

Mateusz Drożdż

Kraków

Jak Rakowice stały się kolebką polskiego lotnictwa*

Jest to wydarzenie, o którym prawie nie ma informacji w publikacjach poświęconych polskiej Niepodległości. Historycy opisując krakowskie wyzwolenie z przełomu października i listopada 1918 r., skupiają się przede wszystkim na akcji por. Antoniego Stawarza¹ i bezkrwawym przejęciu władzy w mieście 31 października 1918 r. Przez karty historii Krakowa przewijają się inne sceny z tego dnia: zajęcie koszar w Podgórzu, biało-czerwone barwy narodowe na Rynku, zmiana warty przed odwachem, orkiestra kolejowa grająca patriotyczne pieśni, zrzucanie orłów habsburskich, defenestracja wielkiego portretu cesarza Franciszka Józefa I przez okno Collegium Novum, triumfalne bicie dzwonów z Zygmuntem na czele, czyli powszechna radość z wyzwolenia, upadku „złej macochy Austrii-wieźmy” i niespodziewanej niepodległości².

Trochę w cieniu tych wydarzeń, pominięte przez dziennikarzy na bieżąco i przez dziejopisarzy później, dokonały się zmiany na krakowskim lotnisku

* Popularnonaukowa wersja tekstu ukazała się w miesięczniku społeczno-kulturalnym „Kraków” nr 11 (109) w listopadzie 2013 r. pt. *Przewrót w Rakowicach*. Obecny tekst został rozszerzony i uzupełniony o najnowsze wyniki badań.

¹ Kpt. Antoni Stawarz (1889–1955), oficer piechoty, uczestnik walk I wojny światowej w jednostkach austriackich, członek Polskiej Organizacji Wojskowej, inicjator akcji wyzwolenia Krakowa 31 października 1918 r., uczestnik walk z Ukraińcami i wojny 1920 r. W 1929 r. przeniesiony w stan spoczynku, pracownik Urzędu Miasta Krakowa, uczestnik konspiracji niepodległościowej w czasie II wojny światowej, pracownik na podrzędnych stanowiskach w okresie Polski Ludowej. Za: Andrzej Kostrzewski, *Stawarz Antoni Józef (1889–1955)*, [w:] PSB, t. XLII, Warszawa–Kraków 2004, s. 601–602.

² Agnieszka Dębska, Małgorzata Kudosz, Wojciech Sapiecha, *Rok 1918. Odzyskiwanie Niepodległej*, Warszawa 2008; Czesław Brzoza, *Kraków między wojnami. Kalendarium 28 X 1918 – 6 IX 1939*, Kraków 1998; Jan M. Małecki, *Historia Krakowa dla każdego*, Kraków 2007, s. 249–251; *Kronika Krakowa*, pod red. Jana M. Małeckiego, Andrzeja Kurza, Jerzego Wyrozumskiego, Warszawa 1996, s. 292–294; Andrzej Kowalczyk, *Epopeja bitew polskich 1918–1921*, „Przekrój”, numer specjalny, Kraków 1988, s. 5.

w Rakowicach. Zdecydowanie przegrywają one z wydarzeniami niepodległościowymi w „starym” Krakowie i Podgórzu, rzadko są przypomina-
ne przy okazji kolejnych rocznic, a nawet literatura fachowa poświęcona
historii polskiego lotnictwa często traktuje rakowickie wydarzenia mocno
marginalnie, poświęcając im po parę zdań, góra parę krótkich akapitów albo
wręcz pomijając je milczeniem. Wzmianka o tych wydarzeniach pojawiła
się za to w zbiorze ciekawostek z historii Krakowa³.

Przejęcie krakowskiego lotniska tego samego pamiętnego dnia, w któ-
rym zgodnie z tytułem wspomnień A. Stawarza – Kraków skruszył pęta –
w czwartek 31 października 1918 r. dzięki śmiałym działaniom polskich
żołnierzy miało jednak wpływ na polską historię. Równie ważny był fakt, że
kompleks lotniczy został przekazany w całości i praktycznie bez uszczerbku
w ręce władz polskich. Ponieważ było to pierwsze przejęte przez przysłą
II Rzeczpospolitą lotnisko, nazywane jest czasem „kolebką lotnictwa pol-
skiego”⁴. Obecnie, po prawie stu latach, samo słowo „kolebka” jest już nieco
anachroniczne i zapomniane, ale warto przypomnieć historię tego wydarze-
nia, które dobrze przysłużyło się wojsku polskiemu, polskiemu lotnictwu
i odradzającej się Rzeczypospolitej. A przy okazji ustalić prawidłową chro-
nologię i obraz wydarzeń.

„...Jako oddaleni od miasta nie mieliśmy pojęcia, co się w nim dzieje.
W dniu przewrotu [31 października 1918 r.] przyjechał do nas były oficer
techniczny z miasta i opowiadał nam, że coś się zmieniło w mieście, bo mu
różyczki z czapki zerwali i mówili mu, że cesarstwo upadło i że powstała
Polska...”⁵ wspominał w 1925 r. sierż. Antoni Jucha⁶, służący w 1918 r. jako

³ Józef Zieliński, *Polskie lotnictwo wojskowe 1918–2012*, Warszawa 2012, s. 16; Jerzy Gotowała, *Skrzydła i pamięć. Fakty – wydarzenia – ludzie lotnictwa*, Warszawa 2012, s. 17; Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918–1939*, Warszawa 1989, s. 26; *Album dziesięciolecia lotnictwa polskiego*, Poznań 1930; Krzysztof Wielgus, *Rakowice-Czyżyny lotnisko Krakowa*, Kraków 2002, s. 13; Mieczysław Czuma, Michał Kozioł, Leszek Mazan, *To jest Kraków, mości książę!*, Kraków 2007, s. 240.

⁴ (Mt), *Kraków kolebką polskiego lotnictwa*, „Ilustrowany Kuryer Codzienny”, 3 maja 1939 r., s. 9.

⁵ Janusz Tadeusz Nowak, *Wieża Wolności 1918. W 90. rocznicę wyzwolenia Kra-
kowa*, Kraków 2008, s. 69–70.

⁶ Sierż. Antoni Jucha (daty urodzin i śmierci nieznane), podoficer, mechanik lotniczy
służący na lotnisku w Rakowicach w czasie I wojny światowej i okresie międzywojennym.

podoficer w c. i k. 10. Lotniczej Kompanii Zapasowej⁷ na lotnisku w podkrakowskich wówczas Rakowicach⁸. Pojawia się jednak i inna wersja wydarzeń: „Będąc w tajnym porozumieniu z kilkoma oficerami i podoficerami narodowości polskiej, zdecydowałem o zajęciu szkoły [lotniczej funkcjonującej na lotnisku] dla armii polskiej. W nocy z 30.10 na 31.10 [1918 r.] udaremniłem siłą personelowi obcej narodowości porwanie samolotów i zniszczenie materiałów”⁹ zapisał w 1969 r. w swoim życiorysie emerytowany płk pil. Roman Florer¹⁰, prosząc o przyjęcie go w poczet członków Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie PRL w Krakowie.

I tu napotykamy na pierwszą ważną rozbieżność w ustaleniu chronologii wydarzeń. Pojawia się pytanie, czy lotnisko było jedną z pierwszych wyzwozonych części Krakowa i jego najbliższych okolic, a tym samym zainicjowało całą akcję wyzwolenczą, jak pisze płk Florer, czy też – co wszakże nie umniejsza osiągnięć polskich lotników z Rakowic – dołączyło się do

⁷ k. u. k. Fliegerersatzkompanie 10, czyli w skrócie FleK 10 – cesarska i królewska 10. Lotnicza Kompania Zapasowa (Krzysztof Wielgus, *Rakowice – Lotnisko Twierdzy*, [w:] *Atlas Twierdzy Kraków*, seria I, t. 5, Kraków 1996, s. 2). Warto też zwrócić uwagę, że w lotnictwie stosuje się nazwę „eskadra” dla określenia związku taktycznego odpowiadającego kompanii w wojskach lądowych, stąd często w różnych opracowaniach występuje sformułowanie: 10. Lotnicza Eskadra Zapasowa. Pojawiają się także wzięte wprost z języka niemieckiego i austriackiej nomenklatury sformułowania Lotnicza Kompania Zapasowa nr 10.

⁸ Od 1941 r. ta dawna podkrakowska wieś znajduje się w granicach administracyjnych Krakowa, a od 1991 r. – w śródmiejskiej Dzielnicy III Prądnik Czerwony.

⁹ Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, Katalog zasobów ikonograficznych i archiwalnych, Zbiór 40 Florer Roman, Życiorys dołączony do listu Romana Florera do Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie PRL z 14 marca 1969 r.

¹⁰ Płk pil. Roman Florer (1886–1973), obserwator, pilot, organizator polskiego szkolnictwa lotniczego. Walczył na frontach: serbskim, włoskim i rosyjskim w czasie I wojny światowej. Wielokrotnie odznaczony, w tym: Orderem Żelaznej Korony 3. Klasy z Dekoracją Wojenną i Mieczami, niemieckimi Żelaznymi Krzyżami II i I Klasy, niemiecką i austro-węgierską odznaką pilota. W latach 1917–1918 dowódca 10. Lotniczej Kompanii Zapasowej, a następnie lotniska polskiego w Krakowie, organizator I Niższej Szkoły Pilotów w Krakowie. W latach 1923–1925 dowódca 4. Pułku Lotniczego w Toruniu, organizator i pierwszy komendant Oficerskiej Szkoły w Grudziądzu, przemieszczonej potem do Dębina i znanej jako Szkoła Orłąt. W 1929 r. przeniesiony do rezerwy, mieszkał w Warszawie, a później w Chorzowie. Wziął udział w walkach w Warszawie w 1939 i 1944 r., po II wojnie światowej wrócił do Chorzowa (Józef Zieliński, *Dowódcy pułków lotnictwa polskiego w latach 1921–2000*, Poznań 2001, s. 670–672). W Krakowie od 1977 r. w Czyżynach znajduje się ulica jego imienia.

wydarzeń niepodległościowych po wieściach z miasta – jak zapisał sierż. Jucha. Sytuacji nie rozjaśnia nawet wniosek odznaczeniowy pisany na świeżo po wyzwoleniu przez p.o. szefa Departamentu III Żeglugi Powietrznej ppłk. obs. Janusza de Beauraina. Dokument stwierdza, że „Major Florer Roman jako dowódca austriackiej kompanii lotniczej w Krakowie z dniem 1.11.1918 r. objął dowództwo lotniska w Krakowie i uniemożliwił zrewolucjonowanemu personelowi byłej armii austriackiej zniszczenie materiału i samolotów przez to został dla armii polskiej uratowany bardzo drogocenny materiał lotniczy”¹¹. Wniosek dokłada kolejną datę do wydarzenia, ale samą akcję przejścia lotniska traktuje pobocznie, a za główne zasługi postrzega rozwój szkolnictwa lotniczego.

Rozbieżności będące skutkiem wspomnianych źródeł powielane są od wielu lat w publikacjach, które opisują historię zamiany władzy w Rakowicach. Większość badaczy dziejów krakowskiego lotniska bazowała na słowach płk. Florera, które pojawiły się chyba najwcześniej w publikacjach i były też dostępne badaczom historii krakowskiego lotniska w Muzeum Lotnictwa Polskiego. Słowa sierż. A. Juchy pojawiły się dopiero w 2008 r.¹² w drukowanej publikacji wydanej z okazji 90-lecia odzyskania Niepodległości, a same dokumenty dostępne są w Archiwum Narodowym w Krakowie¹³. W świetle badań przeprowadzonych przez autora, skłania się on ku zdaniu, że były dowódca jednostki w Rakowicach pisząc swój życiorys po półwieczu, pomylił się o jeden dzień, podobnie nieprecyzyjny jest dokument odznaczeniowy, co czyni w opisywaniu historii krakowskiego lotniska znaczną różnicę.

Lotnisko w Krakowie-Rakowicach było jednym z największych lotnisk monarchii austro-węgierskiej. Powstało w 1912 r., gdy wojskowe władze austriackie zdecydowały o budowie bazy oddziału lotniczego c. i k. Flugpark 7, z którego po wybuchu I wojny światowej sformowano c. i k. 7. Kompanię

¹¹ Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, Katalog zasobów ikonograficznych i archiwalnych, Zbiór 40 Florer Roman, Wyciąg z wniosku o odznaczenie. Dokument jest niedatowany, jednak wiadomo, że de Beaurain służył w Departamencie III w latach 1919–1920, a Florer był majorem w okresie 1919–1922.

¹² J. T. Nowak, *Wieża Wolności 1918...*, s. 69–70.

¹³ ANK, Varia publica – zbiór szczątków zespołów, sygn. 29/669/21, „Oswobodzenie Krakowa w dniu 31 października 1918 r.” – wspomnienia uczestników akcji niepodległościowej, s. 417–418.

Lotniczą¹⁴. Wojsko zakupiło tereny od zakonu dominikanów, następnie na 55 ha rakowickich łąk wyznaczono pole wzlotów, obok niego postawiono najpierw płócienne namioty, a potem wybudowano hangary, budynek oficerski, budynek dla pojazdów konnych i stajnię oraz skład paliwa. W czasie I wojny światowej lotnisko było intensywnie wykorzystywane zwłaszcza w okresie obu bitew o Kraków w listopadzie i grudniu 1914 r. oraz przy organizacji lotniczej poczty do oblężonego Przemyśla od października 1914 r. do marca 1915 r.¹⁵ Od 1916 r. stacjonowała tam 10. Lotnicza Kompania Zapasowa, która nadzorowała szkolenie nowych pilotów, obsługiwała lotnicze jednostki walczące na froncie wschodnim i od wiosny 1918 r. pierwszą na świecie regularną pocztę lotniczą Wiedeń – Kraków – Lwów – Kijów¹⁶. Lotnisko służyło także do typowych logistycznych działań tyłowych – szkoleń, napraw i przeglądów silników i płatowców, których nie można było robić na polowych frontowych polach wzlotów.

W latach wojny lotnisko w Rakowicach zostało znacznie rozbudowane – powstało tam 5 nowoczesnych stalowo-drewnianych hangarów, wybudowano zespół koszarowy składający się z 5 parterowych budynków oraz niedokończonego zespołu parkowego. W 1918 r. kończono budować kolejne 4 murowane hangary z drewnianymi dachami oraz przypuszczalnie przewidzianą z frontu włoskiego i złożoną w Rakowicach zdobyczną halę balonową. Potwierdza to służący dekadę później na Rakowicach mjr inż. Aleksander Król:

Przypatrzmy się, co nam po skończonej wielkiej wojnie Austriacy w budowlach i urządzeniach na lotnisku pozostawili. Samo pole wzlotów było nieduże, z jednej stro-

¹⁴ Andrzej Zaręba, *Orły Habsburgów*, Dębica 2004, s. 27.

¹⁵ Więcej na ten temat w: Andrzej Olejko, *Karpacka wojna trzech cesarzy. Z działań wojennych I wojny światowej na łądzie i w powietrzu*, wydawnictwo niedatowane, s. 160–166, 317–327; Mateusz Drożdż, *Szachownica z pawim piórem. Trzy tuziny lotniczych opowieści o ludziach i wydarzeniach związanych z Krakowem*, Kraków 2013, s. 63–67, 71–72.

¹⁶ W niektórych pracach ta licząca przeszło 1600 km linia pocztowa była opisywana jako: Wiedeń–Kraków–Lwów–Płoskirów–Kijów–Odessa. Np. Aleksander Król, *Początki lotniska krakowskiego*, w: *Dziesięciolecie 2. Pułku Lotniczego 1921–1931*, Kraków 1931, s. 7.

ny ograniczone wzgórzem (Rakowice-górne)¹⁷, a z drugiej koszarami 8. Pułku Ułanów¹⁸. Miało formę prostokąta o bokach 500 x 300 [metrów] o kierunku startu głównie północno-wschodnim. Zostało nieszczerólnie szczęśliwie w terenie wyszukane. Start i lądowanie były możliwe tylko w 2 kierunkach. Zabudowania dla oficerów i podoficerów [były] niskie, ale miłe, o charakterze przypominającym budynki niemieckich szkół lotniczych, np. budynek z wieżyczką dowództwa pułku. Inne, jak dwa budyneczki z podcieniami, ustawione do osi głównej symetrycznie, służyły za kancelarię, wartownie i areszty. Małe dwa domki podobnie ustawione do osi jak poprzednie, miłe i przytulne służyły później za mieszkania oficerów szkoły pilotów. Stan budynków z końcem [1918] r. przedstawiał się jak poniżej. Budynki ukończone: 6 hangarów o konstrukcji żelaznej (z tego jeden typu włoskiego¹⁹) i kilka drobnych przeważnie prowizorycznych drewnianych bud i baraków. Budynki rozpoczęte: 4 drewniane hangary (...) i kompleks budynków dzisiejszego dowództwa pułku, kasyna, wartowni i foto (dawniej zwane koszarami imienia gen. Nullo)²⁰. Drogi były tylko częściowo ukończone. Instalacyjnych urządzeń [nie było] żadnych. (...) projekt [lotniska] wyszedł z Komendy Wojsk Lotniczych w Wiener-Neustadt (...) budowę rozpoczęto w roku 1916²¹.

Hangary można było jeszcze doprecyzować zdaniem, że były one „o stalowej konstrukcji szkieletowej obitej deskami”²². Zaś całość kompleksu w czasach współczesnych scharakteryzowano, dodając przy okazji pewne szczegóły, niewymienione w latach 30. XX w., w następujący sposób:

Urokliwy, pseudopałacowy układ tych najmniejszych i najładniejszych koszar Krakowa stanął niemal prostopadle do ciągu stalowo-drewnianych hangarów, zamykając charakterystycznym pawilonem z wieżyczką zachodnią granicę lotniska. Zespół składał się z (...) pawilonu kompanijnego, kantyny, budynku aparatury technicznej i fotolaboratorium, wartowni, kancelarii oraz budynku oficerskiego. (...) lotnisko posiadało własną bocznice kolejową i rampę, zaś jego strefa warsztatowa i magazynowa liczyła kilkadziesiąt budynków (głównie baraków) rozbudowanych na zapole hangarów od strony południowej. (...) [krakowska baza] była jednym z największych stałych lotnisk wojskowych naddunajskiej monarchii²³.

¹⁷ Mniej więcej tereny dzisiejszych biurowców przy rondzie Polsad, na północ od al. Tadeusza Bora-Komorowskiego i na wschód od ul. Lublańskiej i części obszaru handlowo-usługowego położonego pomiędzy al. Tadeusza Bora-Komorowskiego i ul. Dobrego Pasterza.

¹⁸ Okolice dzisiejszej ul. Ułanów.

¹⁹ Tu chodzi o wspomnianą wcześniej halę balonową.

²⁰ Budynki położone głównie w okolicach dzisiejszej ul. Akacyjowej.

²¹ A. Król, *Początki lotniska krakowskiego...*, s. 8–9.

²² Hubert Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1918–1920. Narodziny i walka*, Wrocław 2009, s. 12.

²³ K. Wielgus, *Rakowice-Czyżyny lotnisko...*, s. 11.

W rezultacie realizowanych inwestycji pod koniec I wojny światowej lotnisko w Rakowicach było nie tylko jednym z największych, ale i jednym z najnowocześniejszych lotnisk na ziemiach polskich²⁴. Prace nad rozbudową kompleksu kontynuowano w latach późniejszych.

Jesienią 1918 r. życie w lotniczej bazie w Rakowicach przebiegało normalnie i rutynowo. Obsługiwano linię pocztową z Wiednia do Kijowa, prowadzono remonty uszkodzonych maszyn i rozregulowanych silników, szkolono nowych przyszłych podniebnych asów, a nad całością czuwał znakomity organizator i doświadczony lotnik frontowy z początkowego okresu wojny, dowódca 10. Lotniczej Kompanii Zapasowej kpt. R. Florer. Tymczasem nastroje w pobliskim Krakowie²⁵ robiły się coraz bardziej rewolucyjne. W poniedziałek 28 października 1918 r. w sali obrad Rady Miejskiej powołano Polską Komisję Likwidacyjną, która miała tymczasowo zarządzać polskimi terenami zaboru austriackiego, 30 października w hali „Sokoła” krakowscy urzędnicy podczas wiecu zadeklarowali, że uważają się za funkcjonariuszy przyszłego państwa polskiego. Późnym wieczorem tego dnia kolejarze na stacji Kraków-Płaszów na polecenie por. A. Stawarza zatrzymali transporty austriackie i nakazali innym polskim kolejarzom kierować kolejne pociągi z zaopatrzeniem do Krakowa, wreszcie rankiem w czwartek 31 października polscy konspiratorzy wojskowi opanowali koszary austriackie w Podgórzu przy ulicach Wielickiej i Kalwaryjskiej. Stamtąd z przypiętymi biało-czerwonymi rozetkami i z orkiestrą kolejową wyruszyli do „starego” Krakowa, aby wyzwolić go od zaborców. Przed południem przejęli władzę w odwachu przy Wieży Ratuszowej, co było symbolicznym końcem zaboru austriackiego w Krakowie²⁶. O godz. 14 gen. Siegmund Benigni²⁷

²⁴ *Encyklopedia Krakowa*, Kraków–Warszawa 2000, s. 557.

²⁵ Rakowice były jeszcze podkrakowską wsią.

²⁶ Mateusz Drożdż, *Jak porucznik Antoni Stawarz wyzwolił Kraków*, „Nasza Historia”, nr 1, listopad 2013 r., s. 8–11.

²⁷ Siegmund Ritter von Benigni in Müldenbergr (1855–1922), generał porucznik (odpowiednik polskiego generała dywizji) w armii austro-węgierskiej. Uczestnik walk I wojny światowej, w okresie od marca do 31 października 1918 r. komendant wojskowy Krakowa, kawaler szeregu wysokich odznaczeń monarchii habsburskiej (*Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950*, Wien 1957, s. 69).

podpisał w sekretariacie prezydenta miasta dokumenty przekazujące władzę w Krakowie Polakom²⁸.

Polscy spiskowcy obawiali się problemów z opanowaniem krakowskiego lotniska, zwłaszcza w przypadku stawienia oporu. O ile można było przewidzieć, że ostateczny wynik starcia byłby zwycięski, to istniało poważne ryzyko zniszczenia w trakcie ewentualnych walk budynków, sprzętu lotniczego i cennych zapasów. Działająca w Krakowie konspiracyjna Polska Organizacja Wojskowa miała swoich członków wśród polskich pilotów na froncie, także tych związanych z Krakowem²⁹, np. na lotnisku we Lwowie³⁰, ale nie posiadała ich w bazie w Rakowicach. Problemem był także skład narodowościowy stacjonujących w Rakowicach żołnierzy, co przyznano już w okresie międzywojennym. W publikacji wydanej z okazji 10-lecia 2. Pułku Lotniczego w 1931 r. i napisanej przez oficerów tej jednostki oszacowano, że „Kompania ta [10. Lotnicza Kompania Zapasowa] liczyła około 200 ludzi obsługi, w czym Polaków było 10%”³¹. Dwa lata później zapisano jeszcze mniejszą liczbę, którą tworzyli: „dowódca kpt. Florer, pilot Kołodziński, podoficer Jucha i paru szeregowych”³², co zdaniem autora najlepiej odzwierciedla stan faktyczny z 1918 r. W samym momencie przejmowania władzy sądzono, że Polaków było jeszcze mniej, gdyż nie zaliczano do nich „komendanta kapitana Florera, którego uważano za obcego”³³. Liczbę tę zmienił i znacznie podniósł dopiero 50 lat później emerytowany już płk R. Florer, który napisał w cytowanym już życiorysie, że „Stan personalny w chwili przełomu wynosił około 40 oficerów i podoficerów i szeregowych

²⁸ Mateusz Drożdż, *Kapitulacja w sekretariacie prezydenta*, miesięcznik społeczno-kulturalny „Kraków”, nr 11 (109), listopad 2013, s. 3.

²⁹ Członkiem POW był m.in. ppor. pil. Stanisław Maria Tomicki (1893–1918), poległy 31 sierpnia 1918 r. na froncie włoskim (Mateusz Drożdż, *Polski lotnik ze swastyką*, „Gazeta Krakowska”, 29 października 2010 r.).

³⁰ *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*, pod red. Mariana Romejki, Warszawa 1933, s. 59.

³¹ A. Król, *Początki lotniska krakowskiego...*, s. 7.

³² *Ku czci poległych lotników...*, s. 58.

³³ Mimo że w tym miejscu w oryginalnym dokumencie jest przypis, nie wyjaśnia on, dlaczego kpt. R. Florer był uważany za obcego. Być może z powodu niemiecko brzmiącego nazwiska i swojej służbistości (Adam Chmiel, *Oswobodzenie Krakowa 31 października 1918 roku*, Kraków 1929, s. 78).

Polaków na 160 obcej narodowości”³⁴. To zwiększenie się liczby wynikało być może z faktu, że bohater z 1918 r. zaliczył do Polaków tych swoich żołnierzy różnych narodowości, którzy zdecydowali się po zmianie władzy na służbę w Wojsku Polskim, a w trakcie przewrotu zachowali się co najmniej neutralnie życzliwie.

Z braku polskich konspiratorów, polscy wojskowi postanowili przejąć lotnisko oficjalnie. Do Rakowic wysłano komisję z żądaniem, aby dowódca złożył władzę. „Było to szczególnie pożądane, gdyż nieliczni Polacy, którymi dysponował kpt. Florer, byli narażeni na różne trudności ze strony oficerów i żołnierzy narodowości obcych”³⁵ – pozytywnie oceniano ten pomysł w okresie międzywojennym. Podobne stanowisko zajmowano już w XXI stuleciu: „płk Bolesław Roja wyłonił komisję w składzie: por. rez. dr Zdzisław Dzikowski, ppor. Jan Szubert i inż. Feliks Sobolewski, która tego samego dnia [31 października 1918 r.] przybyła do Rakowic, domagając się od tamtejszego dowódcy złożenia władzy”³⁶. Inny obraz sytuacji zarysowali ci, którzy opierają się głównie na zyciorysie R. Florera i nie porównują go z innymi źródłami, zaznaczając np. „Kluczowe wydarzenia na krakowskim lotnisku rozegrały się w nocy 30/31 października, a także do południa 31 października 1918 r. R. Florer wraz z kilkoma oficerami i podoficerami narodowości polskiej zawiązał tajne porozumienie. Na jego mocy Polacy zajęli austriacką szkołę lotniczą dla przyszłej armii polskiej”³⁷ albo kreśląc szybko relację prasową: „31 października 1918 r. trzech podoficerów Polaków pod dowództwem kpt. Florera objęło lotnisko krakowskie. Na tem lotnisku istniała wówczas austriacka szkoła pilotów. Kilku polskich lotników uniemożliwiło pilotom austriackim pospieszny odlot do Wiednia oraz zniszczenie materiału”³⁸.

Niektórzy autorzy świadomi złożoności sytuacji i niezgodności ze sobą pewnych szczegółów opisali sprawę przejścia władzy i lotniska, nie wcho-

³⁴ Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, Katalog zasobów ikonograficznych i archiwalnych, Zbiór 40 Florer Roman, List Romana Florera do Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie PRL z 14 marca 1969 r.

³⁵ *Ku czci poległych lotników...*, s. 58.

³⁶ Andrzej Olejko, *Działania lotnicze w pasie karpackim w latach 1914–1947*, Rzeszów 2005, s. 81.

³⁷ Remigiusz Kasprzycki, *Rakowice-Czyżyny w latach 1921–1955. Krakowskie lotnisko w służbie wojskowej i cywilnej*, Kraków 2010, s. 31. Autor opierał się – o czym sam napisał w przypisach – tylko na zyciorysie R. Florera.

³⁸ *Kraków kolebką...*, s. 9.

dząc w budzące wątpliwości szczegóły: „31 X – grupa polskich wojskowych przejmując od Austriaków krakowskie lotnisko w Rakowicach wraz ze sprzętem, które przejmując nazwę Eskardylli Lotniczej, nazywanej później Stacją Lotniczą. Komendantem lotniska zostaje kpt. pil. Roman Florer³⁹ lub wręcz lakonicznie: „Dowódca dawnej 10. kompanii szkolnej przytomnie przejął władzę na lotnisku Rakowice”⁴⁰.

Zdaniem autora żaden z piszących o prawdopodobnej tajnej działalności R. Florera w noc przed wyzwoleniem, czyli nocą z 30 na 31 października 1918 r., nie wyjaśnia w sposób wystarczający logiki tego łańcucha przyczynowo-skutkowego. Nie tłumaczy np., dlaczego R. Florer rzekomo dowodzący tajnym polskim spiskiem i inicjujący propolską akcję, na kilka godzin przed oficjalnym przejęciem lotniska przez delegację z Krakowa został jednocześnie przez przybyłych przedstawicieli polskich władz pozbawiony komendy. Nikt ze zwolenników tej tezy nie wytłumaczył też, w jaki sposób kpt. R. Florer zgrał swoją domniemaną akcję w czasie z zajmowaniem koszar przez por. A. Stawarza. Hipotetyczna możliwość, że nastąpiło to dlatego, że dowódca bazy miał kontakt z polskimi lotnikami obsługującymi linię pocztową Wiedeń – Kijów, którzy jednocześnie byli konspiratorami Polskiej Organizacji Wojskowej, upada z dwóch powodów. Po pierwsze, nie wszyscy polscy piloci kurierscy byli w tej tajnej organizacji⁴¹, a po drugie – dowodzący POW w Krakowie płk Roja też został zaskoczony działaniami por. Stawarza w czwartek 31 października 1918 r.⁴², gdy on sam przymierzał się do zainicjowania działań POW dopiero 3 lub 4 listopada⁴³.

³⁹ Jerzy R. Konieczny, *Kronika lotnictwa polskiego 1241–1945*, Warszawa 1984, s. 30.

⁴⁰ Andrzej Zaręba, *Bohaterowie naszych ulic. Ulica Romana Florera*, „Gazeta Wyborcza. Gazeta w Krakowie”, 1 czerwca 2006 r.

⁴¹ Starania o nawiązanie kontaktów i pozyskanie Polaków z lotnictwa austro-węgierskiego do działań niepodległościowych podjęto w 1916 r., gdy z Legionów wysyłano kandydatów do szkół lotniczych w Wiener-Neustadt i w Rakowicach (Lucjan Piekarczyk, *Pocztowa linia lotnicza i udział w niej Polaków, [w:] Z galicyjskich pól wzlotów. Początki poczty lotniczej. Lotnicze tradycje i zabytki w krajobrazie Polski południowej*, pod red. Roberta Panka i Krzysztofa Wielgusa, Tarnobrzeg–Kraków 1999, s. 132–134).

⁴² Por. A. Stawarz rozpoczął swoje działania niepodległościowe w oparciu o wieści prasowe donoszące o udanym obaleniu władzy austriackiej w Czechach i na Morawach. Chciał wykorzystać zaskoczenie zaborcy (J. T. Nowak, *Wieża Wolności 1918...*, s. 35).

⁴³ J. T. Nowak, *Wieża Wolności 1918...*, s. 37.

Zdaniem autora należy więc przyjąć, że moment zmiany władzy z austriackiej na polską 31 października 1918 r. wyglądał zapewne tak, jak zapamiętał to cytowany na początku sierż. A. Jucha. W ślad za oficerem technicznym, który doniósł o przejmowaniu kontroli w mieście przez Polaków, do Rakowic przyjechali trzej przedstawiciele nowej władzy – Polskiej Komisji Likwidacyjnej – mającej likwidować zwierzchność zaborczą i przejmować majątek państwowy po upadającym państwie austro-węgierskim. Tuż po godz. 13 spotkali się oni z dowodzącym bazą kpt. R. Florerem. Rozmowa miała miejsce zapewne w budynku kancelarii lotniczej, stojącym do dzisiaj przy ul. Ernesta Cieśleńskiego w pobliżu skrzyżowania z ul. Akacjową. Delegacja z Krakowa odebrała Florerowi dowództwo i przekazała je Dzikowskiemu. Nastąpiło to bez zgrzytów, a sam pozbawiany władzy dowódca natychmiast wyraził zgodę na przekazanie lotniska w polskie ręce, pisząc odręcznie: „Do Doktora Zdzisława Dzikowskiego w Krakowie. Poddając się rozkazom Komendanta miasta Roji, oddaję Panu niniejszem komendę nad lotniskiem w Rakowicach i zobowiązuję się oddać w całości dobro państwowe pozostające pod moim zarządem. Kraków, dnia 31 X 1918. (-) Florer”⁴⁴.

Tak właśnie ten moment opisano dziesięć lat później: „Dr Zdzisław Dzikowski⁴⁵ wraz z wyżej wymienionym pp. [Janem] Schubertem⁴⁶ i [Feliksem] Sobolewskim⁴⁷ o godz. 1 z południa objął dowództwo na lotnisku w Rakowicach od dotychczasowego komendanta kapitana Florera, którego uważano za obcego”⁴⁸. Trzy lata wcześniej podobnie wydarzenie opisał już sierż. A. Jucha:

Aż tu po godzinie 1 po południu przyjechała Komisja z Krakowa z nią kpt.⁴⁹ Dzikowski, który po rozglądnięciu całej sprawy, odebrał dowództwo na lotnisku od dotychczasowego [dowódcy] kpt. Florera, który pozostał na razie w zawieszeniu z powodu podejrzenia, [że jest] obcej narodowości. Kpt. Florer zrobił z nami zbiórkę i zapowiedział nam, że oddaje

⁴⁴ A. Chmiel, *Oswobodzenie Krakowa...*, s. 78.

⁴⁵ Wówczas porucznik pospolitego ruszenia. Za: A. Chmiel, *Oswobodzenie Krakowa...*, s. 78.

⁴⁶ Jan Schubert ppor. legionów. Za: A. Chmiel, *Oswobodzenie Krakowa...*, s. 78; zapisywany jest tam także jako Szubert, a jego imię jako Antoni.

⁴⁷ Inż. Feliks Sobolewski. Za: A. Chmiel, *Oswobodzenie Krakowa...*, s. 78.

⁴⁸ A. Chmiel, *Oswobodzenie Krakowa...*, s. 78.

⁴⁹ W chwili przejmowania dowództwa Zdzisław Dzikowski miał stopień porucznika, w 1925 r. posiadał zapewne stopień kapitana, stąd tak pisał sierż. Jucha.

dowództwo nad kompanią kpt. Dzikowskiemu. Kpt. Dzikowski po objęciu dowództwa pytał się o Polaków; wystąpił nas sześciu, a było nas wszystkich ośmiu, tylko ci dwaj nie byli obecni, i zapowiedział nam, że my pozostajemy, a reszta żołnierzy obcej narodowości odjedzie do domu. Kpt. Florer (...) polecił mnie jako zaufanego kpt. Dzikowskiemu, który wzywał mnie do kancelarii, gdzie otrzymałem pewne rozkazy, co do ubezpieczenia majątków skarbu [państwa], lecz nie meldowałem mu, że w tym wypadku jestem bezsilny, ponieważ [jest] nas sześciu, nie byliśmy jednej i tej samej myśli, nie damy rady. Siódmy był kpt. Florer, ale był zawieszony w urzędowaniu przez p. gen.⁵⁰ Roję jako rzekomy Niemiec. Mimo to, kpt. Florer interesował się bardzo dużo [sytuacją], udzielał porad, wydawał zlecenia itd. Dwóch Polaków z nas sześciu odjechało do domu, zostało nas czterech⁵¹.

Dlaczego dwóm Polakom pozwolono odjechać, zmniejszając i tak nikłe polskie siły, nie wiadomo. Podobnie jak nie wiadomo, dlaczego nieobecnych było kolejnych dwóch żołnierzy Polaków. Sytuacja robiła się coraz trudniejsza, zwłaszcza dla nowego p.o. dowódcy sierż. A. Juchy, który otrzymał przecież polecenie, aby zabezpieczył lotnisko, samoloty, koszary, magazyny, części zamienne, hangary, benzynę i wszystko, co było potrzebne do funkcjonowania lotniska. Gdy delegacja z Krakowa odjechała⁵², w Rakowicach z Polaków pozostali tylko mechanik sierż. A. Jucha, kpt. R. Florer, pilot sierż. Franciszek Kołodziński⁵³ i dwóch szeregowców. Choć było ich mało, to „Odsunięty od dowództwa kapitan Florer sympatyzował jednak z komendą polską, udzielał rad i wydawał zlecenia na korzyść nowej władzy polskiej”⁵⁴.

Opisana wcześniej duża, wielka lub wręcz przysgniatająca – zależnie od źródeł – przewaga żołnierzy niepolskich nad polskimi powodowała, że w Rakowicach gęstniała atmosfera buntu, a polska władza istniała tylko formalnie. Choć nie-Polacy otrzymali zapewnienie, że będą mogli spokojnie odjechać do domów, niektórym to jednak nie wystarczyło. Jak wspominał sam sierż. Jucha jeszcze przed oficjalnym przekazaniem władzy: „Na lotni-

⁵⁰ Bolesław Roja w momencie zmiany władzy miał austriacki stopień brygadiera, który nie występuje w polskich rangach wojskowych, lecz plasuje się pomiędzy stopniami pułkownika i generała brygady, stąd w różnych źródłach czasem jest określany jako pułkownik, a czasem jako generał.

⁵¹ J. T. Nowak, *Wieża Wolności...*, s. 69–70.

⁵² Prawdopodobnie zgodnie z rozkazami do innych zadań. Rankiem przejmowali park automobilowy na Dąbiu-Piasku, potem lotnisko, być może wrócili do miasta po dalsze rozkazy. Za: A. Chmiel, *Oswobodzenie Krakowa...*, s. 78.

⁵³ *Ku czci poległych lotników...*, s. 58.

⁵⁴ A. Chmiel, *Oswobodzenie Krakowa...*, s. 78.

sku w tym czasie byli sami Niemcy i innej narodowości żołnierze. Fakt ten [informacja o przewrocie w Krakowie] wywołał między nimi wielkie niezadowolenie, więc zaczęli między sobą politykować, że z chwilą odjazdu będą zabierać wszystko, co będą mogli⁵⁵. Po południu antypolscy konspiratorzy zaczęli wcielać w życie swój plan – „Przed wieczorem Niemcy i innej narodowości żołnierze rozbili magazyn mundurowy i ograbili go doszczętnie, po czym przygotowali sobie sześć samolotów najlepszych do lotu i na drugi dzień piloci z mechanikami mieli z grabionymi rzeczami odlecieć do domu⁵⁶. Na szczęście chętnych do ucieczki było niewiele – sześć samolotów pozwalało na odlot maksymalnie tylko dwunastu osobom – z czego wynika, że większość niedawnych podkomendnych R. Florera zachowała do końca żołnierską dyscyplinę, podporządkowała się nowej władzy i nie zamierzała spiskować. Być może jednak w rabunek zamieszanych było więcej osób niż grupa planująca nielegalny odlot. Informację o przygotowaniach do wielkiej ucieczki z Rakowic byłemu dowódcy przekazał Jucha. W odpowiedzi usłyszał od Florera: „Jucha, trzeba by te samoloty uniemożliwić do lotu⁵⁷”.

Mniej więcej w tym momencie R. Florer powinien odzyskać formalnie władzę. Po południu 31 października płk Roja wydał rozkaz Polskiego Dowództwa Wojskowego nr 1, w którym wyraźnie stwierdził, aby „wszyscy najstarsi [rangą] polscy oficerowie przejęli komendę w oddziałach, w których służą, [i] mają być odpowiedzialni tylko przed nim⁵⁸. Gdy dotarła ona telefonicznie do kancelarii w Rakowicach, automatycznie powinna przywrócić do władzy kpt. Florera. O tym, że tak się mogło stać, a oficera uznano za Polaka, świadczy wydarzenie, o którym wspominało w 1931 r.: „komendant 10. Lotniczej Kompanii zameldował w komendzie wojskowej (dawne Militär-Kommando-Krakau) gen. Simonowi, że zajął pod polskie Dowództwo Oddział Lotniczy na Rakowicach wraz z całym aparatem technicznym i częścią obsługi⁵⁹. Komendant poprosił jednocześnie o wsparcie, tłumacząc prośbę napiętą sytuacją na lotnisku. Zapewne w tym czasie sierż. Jucha dostał się ukradkiem do hangaru, gdzie były ustawione samoloty

⁵⁵ J. T. Nowak, *Wieża Wolności...*, s. 69–70.

⁵⁶ *Ibidem*, s. 69–70.

⁵⁷ *Ibidem*, s. 70. Przy okazji widać jedną z przesłanek, dla których R. Florer mógł być traktowany jako obcy – przyzwyczajony latami służby do niemieckojęzycznego otoczenia kaleczył język polski.

⁵⁸ J. T. Nowak, *Wieża Wolności...*, s. 65.

⁵⁹ A. Król, *Początki lotniska krakowskiego...*, s. 7.

i powyciągał z silników węgle rozdzielcze z magnetów, uniemożliwiając rozruch motorów. Choć sam bohater unieruchomienia samolotów nie precyzował zdarzenia w szczegółach, można przypuścić, że zrobił to jeszcze w słabnącym świetle dziennym, aby blask latarki nie zwabił buntowników.

Wieczorem sytuacja poprawiła się, gdyż jeszcze za dnia

przyszła z miasta silna warta z por. Czechem. Kpt. Florer polecił najpierw rozbroić Niemców, a po rozbrojeniu pokazywałem przybyłemu z wartą porucznikowi, co kto ukradł z magazynu i gdzie schował. Zbierałem to wszystko z żołnierzami i odnosiłem z powrotem do magazynu, zaś magazyn techniczny był przy kancelarii, pilnowaliśmy go sami dopokąd warta nie przyszła, chociaż włamanie do niego było trudnym. Klucze od niego miałem ja⁶⁰

– zapisał Jucha. Polscy piechurzy obstawili najważniejsze punkty kompleksu lotniczego, dzięki czemu przypuszczalnie udaremnił możliwy sabotaż – próbę podpalenia cysterny z benzyną przez austriackiego żołnierza, o czym nadmienia jednak jedynie mjr Aleksander Król⁶¹, a nie ma na to śladów w innych przekazach. Nie wiadomo więc, jak daleko posunął się Austriak w swoich działaniach i czemu one miałyby służyć.

Inne problemy odnotowuje za to sierż. Jucha, który swojej obywatelskiej postawy o mało nie przypłacił życiem – jego pozbawieni łupów koledzy próbowali go skrycie zamordować, szczęśliwie udało mu się jednak uciec i schować w miejsce strzeżone przez polskich wartowników:

Później [w] nocy, zmęczony, chciałem wypocząć, położyłem się do łóżka i gdy byłem zasnął, byłbym się już więcej nie obudził, ponieważ Niemcy drzwi zamknęli i byłiby mnie z zemsty zabili, gdybym oknem nie umknął do posterunków polskich przybyłych z Krakowa z por. Czechem, których rozstawiliśmy jeszcze w dzień na najważniejszych punktach. Całe [kolejne] dwa dni i trzy noce musiałem się wystrzegać zasadzek Niemców⁶².

Dzięki akcji polskiego mechanika na polecenie polskiego lotnika w piątek 1 listopada samolotów nie tylko nie ubyło, ale przybyły jeszcze kolejne. Na rozkaz R. Florera polski czteroosobowy personel zajmował nowe maszyny. Po lądowaniu każdego nowego aeroplanu na lotnisku Polacy chwyтали go za skrzydła i prowadzili do hangaru. Do opornych lotników mieli nakaz strzelać, choć na szczęście nie okazało się to konieczne.

⁶⁰ J. T. Nowak, *Wieża Wolności...*, s. 70.

⁶¹ A. Król, *Początki lotniska krakowskiego...*, s. 8.

⁶² J. T. Nowak, *Wieża Wolności...*, s. 70.

Nie wiadomo, czy i gdzie powieszono barwy narodowe na budynkach koszar, ale już w piątek 1 listopada na zdobytych maszynach – łącznie kilkudziesięciu wysłużonych już dwupłatowcach szkolnych typu Hansa Brandenburg B. I. oraz nowszych zwiadowczych typu Hansa Brandenburg C. I. i Öffag C. II – usunięto austro-węgierskie czarne krzyże i wymalowano w ich miejsce białe kwadraty, na których naniesiono czerwoną farbą litery Z⁶³ jak Zwycięstwo⁶⁴. Były to tymczasowe znaki polskiego lotnictwa, zastąpione miesiąc później biało-czerwonymi szachownicami⁶⁵.

Podsumowując, niezależnie od różnic w chronologii wydarzeń nie ulega wątpliwości, że w dużej mierze opanowanie lotniska i jego zasobów było zasługą dwóch ludzi – kapitana R. Florera i sierżanta A. Juchy. R. Florer pełnił funkcje dowódcy 10. Lotniczej Kompanii Zapasowej od 17 października 1917 r. Była to jednostka tyłowa, ale o bardzo dużym znaczeniu – zabezpieczała działalność całego lotnictwa austro-węgierskiego na froncie wschodnim⁶⁶. Do momentu przeniesienia do Krakowa kpt. Florer dał się poznać jako bardzo odważny lotnik, wielokrotnie odznaczony za służbę, ale również jako sumienny oficer o talencie organizacyjnym i logistycznym. Gdy objął dowództwo w Rakowicach, rządził sprawnie i sprawiedliwie, choć prawdziwie żelazną ręką i – jak wspominał personel – nawet oficerowie bali się go jak ognia. Jak stwierdzono po latach: „Służba liniowa Florera (...) ujawniła jego niecodzienny talent logistyczny, sumienność i wyobraźnię organizacyjną (...) Szkolna kompania lotnicza nr 10 należała do najlepszych w monarchii”⁶⁷.

Drugi zasłużony polski żołnierz byłej c. i k. 10. Lotniczej Kompanii Zapasowej A. Jucha pojawia się w historii krakowskiego lotniska głównie przy okazji dnia wyzwolenia. Mimo zasług nie awansował⁶⁸. Odegrał on jednak wówczas ważną rolę, ponieważ przedstawiciele Polskiej Komisji Likwidacyjnej nie mieli wątpliwości co do polskości Juchy, podczas gdy Florer

⁶³ Tadeusz Królikiewicz, *Polski samolot i barwa*, Warszawa 1990, s. 16.

⁶⁴ Mateusz Drożdż, *Niepodległość w Rakowicach*, „Gazeta Krakowska”, 31 października 2008 r. Autor posłużył się informacjami uzyskanymi od Krzysztofa Wielgusa.

⁶⁵ Na podstawie rozporządzenia nr 38 Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego z 1 grudnia 1918 r. (T. Królikiewicz, *Polski samolot...*, s. 16).

⁶⁶ Jerzy Butkiewicz, *Na początku był tylko pistolet*, „Skrzydłata Polska” nr 11 (2409), listopad 2013 r., s. 55.

⁶⁷ A. Zaręba, *Bohaterowie naszych ulic...*

⁶⁸ A. Jucha w 1918 r. był sierżantem, gdy spisywał wspomnienia w 1925 r. nadal był sierżantem.

wzbudził ich nieufność. Co dziwne, ślady tej nieufności sprzed lat są nadal obecne – „Austriak mający również polskie korzenie”⁶⁹ napisał o nim jeden z historyków lotnictwa. Jednak generalnie, poza jednostkowymi przypadkami, nikt nie kwestionuje patriotyzmu i polskości R. Florera, a znawcy cesarskiej i królewskiej wojskowości wręcz piszą: „Austriacy byli zdumieni, że ktoś o tak niemiecko brzmiącym nazwisku był w rzeczywistości stuprocentowym Polakiem”⁷⁰. Warto jednak pamiętać przy tej okazji, że w byłym cesarstwie austro-węgierskim nigdy nie było pewności co do narodowości, próbując ją określić na podstawie brzmienia nazwisk. Najlepszymi przykładami są nazwiska niektórych Polaków – krakowskich prezydentów czasów autonomii: Dietl, Weigel, Friedlein, Leo...

Gdyby nie sprawna akcja polskich konspiratorów z Krakowa, zaangażowanie i czujność A. Juchy, spokój i autorytet R. Florera, który „przytomnie przejął władzę na lotnisku Rakowice”⁷¹, dzięki czemu odegrał „pierwszorzędną rolę”⁷² oraz postawa części jego podkomendnych, którzy zdecydowali się pozostać lojalnymi wobec swojego dowódcy, jednostki i miasta, w którym służyli, Polacy ze zdobytego lotniska nie mieliby przez długi czas większego pożytku. Upadek rządów habsburskich spowodował rozprężenie wśród wielu oddziałów w Krakowie, których żołnierze po prostu opuścili posterunki. Stąd wiele krakowskich magazynów i fortów zostało rozszabrowanych przez udających się do domów wojskowych upadającej c. i k. armii, a także przez ludność Krakowa oraz jego okolic. Grabiono nie tylko przechowywane tam dobra, ale nawet elementy wyposażenia⁷³. Na tle takich wydarzeń pokojowe i szybkie przejęcie nienaruszonego kompleksu lotniczego z całym sprzętem i infrastrukturą było pozytywnym ewenementem i to w skali całego kraju – jak miało się okazać w ciągu kolejnych miesięcy. We Lwowie dowódca austriacki postanowił oddać lotnisko Lewandówka Ukraińcom, a Polacy obronili je dopiero po walce. Pod Przemyślem, mimo propolskiej przychylności dawnego austriackiego dowódcy, lotnisko Hureczko opanowali Ukraińcy i zestrzelili dwa ewakuujące się polskie sa-

⁶⁹ H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe...*, s. 10.

⁷⁰ A. Zaręba, *Bohaterowie naszych ulic...*

⁷¹ *Ibidem*.

⁷² J. T. Nowak, *Wieża Wolności...*, s. 68.

⁷³ Mateusz Drożdż, *Tu rodziła się Niepodległość, [rozmowa] z dr. inż. Krzysztofem Wielgusem (...) o zapomnianych wydarzeniach w Rakowicach 31 października 1918 roku (...)*, „Biuletyn Rady Dzielnicy III” nr 4, październik 2008, s. 1, 6–7.

moloty. W Warszawie na Polach Mokotowskich zadziałała dopiero groźba użycia siły. Podpoznańską Ławicę trzeba było zdobywać zbrojnie, a kolejne niemieckie lotniska w Bydgoszczy, Toruniu i Grudziądzu dotychczasowi użytkownicy opuścili, zabierając wszystko co cenne, pozostawiając za to ukryte miny⁷⁴.

Po zabezpieczeniu bazy, sprzętu i materiałów lotniczych nastąpiła wymiana personelu. W niedzielę 3 listopada rozbrojeni niepolscy piloci i personel byłej 10. Lotniczej Kompanii Zapasowej, zwani „niepożądany element obcy”⁷⁵, pojechali furmankami na dworzec kolejowy, skąd – zgodnie z obietnicą polskich władz – udali się w rodzinne strony. Ale nie wszyscy – wielu z byłych podkomendnych R. Florera, reprezentantów różnych narodowości byłego Cesarstwa Austro-Węgier, zdecydowało się pozostać pod jego komendą i niedługo potem ubrało polskie mundury. Było to bardzo istotne, ponieważ tworzące się właśnie polskie lotnictwo wymagało nie tylko samolotów, pilotów i obserwatorów, ale również mechaników różnych specjalności: specjalistów od płatów, naciągów, silników, uzbrojenia, a także zaopatrzeniowców, kancelistów i innych służb lotniskowych. „Tym samym Rakowice stały się pierwszym polskim lotniskiem wojskowym, choć na froncie zachodnim trwała jeszcze wojna i nie istniało państwo polskie”⁷⁶. Jako pierwsze lotnisko Niepodległej Rzeczypospolitej rakowickie samoloty, baza i personel stały się wspomnianą na początku artykułu kolebką polskiego lotnictwa wojskowego. Przypomniały o tym nawet władze Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, wybierając w 1968 r. – w 50-lecie powstania lotnictwa polskiego Kraków i zamknięte już lotnisko w Rakowicach-Czyżynach⁷⁷ na miejsce centralnych obchodów Dni Lotnictwa. „Przeciagnie przez Kraków, będący kolebką naszego lotnictwa, cały orszak imprez, zakończonych mocnym akordem: potężnym wiecem w 29. rocznicę Września i pokazem lotniczym, jakiego dotąd Polska nie oglądała” pisała ówczesna prasa⁷⁸.

Tymczasem w 1918 r. kpt. pil. R. Florer szybko udowodnił, że był znakomitym organizatorem. Na krakowskim lotnisku zwanym „Eskadryllą

⁷⁴ Mateusz Drożdż, *Skrzydła Niepodległej*, „Gazeta Krakowska”, 2 listopada 2007 r.

⁷⁵ *Ku czci poległych lotników...*, s. 58.

⁷⁶ H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe...*, s. 11.

⁷⁷ Lotnisko decyzją władz zostało zamknięte w 1963 r., lotnictwo wojskowe i komunikacyjne przeniesiono na lotnisko w Balicach, a sportowe – w Pobiedniku Wielkim.

⁷⁸ Mateusz Drożdż, *50 lat muzeum otwartego uroczyscie 45 lat temu*, miesięcznik społeczno-kulturalny „Kraków” nr 09 (107), wrzesień 2013, s. 36–39.

Lotniczą”, „Stacją lotniczą” bądź „Oddziałem Lotniczym”⁷⁹ gromadzili się piloci i personel lotniczy z wojsk cesarskich i królewskich, którzy wracali do ojczyzny. Z ludzi i maszyn formowano pierwsze polskie eskadry bojowe i wspierano walczących we Lwowie⁸⁰. Już w grudniu jedna z nich wyruszyła do Lwowa, a kolejna do Przemyśla – do walki z Ukraińcami. Prowadzono też obserwację powietrzną czeskich działań wojennych na Śląsku Cieszyńskim. Do przyfrontowej obsługi samolotów wysłano dwa ruchome parki lotnicze. Wkrótce w Rakowicach pozostały jedynie baon zapasowy, montażownia i kierownictwo budowy lotniska. Sam aerodrom tętnił jednak wojskowym i lotniczym życiem – na zdobytych 31 października starych samolotach i z udziałem dawnej rakowickiej kadry instruktorskiej, która zdecydowała się pozostać w Polsce, szkolono nowych pilotów⁸¹, a w hangarach montowano nowe i reperowane stare maszyny, które posłużyły w walkach o niepodległość i granice. W 1921 r. w rakowickiej bazie lotniczej, którą zdobyto w 1918 r., ulokowano nową jednostkę – 2. Pułk Lotniczy.

Po bohaterach bezkrwawego przejścia władzy w Rakowicach pozostały liczne pamiątki. Oprócz nazwy ulicy w Czyżynach upamiętniającej Romana Florera⁸², istniejącą do dzisiaj pamiątką po wydarzeniach z 31 października i 1 listopada 1918 r. jest budynek stojący przy dzisiejszej ul. Ernesta Cieślowskiego, w którym urzędował dowódca jednostki:

Budynek kancelarii w Rakowicach przypominał podmiejską secesyjną willę z ogromnymi przeszkłonymi oknami, z parapetami ledwie kilkadziesiąt centymetrów nad poziomem ziemi, w narożnikach były kraty, po których pięły się pnącza. Za półokrągłym secesyjnym oknem znajdował się balkon. Z tego przeszklonego budynku doskonale było widać dużą połąć lotniska. (...) Nakryty dość stromym dachem pokrytym dachówką, z kilkoma wysokimi kominami był budynkiem bardzo zgrabnym⁸³.

⁷⁹ *Ku czci poległych lotników...*, s. 58.

⁸⁰ „Przybyli do mnie dwaj oficerowie garnizonu lwowskiego, lotnicy. Zdołali oni wystartować w Skniłowie i wylądować na lotnisku rakowickim, skąd udali się do Roji z prośbą o pomoc dla najechanego przez hajdamaków miasta” pisał w rozdziale „Po przewrocie” A. Stawarz (Antoni Stawarz, *Gdy Kraków kruszył pęta*, Kraków 1939, s. 127).

⁸¹ I Niższą Szkołę Pilotów uruchomiono 11 maja 1919 r. (J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 38–39).

⁸² Stało się to na podstawie uchwały nr 38 Rady Narodowej Miasta Krakowa z 24 października 1977 r. w sprawie nazw niektórych ulic i placów w Krakowie, *Dziennik Urzędowy Rady Narodowej miasta Krakowa*, 1977, nr 22, poz. 99.

⁸³ M. Drożdż, *Tu rodziła się Niepodległość...*, s. 6–7.

Przez kolejne lata budowla pozostawała w gestii wojska, ale zmieniała przeznaczenie. Po II wojnie światowej jej okna pomniejszono i zakratowano, a sam budynek podupadał i pokrywał się liszajami zacieków. Dwukrotnie – w 1993 i 2002 r. – szczęśliwie uniknął rozbiórki. Lepsze czasy nadeszły dla niego dopiero w 2008 r., gdy został wpisany na listę obiektów zabytkowych, a następnie jako taki – sprzedany przez Wojskową Agencję Mieszkaniową prywatnemu nabywcy. Ten wyremontował obiekt – przy współpracy ze specjalistami od budowli wojskowych z Politechniki Krakowskiej – i pod nazwą „Akacjowy Dwór” oferuje tam obecnie usługi komercyjne rodzinne i firmowe. „Stylowa sala weselna, cesarsko-królewska atmosfera oraz obsługa na najwyższym poziomie sprawia, że każde wesele w Akacjowym Dworze będzie niezapomnianym wydarzeniem” zachwalają nowi właściciele dawnej kancelarii⁸⁴.

Budynków pamiętających przejmowanie władzy na lotnisku przez Polaków i budowanie od podstaw polskiego lotnictwa wojskowego jest w Rakowicach więcej. W pobliżu, głównie na terenach wojskowych, znajduje się ich jeszcze kilka, co stanowi wg znawcy tematyki Twierdzy Kraków Krzysztofa Wielgusa ewenement:

Dziś, pomiędzy istniejącym zespołem dawnych koszar ułańskich a starodrzewiem, pozostałym po koszarach lotniczych, trwa w zapomnieniu skrawek krajobrazu lotniska Twierdzy Kraków. W parkowym otoczeniu tkwi oryginalny hangar stalowo-drewniany z lat 1914–16 oraz dawna kancelaria lotniska i budynek oficerski z lat 1916–17. Są to ostatnie już ślady początków lotnictwa wojskowego w organizmie dawnej twierdzy i dzisiejszego miasta⁸⁵.

Kancelaria jest w rękach prywatnych, a w wojskowych – budynek oficerski i hangar z czasów I wojny „z oryginalnymi przeszkleniami (...) [i] wrotami”⁸⁶, który został odnowiony ze środków Społecznego Komitetu Odnowy Zabytków Krakowa i Ministerstwa Obrony Narodowej. Ten niegdyś zapomniany budynek to obecnie „najcenniejszy zabytek budownictwa lotniskowego w Polsce”⁸⁷ i jeden z najcenniejszych na świecie. Jego zwiedzanie jest możliwe, choć ze względu na wojskowy charakter terenu – ograniczone.

⁸⁴ Na podstawie strony internetowej www.akacjowydwor.pl (dostęp: 21 czerwca 2014).

⁸⁵ K. Wielgus, *Rakowice. Lotnisko Twierdzy...*, s. 2.

⁸⁶ M. Drożdż, *Tu rodziła się Niepodległość...*, s. 6.

⁸⁷ Anna Agaciak, *Unikalny, koronkowy hangar, który nie miał prawa przetrwać*, „Dziennik Polski”, 14–15 grudnia 2013 r.

Koszary w Podgórzu, tam gdzie rozpoczął swoją robotę niepodległościową [ppor.] Franciszek Pustelnik [są mocno przebudowane]. Koszar przy ul. Kalwaryjskiej, gdzie działał [por.] Antoni Stawarz, [już] nie ma. Jest tylko zaznaczony obrys tego budynku na pl. Niepodległości. Nie ma już odwachu przy Wieży Ratuszowej, nie ma [dawnego budynku] dworca w Płaszowie, gdzie robotę niepodległościową robili kolejarze krakowscy. Jedyny zespół [wojskowy], nie tylko jeden budynek, który był świadkiem, widział ten radosny moment [odzyskiwania niepodległości przez Kraków], to zespół dawnego lotniska⁸⁸ -

podkreślał dla miejscowego dzielnicowego periodyku cytowany już wcześniej K. Wielgus.

Niezależnie od tego, czy lotnisko w Rakowicach stało się pierwszym wolnym polskim obiektem w Krakowie, czy „tylko” kolejnym w procesie wyzwania miasta, rakowicka akcja wyzwolenicza przyniosła pełen sukces, jego bohaterowie zasłużyli na pamięć i wdzięczność przyszłych pokoleń, a krakowskie lotnisko w Rakowicach – na tytuł „kolebki polskiego lotnictwa”.

SUMMARY

How Rakowice became the hub of Polish aviation

This article describes the takeover from Austrian hands of the military airport in Krakow-Rakowice during the liberation of Krakow on 31 October 1918. Although this subject is treated marginally in the historiography of the town, the airport taken over was of great significance for Polish military aviation and, thanks to this, obtained the title of the “cradle of Polish aviation”. The article is an attempt to establish a true chronology of the events which led to the seizure of power by the minority Polish crew and the protection of military property against looting, as well as to refute the myths that have grown over the last decades, and which are frequently presented in the literature dedicated to Polish aviation. The article recalls the important role played during the days when the Habsburg rule fell in Krakow by two Polish aviators – Captain Roman Florer and Sgt Mech. Antoni Jucha, thanks to which, the airport was very quickly able to serve the reborn Republic. The text presents the infrastructure of the airport on the day of its acquisition, as well as its visible traces in the current landscape of Krakow, almost one hundred years after the described events and over fifty years since the airport was closed.

SŁOWA KLUCZOWE: Florer, Jucha, Kraków, Rakowice, Niepodległość

KEY WORDS: Florer, Jucha, Krakow, Rakowice, Independence

⁸⁸ M. Drożdż, *Tu rodziła się Niepodległość...*, s. 7.