rejonie zakola Wisły pod Wawelem i płaszowskiego w latach 1918–1919 63

Tomasz Ścieżor
Wolność zaczęła się w Prokocimiu. Udział mieszkańców Prokocimia w wyzwoleniu Krakowa w 1918 r. 77

Aleksander Głogowski
Tworzenie się struktur policyjnych państwa polskiego na Ziemi Krakowskiej 99

Bibliografia 111

Noty o autorach 119

Słowo wstępne

W 1918 r., po ponad stu latach niewoli, Polska ponownie zaistniała na mapach świata, jako niepodległe państwo. O ile sam ten fakt jest znany chyba każdemu Polakowi, o tyle przebieg związanych z nim wydarzeń jest znany prawie wyłącznie historykom, i to jedynie zainteresowanym tematyką tego okresu. Powszechnie sądzi się, że odzyskanie niepodległości nastąpiło poprzez pojedynczy akt, który nastąpił 11 listopada 1918 r. W rzeczywistości dzień ten, jako święto niepodległości, został ustalony dopiero w 1937 r. z powodów politycznych oraz w powiązaniu z datą rozejmu w Compiègne, kończącego pierwszą wojnę światową.

Odzyskiwanie niepodległości przez Polskę było tak naprawdę procesem, przebiegającym stopniowo w różnych częściach podzielonego kraju, niekiedy znacznie poprzedzającym powszechnie uznawaną datę 11 listopada 1918 r.

Początki procesu odzyskiwania niepodległości wiążą się z końcowymi działaniami pierwszej wojny światowej, gdy mocarstwa zaborcze w różny sposób starały się przychylnie nastawić do siebie naród polski. Już 5 listopada 1916 r. władze niemieckie i austriackie wydały tzw. „Akt 5 listopada", gwarantujący powstanie marionetkowego Królestwa Polskiego pod swoim protektoratem. 14 stycznia 1917 r. swoją działalność rozpoczęła Tymczasowa Rada Stanu, co oznaczało formalne zaistnienie wyżej wspomnianego tworu państwowego, natomiast 12 września tego roku obowiązki głowy państwa przejęła Rada Regencyjna. Rada ta, 7 października 1918 r., ogłosiła niepodległość Polski, 12 października przejmując zwierzchność nad wojskiem.

Wyżej opisane działania miały jednak charakter odgórny, narzucony przez Niemcy i Austro-Węgry. Po raz pierwszy posłuszeństwo zaborcom wypowiedziano 13 października 1918 r. w Zakopanem, gdzie pod przywództwem pisarza Stefana Żeromskiego utworzono niepodległą Rzeczpospolitą Zakopiańską. W przedstawionej rezolucji stwierdzono, że „Wobec przyjęcia zasad pokojowych prezydenta Stanów Zjednoczonych Wilsona przez państwa rozbiorowe, uważamy się odtąd za obywateli wolnej, niepodległej i zjednoczonej Polski. Tej Polsce winniśmy wierność

i posłuszeństwo, mienie i krew naszą, nie uznajemy żadnych więzów, tym najświętszym obowiązkom przeciwnych". W kilka dni później, 19 października, została powołana Rada Narodowa Śląska Cieszyńskiego. Zadaniem Rady było przejęcie władzy w Księstwie Cieszyńskim po rozpadzie Austro-Węgier i włączenie Śląska Cieszyńskiego w granice tworzącego się państwa polskiego. Była ona pierwszym formalnym rządem na ziemiach polskich w procesie odradzania się Rzeczypospolitej. 28 października posłowie polscy do parlamentu austriackiego powołali Polską Komisję Likwidacyjną dla Galicji i Śląska Cieszyńskiego, która przejąć miała władzę nad Galicją, natomiast 30 października wspomniana powyżej Rada Narodowa proklamowała przynależność państwową Śląska Cieszyńskiego do Polski.

Wieczorem tego samego dnia grupa spiskowców, zorganizowanych przez por. Antoniego Stawarza, dokonała rozbrojenia posterunku żandarmerii austriackiej w podkrakowskim Prokocimiu, co było pierwszą akcją zbrojną prowadzącą do niepodległości Polski w ramach działań wyzwoleńczych 1918 r. Nazajutrz, 31 października, dokonano rozbrojenia koszar w Podgórzu, jak również przejęto władzę cywilną i wojskową nad Krakowem. Rozpoczęło się rozbrajanie garnizonów m.in. w Tarnowie, Cieszynie i Zakopanem.

W kolejnych dniach rozbrajano garnizony w innych miejscowościach, a w nocy z 6 na 7 listopada w Lublinie powstał rząd Ignacego Daszyńskiego. 10 listopada do Warszawy przybył Józef Piłsudski, zwolniony z więzienia w Magdeburgu, który nazajutrz, 11 listopada, przejął zwierzchnią władzę nad wojskiem od Rady Regencyjnej. 12 listopada Rada Regencyjna powierzyła Józefowi Piłsudskiemu misję utworzenia Rządu Narodowego, a 14 listopada rozwiązała się, przekazując mu pełnię władzy. Józef Piłsudski 16 listopada podpisał depeszę notyfikującą powstanie niepodległego Państwa Polskiego. Oczywiście, nie był to koniec procesu tworzenia nowego państwa – niebawem wybuchło powstanie wielkopolskie, rozpoczęły się walki z Ukraińcami o Galicję Wschodnią oraz walki o Wileńszczyznę. Niemniej jednak, przełom października i listopada 1918 r. należy uznać za datę odrodzenia Rzeczypospolitej Polskiej.

Przedmiotem prezentowanej monografii jest krakowskie Podgórze, ze szczególnym uwzględnieniem Prokocimia, początkowo przestawione jako obszar przebiegu jednego z najważniejszych frontów pierwszej wojny światowej, później jako miejsce, gdzie zaistniały ruchy wyzwoleńcze prowadzące do niepodległości. Opisano historię fortyfikacji na tym terenie i ich udział w działaniach wojennych 1914–1918. Zaprezentowano mało znane zagadnienia dotyczące udziału lotnictwa i wiślanej floty wojennej w tych działaniach. Głównie na podstawie pamiętników por. Antoniego Stawarza przedstawiono przebieg wydarzeń prowadzących do oswobodzenia Podgórza i Krakowa pod koniec października 1918 r. Pokazano również, jak na

bazie austriackich służb policyjnych tworzyły się analogiczne służby niepodległego państwa polskiego.

Prezentowana pozycja jest, w pewnym sensie, kontynuacją wydanej w 2018 r. monografii *Prokocim dawniej i dziś*, która spotkała się z dużym zainteresowaniem czytelników. Mam nadzieję, że również obecna książka, prezentująca często mało znane lub wręcz nieznane aspekty historii lokalnej, spotka się z przychylnym przyjęciem.

Redaktor naukowy
Tomasz Ścieżor

Tomasz Ścieżor

Fortyfikacje Prokocimia i ich udział w walkach I wojny światowej

Wstęp

Prokocim, pierwotnie założona zapewne w XIV w. wieś podkrakowska, współcześnie kojarzy się przede wszystkim ze znajdującym się na jego terenie Uniwersyteckim Szpitalem Dziecięcym, opodal którego znajduje się spory kampus Collegium Medicum UJ. Niewielu jednak spośród osób odwiedzających to miejsce zwraca uwagę na zarośnięty zagajnik, położony między wymienionymi obiektami. Zagajnik ten kryje mocno zaniedbany fort artyleryjski 50 „Prokocim", jeden z zabytków Twierdzy Kraków.

W minionym roku obchodzono stulecie zakończenia pierwszej wojny światowej, w czasie której fort ten odegrał niepoślednią rolę, stanowiąc jeden z węzłowych punktów fortyfikacyjnych, broniących Kraków przed inwazją wojsk rosyjskich w zimie 1914 r. Zważywszy na fakt, że celem działań Rosjan było zajęcie Czech, a później Wiednia, można stwierdzić, że ten zapomniany nieco obiekt wpłynął na kształt współczesnej Europy.

W niniejszej pracy przedstawiono genezę fortyfikacji na obszarze obecnej dzielnicy XIII „Podgórze" oraz ich rozwój w wiekach XIX i XX. Przedstawiono historię powstania i budowę fortu „Prokocim", jak również pozostałych, zwykle nie zachowanych elementów fortyfikacyjnych, znajdujących się na omawianym terenie. Opisano ich udział w Bitwie o Kraków w 1914 r. Z oczywistych przyczyn pominięto tutaj ogólny opis działań na frontach I wojny światowej, posiadających bogatą literaturę, skupiając się jedynie na tym właśnie epizodzie.

Na koniec przedstawiono obecny stan fortu, niestety daleko odbiegający od standardów opieki nad zabytkami.

Początki nowożytnych fortyfikacji Podgórza

Położenie Krakowa na przedpolu Karpat, w zwężającej się w tym miejscu dolinie Wisły sprawiło, że osadnictwo w opisywanym rejonie datuje się już od pradziejów. Właśnie z tym położeniem, jak również z występującymi często wychodniami skał wapiennych, związane jest powstanie niegdyś umocnień Wawelu czy Tyńca. Pierwsze znane fortyfikacje znajdujące się na prawym brzegu Wisły, w pobliżu obszaru będącego przedmiotem niniejszej pracy, powstały dopiero w okresie Konfederacji Barskiej (1768-1772)[1]. W dniu 17 kwietnia 1771 r. oddział konfederatów pod dowództwem Józefa Miączyńskiego „zajął i ufortyfikował redutę na Krzemionkach"[2]. Położenie tej fortyfikacji jest sporne[3], zwłaszcza że nazwą Krzemionki określano wtedy nie tylko obecne Krzemionki Podgórskie, lecz również inne wzgórza o podłożu wapiennym, znajdujące się na opisywanym obszarze. Możliwe, że chodzi tu o redutę wzniesioną na szczycie Czajnej Góry[4], zaznaczoną na józefińskiej wojskowej mapie topograficznej (tzw. mapie Miega), wykonanej w latach 1779-1783. Reduta ta znajdowała się na granicy Piasków Wielkich i Woli Duchackiej, w pobliżu źródliskowych obszarów potoku Drwinka, ok. 1,5 km na zachód od granic Prokocimia[5] (il. 1).

Podczas insurekcji kościuszkowskiej, w 1794 r., ziemne fortyfikacje kleszczowe wykonano jedynie na lewym (krakowskim) brzegu Wisły i nie objęły one Podgórza.

Zajęcie Podgórza przez Austrię, w efekcie pierwszego rozbioru Polski, spowodowało wzniesienie w 1790 r. wokół kamieniołomu w centralnej części Krzemionek fortyfikacji kleszczowo-bastionowej, tworzącej szaniec „Krzemionki"[6]. Powstały szaniec miał formę nieregularnego czworokąta, którego północno-zachodni front miał formę czterech kleszczy ze stanowiskami dla artylerii oraz półbastionu. Obsada szańca liczyła 400 żołnierzy, a jego główną funkcją było blokowanie pobliskich

[1] Wcześniej jeszcze, w 1656 r., na granicy Prokocimia i Bieżanowa, na tzw. Błoniu, znajdował się obóz wojsk marszałka Lubomirskiego, a w 1657 r. wojsk austriacko-polskich, odbijających Kraków z rąk szwedzkich. Po obozie tym (obozach?) zachowały się widoczne jeszcze w poł. XVIII w. wały ziemne, nazywane Obozem Szwedzkim. T. Ściężor, *Historyczny Prokocim. Monografia wsi podkrakowskiej XIV-XX w*, Kraków 2008, s. 22-23.

[2] W. Konopczyński, *Konfederacja barska. Przebieg, tajemne cele i jawne skutki*, t. 2., Poznań 2017, s. 57.

[3] Niekiedy twierdzi się, że pozostałością tych fortyfikacji jest wykuta w skale fosa w pobliżu fortu „Benedykt" (J. Bogdanowski, *Warownie i zieleń Twierdzy Kraków*, Kraków 1979, s. 61, s. 76). Można się jednak zastanawiać, czy w ciągu trzech miesięcy (gen. Prozorowski zajął Krzemionki 26 lipca. W. Konopczyński, *Konfederacja barska...*, t. 1, s. 105) wykonanie tak poważnych prac terenowych było możliwe.

[4] Może właśnie od istniejącej na wzniesieniu reduty pochodzi odnotowana w XIX w. jego nazwa?

[5] Za zwrócenie mi na to uwagi dziękuję P. Opalińskiemu.

[6] Częściowo zachowane do dzisiaj na obszarze Parku im. Bednarskiego w Podgórzu. J. Janczykowski, *Fortyfikacje Podgórza* [w:] *Podgórze w dziejach wielkiego Krakowa*, Kraków 2000, s. 79-81.

Il. 1. Domniemana reduta konfederatów barskich (wskazana strzałką) na józefińskiej wojskowej mapie topograficznej z lat z lat 1779-1783 (tzw. mapa Miega), *Josephinische Landesaufnahme*, http://mapire.eu/de/map/firstsurvey/, [dostęp 5.03.2019].

przepraw przez Wisłę[7]. Od południowego wschodu szaniec był ubezpieczony przez wysunięty ziemny bastion artyleryjski o zaostrzonym czole, kontrolujący drogi wiodące z Krakowa na południe i południowy wschód, jednocześnie osłaniając główną bramę „Krzemionek"[8]. Był on jednocześnie najbardziej wysuniętym w kierunku Prokocimia punktem fortyfikacji Podgórza, jednak przy odległości wynoszącej prawie 3 km i zasięgiem ówczesnych dział, nie wywierał on raczej na opisywany obszar jakiegokolwiek wpływu.

W lecie tego samego 1790 roku austriacki inżynier wojskowy, kapitan Czerwinka, opracował plan obozów wojskowych w Łagiewnikach i Prokocimiu dla 15 batalionów piechoty i 15 szwadronów kawalerii[9]. Obozy te wykorzystywały przeszkody naturalne, takie jak wzniesienia i potoki, w przypadku Prokocimia był to potok Drwinka na odcinku przy obecnej ul. Wielickiej[10]. W razie zagrożenia ze strony sprzymierzonych wojsk polsko-pruskich, oddziały mogły szybko przemieścić się

[7] H. Łukasik, *Kraków obronny. Fortyfikacje – oblężenia – bitwy*, Kraków 2015, s. 180-181.

[8] P. Opaliński, *Austriackie fortyfikacje Podgórza w latach 1790-1859* [w:] *Miasto pod kopcem Kraka*, red. E. Firlet, Kraków 2016, s. 204.

[9] H. Łukasik, op. cit., s. 181.

[10] Obóz rozciągał się wzdłuż Drwinki, po obu stronach gościńca „lwowskiego", czyli dzisiejszej ulicy Wielickiej (informacja uzyskana od P. Opalińskiego).

gościńcem lwowskim w rejon przeprawy mostowej w Podgórzu. Szaniec „Krzemionki" miał jedynie powstrzymać pierwszy impet natarcia z polskiego brzegu. W zasięgu jego dział był jedyny w tym rejonie stały most na Wiśle, łączący Kazimierz z Podgórzem[11].

Wał akcyzowy, usypany wokół Krakowa w 1810 r., w okresie Księstwa Warszawskiego, nie obejmował Podgórza. Nie sięgały tu również obwarowania ziemne powstałej po Kongresie Wiedeńskim w 1815 r. Rzeczpospolitej Krakowskiej, gdyż tereny położone na południe od Wisły były częścią Cesarstwa Austriackiego, jednego z „opiekunów" Rzeczypospolitej Krakowskiej. Sytuacja zmieniła się w 1846 r., gdy po powstaniu krakowskim również i Rzeczpospolita Krakowska została zaanektowana przez Austrię. W ten sposób Kraków, nie będąc stolicą Galicji, stał się jednak największym miastem monarchii położonym w pobliżu wspólnej granicy Rosji, Prus i Austrii, a sama Galicja zaczęła być traktowana jako obszar manewrowy dla armii polowych[12]. Stało się oczywiste, że należy stworzyć centra dowodzenia i aprowizacji tych armii, tzw. obozy warowne – w sposób naturalny centrami tymi stały się Kraków i Przemyśl. W okresie tym powstały pierwsze koncepcje ufortyfikowania Krakowa i Podgórza. Od 1849 r. rozpoczął się proces wykupu gruntów pod przyszłe inwestycje militarne, w tym samym roku rozpoczęto prace ziemne przy kopcu Kraka. Od 1850 r. ruszają prace w kilku miejscach obozu warownego, najważniejszych z punktu widzenia strategicznego. W 1850 r. Centralna Komisja Fortyfikacyjna tak uzasadniła znaczenie Krakowa: „Kraków nad Wisłą, w zachodniej części Galicji, stanowi najlepszy punkt na obóz warowny. Zamyka linię operacyjną z Warszawy, flankuje drogę przez Tarnów idącą, kryje przejścia przez dolinę Hornadu i Wagu oraz najkrótszą linię operacyjną na Wiedeń. Wymaga umocnień na obu brzegach Wisły i jest w Galicji pierwszym punktem ataku" [13].

Obóz warowny Kraków, blokując drogę na Bramę Morawską, osłaniał niezwykle istotne strategicznie dla monarchii austriackiej (później austro-węgierskiej) kopalnie Ostrawsko-Karwińskiego Zagłębia Węglowego przed ewentualną ofensywą rosyjską. Począwszy od 1856 r., gdy poprowadzono ku wschodowi linię kolejową Kolei Wschodniej, od 1858 r. Kolei Galicyjskiej im. Karola Ludwika, w 1861 r. doprowadzoną do Lwowa[14], Kraków stał się również ważnym węzłem kolejowym, niezbędnym do utrzymania przez Austriaków całej Galicji. Był również jedynym przyczółkiem na północnym brzegu Wisły, dla rozpoczęcia ewentualnych działań zaczepnych przeciw wojskom rosyjskim w Królestwie Polskim.

Od 1848 r. rozpoczęto intensywnie opracowywać plan ufortyfikowania Krakowa, lokalizacja umocnień w dużej mierze nawiązywała do wcześniejszych koncepcji

[11] Informacja uzyskana od P. Opalińskiego.

[12] J. Bogdanowski, op.cit., s. 82.

[13] Ibidem.

[14] T. Ściężor, op.cit., s. 37.

z końca XVIII w.[15]. Dekretem z dnia 12 kwietnia 1850 r. cesarz Franciszek Józef I wydał decyzję o budowie tego II obozu warownego w Krakowie jako twierdzy □ podwójnego przyczółka mostowego[16]. Jej centrum, czyli śródszaniec, stanowiło wzgórze wawelskie, natomiast wokół miasta utworzono pierścień okopów i wałów. Na czterech głównych kierunkach podejścia do twierdzy zbudowano potężne, murowane forty: „Lunetę Warszawską"[17], „Lunetę Grzegórzecką"[18], „Krakus"[19] i „Kościuszko"[20]. W latach 1853-1857[21] umocniono kierunek podgórski, poprzez zbudowanie dwóch baszt artyleryjskich na Krzemionkach Podgórskich: „św. Benedykt"[22] i „Krzemionki"[23]. Oznaczało to zbliżenie się frontu południowego podgórskich fortyfikacji do Prokocimia, w przypadku fortu „Krakus" na odległość 2 km, przez co wieś ta znalazła się na granicy zasięgu ówczesnej artylerii fortecznej.

W związku z zaostrzeniem się sytuacji międzynarodowej w połowie XIX w., czego przejawem była m.in. wojna krymska, postanowiono rozbudować obóz warowny Krakowa[24]. Uczyniono to w latach 1854-1855 poprzez odsunięcie nowej linii obrony na przedpole istniejącej linii okopów, do odległości 2-3 km (zasięg dział). Pomiędzy budowanymi od 1850 r. wysuniętymi fortami stałymi, średnio co około 700 m, wzniesiono 25 sześciobocznych szańców ziemnych typu FS (niem. *Feld Schanze* – szaniec polowy). Obronę wzmocniono 5 bateriami artyleryjskimi. Po podgórskiej stronie Wisły zbudowano dziesięć szańców i trzy baterie[25]. Kierunku „wiedeńskiego" strzegły szańce FS 23 i FS 24[26], natomiast kierunku „lwowskiego", wiodącego dalej przez Prokocim, szańce: FS 20[27], FS 21[28] i FS 22[29] (il. 2). Obszar staro-

15 Plany autorstwa generała Johanna Chasteler de Courcelles z 1798 r. P. Opaliński, op.cit., s. 208.

16 J. Bogdanowski, op.cit., s. 85.

17 Zachowany przy obecnej ul. Kamiennej.

18 Zachowane jedynie relikty na obszarze Parku Grzegórzeckiego.

19 Budowany w latach 1849–1857. Nie zachowany. W terenie widoczny jedynie zarys zburzonych koszar oraz ślady fos wokół Kopca Krakusa.

20 W dużej części zachowany przy al. Waszyngtona.

21 P. Opaliński, op.cit., s. 220-224

22 Zachowana na wzgórzu Lasoty, przy kościółku św. Benedykta.

23 Nie zachowana. Na jej miejscu stoi obecnie ośrodek TV Kraków na Krzemionkach.

24 J. Bogdanowski, op.cit., s. 93-102.

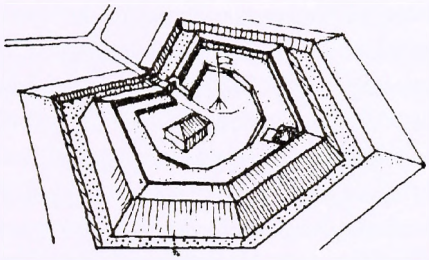
25 P. Opaliński, op.cit., s. 224.

26 Nie zachowane, znajdowały się między ul. Wadowicką a stacją kolejową Kraków-Bonarka.

27 Nie zachowany, został zniwelowany w latach 80. XIX w. podczas rozbudowy torowisk przy stacji kolejowej w Płaszowie. P. Opaliński, op.cit., s. 224.

28 Zachowane relikty na terenie dawnego obozu koncentracyjnego „Płaszów". Dawną lokalizację szańca przypominają resztki wałów oraz, stojący w jego obrębie, krzyż upamiętniający ludobójstwo.

29 Częściowo zachowany, stanowi podstawę Pomnika Ofiar Faszyzmu przy ul. Kamieńskiego, na terenie dawnego obozu koncentracyjnego „Płaszów". Połączony był wałem z FS 21, częściowo zachowanym, osłaniając razem z nim zespół prochowni. P. Opaliński, op.cit., s. 224.



Il. 2. Standardowy austriacki szaniec polowy typu FS (*Feld Schanze*) z lat 50. XIX w. (wg J. Bogdanowski, *Warownie i zieleń...*, s. 98).

rzeczy wiślanych w Płaszowie strzeżony był z kolei przez szańce FS 18[30] i FS 19[31]. Wieś Prokocim, znajdująca się w odległości zaledwie nieco powyżej 1 km na południowy-wschód od wymienionej linii obrony (czyli w zasięgu ówczesnych dział), stała się po raz pierwszy w swoich dziejach przedpolem fortyfikacji Twierdzy Kraków. W dniu 26 maja 1856 r., po zakończeniu tego etapu robót fortyfikacyjnych, Kraków ogłoszony został twierdzą[32].

W tym samym okresie powstał również projekt nowych, bastionowych obwarowań twierdzy o narysie wielobocznym. W narożnikach ciągłych obwarowań lewobrzeżnego rdzenia (Noyau) w latach 1857-1865 zbudowano bastiony w typie fortów[33]. Prawobrzeżny rdzeń miał w przyszłości włączyć w swój obwód wspomniane już forty wieżowe „św. Benedykt" (nr 31) i „Krzemionki" (nr 32). W latach 1887-1888 połączono te dwa forty wykutymi w skale bastionami[34]. Powstałą w ten sposób ciągłą linię górskich umocnień oparto od wschodu o nasyp kolejowy linii Karola Ludwika[35], natomiast od zachodu o wał kolei cyrkumwalacyjnej[36]. Do zamkniętego w obwałowaniach Podgórza wiodły od południa trzy bramy i dwie furty[37]. W 1893 roku powstała czwarta brama w nowej linii poszerzonego od zachodu rdzenia, pomiędzy Ludwinowem i Dębnikami.

30 Nie zachowany, znajdował się przy skrzyżowaniu ul. Płaszowskiej z ul. Saską.

31 Nie zachowany, znajdował się przy ul. Goszczyńskiego.

32 H. Łukasik, A. Turowicz, *Twierdza Kraków – znana i nieznana*, cz. I. Kraków 2001, s. 12; *Małopolska. Szlak frontu wschodniego I wojny światowej*, Kraków 2014, s. 26; H. Łukasik, op.cit., s. 228.

33 J. Bogdanowski, op.cit., s. 121-126. Zachowany do dzisiaj jest bastion III „Kleparz", natomiast na Rondzie Mogilskim można zobaczyć zakonserwowane relikty bastionu V „Lubicz".

34 Był to półbastion VIII (przy forcie św. Benedykta, częściowo zachowany) oraz bastiony IX (między stadionem Korony i ul. Parkową, zachowany reliktowo) i X (zniesiony podczas budowy budynków Telewizji Kraków; zachowana część wałów).

35 Gdzie, w rejonie skrzyżowania ul. Dąbrowskiego i ul. Hetmańskiej, znajdował się półbastion VII (nie zachowany).

36 Była to ośmiokilometrowa linia kolei obwodowej w miejscu dzisiejszych Alei Trzech Wieszczów, przekraczająca Wisłę w miejscu dzisiejszego Mostu Dębnickiego. Łączyła Łobzów z Płaszowem i Bonarką. Linię otwarto 18 stycznia 1888 r., zlikwidowano 1 stycznia 1911 r. *Encyklopedia Krakowa*, Warszawa-Kraków, 2000, s. 424.

37 W tym brama XIII „Wielicka" w pobliżu półbastionu VII. Była ona dodatkowo broniona obronną wartownią. *Twierdza Kraków. Kaponiera*, http://kaponiera.pl [dostęp 5.02.2019]; P. Opaliński, op.cit., s. 236.

Początki fortyfikacji Prokocimia

Pojawienie się w artylerii nowinek technicznych w postaci luf gwintowanych, zwiększających zasięg dział czy prochu bezdymnego, jak również przebieg wojen secesyjnej, austriacko-pruskiej i francusko-pruskiej wymusiły zmiany zarówno w systemie fortyfikowania, jak też w architekturze fortyfikacyjnej.

Efektem zwiększenia zasięgu dział było zaplanowanie, w latach 1876-1878 przez Prezesa Wojskowego Komitetu Technicznego Austro-Węgier, gen. Daniela von Salis Soglio[38], trzeciego pierścienia fortyfikacji Krakowa, odległego o 3-5 km od pierścienia szańców FS i fortów z nim związanych, czyli 6-9 km od centrum Krakowa[39]. Z kolei wzajemna odległość nowych, nie połączonych już wałem, punktów oporu w tym pierścieniu, czyli tzw. fortów głównych, została ustalona na średnio 3,5 km, co wynikało z zasięgu celnego ognia ówczesnych dział. W ten sposób sieć fortów miała pokrywać ogniem cały obszar ich międzypola. Dawny obóz warowny przekształcił się w ten sposób w twierdzę pierścieniową. Forty budowano zwykle na grzbietach wzgórz otaczających miasto, co doskonale poprawiało ich skuteczność i zwiększało pole ostrzału. W efekcie swoim ogniem pokrywały nawet kilkunastokilometrowe przestrzenie.

Prace wykonano w dwóch etapach[40]. Powstała w latach 1878-1879 sieć obejmowała samodzielne baterie artylerii i półstałe szańce ziemno-drewniane o charakterze fortów artyleryjskich. W 1878 r. zbudowano, właśnie w formie półstałej ziemno-drewnianej, co drugi fort z planowanych, w tym forty 50 „Prokocim" i 52 „Borek"[41], w związku z czym odległość między nimi wynosiła aż 7 km. W ramach drugiej serii prac, w latach 1881-1886, obszar między istniejącymi fortami uzupełniano, w interesującym nas przypadku fortem 51 „Rajsko", od razu zbudowanym w formie murowanej, jednocześnie przekształcając dawne forty ziemne na forty murowane. W latach 1887-1888 system obrony uzupełniono o szańce piechoty i baterie artyleryjskie. W 1888 r. wprowadzono nową organizację obrony, nałożoną na dotychczasową strukturę. Całość założenia obronnego twierdzy podzielono na osiem obsza-

[38] Gen. Salis-Soglio miał decydujący wpływ na kształtowanie nowej koncepcji ufortyfikowania Krakowa oraz Przemyśla. W późniejszych latach awansował na generalnego inspektora inżynierii. Należy również wspomnieć o czterech inżynierach wojskowych, którzy w tym czasie mieli znaczący wkład w powstanie opisywanych umocnień. Pierwszy to szef inżynierii lwowskiej, gen. Anton Werner, dyrektor budowy fortyfikacji w Galicji w latach 1880-1883, który opiniował i zatwierdzał do realizacji wszystkie projekty mające powstać na terenie Galicji. Kolejni dyrektorzy Krakowskiej Inżynierii Wojskowej wykonywali na miejscu szczegółowe plany budowlane i odpowiadali za ich realizację. W latach 1877-1886 byli to pułkownicy: Friedrich Fössl, Paul Kirschner i Gustav von Geldern-Egmond zu Arcen (informacja uzyskana od P. Opalińskiego).

[39] J. Bogdanowski, op.cit., s. 170-171. Najbliżej zabudowy miejskiej, w odległości zaledwie 5 km od centrum Podgórza, zlokalizowany został opisany poniżej fort 50 „Prokocim".

[40] Ibidem, s. 171.

rów warownych. Forty 50 „Prokocim" i 51 „Rajsko" weszły w obręb VII obszaru warownego[42].

Zakładano, że najbardziej zagrożone będą kierunki północne i północno-wschodnie, skierowane w stronę granicy z Rosją, natomiast kierunki południowe zostały słabiej ufortyfikowane. Forty w tej drugiej grupie miały przede wszystkim za zadanie blokowanie głównych traktów potencjalnego przemieszczania się wojsk. Fort główny 50 „Prokocim", zbudowany na skraju pagórków Podgórza i łęgów wiślanych, pilnował traktu lwowskiego[43], fort 51 „Rajsko" strzegł doliny Wilgi, natomiast fort główny 52 „Borek", wraz z uzupełniającym go szańcem 53 „Bodzów", pilnował traktu skawińskiego oraz doliny Wisły[44]. Między fortem 50 „Prokocim" a, położonym po drugiej stronie Wisły, fortem 49½ „Kopiec Wandy", na odcinku aż 7,5 km nie powstały żadne umocnienia, co należy wiązać z istniejącymi tu rozlewiskami rzeki, uniemożliwiającymi działania wojskowe z przyczyn przyrodniczych. Dopiero w 1899 r. na południowym brzegu Wisły, na obszarze Płaszowa-Lasu, zbudowano mały fort pośredni międzypolowy 50a „Lasówka", broniący samej Wisły, lecz przede wszystkim pobliskiej przeprawy przez rzekę[45].

Rozbudowę twierdzy pierścieniowej kontynuowano w latach 90. XIX w. W latach 1892-1899 powstały kolejne forty główne i pośrednie, w tym forty pancerne obrony bliskiej. Wspomniany fort 50a „Lasówka", razem z grupą fortów 50½ „Kosocice Ost" („Barycz") i 50½ „Kosocice West"[46], wspierały ogniem artylerii fort 50 „Prokocim". W pierwszej dekadzie XX w. powstały nowe baterie stałe, zmodernizowano kilka fortów artyleryjskich, jak również wzniesiono nowy fort typu rozproszonego, „Bielany". W tej formie Twierdza Kraków przetrwała do okresu pierwszej wojny światowej (il. 3).

Fort artyleryjski 50 „Prokocim"

Pierwotny, zbudowany w latach 1878-1879 drewniano ziemny fort 50 „Prokocim" miał formę dwóch baterii artyleryjskich, połączonych prostym odcinkiem

---

41 Forty ponumerowano, uwzględniając również obiekty wcześniejsze, i tak fort „Kościuszko" otrzymał nr 2, fort „Luneta Grzegórzecka" – nr 17, a fort „Benedykt" – nr 31.

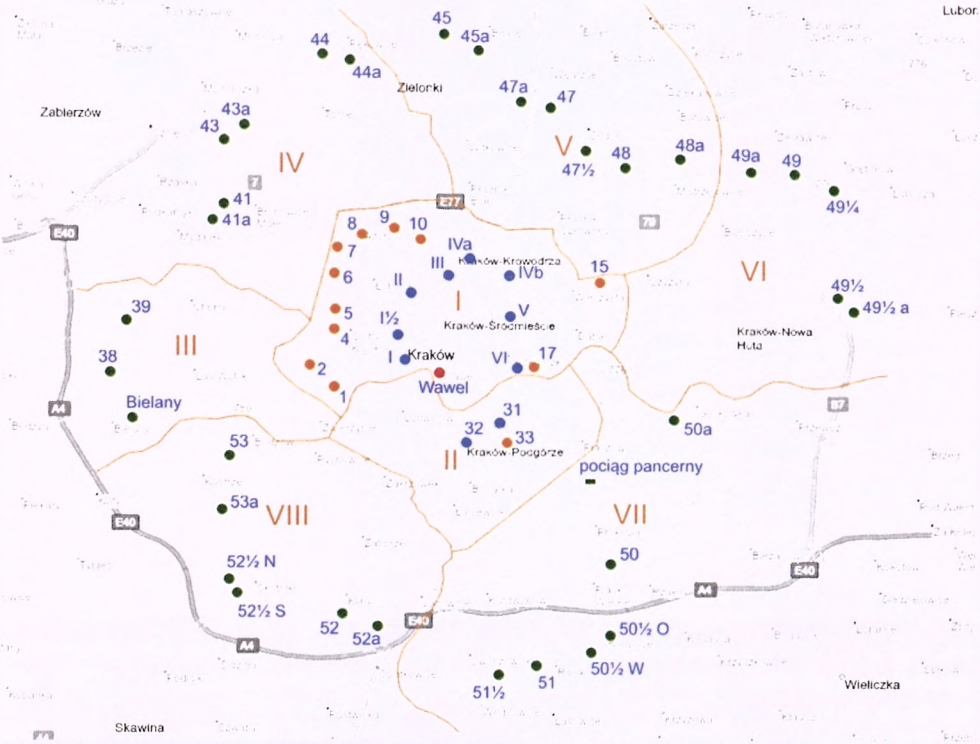
42 Podczas rozbudowy fortyfikacji polowych w latach 1914-1915 w ramach VII obszaru warownego wydzielono dwa nowe obszary (VII a i VII b), przy czym fort „Prokocim" znalazł się w obszarze warownym VII b. Fort 52 „Borek" wszedł w skład VIII obszaru warownego.

43 W. Brzoskwinia, J. Środulska-Wielgus, *Fort 50 „Prokocim"*, Atlas Twierdzy Kraków, s. 1, t. 15, Kraków 2002.

44 *Twierdza Kraków. Kaponiera.*

45 H. Łukasik, *Twierdza Kraków – znana i nieznana*, cz. II, Kraków 2001, s. 93-95. Wszedł później w skład obszaru warownego VIIa.

46 W. Brzoskwinia, J. Środulska-Wielgus, op.cit.



Il. 3. Schemat rozmieszczenia fortów w Krakowie (zarówno zachowanych, jak też nie istniejących). Kolorem czerwonym zaznaczono Wawel – śródszaniec twierdzy, niebieskim – fortyfikacje dawnego rdzenia (Alte Noyau) twierdzy, pomarańczowym – forty drugiej linii obronnej oraz umocnienia nowego rdzenia twierdzy, zielonym – forty twierdzy pierścieniowej (pierwszej, zewnętrznej linii obronnej) oraz miejsce stacjonowania w 1918 r. pociągu pancernego. Zaznaczono również zasięg obszarów warownych I-VIII.

wału[47]. Na miejscu zniwelowanej baterii prawoskrzydłowej w latach 1883-1886 utworzono pięcioboczny bastion ziemny broniący wjazdu, skierowany czołem w stronę zapola[48]. Bateria lewoskrzydłowa przetrwała jako obiekt sprzężony z nowym fortem przy jego lewym barku[49] (il. 4).

Murowany fort, wzniesiony właśnie w tym okresie, był typowym fortem artyleryjskim, nie posiadającym żadnych odsłoniętych ścian narażonych na bezpośredni ogień nieprzyjaciela prowadzony z przedpola, natomiast elewacje głównego schronu i koszar, ukrytych pod grubą warstwą ziemi, zwrócone były w kierunku zapola. Fort 50 „Prokocim" reprezentuje przykład austriackiego fortu artyleryjskiego jednowałowego[50] (il. 5 i 6). Powierzchnia zajmowana przez całość obwarowań fortu wy-

[47] Ibidem.

[48] Ibidem.

[49] Ibidem. J. Bogdanowski, op.cit., s. 160. Obecnie nie istnieje.

[50] H. Łukasik, op.cit., s. 90. W. Brzoskwinia, J. Środulska-Wielgus, op.cit.

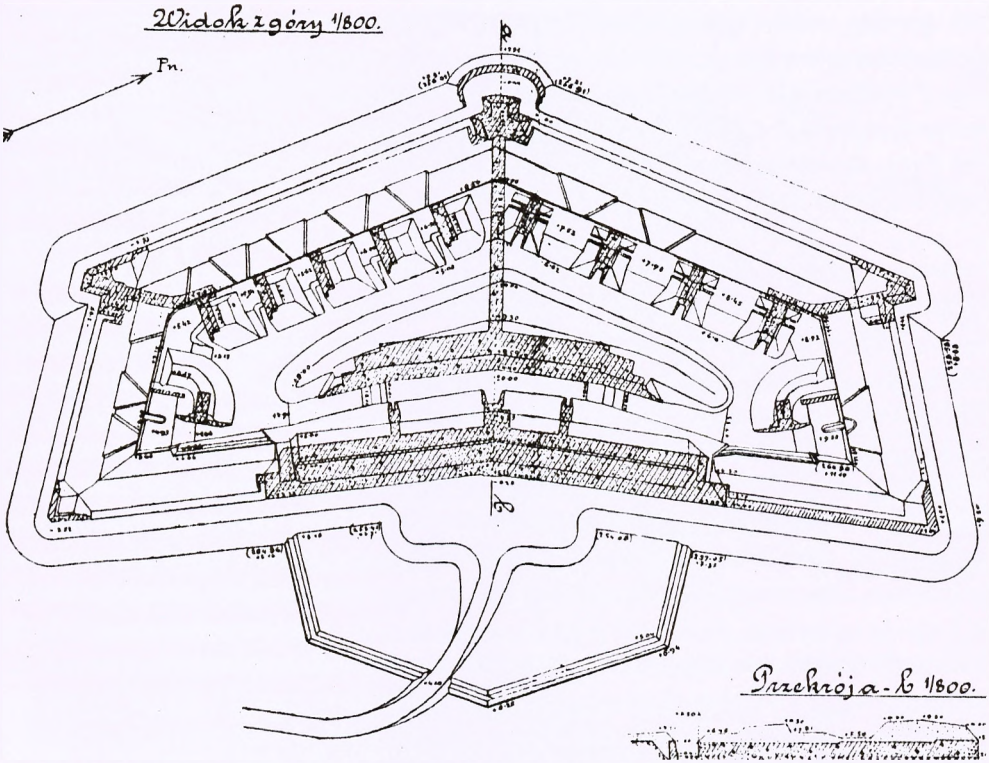
Il. 4. Fort 50 „Prokocim" na austriackiej mapie wojskowej z 1900 r. *Festungs-Umgebungs-Plan von Krakau, Blatt 28 Prokocim*, MAPSTER, http://igrek.amzp.pl/details.php?id=11797863 [dostęp 10.02.2019].

nosi nieco ponad 3 ha. Fort posiada nietypowy dla fortów artyleryjskich rzut, o załamanej elewacji koszar od strony zapola, długiej na ok. 250 m. Cały fort posiada narys pięcioboku. W kierunku zapola skierowana jest tzw. szyja, czyli lekko przełamane w osi, wspomniane powyżej, koszary szyjowe. Czoło, czyli front, stanowią dwa odcinki wałów ze stanowiskami artylerii skierowanymi w stronę przedpola, w kierunku spodziewanego od południowego wschodu ataku. Barki łączą czoła fortu z szyją, ich wały ukrywają stanowiska dział skierowane w stronę międzypól. Fort otoczony jest przez głęboką, suchą fosę. Pierwotnie wzdłuż fosy rozciągał się chodnik komunikacyjny umieszczony przy stoku, nieco powyżej dna fosy, opatrzony wolnostojącym ceglanym murem przeszkodowym[51]. Do ochrony fosy służyły tzw. kaponiery, czyli skazamatowane[52] budowle, wtopione, w przypadku opisywanego fortu, w stok fosy[53]. W forcie „Prokocim" fosy broniły dwie kaponiery boczne, tzw. kaponiery barkowe, oraz jedna, podwójna, kaponiera czołowa. Kaponiery te posiadają własne wyjścia do fosy. W kazamatach kaponier mieściły się stanowiska dział strzelających kartaczami, stali w nich również strzelcy z karabinami, zabez-

51 Mur ten został zlikwidowany w ramach modernizacji fortu na początku 1915 r.

52 Czyli posiadające kazamaty, pomieszczenia o sklepieniu wykonanym z cegły lub betonu fortecznego, chroniącym przed ogniem artyleryjskim, zabezpieczone od góry grubą warstwą ziemi.

53 W niektórych fortach kaponiery wmurowane są w zewnętrzny stok fosy, tzw. przeciwstok.



Il. 5. Przekrój poziomy fortu 50 „Prokocim" (wg *Atlasu Twierdzy Kraków*).

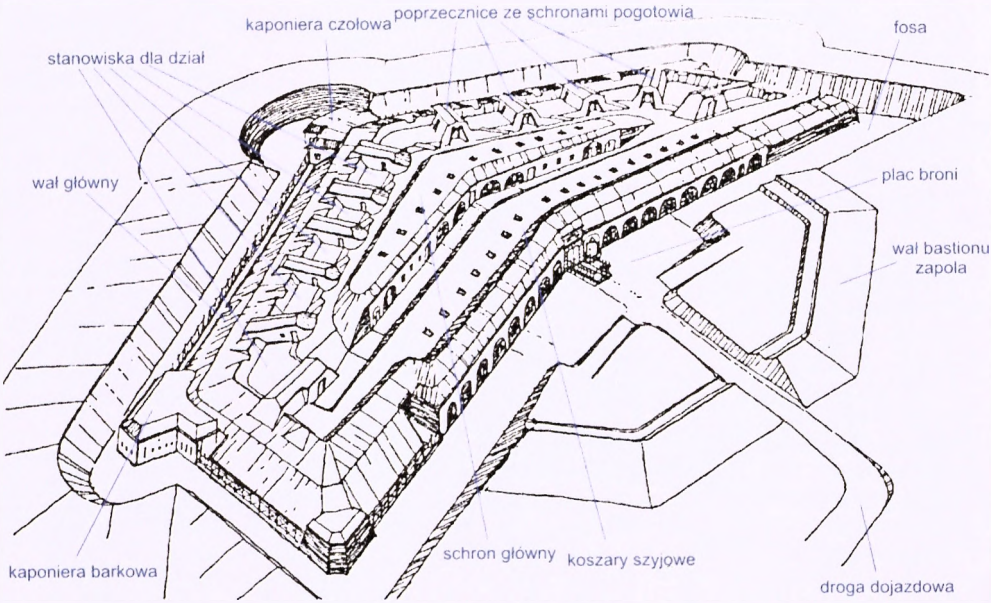
pieczając w ten sposób bezpośrednią, bliską obronę fortu[54]. Odstępy między stokami fos tak dobrano, aby z działa płaskotorowego nie było możliwe bezpośrednie trafienie kaponiery lub muru przeszkodowego.

Główny wał bojowy fortu składa się z kilkumetrowej szerokości przedpiersia, za którym znajduje się 12 stanowisk dla baterii 17 dział. Stanowiska te oddzielone są od siebie jedenastoma krótkimi poprzecznymi wałami, zwanymi poprzecznicami. Odmiennie rozmieszczono poprzecznice w prawej i lewej części fortu. Na lewym czole są one niesymetryczne, z dostępem z boku, na prawym czole symetryczne z dostępem z drogi wałowej[55]. Dzięki temu nasypy osłonowe wszystkich poprzecznic były skierowane w kierunku spodziewanego ataku, czyli w stronę wzgórz w okolicy Wieliczki[56]. Wewnątrz poprzecznic znajdują się betonowe schrony pogotowia, w których w czasie ostrzału chronili się kanonierzy obsługujący działa. Z dwóch schronów prowadzą podziemne poterny do wspomnianych kaponier bar-

[54] Informacja uzyskana od P. Opalińskiego.

[55] W. Brzoskwinia, J. Środulska-Wielgus, op.cit.

[56] Skośnie w prawo od osi fortu.



Il. 6. Struktura fortu 50 „Prokocim" (wg H. Łukasik, *Twierdza Kraków – znana i nieznana*, cz. II, Kraków 2001, s. 91). Nie uwzględniono lewoskrzydłowej baterii sprzężonej.

kowych[57]. Dopóki istniał mur przeszkodowy w fosie, czyli do 1914 r., dostęp do obwodowego chodnika komunikacyjnego umożliwiały furty umieszczone w kaponierach oraz furta na lewym skrzydle koszar[58].

Wnętrze fortu dostępne jest od strony zaplecza przez bastion zapola, wzniesiony na miejscu zniesionej prawej baterii pierwotnego ziemno-drewnianego fortu[59]. Przeprowadzona przez bastion pochylnia schodzi do poziomu dna fosy, na duży plac broni. Pierwotnie w miejscu tym znajdowało się przedbramie, czyli mur ze strzelnicami o narysie rogowym, z bramą i mostem przesuwnym. Plac broni zamyka elewacja koszar szyjowych[60]. Do ich wnętrza prowadziła kolejna brama obdarzona, zachowanym do dziś, ozdobnym portalem. Niegdyś mieściły się w niej stalowe, dwuskrzydłowe wrota ze strzelnicami karabinowymi, które były w stanie skutecznie zatrzymać w tym miejscu szturmujących żołnierzy wroga. W czasie modernizacji fortu w 1914 r. zlikwidowano przedbramie, natomiast obronę bramy koszar szyjowych wzmocniono poprzez wstawienie obok, w ich elewację, pancernego stanowiska flankującego dla dwóch karabinów maszynowych[61].

57 Ibidem.

58 Ibidem.

59 Ibidem.

60 Nazwa pochodzi od usytuowania koszar przy tzw. szyi fortu, czyli wejścia na jego teren od strony zapola.

61 Ten unikalny element fortyfikacyjny, zwany często w literaturze przedmiotu sponsonem,

W centrum fortu, za koszarami szyjowymi, znajduje się schron główny. Na wąski dziedziniec przed schronem prowadzi z sieni koszar szeroka wybieżnia oraz, dodatkowo, dwa boczne, symetrycznie rozmieszczone wyjścia dla piechoty[62], wychodzące z korytarza komunikacyjnego biegnącego na tyłach izb żołnierskich w koszarach. Przedłużeniem sieni koszar i wybieżni jest tzw. poterna główna, czyli korytarz podziemny (zwany też potajnikiem), o długości prawie 50 m, łącząca schron główny ze wspomnianą już kaponierą czołową w fosie[63].

Zarówno koszary szyjowe, jak i schron główny osłonięte są od góry czterometrowej grubości nasypem ziemnym. Zewnętrzne ściany budynków koszarowych, zamykające betonowe koleby kazamat, wykonane z cegły, posiadają otwory okienne oraz wentylacyjne. Przy budowie fortu „Prokocim" po raz pierwszy zastosowano przemysłową metodę przygotowywania mieszanki betonowej w centralnych wytwórniach betonu, wyposażonych w betoniarki napędzane lokomobilą[64]. Wytrzymałość tak wytwarzanego betonu fortecznego związana jest ze ściśle przestrzeganą procedurą doboru poszczególnych składników betonu, starannym ułożeniem odeskowania i jego warstwowym, co 20-30 cm, układaniu. Dodatkowo, beton zagęszczano poprzez ubijanie drewnianymi lub metalowymi ubijakami, stąd nazywano go „betonem ubijanym".

Koszary szyjowe spełniały podwójną funkcję – z jednej strony broniły one fortu od strony zapola i bramy wejściowej, z drugiej stanowiły miejsce zakwaterowania żołnierzy w czasie pokoju. Mają one formę jednokondygnacyjnego budynku wykonanego z betonu i cegły. W skład koszar wchodzi 16 sklepionych kolebkowo, dużych pomieszczeń mieszkalnych, 14 większych dla żołnierzy i dwóch mniejszych dla oficerów, oświetlonych od strony placu broni podwójnymi oknami. Pomieszczenia w obu barkach koszar rozdzielone są biegnącą przez środek sienią przejazdową. Pomieszczenia są wzajemnie ze sobą połączone drzwiami, dodatkowo łączy je też położony od strony tylnej korytarz, z którego można dostać się do sieni koszar, na dziedziniec przed schronem głównym oraz do fosy. W lewej i prawej skrajnej części budynku koszarowego znajdują się nieco mniejsze pomieszczenia, w których mieściły się latryny[65].

Wznoszący się na dziedzińcu schron główny używany był jedynie w czasie oblężenia. Składa się on z 12 pomieszczeń, rozdzielonych sienią. W pobliżu sieni znajdują się izby oficerskie, izba opatrunkowa oraz wartownia, natomiast położone dalej dwie duże sale pełniły funkcje magazynów amunicyjnych. Schron główny również kończy się po obu stronach latrynami. Pomieszczenia magazynowe oraz

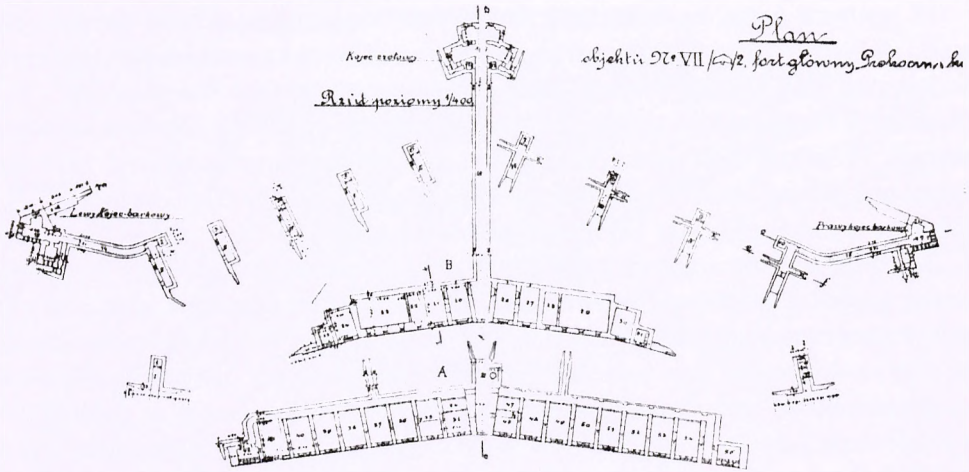
został w 2004 r. wycięty palnikami i wywieziony przez tzw. złomiarzy. *Twierdza Kraków. Kaponiera.*

62 Obecnie częściowo zamurowane.

63 Ibidem.

64 H. Łukasik, op.cit, s. 92.

65 *Twierdza Kraków. Kaponiera.*



Il. 7. Plan pomieszczeń fortu 50 „Prokocim" (wg *Atlasu Twierdzy Kraków*).

latryny dostępne są bezpośrednio z zewnątrz, zaś izby oficerskie, izba opatrunkowa oraz wartownia z sieni. W czasie pokoju pomieszczenia schronu głównego służyły jako magazyny, zbrojownia i główna prochownia wraz z laboratorium[66] (il. 7).

Łącznie pomieszczenia użytkowe zajmowały w forcie powierzchnię prawie 2500 m^2. W 1914 r. na załogę fortu składało się 4 oficerów i 197 szeregowych artylerii, 2 oficerów i 112 szeregowych piechoty, oraz 1 oficera i 10 szeregowych saperów[67]. Żołnierze obsługiwali cztery umieszczone na wałach barkowych przeciwszturmowe działa M.75 o kalibrze 8 cm, na wysokiej lawecie fortecznej, przeznaczone do ostrzału międzypól szrapnelami na odległość do 3,4 km, oraz, umieszczonych na wałach odcinków czołowych, sześć armat oblężniczo-bateryjnych „Kanonen" M.61 o kalibrze 15 cm, na lawecie fortecznej, do walki dalekiej ogniem skierowanym na przedpole granatami o donośności 5,8 km. W kazamatach kaponiery czołowej i w przedbramiu umieszczono, na lawetach kazamatowych, osiem (po 4 w obu wymienionych lokalizacjach) armat polowo-kazamatowych M.75 o kalibrze 9 cm, strzelających kartaczami na odległość do 600 m. Kaponiery barkowe uzbrojone były wyłącznie w karabiny Mannlicher mocowane na niewielkich lawetach. Dodatkowo, w stanowisku flankującym koszar szyjowych, tzw. sponsonie, zamontowane były dwa karabiny maszynowe Schawrzlose M.7/12, których obsługa składała się z czterech osób[68].

Fort Prokocim, jako klasyczny jednowałowy fort artyleryjski, posiadał typową wadę tego typu umocnień, polegającą na braku miejsca dla piechoty na wale arty-

66 Ibidem.

67 Saperzy podczas oblężenia mogli doraźnie naprawiać uszkodzone przez wrogi ostrzał elementy fortu.

68 Ibidem.

leryjskim, w całości zajętym przez obsługę dział. Niekiedy w takim przypadku sypano dwa oddzielne wały – w Krakowie przykładem jest fort 52 „Borek". W Prokocimiu w latach 1883-1886 przebudowano sprzężoną z fortem dawną, lewoskrzydłową baterię wspomnianego wcześniej prowizorycznego fortu drewnianoziemnego z lat 1878-1879. W 1914 r. planowano ją uzbroić w cztery ciężkie działa M.61 o kalibrze 12 cm[69]. Obsługa miała się składać z 48 szeregowych artylerzystów, dowodzonych przez jednego oficera[70]. Bateria ta otrzymała oznaczenie B2. Na wale głównym fortu planowano pozostawić jedynie stanowiska dla piechoty i lekkiej artylerii. Przed baterią znajdowała się fosa o pochyłości wypełniającej pola martwe[71].

W późniejszych latach fort ulegał modernizacjom. W latach 1906-1907 wymieniono stolarkę okienną i drzwiową. W okresie I wojny światowej fort „Prokocim" był już obiektem przestarzałym. W ramach jego modernizacji na przełomie lat 1914 i 1915 wyburzono mur przeszkodowy w fosach, jak również zlikwidowano przedbramie przed koszarami szyjowymi, wprowadzając wspomniane już wcześniej pancerne stanowisko flankujące, tzw. sponson, dla dwóch ciężkich karabinów maszynowych systemu Schwarzlose. W fosie wprowadzono również, na czołach u stóp wału, małe omurowane stanowiska betonowe, interpretowane jako stanowiska lekkich moździerzy[72].

Na wale utworzono przekopy u czół poprzecznic w celu zwiększenia liczby stanowisk piechoty. Zapewne w 1914 r. wprowadzono również drewniane przeciwodłamkowe zadaszenia stanowisk na wale[73].

Z opisywanym lokalnym odcinkiem obrony związany jest również schron amunicyjny, znajdujący się na terenie dzikich ogródków działkowych, tuż za parkingiem hipermarketu przy ul. Wielickiej[74]. Zbudowany został w latach 1914-1915 nad brzegiem istniejącego wtedy poniżej Stawu Górnego, według poprawionego projektu standardowego. W schronie, który otrzymał numer 15, przechowywana była amunicja zarówno dla wspomnianej powyżej baterii B2, jak również dla innych punktów oporu wzniesionych w okolicy podczas mobilizacji wojennej. Bezpiecznie składować można było w schronie amunicję dla artylerii oraz piechoty. Zapas uzupełniany był za pomocą wąskotorowej kolei polowej[75].

Schron ma konstrukcję kamienno-ceglaną ze stropem stalowo-betonowym, pokrytym blachą. Posiada jedno duże pomieszczenie magazynowe, doświetlone dwo-

69 Pomimo posiadania miejsc dla sześciu dział.

70 Bateria ta już niestety nie istnieje, została splantowana podczas wytyczania ul. Medycznej w 1975 r. Podobne baterie zachowały się przy forcie 45 „Zielonki" („Marszowiec"): częściowo, B1 na terenie cmentarza oraz, w całości, B3, przy ul. Galicyjskiej.

71 Ibidem.

72 W. Brzoskwinia, J. Środulska-Wielgus, op.cit.

73 Ibidem.

74 *Twierdza Kraków. Kaponiera.*

75 Informacja uzyskana od P. Opalińskiego.

ma oknami. Pomieszczenie to podzielono ścianką działową z cegły na przedsionek i izbę właściwą. Ścianka działowa posiadała otwór strzelniczy osłaniający wejście. W okresie działania fortu w schronie stosowano oświetlenie naftowe, przy czym lampy umieszczano w niszach ściennych zamykanych oszklonymi drzwiczkami. Wejście do schronu zamykane było dwuskrzydłowymi drzwiami pancernymi i kratą ze stalowych prętów na ramie z kątownika, natomiast okna zabezpieczały okiennice pancerne. Miarą nowoczesności schronu w stosunku do wcześniejszych modeli było zastosowanie stalowych nadproży i zewnętrznych wyprofilowań w betonie, w miejsce ceglanych łuków odcinkowych nad otworami okiennymi.

Pociąg pancerny

Dodatkowym umocnieniem wschodniego odcinka obwarowań były pociągi pancerne, będące *de facto* ruchomymi fortami[76]. Pociąg taki, o nie ustalonym do dziś numerze[77], stacjonował w bazie w Prokocimiu, uzupełniając lukę w obronie między fortami „Prokocim" a „Lasówka". W 1918 r. składał się z ośmiu lub dziewięciu pojazdów bojowych[78]: dwóch opancerzonych lokomotyw serii 377 (377.117 i 377.402), dwóch wagonów artyleryjskich, tworzących baterie dział (141164 i 141455), dwóch wagonów szturmowych z karabinami maszynowymi (140866 i 150060)[79] oraz dwóch otwartych kontrolnych platform kolejowych do przewozu piechoty (tzw. lor) (il. 8). Parowóz stanowił niewielki tendrzak[80], służący do prowadzenia niezbyt ciężkich składów towarowych i do prac manewrowych. Był on opancerzony warstwą blachy stalowej o grubości do 12 mm, za którą od strony wewnętrznej umieszczono warstwę dębiny, zabezpieczoną jeszcze 8-9 mm blachą żelazną. Łączna masa parowozu z opancerzeniem wynosiła 36,7 tony. Wagon artyleryjski, o masie 21,4 t, był chroniony 12 mm pancerzem. Głównym uzbrojeniem była szybkostrzelna, półautomatyczna armata morska 70 mm SFK L/30, zamontowana w wieży obrotowej, strzelająca granatem 6 kg lub szrapnelem 7,4 kg na odległość ok. 5 km. Ponadto, w wysokiej, nieruchomej nadbudowie przewidziano stanowisko dla działka półautomatycznego 37-47 mm i jednego karabinu maszynowego, dwa dalsze karabiny maszynowe umieszczono w stanowiskach bocznych. W ścianach bocznych wycięto po siedem otworów służących jako

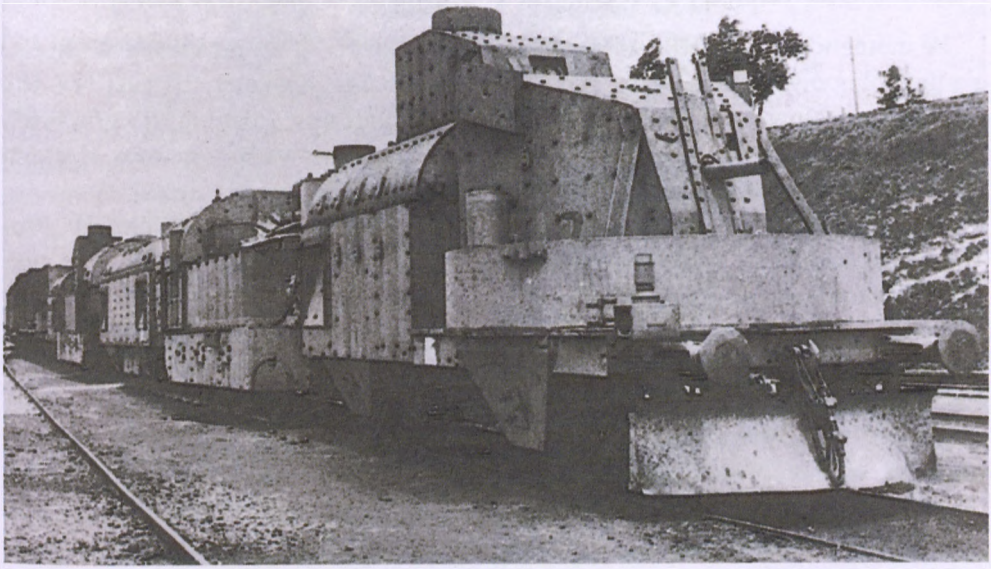
76 J. Bogdanowski, op.cit., s. 222-223.

77 W czasie I wojny światowej w armii austriackiej istniało przynajmniej 15 pociągów pancernych (PZ), oznaczonych numeracją I–XII. Stacjonujący w Prokocimiu pociąg przypuszczalnie, sądząc po numerach parowozów i wagonów, był taborem złożonym z jednostek używanych wcześniej w numerach III i VIII. J. Magnuski, *Pociąg pancerny „Śmiały" w trzech wojnach*, Warszawa 1996, s. 51.

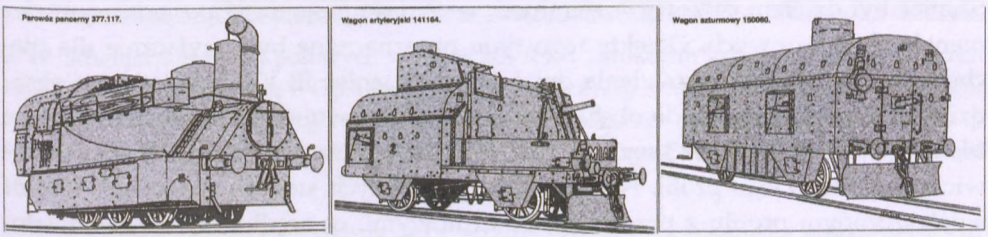
78 Ibidem, s. 8.

79 Niekiedy podaje się, że w składzie był jeszcze jeden tego typu wagon, 148066. Ibidem, s. 8.

80 Parowóz przystosowany konstrukcyjnie do eksploatacji bez tendra, czyli wagonu do przewozu węgla i wody.



Il. 8. Austriacki pociąg pancerny nr VIII (wg J. Magnuski, *Pociąg pancerny „Śmiały"...*, s. 7).



Il. 9. Pojazdy bojowe pociągu pancernego, stacjonującego w 1918 r. w Prokocimiu. Od lewej: parowóz pancerny 377.117, wagon artyleryjski 141164 i wagon szturmowy 150060 (wg J. Magnuski, *Pociąg pancerny „Śmiały"...*, s. 8).

strzelnice lub też do obserwacji. Obsługę wagonu stanowiło 12-15 ludzi. Wagon karabinów maszynowych, o masie 18,5 t, opancerzony był również pancerzem o grubości 12 mm, jego uzbrojenie stanowiły cztery ciężkie karabiny maszynowe umieszczone w stanowiskach bocznych, po dwa w każdej ścianie. Ponadto, w ścianach bocznych i czołowych znajdowało się do ośmiu dodatkowych strzelnic, a w dachu jeszcze 9-11 otworów wentylacyjnych[81] (il. 9)[82].

[81] Ibidem, s. 9.

[82] Ze składu tego pociągu zorganizowane zostały jeszcze w 1918 r. dwa pociągi pancerne: „Piłsudczyk" (P.P. nr 1) i „Śmiały" (P.P. nr 2), które wzięły udział w walkach o Lwów. Ibidem, s. 9-10.

Pozostałe fortyfikacje Prokocimia w okresie I wojny światowej

W momencie wybuchu I wojny światowej międzypola wypełnione zostały ciągłą linią okopów i zapór drutowych, łączących poszczególne forty ze sobą[83] (il. 10). Jako dzieła polowe powstały punkty oporu dla piechoty i baterie dla artylerii[84]. Pozycje te posiadały drewniano-ziemne schrony, stanowiska ogniowe ciężkich karabinów maszynowych, strzelców i reflektorów.

Podczas rozbudowy fortyfikacji polowych na przełomie 1914 i 1915 r. fort „Prokocim" znalazł się w nowo wydzielonym Rejonie Obrony VII b. W obszarze tym linia okopów szła od fortu pancernego „Kosocice Ost" (określanym wtedy jako „Barycz"[85]) wzdłuż obecnej ul. Jana Hallera, w rejonie ul. Harcerzy Krakowskich wzmocniona trzema punktami oporu piechoty. Przy skrzyżowaniu ul. Hallera z ul. Rżącką w ciąg okopów włączono istniejący od 1887 r. ziemny szaniec IS VII/1 „Kosocice"[86]. Zadaniem szańca było blokowanie lokalnej drogi z Rżąki do Piasków Wielkich, jednak przede wszystkim zabezpieczał międzypole pomiędzy fortami „Prokocim" i „Barycz". Posiadał narys zbliżony do owalu, z charakterystycznym półkolistym wysunięciem do przodu części czołowej i lekko cofniętymi barkami w partiach szyi. Miał suchą fosę o głębokości około 2-3 metrów, trójkątnym profilu i stromych stokach. Linie stanowisk tworzył ziemny wał o grubym przedpiersiu. Szaniec był dziełem całkowicie ziemnym, w okresie pokoju nie posiadającym elementów kubaturowych. Obiekty tego typu przeznaczone były wyłącznie dla piechoty, bez możliwości ustawienia dział, jednak szaniec IS VII/1 dodatkowo obsadzony był artylerzystami do obsługi dwóch karabinów maszynowych Schwarzlose M.7/12. W latach 1912-1913 szaniec przeszedł modernizację, w ramach której całkowicie zmieniono jego profil. Fosy trójkątne o stromych stokach zastąpiono fosami o spłaszczonym profilu z przeszkodami drutowymi, co według ówczesnych założeń zapewniało tzw. odporność na szturm. Fosy takie można było ostrzeliwać ogniem czołowym z korony wału. Przewidywano również trzy małe drewniano-ziemne schrony (każdy dla drużyny piechoty), do wykonania w okresie mobilizacji. Obsadę szańca stanowiło 13 szeregowych artylerzystów, 56 szeregowców piechoty, dowodzonych przez jednego oficera, oraz 4 szeregowców saperów. Na zapleczu szańca zbudowano koszary barakowe piechoty oraz schron amunicyjny nr 16[87].

---

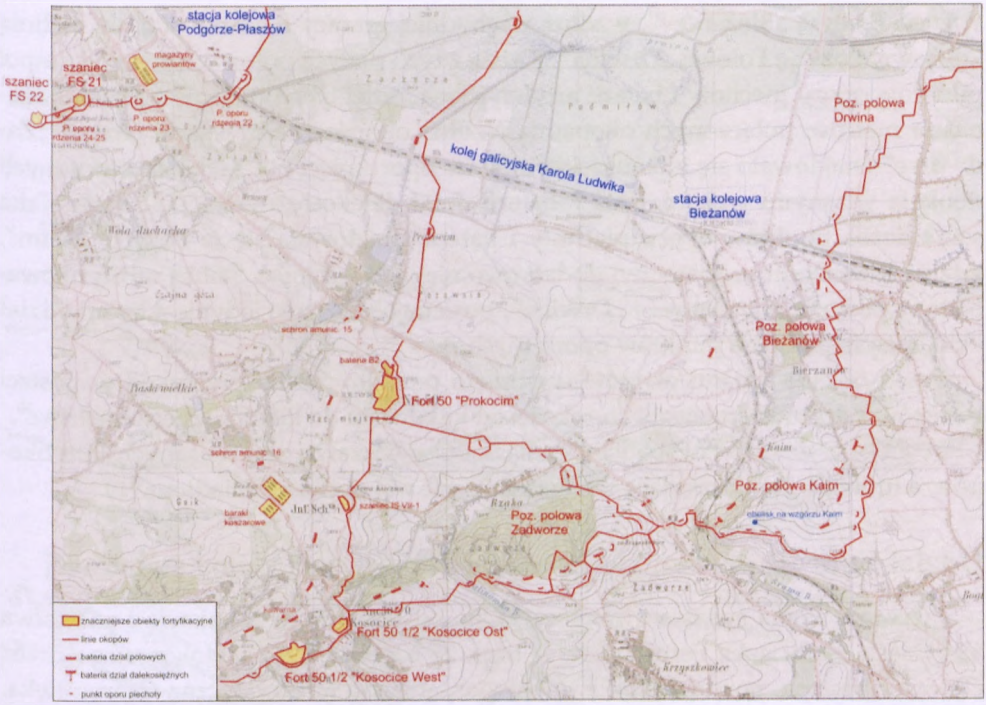
83 J. Bogdanowski, op.cit., s. 237.

84 Ibidem, s. 237. Muzeum Historii Podgórza, mapa fortyfikacji Krakowa 1914-1918.

85 W nazwach fortów przestano używać numerów, pozostawiając wyłącznie nazwy własne.

86 W późniejszym okresie zmieniono nazewnictwo szańców, rezygnując z mało przejrzystego kodu z numerem sektora obronnego i numerem szańca w sektorze. Zastąpiły je nazwy grup fortowych, w skład których wchodził dany obiekt i kolejny numer w grupie. Opisywany szaniec otrzymał wtedy oznaczenie S.1 „Kosocice". Obecnie nie istnieje, w 1965 r. był jeszcze dobrze zachowany. *Twierdza Kraków. Kaponiera.*

87 Zachowany, przy skrzyżowaniu ul. Niebieskiej i ul. Rząskiej. Ibidem.



Il. 10. Schemat umocnień polowych w okolicach fortu „Prokocim" zrealizowanych w latach 1914-1915 (wykreślono wg P. Opaliński, *Podgórze w Twierdzy Kraków. Mapa umocnień wg stanu z 1916 r.*, mapa na ekspozycji w Muzeum Historii Podgórza; na podkładzie czterech map *Festungs-Umgebungs-Plan von Krakau*, MAPSTER, http://igrek.amzp.pl/maplist.php, mapy 28,29,34,35).

Od szańca „Kosocice" okopy prowadziły prosto do opisanego wcześniej fortu „Prokocim", a potem nieco na wschód od obecnej ul. Piotra Ściegiennego dochodziły do linii kolejowej, na północ od której, częściowo wzdłuż koryta Drwinki, do fortu „Lasówka" i do Wisły. Na terenie Prokocimia w linii okopów wyróżniały się jeszcze dwa punkty oporu piechoty – pierwszy na obszarze obecnego Parku Lilli Wenedy, drugi przy linii kolejowej.

W 1915 r. wykonano dodatkowe umocnienia polowe, pogłębiające obronę od zewnątrz. Przykładem takiego zespołu umocnień może być grupa Bieżanów-Rżąka, broniąca twierdzy od wschodu. Zespoły te realizowano od chwili mobilizacji do roku 1916. W grupie tej stworzono w tym okresie cztery tzw. pozycje polowe[88]: Pozycję Polową TK144 „Zadworze", obejmującą wieś Rżąkę; Pozycję Polową TK142 „Kaim", obejmującą wzgórze Kaim[89] i przysiółek Bieżanowa o tej samej nazwie;

[88] Zwane też pozycjami wysuniętymi.

[89] Stanowiący punkt oporu TK143. *Twierdza Kraków*, http://sq9jdo.com.pl/Twierdza/ [dostęp 5.02.2019].

Pozycję Polową „Bieżanów", wzdłuż wschodniej granicy Bieżanowa i, już za linią kolejową, Pozycję Polową „Drwina". Każdą z tych pozycji polowych tworzył zespół punktów oporu piechoty i baterii artyleryjskich, odległych od siebie co kilka-kilkanaście metrów, połączonych okopami. Wzdłuż okopów najsilniejszej Pozycji „Zadworze" znajdowało się kilkanaście punktów oporu piechoty, niekiedy otoczonych dookoła własnymi wałami, oraz 7 baterii dział dalekosiężnych i polowych. Taka sama liczba punktów oporu piechoty i baterii znajdowała się w Pozycji „Kaim", gdzie od wschodu usypany był dodatkowo niewielki szaniec. Słabiej ufortyfikowane były pozycje „Bieżanów" i „Drwina", posiadające łącznie jedynie 4 baterie dział i kilkanaście prostych punktów oporu piechoty.

Przed obiema liniami okopów wysunięto ponadto pasma przeszkód w postaci zasieków z drutu kolczastego, szerokości od kilkunastu do kilkudziesięciu metrów[90].

W efekcie, w 1915 r., Prokocim znalazł się w obszarze obu opisanych linii okopów, a ludność, zamieszkująca wschodnią część wsi została wysiedlona[91].

Udział fortu „Prokocim" w działaniach pierwszej wojny światowej

Pierwsza wojna światowa rozpoczęła się od strzałów w Sarajewie i zabójstwa arcyksięcia Franciszka Ferdynanda w dniu 28 czerwca 1914 r., dokonanego przez Gawriło Principa, powiązanego z serbską organizacją terrorystyczną Czarna Ręka. W efekcie, już w lipcu tego samego roku szef austro-węgierskiego Sztabu Generalnego, gen. Franz Conrad von Hötzendorf, rozpoczął przygotowania do wojny z Serbią[92]. Główne siły austro-węgierskie miały pokonać Serbię, zaś zadaniem reszty wojsk była osłona przed ewentualną reakcją Rosji, będącej sojusznikiem Serbii. Jednakże, Rosja szybko włączyła się do konfliktu po stronie Serbii, przez co większość sił austro-węgierskich musiało być skierowanych właśnie przeciwko niej. W efekcie w Galicji znalazło się trzy piąte tych wojsk. W celu uprzedzenia i powstrzymania inwazji rosyjskiej, 20 sierpnia 1914 roku von Hötzendorf podjął decyzję o ataku. Nie wziął pod uwagę jednak dysproporcji sił: po stronie rosyjskiej walczyło ok. 1 mln żołnierzy, po stronie austro-węgierskiej i niemieckiej (czyli tzw. Państw Centralnych) zaledwie 650 tys. żołnierzy. W efekcie, po początkowych sukcesach w bitwach pod Kraśnikiem i Komarowem, wojska Państw Centralnych zmuszone zostały do odwrotu. 3 września został ewakuowany Lwów, będący stolicą Galicji, natomiast 26 września rozpoczęło się oblężenie Przemyśla. Celem ofensywy rosyjskiej było rozdzielenie armii austro-węgierskiej od niemieckiej, opanowanie przemysłowego obszaru Śląska i wkroczenie na Morawy, co stanowiłoby już bezpośrednie zagrożenie Wiednia.

90 J. Bogdanowski, op.cit., s. 237.

91 Tradycja rodzinna Autora.

92 H. Łukasik, *Twierdza Kraków. Wokół krakowskiej twierdzy. Epizody, ślady bitwy o Kraków 1914*, cz. IV, Międzyzdroje-Kraków, 2009, s. 43-69.

II.11. Sytuacja frontów w Małopolsce na przełomie listopada i grudnia 1914 r. Zaznaczono granicę między Rosją i Austro-Węgrami, linie kolejowe oraz położenie fortów, wymienionych w tekście (dla większej czytelności, zamiast nazw własnych, podano dawne numery fortów, nie używane już w 1914 r., pominięto również forty pośrednie, z wyjątkiem fortu 50a „Lasówka").

Dowódcą armii rosyjskiej operującej na ziemiach polskich był gen. Nikołaj Ruzskij, natomiast w Galicji podlegał mu gen. Nikołaj Iwanow. Jemu z kolei podlegały: 9 Armia dowodzona przez gen. Płatona A. Leczyckiego, działająca między Miechowem i Tarnowem, 3 Armia gen. Radko Dimitriewa, walcząca między Tarnowem

i Duklą, jak również 8 Armia gen. Aleksieja Brusiłowa i 11 Armia gen. Andrieja N. Sieliwanowa oblegające Przemyśl[93].

Od północnego wschodu, w kierunku Krakowa i Śląska, nacierała wspomniana 9 Armia gen. Leczyckiego, dochodząc do linii Wolbrom-Skała-Słomniki-Proszowice-Nowe Brzesko. Broniące tego obszaru wojska austro-węgierskie gen. Dankla oparły się na linii Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej, natomiast broniąca Krakowa 4 Armia arcyksięcia Józefa Ferdynanda walczyła początkowo w dolinie Wisły, między Skałą i Zakliczynem, później, pod naporem wroga, cofnęła się na północne przedpola Krakowa. Broniąca łuku Karpat 3 Armia wycofała się w Beskidy, natomiast dla wypełnienia powstałej luki w rejon Śląska przerzucono niemiecką 2 Armię.

W efekcie, na początku listopada 1914 r. wokół Krakowa zostały zgromadzone znaczne siły austro-węgierskie, w szczególności na jego północnych i północno wschodnich przedpolach. Naprzeciw nich znalazły się siły 9 Armii rosyjskiej. Rosjanie, kierujący się w stronę Śląska, nie mogli zostawić na swoje flance dobrze ufortyfikowanej twierdzy, jaką był Kraków. Rozpoczęła się pierwsza Bitwa o Kraków. Z odległości 2 km, z rejonu Kocmyrzowa, wojska rosyjskie rozpoczęły ostrzał VI obszaru warownego Twierdzy, bronionego przez fort artyleryjski główny „Krzesławice" wraz z fortem pancernym głównym „Dłubnia", fortem pancernym głównym „Grębałów" oraz fortem pomocniczym „Mogiła". Po ściągnięciu przez von Hötzendorfa znacznych sił z Beskidów, w rejonie Skały w pierwszych dniach listopada rozpoczął się kontratak na wojska rosyjskie. Zażarte walki toczyły się na Wyżynie Krakowsko-Częstochowskiej, zwłaszcza między Żarkami a zamkiem w Ogrodzieńcu. W efekcie prowadzonych działań wojska rosyjskie zostały odrzucone aż do linii Proszowice-Nowe Brzesko. Pierwsza Bitwa o Kraków, tocząca się w dniach 16-25 listopada 1914 r., zakończyła się częściowym sukcesem – wojska rosyjskie zostały odrzucone, tracąc inicjatywę operacyjną. Twierdza Kraków udowodniła swoje znaczenie ryglujące[94] (il. 11).

Zbliżało się jednak nowe zagrożenie. Rosyjska 3 Armia gen. Radko Dimitriewa, nacierając z Tarnowa w kierunku Wieliczki, pod koniec listopada osiągnęła linię Niepołomice-Gdów-Łapanów[95]. Tym razem zamiarem Rosjan było obejście Krakowa od południa. W ostatnich dniach listopada zajęte zostały Wieliczka i Dobczyce. W związku jednak z ciężkimi stratami oraz rozciągnięciem linii zaopatrzenia, na osłabione wojska rosyjskie uderzyły, przerzucone na odcinek południowo-wschodni, dwa korpusy 4 Armii, które niedawno odniosły zwycięstwo w walkach pierwszej Bitwy o Kraków. Pod koniec listopada 1914 r. front przebiegał od przedpola Wieliczki i Świątnik Górnych aż po Limanową. Praktycznie cała armia austriacka została rzucona do walki na przedpola – w twierdzy pozostała tylko „załoga bez-

93 Ibidem.

94 J. Bohdanowski, op.cit., s. 242.

95 H. Łukasik, op.cit., s. 45-47.

pieczeństwa", w tym stała obsada fortów i artylerii fortecznej. 4 grudnia gen. von Hötzendorf rozkazał komendantowi Twierdzy, gen. Karolowi Kukowi, podjęcie działań zaczepnych na północno-wschodnim i południowo-wschodnim przedpolu Twierdzy, w celu związania sił rosyjskich pod miastem i utrudnienia ich przeprawy przez Wisłę pod Niepołomicami. Walki na froncie północnym praktycznie ustały, obydwie strony szybko przerzucały swoje siły na południe.

Już 1 grudnia rosyjski XXI Korpus podszedł pod Bieżanów i Bogucice[96]. Ok. 11[30] rozpoczął się artyleryjski ostrzał fortów „Rajsko" i „Krzesławice". Nad ranem 5 grudnia z Wieliczki ruszyło natarcie rosyjskie – zaatakowano pozycje austriackie na wzgórzu Kaim w Bieżanowie. Celem Rosjan było przełamanie południowowschodniej linii obrony Twierdzy, bronionej przez fort artyleryjski „Rajsko"[97] i dwa pancerne forty „Kosocice". Zdobycie tych pozycji obronnych automatycznie spowodowałoby upadek, położonego niżej, fortu „Prokocim". Zdobycie całego tego narożnika Twierdzy utworzyłoby wyłom, co niewątpliwie skutkowałoby jej zajęciem. Z kolei zdobycie Krakowa otworzyłoby wojskom rosyjskim drogę na Śląsk, Wrocław i Wiedeń. Aby przeciwstawić się szturmowi wojsk rosyjskich, na odcinku Prokocim-Piaski-Kosocice-Rajsko skoncentrowano niemal wszystkie jednostki garnizonu krakowskiego, w Pałacu Jerzmanowskich w Prokocimiu umieszczając sztab[98]. 6 grudnia, pod osłoną artylerii fortecznej, w tym również fortu „Prokocim"[99], ruszono do przeciwnatarcia. Pociski artyleryjskie dolatywały nawet do odległych o 14 km Staniątek. Jednostki rozpoznania rosyjskiego podeszły do wzgórza Kaim w Bieżanowie, skąd po kilkugodzinnej walce zostały odparte. W efekcie wojska rosyjskie wycofały się na Wieliczkę co zakończyło drugą Bitwę o Kraków, zwykle datowaną na okres od 5 do 8 grudnia 1914 r. 13 grudnia wojska rosyjskie zaczęły wycofywać się na wschód[100]. Związanie walkami 3 Armii gen. Dimitriewa i oddzielenie jej od atakującej przełęcze karpackie 8. Armii gen. Brusiłowa przyczyniło się w dużej mierze do zwycięstwa wojsk austro-węgierskich w, toczonej praktycznie równolegle w dniach 2-12 grudnia 1914 r., bitwie pod Limanową. Doprowadziło to do zatrzymania rosyjskiego naporu w kierunku zachodnim i utraty przez armię rosyjską inicjatywy strategicznej.

Po bitwie limanowskiej ciężar walk przeniósł się w Karpaty. Od tego momentu aż do przełamania pod Gorlicami punktem ciężkości frontu galicyjskiego stał się oblężony Przemyśl, który siły austro-węgierskie starały się odblokować.

W ciężkich walkach pod Krakowem po obu stronach wzięły udział znaczne siły, łącznie ponad 40 dywizji i blisko 400 tys. ludzi. Walki były uporczywe i krwawe,

[96] Ibidem, s. 52.

[97] Szczególnie silnie ostrzeliwany. H. Łukasik, *Twierdza Kraków...*, cz. II, s. 86.

[98] T. Ściężor, op.cit., s. 125.

[99] J. Bieniarzówna, J. M. Małecki, *Dzieje Krakowa. Kraków w latach 1796-1918*, Kraków 1985, s. 388.

[100] Co ciekawe, zapasy amunicji dział fortecznych Twierdzy Kraków wystarczały jeszcze zaledwie na dwa dni.

żołnierze wojsk austro-węgierskich wzięli do niewoli 17000 jeńców, sami stracili około 30000 żołnierzy zabitych i rannych[101]. Ofensywa rosyjska na Śląsk została jednak zatrzymana, a Twierdza Kraków, której komendantem był wówczas gen. Karl Kuk, odegrała w tych operacjach istotną rolę, ułatwiając Austriakom przerzucanie wojsk z południowego na północny brzeg Wisły i odwrotnie. W pewnym sensie bierną rolę odegrał w tych wydarzeniach fort „Prokocim", który nie był wprawdzie bezpośrednio atakowany, niemniej stanowił silny, budzący respekt punkt obronny, zmuszający przeciwnika do obchodzenia traktu lwowskiego od północy bądź od południa. Dodatkowo, wspomagał też obrońców Twierdzy siłą ognia swojej artylerii.

Dalsze losy i stan obecny fortyfikacji prokocimskich

Jedyną zachowaną do dziś fortyfikacją w Prokocimiu jest fort 50 „Prokocim" oraz, położony niedaleko, schron amunicyjny nr 15.

W listopadzie 1918 r., po opuszczeniu fortu przez wojsko austriackie, całe jego ówczesne wyposażenie zostało szybko rozkradzione przez miejscową ludność, a sam obiekt zdewastowano, demontując piece i zrywając podłogi[102]. Jak większość fortów krakowskich, również fort „Prokocim" stał się własnością wojska, które użytkowało go na cele magazynowe, od 1927 r. jako magazyn amunicji. Po 1918 r. zlikwidowano elementy rozbudowy polowej na forcie i w jego otoczeniu, po czym w latach 1923–1924 przystąpiono do remontu obiektu i pielęgnacji zieleni[103]. W ramach ewidencji wojskowej fortyfikacji w latach 20. zakwalifikowano fort do kategorii b[104], ustalając potrzebę jego konserwacji w celu umożliwienia ewentualnego wykorzystania w razie wojny[105]. W 1927 r. fort odnotowano jako posiadający kat. b, nie zakładając już jednak konserwacji i wykorzystania.

W czasie II wojny światowej w koszarach fortu stacjonowały nie określone bliżej jednostki wojskowe. Wspomina się o ukraińskim oddziale SS-Galizien, której żołnierze incydentalnie dokonywali rozstrzeliwań w fosie przy kaponierach[106].

Po wojnie fort stał opuszczony do czasu adaptacji na magazyny szpitalne, związane z powstałym obok szpitalem dziecięcym. W tym czasie nastąpiły m.in. wyburzenia ścian działowych w koszarach, wybito dodatkowe trzy bramy w elewacjach koszar w miejsce okien, zamurowano poterny, wymieniono stolarkę.

---

101 H. Łukasik, *Twierdza Kraków...*, cz. IV, s. 67. Łącznie, liczba poległych w dwóch bitwach o Kraków po obu stronach wyniosła ok. 90 tys. żołnierzy (informacja uzyskana od P. Opalińskiego).

102 W. Brzoskwinia, J. Środulska-Wielgus, op.cit.

103 Ibidem.

104 Czyli będący umocnieniem sprzed 1918 r.

105 Tzw. kat. b z konserwacją. W. Brzoskwinia, J. Środulska-Wielgus, op.cit.

106 Ibidem.

Ponownie obiekt porzucono w latach 70. Rozwój Szpitala Dziecięcego ówczesnej Akademii Medycznej[107] w latach 80. spowodował odcięcie fortu od otoczenia oraz zniszczenie historycznej estakady dojazdowej.

Historyczny, unikalny w skali krajowej sponson pancerny, zabezpieczono przed kradzieżą w 1993 r. poprzez obudowanie od zewnątrz murem ceglanym. Pomimo tego, w 2004 r. niezidentyfikowani „złomiarze" przy pomocy palników wycięli większą część sponsonu i wywieźli przy pomocy ciężkiej ciężarówki[108].

Obecnie obiekt jest niezagospodarowany, wykorzystywany przez miłośników paintballa czy Air Soft Guns[109]. Wnętrza są na ogół suche, lokalne zawilgocenia spowodowane są głównie nieszczelnościami kanałów wentylacyjnych. Zieleń osłaniająca pierwotnie fort, nie pielęgnowana, rozrosła się nadmiernie, obejmując niemal całość partii ziemnych obiektu. Jak dotąd, wszelkie próby zagospodarowania fortu zakończyły się niepowodzeniem.

Położony opodal schron amunicyjny nr 15 jest od dawna zdewastowany i rozkradziony z elementów pancernych, wyburzono również ściankę działową. Zachował się natomiast jego nasyp ziemny w pierwotnym stanie. Ten opuszczony obecnie, niewielki kubaturowo, zabytkowy obiekt, można niewielkim kosztem zagospodarować, a po rewitalizacji udostępnić turystycznie.

---

107 Obecnie Collegium Medicum UJ.

108 *Skradziony unikat*, serwis „Wieści" [w:] Forty CK Twierdzy Kraków, http://www.fortyck.pl/wiesci_28.htm, [dostęp 5.02.2019].

109 G. Pękała, *Fort Prokocim areną Air Soft Guns Kraków*, Kraków NaszeMiasto.pl, 27.04.2008, http://krakow.naszemiasto.pl/artykul/fort-prokocim-arena-air-soft-guns-krakow,2882296,artgal,t,id,tm.html [dostęp 5.02.2019].

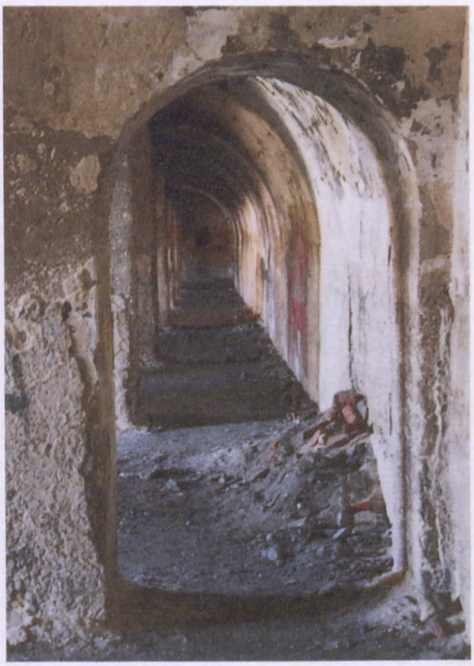
Fot. 1. Fort Prokocim, lewa kaponiera barkowa (fot. T. Ściężor, luty 2019 r.).

Fot. 2. Fort Prokocim, koszary szyjowe (fot. T. Ściężor, luty 2019 r.).

Fot. 3. Fort Prokocim, brama koszar szyjowych i „blizna" po wyciętym sponsonie pancernym (fot. T. Ścieżor, luty 2019 r.).

Fot.4. Fort Prokocim, brama koszar szyjowych, w tle brama schronu głównego (fot. T. Ścieżor, luty 2019 r.).

Fot.5. Fort Prokocim, wnętrze koszar szyjowych (fot. T. Ściężor, luty 2019 r.).



Fot. 6. Fort Prokocim, wnętrze koszar szyjowych (fot. T. Ściężor, luty 2019 r.).

Fot. 7. Fort Prokocim, wnętrze koszar szyjowych (fot. T. Ściężor, luty 2019 r.).

Fot. 8. Fort Prokocim, schron główny. (fot. T. Ścieżor, luty 2019 r.)

Fot. 9. Fort Prokocim, wnętrze schronu głównego (fot. T. Ścieżor, luty 2019 r.).

Fot. 10. Fort Prokocim, kaponiera czołowa. Widoczny ślad po murze przeszkodowym (fot. T. Ściężor, luty 2019 r.).

Fot. 11. Fort Prokocim, wnętrze kaponiery czołowej (fot. T. Ściężor, luty 2019 r.).

Fot. 12. Fort Prokocim, schrony pogotowia na lewym barku wału artyleryjskiego (fot. T. Ściężor, luty 2019 r.).

Fot. 13. Fort Prokocim, schrony pogotowia na prawym barku wału artyleryjskiego (fot. T. Ściężor, luty 2019 r.).

Fot.14. Fort Prokocim, prawa kaponiera barkowa. Widoczny ślad po murze przeszkodowym, jego fundament w podłożu oraz chodnik komunikacyjny (fot. T. Ściężor, luty 2019 r.).

Fot. 15. Fort Prokocim, wnętrze prawej kaponiery barkowej (fot. T. Ściężor, luty 2019 r.).

Fot. 16. Schron amunicyjny 15 „Prokocim" (fot. T. Ścieżor, luty 2019 r.).

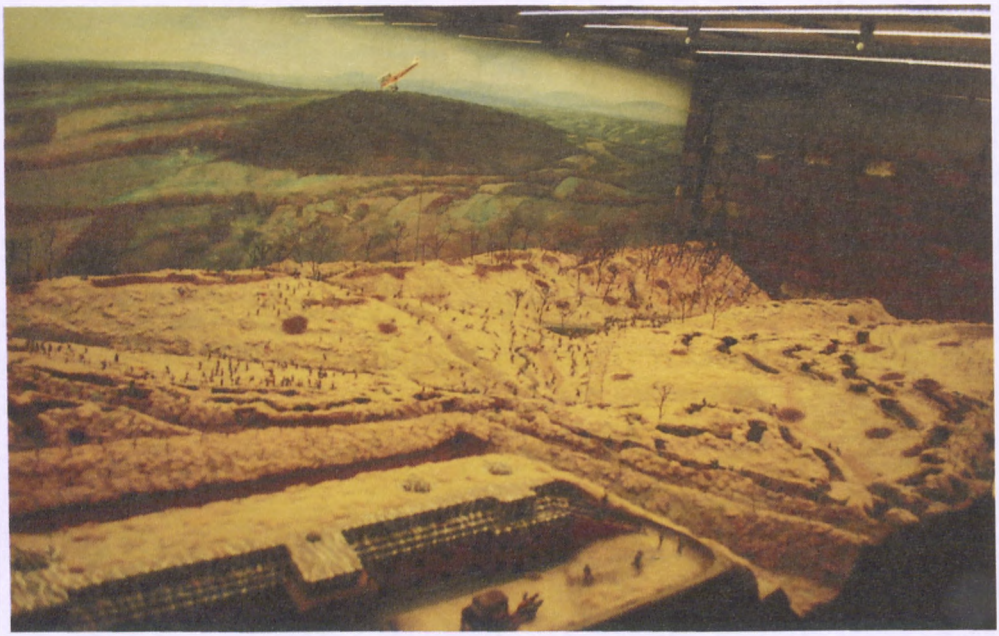
Mateusz Drożdż

Cesarskie krzyże i carskie kokardy nad Krakowem. Najważniejsze wydarzenia z działań lotniczych w rejonie Krakowa od jesieni 1914 r. po wiosnę 1915 r.

Kraków w czasie I wojny światowej był twierdzą, która zabezpieczała od północy monarchię austro-węgierską. Kompleks umocnień, rozbudowywanych od chwili zajęcia Wolnego Miasta Krakowa przez Austriaków, miał w chwili wybuchu konfliktu zbrojnego z Rosją zatrzymać wroga z daleka do przemysłu czeskiego i morawskiego, a także od stołecznego Wiednia. I z takimi oczekiwaniami sztabowców przyszło Krakowowi zmierzyć się jesienią i zimą 1914-1915 r.

Na wystawie zatytułowanej „Twierdza a Miasto Kraków 1846-1918", która jest zlokalizowana w Forcie nr 2 „Kościuszko", zwiedzający mogą zobaczyć m. in. imponującą dioramę w skali 1:72 przedstawiającą scenę z walk o miasto w 1914 r. (il.1). Na kilku metrach kwadratowych na plastycznej podstawie, zamkniętej z góry szklaną gablotą i z fotograficznym tłem wzgórz na południe od Bieżanowa przedstawiono wizualizację ataków na miasto w okresie II bitwy o Kraków trwającej od 4 do 8 grudnia 1914 r.[1]. Na pagórkowatym modelu terenu umieszczono kilkaset figurek żołnierzy obu stron, działa i broń wsparcia piechoty. Wyraźnie widać, jak ten pagórkowaty teren dawał zarówno osłonę przed bezpośrednim ogniem, jak i utrudniał przemieszczanie się z uwagi na różnicę wysokości i nachylenia terenu. Obszar walk był najeżony licznymi stanowiskami bojowymi i choć statyczna miniatura nie oddaje grozy walki i warunków pogodowych – widać, że żołnierze obu stron nie mieli łatwego zadania. Czy tak dokładnie wyglądało pole bitwy w którymś momencie? Tego nie wiadomo, a na makiecie przedstawiono – jak głosi dość dyplomatyczny opis – „możliwą sytuację, w której Rosjanie prowadzą szturm na odcinku od

[1] W literaturze podawane są różne daty II bitwy o Kraków, autor przyjął datę podaną w: J. Bieniarzówna, J. M. Małecki, *Dzieje Krakowa. Kraków w latach 1796-1918*, Kraków 1985, s. 388. Opis do dioramy głosi, że jest to wizualizacja rosyjskich szturmów z okresu od 2 do 6 grudnia 1914 r.



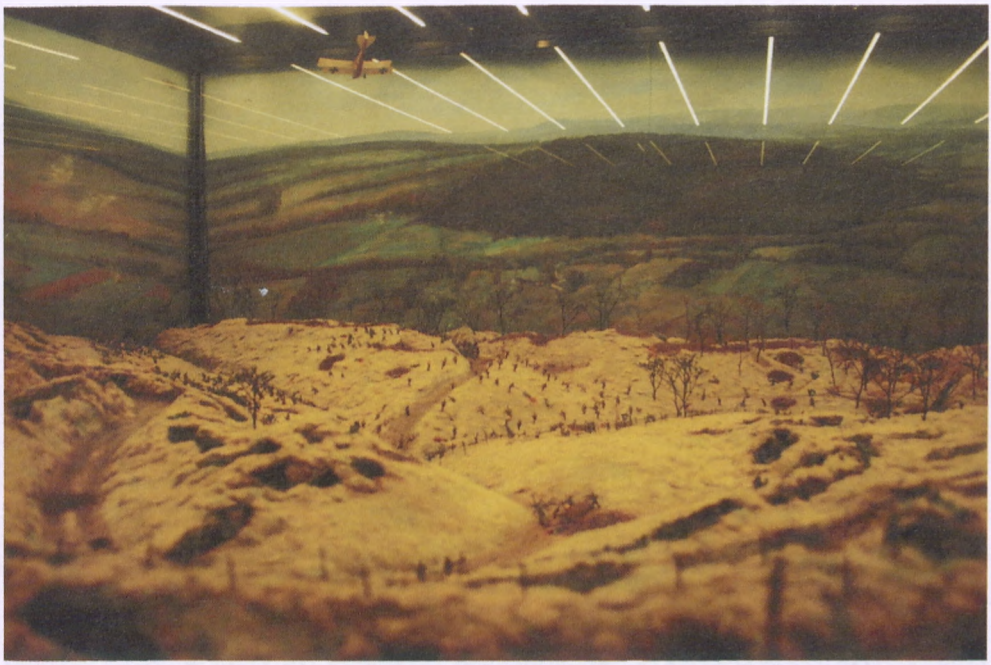
Il. 1. Makieta prezentująca bitwę o Kraków (fot. M. Drożdż).

Bieżanowa do Rajska"[2]. Celem ataku wojsk carskich były dwa forty – fort pancerny główny 50 ½ Ost „Barycz" i fort pancerny pomocniczy 50 ½ West „Kosocice". W 1914 r. Rosjanie nie zaatakowali ich bezpośrednio, zadowolili się zajęciem wzgórz naprzeciwko fortyfikacji i rozpoczęciem pojedynku artyleryjskiego. Finalnie nie przyniosło im to powodzenia, bo w niedzielę 6 grudnia załoga forteczna, skoncentrowana kosztem północnego – lewego – brzegu Wisły naprzeciwko nacierających od południowego wschodu wojsk rosyjskich rozpoczęła kontrnatarcie. Dzięki koncentracji na linii frontu prawie wszystkich dział z twierdzy i przeprowadzonej nawały ogniowej, a następnie atakowi piechoty udało się odeprzeć Rosjan i zdobyć wzgórza po południowej stronie potoku Malinówka. Wkrótce potem wojska carskie zostały zagrożone atakiem ze skrzydła – od strony Limanowej[3] – i wycofały się spod twierdzy Kraków.

Walka o miasto została rozstrzygnięta więc w sposób tradycyjny – przeciwnika zatrzymały i odrzuciły piechota oraz artyleria, czyli bagnety i szrapnele – i tu model mimo pewnych uproszczeń, jednak w miarę wiernie oddaje możliwy wygląd pola walki z grudnia 1914 r. Jak bardzo, nie wiadomo, bo na archiwalnych zdjęciach

2 Tablica opisująca dioramę umieszczona na wystawie.

3 Trwająca od 2 do 12 grudnia 1914 r. operacja limanowsko-łapanowska, zwana też często w skrócie bitwą pod Limanową, gdzie wojska austro-węgierskie odniosły strategiczne zwycięstwo nad wojskami rosyjskimi, wyzwoliły Nowy Sącz i zagroziły oddziałom carskim atakującym Kraków, co spowodowało ich wycofanie pod Tarnów.



Il. 2. Makieta prezentująca bitwę o Kraków z zawieszonym nad polem walki samolotem (fot. M. Drożdż).

widać zaplecze lub sceny po walce, brakuje natomiast zdjęć z samego pola walki. Twórcy makiety przedstawili pomniejszoną i uproszczoną wizualizację walk z użyciem prawidłowych modeli zarówno żołnierzy, jak i uzbrojenia piechoty i artylerii, choć prawie na pewno makieta nie oddaje sytuacji w stu procentach wiernie. Podobnie, jak tego nie robią malowane obrazy, kręcone filmy, czy beletryzowane powieści. Jednak zarówno dzieło modelarzy, jak i bardziej uznane sposoby uwieczniania historii militarnej dając widzom pewną wizję, zostawiają sporo miejsca dla wyobraźni.

Warto przy tej okazji zauważyć, że twórcy tej imponującej makiety zawiesili nad polem walki model samolotu rozpoznawczego wojsk cesarskich i królewskich (il. 2). Pokazuje on wyraźnie, że wspominając zwycięstwo w walkach o Kraków, warto pamiętać o zasługach rodzącego się lotnictwa wojskowego. Tym bardziej, że były one rzeczywiste i kto wie, czy wręcz nie decydujące w czasie walk w listopadzie na północnym, a następnie w grudniu na południowym brzegu Wisły. Właśnie lotnictwu sztab obrońców twierdzy zawdzięczał informacje, bez których tak ryzykowne działania, jak koncentracja wojsk po jednej tylko stronie Wisły, nie byłyby zapewne możliwe.

Według opisu z tablicy towarzyszącej makiecie zawieszony u jej sufitu aeroplan to dwumiejscowy dwupłatowiec Hansa-Brandenburg B.I, zasłużony potem dla rozwoju polskiego lotnictwa z czasów pierwszych lat po odzyskaniu niepodległości[4].

[4] T. Królikiewicz, *Wojskowe samoloty szkolne 1918-1939*, Warszawa 1988, s. 4 i 25

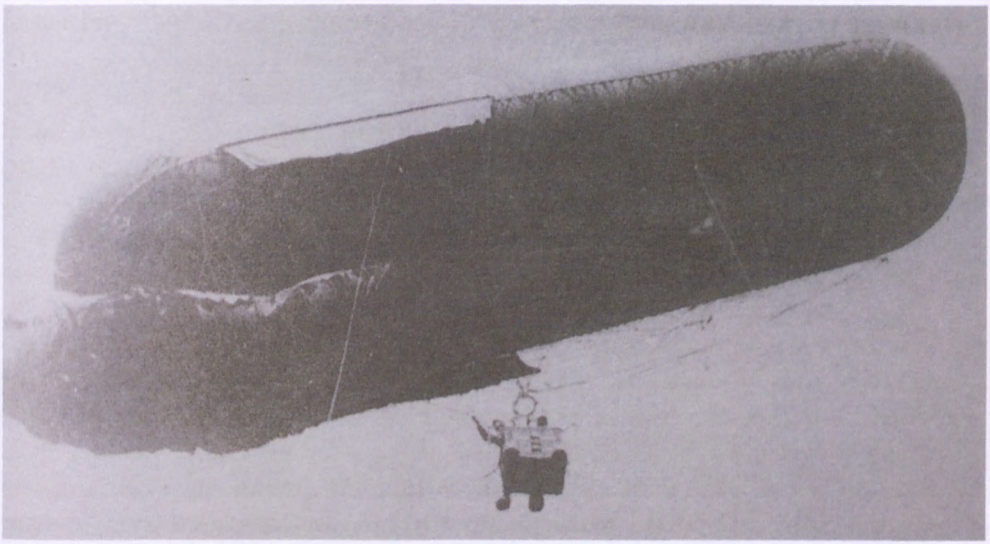
Il. 3. Żołnierze przenoszą skrzydła Albatrosa B.I w koszarach ułańskich w Rakowicach, grudzień 1914 (fot. ze zbiorów K. Wielgusa).

Ponieważ jednak ten typ samolotu został skonstruowany dopiero w 1915 r., bardzo możliwe, że powinien to być inny model. Np. samolotu typu Albatros B.I lub Albatros B.II[5], które w 1914 r. były już produkowane i używane (il.3). Różnice między nimi są niewielkie, a one same podobne do Hansa-Brandenburga B.I – oba Albatrosy były dwupłatowcami osiągającymi prędkość maksymalną ok. 140 km/h, w drewnianym kadłubie miały miejsce dla dwóch osób – pilota i obserwatora, który w późniejszym okresie czasu dostał do dyspozycji aparat fotograficzny i uzbrojenie – karabin maszynowy na obrotnicy i kilka bomb. Samoloty tego typu również służyły w polskim lotnictwie w pierwszych latach niepodległości. Najpierw jako maszyny zwiadowcze lub naprędce przygotowywane do zadań szturmowych, a potem jako samoloty szkolne. Jeden z ocalałych od kraks i kasacji zużytego sprzętu Albatrosów B.II, a następnie zabezpieczony przez władze polskie z ewakuowanej Niemieckiej Kolekcji Lotniczej, jest obecnie eksponatem w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie[6].

Czy w czasie walk samoloty latały nad polem walki? To akurat jest wątpliwe. Na pewno walkom towarzyszyły jednak inne statki powietrzne – ogień artyleryjski był prowadzony przy wsparciu obserwatorów korzystających z balonów (il. 4). W sprzyjających okolicznościach obserwator siedzący w koszu pod balonem mógł prowadzić

[5] Ibidem, s. 2 i 25.

[6] K. Mroczkowski, K. Wielgus, *Albatros B.II* [w:] *Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Katalog*, Kraków, brak daty wydania.



Il. 4. Balon obserwacyjny Parseval-Sigsfeld M 98 (fot. ze zbiorów K. Wielgusa).

obserwację na odległość do kilkunastu kilometrów, korygując prowadzenie ognia za pomocą telefonu, który był połączony kablem ze stanowiskiem na ziemi. Jeden z takich balonów wsparcia artyleryjskiego zakotwiczono przy forcie „św. Benedykt"[7], inny – w fosie fortu „Kosocice"[8]. Balony jednak miały dość poważne ograniczenie – mogły działać jedynie jako stacjonarne punkty, z których prowadzono obserwację. Nie mogły zaoferować wojskowym możliwości przeprowadzenia szybkiego zwiadu na sto, czy dwieście kilometrów w głąb wybranego rejonu, a następnie powrócić z meldunkiem lub zdjęciami w to samo miejsce, skąd wystartowały. Ten problem potrafił co prawda rozwiązać inny statek powietrzny lżejszy od powietrza i wyposażony w silniki i stery – sterowiec. Jednak w tym przypadku koszty jego budowy, a następnie obsługi były tak wysokie, a potrzebna infrastruktura tak rozbudowana, że względy ekonomiczne wskazały zdecydowanie na samoloty, zwane wówczas aeroplanami, jako na maszyny, które powinny pełnić tę funkcję. Tym bardziej, że w cenie sterowca można było nabyć kilkanaście lub kilkadziesiąt samolotów, które mogły jednocześnie prowadzić rozpoznanie kilkunastu kierunków.

W momencie walk o Kraków samolot kończył 11 lat. W ciągu tych parunastu zaledwie lat, jakie minęły od pierwszych, krótkich czasowo, na niewielki dystans i prowadzonych w prymitywnych konstrukcjach, lotów samolot powoli zaczął stawać się bronią, która mogła mieć wpływ na pole walki w trakcie konfliktów XX wieku. W wykorzystaniu przez wojsko pomagał szybki rozwój techniki lotniczej,

[7] H. Łukasik, *Twierdza Kraków. Wokół krakowskiej twierdzy. Epizody, bohaterowie, ślady bitwy o Kraków 1914*, Międzyzdroje-Kraków 2009, s. 51.

[8] Za tablicą *Szturm Krakowa 1914* znajdującą się w Muzeum Twierdzy Kraków.

która szybko zaczęła przewyższać w możliwościach to, co było dotąd oferowane przez pojazdy lżejsze od powietrza – wspomniane wcześniej balony i sterowce.

W przededniu wybuchu światowego konfliktu samoloty, choć w większości wciąż prymitywne i wrażliwe chociażby na pogodę, a także osiągające dość przeciętne osiągi z uwagi na niedoskonałości techniki, mogły pochwalić się osiągnięciami rekordów, które wywindowały wysokość lotu samolotem na ponad 6,1 tys. m, przelotu nad odległość ponad 1000 km, osiągniętej szybkości ponad 200 km/h i czasu utrzymywania się w powietrzu, który liczył ponad 24 godziny[9]. Te wyniki, a także możliwości zaczęły z czasem coraz bardziej służyć celom wojskowym, a potem i wojennym.

Samoloty stały się przedmiotem zainteresowania ze strony wojskowych z oczywistych względów – pozwoliły im na prowadzanie działań wojennych w nowej przestrzeni – w powietrzu. Szlak przetarły oczywiście wspomniane balony i sterowce, ale samoloty dawały nowe możliwości za mniejsze pieniądze. Popyt wojska napotkał na podaż pionierów awiacji – konstruktorzy poszukujący funduszy na kosztowny rozwój od podstaw swoich pomysłów oferowali swoje maszyny różnym nabywcom, a armia i marynarka to przecież znakomici klienci. Wystarczyło ich tylko przekonać. Konstruktorzy i lotnicy pokazywali więc decydentom wojskowym, że samolotem można nie tylko przewozić rozkazy lub pasażera, ale także z jego pokładu zrzucać – bez konieczności lądowania – informacje z najświeższymi obserwacjami, a także robić zdjęcia, strzelać z karabinu zwykłego i karabinu maszynowego, zrzucać ładunki wybuchowe, przekazywać informacje za pomocą telegrafu bez drutu, a nawet że da się taką maszyną wystartować i wylądować na pokładzie okrętu. Początkowo były to często pokazy teoretyczne – np. cele morskie obrzucano konserwami spożywczymi lub pomarańczami, ale wkrótce udowodniono, że samoloty można stosować do celów militarnych również w praktyce, co pokazały konflikty zbrojne poprzedzające wybuch światowego konfliktu – wojna włosko-turecka, wojny bałkańskie, a nawet wojna domowa w Meksyku.

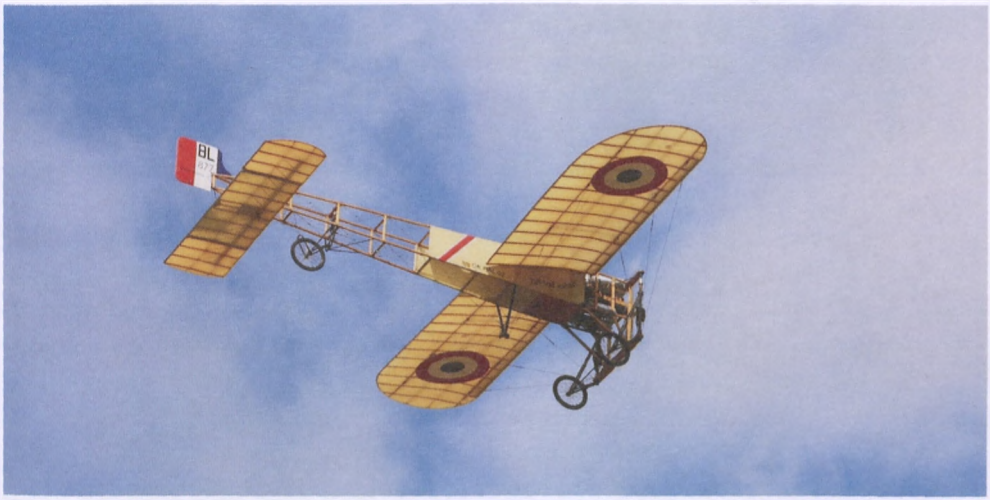
Gdy wybuchła I wojna światowa siły powietrzne walczących państw nie były zbyt imponujące pod względem liczebności. Francja miała łącznie 156 samolotów wojskowych, Wielka Brytania – 63, Rosja – 224, Belgia - 23, a Serbia – 11. Po drugiej stronie frontu Niemcy posiadali 232 maszyny, a Austro-Węgry – 48[10]. I żaden z samolotów nie był uzbrojony! Wojskowi jednak tym się nie przejęli i znaleźli możliwe militarne zastosowania dla swoich maszyn latających. Ówczesne maszyny wojskowe latały z prędkością ok. 100 km/h i były w stanie utrzymać się w powietrzu 2-3 godziny oraz wznieść się na wysokość ok. 2 tys. m, co zajmowało im od pół do półtorej godziny[11]. Mogły więc prowadzić rozpoznanie z powietrza, a przy okazji testować inne sposoby prowadzenia wojny.

---

9 M. Drożdż, *Małopolska w ogniu Wielkiej Wojny*, Kraków 2015, s. 130.

10 E. Malak, *Samolot – dzieło człowieka*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1993, s. 104-106.

11 T. K. Królikiewicz, *Wczoraj i dziś lotnictwa wojskowego*, Warszawa 1961, s. 15.



Il. 5. Latająca replika samolotu Bleriot używana przez wojska francuskie do zwiadu w 1914 r. (fot. K. Faber).

Lotnictwo zostało szybko wykorzystane przez wszystkie walczące strony. Już 14 sierpnia 1914 r. Francuzi dokonali pierwszego strategicznego nalotu na hangary Zeppelinów w Metzu, z kolei 30 sierpnia niemiecki lotnik zrzucił pięć niewielkich bomb na Paryż i ulotki wzywające do poddania się, 24 września brytyjscy piloci za pomocą telegrafu bezprzewodowego kierowali ogniem swojej artylerii w bitwie pod Aisne, 8 października brytyjski samolot zniszczył dwiema 9 kg bombami hangar z Zeppelinem, 21 listopada brytyjskie samoloty zaatakowały skutecznie wytwórnię sterowców 200 km za linią frontu, a w Boże Narodzenie brytyjskie wodnosamoloty zostały przywiezione przez okręty w pobliże wybrzeża Niemiec i, startując z wody, zaatakowały kolejną bazę sterowców[12]. Tymczasem, dzięki rozpoznaniu, które przeprowadził francuski lotnik, porucznik (późniejszy generał) André Watteau, okazało się, że niemieckie wojska prące na Paryż zmieniły kierunek swojego marszu (il. 5). Dzięki informacji, która szybko dotarła do sztabowców, dowództwo francuskie mogło zmienić plan bitwy o stolicę i rozpoczęło kontrnatarcie, co pozwoliło odnieść sukces w jednej z najważniejszych bitew I wojny światowej – pierwszej bitwie nad Marną[13]. To już był niebagatelny, a wręcz strategiczny wkład lotnictwa w wysiłek wojenny.

To właśnie sprawnie prowadzone rozpoznanie – które przewyższało kawalerię, jeśli chodzi o szybkość i głębokość – było początkowo najważniejszą rolą lotnictwa. Potem, gdy front zachodni został przedzielony pasami umocnień, kawaleria nie miała już możliwości prowadzenia zwiadu i informacje o tym, co dzieje się po dru-

[12] M. Drożdż, *Cegłą w aeroplan, czyli początki wojny w przestworzach*, Miesięcznik Społeczno-Kulturalny Kraków, luty 2015 r.

[13] E. Malak, op. cit., s. 106.

giej stronie frontu mogły przynosić już tylko samoloty. Z maszyn rozpoznawczych korzystały także siły austro-węgierskie prowadzące działania na wschodzie i południu Europy. O ile na froncie bałkańskim lotnictwo z czarnymi krzyżami miało zdecydowaną przewagę nad Serbią i całkowitą nad Czarnogórą, to trudniejszym przeciwnikiem było lotnictwo rosyjskie, które na front galicyjski rzuciło większość swoich maszyn.

Lotnicy, mimo że przestworza zapewniały im inne środowisko walki, wysokość oddalała od żołnierzy przeciwnika, a bazy położone były poza linią frontu, też ryzykowali swoje życie czy zdrowie. Byli narażeni na ogień z ziemi karabinów zwykłych, karabinów maszynowych montowanych na specjalnych podstawach do ognia przeciwlotniczego, a potem i z dział, które korzystały z podobnych podstaw. Narażeni byli także na spotkania z uzbrojonymi załogami samolotów przeciwnika. Początkowo lotnicy mieli do dyspozycji jedynie broń ręczną – pistolety, rewolwery lub karabiny. Karabiny maszynowe pojawiły się masowo dopiero później, gdyż z problemem strzelania przez krąg śmigła długo nie potrafiono sobie poradzić. Toczono jednak pierwsze pojedynki powietrzne, które sprowadzały się głównie do tego, aby tak wymanewrować samolot przeciwnika, by znalazł się on w zasięgu skutecznego ognia z broni, którą miał do dyspozycji obserwator. Pierwsze walki powietrzne wyglądały więc najczęściej tak, że obie maszyny manewrowały, krążyły wokół siebie, wykonywały różne figury akrobacyjne, aby ustawić się w dogodny dla strzelca sposób. Ten musiał uważać na własne śmigło, aby nie strzelać z broni ręcznej przez jego krąg, a także na swojego pilota oraz na skrzydła własnego samolotu. Strzelanie, nawet na krótki dystans, ale przy wielu zmiennych – w tym siły wiatru, prędkości maszyny własnej i maszyny przeciwnika, z reguły pozostawiało taką walkę nierozstrzygniętą, choć czasem kunszt strzelecki lub zwykły łut szczęścia wystarczał, aby pojedynek zakończył się zwycięstwem jednej ze stron[14].

Jeszcze w sierpniu 1914 r. wojska carskie rozpoczęły atak na Galicję. Mimo oporu c.k. wojsk, które nawet odnosiły sukcesy w bitwach, Rosjanie jak walec parowy szli naprzód. Na początku września zajęli stołeczny dla tej austriackiej prowincji Lwów, potem oblegli twierdzę w Przemyślu. Co prawda udało się ją odblokować, ale nie na długo, gdyż pod koniec października 1914 r. Rosjanie znowu ją oblegli i kontynuowali swój marsz na zachód. W połowie listopada w Krakowie usłyszano odgłos dział – zbliżał się front.

Zachodnia Galicja stała się w tym momencie dla monarchii naddunajskiej prawdziwym być albo nie być. Upadek Krakowa mógł otworzyć armiom carskim możliwość marszu na południe na przemysłowe zaplecze cesarstwa w Czechach i na Morawach, a także na stołeczny Wiedeń. Mógł także pozwolić na kontynuację

14 Literacki opis takiej walki, bazujący na jednej z pierwszych w dziejach I wojny światowej, stoczonej w regionie Szampania-Ardeny, w pobliżu obecnej wioski Jonchery-sur-Vesle, można znaleźć m. in. w J. Echenoz, *1914*, Warszawa 2014, s. 33-36.

Il. 6. Makieta ze sceną z lotniska w Rakowicach (fot. M. Drożdż).

marszu na zachód na przemysł śląski, co zagroziłoby potencjałowi gospodarczemu Niemiec, a także otworzyłoby drogę na Wrocław, a może i na Berlin. Nic dziwnego, że do obrony twierdzy Austriacy starali się ściągnąć wszystkie dostępne siły, w tym także siły powietrze. Późną jesienią 1914 r. Kraków stał się największym lotniskiem wojskowym Austro-Węgier[15].

Kraków był twierdzą i teoretycznie był do tej walki przygotowany. Od ponad pół wieku był sposobiony do obrony północnych rubieży cesarstwa i otoczony kilkoma pierścieniami umocnień. Początkowo były to umocnione punkty w samym mieście, z Zamkiem Królewskim na Wawelu jako cytadelą na czele. Później umocnienia zaczęły bronić miasta na rogatkach i wreszcie pierścieniami poza granicami administracyjnymi. Część z nich wybudowana została nawet poza terenami obecnego miasta Krakowa, zdecydowanie większego pod względem powierzchni niż miasto z 1914 r. Charakter umocnień zmieniał się wraz z postępem technicznym – głównie z rosnącą mocą i donośnością artylerii, której trzeba było przeciwstawić coraz bardziej wytrzymałe umocnienia, utrudniający namierzanie celów kamuflaż i coraz mocniejszą artylerię własną.

Jesienią 1912 r. w podkrakowskich Rakowicach uruchomiono lotnisko[16] (il. 6). Było to jedno z pierwszych lotnisk stałych na świecie, miało obsługiwać twierdzę Kraków i być oczami sztabowców, a z czasem, i z postępem techniki wojskowej, również móc pomagać wojsku na inne sposoby. Lotnisko zostało przygotowane niedaleko płaskiego terenu na północny wschód od Krakowa, położonego pomię-

[15] M. Niemiec, M. Drożdż, *Zwierzyniec zaprasza: Rakowice*, Kraków 2017, s. 56.

[16] A. Zaręba, *Orły Habsburgów*, Dębica 2004, s. 27.

dzy koszarami kawalerii w Rakowicach, przy obecnej ul. Ułanów, i nieistniejącymi już koszarami wojsk obrony krajowej przy obecnej ul. Dobrego Pasterza. Zaledwie dwa lata później okazało się ono jednak zbyt małe, jak na potrzeby koncentracji sił powietrznych monarchii w czasie dwóch bitew o Kraków, gdy do miasta ściągnięto aż sześć z istniejących dziewięciu c.k. oddziałów lotniczych. Na szczęście, nie było to jedyne miejsce nadające się dla samolotów – krakowskie Błonia też miały płaski teren, a w pobliżu można było szybko rozbijać namioty dla załóg, wyposażenia i maszyn. Nie jest wykluczone, że w czasie pierwszej bitwy o Kraków lotnisko w Rakowicach zostało ewakuowane na kilka dni na Błonia, w związku z zagrożeniem ostrzału artyleryjskiego ze strony wojsk carskich nacierających od strony fortów 49 „Krzesławice" i 49 ¼ „Grębałów"[17].

Służba w powietrzu zdecydowanie nie była łatwa i nie każdy mógł ją pełnić. Początkowo ważniejszą rolę pełnił obserwator, który dokonywał oceny tego, co widział, zaś pilot był w zasadzie kimś w rodzaju szofera, który miał wykwalifikowanego zwiadowcę dowieźć w miejsce rozpoznania. Lotnik-obserwator owych czasów musiał być nie tylko odważny, ale i mieć skłonności do ryzyka, a przy tym być osobą „spokojną i opanowaną, mogącą prowadzić obserwację lub robić zdjęcia w skrajnie niesprzyjających warunkach (również i atmosferycznych). Oprócz tych przymiotów obserwator powinien był mieć spory zasób wiedzy wojskowej. Umieć odróżnić wojska własne od nieprzyjacielskich, poprawnie zidentyfikować piechotę, kawalerię, artylerię, tabory – nawet mimo maskowania. Dlatego też, na przykład w lotnictwie austro-węgierskim, obserwatorem mógł zostać jedynie oficer, gdyż pewien wymagany ogólnie zakres wiedzy wojskowej można było uzyskać dopiero po ukończeniu szkoły oficerskiej"[18] – pisał współczesny historyk lotnictwa. Dopiero później, rola pilota zwiększyła się, a dzięki jednoosobowym samolotom myśliwskim, to właśnie piloci stali się popularniejsi.

Barwnie opisywał służbę lotniczą w podkrakowskich Rakowicach przełomu lat 1914 i 1915 korespondent wojenny prasy węgierskiej Ferenc Molnár: „Aparat leci po niebie [...] zbliża się i obniża [...] następnie ląduje. Wszyscy podbiegają. Wyskakują dwa niedźwiedzie. Postacie dwukrotnie grubsze od człowieka, od stóp do głów owłosione, spod futer i skór nie widać ni nosa, ni oczu. Żołnierze zdzierają z nich futrzane worki, po czterech przy każdym. [...] Nareszcie z kupy futer i skór wyłania się oficer-lotnik. Oczy mu błyszczą, twarz czerwona jak jabłko. Pod futrami ma jeszcze na głowie zimową czapkę i hełm lotniczy, na szyi ogromną chustę. Tam na wysokości panuje ostry, przenikliwy mróz, nie do opisania"[19]. Warunki przemieszczania się w powietrzu – wiatr i rosnący wraz z wysokością chłód potęgował też

[17] K. Mroczkowski, K. Wielgus, *Fliegerkompanie 7 krakowska kompania lotnicza na Wielkiej Wojnie*, Kraków 2014, s. 41.

[18] P. Butkiewicz, *Wielka wojna widziana z góry*, „Skrzydlata Polska" nr 5/2016, maj 2016, s. 51-52.

[19] F. Molnár, *Galicja 1914-1915. Zapiski korespondenta wojennego*, Warszawa 2011, s. 65-66.

okres zimowy – utrudniały lotnikom mróz, mgła, opady śniegu i deszczu ze śniegiem, wiatr oraz chmury śniegowe.

Jednak to nie tylko mróz i zimno dawały się we znaki lotnikom, którzy aby uniknąć ostrzału ze zwykłych karabinów piechoty – jednak niebezpiecznych dla załóg nieopancerzonym samolotów – musieli latać maszynami o odkrytych kabinach powyżej wysokości tysiąca metrów. Jeszcze bardziej niebezpieczne była rosnąca siła artylerii przeciwlotniczej, w tym dział i karabinów maszynowych. Ich ofiarą stawali się kolejni lotnicy i w żadnym wypadku nie należało lekceważyć ostrzału z dołu. Choć w początkowym okresie wojny, wielu lotników otrzymało drugą szansę na życie. O jednym przypadku, właśnie w czasie walk o Kraków, pisał wspomniany już Ferenc Molnár: „Gazety raz już donosiły o jego śmierci, gdy między Wolbromiem a Olkuszem znalazł się w ostrym ogniu, ale kula trafiła go jedynie w udo. Jeszcze raz był w takiej kłopotliwej sytuacji nad Tarnowem, gdy rosyjskie kule karabinowe przedziurawiły zbiornik benzyny, wylądował lotem ślizgowym koło Wojnicza, lecz Rosjanie go śledzili. Maszyna utknęła na bagnie, i gdy bezładnie się po nim miotała, artyleria rosyjska nie oszczędzała i wysłała na niego dwanaście granatów, ale i tym razem nic mu się nie stało. Granaty dosłownie wysadziły bagno w powietrze, okrywając jego i samolot błotem. Lecz na drugi dzień uratował maszynę"[20].

Lotnicy za pośrednictwem dziennikarza przekazywali cywilom informacje o swojej codziennej służbie w powietrzu, sukcesach i niebezpieczeństwach: wykrywaniu wrogich baterii artyleryjskich, zawiadamianiu własnych baterii o położeniu wrogich celów, fotografowaniu skutków ostrzału, bombardowaniu z powietrza celów wroga. Narzekali na śniegi, które pokrywając ziemię białym puchem utrudniały orientację w terenie i wówczas należało oprzeć się na rzekach i potokach, które dawały szansę na orientację z powietrza. Przekazywali też o tym, jak wielką siłę ma własna artyleria: „Pociski moździerzy – mówi porucznik – mają tak okrutną siłę wybuchu, że raz, gdy leciałem nad Rosjanami i pode mną wybuchł pocisk trzydziestki piątki[21], to w następnej chwili moja maszyna zaczęła mocno kołysać, choć byłem na wysokości tysiąca ośmiuset metrów. Silny podmuch bujał ciężką maszyną nawet na tak olbrzymiej wysokości, chociaż pocisk wybuchł na ziemi. To jakie musiał mieć skutki tam, na dole, w najbliższym otoczeniu!"[22].

Chociaż niektórym lotnikom udawało się także ostrzeliwać rosyjskie kolumny marszowe i tabory z zamontowanej nowatorsko na samolotach broni maszynowej[23], to jednak najważniejszymi zadaniami dla lotników latających w obronie Krakowa był zwiad. W 1914 r. austro-węgierski samolot przy średniej prędkości 72 km/h

[20] Ibidem, s. 66.

[21] Prawdopodobnie chodziło o 30.5 cm moździerz oblężniczy vz. 11 Škoda.

[22] Ibidem, s. 67.

[23] A. Zaręba, op.cit., s. 31.

mógł w ciągu 4 godzin rozpoznać teren o głębokości do 150 km[24]. Rozpoznanie lotnicze sprawdziło się w praktyce nawet wcześniej, gdy pomogło wojskom austriackim wygrać bitwę pod Kraśnikiem w sierpniu 1914 r., a znaczenie lotnictwa rozpoznawczego przeciwnika docenili też Rosjanie, którzy już we wrześniu 1914 r. zaczęli ukrywać się przed samolotami rozpoznawczymi w dzień w lasach, maszerując nocami[25].

Przykładowe meldunki tego czasu brzmią tak jak te z 22 listopada 1914 r., które dostarczyły do komendy twierdzy załogi samolotów startujących z Krakowa: „Załoga Flik 8[26] zauważyła o godz. 9[30] od Tarnowa nad Dunajcem w kierunku Wojnicza długie kolumny w kierunku zachodnim, załoga Flik 10 wleciała w chmury i jedynie w Opatowcu [lotnik] zdołał zauważyć stojące kolumny [rosyjskie], załoga Flik 15 rozpoznała 18 baterii [artylerii] z obszaru pomiędzy Słomnikami a Proszowicami, w Miechowie ‹bardzo dużo oddziałów, taborów i obozów›. Zrobiono również wiele zdjęć lotniczych"[27].

Czytając te opisy należy pamiętać, że lotnicy brali udział w walce. I choć w opisach oszczędzano czytelnikom owych czasów opisów brutalności wojennej, to jednak sukcesy awiatorów wojennych miały swoją wymierną cenę. W okresie od 19 października do 31 grudnia 1914 r. 13 eskadr lotniczych wojsk austro-węgierskich straciły w walkach 14 lotników i 25 samolotów, czyli 12 procent personelu latającego oraz 32 procent maszyn[28]. Mimo rosnących strat, które były w jakiś sposób równoważone uzupełnieniami – nowymi pilotami i obserwatorami oraz nowym sprzętem – a także dużą ilością dni nielotnych z uwagi na niesprzyjające warunki atmosferyczne lotnicy bardzo aktywnie prowadzili rozpoznanie wojsk przeciwnika, sprawdzając jego aktywność na odległość aż do 180 km i dostarczając informacje do sztabu. Dzięki temu sztabowcy znali położenie wojsk przeciwnika i miejsca jego koncentracji, mogli przewidywać rejony jego uderzeń lub miejsca, gdzie takich działań nie trzeba się obawiać. Jak Francuzi przed pierwszą bitwą nad Marną mogli też zmieniać i modyfikować plany bitewne.

„Są to oczy twierdzy. Lotnicy, nieustannie rozpoznając ruchy carskich wojsk, dostarczyli austriackiemu Armeeoberkommando bezcennych informacji, pozwalających na ‹pokerową› zagrywkę, która odwróciła być może losy I wojny światowej. W obliczu bezpośredniego zagrożenia twierdzy zdecydowano na... osłabienie jej sił, wyprowadzając część jej garnizonu w góry – na Jordanów i Rabę Niżną; ogołocono też z części wojsk północny brzeg Wisły. Krytycznego 5 grudnia wojska w zaśnieżonych Beskidach jęły wykonywać wielkie ‹w lewo zwrot› – ku prącym na Kra-

[24] A. Olejko, *Karpacka wojna trzech cesarzy*, Rzeszów, brak daty wydania, s. 55-56.

[25] Ibidem, s. 72.

[26] Flik, czyli właściwie FliK, to skrót od Flieger Kompanie, czyli kompanii, lub bardziej w terminologii lotniczej – eskadry lotniczej.

[27] Ibidem, s. 161.

[28] K. Mroczkowski, K. Wielgus, op.cit., s. 37.

ków Rosjanom. Armia Dymitriewa nie spodziewała się tak silnego uderzenia z boku. [...] c.k. armie twardo zatrzymywały ‹rosyjski walec parowy›. Kierunek na Wiedeń i Śląsk nigdy nie został w tej wojnie otwarty"[29]. – To ocena znanego krakowskiego znawcy historii twierdzy Kraków dr. inż. arch. Krzysztofa Wielgusa. Potwierdza to historyk wojskowości prof. dr hab. Andrzej Olejko: „Głównie lotnictwo umożliwiło przygotowanie pomyślnej dla Austro-Węgier operacji w rejonie twierdzy Kraków oraz flankowanego kontruderzenia 4. Armii arcyksięcia Józefa Ferdynanda (wraz z oddziałami 1. Armii gen. Viktora von Dankla oraz Grupą Uderzeniową gen. [Josefa] Rotha), a następnie przyczyniło się do jej pomyślnej realizacji. Zwiad lotniczy dopomógł podjąć sztabowi austro-węgierskiemu właściwe decyzje w krytycznym dniu bitwy krakowskiej 5 XII 1914 r."[30].

I faktycznie, dobrze poinformowani c.k. sztabowcy mogli mimo swoich mniejszych liczebnie sił tak sprawnie nimi manewrować, aby rozbić wojska rosyjskich najpierw w bitwie na północnym brzegu, a następnie odpierając szturm na południowym. Dzięki wiadomościom od lotników można było na czas decydujących starć przerzucić w wybrane miejsce prawie całe dostępne siły, wiedząc jednocześnie, że inne obszary twierdzy nie są zagrożone przez przeciwnika, bo rozpoznanie powietrzne nie stwierdziło sił wroga w pobliżu. Choć trzeba wyraźnie napisać, że samo rozstrzygnięcie nastąpiło w sposób klasyczny – dzięki piechocie i wspierającej ją artylerii.

W ten sposób lotnicy przyczynili się do zwycięstw w bitwach o Kraków i obrony twierdzy. Przy okazji zapisywali się w dziejach historii lotnictwa austro-węgierskiego, Krakowa, a nawet światowego lotnictwa. Nastąpiło to dzięki kilku wydarzeniom.

W czasie walk o Kraków, 30 listopada 1914 r. lotnictwo Austro-Węgier zanotowało swoje pierwsze zwycięstwo powietrzne. Porucznicy Jan Wierzejski i Bela Losonczy von Losoncz, którzy tworzyli dwuosobową załoga Lohnera BII z Flik 15 wystartowali do lotu rozpoznawczego z lotniska w Rakowicach, a napotkawszy w powietrzu rosyjski samolot w pobliżu Olkusza zestrzelili go ze zwykłego karabinu Mannlicher[31]. Pocisk c.k. lotników prawdopodobnie trafił w pilota lub silnik maszyny przeciwnika. Mimo, że lotnicy austro-węgierscy odnieśli potem jeszcze wiele zwycięstw powietrznych, a w ich cieniu zniknęła ta walka i jej rezultat[32], to właśnie zestrzelenie przeciwnika w obronie Krakowa otworzyło listę sukcesów powietrznych wojsk lotniczych Austro-Węgier.

---

[29] K. Wielgus, *Rakowice – Czyżyny lotnisko Krakowa*, Kraków 2002, s. 9.

[30] A. Olejko, *Działania lotnicze w pasie karpackim w latach 1914-1947*, Rzeszów 2005, s. 55.

[31] H. Mordawski, *Siły powietrzne w I wojnie światowej*, Wrocław 2008, s. 143.

[32] Brak o niej jakichkolwiek informacji w książce, gdzie ta wiedza powinna się znaleźć, czyli w pozycji Christophera Chanta *Austro-Hungarian Aces of World War I Eastern Front* wydanej przez wydawnictwo Osprey Aviation. Co ciekawe, autor nawet nie wspomniał w niej o walkach o Kraków, mimo że wymienił walki w rejonie Tannenberga, Łodzi i Gorlic.

Lotnictwo zapisało się też w historii Krakowa jako siła destrukcyjna – 3 grudnia 1914 r. przed południem dwaj carscy lotnicy z importowanego do Rosji francuskiego samolotu Farman MF-11 zrzucili dwie bomby na miasto. Jedna z nich wybuchła niedaleko szpitala garnizonowego przy dzisiejszej ul. Wrocławskiej. Druga trafiła w oficynę kamienicy przy dzisiejszej ul. Bogusławskiego 6 (ówczesnej ul. Jasnej). Okoliczności ataku na ten drugi punkt zauważyli naoczni świadkowie – dozorczyni zbombardowanej kamienicy oraz kucharka pracująca w sąsiedztwie, które słyszały nadlatujący samolot, a nawet zauważyły, że siedzieli w nim dwaj lotnicy. Panie wspominały o narastającym hałasie silnika, aż wreszcie coś wybuchło na strychu. Zrzucona lotnicza bomba była niewielka, dlatego mimo, że uderzyła blisko słupa podtrzymującego konstrukcję dachu nie poczyniła dużych szkód[33]. Stratny za to był właściciel firmy handlowo-instalacyjnej I. Meisels zajmującej się handlem i instalacją ceramiki łazienkowej, który ulokował sobie magazyn firmowy na feralnym poddaszu. Eksplodujący wrogi pocisk zniszczył mu doszczętnie skład fajansowych wanien, muszli i klozetów.

Początkowo mimo zeznań dwóch kobiet nie dowierzano, że wybuch mogła spowodować właśnie bomba lotnicza. Wezwano na miejsce rzeczoznawcę, który początkowo też podchodził ostrożnie do sprawy, ale w końcu znaleziono pomiędzy skorupami fajansu metalowe resztki ładunku, co ostatecznie potwierdziło możliwość ataku z powietrza. Druga bomba zrzucona przez carskich lotników koło szpitala nie wyrządziła szkód materialnych, a jedynie pozostawiła po sobie niewielki krater. Dla upamiętnienia pierwszego lotniczego bombardowania Krakowa na domu przy ul. Jasnej powieszono stosowną tabliczkę, a obok szpitala umieszczono betonową płytę, na której później wybudowano istniejącą do dzisiaj kapliczkę. Zbombardowana w grudniu 1914 roku kamienica zasłynęła później z innego powodu – kilkadziesiąt lat później zamieszkał w niej noblista Czesław Miłosz[34].

Lotnicy raczej nie zamierzali zniszczyć morale przedsiębiorców krakowskich lub personelu medycznego, ale najprawdopodobniej po prostu nie trafili, zrzucając bomby „z ręki", celując z kilkuset metrów „na oko" w wiadukt przy dworcu, dworzec kolejowy lub fort Kleparz. Zbombardowanie centrum twierdzy Kraków nie miało też większego wpływu na morale jej mieszkańców, może za wyjątkiem stratnego finansowo I. Meiselsa.

Mimo że bombardowanie Krakowa może śmiało figurować w annałach dziejów miasta jako niemalże anegdota, bo ucierpiały głównie składowane na strychu wanny i sedesy, to warto porównać je z losami drugiej galicyjskiej twierdzy – Przemyśla. I nad nim pojawiały się rosyjskie samoloty, z których zrzucano bomby. I tam występował rozrzut, co powodowało że ładunki zrzucane na cele wojskowe

[33] Farman mógł być uzbrojony w 18 bomb, z których każda ważyła 7,3 kg.

[34] M. Drożdż, *Szachownica z pawim piórem. Trzy tuziny lotniczych opowieści o ludziach i wydarzeniach związanych z Krakowem*, Kraków 2013, s. 69-70.

uderzały często w cywilne. Na Przemyśl, na twierdzę i miasto, spadło około 50 bomb, ważących od sześciu funtów do dwóch pudów (2,7-46,4 kg), a licząc razem około 1,3 tony[35].

Właśnie oblężenie twierdzy w Przemyślu spowodowało, że lotnicy stacjonujący w Krakowie zapisali kolejną kartę historii awiacji. Siły powietrzne starały się pomóc obrońcom prowadząc przeloty do oblężonego miasta. Loty te miały charakter militarny – do oblężonego Przemyśla przywożono rozkazy, biuletyny informacyjne dla prasy, plany urządzeń, np. podstaw dla armat przeciwlotniczych, które wykonano w przemyskich warsztatach kolejowych, pocztę wojskową, a nawet oficera sztabowego[36]. Natomiast w drugą stronę wywożono przesyłki wojskowe, żołnierską pocztę polową i w czasie 13 lotów także korespondencję osób prywatnych. Loty zimą 1914/1915 r. były znacznym osiągnięciem, ponieważ aura nie sprzyjała regularnym lotom, można było je podejmować jedynie gdy pogoda na to pozwalała. Obszar Sanu leżał przeważnie w gęstej mgle, a pionierzy poczty lotniczej przypłacili je wieloma ofiarami, spowodowanymi zarówno pogodą, niedoskonałościami techniki lotniczej i ostrzałem rosyjskim, który był niebezpieczny, zwłaszcza dla maszyn lądujących lub startujących z twierdzy, zanim wzbiły się na w miarę bezpieczny pułap.

Pierwsza poczta przewieziona samolotem wylądowała na lotnisku w Rakowicach 23 listopada 1914 r. Część korespondencji innym samolotem odleciała do Wiednia, resztę przewieziono na pocztę w Krakowie. Ówczesna niedoskonała technika lotnicza nie pozwalała jednak na stworzenie wydajnego mostu powietrznego, który mógłby skutecznie zaopatrywać oblężonych w potrzebne materiały do prowadzenia walki i oczekiwania na odsiecz. Ostatecznie twierdza skapitulowała, a tuż przed tym wydarzeniem Przemyśl próbowały opuścić dwie maszyny. Załoga jednej z nich została zestrzelona i trafiła do niewoli, drugiej udało się. Lotnicy oglądali iście apokaliptyczny obraz wylatujących w powietrze przemyskich fortów, składów amunicji i mostów na Sanie. Parę dni później opowiadali o ostatnich chwilach twierdzy podczas audiencji u cesarza Franciszka Józefa I[37].

„Dla lotnictwa austriackiego akcja przemyska była pierwszą długotrwałą akcją bojową, która udowodniła przydatność samolotów dla wojska. Mimo trudności i kłopotów z ciągle psującym się sprzętem, wykonano aż 33 loty kurierskie, bez samolotów łączność z obleganymi byłaby niemożliwa. Podczas 10 lotów piloci c.k. Wojsk Lotniczych przewieźli około tony korespondencji cywilnej, budując tym samym historię pierwszej na świecie, dalekodystansowej lotniczej linii pocztowej"[38] – pisał współczesny znawca c.k. armii Andrzej Zaręba.

---

[35] A. Olejko, *Karpacka wojna* ..., s. 139.

[36] A. Zaręba, op.cit., s. 32.

[37] Więcej o lotniczej poczcie: J. Adamczyk, M. Chodurek, *Przesyłki pocztowe z oblężonej twierdzy Przemyśl 1914-1915* [w:] *Brzesko-Okocim. Lotnicza baza najjaśniejszego pana*, Dębica 2000, s. 72-74.

[38] A. Zaręba, op.cit., s. 34.

Austro-węgierscy lotnicy walczący zimą i wiosną 1915 r. w Galicji nie ograniczali się jedynie do przewożenia przesyłek. Prowadzili zwiad lotniczy, koordynowali ogień artylerii, atakowali wojska rosyjskie, a także toczyli pojedynki powietrzne z carskimi samolotami. Na rakowickim lotnisku nie tylko przeładowywano zapakowaną w worki korespondencję, ale przede wszystkim dbano o samoloty, aby było czym ją przewozić. Mechanicy w Rakowicach naprawiali uszkodzone ogniem rosyjskim maszyny, dbali o prawidłową pracę silników, wymieniali spracowane części na nowsze i odpowiadali za przygotowanie maszyn do lotu.

I wreszcie, kolejne wydarzenie związane z historią wojskowości lotniczej, choć mające miejsce już po walkach o Kraków, ale jeszcze przed odepchnięciem wroga z Galicji. W drugi dzień świąt Bożego Narodzenia 1914 r. na lotnisku w Rakowicach wylądował samolot do zadań specjalnych – z radiostacją na pokładzie. Miał on służyć do współpracy z artylerią i wprowadził nową jakość w wojnie – umożliwiając najcięższej artylerii austro-węgierskiej prowadzenie ognia do celów odległych o kilkanaście kilometrów. Samolot przyprowadził lotem z Wiednia sam dowódca sił powietrznych Austro-Węgier płk Emil Uzelač, który przywiózł w kabinie obserwatora prof. Leopolda Kahna. Na pokładzie Albatrosa B.I, o imieniu własnym „Muzzl", była nowa broń – bezprzewodowa radiostacja. Zainstalowany w „Muzzlu" aparat radiowy ważył 42 kg, a zasilał go generator napędzany obrotami śmigła. Nadawanie i odbiór możliwe było dzięki 50 m kabla anteny, rozwijanemu w czasie lotu przez specjalny otwór w podłodze kabiny i który przed wylądowaniem lotnicy musieli zwinąć na szpulę. Pewna niedogodnością dla obserwatora była konieczność nadawania informacji alfabetem Morse'a.

W czasie gdy Albatros trafił do Rakowic, a następnie na lotnisko w Jasieniu Brzeskim, front w Galicji praktycznie zamarł i po ciężkich stratach obu stron trwała głównie walka pozycyjna. Starano się jednak atakować wroga przy pomocy artylerii – na linię frontu w pobliże podtarnowskiej wsi Biadoliny Radłowskie w Wigilię przybyła bateria ciężkich moździerzy Škoda kal. 305 mm, które miotały pociski burzące o wadze 382 kg lub przeciwpancerne ważące 410 kg, a wkrótce potem pojawiła się jeszcze potężniejsza machina wojenna – haubica morska o kalibrze 420 mm sprowadzona znad Adriatyku i strzelająca jeszcze cięższymi ładunkami, używanymi przeciwko okrętom.

Gdy na początku stycznia Albatros z radiostacją przybył na lotnisko w Brzesku, zamontowano tam pokaźnej wysokości antenę i stację radiową do współpracy z artylerią. Nadzór nad urządzeniem sprawował oficer techniczny Flik 1 ppor. Benno Fiala von Fernbrug, przyszły czołowy as myśliwski lotnictwa Austro-Węgier. Szkolenie z obsługi maszyny prowadził dla lotników prof. Kahn, a zasięg kontaktu radiowego sięgał 120 km[39].

[39] M. Drożdż, *Małopolska w ogniu...*, s. 120-125.

12 stycznia 1915 r. dwaj porucznicy Max Hesse i Ludwig Dumbacher wystartowali nad pozycje rosyjskie i rozpoczęli współpracę z artylerzystami. Tego dnia obaj c.k. lotnicy wyruszyli, aby wyszukać i wskazać cele dla ciężkiej haubicy w rejonie dworca kolejowego w Tarnowie i cele w okolicach Wojnicza. Po oddaniu pierwszego strzału nastąpiła korekta i drugi pocisk bezbłędnie trafił już w rozwidlenie torów przy dworcu, a trzeci i czwarty – w dworzec. Zachęceni powodzeniem lotnicy skierowali kolejny pocisk na bank, gdzie mieściła się siedziba dowództwa rosyjskiej armii, a trafienie, jak się później okazało, spowodowało olbrzymie straty. Z ruin budynku wywieziono około 200 ciał rosyjskich żołnierzy. Dwa dni później, celem znowu stał się dworzec w Tarnowie, w który trafiły celnie kolejne dwa ciężkie pociski[40].

Rosjanie do przeciwdziałania austro-węgierskiej artylerii ściągnęli z drugiego końca Rosji, aż z wybrzeża na pograniczu z Japonią, baterię dział kal. 210 mm. Niewątpliwie były one groźne, ale 16 stycznia dzięki współpracy z lotnikami, c.k. artylerzystom moździerzowym wystarczyło oddanie 4 strzałów, aby zniszczyć rosyjską baterię. Zaś w nocy poprzedzającej unicestwienie baterii ciężkich rosyjskich dział, kolejny pocisk oblężniczy trafił w budynek w Tarnowie, więc coraz bardziej zaniepokojeni Rosjanie wprowadzili zaciemnienie miasta i wstrzymali ruch pociągów w pobliżu. Pod koniec lutego ciężkie pociski spadły na dworzec, budynek policji i szkoły, gdzie Rosjanie zrobili skład zboża i artykułów spożywczych.

Ostrzał Tarnowa trwał do maja 1915 r. Mieszkańcy, którzy z bliska obserwowali jego skutki, nazywali strzelające działa „grubymi Bertami", apokaliptycznymi bestiami lub straszliwymi zmorami. Ogromne pociski poprzedzone przeraźliwym świstem spadały na szkoły, kościoły i domy zajmowane przez wojsko carskie w Tarnowie i poza miastem, gdzie zwiad lotniczy zaobserwował rosyjskie baterie, umocnienia, miejsca koncentracji wojsk lub wypasu koni. Ostrzał kierowany przez lotników był w miarę celny, oszczędzał Tarnów i ludność cywilną. Niszczył za to morale Rosjan i zmuszał ich do ciągłej ostrożności i strachu – świst lecącego pocisku oznaczał z reguły, że któraś z carskich pozycji za chwilę eksploduje w wielkim huku.

Udany eksperyment spowodował, że w radiostacje wyposażano kolejne samoloty, a część lotników wysłano do Wiednia, aby tam podzielili się swoimi doświadczeniami z nowymi obserwatorami-radiotelegrafistami. Już w końcu 1915 r. załogi samolotów rozpoznawczych z radiem stały się niezbędne dla ciężkiej artylerii państw walczących. Jednocześnie postęp techniczny zmniejszał rozmiary i wagę radiostacji, a zwiększał ich zasięg, choć do końca wojny lotnicy musieli korzystać z alfabetu Morse'a.

Krakowskie lotnisko w Rakowicach było wówczas na bezpiecznych tyłach frontu. Rozpoczęto jego systematyczną rozbudowę, aby mogło nie tylko obsługiwać

[40] Więcej informacji o ostrzale Tarnowa i roli lotnictwa w kierowaniu ogniem w: J. Magdoń, *„Gruba Berta" w bombardowaniu Tarnowa (1915). Mity i fakty* [w:] *Lotnicze ślady Wielkiej Wojny*, Dębica 2002, s. 23-31.

maszyny kurierskie, czy później pocztowe, ale także by w rakowickich zakładach można było prowadzić bardziej skomplikowane naprawy. W 1916 r. rozpoczęto – na maszynach pamiętających, a w niektórych przypadkach także biorących udział w walkach o Kraków dwa lata wcześniej, szkolenie nowych lotników. I tak wyglądało funkcjonowanie krakowskiego lotniska w Rakowicach aż do pamiętnego 31 października 1918 r.

Wolność, która wykluła się w nocy w Prokocimiu, zakiełkowała rankiem w Podgórzu i rozrosła się przed południem w Krakowie, po południu przybyła na lotnisko w Rakowicach dorożką wraz z trzema przedstawicielami Polskiej Komisji Likwidacyjnej. Oznajmili oni dowodzącemu 10. Zapasową Eskadrą Lotniczą, kpt. Romanowi Florerowi, że władza odradzającej się Rzeczypospolitej przejmuje lotnisko. Polecili też przekazać dowództwo w ręce najwyższego rangą Polaka, sierż. mech. Antoniego Juchy. Postawiono przed nim trudne zadanie zabezpieczenia mienia w atmosferze tlącego się buntu żołnierzy austriackich, którzy chcieli wrócić do domu drogą powietrzną i z „pamiątkami", które wykradli z wojskowych magazynów. Zadanie było tym trudniejsze, że w 160-osobowym oddziale w Rakowicach było jedynie 6-8 żołnierzy narodowości polskiej.

Na szczęście, mimo początkowych podejrzeń, pozbawiony dowództwa Roman Florer też okazał się Polakiem. Nie obraził się na pozbawienie go władzy i doradzał swojemu dawnemu podwładnemu, jak unieruchomić samoloty, które pragnęli porwać buntownicy, a także siłą swojego autorytetu utrzymywał porządek w bazie. Dzięki temu większość żołnierzy pozostała neutralna lub wręcz życzliwa wobec nowej władzy. Aby sprawę wyjaśnić zawezwano pomoc z miasta i widok małego oddziału piechoty uspokoił parunastu buntowników na lotnisku. Odebrano im skradziony sprzęt i zapewniono wszystkich, że wojna dla nich skończyła się i będą mogli wrócić do domów, co faktycznie wkrótce nastąpiło.

1 listopada w bazie życie wróciło prawie do normy – dowództwo z powrotem objął kpt. Roman Florer, a na zdobytych maszynach zamalowano czarne krzyże i wymalowano w ich miejsce biało-czerwone znaki. Krakowskie lotnisko w Rakowicach rozpoczęło nowy etap swojej działalności, pomagając w budowaniu zrębów polskiego lotnictwa[41].

[41] Więcej o wydarzeniach tego dnia na krakowskim lotnisku w: M. Drożdż, *Jak Rakowice stały się kolebką polskiego lotnictwa*, Krakowski Rocznik Archiwalny, t. XX, Kraków 2014, s. 15-34.

Tomasz Skrzyński

Wojskowe znaczenie portów: grzegórzeckiego, w rejonie zakola Wisły pod Wawelem i płaszowskiego w 1918 i 1919 r.*

Ściśle z dziejami flot i flotylli są związane losy ich baz wojennych. Dzięki odpowiedniemu wyposażeniu i obronie zapewniają statkom materiałowo-techniczne zabezpieczenie w okresie pokoju i działań wojennych. Ich odpowiednie rozmieszczenie umożliwia statkom wojennym wykonywanie zadań. Bazy dzielą się na stałe i tymczasowe[1]. Najważniejszą częścią bazy jest port.

Na terenie obecnej Polski pierwsze zachowane wzmianki o portach sięgają X w.[2]. Z punktu widzenia wojskowych były to z reguły bazy tymczasowe zlokalizowane bezpośrednio nad morzem albo (jak Szczecin czy Elbląg) w stosunkowo niewielkiej od niego odległości. Nieprzypadkowo pierwsza ważna bitwa polskiej regularnej floty wojennej stoczona została poza Bałtykiem (na Zalewie Wiślanym – w 1463 r.)[3].

Przez wieki port w Krakowie był zlokalizowany w rejonie zakola Wisły pod Wawelem niedaleko obecnego Mostu Dębnickiego[4]. W XIX w. rozwój transportu na terenie Zachodniej Galicji hamowała jego niska rentowność. Wynikała ona głównie z peryferyjnego usytuowania tej części Austro-Węgier, jej słabego rozwoju ekonomicznego i zacofania[5]. W XIX w. rozwój portu w Krakowie był także utrudniony zbyt niskim poziomem wód oraz przecięciem biegu Wisły granicami państwowy-

---

* Niniejszy tekst jest zmienioną, zawężoną chronologicznie i rozbudowaną wersją artykułu: *Port wojenny trzech flotylli rzecznych? Rzecz o portach w Krakowie w latach 1911-1925* [w:] *Dalekie morza, bliskie rzeki. Rzecz o strategii, organizacji i logistyce flot wojennych*, red. R. Kochnowski, J. Jastrzębski, Kraków 2018.

[1] S. Ordon, *Polska marynarka wojenna w latach 1918-1939. Problemy prawne i ekonomiczne*, Gdynia 1966, s. 223.

[2] O. Myszor, *Początki Słowian na Morzu Bałtyckim*, „Morze. Statki i Okręty", nr 2, 2010, s. 68.

[3] J. Będźmirowski, B. Zalewski, *Historia wojskowości i polskiej marynarki wojennej*, Gdynia 1999, s. 171.

[4] A. Böhm, R. Marcinek, Z. Myczkowski, *Bulwary wiślane w Krakowie*, Kraków 2014, s. 16, 17, 31.

mi. Rzeka była spławna na niemal całej długości, ale statki wymagały wyższego niż flisacy poziomu wody. Nieprzypadkowo port krakowski odgrywał niewielką rolę w utrzymaniu zaplecza transportowego i materiałowego Twierdzy Kraków. By to zmienić konieczna była regulacja i kanalizacja rzeki. Pozwoliłaby ona także na ochronę znacznych obszarów przed częstymi w tej części państwa powodziami. Spowodowane nimi straty potrafiły niekiedy osiągać dziesiątków milionów koron (np. 1884 r.)[6]. Decyzje w tym zakresie należały do kompetencji władz zaborczych. Krakowski port nie był jedynym branym pod uwagę przez zaborcę jako główny w austriackiej części dorzecza Wisły. Sąsiadujące z Sandomierzem Nadbrzezie uzyskało połączenie kolejowe jeszcze w 1887 r.[7]. W 1900 r. planowano tu przystań zimową, a w 1906 r. umieszczenie głównego portu austriackiego na Wiśle[8].

Zgodnie z pierwotnymi ustaleniami rosyjsko-austriackimi prace regulacyjne biegu Wisły miały trwać do 1892 r. W 1906 r. przewidywano ich zakończenie na 1912 r. Terminu tego też nie dotrzymano. Przykładowo w 1912 r. trwały prace nad regulacją Wisły po płaszowskiej stronie. Stanowiły element planowanych wówczas kanałów łączących Dunaj, Odrę, Wisłę i Dniestr. Licząc na korzyści z tym związanie władze Krakowa zaplanowały budowę dużego portu rzecznego. Początkowo miał obejmować jeden kanał boczny o długości 2 km połączony z torami ze stacją kolejową Podgórze-Płaszów[9]. W 1913 r. Izba Przemysłowo-Handlowa proponowała wyposażyć przyszły port w odpowiednie połączenia kolejowe do Podgórza i Dębnik, a odcinek kanału powyżej Podgórza „w baseny i kanały lateralne", które miały być wykorzystane przez rozwijający się przemysł[10]. Na mapie z 1916 r. port krakowski składał się z sześciu dużych basenów[11]. Planowano jego budowę na terenie Płaszowa na polach przylegających do rzeki oraz na terenie starego koryta Wisły na Dąbiu. Podejście to miało wtedy oparcie w planach inwestycyjnych i sytuacji gospodarczej. Jak wspomniano wyżej planowana była wówczas na terenie Galicji budowa

[5] A. Arkusz, *Rozwój kolei żelaznych w Galicji w XIX w.* [w:] *„Mkną po szynach..." Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014, s. 93.

[6] K. Broński, *Koncepcje i problemy rozwoju dróg wodnych w Galicji* [w:] *Galicyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013, s. 114, z przyp. 27.

[7] Por. K. Broński, *Determinanty rozwoju kolei lokalnych w Galicji* [w:] *„Mkną po szynach..."*, s. 99.

[8] K. Broński, *Koncepcje...*, s. 116.

[9] Ibidem, s. 113; 115 przyp. 32; 116; 120 przyp. 53.

[10] T. Kargol, *Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie w latach 1850-1939. Dzieje – ludzie – polityka gospodarcza*, Kraków 2003, s. 212.

[11] Z. Beiersdorf, *Dziedzictwo krajobrazu kulturowego Podgórza* [w:] *Dwa miasta, dwa brzegi. W 100 rocznicę połączenia Podgórza i Krakowa (1915-2015)*, red. E. Firlet, Kraków 2015, s. 109. Zważywszy na czas druku reprodukowanej przez tego autora mapy pojawia się jednak pytanie na ile w szczegółach powyższe wyobrażenie miało służyć zmyleniu Rosjan i ich sojuszników w I wojnie światowej.

dużej sieci transportowej kolejowo-wodnej, „której zasadniczym węzłem stałby się Kraków"[12]. Właśnie w 1916 r. władze miejskie Krakowa wsparły działania Dolnoaustriackiego Związku Przemysłowego zmierzające do przyspieszenia budowy tego wariantu kanału Dunaj-Odra, który przewidywał równoczesne prace nad tzw. Kanałem Galicyjskim. Budowę całej sieci kanałowej od Dunaju przez Odrę, Wisłę po Dniestr omawiano w Wiedniu „na międzynarodowym zjeździe w sprawie budowy dróg wodnych" w czerwcu 1917 r.[13].

W końcu XIX w. Rosjanie i Niemcy posiadali na Wiśle własne flotylle wojenne (portem wojennym był np. Modlin). Austro-Węgry najpóźniej, bo dopiero w 1912 r. stworzyły na Wiśle flotyllę wojenną. Równolegle z powołaniem Flotylli Austriacy postanowili zbudować dla niej zimowy port. Zaborca zdawał sobie sprawę z zagrożeń jakie niesie ze sobą pozostawanie zimą statków wojennych na zamarzniętej rzece. Już 26 listopada 1912 r. gotowy był projekt portu. Namiestnictwo we Lwowie nakazało Kierownictwu Regulacji Wisły w Krakowie porozumieć się z dowództwem I korpusu w sprawie miejsca, ustalić koszt wykupu gruntów i sporządzić przybliżony kosztorys[14]. Dla zaborczego Namiestnictwa statki wojenne były ważniejsze od cywilnych, a cele ściśle wojskowe istotniejsze od ochrony statków (cywilnych i wojskowych) przed lodem[15].

Od strony własności gruntu punktem wyjścia była umowa 10 grudnia 1912 r. o sprzedaży władzom państwowym parcel gruntowych miejskich, na których planowano budowę głównego portu Krakowa[16]. Budowany wojskowy obiekt zlokalizowano 199,3 m powyżej poziomu Morza Adriatyckiego na części terenów planowanego głównego portu Krakowa. Powierzchnia basenu portowego miała zaledwie 160 m^2. Wojskowi zaplanowali wejście od strony rzeki w innym miejscu niż planowały dla swego portu władze miejskie. Od lodów spływających Wisłą port chronił wał o szerokości w koronie 3 m. Z drugiej strony był wał wiślany o wysokości średnio 204,4 m nad poziom Morza Adriatyckiego. Port miał mieć warsztat dla robót konserwacyjnych, magazyn na węgiel i ropę oraz pomieszczenie dla załóg. Budowano go „w porozumieniu z władzami wojskowymi"[17].

---

[12] K. Broński, op.cit., s. 119.

[13] T. Kargol, op.cit., s. 215.

[14] Archiwum Narodowe w Krakowie (ANK) Dyrekcja Robót Publicznych 29/309/231 Spis aktów Kierownictwa regulacji Wisły w Krakowie przesłanych do Namiestnictwa w myśl reskryptu z 3 kwietnia 1916.

[15] Ibidem, Pismo Namiestnictwa we Lwowie do Kierownictwa Regulacji Wisły w Krakowie w odpowiedzi na pismo z 26 listopada 1912.

[16] Ibidem, Protokół w sprawie sprzedaży parcel gruntowych miejskich potrzebnych dla urządzenia „schroniska zimowego" dla statków 10 grudnia 1912; Ibidem, Pismo c.k. kierownika Regulacji Wisły otrzymane przez Prezydium Namiestnictwa we Lwowie 13 grudnia 1912.

[17] Ibidem, *Sprawozdanie techniczne do projektu i kosztorysu na wykonanie podwyższenia wału zimowego tymczasowego zimowiska dla obiektów pływających w Płaszowie* z 1924.

Zaborca uznał, że wygodniej będzie, zamiast stałego, zbudować niewielki tymczasowy port. Pozwoliło to obniżyć koszty wywłaszczenia gruntu. W praktyce inicjatywa władz austriackich odsunęła w nieokreśloną przyszłość realizację ambitnych planów władz miejskich odnośnie wielkości portu. Pod presją wojska reprezentanci władz miejskich w lipcu 1913 r. zaznaczali, że: „nie sprzeciwiają się zasadniczo budowie portu [...] gmina najprawdopodobniej znajdzie się w przyszłości w położeniu, że będzie chciała podobny basen [portowy] dla siebie zbudować a wówczas miejsca na to w obrębie Krakowa tak dogodnego z pewnością nie znajdzie"[18].

Tuż przed wybuchem I wojny światowej wojskowe władze austriackie utworzyły w Krakowie cesarsko-królewską Flotyllę Wiślaną. Ostatecznie, w sierpniu 1914 r. Flotylla przejęła nadbrzeża, zakłady remontowe i stocznie znajdujące się w kontrolowanej przez Austriaków części dorzecza Wisły[19]. Ze względów strategicznych zasadniczy port Flotylli znajdował się wówczas nadal w zakolu Wisły, blisko dzisiejszego mostu Dębnickiego. Na sezon zimowy (od grudnia do lutego) Flotylla miała przenosić się do portu zimowego w Płaszowie. W pierwszym okresie wojny dowództwo i jednostki Flotylli były rozlokowane przy nabrzeżach zakładów remontowych i stoczniowych w Krakowie i w Nadbrzeziu.

Wkrótce po rozpoczęciu wojny Twierdza Kraków została zapleczem dla walczących dla jej przedpolach jednostek armii austro-węgierskich. Sytuacja strategiczna zmusiła dowództwo do pospiesznej rozbudowy flotylli. Port wykorzystywano przy transporcie zaopatrzenia, wyładowywano z galar rannych.

Po odparciu oddziałów rosyjskich spod Twierdzy znaczenie portów przejściowo było znaczne. Podczas udanej wiosennej ofensywy państw centralnych w 1915 r. Flotylla dostarczała zaopatrzenie oddziałom austriackim oraz przewoziła rannych na galarach do Krakowa. Z Krakowa wysyłano też przynajmniej część pontonów, barek oraz łodzi dla oddziałów liniowych państw centralnych, które przekraczały Wisłę[20].

Sukces wspomnianej ofensywy niemiecko-austriackiej sprawił, że w połowie 1915 r. Wisła na całej swej długości była pod kontrolą państw centralnych. Spadło znaczenie portów w Krakowie. W drugiej połowie 1915 r. austriacka Flotylla została decyzją władz centralnych włączona w system polowych komunikacji wojskowych[21]. Opisywana jednostka miała odtąd charakter eksterytorialny. Okręty i inne jednostki Flotylli działały głównie na okupowanej przez Austriaków części Kongre-

18 Ibidem, *Protokół w sprawie portu w Płaszowie* spisany 16 lipca 1913.

19 K. Schrott, *Flotylla Wiślana monarchii austro-węgierskiej w latach 1914-1918, cz. 1*, „Okręty Wojenne", nr 61, 2003, s. 8.

20 S. Danielski, M. Kamieński, *Poczta austro-węgierskiej flotylli na Wiśle 1914-1918*, „Krzysztofory – Zeszyty Naukowe Muzeum Historycznego Miasta Krakowa", nr 20, 1998, s. 132-133.

21 J. W. Dyskant, *Wojenne flotylle wiślane 1918-1939*, Warszawa 1997, s. 9.

Il. 1. Fragment „Telephonaschlüsse für Weichselschiffahrt" b.d. [1916] (AGAD MGGL 134).

sówki (przy odpowiednim poziomie wody dopływały m.in. do Dęblina)[22] i na obszarach położonych dalej na wschód (rzeki Bug i Styr). Równocześnie w 1915 r. Niemcy powołały swoją kolejną flotyllę wiślaną. Do jej głównych portów wojennych należał modliński.

Porty w Krakowie musiały być jednak przygotowane do ewentualnego przyjęcia wycofujących się ze wschodu i północy wojsk polowych[23]. Do tego celu port w zakolu Wisły był niewystarczający. Stąd co najmniej od wiosny 1916 r. rozwój kolejnego portu – w rejonie Grzegórzek[24]. Punktem wyjścia była zapewne zlokalizowana w tym rejonie przedwojenna stocznia przy c.k. Uprzywilejowanej Fabryce Maszyn L. Zieleniewski[25]. Na austriackich mapach z zaznaczonymi portami Flotylli grzegórzecki port był ukazywany jako zdecydowanie ważniejszy niż pozostałe porty krakowskie (il. 1).

[22] http://www.muzeumwp.pl/aktualnosci/484,-8222-100-lat-flotylli-wislanej--8221--wystawa-czasowa-w-mwp.php [dostęp 31.10.2017]; Archiwum Główne Akt Dawnych (AGAD) Militär General Gouvernement in Polen w Lublinie (MGGL) 134 "Organization der Flotille" b.d.

[23] H. Łukasik, *Twierdza Kraków. Znana i nieznana*, cz. II, Kraków 2001, s. 7.

[24] AGAD MGGL 120 Pismo dowództwa Flotylli Wiślanej do General Gouvernement w Lublinie z 25 maja 1916.

[25] Ok 1910 r. zbudowano w niej 4 okręty pływające w czasie I wojny światowej w ramach flotylli: „Kopernik", „Melsztyn", „Wanda", „Tyniec" (K. Broński, op.cit., s. 117, przyp. 44).

Port grzegórzecki i w zakolu Wisły wykorzystywano m.in. do wyładunku węgla, płodów rolnych i materiałów budowlanych przywiezionych przez zaborcę z Królestwa. Dowództwo Flotylli przeniesiono z okolic portu pod Wawelem do znajdującego się po drugiej stronie granicy portu w Niepołomicach, na następnie w Nadbrzeziu[26]. Z wojskowego punktu widzenia decyzja ta była trafna: zdecydowana większość tras na jakich pływały jednostki Flotylli znajdowała się poza Galicją. Powyższa jednostka miała nadal charakter zdecydowanie wojskowy. Z Nadbrzezia raportowano: „port jest obecnie tylko wojskową stacją przeładowczą"[27].

Flotyllę systematycznie powiększano liczebnie. Ważną rolę odgrywały przy tym stocznie i porty: grzegórzecki i zlokalizowany niedaleko Wawelu. W rejonie portu między zakolem Wisły koło Wawelu, a mostem Dębnickim zbudowano wówczas drugą wojskową stocznię rzeczną. Po zbudowaniu kadłuby okrętów holowano do przystani zakładów Zieleniewskiego. Tam montowano na nich maszyny i uzbrojenie[28].

Port grzegórzecki miał wiele zalet: doprowadzoną niemal do brzegu rzeki nowoczesną[29] linię kolejową, szereg istniejących w tej części Krakowa zakładów przemysłowych i rzemieślniczych oraz lokalizację w tej części miasta składów wojskowych[30]. Żaden z pozostałych portów w mieście pod Wawelem nie miał tak dobrej lokalizacji. Grzegórzecki port współdziałał m.in. z Komendą Linii Kolejowych w Krakowie i filią wojskowego magazynu prowiantowego w Dąbiu-Grzegórzki.

Przejściowe sukcesy Rosjan na froncie wschodnim sprawiły, że latem 1916 r. do Krakowa w rejon Grzegórzek przeniesiono stocznię Flotylli znad rzeki Styr. Pośrednio o znaczeniu portu grzegórzeckiego i przeniesionej stoczni świadczy fakt, że jej komendantem mianowano kierownika katedry budownictwa wodnego Politechniki Lwowskiej Maksymiliana Matakiewicza[31]. Przy tym porcie zlokalizowano magazyny Flotylli. Specjalny oddział wydzielony Flotylli nadzorował je oraz czuwał na przeładunkiem w porcie[32].

W 1916 i 1917 r. w strukturach wojskowych i w galicyjskim namiestnictwie trwały rozważania dotyczące dalszej rozbudowy portu zimowego w Płaszowie na

---

26 S. Danielski, M. Kamieński, op.cit., s. 133, 135, 142.

27 ANK Dyrekcja Robót Publicznych 29/309/203 Sprawozdanie ze stanu Wisły po inwazji [Nadbrzezie] 5 lipca 1915.

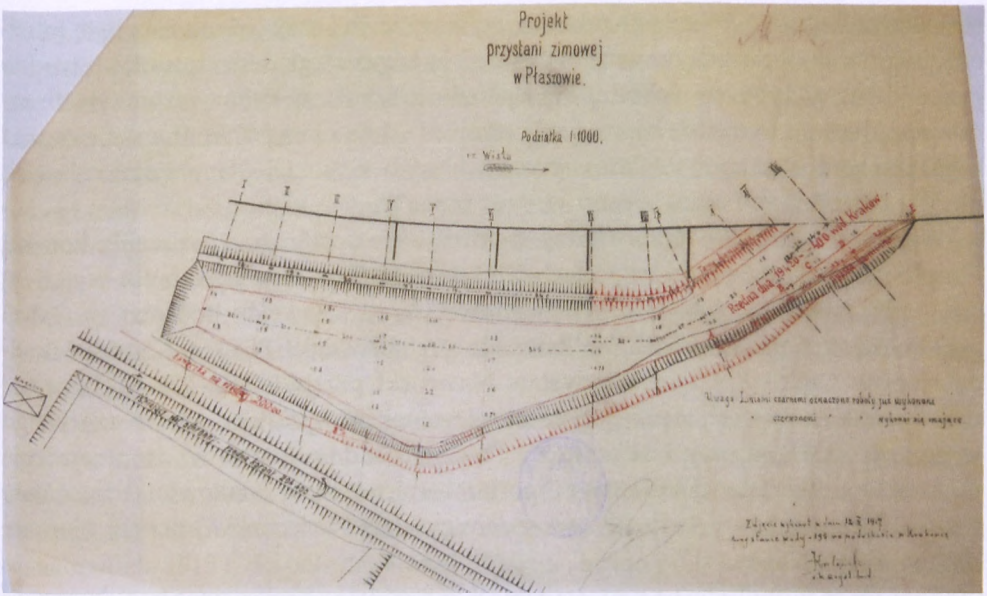
28 P. Stachnik, *Port wojenny „Kraków"*, „Dziennik Polski", 30 lipca 1995; zob. też M. Włodarczyk, *Kraków – miasto portowe nad Wisłą*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Technicznej w Katowicach", nr 7, 2015, s. 27, przyp. 11.

29 Wykonano ją tuż przed wybuchem I wojny światowej: K. Broński, op.cit., s. 120.

30 Por. A. Böhm, R. Marcinek, Z. Myczkowski, op.cit., s. 40.

31 https://www.zegluga.wroclaw.pl/forum/viewthread.php?thread_id=91 (post 12 – Jana Bartelskiego) [dostęp 31.10.2017]; AGAD MGGL 134 "Organization der Flotille".

32 S. Danielski, M. Kamieński, op.cit., s. 141.



Il. 2. Projekt portu zimowego w Płaszowie z 12 października 1917 r. (ANK Dyrekcja Robót Publicznych 29/309/231).

potrzeby Flotylli. Z jednej strony inwestycja ta była potrzebna ze względów wojskowych, z drugiej ze względów ekonomicznych rosły koszty jej wykonania (il. 2).

Ostatecznie w grudniu 1917 r. władze zażądały od Kierownictwa Regulacji Wisły przesłania planów sytuacyjnych i opisu planowanych robót, a 10 marca 1918 r. zatwierdziły plan rozbudowanego portu. Miał on objąć m.in. magazyn (na materiały i narzędzia). Prace miały ruszyć w drugiej połowie 1918 r. Preliminarz kosztów budowy na 1918 r. (ustalony w sierpniu 1918 r.) wyniósł 40 000 koron. Po uzgodnieniu z Dyrekcją Inżynierii Wojskowej w lipcu plany wyłożono do wglądu dla ogółu obywateli Krakowa. O rzeczywistym, militarnym charakterze portu świadczy np. zapewnienie, że na zimę statki i galary należące do gminy będą mogły się schronić w porcie tylko wtedy, gdy będzie dla nich miejsce[33].

Przeszkodą w rychłej realizacji tych zamierzeń był rosnący kryzys gospodarczy w wyczerpanym i zniszczonym wojną państwie. Drastycznie obniżył się m.in. poziom zaopatrzenia i realna wartość pieniądza papierowego. W brulionie pisma Kie-

[33] ANK, Dyrekcja Robót Publicznych 29/309/231 Bruliony pism Kierownictwa Regulacji Wisły z 1916 i 10 lutego 1917; Ibidem, Odpowiedź Namiestnictwa z 14 maja 1917; Ibidem, Analiza cen do kosztorysu nr 4, sierpień 1918; Ibidem, Pismo magistratu miasta Krakowa do c.k. Kierownictwa Budowy Regulacji Wisły z 26 marca 1918; Ibidem, Pismo Namiestnictwa do Kierownictwa Regulacji Wisły z 29 grudnia 1917; Ibidem, Pismo Dyrekcji Dróg Wodnych do oddziału Prokuratorii Generalnej w Krakowie z 23 kwietnia 1929; Ibidem, kosztorys budowy portu północnego nr 4 z sierpnia 1918; Ibidem, Projekt budowy portu w Płaszowie wyłożony 8-15 lipca 1918 w magistracie w Krakowie.

rownictwa Regulacji Wisły w Krakowie czytamy m.in.: „czy jednak robotę tę [można] dokonać w obecnych rozpaczliwych pod każdym względem stosunkach trudno przewidzieć. Gdyby się robotników opłaciło artykułami spożywczymi, bielizną, odzieżą i butami to można by wszystko zrobić [...] na płacę banknotami nie można robotników dostać mimo ofiarowania im bardzo wysokiej płacy, gdyż człowiek głodny, bez odzieży i obuwia pracować nie może"[34].

Wyzwolenie miasta spod władzy zaborców pozwoliło na stworzenie kolejnej Flotylli wojennej bazującej w portach Krakowa. Rozkaz o jej powołaniu wydał 10 dni przed zakończeniem I wojny światowej dowódca wojsk polskich w Galicji gen. Bolesław Roja. W dniach 1-3 listopada przedstawiciel Polskiej Komisji Likwidacyjnej w Galicji kpt. mar. Władysław Nawrocki przejął statki Flotylli bazujące w krakowskich portach. Przejęcie przez niego także cywilnego taboru rzecznego w portach Krakowa oraz Nadbrzezia i Oświęcimia dało podstawę do utworzenia polskiej Flotylli Wiślanej z głównymi portami wojennymi w Krakowie. Jednostka ta i związane z nią porty stały się zaczątkiem polskiej Marynarki Wojennej. Komendantem został Nawrocki[35].

Powołanie Flotylli oraz umieszczenie jej komendy w Krakowie, a bazy w porcie grzegórzeckim i w zakolu Wisły[36], miało w listopadzie 1918 r. duże znaczenie – jednak bardziej polityczne, propagandowe i symboliczne niż militarne. Pierwszy etap rozwoju Wojska Polskiego charakteryzowała duża żywiołowość. W praktyce nie było jeszcze wówczas planowania jako efektywnej podstawy działalności wojska. Często jednostki tworzono „samorzutnie, bez centralnego kierownictwa". Brakowało „spójnego planu formowania armii"[37].

Równocześnie wkrótce zaczynała się zima. Przerywała na kilka miesięcy aktywną obecność Flotylli na Wiśle. Wojskowe znaczenie omawianych portów obniżało także kilka innych czynników. Kraków na razie nie był zagrożony przez wrogów odradzającego się państwa, powszechnie zakładano przyszły rozwój marynarki wojennej na Bałtyku, stolicą państwa miała być Warszawa, a obszary, na których działała Flotylla znajdowały się zasadniczo na północ od Krakowa. Początkowo flota ta miała charakter eksterytorialny. Później Komenda Flotylli została podporządkowana komendantowi miasta.

---

34 Ibidem, Brulion odpowiedzi c.k. Kierownictwa Regulacji Wisły z 2 połowy 1918.

35 J. W. Dyskant, *Flotylla rzeczna Marynarki Wojennej 1919-1939*, Warszawa 1994, s. 28; M. Borowiak, *Kutry uzbrojone KU 1–KU 5, KU6, KU7. Kanonierki rzeczne typu „Z"*, Warszawa 2015, *Wielki Leksykon Uzbrojenia. Wrzesień 1939*, t. 59., s. 6; P. Stachnik, *Cesarsko-królewskie okręty wojenne zakotwiczyły pod Wawelem*, „Dziennik Polski", 1 marca 2014.

36 Obecność statków w początku listopada 1918 r. w porcie Płaszowie jest mniej prawdopodobna.

37 Oba cytaty: L. Wyszczelski, Armia *Rezerwowa II Rzeczpospolitej. Społeczeństwo pod bronią 1918-1939*, Warszawa 2014, s. 72.

Istnieją przesłanki, że tuż po odzyskaniu niepodległości w Krakowie stocznie wojskowe i związane z nimi warsztaty mogły liczyć na odpowiednią ilość specjalistów. Przykładowo 6 listopada rozkazem Komendy Miasta został przydzielony „do komendy flotylli na Wiśle inżynier pospolitego ruszenia Gołogórski Mieczysław"[38]. Jest on zapewne tożsamy z Mieczysławem Janem Gołogórskim zaangażowanym w Legionie Wschodnim, a później w I brygadzie Legionów Polskich. Z zawodu dyplomowany inżynier budowy maszyn i okrętowy w 1916 r. został „mianowany inżynierem konstruktorem przy niemieckich łodziach podwodnych w Niemczech w Bremie [...] W 1917 [r.] w kwietniu przeniesiony na to samo stanowisko do Budapesztu do budowy łodzi podwodnych austriackich". Słabą stroną tej kandydatury był stan zdrowia specjalisty[39].

Dzień później – 7 listopada, rozkazem komendy miasta przydzielono „do Flotylli" porucznika inż. Emila Rettingera[40]. O atutach tego specjalisty pośrednio świadczy dalsza służba wojskowa. W 1925 r. Emil Rettinger sprawował m.in. nadzór nad remontowanymi w Gdańsku torpedowcami[41]. Przydzielając tych ludzi w listopadzie 1918 r. do polskiej Flotylli Wiślanej brano pod uwagę ich przydatność przy ewentualnym kierowaniu portem wojennym i naprawie w Krakowie statków omawianej Flotylli.

Na funkcjonowanie omawianych portów wpływała ogólna sytuacja w mieście. W grudniu 1918 r. pisano z zadowoleniem: „Rozprzężenie jakie cechowało ostatni okres panowania obcych, jakie spotęgowało się jeszcze w chwili jego obalenia, mija dość szybko"[42].

Jest prawdopodobne, że niektórzy wojskowi związani wówczas z krakowskimi portami wojennymi nie byli Polakami. Liczni niegdyś na statkach austriackiej flotylli na Wiśle żołnierze narodowości chorwackiej przebywali w Krakowie także w listopadzie 1918 r. Nieliczni obcokrajowcy służyli we flotyllach polskich jeszcze wiosną 1921 r.[43].

Można przyjąć, że w grudniu 1918 r. kierujący portami wojennymi w Krakowie musieli meldować Komendzie Miasta, ile mają w nich na stanie broni i amunicji,

---

[38] Centralne Archiwum Wojskowe (CAW) Komenda Garnizonu Kraków I.372.27.1. Rozkaz Komendy Miasta Krakowa z 6 listopada 1918.

[39] Ibidem, Gołogórski Mieczysław Jan, Odrzuc. 19 IV 1937. Wniosek o przyznanie Krzyża i medalu niepodległości (cytat); ibidem, Gołogórski Mieczysław Jan, Odrzuc. 19 IV 1937. Odpis poświadczenia o służbie w 1 pułku piechoty Legionów Polskich.

[40] Ibidem, Komenda Garnizonu Kraków I.372.27.1. Rozkaz Komendy Miasta Krakowa z 7 listopada 1918.

[41] Ibidem, Dowództwo Floty I.328.1.5. Rozkaz nr 46 Dowódcy Floty z 1 maja 1926.

[42] Ibidem, Komenda Garnizonu Kraków I 372.27.2. Dodatek do rozkazu Komendy Miasta Krakowa z 18 grudnia 1918.

[43] Ibidem, Flotylla Wiślana I.328.30.3. Rozkaz dowódcy Flotylli Wiślanej nr 142 z 22 maja 1921. Dotyczyło to także innych formacji. Przykładem część specjalistów wśród toruńskich lotników.

sporządzić wykaz tych pretensji wierzycieli pozostałych po wojskach austro-węgierskich, które przejęły władze polskie. Planowano porty objąć inwentaryzacją majątku wojskowego[44].

Można domyślać się, że działalność omawianej jednostki i związanych z nią portów w Krakowie ułatwiał fakt, że zastępcą komendanta miasta Krakowa, a następnie szefem sztabu dowództwa Okręgu Generalnego Kraków był Stanisław Haller. Wpływał on na działania flotylli austriackiej w czasie, gdy był szefem sztabu Twierdzy Kraków[45].

Rolę wojennej Flotylli w Krakowie i związanych z nią portów zwiększały wcześniejsze starania Bogumiła Nowotnego. Działając wówczas z ramienia Rady Regencyjnej, poinformował on polskich marynarzy i oficerów marynarki przebywających na terenie Austro-Węgier o powołaniu w Warszawie i właśnie w Krakowie biur meldunkowych, w których mieli się zgłaszać[46].

Dnia 28 listopada 1918 r. Tymczasowy Naczelnik Państwa powołał Marynarkę Polską. Józef Piłsudski potraktował ją łącznie – wojenną i handlową. Wkrótce, 23 grudnia 1918 r., powstała kolejna Flotylla Wiślana. Miała chronić polskie transporty rzeczne oraz patrolować Wisłę, Narew i Bug[47]. Na niemal półtora roku, główną bazą Flotylli Wiślanej i generalnie Marynarki Wojennej został Modlin. Tę właśnie lokalizację ułatwiały m.in.: niewielka odległość od stolicy, wcześniejsze inwestycje rosyjskie, niedawna obecność w tym rejonie flotylli podległej Berlinowi.

Ważniejsze jednak były kwestie strategiczne. Pod tym względem górny bieg Wisły stracił swoje znaczenie. Nie mogły już pomóc posuwające się naprzód starania o uregulowanie kwestii gruntów pod główny port Krakowa[48]. Mimo bardzo ostrego przebiegu konfliktu polsko-czechosłowackiego[49] przeprowadzony z południa zbrojny atak nie zagrażał istnieniu państwa. W 1919 r. przeszkodę dla rozwoju

44 Ibidem, Komenda Garnizonu Kraków I.372.27.2. Rozkazy Komendy Miasta Krakowa z 13, 18 i 28 grudnia 1918; Ibidem, Komenda Garnizonu Kraków I.372.27.2. Dodatki do rozkazów Komendy Miasta Krakowa z 18 i 19 grudnia 1918; ANK Archiwum Urzędu Wojewódzkiego 29/207/497 Poświadczenie dla Zygmunta Krysa z 23 stycznia 1919.

45 O wpływie armii zaborczych na genezę Marynarki Wojennej np.: R. Kochnowski, *Wpływ tradycji Kaiserliche Marine, Kaiserliche und Königliche Marine oraz Wojennomorskowo Flota na genezę i rozwój Marynarki Wojennej II RP* [w:] *Między polityką, historią a pamięcią historyczną. Studia z dziejów Polski okresu porozbiorowego*, red. W. Łazuga, S. Paczos, Poznań 2015.

46 Z. Machaliński, *Koncepcje i działalność polskiej centralnej administracji morskiej w latach 1918-1921*, Nautologia, r. 29, nr 3, 1994, s. 3.

47 H. Hermann, *Rzeki jako element pól bitewnych* [w:] *Rzeki. Kultura, cywilizacja, historia*, red. J. Kołtuniak, t. 7, 1998, s. 169; J. Kroplewski, *Działalność oświatowo wychowawcza w Polskiej Marynarce Wojennej w latach 1918-1947 (na tle rozwoju i funkcjonowania Polskiej Marynarki Wojennej oraz centralnych instytucji oświatowo-wychowawczych Wojska Polskiego)*, Gdynia 2015, s. 12.

48 ANK Dyrekcja Robót Publicznych 29/09/231 Pismo Namiestnictwa[!] we Lwowie do Kierownictwa Regulacji Wisły w Krakowie z 3 lipca 1919.

49 Szerzej na ten temat np. M. K. Kamiński, *Konflikt polsko-czeski 1918-1921*, Warszawa 2001.

portów wojennych na Wiśle (szczególnie w Krakowie) stanowiło „tymczasowe" uznanie, na konferencji w Paryżu, Wisły za rzekę na prawach międzynarodowej drogi wodnej. Polska nie zastosowała się jednak do tych ustaleń[50].

Realne zagrożenie dla istnienia państwa istniało z północnego zachodu (do czerwca 1919 r. nierozbrojone jeszcze wówczas Niemcy) i wschodu. Dla Flotylli „modlińskiej" najważniejsze były więc odcinki rzeki położone daleko na północ od Krakowa. Po wejściu w kwietniu 1919 r. do czynnej służby Flotylla ta miała antyniemiecki charakter.

Pozornie istnienie Flotylli Wiślanej „modlińskiej" nie przeczyło funkcjonowaniu Flotylli Wiślanej „krakowskiej" w górnym biegu Wisły. Chwilowo sytuację tej ostatniej ułatwiał fakt, że uratowane przed wywiezieniem przez Niemców statki wojenne stacjonujące w okupowanej przez nich części Królestwa pozbawione zostały przez zaborcę uzbrojenia. Decydujące jednak były opisane wyżej względy strategiczne. Zapewne po przekazaniu podległych sobie jednostek wojskowych strukturom cywilnym, w styczniu 1919 r. Nawrocki zrezygnował z funkcji Komendanta Flotylli. Później znaczną część podległych mu niegdyś statków przetransportowano do Modlina[51].

W 1919 r. w zakres kompetencji Departamentu Spraw Morskich[52] kierującego Marynarką Polską wchodziły m.in. „zarządzenia dotyczące przysposobienia rzek, brzegów i przystani do ewentualnych operacji wojennych"[53]. Jednak w rozkazach Departamentu Spraw Morskich w 1919 r. Kraków pojawia się sporadycznie i bez związku z portami[54].

W 1919 r. ważne znaczenie wojskowe na zachodzie Polski, nie tylko z punktu widzenia Flotylli Wiślanej, miały transporty płynące z Gdańska. Z powodów oczywistych porty w Krakowie nie mogły być przydatne do ochrony transportów wojennych i z żywnością przez tereny, na których stacjonowały wówczas garnizony niemieckie. Ważni byli jednak także adresaci transportów. Znaczenie portów w Kra-

[50] Szerzej tą kwestię omawia A. Kastory, *Żegluga dunajska w polityce międzynarodowej w XX wieku*, Kraków 2011, s. 66-67.

[51] Np. W. Słupczyński, J. Korbal, M. Borowiak, op.cit., s. 5, 7.

[52] Szerzej na jego temat np. Z. Machaliński, *Koncepcje i działalność polskiej centralnej administracji morskiej w latach 1918-1921 na tle sytuacji międzynarodowej* [w:] D. Duda, Z. Machaliński, R. Mielczarek, *Z dziejów polskiej administracji morskiej lata 1918-1928*, Gdynia 2008, s. 26-28; R. Techman, *Terenowa administracja morska w Polsce w latach 1918-2008* [w:] *Marynarka morska 1918-2008, zbiór studiów*, t.1, red. J. K. Sawicki, Gdynia 2009, s. 191 i nast.

[53] CAW Departament Spraw Morskich i Kierownictwo Marynarki Wojennej (KMW) I.300.21.38. *Departament do spraw Morskich i instytucje jemu podległe* b.d.; zob. też CAW KMW I.300.21.42. Dziennik Rozkazów Wojskowych 1746 Etat tymczasowy Departamentu Spraw Morskich.

[54] Np. ibidem I.300.21.12. Rozkaz Departamentu Spraw Morskich z 21 października 1919; CAW KMW I.300.21.7. Rozkaz Departamentu Spraw Morskich z 26 października 1920.

kowie podnosiły przejściowe braki taboru kolejowego[55]. Port w Krakowie mógł być brany w 1918 i 1919 r. jako ważny element alternatywnej drogi dostaw. Kluczowy dla transportu kolejowego z Czech Bogumin był bowiem położony blisko granicy z Niemcami na terenie zróżnicowanym narodowościowo. Niemcy korzystając z tego mogli utrudniać przybywanie z Austrii transportów z uzbrojeniem. Wobec ówczesnej sytuacji na Górnym Śląsku brano też zapewne pod uwagę transport węgla z krakowskiego zagłębia węglowego. Rozważany jeszcze przed I wojną światową, i w okresie międzywojennym, kanał Dunaj-Odra-Wisła-Dniestr dla „węglowego zagłębia krakowskiego byłby naturalną drogą transportową zastępującą droższe i mniej wydajne przewozy kolejowe"[56]. Tym bardziej, że ówczesna sieć drogowa była nierównomiernie rozwinięta i wymagała znacznych inwestycji[57].

Jeszcze w lutym 1921 r. struktury wojskowe w Krakowie były na tle innych (oczywiście poza Warszawą) wyraźnie nadreprezentowane wśród celów transportów wysyłanych z Austrii (a w kwietniu 1921 r. z Węgier)[58].

Znamienna była kolejność portów, które 10 czerwca 1919 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych nakazało przygotować do wyładunku żywnościowych transportów wojskowych: w „Warszawie, Krakowie, Modlinie, Dęblinie i Sandomierzu". Krakowowi przyznawano więc ważne miejsce. Oczekiwano, że planowane porty będą posiadać łatwy dojazd lądem oraz niedaleko usytuowane zaplecze magazynowe. Miały być przeznaczone „wyłącznie do celów wojskowych" i mieć możliwość doprowadzenia „kolejki dojazdowej"[59]. W Krakowie zważywszy na połączenie kolejowe i zaplecze można było wziąć pod uwagę tylko port grzegórzecki.

Kontynuując działania w tym kierunku, 22 lipca 1919 r. powołano Dowództwo Okręgu Linii Wodnych. Jego centralę umieszczono w Warszawie, a jedyną ekspozyturę właśnie w Krakowie. Kierował nią, przez stosunkowo krótki czas, Edward Sadowski. Odpowiadała za rzeczne transporty wojskowe. W Krakowie, Bydgoszczy, Modlinie i Warszawie powołano tzw. Dowództwa Przystani Wodnych – organy wykonawcze Dowództwa Okręgu Linii Wodnych w „terenie"[60]. Grzegórzeckiemu

[55] Ibidem I.300.21.442. Odpis pisma Sekcji Żywnościowej Departamentu Gospodarczego Ministerstwa Spraw Wojskowych do Sekcji Budownictwa Wojskowego tegoż Ministerstwa z 13 września 1919; Ibidem I.300.21.442. Pismo Sekcji Budownictwa Wojskowego do Sekcji Komunikacji Wodnych Ministerstwa Spraw Wojskowych z 26 września 1919.

[56] K. Broński, op.cit., s. 118.

[57] D. Hank, *Stan dróg i kolei w Karpatach na odcinku polsko-czechosłowackim (1918-1939)* [w:] *Galicyjskie drogi i bezdroża...*, s. 97.

[58] Szacunek na podstawie dokumentacji zgromadzonej w CAW Oddział II Sztabu Generalnego Wojska Polskiego 7755.

[59] CAW Departament Budownictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych I.300.63.234. Pismo Ministerstwa Spraw Wojskowych do Generalnych Okręgów „w Krakowie, Warszawie, Lublinie i Kielcach" 10 czerwca 1919 (3 cytaty).

[60] J. W. Dyskant, *Wojenne...*, s. 80.

portowi nie było jednak dane skorzystać z tej inicjatywy władz w Warszawie. Dnia 16 września 1919 r. port został negatywnie oceniony przez krakowskich wojskowych[61].

Przejściowo wojskowe znaczenie portów w Krakowie (a szczególnie grzegórzeckiego) zwiększyły sukcesy ofensywy bolszewików w 1920 r.[62]. Krakowska intendentura w sierpniu 1920 r. proponowała jednak wojskowym decydentom w „Warszawie" przełożenie realizacji projektu rozbudowy tego portu do czasu, gdy „budowa ogólnego portu na Wiśle w Krakowie umożliwi i budowę osobnej przystani dla transportów wojskowych"[63].

O skali niewykorzystanego potencjału Krakowa odnośnie marynarki wojennej świadczy zamówienie w 1923 r. w Polskiej Fabryce Maszyn i Wagonów L. Zieleniewskiego na wykonanie kilku statków dla flotylli rzecznych. Z powodów oczywistych statki te zbudowano w stoczni wymienionych zakładów związanej z portem w Płaszowie[64].

Najważniejszymi przyczynami niezbudowania Krakowie po I wojnie światowej kilkubasenowgo portu z wydzieloną częścią dla celów wojskowych (w tym dla statków wojennych) były kolejno: brak zaawansowanej budowy głównego portu Krakowa przed powołaniem przez austro-węgierskich wojskowych Flotylli Wiślnej; zbyt powolne tempo regulacji biegu Wisły a następnie spadek znaczenia transportu rzecznego na tej rzece zarówno dla gospodarki jak i dla wojska. W tych warunkach nie dziwi, że dla Flotylli Wiślanej bazującej w Modlinie i Toruniu znaczenie portów Krakowa było niewielkie.

Po jej likwidacji w 1925 r. wykorzystanie któregokolwiek portu w Krakowie w charakterze portu wojennego było na długo nierealne. Po II wojnie światowej znaczenie wojskowe miał nowo wybudowany „Port Rzeczny Kujawy" połączony z Nową Hutą bocznicą kolejową. Jak słusznie pisze Małgorzata Włodarczyk, tak jak przed I wojną światową cywilne cele były kamuflażem dla rzeczywistej funkcji związanej w tym wypadku z przemysłem zbrojeniowym[65].

---

[61] CAW Departament Budownictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych I.300.63.234. Pismo Departamentu Ministerstwa Spraw Wojskowych do Departamentu Budownictwa tegoż Ministerstwa z 6 września 1920; tamże, Pismo Ministerstwa Spraw Wojskowych do Generalnych Okręgów „w Krakowie, Warszawie, Lublinie i Kielcach" 10 czerwca 1919.

[62] Szerzej o udziale Flotylli Wiślanej w walkach z bolszewikami pisali np. K. Taube, O. Żukowski, *Zarys historii wojennej flotylli rzecznych*, Warszawa 1931.

[63] CAW KMW I.300.21.442. Pismo Intendentury Okręgu Generalnego w Krakowie do Ministerstwa Spraw Wojskowych z 30 sierpnia 1920.

[64] Np. S. M. Piaskowski, *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946*, t. 1, Albany 1983, s. 51. Szerzej na temat tych statków: I. Siennicki, P. Jędrysik, *Polskie monitory rzeczne 1919-1939*, „Nautologia", nr 1, 1994, s. 33-36.

[65] M. Włodarczyk, op.cit., s. 27 przypis 14.

Il. 1. Por. Antoni Stawarz (Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, MHK-Fs4458/IX).

Tomasz Ścieżor

Wolność zaczęła się w Prokocimiu. Udział mieszkańców Prokocimia w wyzwoleniu Krakowa w 1918 r.

Wstęp

W 2018 r. obchodzona była setna rocznica wyzwolenia Polski spod władzy zaborców. W ramach obchodów jubileuszowych przypominano o wielu inicjatywach wyzwoleńczych, poprzedzających uważaną za oficjalną, i usankcjonowaną poprzez święto państwowe, datą 11 listopada 1918 r. W niniejszej pracy przedstawiono mało znany epizod tych wydarzeń, jakim był zryw wolnościowy w podkrakowskim Prokocimiu, pokazany na tle szerzej znanych działań por. Antoniego Stawarza, którego postać została przedstawiona zarówno w *Polskim Słowniku Biograficznym*[1], jak również przypomniana w kilku jubileuszowych publikacjach prasowych[2]. Są też organizowane różnego rodzaju imprezy, przypominające jego rolę w wyzwoleniu Krakowa[3]. W pracy postawiono tezę, że pierwszym wystąpieniem zbrojnym na ziemiach polskich, rozpoczynającym akcję narodowowyzwoleńczą, było zdobycie posterunku żandarmerii austriackiej na „Mycie" w Prokocimiu w dniu 30 października 1918 r.

W niniejszej publikacji nie przedstawiono szerszego tła wydarzeń, odsyłając zainteresowanych czytelników do innych pozycji[4].

---

[1] A. Kostrzewski, *Antoni Stawarz* [w:] *Polski Słownik Biograficzny*, t. XLII, 2003-2004.

[2] M. Drożdż, *Jak porucznik Antoni Stawarz Kraków wyzwolił, ale już kariery nie zrobił*, „Gazeta Krakowska", nr 131 (8 VI), 2018, dodatek „Kocham Kraków", s. 3; *Wspomnienia o wyzwoleniu, czyli zapomniana książka kpt. Stawarza*, „Dziennik Polski", 31 października 2015; *Przepędził Austriaków*, „Nasza Historia", dodatek do „Dziennika Polskiego", 7 listopada 2013.

[3] Konkurs „Bój o czapkę kapitana Stawarza"; „Bieg sztafetowy o szablę kpt. Antoniego Stawarza"; aplikacja „Śladami Antoniego Stawarza".

[4] L. Mroczka, *Galicji rozstanie z Austrią. Zarys monograficzny*, Wydawnictwo Naukowe WSP, Kraków 1990; R. Kaczmarek, *Historia Polski 1914-1989*, Warszawa 2014; J. T. Nowak, *Wyzwolenie Krakowa 31 października 1918 r.* [w:] *Rola Krakowa w odzyskaniu niepodległości,*

Źródła

O ile opracowania poświęcone odzyskaniu niepodległości w 1918 r. są bardzo liczne, o tyle tylko niektóre wspominają o akcji por. Antoniego Stawarza[5], zwykle zresztą ograniczając się do opanowania koszar w Podgórzu. Najczęściej za początek działań podaje się przejęcie od Austriaków odwachu przy wieży ratuszowej na Rynku Głównym w Krakowie, pomijając zdarzenia do tego doprowadzające. Jedną z pozycji, szerzej opisujących interesujący nas temat jest, wydana w 1990 r., monografia *Galicji rozstanie z Austrią*[6], w której przedstawiono zarówno działania por. Stawarza, jak również wzmiankowano udział prokocimian w tych wydarzeniach. W związku z tym jednak, że praca ta, w interesującym nas zakresie wykorzystała w zasadzie jedyne istniejące źródło, jakim są pamiętniki samego Antoniego Stawarza, w niniejszej publikacji zdecydowano o wykorzystaniu właśnie tych pamiętników oraz innych dostępnych źródeł, z wyżej opisanej pozycji korzystając jedynie w zakresie wyjaśnienia niektórych zagadnień związanych z tłem wydarzeń.

Źródła do prezentowanego tematu są bardzo nieliczne. Oprócz trwającej do dziś tradycji ustnej[7], jest to przede wszystkim książka *Gdy Kraków kruszył pęta, kartki z pamiętnika oswobodzenia Krakowa w 1918 roku*[8] autorstwa samego Antoniego Stawarza, animatora opisywanych wydarzeń. Pozycja ta, wydana nakładem księgarni „Nauka i Sztuka" w sierpniu 1939 r. w Krakowie, praktycznie nie trafiła na rynek, w związku z wybuchem II wojny światowej i wkroczeniem Niemców do Krakowa. Większość nakładu, znajdującego się w magazynach wydawcy, została zniszczona przez hitlerowców. Zachowały się jedynie pojedyncze sztuki – w pracy wykorzystano jeden z trzech egzemplarzy znajdujących się w Bibliotece Jagiellońskiej w Krakowie[9]. Książka, będąca *de facto* pamiętnikiem Antoniego Stawarza, opisuje bardzo dokładnie wydarzenia związane z odzyskaniem niepodległości. Zaletą tej pozycji jest opisywanie wydarzeń, w których centrum znajdował się sam autor i które w innym przypadku pozostałyby całkowicie nieznane, wadą natomiast jest jego subiektywne podejście do nich, co zresztą jest zrozumiałe. Niestety, nie znamy innych opisów traktujących interesujący nas temat w tak szczegółowy sposób i opisywana pozycja musi pozostać podstawową[10].

Kraków 2017; W. Roszkowski, *Historia Polski 1914-2015*, Warszawa 2017; A. Chwalba, *Wojna Polaków 1914-1918*, Warszawa 2018.

[5] J. T. Nowak, op.cit.; L. Mroczka, op.cit.

[6] L. Mroczka, op.cit.

[7] Materiały zebrane wśród mieszkańców Prokocimia, w tym u Ojca Autora, ś.p. Kazimierza Ściężora.

[8] A. Stawarz, *Gdy Kraków kruszył pęta, kartki z pamiętnika oswobodzenia Krakowa w 1918 roku*, Kraków 1939.

[9] BJ, Sygnatura 252202 II.

Jeszcze bardziej związana z udziałem prokocimian w wydarzeniach 1918 r. była relacja Józefa Badziocha, dowódcy działającego w Prokocimiu oddziału dywersyjnego. Jak podaje dr Czapliński[11], relacja Badziocha obejmowała czasy konspiracji, wyliczała imiennie wielu uczestników z dokładnym podaniem zasięgu pracy na okolicę, podawała szczegóły o napadach, w tym na transport prowiantowy, o sposobie gromadzenia i przechowywania broni, represjach c.k. władz, łączności organizacji Badziocha z kolejarzami, uwalnianiu legionistów z transportów kolejowych. Niestety, relacja ta była zapisana jedynie w dwóch egzemplarzach, z których jeden do 1939 r. znajdował się w posiadaniu dr. Jana Czaplińskiego, inicjatora wydania i autora wstępu do pamiętników Stawarza, drugi został przekazany do archiwum Polskiej Organizacji Wojskowej. Powojenne losy obu nie są znane, nie wiadomo nawet, czy przetrwały okres okupacji. Ewentualne odnalezienie tej relacji można potraktować jako istotne zadanie badawcze dla zainteresowanych tematem historyków. W niniejszej publikacji wykorzystano jedynie fragmenty relacji Badziocha, cytowane *in extenso* przez dr. Czaplińskiego w przypisach do opisywanych powyżej pamiętników Antoniego Stawarza[12].

Trzecim wykorzystanym źródłem jest książka *Dzieje Janka Stawarza, kadeta z krakowskiego Prokocimia*[13]. W książce tej, oprócz informacji zawartych w podanych powyżej pozycjach, wykorzystano również informacje pochodzące od rodziny Antoniego Stawarza, niekiedy uzupełniające opisane w nich fakty, w związku z czym w tym aspekcie można ją potraktować nie jako opracowanie, lecz jako źródło.

Czwartym, niestety najbardziej ulotnym źródłem, jest tradycja, przekazywana ustnie wśród mieszkańców Prokocimia.

Sytuacja Prokocimia w 1918 r.

Prokocim, którego początki datować można na drugą połowę XIV w.[14], aż do połowy 1941 r. stanowił autonomiczną osadę, najpierw tworząc gromadę, później stanowiąc gminę. Oś miejscowości stanowiły: dawny „trakt wołowy", biegnący od strony Tarnowa i Bochni (obecna ul. Bieżanowska) oraz dawny „trakt solny", bieg-

[10] Jako źródło o porównywalnym znaczeniu należy potraktować wspomnienia osób, pamiętających opisywane wydarzenia, zaprezentowane w filmie dokumentalnym *Antoni Stawarz*, reż. Julian Rachwał, Telewizja Kraków 2010. Postać por. Stawarza została również przedstawiona w filmie dokumentalnym *Niepodległa, Nieodległa. Odc. 4. Podgórze*, Telewizja Kraków 2018.

[11] A. Stawarz, op.cit., s. 42, przyp. 1.

[12] J. Badzioch, *Relacja z wydarzeń 1918 r.*, fragmenty zamieszczone w przypisach do: A. Stawarz, op.cit.

[13] M. Zając, *Dzieje Janka Stawarza, kadeta z krakowskiego Prokocimia*, Kraków-Prokocim 2006.

[14] T. Ścieżor, *Historyczny Prokocim. Dzieje wsi podkrakowskiej XIV-XX w.*, Kraków 2008, s. 52; T. Ścieżor, *Zagadka Prokendorffu*, [w:] *Prokocim dawniej i dziś*, Towarzystwo Przyjaciół Prokocimia, Kraków 2018, s. 35-51.

nący od strony Wieliczki (obecna ul. Wielicka). W połowie XIX w. powstała trzecia oś, czyli linia Kolei Galicyjskiej Karola Ludwika, wiodąca przez Tarnów do Lwowa, która zadecydowała o dalszym rozwoju osady.

Strategiczne położenie Prokocimia, przy dwóch trasach wiodących na wschód oraz przy ważnej linii kolejowej, sprawiło, że na wzgórzu Baranówka, na południe od trasy wielickiej już w latach 1878-1879 powstał zespół ziemnych, półstałych dzieł obronnych, będących częścią nowego pierścienia obronnego Twierdzy Kraków, w latach 1883-1886 zamieniony na silny fort artyleryjski 50 „Prokocim"[15]. Fort ten w czasie I wojny światowej włączony został w linię okopów, które na obszarze Prokocimia ciągnęły się wzdłuż obecnej ul. Piotra Ściegiennego do linii kolejowej, a potem aż do położonego nad Wisłą fortu pomocniczego piechoty 50a „Lasówka"[16]. Na obszarze Prokocimia w linii tych okopów wyróżniały się jeszcze dwa punkty oporu piechoty: pierwszy położony w miejscu, gdzie obecnie ul. Piotra Ściegiennego przechodzi w ul. Konrada Wallenroda i drugi tuż przed linią kolejową[17]. Dodatkowym elementem linii umocnień, niejako „ruchomym fortem" wypełniającym lukę między wspomnianymi powyżej fortami, był pociąg pancerny, na co dzień stacjonujący w bazie w Prokocimiu[18].

W omawianym okresie Prokocim składał się z dwóch obszarów osadniczych: tzw. Starej Wsi, położonej we wschodniej części gminy, wzdłuż potoku Drwinka, oraz tzw. Szutrów, położonych w części zachodniej[19]. Stara Wieś, zamieszkiwana w większości przez ludność rolniczą, została w związku z poprowadzeniem przez nią wspomnianych powyżej okopów, wysiedlona i w 1918 r. była terenem całkowicie zmilitaryzowanym[20]. Szutry, będące w dużym stopniu samodzielną osadą, zamieszkałą przez kolejarzy zatrudnionych na stacji kolejowej w Płaszowie, pozostawały w interesującym nas okresie zasiedlone, nic więc dziwnego, że to właśnie z Szutrów rekrutowali się uczestnicy opisywanych w niniejszej pracy wydarzeń.

Należy również wspomnieć o budynkach infrastruktury wojskowej, do których trzeba zaliczyć przede wszystkim dawny pałac Jerzmanowskich, w czasie II Bitwy o Kraków będący siedzibą generała sztabu południowego Twierdzy Kraków, a później, do końca wojny, pełniący funkcję mieszkalną dla inwalidów wojskowych[21].

---

15 J. Bogdanowski, *Warownie i zieleń Twierdzy Kraków*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1979, s. 170-171; H. Łukasik, *Twierdza Kraków. Znana i nieznana*, t. II, Kraków 2001, s. 90-92.

16 P. Opaliński, *Podgórze w Twierdzy Kraków. Mapa umocnień wg stanu z 1916 r.*; mapa na ekspozycji w Muzeum Historii Podgórza, Kraków 2018.

17 Ibidem. H. Łukasik, A. Turowicz, *Twierdza Kraków. Znana i nieznana*, t. III, Kraków 2002; mapa w załączniku.

18 J. Bogdanowski, op.cit., s. 222-223.

19 T. Ściężor, *Historyczny Prokocim...*, s. 28.

20 T. Ściężor, tradycja rodzinna.

21 T. Ściężor, *Augustiański Prokocim. OO. Augustianie w Prokocimiu w latach 1910-1950*, Polska Prowincja Zakonu św. Augustyna, Kraków 2006, s. 104.

W przylegających zabudowaniach folwarku powstały koszary i szpital wojskowy. Ważną funkcję w wydarzeniach 2018 r. spełnił również budynek poboru cła oraz położony obok posterunek żandarmerii na tzw. „Mycie", w pobliżu połączenia się ul. Bieżanowskiej z ul. Wielicką[22].

Rodzina Stawarzów

Il. 2. Stefan Stawarz (M. Zając, *Dzieje Janka Stawarza...*).

Il. 3. Dom Wojciecha Cholewy na Szutrach w Prokocimiu, miejsce spotkań konspiratorów (ul. Gierymskich 8) (fot. T. Ściężor, październik 2018).

W przedstawianych wydarzeniach brało znaczący udział kilkoro członków rodziny Stawarzów, których w tym miejscu należy przedstawić[23].

Rodzina ta wywodzi się z Wierzchosławic pod Tarnowem, wg opowieści rodzinnych jest ona pochodzenia tatarskiego. Pierwszym odnotowanym w dostępnych źródłach członkiem rodziny był Tadeusz Stawarz, który w 2. połowie XIX w. pełnił funkcję budnika kolejowego w Tuchowie, a następnie dróżnika kolejowego w położonym między Zagórzanami a Bieczem Strzeszynie. Z Genowefą z domu Gonciarz mieli dziewięcioro dzieci, pięciu synów (Stefana, Feliksa, Antoniego, Ludwika, Stanisława) i cztery córki (Emilię, Julię, Franciszkę i Helenę). Z wymienionych, Feliks i Antoni ukończyli szkoły średnie w Nowym Sączu, natomiast Stefan i Ludwik zdobyli zawód, terminując u miejscowych ślusarzy.

Pierwszym członkiem rodziny związanym z Prokocimiem był Stefan Stawarz (1885–1956). Około 1905 roku podjął pracę w płaszowskiej parowozowni i wkrótce ożenił się z pochodzącą z okolic Bochni Anielą Klimek. Młodzi małżonkowie początkowo zamieszkali jako lokatorzy u kupca Pitucha w Prokocimiu, potem we

[22] T. Ściężor, *Historyczny Prokocim...*, s. 117.

[23] M. Zając, op.cit., s. 10-13.

własnym domu przy ul. Bieżanowskiej 77. W 1917 r., za namową brata Antoniego, Stefan został członkiem Polskiej Organizacji Wojskowej (POW) (il. 2).

Niejako w ślad za bratem, w Prokocimiu „Na Szutrach" zamieszkała Franciszka Stawarz, wychodząc za mąż za Wojciecha Cholewę, początkowo ślusarza kolejowego, później maszynistę. Dom Cholewów, odgrywający ważną rolę w późniejszych wydarzeniach, zachował się do dzisiaj przy ul. Gierymskich 8 (il. 3).

Trzecim członkiem rodziny, odgrywającym w opisywanych wydarzeniach kluczową rolę, był brat Stefana i Franciszki, Antoni Stawarz (1889-1955) (il. 1). Urodził się 4 stycznia 1889 r. w Tuchowie, w 1910 r. uzyskał świadectwo dojrzałości w II Gimnazjum w Nowym Sączu. W tym samym roku zgłosił się na ochotnika do wojska, aby odbyć jednoroczną służbę w pułku piechoty w Grazu. Jako rezerwista otrzymał przydział do 57. Pułku Piechoty w Tarnowie. Wiadomo, że studiował też prawo na Uniwersytecie Jagiellońskim, jednak studiów tych nie ukończył.

Po wybuchu wojny w 1914 r. brał udział, jako kadet 57. Pułku Piechoty, w walkach na froncie serbskim, gdzie otrzymał postrzał w nogę. Ranę leczył w szpitalu w Zagrzebiu. Od czerwca 1916 r. walczył na froncie włoskim, gdzie otrzymał awans na Leutnanta (podporucznika) z ważnością od 1 maja 1915 r. W 1917 r. awansował na stopień Oberleutnanta (porucznika), co zawdzięczał znakomitemu wyszkoleniu podwładnych żołnierzy oraz utrzymywaniu wśród nich wzorowej dyscypliny[24]. W tym samym roku przebywał w Przerowie na Morawach, później we Frysztacie na Śląsku Cieszyńskim.

W drugiej połowie 1917 r. Antoni Stawarz otrzymał sześciotygodniowy urlop, który spędził u rodziny w Strzeszynie. Wracając z urlopu, odwiedził brata i siostrę w Prokocimiu. Tu, w domu szwagra Wojciecha Cholewy, poznał inteligentnego, sprytnego i zaradnego robotnika kolejowego Józefa Badziocha[25]. Wtedy też namówił brata Stefana do wstąpienia do POW.

Po urlopie Antoni Stawarz wrócił do 57. Pułku Piechoty w Przerowie. Na przełomie marca i kwietnia 1918 r. skierowany został na kurs szkoleniowy pod Pragę, w zakresie dowodzenia jednostkami obsługi ciężkich karabinów maszynowych (cekaemów). Po przeszkoleniu, pod koniec kwietnia 1918 r. został wysłany, jako dowódca oddziału cekaemów, na asystencję do Frysztatu na Śląsku Cieszyńskim. Oddział ten miał osłaniać dobra hrabiego Larisch-Mönnicha[26]. W czerwcu 1918 oddział został odwołany z powrotem do Przerowa.

W lipcu 1918 r. kadra 57. Pułku Piechoty w Przerowie otrzymała rozkaz przekazania jednej kompanii piechoty i jednego plutonu cekaemów do tworzonego w tym czasie z różnych jednostek asystencyjnego batalionu IR (Infanterie Regiment) nr 93

24 Ibidem, s. 15.

25 W części wspomnień nazywanego Bodziochem. Obydwie formy nazwiska były używane.

26 A. Stawarz, op.cit., s. 43.

w Krakowie. Na dowódcę plutonu cekaemów wyznaczono Antoniego Stawarza. Służbę w Krakowie batalion ten miał zacząć od 1 września.

W dniach 15–31 sierpnia Antoni Stawarz otrzymał urlop, który ponownie spędził u rodziny w Strzeszynie.

Działalność dywersyjna w Prokocimiu w czasie I wojny światowej[27]

Il. 4. Józef Badzioch (zdjęcie wykonane kilkadziesiąt lat po opisywanych wydarzeniach) (M. Zając, *Dzieje Janka Stawarza...*).

Il. 5. Ul. Gierymskich na Szutrach w Prokocimiu, do dzisiaj zachowująca klimat z okresu opisywanych wydarzeń (fot. T. Ściężor, październik 2018).

Sytuacja pozostałej w osadzie kolejarskiej na Szutrach ludności Prokocimia w czasie działań wojennych, związana m.in. z wysiedleniem z obszaru okopów znacznej części ludności rolniczej oraz z brakiem dostępu do zajętych przez te okopy pól uprawnych[28], jak również z ogólnym zubożeniem społeczeństwa, spowodowała konieczność pozyskiwania dóbr, głównie żywności, lecz również opału, w inny, nie zawsze legalny, sposób. Położenie Prokocimia, a zwłaszcza osady na Szutrach, tuż przy linii kolejowej, w szczególności przy stacji przetokowej na granicy Płaszowa i Prokocimia, skłoniło pozostałą na Szutrach ludność kolejarską i robotniczą do zorganizowanie się w oddziały, nazywane popularnie bandami, które okradały udające się na front transporty wojskowe. Grupy te ostatecznie połączyły się w jeden kilkudziesięcioosobowy oddział pod dowództwem młodego robotnika kolejowego, Józefa Badziocha (1898-1966) (il. 4). „Banda Badziocha" składała się z dezerterów, byłych legionistów ukrywających się przed aresztowaniem oraz z lokalnych przedstawicieli marginesu społecznego. Każdy z członków miał przydzielony

[27] Rozdział opracowany na podstawie: A. Stawarz, op.cit.; M. Zając, op.cit.
[28] T. Ściężor, tradycja rodzinna.

swój, ściśle określony, „rewir" działalności. Banda organizowała napady rabunkowe na pociągi towarowe, przewożące m.in. materiały wojskowe. Uwalniano też legionistów z transportów kolejowych, których następnie wcielano w swoje szeregi. Urządzano też napady na transporty prowiantowe, dzięki czemu cały Prokocim, jak też okoliczni kolejarze, zaopatrywani byli w żywność, odzież, skóry, tytoń itp. Ułatwieniem dla działań bandy była współpraca z miejscowymi kolejarzami, nie będącymi formalnie jej członkami.

Antoni Stawarz, wiedząc od rodzeństwa o istnieniu i działaniach bandy, postanowił wykorzystać ją w planowanych działaniach dywersyjnych, skierowanych przeciwko Austriakom. W spotkaniu, które odbyło się w domu Cholewów 17 stycznia 1918 r., oprócz Wojciecha Cholewy, Stefana Stawarza i Piotra Dudka, wziął też udział Józef Badzioch. Stawarz przekonywał go, aby zmienił charakter działalności bandy – od tej pory miała być to organizacja dywersyjna, skierowana przeciwko austriackiemu zaborcy. Głównym celem jej działalności miało być zdobywanie i magazynowanie broni i amunicji do przyszłego wystąpienia zbrojnego[29]. Zgodnie z ustną tradycją, na opór Badziocha względem tak postawionych warunków, Stawarz miał odpowiedzieć słowami „Panie Badzioch, albo będziesz z nami, i jak powstanie wolna Polska, będziesz bohaterem, albo nie będziesz z nami, i w wolnej Polsce pójdziesz siedzieć"[30]. Jak wspominał sam Badzioch, po wejściu do pokoju w domu Cholewów zobaczył za stołem oficera w mundurze austriackim, co wydało mu się podejrzane. Co więcej, oficer ten namawiał go do działania przeciwko władzy[31]. Józef Badzioch obawiał się prowokacji, stąd jego zrozumiała nieufność (il. 5).

W efekcie w Prokocimiu powstaje, *de facto* podporządkowany Antoniemu Stawarzowi, uzbrojony oddział, pozostający poza strukturami wojskowymi i gotowy do akcji. Konkretne rozkazy, dotyczące sabotażu na terenie parowozowni w Płaszowie, niszczenia węza kolejowego i mienia austriackiego, oraz przygotowywania broni, oddział Badziocha otrzymał za pośrednictwem Stefana Stawarza, który w lecie 1918 r. odwiedził brata w Przerowie[32]. Gdy w pierwszych dniach września por. Stawarz odwiedził rodzinę brata w Prokocimiu, Badzioch złożył mu raport, z którego wynikało, że jego oddział składa się z 80 uzbrojonych, karnych i zdyscyplinowanych ludzi. Przybywało broni, wykradanej z transportów kolejowych. W stodole i brogu słomy u Piotra Dudka zgromadzono i ukryto 120 karabinów typu Mannlicher, 4 karabiny typu Werndl, 40 austriackich służbowych rewolwerów bębenkowych, 2 skrzynie granatów ręcznych oraz kilka skrzyń amunicji do Mannlicherów. Wg por. Stawarza, uzbrojenie to wystarczyłoby do wyposażenia oddziału 160 lu-

29 A. Stawarz, op.cit., s. 41.

30 T. Ścieżor, tradycja rodzinna.

31 A. Stawarz, op.cit., s. 41-42, przyp. 1.

32 A. Stawarz, op.cit., s. 42, przyp. 1.

dzi[33]. Oddział Badziocha prowadził ponadto regularne ćwiczenia wojskowe w lasku Olszynka, położonym za stacją przetokowo-towarową w Prokocimiu[34].

Te szkolenia oraz zgromadzone uzbrojenie uczyniły z „bandy Badziocha" silny oddział zbrojny, w pełni gotowy do wykorzystania w niedalekiej już przyszłości. Antoni Stawarz polecił Badziochowi kontynuować ćwiczenia i czekać na dalsze rozkazy. Łącznikiem miał być brat Antoniego, Stefan Stawarz.

Bataliony asystencyjne stacjonujące w Podgórzu[35]

Il. 6. Koszary artylerii przy ul. Kalwaryjskiej w Podgórzu (Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, MHK-Fs18003/IX).

Jak już wspomniano wcześniej, Antoni Stawarz od lipca 1918 r. pełnił funkcję dowódcy plutonu cekaemów, wchodzącego w skład asystencyjnego batalionu IR nr 93. Wypada w tym miejscu wyjaśnić, jaką funkcję pełniły bataliony asystencyjne.

Bataliony asystencyjne składały się z kilku kompanii piechoty, z których każda posiadała swój własny pluton cekaemów. Była to typowa służba wojskowo-policyjna, mająca na celu, jak napisał sam Stawarz „utrzymywanie w posłuszeństwie buntujące się ludy monarchii"[36].

[33] A. Stawarz, op.cit., s. 93.
[34] M. Zając, op.cit., s. 17.
[35] Rozdział opracowany głównie na podstawie: M. Zając, op.cit.
[36] A. Stawarz, op.cit., s. 59.

Il. 7. Grupa żołnierzy przed koszarami przy ul. Wielickiej, obecnie Muzeum Historii Podgórza (Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, MHK-Fs18005/IX).

Do zadań batalionów asystencyjnych należały: służba policyjno-wojskowa, utrzymanie mieszkańców w posłuszeństwie wobec władzy, tłumienie rozruchów i buntów ludności, ściganie i wyłapywanie dezerterów i żołnierzy przedłużających pobyt na urlopie, ochrona magazynów, patrolowanie ulic oraz dworców kolejowych, jak również służba wartownicza w więzieniach.

Były to oddziały wyselekcjonowane i pod każdym względem uprzywilejowane, nawet w stosunku do wojsk frontowych. Ich dowódcy byli obdarzeni pełnym zaufaniem przez swoich austriackich przełożonych. Tym ciekawsze jest, że oficerem takiego właśnie batalionu został por. Antoni Stawarz, inicjator ruchu mającego na celu właśnie obalenie rządów monarchii austro-węgierskiej w Krakowie. Trudno się w związku z tym dziwić nieufnemu podejściu Józefa Badziocha do człowieka, który właściwie powinien go aresztować i osadzić w więzieniu.

Od 1 września 1918 r. w Krakowie stacjonowały dwa bataliony asystencyjne. Pierwszy z nich, IR nr 93, stacjonował w koszarach artylerii przy ul. Kalwaryjskiej w Podgórzu[37] (il. 6), składał się z czterech kompanii. Pierwsza, kompania 57. Pułku Piechoty oraz należący do niej pluton cekaemów Stawarza, składała się głównie z chłopów z podtarnowskich wsi (tzw. tarnowiacy). Druga kompania tego batalio-

[37] Obecnie nie istnieją. Na ich miejscu znajduje się Plac Niepodległości oraz obiekty KS Korona. Na środku placu w 2018 r. postawiono obelisk upamiętniający wydarzenia sprzed 100 lat, jak również odtworzono portal wejściowy budynku koszar.

nu i jej pluton cekaemów złożona była z Niemców morawskich. Trzecia, mieszana, składała się z Rusinów, Niemców, Czechów i Polaków ze Śląska Cieszyńskiego. Czwarta kompania i jej pluton cekaemów kwaterowały w tym czasie w koszarach przy ul. Warszawskiej[38].

Drugi batalion asystencyjny, IR nr 1, stacjonował w Podgórzu przy ul. Wielickiej[39] (il. 7). Składał się z czterech kompanii piechoty, liczących po 180 żołnierzy. Każda z nich miała swój pluton cekaemów, złożony z 40 żołnierzy. Pierwsza kompania składała się z żołnierzy 56. wadowickiego Pułku Piechoty (tzw. wadowiczanie), drugą kompanię tworzyli żołnierze czescy, trzecią Rusini z niewielką ilością Czechów i Niemców, natomiast czwarta kompania, składająca się wyłącznie z Niemców, stacjonowała na Prądniku Czerwonym[40]. Warto tu wspomnieć, że jedynym oficerem Polakiem w tym batalionie asystencyjnym był dowódca pierwszej kompanii, „wadowickiej", ppor. Franciszek Pustelnik, który odegrał ważną rolę w późniejszych wydarzeniach.

Działania por. Stawarza poprzedzające wybuch powstania[41].

Jak już wspomniano, w pierwszych dniach września IR nr 93 zakwaterował się w koszarach przy ul. Kalwaryjskiej (il. 8). Por. Antoni Stawarz zajął kwaterę w domu Marii Wisłockiej przy pl. Lasoty 3 w Podgórzu (il. 9).

Il. 9. Dom p. Wisłockiej w Podgórzu, kwatera por. Stawarza (Fot. T. Ściężor, luty 2019).

W koszarach por. Stawarz pozyskał do współpracy dwóch oficerów: ppor. Ignacego Śnichowskiego, dowódcę kompanii z 57. Pułku Piechoty, oraz por. Jana Banacha z 13. Pułku Strzelców Polnych. Zwerbował również wszystkich podoficerów z tej kompanii, w szczególności plut. Zawartę. Bardzo istotne dla powodzenia całej akcji było zapoznanie się z ppor. Pustelnikiem z 56. wadowickiego Pułku Piechoty z koszar przy ul. Wielickiej. Pustelnik zapewnił udział swój oraz podległych mu podoficerów Polaków w planowanym przewrocie.

W efekcie, pod koniec października 1918 r. por. Stawarz dysponował dwiema kompaniami piechoty, po 180 żołnierzy każda, dwoma plutonami obsługi cekaemów po 40 żołnierzy i ok. 80 uzbrojonymi cywilami z „bandy Badziocha". Stan

[38] Obecnie budynki Politechniki Krakowskiej.

[39] Obecnie siedziba Muzeum Historii Podgórza.

[40] Przy obecnej ul. Dobrego Pasterza. W większości nie zachowane.

[41] Rozdział opracowany praktycznie w całości na podstawie: A. Stawarz, op. cit.

Il. 8. Koszary artylerii przy ul. Kalwaryjskiej w Podgórzu (Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, MHK-Fs18004/IX).

ten zgłosił podpułkownikowi Bolesławowi Roi, przewidywanemu przez Polską Komisję Likwidacyjną na dowódcę sił zbrojnych, przejmujących od Austriaków obiekty wojskowe w Krakowie. Ppłk. Roja nie podjął wtedy żadnej decyzji, a ze Stawarzem komunikował się poprzez swojego przybocznego oficera, ppor. Stanisława Tęczę z 13. Pułku Piechoty.

Środa, 30 października 1918 r.[42]

W środę, 30 października porucznik Stawarz pełnił funkcję oficera inspekcyjnego w batalionie, natomiast plutonowy Zapart podoficera inspekcyjnego. W koszarach znajdowało się zaledwie 27 tarnowiaków, gdyż reszta pułku pełniła służbę wartowniczą wokół więzienia na ul. Montelupich w Krakowie.

Nad ranem por. Stawarz otrzymał gazetę z informacją o przewrocie w Czechach i na Morawach. Z tą gazetą udał się do płk. Roi i poprosił o podjęcie decyzji. Ppłk. Roja nakazał czekać, jednak por. Stawarz, obawiając się dekonspiracji, postanowił

[42]Ibidem.

działać samodzielnie. Zlecił swojej gospodyni, p. Wisłockiej, zakupienie dużej ilości biało-czerwonych kokardek i szpilek w celu oznakowania podległych sobie żołnierzy.

Wieczorem, ok. godziny 19, na kwaterze Stawarza stawiło się trzech oficerów w mundurach austriackich, lecz w maciejówkach z polskimi orzełkami: por. Ludwik Iwaszko, ppor. Wilhelm Stec i ppor. Jan Gawron. Z polecenia adiutanta Roi, ppor. Stanisława Tęczy, przekazali, że por. Stawarz ma nazajutrz, czyli we czwartek 31 października, na godz. 11 przygotować oddział trzydziestu żołnierzy z bronią i amunicją do przejęcia odwachu na Rynku krakowskim, którym to oddziałem mają dowodzić ppor. Stec i ppor. Gawron. Zgodnie z pierwotnym planem, kompania tarnowiaków miała wrócić z ul. Montelupich przed południem 31 października i zająć koszary, rozpoczynając powstanie. Jednak, w związku z rozkazem zajęcia odwachu już o godz. 11, plany te musiały ulec zmianie – rozbrojenie dwóch podgórskich plutonów cekaemów musiało nastąpić już wczesnym rankiem, jedynie przy pomocy 27 tarnowiaków pozostających w koszarach, natomiast do dalszych działań konieczny stał się udział „bandy Badziocha" z Prokocimia.

Por. Stawarz wyznaczył spiskowcom zbiórkę na godz. 7 rano na Rynku Podgórskim. Późnym wieczorem udał się dorożką na kwaterę ppor. Pustelnika. Wraz z zastanym tam por. Hustakiem z Moraw, oficerem z kompanii „czeskiej" stacjonującej w koszarach przy ul. Wielickiej, ustalili zasady rozbrojenia tamtejszego batalionu jeszcze przed pobudką nazajutrz, 31 października. Po rozbrojeniu żołnierze z wadowickiego 56. Pułku Piechoty mieli przejść na Rynek Podgórski na planowaną na godz. 7 zbiórkę. Po drodze mieli rozbrajać napotkanych Austriaków i nawoływać ludność cywilną Podgórza do przyłączenia się do powstania.

Po ustaleniu szczegółów, przed godz. 21, por. Stawarz wraz z ppor. Pustelnikiem przejechali dorożką na dworzec kolejowy w Płaszowie, gdzie pełnili służbę podlegli Pustelnikowi żołnierze z 56. wadowickiego Pułku Piechoty z koszar przy ul. Wielickiej (il. 10).

Po przyjeździe na stację por. Stawarz, działając metodą „faktów dokonanych" przekazał żołnierzom i kolejarzom fałszywą informację, że w Krakowie już wybuchła rewolucja i rozbrojono część austriackiej załogi. Kolejarze, uwierzywszy w to, zasugerowali telegraficzne powiadomienie o powstaniu wszystkich stacji kolejowych w Galicji (i nie tylko) o rzekomych wydarzeniach w Krakowie. Została wysłana depesza o treści: „Rewolucja w Krakowie. Rząd polski objął władzę. Wstrzymać wszystkie transporty, które by chciały wyjechać poza granice kraju. Kierować je na Kraków"[43].

[43] A. Stawarz, op.cit., s. 91. Świadkiem tych wydarzeń był zapewne pracujący w parowozowni Stefan Stawarz, gdyż ok. godz. 21 w restauracji Bączka w Prokocimiu oświadczył, że „w nocy Polska powstanie", czym zresztą naraził się przebywającemu tam komendantowi posterunku żandarmerii w Prokocimiu, który groził mu bagnetem. A. Stawarz, op.cit., s. 105, przyp. 1.

Il. 10. Dawna stacja kolejowa w Płaszowie, zdjęcie wykonane w latach 1939-1944, https://krakow.fotopolska.eu/362827,foto.html [dostęp 18.02.2019].

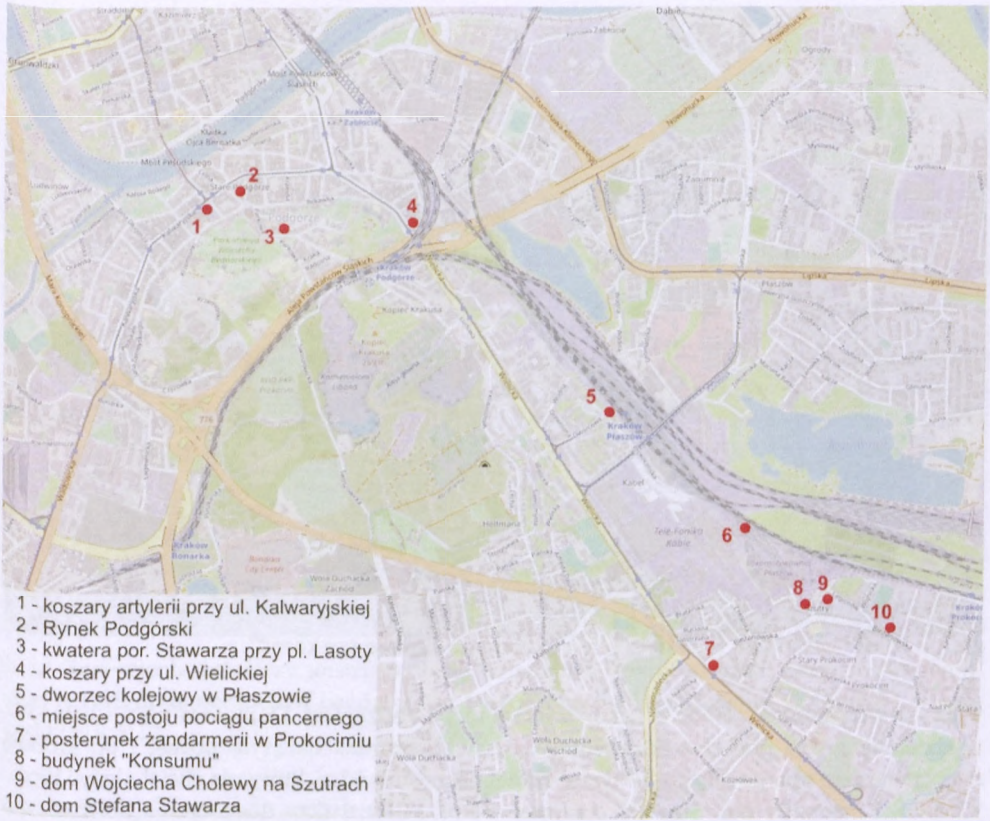
Po pożegnaniu ppor. Pustelnika, który wrócił na swoją kwaterę, por. Stawarz przejechał tą samą dorożką do Prokocimia, do brata Stefana, któremu polecił zaalarmować Józefa Badziocha. Jak wspominał sam Badzioch w swoim pamiętniku[44], ok. godz. 22[30] został obudzony przez Stefana Stawarza, który przekazał mu wiadomości o powstaniu i polecił ogłosić alarm. Por. Stawarz przekazał następnie Badziochowi rozkaz, aby nazajutrz o 7 rano większość jego oddziału stawiła się w pełnym uzbrojeniu na Rynku Podgórskim, natomiast aby pozostali podjęli próbę zdobycia pociągu pancernego, stojącego na bocznicy, ewentualnie nie dopuścili do jego wyjazdu[45].

W efekcie, jeszcze w tym samym dniu, przed godz. 23 w Prokocimiu wybuchło powstanie. Dwaj gimnazjaliści, bracia Piekarczykowie, maszerowali przez Prokocim z okrzykami „Rewolucja! Polska powstała!", powtarzając przy tym sygnał umówionego alarmu poprzez wygrywanie go na trąbkach. Rozległy się wiwaty, słychać było strzały z broni[46]. Ochotnikom, mającym wziąć udział w porannej zbiórce w Podgórzu, wydana została broń i amunicja z magazynu Piotra Dudka. Uzbrojeni członkowie oddziału przemaszerowali w kierunku Myta, gdzie ok. godz.

44 A. Stawarz, op.cit., s. 92, przyp. 1.

45 Ta akcja nie powiodła się. Pociągu na stacji nie zastano, gdyż zapewne wyjechał na patrol. J. Magnuski, *Pociąg pancerny „Śmiały" w trzech wojnach*, Warszawa 1996, s. 8.

46 Strzały te słyszał wyjeżdżający z Prokocimia por. Stawarz. A. Stawarz, op.cit., s. 93.



Il. 11. Miejsca wymienione w pracy, naniesione na współczesny plan Krakowa.

23 został rozbrojony miejscowy posterunek żandarmerii austriackiej[47] (il. 11, p. 7). W ten sposób Prokocim stał się pierwszą częścią ziem polskich wyzwoloną zbrojnie spod jarzma zaborców.

Do godziny pierwszej w nocy zebrał się w Prokocimiu oddział liczący łącznie ok. 60 ludzi. Po bezskutecznym godzinnym oczekiwaniu na ewentualną reakcję świetnie wyszkolonych i bezwzględnych żołnierzy 4 Pułku Piechoty Austro-Węgier, tzw. Deutschmeistrów[48], Badzioch podzielił oddział na trzy grupy: pierwsza

[47] M. Zając, op.cit., s. 24. Jak wynika z tradycji rodzinnej autora, żandarm pełniący wartę w wartowni, tzw. Czartaku, położonej w klinie między al. Dygasińskiego i ul. Wielicką, uciekł na widok zbliżających się i hałasujących prokocimian do budynku celnego, położonego po drugiej stronie ul. Bieżanowskiej, gdzie kwaterowali pozostali żandarmi, łącznie ze wspomnianym już komendantem. Budynek te został następnie zajęty przez powstańców, natomiast żandarmi uciekli w kierunku Podgórza.

[48] Kompania ta, przydzielona do batalionu asystencyjnego nr 1 stacjonowała na Prądniku Czerwonym: A. Stawarz, op.cit., s. 59, przyp. 2. Zapewne Badzioch obawiał się, że zostali oni zaalarmowani przez żandarmów zbiegłych z posterunku prokocimskiego.

Il. 12. Austriacki pociąg pancerny nr VII lub VIII, zdjęcie z 1916 r. (J. Magnuski, *Pociąg pancerny...*, s. 8).

z nich, pod dowództwem Wojciecha Marszałka, miała przeprowadzić próbę opanowania stojącego na bocznicy pociągu pancernego[49] (il. 11, p. 6; il. 12). Druga grupa miała natychmiast wzmocnić obsadę dworca kolejowego w Płaszowie. Trzecia grupa miała pozostać w odwodzie i czekać na dalsze rozkazy[50].

[49]Jak już wspomniano, próba ta zakończyła się niepowodzeniem. Dopiero w nocy 1 listopada wydzielona grupa pod dowództwem Wojciecha Marszałka okrążyła pociąg i po krótkiej nocnej utarczce opanowała go. W walce zginął oficer-dowódca, który nie chciał złożyć broni. W dniu 3 listopada por. Stawarz otrzymał od płk. Roji rozkaz dostarczenia oddziału do obsadzenia zdobytego pociągu, planowano bowiem wysłanie jednostki pod Przemyśl. Po przedstawieniu sytuacji, zgłosili się do tego zadania na ochotnika żołnierze z plutonu ckm 57. pułku z plut. Zapartem na czele. Pierwszym polskim dowódcą mianowano ppor. Jerzego Lewakowskiego, po czym tego samego dnia pociąg wyjechał w kierunku Oświęcimia i Mysłowic, w celu ochrony linii kolejowych i ludności cywilnej przed napadami dezerterów c.k. armii. J. Magnuski, op.cit., s. 8-9.

[50]R. Boroń przekazuje wspomnienia uczestnika wydarzeń, Stefana Biedy: „[...] w godzinach wieczornych tego dnia [30 października 1918], na znak trąbki, zgodnie z wcześniejszą umową zebrała się grupa skautów, legionistów, ochotników do Armii Polskiej, POW oraz zakonspirowanych w Prokocimiu dezerterów z Armii Austriackiej, pod „Konsumem" w Prokocimiu. Udali się oni na stację kolejową w Płaszowie wezwani przez por. Antoniego Stawarza. O godz.21-ej otrzymali rozkaz rozbrojenia eszelonu wojska austriackiego. Skauci, z pomocą kolejarzy polskich, odbierali, nie stawiającym oporu a nawet śmiejącym się żołnierzom, karabiny i znosili je do pokoju dyżurnego ruchu. Zdejmowali im także z czapek „różyczki" tj. znaczki z literami FJI (Franciszek Józef I) cesarz Austrii. Niektórzy żołnierze sami odpinali te znaczki i wyrzucali, które chłopcy zbierali. Działo się to więc jeszcze przed mającymi nastąpić działaniami wyzwoleńczymi w Krakowie. Następnie przystąpiono do blokady stacji towarowo-osobowej wraz z kierowaniem pociągów do Krakowa, celem przejęcia dostaw dla wojska austriackiego i niemieckiego oraz sparaliżowania ważnego militarnie węzła kolejowego.". R. Boroń, *Prokocim XX wieku*, Kraków 2007, s. 135-136.

Il. 13. Rozbrojenie żołnierzy austriackich na dziedzińcu koszar artylerii przy ul. Kalwaryjskiej w Podgórzu, poranek 31 października 1918 r. (Nowości Ilustrowane, r. XV, nr 44, 9 listopada 1918, s. 2).

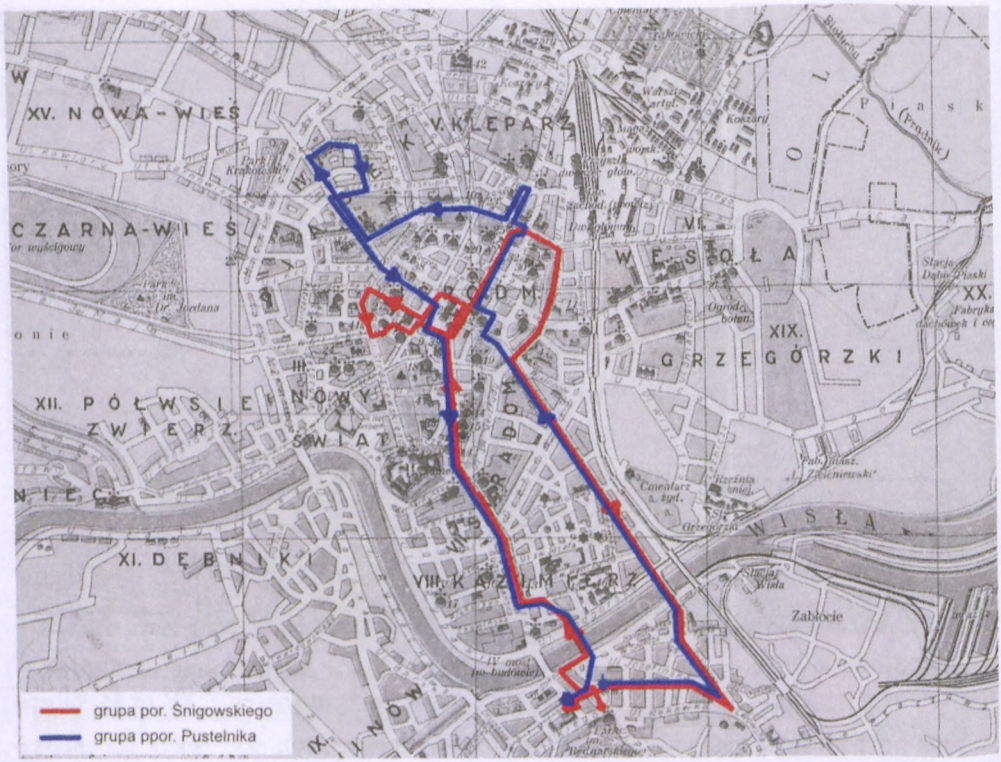
Czwartek, 31 października 1918 r.[51]

Poranek 31 października był pochmurny i zimny. O godz. 4^{30}, po przebudzeniu, por. Stawarz udał się ze swojej kwatery przy pl. Lasoty do koszar przy ul. Kalwaryjskiej. Z pomocą komendanta warty, Czecha, rozbroił dwóch Niemców wchodzących w jej skład i zamknął ich w areszcie. Wraz z plut. Zapartem udał się do ppor. Śnigowskiego, którego poinformował o akcji na dworcu w Płaszowie oraz o działaniach grupy Badziocha w Prokocimiu. Następnie zostali obudzeni żołnierze z 57. Pułku Piechoty. Komendę nad nimi objął ppor. Śnigowski.

Ok. godziny 6, w siąpiącym deszczu, por. Stawarz ogłosił alarm. Na dziedzińcu koszar wygłosił, po niemiecku i po czesku, przemowę do żołnierzy. Pod pretekstem ułatwienia porozumienia z żołnierzami austriackimi, żołnierze zostali podzieleni na „grupę niemiecką" i „grupę słowiańską", po czym „grupa niemiecka" została natychmiast aresztowana przez oddział tarnowiaków dowodzonych przez ppor. Śnigowskiego. O godz. 6^{30} koszary na ul. Kalwaryjskiej były już w całości przejęte przez powstańców (il. 13).

W tym samym czasie ppor. Pustelnik na czele wadowiczan oraz Czechów Hustaka zajął koszary przy ul. Wielickiej. Następnie żołnierze ci rozbroili kompanię

[51] Rozdział opracowany praktycznie w całości na podstawie: A. Stawarz, op.cit.



Il. 14. Trasy przemarszu grup ppor. Śnigowskiego (czerwona) i ppor. Pustelnika (niebieska) w dniu 31 października 1914 r. (na podkładzie planu Krakowa z 1924 r.).

wartowniczą 49. Pułku Piechoty w budynku sądu podgórskiego oraz powiatową komendę żandarmerii przy ul. Rękawka w Podgórzu.

W tym czasie w Prokocimiu, zgodnie z nocnymi ustaleniami, do dalszych działań zgłosiło się 32 członków grupy Badziocha. Byli to, w szczególności: Józef Badzioch, Stefan Stawarz, czterech braci Dudków, Jan i Leon Kowalikowie, Jan i Władysław Krzysicowie, Franciszek i Cyryl Magierowie, Marszałek, bracia Piekarczykowie, Paweł Więcek, Stokłosa, Kowalski, Golonka, Brożyna, Solarz i Siedleczko. Grupa ta wyruszyła na umówiony punkt zbiórki na Rynku Podgórskim.

Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, o godz. 7 na Rynku Podgórskim spotkały się wszystkie grupy wojskowe i cywilne.

Po uzgodnieniu z por. Stawarzem zestawione zostały dwie kolumny wojskowo-cywilne: – polsko-czeska, dowodzona przez ppor. Śnigowskiego i por. Hustaka, złożona z Polaków z 57. pułku, 5 żołnierzy ze Śląska Cieszyńskiego, Czechów i części ludności Podgórza, – polska, dowodzona przez ppor. Pustelnika, w której skład wchodziła wadowicka kompania piechoty, grupa Badziocha oraz ochotnicy – mieszkańcy Podgórza.

Pierwsza grupa, por. Śnigowskiego, przekroczyła Wisłę poprzez drewniany most[52], następnie przez plac Wolnica na Kazimierzu oraz ulicami Krakowską i Stradom skierowała się w kierunku Rynku Głównego w Krakowie, na który wkroczyła od strony ul. Grodzkiej. Po drodze uczestnicy przemarszu budzili mieszkańców Krakowa, nawołując do przyłączenia się, jednocześnie wywoływali niepokój wśród wojskowych władz miasta, w szczególności mijając Komendę Wojskową na ul. Stradom oraz Komendę Miasta na pl. św. Marii Magdaleny. Grupa ta wzięła później bezpośredni udział w rozbrajaniu odwachu na Rynku Głównym, co powszechnie jest uważane za symbol wyzwolenia Krakowa.

Mieszkańcy Prokocimia, zarówno grupa Badziocha, jak też kolejarze, weszli w skład oddziału ppor. Pustelnika, który wybrał trasę taką, aby swoim przemarszem objąć jak największą część miasta[53]. O godzinie 7[45] grupa ta wyruszyła z Rynku Podgórskiego, aby następnie przez ul. Lwowską[54] i ul. Salinarną[55] przekroczyć Wisłę poprzez Most Krakusa[56]. Następnie po przejściu ul. Starowiślną, wkroczyła do Starego Miasta przez ul. Sienną. Dalej jej trasa wiodła przez Mały Rynek, ul. Mikołajską na ul. Floriańską. Na ul. Floriańskiej do grupy dołączyła orkiestra kolejarzy z Płaszowa i Prokocimia pod dowództwem konduktora Antoniego Urbańskiego. Planowano już w tym momencie udać się na Rynek Główny i dołączyć do grupy por. Śnigowskiego, jednak zwyciężyła koncepcja uwolnienia więźniów z więzienia na Montelupich, toteż cała grupa udała się na Plac Matejki, pod Pomnik Grunwaldzki. Uczestników przemarszu przekonano tam jednak, że więzienie jest silnie bronione, ponadto że odsiadują tam wyroki również zwykli kryminaliści. W efekcie wybrano inny cel – przez ul. Basztową, ul. Dunajewskiego i ul. Karmelicką udano się pod koszary Landwehry przy ul. Siemiradzkiego. Koszary zostały zajęte, uwolniono więzionych tam legionistów, przy okazji demolując same koszary[57]. Maszerujący ul. Sobieskiego oddział wzbudził entuzjazm uczniów mieszczącego przy niej Gimnazjum im. Jana III Sobieskiego[58]. Poprzez ul. Karmelicką i ul. Szewską wkroczono na Rynek Główny, a potem, nie czekając na rozwój sytuacji, przez ul. Grodzką, Stradom, ul. Krakowską i plac Wolnica, poprzez Stary Most powrócono do Podgórza. Grupa uległa rozformowaniu, mieszkańcy Prokocimia, upojeni sukcesem, wrócili do domów. Na Rynku Podgórskim pozostała jeszcze wspomniana już orkiestra kolejarska (il. 14).

[52] A. Stawarz, op.cit., s. 105. Tzw. Stary Most. W miejscu tego mostu obecnie znajduje się Kładka Bernatka.

[53] A. Stawarz, op.cit., s. 117-118.

[54] Obecna ul. Limanowskiego.

[55] Obecna ul. Lwowska.

[56] Obecny III Most.

[57] A. Stawarz, op.cit., s. 118.

[58] Obecnie II Liceum Ogólnokształcące im Jana III Sobieskiego.

Il. 15. Odwach przy Wieży Ratuszowej na Rynku Głównym w Krakowie 31 października 1918 r. po zajęciu przez oddziały polskie (Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, MHK-Fs861/IX).

O godz. 11[25] nastąpiło uroczyste przejęcie warty w odwachu przy Wieży Ratuszowej na Rynku Głównym (il. 15) przez wymienionych już w tym opracowaniu ppor. Wilhelma Steca i ppor. Jana Gawrona. Informacja o tym dotarła do znajdującej się jeszcze na Rynku Podgórskim prokocimskiej orkiestry kolejarskiej, która, zajmując trzy wozy tramwaju nr 1, przejechała na Rynek, aby zdążyć uświetnić uroczystości przejęcia odwachu.

W tym samym czasie w krakowskim magistracie generalicja austriacka przekazała władzę cywilną nad miastem przedstawicielowi prezydium Polskiej Komisji Likwidacyjnej, a władzę wojskową brygadierowi Bolesławowi Roi. Kraków został wyzwolony, jako pierwsze duże miasto Rzeczypospolitej.

Jak widać, niepoślednią rolę odegrali w opisywanych wydarzeniach odegrali mieszkańcy Prokocimia, czyli oddział Józefa Badziocha wraz z kolejarzami z Szutrów. Co więcej, to właśnie od zajęcia posterunku żandarmerii austriackiej w Prokocimiu rozpoczęły się wydarzenia, które doprowadziły do, *de facto* bezkrwawego oswobodzenia Krakowa.

Dalsze losy bohaterów opisywanych wydarzeń

Wyznaczeni przez por. Stawarza żołnierze 57. Pułku Piechoty pełnili służbę na odwachu przez kolejne 76 godzin, aż do godzin popołudniowych 3 listopada, gdy ppor. Stec i Gawron uroczyście odprowadzili ich do koszar w Podgórzu. Żołnierze tego samego pułku pełnili też służbę wartowniczą w więzieniu na Montelupich. Por. Stawarz telefonicznie polecił komendantowi więzienia zwolnić wszystkich więźniów politycznych, co niezwłocznie wykonano[59].

Na polecenie brygadiera Bolesława Roji, pełniącego już wtedy funkcję naczelnika sił zbrojnych Polskiej Komisji Likwidacyjnej, żołnierze Stawarza zostali wyznaczeni do ochrony Komendy Wojskowej na Stradomiu oraz do dyspozycji Komendy Miasta. Samemu por. Stawarzowi został oddany pod nadzór i osłonę cały południowy brzeg Wisły oraz dzielnice Kazimierz, Stradom i Grzegórzki.

W dniu 2 listopada 1918 r. bryg. Roja osobiście awansował por. Stawarza na stopień kapitana Wojska Polskiego. W następnym dniu kpt. Antoni Stawarz otrzymał z Polskiej Komendy Wojskowej rozkaz obsadzenia swoimi żołnierzami wspomnianego już wcześniej pociągu pancernego w Prokocimiu, który po opanowaniu go otrzymał nazwę „Śmiały" i brał udział w działaniach w rejonie Oświęcimia i Mysłowic, a następnie skierowany został do walk w okolicach Przemyśla i Lwowa[60]. Sam Stawarz dostał wtedy dwa tygodnie urlopu, które spędził u rodziny pod Bieczem. W czasie urlopu w okolicach Jasła zebrał kompanię piechoty, z którą zameldował się w kwaterze Roji we Lwowie 22 listopada 1918 r.

Po powrocie do Krakowa w 1919 r. Antoni Stawarz zawarł związek małżeński z Marią Torańską, córką pracownika sądowego z Podgórza. Następnie został przeniesiony służbowo do Grodna, a w listopadzie 1920 r., po wojnie bolszewickiej, znalazł się swoim macierzystym 57. Pułku Piechoty w Tarnowie. Służył w nim do przewrotu majowego 12-15 maja 1926 r., w którym opowiedział się po stronie prezydenta Stanisława Wojciechowskiego. W efekcie, po objęciu władzy przez rządy sanacyjne, został karnie przeniesiony do garnizonów w Baranowiczach i Berezie Kartuskiej przy granicy ze Związkiem Radzieckim, a w 1929 r., w wieku zaledwie 40 lat, zmuszono go do przejścia na emeryturę[61]. Przez kilka kolejnych lat mieszkał wraz z rodziną w Prokocimiu, później przeprowadził się do Krakowa, gdzie podjął pracę urzędnika w magistracie. Funkcję tę pełnił aż do 1945 r. Jeszcze w 1939 r. wydał swoje wspomnienia w będącej podstawą niniejszego opracowania książce *Gdy Kraków kruszył pęta*.

---

[59] M. Zając, op.cit., s. 39.

[60] J. Magnuski, op.cit., s. 9-22. Pociąg „Śmiały" brał później jeszcze udział w kampanii wrześniowej 1939 r., a po zajęciu go przez wojska niemieckie, zakończył ostatecznie swój żywot zdobyty przez wojska radzieckie w Możejkach pod koniec października 1944 r. Ibidem, s. 44-50.

[61] M. Zając, op.cit., s. 42.

Antoni Stawarz zmarł 19 października 1955 r. w wieku 69 lat. Został pochowany na Cmentarzu Rakowickim w Krakowie (kw. LXV, rz. 11, m. 39) pod skromnym nagrobkiem, na którym widnieje napis „Tu spoczywa Antoni Stawarz kpt. WP. Dowódca oswobodzenia Krakowa w roku 1918".

Brat Antoniego, Stefan Stawarz, aż do swojej śmierci w 1956 r. pracował jako maszynista kolejowy na stacji w Płaszowie. Pochowany jest na cmentarzu w Prokocimiu (pas 1 płn., m. 19). Jego synem był Jan Stawarz (1919-1990), uczestnik kampanii wrześniowej, konspirator, więzień obozów Auschwitz, Buchenwald i Ohrduf.

Najmniej wiadomo o dalszych losach Józefa Badziocha. Pozostawał on nadal pracownikiem kolejowym, zmarł w Prokocimiu w 1966 r. i jest pochowany na lokalnym cmentarzu (kw. I, rz. 11, m. 8). Oryginalny nagrobek nie zachował się. Na istniejącym obecnie w tym miejscu, w 2018 r. Towarzystwo Przyjaciół Prokocimia ustawiło okolicznościową informację-nekrolog.

Aleksander Głogowski

Tworzenie się struktur policyjnych państwa polskiego na Ziemi Krakowskiej

W tradycji niepodległej Rzeczypospolitej utrwaliło się określenie mianem „policja" „zorganizowanej służby bezpieczeństwa (...) organu wykonawczego władz państwowych, mającym za zadanie ochronę bezpieczeństwa i porządku publicznego (...) zorganizowanego na wzór wojskowy"[1]. Etymologicznie słowo „policja" pochodzi od greckiego „politeja", czyli państwo[2]. Warto przypomnieć, że jest to także tytuł jednego z najbardziej znanych dzieł greckiego filozofa Platona. Zatem procesowi odzyskiwania niepodległości przez Polskę towarzyszyć musiała budowa formacji, zajmującej się ochroną bezpieczeństwa i porządku publicznego, a zatem realizowaniem efektywnej kontroli jaką tworząca się władza publiczna zaczynała sprawować nad zamieszkiwanym przez Polaków terytorium państwowym. Te trzy bowiem elementy: terytorium, ludność i władza suwerenna łącznie stanowią państwo.

Większość badaczy, zajmujących się historią policji na ziemiach polskich, analizując proces powstawania tej formacji na ziemiach polskich, skupia się na obszarze dawnego Królestwa Polskiego (zwanego kongresowym), a więc tej dzielnicy która wchodziła w skład Cesarstwa Rosyjskiego. Wydarzenia, do jakich dochodziło w dawnej Galicji (a właściwie w Królestwie Galicji i Lodomerii oraz Wielkim Księstwie Krakowskim, jak nazywali kontrolowane przez siebie ziemie polskie Austriacy) traktowane są w powstających artykułach i monografiach w sposób marginalny. W zbiorze traktującym o odzyskiwaniu niepodległości przez Polskę w Krakowie i Prokocimiu jest miejsce, by skupić się na naszej lokalnej perspektywie. By proces ten lepiej zrozumieć, należy rozpocząć rozważania od przedstawienia struktur policyjnych, jakie funkcjonowały w zaborze austriackim w przeddzień odzyskania niepodległości przez Polskę, a więc w latach 1867-1918 (czyli w okresie autonomii

[1] Ustawa z dnia 24 lipca 1919 roku o Policji Państwowej Dziennik Praw Państwa Polskiego (Dz.PPP) 119, nr 61 art. 1-4.

[2] W. Kawka, *Policja w ujęciu historycznym i współczesnym*, Wilno 1939 s. 10.

Il. 1. K.u.K. Militär-Polizei-Wach-Abteilung (C.K. Straż Policyjno-Wojskowa) [https://image.jimcdn.com/app/cms/image/transf/dimension=480x10000:format=jpg/path/sd79cf227197d7ead/image/idf6e96ba92789e05/version/1328124180/image.jpg].

Galicji). Należy przy tym zauważyć, że model ten został przyjęty także w niepodległej Czechosłowacji (gdzie obowiązywał nawet w okresie Protektoratu Czech i Moraw), jak również w Republice Austrii (w której przetrwał aż do reformy w roku 2005). W Polsce zdecydowano się przyjąć całkowicie odmienną strukturę służb bezpieczeństwa, zmierzającą do ich całkowitej unifikacji i centralizacji, czego wyrazem była Ustawa z dnia 24 lipca 1919 r. o policji państwowej[3]. Podczas lektury poniższego artykułu należy też mieć na względzie, że powszechny obraz ostatniego półwiecza austriackiego panowania nad Galicją i Krakowem jest w dużej mierze oparty tyleż na nostalgii pokoleń pamiętających rządy cesarza Franciszka Józefa I za *belle époque*, co na kreacji medialnej tak znanych i lubianych autorów jak Leszek Mazan i Andrzej Czuma czy Robert Makłowicz, a także na powieściach i ich ekranizacjach: *Przygody dobrego wojaka Szwejka podczas wojny światowej* Jaroslava Haška i *C.K. Dezerterzy* Kazimierza Sejdy (bardziej znana z serii filmów w reż. Janusza Majewskiego). Ukazywany tam obraz stróżów prawa jest raczej groteskowy, niż groźny (choćby kreacja żandarma w wykonaniu Leona Niemczyka). Rzeczywistość była jednak zdecydowanie mniej przyjemna, choćby w okresie ewakuacji mieszkańców Krakowa i okolic w związku z przygotowaniami Twierdzy Kraków do odparcia rosyjskiej ofensywy[4]. Również opisywana przez Haška scena aresztowania Szwej-

[3] Dz. PPP, 1919 nr 61 poz. 363.

[4] B. Ogórek, *Ewakuacja mieszkańców Krakowa podczas I wojny światowej. Przebieg, próba kwantyfikacji, warunki życia ewakuowanych.* https://www.researchgate.net/profile/Bartosz_Ogorek/publication/281442333_Ewakuacja_mieszkancow_Krakowa_podczas_I_wojny_swiatowej_Przebieg_proba_kwantyfikacji_warunki_zycia_ewakuowanych/links/55e730ca08ae3e121842062b/Ewakuacja-mieszkancow-Krakowa-podczas-I-wojny-swiatowej-Przebieg-proba-kwantyfikacji-wa

Il. 2. K.u.K. Gendarmerie (C.K. Żandarmeria) [https://img.oldthing.net/15465/30096186/0/n/Oesterreich-KuK-Gendarmerie-Soldaten-Uniformen-17898.jpg].

ka oraz właściciela lokalu „U Kaliha" za „schowanie" portretu cesarza Franciszka Józefa I, choć zabawna, w rzeczywistości wiele mówi o zaangażowaniu tajnej policji w zwalczanie wszelkich prób godzenia w monarchię. Podobne doświadczenia mieli nasi przodkowie w Krakowie, gdy w proteście przeciwko pokojowi brzeskiemu z 3 marca 1918 roku mieszkańcy masowo usuwali z budynków publicznych godła Austro-Węgier. Tu na szczęście funkcjonariusze C.K. Dyrekcji Policji chylącego się ku upadkowi państwa nie wykazywali się już tradycyjną dla nich gorliwością w ściganiu przypadków obrazy Majestatu[5]. Być może wynikało to także i z faktu, że zarówno tajna, jak i mundurowa policja składała się już wówczas z Polaków, a polski był oficjalnie używanym w służbie językiem.

W największych miastach Cesarstwa Austrii (w tym w Krakowie) umundurowaną formacją policyjną była Militär-Polizei-Wach-Abteilung, powołana w 1852 roku[6]. Nazwę tą tłumaczono na C.K. Wojskowa Straż Policyjna[7] (il. 1). Podlegała ona C.K. Dyrekcji Policji, która mieściła się w Krakowie w istniejącym do dziś budynku przy

runki-zycia-ewakuowanych.pdf [dostęp 8.12.2018].

[5] M. Kozioł, *Koniec cesarskich orłów*. Magiczny Kraków 16 maja 2018 r. http://krakow.pl/z_dawnego_krakowa/220130,1899,komunikat,koniec_cesarskich_orlow.html [dostęp 8.12.2018].

[6] M. Chlipała, *Oddział Konny Policji Państwowej Komendy Kraków-Miasto w latach 1919-1939* [w:] Studia z Dziejów Wojskowości t. IV, 2015, s. 56.

[7] T. Marszałkowski, *Zamieszki, ekscesy i demonstracje w Krakowie 1918-1939*, Kraków 2015, s. 480, inne tłumaczenie nazwy: C.K. Straż Policyjno-Wojskowa, proponuje M. Chlipała, op.cit., s. 143.

Il. 3. Podgórze – siedziba Sądu Powiatowego i (prawdopodobnie) powiatowej C.K. Żandarmerii [http://podgorze.pl/wp-content/uploads/2011/09/17-1.jpg].

ul. Zacisze 5/7. C.K. Dyrekcja Policji w Krakowie została powołana w 1848 r. Podlegała ona Ministerstwu Policji w Wiedniu, następnie Ministerstwu Obrony Krajowej i Bezpieczeństwa, a ostatecznie do 1918 r., tj. do upadku Austro-Węgier, austriackiemu Ministerstwu Spraw Wewnętrznych. W 1852 r. terytorialny zasięg działania objął miasta Kraków i Podgórze z okolicą w promieniu jednej mili (w Austro-Węgrzech odpowiednik 7,59 km) a w 1911 r. obejmował miasta Kraków i Podgórze z obszarem fortecznym (146 miejscowości z ludnością ponad 195000)[8]. Liczebność C.K. Wojskowej Straży Policyjnej oscylowała wokół 450 żołnierzy, z czego do ewentualnego tłumienia rozruchów można było skierować 225-240 ludzi. Na skutek mobilizacji kolejnych roczników do służby w różnych formacjach frontowych, wartość „bojowa" żołnierzy Straży znacząco spadła, co zauważały właściwe władze, jednak pogrążające się w stanie chaosu państwo niewiele już mogło na to poradzić[9].

Specyficzną dla Monarchii Austro-Węgierskiej służbą policyjną była C.K. Żandarmeria (niem. k.u.k. Gendarmerie) (il. 2). Pierwowzorem tej formacji była jednostka wojskowa, utworzona po Kongresie Wiedeńskim dla pilnowania bezpieczeństwa i porządku publicznego w Lombardii (obecnie część Włoch). W interesującym nas okresie (a więc po roku 1867) zadania te w Galicji wykonywał 5 Pułk C.K. Żandarmerii z dowództwem we Lwowie (siedziba zachowała się do dziś i znajduje się

[8]Archiwum Narodowe w Krakowie, zesp. nr 247: C.K. Dyrekcja Policji w Krakowie 1849-1919.
[9]T. Marszałkowski, op.cit. s. 480-481.

przy ul. Bandery 1, która przed 17 września 1939 r. nosiła nazwę ul. Sapieżyńskiej)[10]. Podstawą funkcjonowania tej instytucji była Ustawa z dnia 26 lutego 1876 o C.K. Żandarmeryi dla królestw i krajów w Radzie Państwa Reprezentowanych[11]. Żandarmeria wykonywała swoje zadania w terenach wiejskich i małych miastach (jeśli nie funkcjonowała w nich policja samorządowa). Kolejnym szczeblem organizacyjnym była okręg (organem dowódczym była Komenda Obwodowa; w Galicji były takie trzy: we Lwowie, w Krakowie i w Przemyślu) z oficerem eksponowanym na czele. W Krakowie od 1908 roku funkcję tę sprawował Polak, mjr Eugeniusz Dąbrowiecki. Podlegały mu Oddziały Żandarmerii Krajowej (komendy powiatowe). Na terenie Krakowa działał Oddział 2 (z siedzibą w koszarach Żandarmerii przy ul. Rajskiej 2). W Podgórzu stacjonował Oddział 28 (ten stan rzeczy utrzymał się nawet po włączeniu Podgórza do Krakowa i trwał nawet po odzyskaniu niepodległości). Jego siedziba mieściła się przy ul. Rękawka (najprawdopodobniej były to zabudowania na rogu ul. Rękawka i Czarnieckiego, obecna siedziba aresztu śledczego, a w czasach austriackich także Sądu Powiatowego)[12] (il. 3). Najniższym szczeblem organizacyjnym C.K. Żandarmerii był posterunek (niem. Gendarmerie-Posten), w którym służyło od 2 do 16 ludzi[13] (il. 4). Na jego czele stał funkcjonariusz w randze Postenführer. W Prokocimiu taki posterunek mieścił się u obecnego zbiegu ulic Bieżanowskiej i Dygasińskiego. Jego liczebność w 1918 roku nie mogła być większa, niż wspomnianych 16 żandarmów. Do służby przyjmowano ochotników, którzy odbyli już służbę wojskową. Minimalny okres kontraktu to cztery lata. Żandarmi przechodzili specjalistyczne szkolenie. Funkcjonariusze Żandarmerii mieli bardzo dobrą opinię jako profesjonaliści. W 1908 roku cesarz Niemiec Wilhelm II miał powiedzieć Franciszkowi Józefowi I „Um Deine Gendarmerie beneide ich Dich" (czyli „zazdroszczę Ci Twojej Żandarmerii"). Był to poważny komple-

Il. 4. C.K. Żandarmeria [http://skibamariusz.pl/wp-content/uploads/2017/03/pikel.jpg].

[10] http://www.mlorenz.at/Bewaffnete_Macht/12_Gendarmerie/12_k.k._Gendarmerie.htm [dostęp 8.12.2018].

[11] Dziennik ustaw państwa dla królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych. Rok 1876, część VII 19/31.

[12] B. Kayzer, *Organizacja Żandarmerii Krajowej i Policji w Małopolsce Wschodniej w latach 1918-1922*, Zeszyty Naukowe Muzeum Wojska, nr. 19/2006, s.. 24-25.

[13] Ibidem, s. 67.

ment, zważywszy na to z jaką wyższością Niemcy traktowali wówczas Austriaków[14]. Podobnie jak to miało miejsce w przypadku C.K. Wojskowej Straży Policyjnej, tak samo Żandarmami w Zachodniej Galicji byli głównie Polacy, lub osoby posługujące się biegle językiem polskim.

Proces odzyskiwania przez Polskę niepodległości zastał ziemie dawnej Galicji wyposażone w dobrze zorganizowane struktury administracji państwowej, a w tym i organy bezpieczeństwa. Również procedury prawne, określające cele i zasady ich funkcjonowania były przejrzyste, skuteczne i jak na owe czasy – nowoczesne. Co zaś najważniejsze, w Galicji Zachodniej (a w tym w interesującym nas szczególnie Krakowie i okolicach) stanowiska te były prawie w 100% obsadzone przez Polaków, lub osoby nastawione pozytywnie do powstającego Państwa Polskiego (Autor nie chce wdawać się w dywagacje dotyczące samookreślenia narodowego poszczególnych urzędników i funkcjonariuszy, zwłaszcza że w odróżnieniu do Galicji Wschodniej ze Lwowem, w Krakowie różnorodność etniczna czy religijna nie prowadziła w zasadzie do żadnych konfliktów). Podobnie akty prawne (począwszy od ustaw po akty wykonawcze najniższej rangi) były publikowane po polsku. Zatem w porównaniu z ziemiami pozostałych dawnych zaborów, powstała 28 października, a rządząca w Krakowie od 31 października 1918 roku Polska Komisja Likwidacyjna miała ułatwione zadanie. Jeśli chodzi o organy stojące na straży bezpieczeństwa i porządku publicznego, to początkowo starano się poszukiwać dla nich nazw nie kojarzących się Polakom z czasami austriackimi. 5 listopada 1918 roku PKL podjęła decyzję o powołaniu w miejsce C.K. Żandarmerii, Straży Bezpieczeństwa dla Galicji i Śląska. 2 grudnia jej komendant, wówczas już generał Eugeniusz Dąbrowiecki wydał odezwę, wzywającą wszystkich żandarmów władających biegle językiem polskim do wstąpienia w jej szeregi. Kolejna zmiana nazwy, a właściwie powrót do dotychczas używanej, miała związek z konsolidacją władzy polskiej nad terytorium dawnej Galicji (a dokładnie obu jej części: zachodniej i wschodniej) w związku z sukcesami w walkach z Ukraińcami i Przemyśl i Lwów. 10 stycznia 1919 roku Polska Komisja Likwidacyjna oraz Tymczasowy Komitet Rządzący, we Lwowie zostały zastąpione przez Komisję Rządzącą dla Galicji, Śląska Cieszyńskiego, Spisza i Orawy[15]. W marcu tegoż roku Komisję zastąpił Generalny Delegat Rządu[16]. Oznaczało to w praktyce przywrócenie w dawnej Galicji stanu prawnego z czasów monarchii austro-węgierskiej z niezbędnymi zmianami koniecznymi do funkcjonowania w ramach państwa polskiego. 30 października 1918 roku dyrektor policji w Krakowie Rudolf Krupiński uznał zwierzchność PKL. W ten sposób wła-

14 Ibidem, s. 79.

15 Art. 9 Statutu Komisji Rządzącej dla Galicji i Śląska Cieszyńskiego oraz Górnej Orawy i Spiżu (Dz.U. z 1919 r. nr 7, poz. 106).

16 Rozporządzenie Rady Ministrów z 7 marca 1919 w przedmiocie administracji państwowej Galicji (Dz.U. 1919 nr 24 poz. 240).

dze polskie kontrolowały na terenie Krakowa (w tym Podgórza) zarówno struktury Żandarmerii, jak i Straży Wojskowo-Policyjnej (przemianowanej na Policję Wojskową)[17]. Ta ostatnia formacja na terenie miasta Kraków składała się z 3 kompanii pieszych i plutonu konnego (liczył on w 1919 roku 65 ludzi i 56 koni, a w 1924 roku już w ramach Policji Państwowej 55 ludzi i 50 koni)[18].

24 lipca 1919 roku Sejm przyjął Ustawę o Policji Państwowej. Jej Art. 3. Stanowił: „W miarę obejmowania przez władze centralne administracji ziem b. zaboru austriackiego, pruskiego i ziem wschodnich b. zaboru rosyjskiego, istniejące na tych ziemiach organizacje państwowej służby bezpieczeństwa, a w miarę wprowadzania na tych ziemiach jednolitej ustawy samorządowej, istniejące samorządowe organizacje służby bezpieczeństwa wcielone zostaną do policji państwowej w myśl zasad niniejszej ustawy i przepisów przejściowych. Przepisy wykonawcze w tej mierze wyda Minister Spraw Wewnętrznych"[19]. Oznaczało to konieczność przeprowadzenia unifikacji struktur bezpieczeństwa poprzez włączenie ich do tworzonej tą ustawą Policji Państwowej (il. 5).

PRZODOWNIK POLICJI KONNEJ — OFICER W PŁASZCZU (W SŁUŻBIE)

Il. 5. Policja Państwowa [http://panstwowa.policja.pl/pp/organizacja-policji-pa/umundurowanie/15,Umundurowanie-Policji-Panstwowej.html].

Choć wielu autorów zajmujących się tematyką historii policji na ziemiach polskich skupia się na Warszawie i dawnym Królestwie Kongresowym, to porównując treść ustawy z 1919 roku z ustawą austriacką z 1876 roku, trudno nie zauważyć pewnych wyraźnych analogii. Wskazują one na silny wpływ doświadczeń galicyjskich na kształt instytucji bezpieczeństwa odrodzonego Państwa Polskiego. Przykładowo porównać można kwestie definicji, oraz relacji PP i Żandarmerii z władzami cywilnymi.

Ustawa o Policji Państwowej z 1919 roku:
Art. 1. Policja jest państwową organizacją służby bezpieczeństwa.
Art. 2. Policja państwowa jest organem wykonawczym władz państwowych i samo-

[17] T. Marszałkowski, op.cit. s. 483.
[18] Gazeta Administracji i Policji Państwowej. Dodatek Ilustrowany poświęcony Policji Państwowej województwa krakowskiego. Rok 7 nr 33, Warszawa 15 sierpnia 1925 roku s. IV.
[19] Dz. PPP, nr 61, poz. 363.

rządowych i ma za zadanie ochronę bezpieczeństwa, spokoju i porządku publicznego.

Art. 4. Policja jest organizowana i wyszkolona na wzór wojskowy i podlega Ministrowi Spraw Wewnętrznych.

Art. 11. W zakresie organizacji, administracji, zaopatrzenia, uzupełnień i wyszkolenia policja podlega głównemu komendantowi i okręgowym komendantom.

W zakresie zaś służby bezpieczeństwa i czynności wykonawczych władz państwowych policja podlega w powiatach komisarzom rządowym, w miastach, stanowiących odrębną jednostkę administracyjną — miejscowym przedstawicielom władzy administracyjnej, zależnym w tym zakresie od Ministra Spraw Wewnętrznych. Funkcjonariusze policji państwowej, winni popełnienia czynów, objętych ustawami karnymi, podlegają sądownictwu karnemu dla osób cywilnych.

Ustawa o Żandarmerii z 1876 roku:

§1 C.K. Żandarmeria (...) jest korpusem strażniczym, po wojskowemu urządzonym, przeznaczonym do utrzymania publicznego porządku, spokoju i bezpieczeństwa.

§2. We względzie służby bezpieczeństwa publicznego żandarmeria podlega c.k. władzom administracyjnym powiatowym i krajowym. Co się zaś tyczy spraw wojskowych, ekonomicznych i administracyjnych, swoim przełożonym wojskowym. W obu zaś względach ostatecznie Ministrowi Obrony Krajowej, który jeśli chodzi o zarządzenie szczególnych środków bezpieczeństwa, znosić się ma z ministrem spraw wewnętrznych.

Wydawanie rozkazów, tudzież utrzymanie karności i porządku w korpusie żandarmerii należy do inspektora żandarmerii, który w tym względzie odpowiedzialny jest ministrowi Obrony Krajowej.

§3. C.K. władza administracyjna powiatowa jest władzą służbową dla posterunków żandarmerii w jej powiecie będących i jako taka kierować ma służbą bezpieczeństwa, sprawowaną przez żandarmerię i czuwać nad tą służbą.

Jak widać nie tylko zadania, ale i kwestie relacji pomiędzy władzami policyjnymi, a cywilnymi władzami państwowymi, zostały określone dosyć podobnie (różnice są raczej o charakterze językowym).

Proces scalania struktur policyjnych dawnej Galicji z resztą Państwa Polskiego na zasadach określonych w Ustawie o PP z 24 lipca 1919 roku nabrał tempa po wydaniu Rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Spraw Wewnętrznych w przedmiocie wcielenia żandarmerii krajowej i policji wojskowej na obszarze byłej Galicji do Policji Państwowej na zasadzie art. 3 Przepisów Przejściowych do Ustawy o PP z dnia 24 lipca 1919 r. oraz Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z 14 listopada 1919 roku w przedmiocie ustanowienia okręgów policyjnych w b. Galicji wydanego na podstawie rozporządzenia Ministra Spraw Woj-

skowych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 12 listopada 1919 r. w przedmiocie wcielenia żandarmerii krajowej i policji wojskowej na obszarze b. Galicji do Policji Państwowej[20]. Przepisem wykonawczym był zaś Reskrypt Generalnego Delegata Rządu dla byłej Galicji z 1 grudnia 1919 r. nr L.1/prez. Organizacja Policyi Państwowej w Małopolsce – zasadnicze wskazówki wprowadzający na obszarze byłej Galicji rozporządzenie Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Spraw Wewnętrznych w przedmiocie wcielenia żandarmerii krajowej i policji wojskowej do Policji Państwowej na Małopolskę[21]. Na mocy tych przepisów utworzono urząd Komendanta Policji Państwowej na Małopolskę, którego szef otrzymał rangę zastępcy Głównego Komendanta PP, a w kwestiach służby bezpieczeństwa i czynności wykonawczych podporządkowany był Generalnemu Delegatowi Rządu dla Galicji (funkcję tą objął jako inspektor PP, dotychczasowy ppłk Żandarmerii Krajowej Wiktor Sas-Hoszowski). Na terenie dawnej Galicji utworzono wówczas trzy okręgi PP: w Krakowie, Przemyślu i Lwowie[22]. Komendantem Okręgu Krakowskiego został insp. Jakub Ladenberger (dotychczasowy komendant Żandarmerii Krajowej w Krakowie). Niższym szczeblem były komendy powiatowe, w tym Kraków-Miasto (w jej skład włączono mundurowy personel Policji Wojskowej) i Podgórze (mimo utrzymania włączenia go do miasta Krakowa przez władze Niepodległej Polski). Nie udało się zrealizować planu władz krakowskich (oraz lwowskich) by miasto stało się odrębnym okręgiem policyjnym tak, jak miało to miejsce w przypadku Warszawy.[23] Początkowo komenda Okręgu mieściła się w Pałacu Pugetów przy Starowiślnej 13, a od połowy 1921 roku w Koszarach J. Piłsudskiego przy ul. Siemiradzkiego 24 (czyli tam, gdzie dziś Komenda Miejska Policji) (il. 6). Pion śledczy miał swoją siedzibę początkowo w klasztorze o. Bernardynów przy ul. Ber-

Il. 6. Siedziba Komendy Okręgowej PP w Krakowie przy ul. Siemiradzkiego. Widok 1937 r. (NAC, sygn. 1-B-47-2).

[20] Dz. PPP, Nr 91, poz. 494.

[21] Archiwum Narodowe w Krakowie (ANK), Zespół Komendy Powiatowe Policji Państwowej woj. Krakowskiego, sygn. 184, s. 7-8.

[22] B. Kayzer, op.cit., s. 33.

[23] M. Skiba, *Budowa struktur i kadr Policji Państwowej Okręgu Krakowskiego (1919-1921)* [w:] *Policja – Tradycja i współczesność. Materiały poseminaryjne*, red. K. Musielak, J. Grad, Warszawa 2017, s. 42.

Il. 7. Dawny posterunek Policji Państwowej w Prokocimiu przy al. Dygasińskiego 11/13 (fot. T. Ścieżor).

nardyńskiej, później przy Starowiślnej 13, a od 1922 roku przy Siemiradzkiego 24[24]. Ostateczny podział terytorialny struktur Policji Państwowej w dawnej Galicji ukształtował się na przełomie 1920 i 1921 roku, kiedy zlikwidowano Okręg Przemyski PP, dostosowując tym samym strukturę do podziału administracyjnego Polski (okręgi policyjne miały odpowiadać terytorialnie województwom administracyjnym, a dawną Galicję podzielono na województwa krakowskie i lwowskie). 1 lutego 1924 roku powiat podgórski uległ likwidacji, a jego obszar (w tym gmina Prokocim) został włączony do struktur powiatu krakowskiego (il. 7). Odpowiadała temu także reorganizacja struktur Policji Państwowej. 15 sierpnia 1921 roku została zniesiona inspekcja kolejowa Dyrekcji Policji w Krakowie, a na jej miejsce utworzono VI Komisariat Policji Państwowej. Od 30 listopada 1923 roku komisariat kolejowy pełnił służbę na kolejach w obrębie całego Krakowa, a także był stacją etapową[25].

Funkcjonująca w ramach komendy powiatowej Kraków-miasto Ekspozytura Urzędu Śledczego składała się w 1925 roku z następujących brygad (zajmujących się poszczególnymi rodzajami przestępstw):

I – zwalczanie bandytyzmu, morderstw, zabójstw, dzieciobójstw, spędzania płodu, zbrodni przeciw bezpieczeństwu ciała, rozruchów, buntów, gwałtów publicznych itp.
II – kradzieże z włamaniem i bez włamań
III – oszustwa, sprzeniewierzenia, fałszerstwa pieniędzy, papierów kredytowo-publicznych, szulerstwa, bigamii, nadużycia władzy urzędowej, podpalenia, lichwa itp.
IV – obserwacyjno-pościgowa
V – zwalczanie nierządu pod kierunkiem komisji sanitarno-obyczajowej[26].

[24] Ibidem, s. 44-45.
[25] Gazeta Administracji i Policji Państwowej..., op.cit.
[26] Ibidem.

Interesująco wygląda także kwestia wykrywalności przestępstw w przedwojennym Krakowie[27]:

Tabela 1. Wykrywalność przestępstw w Krakowie w latach 1920-1924

Rok	zgłoszono	wykryto	nie wykryto
1920	31 137	29 950	1187 (4%)
1921	45 443	42 476	2965 (7%)
1922	80 948	75 943	5005 (7%)
1923	129 296	123 744	5552 (5%)
1924	179 674	176 552	3122 (2%)

[Oopracowanie własne autora na podstawie Gazeta Administracji i Policji Państwowej. Dodatek Ilustrowany poświęcony Policji Państwowej województwa krakowskiego. Rok 7 nr 33, Warszawa 15 sierpnia 1925 roku s. IV].

Dla porównania w 2017 roku w Krakowie zgłoszono popełnienie 30 200 przestępstw, a wykryto 72,1% ich sprawców[28].

Dowodem uznania dla poziomu wyszkolenia i przygotowania merytorycznego krakowskiej Policji Państwowej (bazującej na kadrach dawnej C.K. Żandarmerii i Straży Policyjno-Wojskowej) był... stały odpływ kadry do innych województw II Rzeczypospolitej, związany z awansowaniem funkcjonariuszy na stanowiska kierownicze. Interesującym epizodem był również udział krakowskich policjantów w patrolowaniu neutralnego pasa granicznego pomiędzy Polską a Republiką Litewską. Ich zadaniem była walka z przemytem oraz litewską dywersją. Na podobnych zasadach policjanci patrolowali także granicę z Sowietami na Polesiu. Misje te trwały dwa lata i zakończyły się w grudniu 1924 roku[29].

Komendanci PP Okręgu Krakowskiego

insp. Jakub Ladenberger (1 XII 1919 – 1 XI 1923)
insp. Stanisław Pilch (1 XI 1923 – 15 IX 1931)
insp. Henryk Walczak (15 IX 1931 – 7 II 1936)
insp. Czesław Grabowski (7 II 1936 – IX 1939

[27] Ibidem.
[28] http://krakow.stat.gov.pl/files/gfx/krakow/pl/defaultaktualnosci/1888/31/7/1/2018_przestepczosc_2017.pdf [dostęp 9.12.2018].
[29] Gazeta Administracji i Policji Państwowej..., op. cit.

Bibliografia

Używane skróty

AGAD	Archiwum Główne Akt Dawnych, Warszawa.
ANK	Archiwum Narodowe w Krakowie.

Literatura

I. Źródła rękopiśmienne, kartograficzne i zbiory źródeł

1. Archiwum Główne Akt Dawnych, ul. Długa 7, 00-263 Warszawa

Militär General Gouvernement in Polen w Lublinie 134.

Militär General Gouvernement in Polen w Lublinie 120.

2. Archiwum Narodowe w Krakowie, Oddział II, ul. Grodzka 52, 31-044 Kraków

Archiwum Urzędu Wojewódzkiego 29/207/497.

C.K. Dyrekcja Policji w Krakowie 1849-1919, sygn. 247.

Dyrekcja Robót Publicznych 29/309/203.

Dyrekcja Robót Publicznych 29/309/231.

Komendy Powiatowe Policji Państwowej woj. Krakowskiego, sygn. 184.

3. Centralne Archiwum Wojskowe, ul. Pontonierów 2a, 00-910 Warszawa

Departament Budownictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych I.300.63.234.

Departament Spraw Morskich i Kierownictwo Marynarki Wojennej I.300.21.7.

Departament Spraw Morskich i Kierownictwo Marynarki Wojennej I.300.21.12.

Departament Spraw Morskich i Kierownictwo Marynarki Wojennej I.300.21.38.

Departament Spraw Morskich i Kierownictwo Marynarki Wojennej I.300.21.42.

Departament Spraw Morskich i Kierownictwo Marynarki Wojennej I.300.21.442.

Dowództwo Floty I.328.1.5.

Flotylla Wiślana I.328.30.3.

Komenda Garnizonu Kraków I.372.27.1.

Komenda Garnizonu Kraków I 372.27.2.

Oddział II Sztabu Generalnego Wojska Polskiego 7755.

4.

J. Badzioch, *Relacja z wydarzeń 1918 r.*, rkps. zaginiony; fragmenty zamieszczone w przypisach dr. J. Czaplińskiego w: A. Stawarz, Gdy *Kraków kruszył pęta. Kartki z pamiętnika oswobodzenia Krakowa w 1918 roku*, Kraków 1939.

II. Źródła drukowane

F. Molnár, *Galicja 1914-1915. Zapiski korespondenta wojennego*, Warszawa 2011.

A. Stawarz, *Gdy Kraków kruszył pęta. Kartki z pamiętnika oswobodzenia Krakowa w 1918 roku*, z obszernym wstępem i przypisami dr. J. Czaplińskiego, Kraków 1939.

III. Źródła medialne

Wywiady ze świadkami wydarzeń zamieszczone w filmie dokumentalnym: *Antoni Stawarz*, reż. Julian Rachwał, Telewizja Kraków 2010.

IV. Opracowania

J. Adamczyk, M. Chodurek, *Przesyłki pocztowe z oblężonej twierdzy Przemyśl 1914-1915* [w:] *Brzesko-Okocim. Lotnicza baza najjaśniejszego pana*, Dębica 2000.

A. Arkusz, *Rozwój kolei żelaznych w Galicji w XIX w.* [w:] *„Mkną po szynach...". Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014.

Z. Beiersdorf, *Dziedzictwo krajobrazu kulturowego Podgórza* [w:] *Dwa miasta, dwa brzegi. W 100 rocznicę połączenia Podgórza i Krakowa (1915-2015)*, red. E. Firlet, Kraków 2015.

J. Będźmirowski, B. Zalewski, *Historia wojskowości i polskiej marynarki wojennej*, Gdynia 1999.

J. Bieniarzówna, J. M. Małecki, *Dzieje Krakowa. Kraków w latach 1796-1918*, Kraków 1985.

A. Böhm, R. Marcinek, Z. Myczkowski, *Bulwary wiślane w Krakowie*, Kraków 2014.

J. Bogdanowski, *Warownie i zieleń Twierdzy Kraków*, Kraków 1979.

M. Borowiak, *Kutry uzbrojone KU1-KU5, KU6, KU7. Kanonierki rzeczne typu „Z"*, Warszawa 2015, *Wielki Leksykon Uzbrojenia. Wrzesień 1939*, t. 59.

K. Broński, *Koncepcje i problemy rozwoju dróg wodnych w Galicji* [w:] *Galicyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013.

K. Broński, *Determinanty rozwoju kolei lokalnych w Galicji* [w:] *„Mkną po szynach...". Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014.

W. Brzoskwinia, J. Środulska-Wielgus, *Fort 50 „Prokocim"*, Kraków 2002. *Atlas Twierdzy Kraków*, s. 1, t. 15.

M. Chlipała, *Oddział Konny Policji Państwowej Komendy Kraków-Miasto w latach 1919-1939*, Studia z Dziejów Wojskowości t. IV, 2015.

A. Chwalba, *Wojna Polaków 1914-1918*, Warszawa 2018.

M. Drożdż, *Szachownica z pawim piórem. Trzy tuziny lotniczych opowieści o ludziach i wydarzeniach związanych z Krakowem*, Kraków 2013.

M. Drożdż, *Małopolska w ogniu Wielkiej Wojny*, Kraków 2015.

J. W. Dyskant, *Flotylla rzeczna Marynarki Wojennej 1919-1939*, Warszawa 1994.

J. W. Dyskant, *Wojenne flotylle wiślane 1918-1939*, Warszawa 1997.

Encyklopedia Krakowa, Warszawa-Kraków, 2000

D. Hank, *Stan dróg i kolei w Karpatach na odcinku polsko-czechosłowackim (1918-1939)* [w:] *Galicyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013.

H. Hermann, *Rzeki jako element pól bitewnych* [w:] *Rzeki. Kultura, cywilizacja, historia*, red. J. Kołtuniak, t. 7, 1998.

J. Janczykowski, *Fortyfikacje Podgórza* [w:] *Podgórze w dziejach wielkiego Krakowa*, red. J. M. Małecki, Kraków 2000.

R. Kaczmarek, *Historia Polski 1914-1989*, Warszawa 2014.

M. K. Kamiński, *Konflikt polsko-czeski 1918-1921*, Warszawa 2001.

T. Kargol, Izba *Przemysłowo-Handlowa w Krakowie w latach 1850-1939. Dzieje – ludzie – polityka gospodarcza*, Kraków 2003.

A. Kastory, *Żegluga dunajska w polityce międzynarodowej w XX wieku*, Kraków 2011.

W. Kawka, *Policja w ujęciu historycznym i współczesnym*, Wilno 1939.

R. Kochnowski, *Wpływ tradycji Kaiserliche Marine, Kaiserliche und Königliche Marine oraz Wojennomorskowo Flota na genezę i rozwój Marynarki Wojennej II RP* [w:] *Między polityką, historią a pamięcią historyczną. Studia z dziejów Polski okresu porozbiorowego*, red. W. Łazuga, S. Paczos, Poznań 2015.

W. Konopczyński, *Konfederacja barska. Przebieg, tajemne cele i jawne skutki*, t.1, t.2, Poznań 2017.

A. Kostrzewski, *Antoni Stawarz* [w:] Polski Słownik Biograficzny, t. XLII, 2003-2004.

J. Kroplewski, *Działalność oświatowo-wychowawcza w Polskiej Marynarce Wojennej w latach 1918-1947 (na tle rozwoju i funkcjonowania Polskiej Marynarki Wojennej oraz centralnych instytucji oświatowo-wychowawczych Wojska Polskiego)*, Gdynia 2015.

T. K. Królikiewicz, *Wczoraj i dziś lotnictwa wojskowego*, Warszawa 1961.

T. Królikiewicz, *Wojskowe samoloty szkolne 1918–1939*, Warszawa 1988.

H. Łukasik, A Turowicz, *Twierdza Kraków. Znana i nieznana*, cz. I, Kraków 2001.

H. Łukasik, *Twierdza Kraków. Znana i nieznana*, cz. II, Kraków 2001.

H. Łukasik, A. Turowicz, *Twierdza Kraków. Znana i nieznana*, cz. III, Kraków 2002.

H. Łukasik, *Twierdza Kraków. Wokół krakowskiej twierdzy. Epizody, bohaterowie, ślady bitwy o Kraków 1914*, cz. IV, Międzyzdroje-Kraków 2009.

H. Łukasik, *Kraków obronny. Fortyfikacje – oblężenia – bitwy*, Kraków 2015.

Z. Machaliński, *Koncepcje i działalność polskiej centralnej administracji morskiej w latach 1918-1921 na tle sytuacji międzynarodowej* [w:] D. Duda, Z. Machaliński, R. Mielczarek, *Z dziejów polskiej administracji morskiej lata 1918-1928*, Gdynia 2008.

J. Magdoń, *„Gruba Berta" w bombardowaniu Tarnowa (1915). Mity i fakty* [w:] *Lotnicze ślady Wielkiej Wojny*, Dębica 2002.

J. Magnuski, *Pociąg pancerny „Śmiały" w trzech wojnach*, Warszawa 1996.

E. Malak, *Samolot – dzieło człowieka*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1993.

Małopolska. Szlak frontu wschodniego I wojny światowej, Kraków 2014.

T. Marszałkowski, *Zamieszki, ekscesy i demonstracje w Krakowie 1918-1939*, Kraków 2015.

H. Mordawski, *Siły powietrzne w I wojnie światowej*, Wrocław 2008.

L. Mroczka, *Galicji rozstanie z Austrią. Zarys monograficzny*, Wydawnictwo Naukowe WSP, Kraków 1990.

K. Mroczkowski, K. Wielgus, *Albatros B.II* [w:] *Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Katalog*, Kraków 2005.

K. Mroczkowski, K. Wielgus, *Fliegerkompanie. 7 krakowska kompania lotnicza na Wielkiej Wojnie*, Kraków 2014.

J. T. Nowak, *Wyzwolenie Krakowa 31 października 1918 r.* [w:] *Rola Krakowa w odzyskaniu niepodległości*, Kraków 2017.

M. Niemiec, M. Drożdż, *Zwierzyniec zaprasza: Rakowice*, Kraków 2017.

A. Olejko, *Karpacka wojna trzech cesarzy. Z działań wojennych I wojny światowej na lądzie i w powietrzu*, Rzeszów 2013.

A. Olejko, *Działania lotnicze w pasie karpackim w latach 1914-1947*, Rzeszów 2005.

P. Opaliński, *Austriackie fortyfikacje Podgórza w latach 1790-1859* [w:] *Miasto pod kopcem Kraka*, red. E. Firlet, Kraków 2016.

S. Ordon, *Polska marynarka wojenna w latach 1918-1939. Problemy prawne i ekonomiczne*, Gdynia 1966.

S. M. Piaskowski, *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946*, t. 1, Albany 1983.

W. Roszkowski, *Historia Polski 1914-2015*, Warszawa 2017.

M. Skiba, *Budowa struktur i kadr Policji Państwowej Okręgu Krakowskiego (1919-1921)* [w:] *Policja – Tradycja i współczesność. Materiały poseminaryjne*, red. K. Musielak, J. Grad, Warszawa 2017.

T. Skrzyński, *Port wojenny trzech flotylli rzecznych? Rzecz o portach w Krakowie w latach 1911-1925* [w:] *Dalekie morza, bliskie rzeki. Rzecz o strategii, organizacji i logistyce flot wojennych*, red. R. Kochnowski, J. Jastrzębski, Oświęcim 2018.

T. Ścieżor, *Augustiański Prokocim. OO. Augustianie w Prokocimiu w latach 1910-1950*, Kraków 2006.

T. Ścieżor, *Historyczny Prokocim. Dzieje wsi podkrakowskiej XIV-XX w.*, Kraków 2008.

T. Ścieżor, *Zagadka Prokendorffu* [w:] *Prokocim dawniej i dziś*, Kraków 2018.

K. Taube, O. Żukowski, *Zarys historii wojennej flotylli rzecznych*, Warszawa 1931.

R. Techman, *Terenowa administracja morska w Polsce w latach 1918-2008* [w:] *Marynarka morska 1918-2008, zbiór studiów*, t.1, red. J. K. Sawicki, Gdynia 2009.

K. Wielgus, *Rakowice-Czyżyny lotnisko Krakowa*, Kraków 2002.

L. Wyszczelski, *Armia Rezerwowa II Rzeczpospolitej. Społeczeństwo pod bronią 1918-1939*, Warszawa 2014.

M. Zając, *Dzieje Janka Stawarza, kadeta z krakowskiego Prokocimia*, Kraków-Prokocim 2006.

A. Zaręba, *Orły Habsburgów*, Dębica 2004.

V. Literatura piękna

J. Echenoz, *1914*, Warszawa 2014.

VI. Publikacje w prasie, czasopismach naukowych i innych wydawnictwach cyklicznych

P. Butkiewicz, *Wielka wojna widziana z góry*, Skrzydlata Polska, nr 5/2016, maj 2016.

S. Danielski, M. Kamieński, *Poczta austro-węgierskiej flotylli na Wiśle 1914-1918*, Krzysztofory – Zeszyty Naukowe Muzeum Historycznego Miasta Krakowa, nr 20, 1998, s. 130-142.

M. Drożdż, *Jak Rakowice stały się kolebką polskiego lotnictwa*, Krakowski Rocznik Archiwalny, t. XX, Kraków 2014, s. 15–34.

M. Drożdż, *Cegłą w aeroplan, czyli początki wojny w przestworzach*, Miesięcznik Społeczno-Kulturalny Kraków, luty 2015.

M. Drożdż, *Jak porucznik Antoni Stawarz Kraków wyzwolił, ale już kariery nie zrobił*, Gazeta Krakowska, nr 131 (8 VI) 2018, dodatek „Kocham Kraków", s. 3.

Gazeta Administracji i Policji Państwowej. Dodatek Ilustrowany poświęcony Policji Państwowej województwa krakowskiego, r. 7, nr 33, Warszawa 15 sierpnia 1925, s. IV.

B. Kayzer, *Organizacja Żandarmerii Krajowej i Policji w Małopolsce Wschodniej w latach 1918–1922*, Zeszyty Naukowe Muzeum Wojska, nr 19/2006.

Z. Machaliński, *Koncepcje i działalność polskiej centralnej administracji morskiej w latach 1918–1921*, Nautologia, r. 29, nr 3, 1994, s. 3.

O. Myszor, *Początki Słowian na Morzu Bałtyckim*, Morze. Statki i Okręty, nr 2, 2010.

Przepędził Austriaków, Nasza Historia, dodatek Dziennika Polskiego, 7 listopada 2013.

K. Schrott, *Flotylla Wiślana monarchii austro-węgierskiej w latach 1914-1918*, cz. 1, Okręty Wojenne, nr 61, 2003, s. 8.

I. Siennicki, P. Jędrysik, *Polskie monitory rzeczne 1919–1939*, Nautologia, nr 1, 1994, s. 33-36.

P. Stachnik, *Cesarsko-królewskie okręty wojenne zakotwiczyły pod Wawelem*, Dziennik Polski, 1 marca 2014.

P. Stachnik, *Port wojenny „Kraków"*, Dziennik Polski, 30 lipca 1995.

M. Włodarczyk, *Kraków – miasto portowe nad Wisłą*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Technicznej w Katowicach, nr 7, 2015, s. 27.

Wspomnienia o wyzwoleniu, czyli zapomniana książka kpt. Stawarza, Dziennik Polski, 31 października 2015.

VII. Publikacje urzędowe

Art. 9 Statutu Komisji Rządzącej dla Galicji i Śląska Cieszyńskiego oraz Górnej Orawy i Spiżu (Dz.U. 1919, nr 7, poz. 106).

Dziennik Praw Państwa Polskiego, 1919, nr 61, poz. 363.

Dziennik Praw Państwa Polskiego, 1919, nr 91, poz. 494.

Dziennik ustaw państwa dla królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych. Rok 1876, część VII 19/31.

Gazeta Administracji i Policji Państwowej. Dodatek Ilustrowany poświęcony Policji Państwowej województwa krakowskiego. Rok 7 nr 33, Warszawa 15 sierpnia 1925 roku s. IV.

Rozporządzenie Rady Ministrów z 7 marca 1919 w przedmiocie administracji państwowej Galicji (Dz.U. 1919, nr 24, poz. 240)

Ustawa z dnia 24 lipca 1919 roku o Policji Państwowej Dz.PPP 119, nr 61, art. 1-4.

VIII. Źródła i opracowania internetowe

„100 lat Flotylli Wiślanej" wystawa czasowa w MWP, Muzeum Wojska Polskiego, 25 listopada 2014, http://www.muzeumwp.pl/aktualnosci/484,-8222-100-lat-flotylli-wislanej--8221--wystawa-czasowa-w-mwp.php [dostęp 31.10.2018].

Flotylle rzeczne – zamknięty rozdział, post #12 użytkownika Borsuk [Jana Bartelskiego] w wątku na stronie: Żegluga Śródlądowa, Forum dyskusyjne, Flota rzeczna w Polsce, Flotylle Rzeczne, https://www.zegluga.wroclaw.pl/forum/viewthread.php?thread_id=91, [dostęp 31.10.2017].

B. Ogórek, *Ewakuacja mieszkańców Krakowa podczas I wojny światowej. Przebieg, próba kwantyfikacji, warunki życia ewakuowanych*, https://www.researchgate.net/profile/Bartosz_Ogorek/publication/281442333_Ewakuacja_mieszkancow_Krakowa_podczas_I_wojny_swiatowej_Przebieg_proba_kwantyfikacji_warunki_zycia_ewakuowanych/links/55e730ca08ae3e121842062b/Ewakuacja-mieszkancow-Krakowa-podczas-I-wojny-swiatowej-Przebieg-proba-kwantyfikacji-warunki-zycia-ewakuowanych.pdf [dostęp 8.12.2018].

M. Kozioł, *Koniec cesarskich orłów*, Magiczny Kraków 16 maja 2018 r., http://krakow.pl/z_dawnego_krakowa/220130,1899,komunikat,koniec_cesarskich_orlow.html [dostęp 8.12.2018].

k.k. Gendarmerie / Austrian gendarmerie, http://www.mlorenz.at/Bewaffnete_Macht/12_Gendarmerie/12_k.k._Gendarmerie.htm [dostęp 8.12.2018].

PRZESTĘPCZOŚĆ w województwie małopolskim 2017, http://krakow.stat.gov.pl/files/gfx/krakow/pl/defaultaktualnosci/1888/31/7/1/2018_przestepczosc_2017.pdf [dostęp 9.12.2018].

Twierdza Kraków. Kaponiera, http://kaponiera.pl [dostęp 5.02.2019].

Twierdza Kraków, http://sq9jdo.com.pl/Twierdza/ [dostęp 5.02.2019].

IX. Kartografia

P. Opaliński, *Podgórze w Twierdzy Kraków. Mapa umocnień wg stanu z 1916 r.*; mapa na ekspozycji w Muzeum Historii Podgórza, Kraków 2018.

Noty o autorach

Mateusz Drożdż, Rada Dzielnicy III Prądnik Czerwony,
mateusz.drozdz@onet.pl

Aleksander Głogowski, Uniwersytet Jagielloński,
Instytut Nauk Politycznych i Stosunków Międzynarodowych,
a.glogowski@uj.edu.pl

Tomasz Skrzyński, Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Wydział Politologii,
tomasz.skrzynski@up.krakow.pl

Tomasz Ścieżor, Politechnika Krakowska, Wydział Inżynierii Środowiska,
sciezor@vistula.pk.edu.pl

ISBN 978-83-920955-8-3