Dnia 1 września roku pamiętnego… Kraków pod bombami wroga 1 września 1939 roku we wspomnieniach świadków

II wojna światowa dotarła do Krakowa rankiem 1 września 1939 roku wraz z niemieckimi samolotami, gdy miasto stało się jednym z najważniejszych porannych celów Luftwaffe. Co prawda, niemieckie eskadry bombowe skupiły swój atak przede wszystkim na krakowskim lotnisku Rakowice-Czyżyny i zgromadzonych tam samolotach, ale bomby spadły też na inne części miasta, w tym w okolice dworca kolejowego. W wyniku zaskoczenia i słabej obrony przeciwlotniczej napastnicy odnieśli prawie pełny sukces. Prawie – bo choć obrzucili lotnisko bombami, to nie zniszczyli swojego głównego celu, jakim były polskie samoloty bojowe na ziemi. Te tuż przed wybuchem wojny zostały przesunięte na nieznane wówczas Niemcom lotniska polowe w Małopolsce i na Śląsku, dzięki czemu mogły już tego samego dnia zostać użyte do walki. Po południu niemieckie bombowce wróciły, by dokończyć dzieła zniszczenia na lotnisku, a przez następne dwa dni bomby spadały jeszcze na Kraków, siejąc śmierć i zniszczenie.

Warto od razu dodać, że ataki na Kraków, choć były opisywane w wielu źródłach, to jednak zawsze były traktowane jako zaledwie tło do wydarzeń wrześniowych. Stąd zdarzało się, że naloty na Kraków mieszały się w ludzkiej pamięci i wspomnieniach spisywanych po fakcie, czasem nawet po długich latach. Artykuł jest próbą uporządkowania chronologii, przebiegu wydarzeń i szczegółów ataków 1 września na podstawie literatury dostępnej autorowi, choć zdaje sobie on sprawę, że nie dotarł do wszystkich źródeł, np. do kronik parafialnych i klasztornych.

Najbardziej zapadły w ludzką pamięć bombardowania z poranka 1 września. Nawet po latach wspominający pamiętali liczne szczegóły dotyczące tego, gdzie byli i jak wyglądały okoliczności ich obudzenia, którędy przelatywały wrogie samoloty i jak wyglądał atak widziany z ich perspektywy. Nalotów z pierwszego dnia wojny nie przyćmił nawet najcięższy atak – najdłuższy, z użyciem największej liczby bombowców – przeprowadzony na Kraków w niedzielę 3 września, o którym czasami wręcz się nie wspomina[1]. Kraków leżał tylko 100 km od granic Trzeciej Rzeszy i sprzymierzonej z nią Słowacji, co powodowało, że wrogie bombowce mogły pojawić się na Rynkiem Głównym w ciągu dwudziestu paru minut od chwili przekroczenia granicy.

31 sierpnia 1939 roku słońce zachodzące nad Krakowem przeraziło wielu krakowian swoją intensywną czerwienią, a obserwujący to zjawisko mieli wręcz wrażenie, że ziemia stanęła w płomieniach[2]. Tak oto zakończył się ostatni dzień pokoju. Już po zapadnięciu zmroku redaktor Witold Zechenter wracał do domu: „Szliśmy przez cichutki Kraków – wszędzie ciemno, okna zasłonięte, ulice nie oświetlone, obowiązywało już zaciemnienie. Wpadłem do redakcji – nic nowego… Poszedłem do domu i położyłem się spać, oczywiście przy otwartym oknie, noc była piękna i ciepła…"[3].

Tymczasem o wschodzie słońca na niemieckim wówczas Dolnym Śląsku panował już spory ruch. „Z licznych lotnisk w ten mglisty wrześniowy poranek startował klucz po kluczu, eskadra po eskadrze, dywizjon po dywizjonie"[4] – zapisał Peter Supf. I kontynuował: „Celem ich ataku było w najkrótszym czasie zniszczyć siły powietrzne Polski i to już na ziemi, na ich własnych lotniskach, i uzyskać przez to nieograniczone panowanie w powietrzu, co uniemożliwi Polakom prowadzenie operacji wojskowych"[5].

Na Kraków, a zwłaszcza na jego lotnisko Rakowice-Czyżyny, kierowało się ponad 50 bombowców typu Dornier Do-17 E z I/KG 77 i III/KG 77, czyli I i III Dywizjonu 77 Pułku Bombowego (I und III Gruppen Kampfgeschwader 77) operującego z lotniska w Brieg (obecnie Brzeg niedaleko Opola), 12 bombowców nurkujących typu Junkers Ju-87 B z I Dywizjonu 2 Pułku Bombowców Nurkujących

[1] Np. w książce Andrzeja Chwalby, gdzie zamieszczony jest opis nalotu z 1 września, czy w książce Remigiusza Kasprzyckiego, gdzie zamieszczono informację o bombardowaniach i ich celach 1 i 2 września. Por. Chwalba Andrzej: *Dzieje Krakowa. T. 5. Kraków w latach 1939–1945*. Kraków 2002; Kasprzycki Remigiusz: *Rakowice-Czyżyny w latach 1921–1955. Krakowskie lotnisko w służbie wojskowej i cywilnej*. Kraków 2010.

[2] Chwalba Andrzej: *Dzieje Krakowa. T. 5*…, s. 10.

[3] Zechenter Witold: *Upływa szybko życie. Książka wspomnień*. T. 1–2. Kraków 1975, t. 2, s. 92.

[4] Supf Peter: *Der Luftkrieg in Polen*. Berlin 1941, S. 7.

[5] Cyt. za: Sławiński Kazimierz: *Na wrześniowym niebie – 1939*. Warszawa 1976, s. 23.



Schron przeciwlotniczy przy dworcu kolejowym, autor fotografii nieznany; w zbiorach MHK, nr inw. MHK-Fs21993/IX-6

(I Gruppe Stukageschwader 2) stacjonujących w Nieder Ellguth (obecnie Ligota Dolna niedaleko Opola). Osłaniane były przez 27 ciężkich myśliwców typu Messerschmitt Bf-110 B i Bf-110 C z I/ZG 76, czyli I Dywizjonu 76 Pułku Niszczycielskiego (I Gruppe Zerstörergeschwader 76) stacjonującego w Ohlau (obecnie Oława niedaleko Wrocławia). Mgła nad lotniskiem w Langenau (obecnie Długopole koło Bystrzycy Kłodzkiej) unieruchomiła za to przygotowane już do nalotu na Kraków inne samoloty – ponad 60 bombowców typu Heinkel He-111 P z I/KG 4 i III/KG 4, czyli I i III Dywizjonu 4 Pułku Bombowego (I und III Gruppen Kampfgeschwader 4)[6]. Wszystkie jednostki niemieckie należały do IV Floty Powietrznej Luftwaffe (IV Luftflotte). Ich celem było przede wszystkim krakowskie lotnisko w Rakowicach-Czyżynach i – jak przypuszczali Niemcy – zgromadzone tam polskie samoloty bojowe. Tydzień wcześniej wykryli bowiem na lotnisku około 80 polskich maszyn.

Krakowskiego lotniska bronił pluton artylerii przeciwlotniczej – półstały[7], mający na wyposażeniu dwa działa przeciwlotnicze Bofors 40 mm i cztery przeciwlotnicze karabiny maszynowe Vickers[8]. Broń tę zgrupowano w rejonie wzgórza przy północnej części Rakowic, około 300 m od magazynów amunicji, w okolicach dzisiejszych hipermarketów. Obroną przeciwlotniczą dowodził nominalnie ppor. obserwator Romuald Malarski, a w praktyce – chor. Józef Wójcikiewicz[9]. Załoga bazy – w dużej mierze składająca się ze zmobilizowanych rezerwistów w średnim wieku – przygotowała też na wypadek ataku lotniczego rowy przeciwodłamkowe.

Dwa działa i cztery karabiny maszynowe do obrony jednego z najważniejszych polskich lotnisk dość dobrze obrazują możliwość polskiego przeciwdziałania przed atakiem z powietrza. Oprócz niewielkiej ilości pozostałego uzbrojenia przeciwlotniczego rozlokowanego w Krakowie oraz w pobliżu przemysłowych celów Górnego Śląska osłonę przed wrogimi maszynami mogły zapewnić jedynie samoloty myśliwskie, stacjonujące na polowych lotniskach w Balicach i Aleksandrowicach koło Bielska-Białej. Było ich jednak tylko 20 po tym, jak Krakowski III/2 Dywizjon Myśliwski dzień przed wybuchem wojny został osłabiony, gdy jego 123 Eskadra Myśliwska, licząca 10 maszyn typu PZL P.7a[10], została przesunięta do Brygady Pościgowej w okolice Warszawy. Niemcy operujący w południowej części Polski, nie licząc sprzymierzonych z nimi Słowaków, mieli do dyspozycji 862 samoloty[11] znajdujące się w dyspozycji IV Flo-

[6] Dane za: Janowicz Krzysztof: *Pierwszy dzień. Działania lotnicze nad Polską 1 września 1939*. Warszawa 2008, s. 65.

[7] Kasprzycki Remigiusz: *Rakowice-Czyżyny w latach 1921–1955*…, s. 104.

[8] Według badań przeprowadzonych przez Mariusa Emmerlinga, który od lat kwestionuje podwójne zwycięstwo powietrzne ppor. pilota Władysława Gnysia, oraz zdaniem Igora Kraińskiego, lotniska broniły cztery działa i 12 karabinów maszynowych. Emmerling Marius, Kraiński Igor: *First kill pchor. Gnysia. Mit i rzeczywistość pierwszego polskiego zwycięstwa powietrznego w II wś*. Gdynia 2013, s. 18.

[9] Kasprzycki Remigiusz: *Rakowice-Czyżyny w latach 1921–1955*…, s. 99.

[10] Pawlak Jerzy: *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939*. Wyd. 2. Warszawa 1991, s. 78.

[11] Janowicz Krzysztof: *Luftflotte IV, 1939*. Lublin 2003, s. 11.



Schrony przeciwlotnicze przy ul. Lubicz, autor fotografii nieznany; w zbiorach MHK, nr inw. MHK-Fs21993/IX-5

ty, w dodatku przeważnie nowocześniejsze, szybsze, lepiej uzbrojone i zdolne do lotu na wyższym pułapie.

Świtem 1 września dyżurny klucz trzech polskich samolotów myśliwskich patrolował przestrzeń nad miastem, jednak nie został powiadomiony o wybuchu wojny. Być może również dlatego, że nie zadziałał system złożony z sieci posterunków obserwacyjnych połączonych siecią telefoniczną. Mogło to być spowodowane zachmurzeniem, porannymi mgłami i niedużą odległością miasta od granicy niemieckiej.

Do tej pory panowało przekonanie, że ze względu na te warunki główny impet niemieckiego uderzenia na południu skupił się na Krakowie. Wynikało to z faktu, że mgła i chmury zasłoniły inne lotniska wyznaczone niemieckim jednostkom i w związku z trudnościami w namierzeniu swoich celów udały się nad cel zastępczy, jakim było właśnie lotnisko krakowskie. Niemiecki historyk Cajus Bekker napisał: „Wczesnym rankiem 1 września (…) samoloty bojowe i nurkujące IV Floty Powietrznej miały przeprowadzić powtarzające się ataki na nieprzyjacielskie lotniska, hangary i pasy startowe, lotnicze zakłady naprawcze i posadzone maszyny, uderzyć wszędzie, gdzie mogły napotkać polskie lotnictwo. Główne uderzenie skierowano przeciwko Krakowowi. To nie było zamierzone, ale samoloty skierowane na północ nie odnalazły swoich celów lub też z powodu złej pogody zostały skierowane na południe jeszcze przed startem. Nad Krakowem rozdarła się pokrywa chmur. Samoloty rozpoznawcze stwierdziły (…), że lotnisko jest obsadzone”[12]. Nie jest jednak wykluczone, że pogoda, w tym poranna mgła, która unieruchomiła część niemieckich bombowców na lotniskach, złagodziła impet i siłę pierwszego uderzenia na Kraków. Wspominali o tym niemieccy lotnicy[13]. Problemy stwarzały też gęste chmury, w których część formacji pogubiła drogę.

Jako pierwsza nad Krakowem pojawiła się myśliwska eskorta. „Kiedy przelatujemy nad granicą, jasne słońce świeci nam prosto w twarze. Wygląda jakby chciało nam życzyć »złamania karku«. (…) Nisko pod nami ciągną klucze naszych bombowców, które mają przekazać Polakom pierwsze »pozdrowienia«. W oddali dostrzegam już jasną, wąską, srebrzystą wstęgę – Wisłę. A więc wkrótce w zasięgu wzroku musi pojawić się Kraków. I rzeczywiście, widać go z daleka. (…) Baza lotnicza leży już dokładnie pod nami”[14] – wspominał atak na Kraków lejtnant Helmut Lent z 1 Eskadry I/ZG 76. Eskorta podzieliła się, aby zapewnić osłonę bombowcom w trakcie ataków na lotniska w Krakowie, Katowicach, Wadowicach i podkrośnieńskiej Moderówce, a także w czasie ich odwrotu znad celów.

Samoloty nadleciały od strony zachodniej, usłyszano je z Balic, a potem zobaczono je z ziemi. „Przed 5.00 usłyszeliśmy daleki pomruk samolotów. Kto żyw wybiegł na zewnątrz. – To nasze Łosie – powiedział któryś z mechaników. (…) Maszyny leciały w pewnej odległości od naszego lotniska. Ciągnęły kursem na Kraków”[15] – wspominał sierż. Jan Wojdyła, podoficer sanitarny w III/2 Dywizjonie Myśliwskim, stacjonującym na lotnisku polowym w Balicach.

Widać je było wyraźnie także z drugiej strony Wisły: „Dziś wyjechałem ze Skotnik o szóstej do biura do Krakowa, jak codziennie. Naraz nad nami pokazała się silna eskadra aeroplanów, jak się okazało, niemieckich (…) i od strony Tyńca (…) ciągnęły w kierunku Krakowa. Przeleciały nad nami dosyć nisko i bez najmniejszych trudności pofrunęły nad miasto”[16] – zapisał krakowianin Stanisław Grodziski. „Ukazało się nad lotniskiem Rakowice [ponad] 10 niemieckich samolotów myśliwskich typu Messerschmitt, co stwierdziłem osobiście, obserwując je przez artyleryjski dalmierz” – raportował dowodzący obroną przeciwlotniczą lotniska chor. Józef Wójcikiewicz. – „Posiadały one czarne krzyże (…) na dolnych płatach. W tym momencie otrzymałem z adiutantury pułku telefoniczne zapytanie – »Jakie samoloty pojawiły się nad lotniskiem?«. Odpowiedziałem, że jest ich dwanaście i są samolotami niemieckimi, gdyż posiadają czarne krzyże na płatach. Otrzymałem odpowiedź – »Nie znacie się na typach samolotów, bo nad lotniskiem pojawiły się polskie samoloty Łoś…«. Słowa te powstrzymały mnie od rozpoczęcia ostrzeliwania tych samolotów, które były na wysokości 1100 metrów”[17].

Była to pierwsza część niemieckiego planu ataku. Jak wspominał oberlejtnant Herbert Möckel z III/KG 77, w czwartek 31 sierpnia 1939 roku po południu jego jednost-

[12] Bekker Cajus: *Atak na wysokości 4000. Dziennik wojenny niemieckiej Luftwaffe 1939–1945*. Przeł. Janusz Ćwieluch. Warszawa 1999, s. 24.

[13] Emmerling Marius: *Luftwaffe nad Polską 1939. Cz. II. Kampfflieger*. Gdynia 2005, s. 27. Liczne cytaty z prac Mariusa Emmerlinga wynikają wyłącznie z faktu podawania w nich relacji strony niemieckiej, które u innych autorów nie występują,

[14] Idem: *Luftwaffe nad Polską 1939. Cz. I. Jagdflieger*. Gdynia 2002, s. 24–25.

[15] Kuliński Rajmund: *Pierwsi i ostatni*. Warszawa 1972, s. 22.

[16] *Stanisław Grodziski 1889–1946. Dziennik krakowskiego adwokata*. Oprac. Karolina Grodziska, Stanisław Grodziski. Kraków 2013, s. 95–96.

[17] Pawlak Jerzy: *Płonące bazy – wrzesień 1939*. Warszawa 2004, s. 31.



Załadunek bomby; reprod. za: Eichelbaum H.: Die deutsche Luftwaffe*. Berlin 1940, S. 48*

ka otrzymała rozkaz: „Jutro rano od godz. 4.20 gotowość startowa”[18]. Na odprawie dowódca jednostki, płk Wolff von Stutterheim, przedstawił swoim lotnikom wyznaczone zadanie. Tę chwilę Herbert Möckel zapamiętał tak: „Wszyscy w stanie najwyższego napięcia. I teraz słyszymy jasny rozkaz dowódcy grupy bombowej w sprawie pierwszej operacji: »Grupa atakuje lotnisko Kraków lotem koszącym! Czas ataku godz. 5.45«. (…) Dzięki dokumentacji mamy cel jasno przed oczami: hale, magazyny, warsztaty, urządzenia łączności. Najważniejszy punkt: rozpoznane samoloty nieprzyjaciela na lotnisku. Następują informacje o przypuszczalnej obronie ze strony nieprzyjaciela. Raz jeszcze dokładnie przeliczana jest trasa lotu. Jako że atak następuje w locie koszącym [w ślad za I/KG], musimy drobiazgowo trzymać się trasy. (…) W nakazanym czasie bezwzględnie musimy być dokładnie nad celem, by uniknąć groźby dostania się w pole rażenia bomb innych eskadr[19]. Atak ma nastąpić od wschodu. Wszystko jasne, zegarki są zsynchronizowane co do minuty”[20]. W lukach bombowych smukłych dwusilnikowych bombowców typu Dornier Do-17 E czekały już załadowane bomby o wadze 2, 5, 10 lub 50 kg, w grafitowym kolorze[21].



Załadunek bomb do Heinkla He-111; reprod. za: Supf Peter: Der Luftkrieg in Polen*. Berlin 1941, S. 26*

Pomalowane w barwy ochronne bombowce wystartowały o brzasku. W tym samym czasie z lotniska w Nieder Ellguth wystartowały nurkujące Junkersy Ju-87. Poranne mgły na lotnisku w Langenau zatrzymały jednak wspomniane wcześniej ponad 60 Heinkli He-111 P z dwóch jednostek – I i III/KG 4, co zaoszczędziło krakowskiemu lotnisku ładunku ponad 100 ton bomb – maksymalny ładunek bombowy Heinkla tej wersji to 2 tony. Wyznaczony do lotu oberlejtnant Waldemar Jung z eskadry sztabowej I/KG 4 wspomniał w raporcie: „W owym dniu w Langenau nie było co myśleć o lataniu. Gęsta mgła przykryła całe lotnisko i nie pozwalała na start. Siedzieliśmy w pełnej gotowości i słyszeliśmy, jak przelatują nad nami formacje stacjonujące dalej za nami”[22]. Podobnie wypowiadał się oberlejtnant Hajo Hermann z III/KG 4: „Próba startu w porannej szarudze z powodu niskiej mgły została przesunięta”[23].

Samoloty bombowe nadlatywały w kierunku Krakowa z różnych stron i na różnej wysokości. Nurkowe Junkersy miały nadlecieć od zachodu, leciały więc nad Górnym Śląskiem, a bombowe Dorniery – od wschodu. Lecąc kursem wschodnim, minęły Częstochowę, potem zmieniły kurs na południowy, a następnie na zachodni. Stukasy leciały na wysokość około 5000 m, zaś Dorniery niedaleko granicy obniżyły swój lot do wysokości kilku, kilkunastu metrów, aby resztę trasy pokonać lotem koszącym tuż nad ziemią, omijając jedynie przeszkody terenowe w postaci drzew, słupów i budynków. Czasem leciały poniżej poziomu koron drzew, co spowodowało, że jedna z maszyn uszkodziła nawet łopaty śmigieł o ziemię i nie wzięła udziału w ataku[24].

Mimo starań, Dorniery Do-17 nadleciały jednak niezgodnie z planem. Z powodu panującej mgły i niskiego pułapu przelotu ich formacja rozbiła się, a szyk porozrywał. Nad krakowskie lotnisko niemieccy lotnicy dotarli w dwóch grupach: od strony wschodniej i północno-wschodniej. Niedługo po wspomnianej już rozmowie o samolotach nad lotniskiem chor. Wójcikiewicza z adiutanturą pułku, „od strony Czyżyn nadleciało lotem koszącym 16 samolotów bombowych niemieckich (…), bombardując hangar Dy-

[18] Emmerling Marius Marius: *Luftwaffe nad Polską 1939. Cz. II*…, s. 35.

[19] Do ataku wyznaczone były także bombowce nurkujące Ju-87 oraz – ostatecznie unieruchomione na swoim lotnisku przez mgłę – bombowce He-111.

[20] Emmerling Marius Marius: *Luftwaffe nad Polską 1939. Cz. II*…, s. 35.

[21] Dwusilnikowe bombowce Dornier Do-17 E mogły przenosić maksymalnie 500 kg bomb, czyli mniej niż polski jednosilnikowy lekki bombowiec PZL-23 Karaś, który mógł zabrać do 700 kg bomb.

[22] Emmerling Marius Marius: *Luftwaffe nad Polską 1939. Cz. II*…, s. 27.

[23] *Ibidem*, s. 29–30.

[24] Był to samolot prowadzący I Gruppe, za: Emmerling Marius Marius: *Luftwaffe nad Polską 1939. Cz. II*…, s. 32.



Załadunek bomb; reprod. za: Supf Peter: Der Luftkrieg in Polen. *Berlin 1941, S. 27*



Załadunek bomb; reprod. za: Schlag auf Schlag. Die deutsche Luftwaffe in Polen. *Hrsg. H. Eichelbaum. Berlin 1939, S. 13*

onu Szkolnego i lotnisko”[25]. Początek nalotu nastąpił około godziny 5.30[26]. Przed wschodnią częścią lotniska samoloty Luftwaffe wzniosły się na wysokość 50 m, aby bomby zdążyły się odbezpieczyć i jednocześnie dać niemieckim załogom szansę na uniknięcie odłamków własnych ładunków. Na skraju pola wzlotów Niemcy dostrzegli cel: „rząd porządnie ustawionych polskich myśliwców. Spada porcja bomb, które niszczą naszych wrogów. Na ziemi rozbłyskują wszędzie czerwone płomienie eksplozji, a wokół nas przelatują paciorki pocisków nieprzyjacielskiej obrony. Lufy naszych karabinów maszynowych są gorące, magazynków chyba nigdy jeszcze nie zmieniano tak szybko”[27] – wspominał atak jeden z niemieckich lotników w „Völkischer Beobachter” z września 1939 roku. Dorniery Do-17 robiły nawroty za dzisiejszym Liceum Ogólnokształcącym Zakonu Pijarów przy ulicy Akacjowej, co oznaczałoby, że nadlatywały nad krakowskie lotnisko więcej niż raz. Do napastników strzelała polska obrona przeciwlotnicza, ale nie była ona ani liczna, ani wystarczająco silna. W dodatku niski pułap atakujących utrudnił efektywne użycie dział i wystrzeliwanych przez nich pocisków większego kalibru. Poza tym obie armaty przeciwlotnicze zacięły się po oddaniu parudziesięciu strzałów. Bardziej niebezpieczne dla lecących nisko Niemców były ich własne bomby – wybuchając na powierzchni lotniska raziły odłamkami atakujących. Atak na lotnisko, strzelająca obrona przeciwlotnicza i lecące w górę odłamki własnych bomb rozbiły niemieckie formacje, które znad celu wracały na zachód w małych grupach nad różnymi częściami Krakowa. Jeden Dornier Do-17, uszkodzony nad Krakowem przez obronę przeciwlotniczą, rozbił się koło Opola z powodu awarii silników, inne nosiły ślady trafień.

Następnie nad lotniskiem pojawiła się grupa 12 bombowców nurkujących typu Junkers Ju-87 B Stuka, zwanych potocznie stukasami. Miały być wcześniej, lecz w czasie dolotu do celu ich piloci w gęstych chmurach zgubili się, a nad lotnisko nadlecieli od strony południowej. Jeden z pilotów, lejtnant Frank Neubert, dowodzący kluczem wyznaczonym do ataku na lotnisko Rakowice-Czyżyny, tak wspominał swoją pierwszą akcję bojową: „Nasz rozkaz brzmiał: zwalczać cele wojskowe na lotnisku wojskowym w Krakowie w składzie wyprawy – dowództwo dywizjonu i dwie eskadry. Czas ataku został ustalony, a po nas jednostki bombowe miały zaatakować ten sam cel. (…) nasza formacja musiała przelecieć przez chmury. (…) [ale] Ju-87 B był mało przystosowany do lotów na ślepo. (…). Widziałem tylko swoich bocznych z klucza, a resztę zgubiłem. Po przejściu przez chmury znaleźliśmy się pod czystym niebem, pod nami rozciągały się zwały białych, lśniących chmur. Nie było widać ani samolotów sztabowych, ani mojego dowódcy, ani drugiej eskadry. Cóż miałem robić? Zdecydowałem się lecieć dalej na wschód (…). Miałem nadzieję napotkać tam naszą formację. Na szczęście chmury się przerzedziły tak, że mogłem odzyskać orientację. (…) Byliśmy gdzieś w połowie drogi między Krakowem a ujściem Sanu do Wisły[28]. Ponieważ na nalot było za późno

[25] Pawlak Jerzy: *Płonące bazy*…, s. 31.

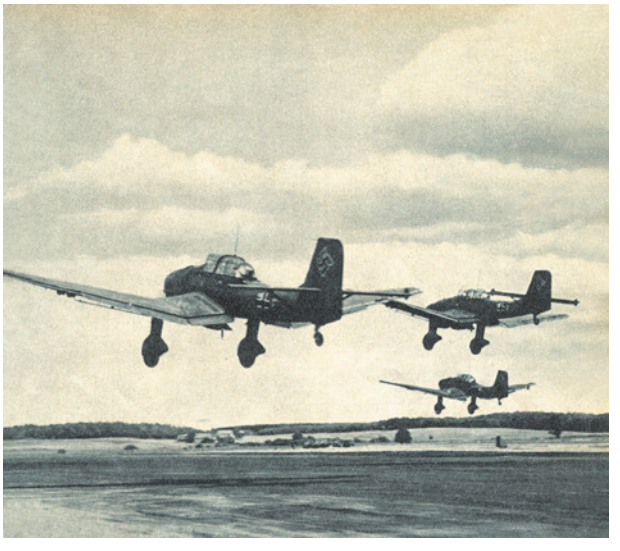
[26] Emmerling Marius, Kraiński Igor: *First kill pchor. Gnysia*…, s. 17.

[27] „Völkischer Beobachter” z września 1939 r., cyt. za: Piekałkiewicz Janusz: *Wojna w powietrzu 1939–1945*. Janki koło Warszawy 2001, s. 20.

[28] Według Mariusa Emmerlinga, lejtnant Neubert doleciał do ujścia Białej do Dunajca w okolicach Tarnowa, gdzie zawrócił w kierunku Krakowa, za: Emmerling Marius, Kraiński Igor: *First kill pchor. Gnysia*…, s. 25.



Dorniery Do-17 na lotnisku polowym; reprod. za: Schlag auf Schlag. Die deutsche Luftwaffe in Polen. *Hrsg. H. Eichelbaum. Berlin 1939, S. 69*



Start klucza Junkersów Ju-87; reprod. za: Schlag auf Schlag. Die deutsche Luftwaffe in Polen. *Hrsg. H. Eichelbaum. Berlin 1939, S. 31*

i cel przelecieliśmy, zacząłem rozglądać się za celem zastępczym. Zobaczyłem linię kolejową, most na rzece i jadący pociąg. Zanim powziąłem decyzję, ujrzałem w dole na lewo dziewięć lecących za mną samolotów. (…) Była to druga eskadra prowadzona przez oberlejtnanta Paula Merza, która również przeleciała cel. (…) dowódca drugiej eskadry obejmuje prowadzenie nalotu, który mimo spóźnionej pory przeprowadzony będzie na wyznaczony cel (…). Po pewnym czasie (…) zobaczyliśmy lotnisko krakowskie. Na terenie lotniska widzieliśmy pożary i wielki dym. Przyjęliśmy pozycję do ataku i nalecieliśmy na wyznaczone nam cele. Jeden samolot po drugim rzucał się piką w dół. Mój klucz miał specjalne zadanie zniszczenia garażu samochodów lotniskowych. Po tym nalocie lotnisko Kraków powinno być zupełnie unieszkodliwione jako ośrodek wojskowy”[29].

Jak wyglądał atak stukasa widziany z ziemi, powszechnie wiadomo – słychać było pracujący silnik maszyny, potem następował lot nurkowy i narastające wycie syreny zamontowanej na goleni podwozia, które zagłuszało świst powietrza na statecznikach zrzucanych bomb, wreszcie wycie cichło, a bomby eksplodowały z głuchym hukiem. Jak wyglądało to z powietrza we wrześniu 1939 roku, opisał jeden z lotników stukasa, który zrelacjonował atak widziany z kabiny dowódcy formacji: „Złożył maszynę w lewy zakręt. Szybki rzut oka do tyłu: eskadry posłusznie powtarzają manewr dowódcy, tworząc formację uderzeniową. Odtąd [każdy] (…) widzi tylko swój cel. Mechanicznie wykonuje setki razy powtarzane i ćwiczone ruchy: zamknąć żaluzje chłodnicy! Wyłączyć sprężarkę! Wywrócić samolot przez lewe skrzydło! Kąt lotu nurkowego 70 stopni! Prędkość: 350 km/h – 400 – 500… Wysunąć hamulce! Okropne to wycie! Tam jest cel. Rośnie coraz szybciej (…) celuje całym samolotem. (…) Przyciska guzik zwalniający bombę umieszczony na uchwycie drążka sterowego. Przez Junkersa przechodzi drżenie. Bomba została zwolniona (…). Teraz już tylko wyprowadzić maszynę z lotu nurkowego. Zakręt i wznoszenie. Bomba spadła (…), w powietrzu latają drewniane szczątki, a wszędzie wokół snują się chmury gryzącego dymu. Następne stukasy nurkują na cel”[30].

Nie wszystkie z atakujących nurkowo maszyn powinny znaleźć się nad Krakowem. Do ataku na Rakowice-Czyżyny przeznaczona była tylko 2 Eskadra, pozostałe miały zaatakować lotniska w Wadowicach i Katowicach. Ale jak wspominał lejtnant Friedrich Lang: „Pierwsza akcja (…) nie przebiegała wcale tak gładko (…). Nad górnośląskim zagłębiem przemysłowym piętrzyły się potężne cumulusy, sięgające aż do naszego pułapu, na 5000 m i wyżej. (…) Już od dłuższego czasu nie widzieliśmy skrawka ziemi. (…) 3 Eskadra opuściła grupę, by zaatakować swój cel w pobliżu granicy. Wedle czasu przelotu powinniśmy być już tuż przed Krakowem. To przekonanie skłoniło dowódcę grupy, mjr. Dinorta, do powzięcia decyzji o zejściu niżej, by można było zorientować się w terenie. (…) Wyszliśmy z chmur na wysokości około 500 m w jakiejś kotlinie, przez którą przepływała niewielka rzeka. (…) w słuchawkach rozległ się głos dowódcy: »Przerwać atak, odlot na zachód«. (…) Mieliśmy jeszcze bomby na pokładach. Spuściliśmy je (…) na jakieś polskie lotnisko polowe, które niespodziewanie pojawiło się przed nami”[31].

Po stukasach nad lotnisko nadleciała kolejna grupa Dornierów, które obrzuciły cel swoimi bombami. Niemiecki atak na lotnisko trwał łącznie pół godziny. Najpierw w godzinach 5.30–5.45 nadleciały łącznie 42 Dorniery Do-17, potem między 5.48 a 5.50 bazę zaatakowało łącznie 16 Junkersów Ju-87, a potem od godz. 5.57 do 6.00 nadleciała druga grupa Dornierów Do-17 w liczbie łącznej 18 maszyn[32].

[29] Wypowiedź Franka Neuberta nagrana na taśmę magnetofonową podczas rozmowy z Januszem Piekałkiewiczem w tłumaczeniu Jerzego Cynka z nieznacznymi korektami redakcyjnymi autora.

[30] Murawski Marek Józef: *Luftwaffe – działania bojowe*. Warszawa 1998, s. 60.

[31] Emmerling Marius: *Luftwaffe nad Polską 1939. Cz. III. Stukaflieger*. Gdynia 2006, s. 17–18.

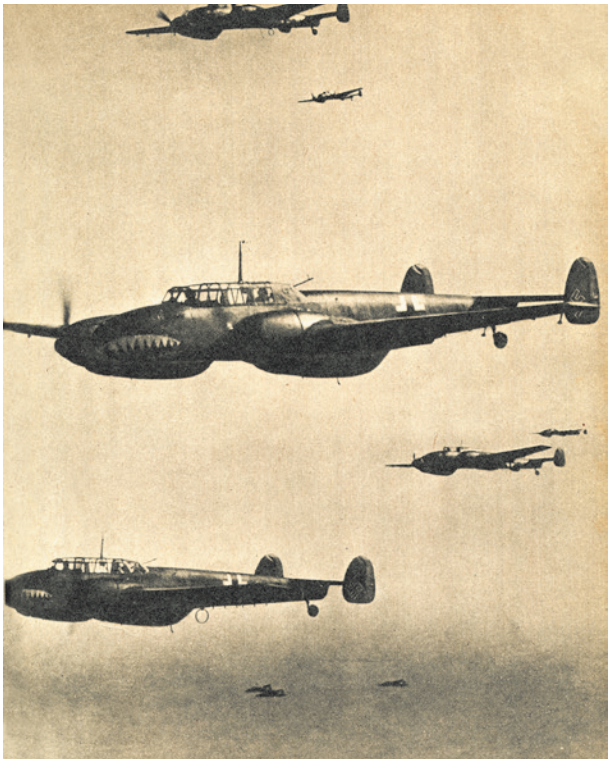
[32] Dokładny podział na niemieckie eskadry (niem. *Staffeln*) zob. Emmerling Marius, Kraiński Igor: *First kill pchor. Gnysia*…, s. 40.

Nalot na lotnisko został zaobserwowany przez niemiecką osłonę myśliwską. „Naraz z pola wzlotów, z hangarów i budynków koszarowych wystrzeliwują w górę grzyby eksplozji. Nasze bombowce zrzuciły swój zabójczy ładunek. W dole pojawiają się jasne płomienie. Stopniowo zaczyna strzelać polska artyleria przeciwlotnicza. (…) Tymczasem na ziemię spada atak za atakiem, klucz za kluczem, eskadra za eskadrą przelatują z hukiem nad lotniskiem, a my, niszczyciele, unosimy się nad tym całym dramatem jak orły, które gotowe są rzucić się na swoją ofiarę”[33] – wspominał widok z kabiny swojego Messerschmitta Bf-110 lejtnant Helmut Lent. Skutki nalotu dokumentowała także załoga Dorniera wyposażonego w sprzęt fotograficzny, która robiła zdjęcia ataku dla analityków Luftwaffe.

Nalot był dla krakowian zaskoczeniem. „Przez sen wydawało mi się, że grzmi, burza chyba… Obudziłem się o świcie, było mi duszno – patrzę, a tu okno zamknięte! Pomyślałem sobie, że gosposia, która bała się burzy, weszła i zamknęła, wstałem więc i otworzyłem okno – na ulicy było pusto, cicho, ani śladu burzy… Położyłem się jeszcze i zasnąłem, i znowu posłyszałem jakieś dziwne grzmoty, ale tym razem zbudziła mniej już gosposia: »Wojna! Wojna, proszę pana! Kazali okna zamykać! Bombardują!«. Skoczyłem na równe nogi – te grzmoty to było bombardowanie Krakowa…”[34] – wspominał Witold Zechenter. „Ostatniego dnia tego miesiąca [sierpnia] jesteśmy w Krakowie. Nazajutrz o świcie budzą mnie detonacje. Załogi niemieckiej Luftwaffe bombardują lotnisko i dworzec kolejowy. (…) Lawina zdarzeń rusza i zaczyna się toczyć”[35] – opowiadał lotnik i literat Janusz Meissner, który tuż po przeniesieniu w stan spoczynku otrzymał kartę mobilizacyjną i ponownie musiał założyć mundur. „Jest 1 września 1939 roku, godzina 5 rano. Zrywam się i machinalnie zaczynam się golić, dopiero w trakcie tego uprzytamniam sobie, że chyba wojna i że szkoda czasu”[36] – wspominał pobudkę tego dnia rtm. Jerzy Nowakowski z 10 Brygady Kawalerii, stacjonującej niedaleko Krakowa.

„1 września 1939 roku zbudził mnie niebywały huk. Zerwawszy się z łóżka, wybiegłem na ganek, skąd zauważyłem krążące na bardzo dużej wysokości samoloty. Nie wiedziałem, jakie, sądziłem, że to chyba polskie myśliwce. Pobiegłem na szosę, a następnie w kierunku Czyżyn. Kiedy znalazłem się na wysokości kuźni, (…) usłyszałem ogłuszający szum i warkot samolotów nadlatujących od wschodu na bardzo małej wysokości. Przystanąłem pod wierzbami. Przelatujące na niewielkiej wysokości samoloty miały na skrzydłach czarne krzyże. Nie było już żadnej wątpliwości – wojna! (…) z ogrodu rozlegał się widok na Czyżyny i lotnisko w kierunku Rakowic, gdzie na bardzo małej wysokości podlatywały samoloty, a za nimi wykwitały wybuchy bomb, jakie rzucały na lotnisko”[37] – relacjonował 30-letni wówczas Jan Kotyza, mieszkający w podkrakowskich Bieńczycach.

„Bardzo wyraźnie pamiętam ranek pierwszego września 1939 roku, kiedy obudził mnie huk motoru samolotu i przez okno zobaczyłem olbrzymi samolot z niemieckim krzyżem – samolot ten leciał bombardować lotnisko w Rakowicach. Szybko schowaliśmy się do wykopanego w sadzie schronu”[38] – zapamiętał tę chwilę Wincenty Cieślewicz z Czyżyn. „Hangary bombardowali i pas startowy, ale jak myśmy powychodzili z domu, to Niemcy z samolotów strzelali do nas. (…)



Formacja myśliwców Messerschmitt Bf-110 w locie; reprod. za: Adler-Jahrbuch 1941. *Berlin 1940, S. 51*

Wielu ludzi zostało wówczas zabitych, między innymi mój chrzestny wujek, brat był też ranny w czasie nalotów, odłamki nosił do końca życia (…). Kilka domów na błoniu zostało zburzonych i zabito tam kilka osób”[39] – wspominał poranny nalot na lotnisko mieszkaniec Czyżyn, Mieczysław Marzec.

„Mama (…) właśnie robiła mi »instruktaż«, jak mam się ubrać [do szkoły], gdy nad naszymi głowami przeleciały ciężkie samoloty. Nadleciały od strony wschodniej, od Wisły (…). Gdy samoloty przeleciały nad nami, szybko wyszedłem (…), żeby lepiej widzieć, gdzie odleciały. (…) Sąsiad (…) mówi do taty: »(…), to próbny nalot«, a w tym momencie usłyszeliśmy »du, du, du«. »To nie próbny nalot«, powiedział ojciec i wszystkich nas zgonił do piwnicy. Okazało się, że bomby spadły niedaleko. Na lotnisko”[40] – wspominał Józef Hajto.

[33] Emmerling Marius: *Luftwaffe nad Polską 1939. Cz. I*…, s. 24–25.

[34] Zechenter Witold: *Upływa szybko życie*…, t. 2, s. 92.

[35] Meissner Janusz: *Wiatr w podeszwach*. Warszawa 1971, s. 364.

[36] Nowakowski Jerzy Stefan: *Z proporczykiem na antenie*. Warszawa 1986, s. 20.

[37] Kotyza Jan: Moje Bieńczyce. W: *Czas zatrzymany 2. Wybór tekstów oraz fotografie z terenów Nowej Huty i okolic*. Red. Adam Gryczyński. T. 1. Kraków 2008, s. 165.

[38] Cieślewicz Wincenty: Wspomnienia. W: *Czas zatrzymany 2*…, s. 381.

[39] Marzec Mieczysław: [wywiad bez tytułu]. Rozmowę przeprowadziła Justyna Żurek. W: *Czas zatrzymany*…, s. 387.

[40] Emmerling Marius, Kraiński Igor: *First kill pchor. Gnysia*…, s. 17.



Lotnik Luftwaffe w kabinie samolotu z maska tlenową na twarzy; reprod. za: Eichelbaum H.: Die deutsche Luftwaffe. *Berlin 1940, S. 41*

Chwilę po Dornierach nadleciały bombowce nurkujące. Ich atak oglądał 17-letni wówczas mieszkaniec Podgórza, Marian Jędo. Tak po latach wspominał ten moment: „1 września rankiem (…) staliśmy na tym podwórku [w miejscu, gdzie mieszkał], dochodził do nas straszliwy szum, patrzymy, a tam w kształcie rombu zbliżają się do nas jakiejś kreski, przelatują nad nami. (…) Nad Prokocimiem część wyszła z tej grupy, z tego rombu i utworzyła linię, a tamci mały romb[41] i poszli na wschód. Patrzymy, a nad Rybitwami jeden przechyla się w dół, wtedy zobaczyliśmy dokładnie, co się dzieje. Na hangary w Czyżynach zrzucili bomby. Naraz natrafili na ogromny zbiornik, zdaje się z paliwem, z benzyną, bo był wybuch[42] i czarny, ogromny dym”[43].

[41] W ataku uczestniczyły dwie osobne eskadry, które, mimo że leciały razem, atakowały osobno.

[42] Był to przypuszczalnie trafiony przez Niemców magazyn amunicji.

[43] Jędo Marian: Tego ranka niebo było zachmurzone… W: *Inna lekcja historii czyli moje pierwsze wojenne wspomnienie* [online]. 1939.podgorze.pl [dostęp 11 września 2012 r.]. Dostępny w internecie: http://1939.podgorze.pl/marian-jedo.html.

[44] Poprawkę do wspomnień uczynił naniósł cytujący mieszkankę Krakowa Andrzej Chwalba, co było zgodne z niemieckimi oznaczeniami lotniczymi, które przewidywały malowanie swastyk na statecznikach samolotów, zaś krzyży na skrzydłach i kadłubach maszyn.

[45] Chwalba Andrzej: *Dzieje Krakowa. T. 5*…, s. 10.

[46] Za: Zarzycki Piotr: *1 Batalion Mostów Kolejowych*. Pruszków 2005, s. 61.

[47] Rozmowa z prawnukiem Marianny Cebuli, radnym miasta Krakowa Dominikiem Jaśkowcem, który wielokrotnie słyszał z ust swojej prababci opowieść o pierwszym dniu wojny. Relacja z 24 czerwca 2012 r. została spisana i znajduje się w posiadaniu autora.

[48] Szpil Zbigniew: *Dobra pamięć*. Kraków 2007, s. 18.



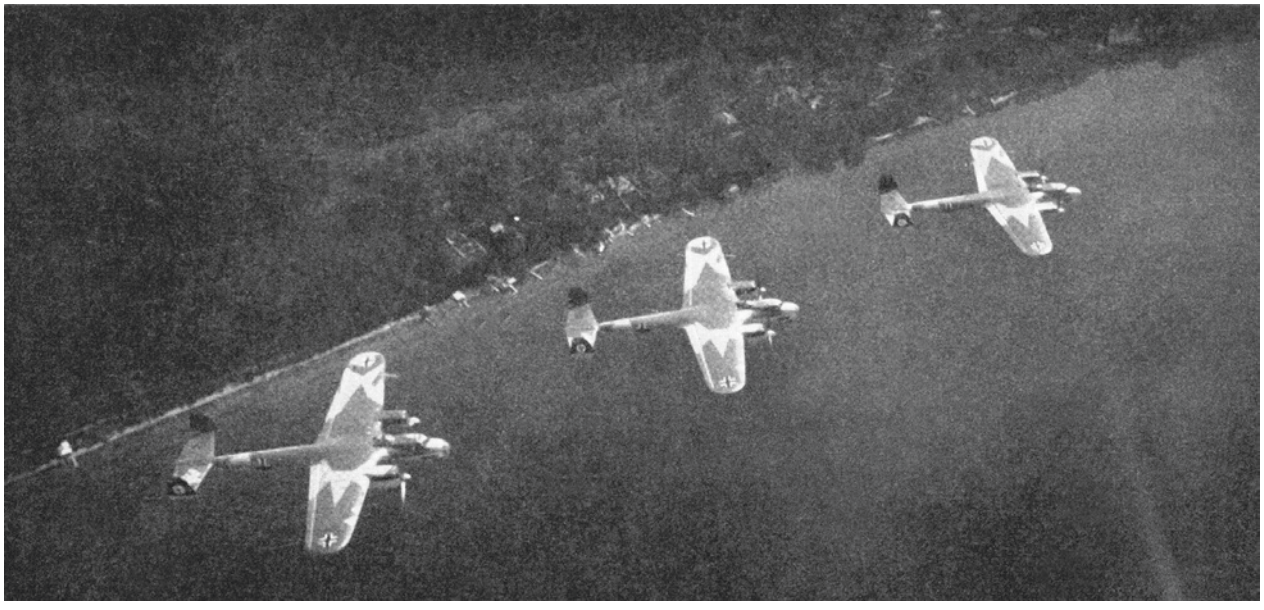
Lotnicy w kabinie bombowca He-111; reprod. za: Schlag auf Schlag. Die deutsche Luftwaffe in Polen. *Hrsg. H. Eichelbaum. Berlin 1939, S. 15*

Wybuchy na lotnisku, huk lotniczych motorów, syreny i wystrzały broni przeciwlotniczej obudziły całe miasto. „Usłyszałam nagle ogromne detonacje i wiele wybuchów w okolicy lotniska oraz potężny huk i szum silników. W chwilę później ujrzałam przelatujące samoloty z niemieckimi czarnymi swastykami [powinno być: krzyżami[44]] na skrzydłach. Widziałam nawet twarze pilotów, lecieli tak nisko, tuż nad domami i bombardowali koszary przy Rakowickiej, dworzec, ulicę Warszawską”[45] – wspominała poranek jedna z mieszkanek obecnej dzielnicy II Grzegórzki.

Bomba, która uderzyła w budynek przy ulicy Warszawskiej, trafiła w jeden z punktów mobilizacyjnych, poległ tam oficer i kilku saperów, a kilkunastu zostało rannych[46]. Bomby trafiły również w pobliżu koszar im. Jana III Sobieskiego przy ulicy Warszawskiej (obecnie budynki Politechniki Krakowskiej), gdzie mieścił się sztab Armii Kraków.

Mieszkanka Dąbia, Marianna Cebula, mieszkająca przy obecnej ulicy Na Szaniec, wspominała w rozmowach ze swoim prawnukiem[47], że usłyszała hałas silników i wyszła przed dom, a zobaczywszy samoloty, zaczęła krzyczeć: „Jezus, Maria! Niemcy lecą!”, na co jej sąsiad powiedział do swojej rodziny głośno, tak aby i ona usłyszała: „Stara Cebula kompletnie zwariowała!”. Tymczasem już po chwili samoloty zaczęły zrzucać bomby na krakowskie lotnisko. Sporo bomb spadło również na teren Dąbia, gdzie znajdowała się jednostka wojskowa. Wiele z nich zaryło w podmokłym gruncie i nie wybuchło, jednak niektóre trafiły w domy mieszkalne lub ich bezpośrednie pobliże, powodując uszkodzenie budynków.

„W piątek wcześnie rano obudził nas warkot samolotów, huk wybuchów bomb, hałas wystrzałów i dźwięk syren ogłaszających alarm lotniczy. Wszystko naraz. Podbiegłem do okna. Nisko, niemal nad samymi dachami domów, przelatywały samoloty z czarnymi krzyżami na kadłubach i swastykami na stateczniku ogona. To na pewno nie ćwiczenia, po prostu wojna, rozpoczęta, jak to zwykle bywało w niemieckim zwyczaju, w sposób zdradziecki i bandycki”[48]



Dorniery Do-17; reprod. za: Eichelbaum H.: Die deutsche Luftwaffe*. Berlin 1940, S. 32*

– wspominał po latach Zbigniew Szpil, zamieszkały przy ulicy Grottgera.

Alojzy Wiejak, który mieszkał przy ulicy Strzeleckiej, spał tej nocy przy otwartym oknie. Interesował się lotnictwem, często bywał na lotnisku w Rakowicach-Czyżynach i gdy usłyszał lotnicze silniki, na podstawie ich brzmienia od razu zdał sobie sprawę, że to nie są polskie maszyny. „Wybiegłem na ganek, którego okno wychodziło na wschodnią część nieba i w tym momencie usłyszałem stłumione odległością odgłosy eksplozji. (…) Na ganku było już parę osób, z których większość komentowała docierające do nas odgłosy, jako powtórkę niedokonanych wcześniej próbnych nalotów[49]. (…) Opuściłem ganek i wybiegłem przed bramę budynku na ulicę. Zobaczyłem nad drzewami Ogrodu Strzeleckiego na wysokości około 100 metrów dużą dwusilnikową maszynę. Miała długi dosyć cienki kadłub, o prawie niezmieniającym się przekroju. Miała dwa stateczniki pionowe i była pomalowana na stalowo-błękitny kolor. Na kadłubie widniał czarny krzyż, obramowany białym polem. Maszyna przemknęła z dosyć dużą prędkością i w sekundę potem usłyszałem potężny wybuch. W odstępach sekundowych przemknęło jeszcze kilka takich maszyn, a odgłos ich silników zagłuszony został szeregiem detonacji zrzuconych przez nie bomb. Jak później doszedłem do wniosku, dworzec krakowski bombardowany był przez Dorniery Do-17, określane przez lotników niemieckich potocznym Fliegender Bleistift (latający ołówek)”[50].

„Pierwszego września obudziłem się o godzinie piątej. Słychać było strzały, jakiś warkot, bieganinę na dworze” – wspominał stacjonujący na Woli Justowskiej rtm. Ludwik Ferenstein z 10 Brygady Kawalerii. – „Z chaosu nagłego przebudzenia, z nawykłej od dwudziestu lat do pokoju podświadomości pierwsza myśl: ćwiczenia! Przeciągnąłem się pod kołdrą, zamierzając przywołać spłoszony sen. Ale warkot i potężniejący szum nie ustawały. Teraz już wyraźnie usłyszałem terkot broni maszynowej. A więc wojna! – zawirowało mi w głowie. Bez wypowiedzenia. Napad w nocy! Błyskawicznie zerwałem się z łóżka. Wybiegłem na dziedziniec. (…) Już wybuchają bomby. Słychać strzały naszych pelotek. Trafień nie widać, maszyny wroga przelatują prawie bezkarnie. (…) – Pobudka, wstawać! – krzyknąłem. – Wojna!”[51].



Formacja Junkersów Ju-87 Stuka w locie; reprod. za: Schlag auf Schlag. Die deutsche Luftwaffe in Polen. *Hrsg. H. Eichelbaum. Berlin 1939, S. 33*

[49] Na 1 września 1939 r. planowany był w Krakowie próbny alarm przeciwlotniczy z udziałem samolotów, za: *Grodziski Stanisław 1889–1946. Dziennik krakowskiego adwokata*. Oprac. Karolina Grodziska, Stanisław Grodziski. Kraków 2013, s. 96.

[50] Wiejak Alojzy: „Moje wspomnienia”. Kraków 2010, s. 23, mps w archiwum rodziny i autora artykułu.

[51] Ferenstein Ludwik: *Czarny naramiennik*. Warszawa 1984, s. 17.



Bombardier na stanowisku; reprod. za: Schlag auf Schlag. Die deutsche Luftwaffe in Polen. *Hrsg. H. Eichelbaum. Berlin 1939, S. 19*



W drodze nad cel; reprod. za: Supf Peter: Der Luftkrieg in Polen. *Berlin, S. 31*

„Wybuch działań wojennych o świcie 1 września był równym zaskoczeniem dla tych wśród nas, którzy stanowczo twierdzili, że do wojny nie dojdzie, jak dla tych, co lada dzień jej wybuch prowokowali. Jedni mówili »a jednak«, a drudzy »a mówiłem«, co w ogólności stwarzało ten sam zaaferowanych i zaskoczonych wypadkami ludzi" – wspominał poranek 1 września ówczesny pułkownik Stanisław Maczek, dowódca 10 Brygady Kawalerii, stacjonującej wokół miasta. I dodawał: „Dosłownie »zaskoczonych«, bo nalot niemieckich samolotów na Kraków nie ominął też kilkoma bombami rejonu zakwaterowania oddziałów Brygady, nie wyrządzając zresztą żadnych strat w ludziach czy sprzęcie. Po prostu taka »oryginalna« pobudka o świcie dnia 1 września"[52].

Tego dnie niemieckie bombowce zaatakowały także most przez Wisłę w podkrakowskiej wówczas Mogile[53], a załogi bombowców ostrzelały dodatkowo z karabinów maszynowych ludzi pracujących na łąkach na terenie obecnych krakowskich parafii w Czyżynach i Mogile[54]. „Samoloty agresora dokonały nalotu na lotnisko rakowicko-czyżyńskie. Od bomb zginęły 3 mieszkanki Czyżyn: Ozdoba, Łagowska, Szczupak i jeden mężczyzna: Walczyk. Kilka zaś [osób] zostało rannych"[55] – mówił mieszkaniec Czyżyn, Stanisław Suder.

„W dniu 1 września (…) o godzinie 5.00 rano obudził nas warkot samolotów. Myśleliśmy początkowo, że to ćwiczenia asów naszego myśliwskiego lotnictwa (…). Ale to były niemieckie (…), które bezkarnie latały nad naszymi domami tak nisko, że widzieliśmy w kabinach pilotów, którzy zrzucali bomby na pobliskie lotnisko w Rakowicach. Wybuchy bomb i serie karabinów maszynowych stwarzały atmosferę, jakby za chwilę miał nastąpić koniec świata"[56] – wspominał Wiesław Pyczek z Bieńczyc, wówczas uczeń szkoły podstawowej.

Mieszkający na Salwatorze Czesław Marchaj nie słyszał odgłosów bombardowania, natomiast obudziły go przelatujące samoloty: „Dzisiaj rano [1 września], gdy leżałem jeszcze w łóżku, obudził mnie dziwnie bliski warkot samolotu, a po tym szereg takich warkotów maszyn. Ledwie zdążyłem popatrzyć przez okno, gdy mignęła mi czarna sylwetka olbrzymiego samolotu. (…) Po raz pierwszy widziałem tak nisko nad Krakowem samolot i to mnie mocno zastanowiło. – A może to niemiecki – rzuciłem sobie pytanie… – Nie, to przecież nie do pomyślenia, by taki kawał od granicy przebył nad polską ziemią. (…) [niedługo później] przez radio usłyszałem spikera, który uroczystym głosem oświadczył, że odwieczny wróg Polski świadomie naruszył granicę Rzeczypospolitej"[57].

Leczący zapalenie opłucnej w krakowskim szpitalu przy ulicy Kopernika nastoletni Tadeusz Królikiewicz obserwował wydarzenia z okna szpitalnego: „Na początku września miałem opuścić klinikę. 1 września obudziła mnie strzelanina i warkot samolotów. Początkowo mówiono, że są to kolejne ćwiczenia przeciwlotnicze, ale wkrótce okazało się, że to odgłosy wojny. Przez duże okno pokoju w klinice widziałem dwusilnikowe samoloty w wirażu w kierunku bliskiego dworca kolejowego, towarzyszący im huk dział przeciwlotniczych i zaraz później głuchy łomot wybuchających bomb. (…) Wysoko na niebie, nad lotniskiem rakowickim pojawiło się kilkanaście czarnych punktów. Nagle punkty te zaczęły rosnąć, przekształcając się w nurkujące stukasy (Ju-87), od których odrywały się bomby, a samoloty wychodziły z lotu nurkowego w róż-

[52] Maczek Stanisław: *Od podwody do czołga*. Przedm. Marian Kukiel. Wrocław 1990, s. 56.

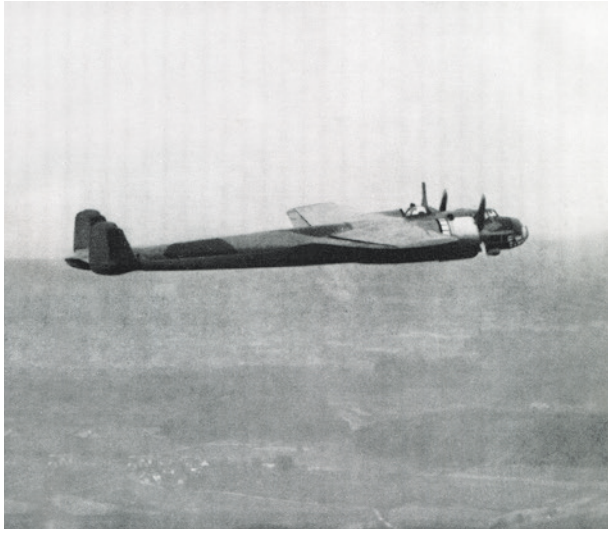
[53] Sam most został wysadzony w powietrze przez wycofujące się wojska polskie tuż przed wkroczeniem Niemców do Krakowa.

[54] Rosołek Krzysztof: Gmina Mogiła w okresie II wojny światowej w latach 1939–45 w relacjach świadków. W: *Czas zatrzymany*…, s. 107.

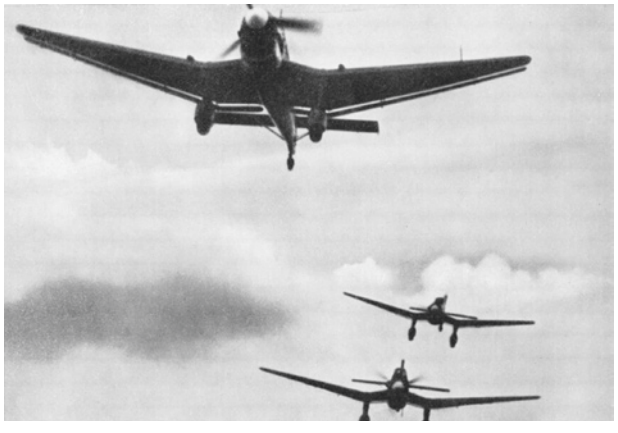
[55] Suder Stanisław: Czyżyny – wieś moich wspomnień. W: *Czas zatrzymany*…, s. 327.

[56] Pyczek Wiesław: Wspomnienia. W: *Czas zatrzymany*…, s. 220.

[57] Janowicz Krzysztof: *Pierwszy dzień. Działania lotnicze nad Polską 1 września 1939*. Warszawa 2008, s. 70.



Bombowiec Dornier Do-17; reprod. za: Eichelbaum H.: Die deutsche Luftwaffe. *Berlin 1940, S. 31*



Bombowce nurkujące Junkers Ju-87; reprod. za Eichelbaum H.: Die deutsche Luftwaffe. *Berlin 1940, S. 60*

nych kierunkach. Nad lotniskiem unosił się długo ciemny dym”[58].

Tymczasem część samolotów po zbombardowaniu lotniska przeleciała nad miastem, gdzie zrzuciły bomby na dworzec i inne cele wyglądające na wojskowe. Nie zawsze precyzyjnie. Czesław Marchaj zapisał: „W samym Krakowie pierwsza bomba spadła na ulicę Warszawską, gdzie rozwaliła całą połać domu, zrywając dach i wyrywając wszystkie futryny okien i drzwi. Następne 3 bomby spadły w pobliżu naszego domu, a to dwie na Błonia, nie wyrządzając nikomu żadnej krzywdy, a jedna na Cracovię, przerywając tor betonowy na całej szerokości, odrzucając głazy betonowe na kilkadziesiąt metrów. Jak się okazało, niemieccy lotnicy nie mieli zbytniego celu, trafiając bynajmniej nie w obiekty wojskowe”[59].

Parę bomb spadło też na budynek szpitala dla psychicznie chorych przy ulicy Kopernika, a kilku pacjentów zginęło[60].

W mieście tymczasem do odgłosów wybuchów bomb i huku silników lotniczych dołączyły syreny wszystkich fabryk i specjalne syreny alarmowe, które wyły niemiłosiernie. Do przelatujących nad miastem samolotów strzelała artyleria przeciwlotnicza, usytuowana w innych częściach miasta. Obrona przeciwlotnicza Krakowa, będąca pod komendą dowódcy Obrony Przeciwlotniczej Kraju, składała z jednego



Zrzut bomb z Heinkla He-111; reprod. za: Eichelbaum H.: Die deutsche Luftwaffe. *Berlin 1940, S. 49*

dywizjonu półstałych dział 75 mm starego typu, pewnej liczby przeciwlotniczej broni maszynowej oraz wspomnianego już wyposażenia lotniska – dwóch dział 40 mm oraz czterech karabinów maszynowych. Dodatkowo zwalczanie samolotów przeciwnika mogły wspomóc jednostki wojskowe przebywające na terenie miasta lub w jego bliskim pobliżu, które posiadały własne uzbrojenie przeciwlotnicze. Stanowiska dział, działek i kulomiotów znajdowały się m.in. na skraju Błoń – bateria armat przeciwlotniczych[61], pod Wawelem na zakręcie Wisły[62]; baterię dział przeciwlotniczych rozlokowano także na Krzemionkach na wzgórzu Lasoty[63], a przeciwlotniczy karabin maszynowy umieszczono na galeryjce komina browaru przy ulicy Lubicz[64]. „Z Kopca Kościuszki odezwały się nasze armatki przeciwlotnicze oraz karabiny maszynowe i nad naszymi głowami ukazały się chmurki dymu od pękających pocisków. Strzelanina była dosyć silna i to z Kopca, z lotniska oraz od strony Grzegórzek i dworca kolejowego w Płaszowie”[65] – zapisał inne lokalizacje obrońców nieba cytowany już prawnik, Stanisław Grodziski.

[58] *Wspomnienia Tadeusza Królikiewicza* [online]. Stowarzyszenie Absolwentów Liceum Ogólnokształcącego im. Macieja Wadowity w Wadowicach [dostęp 13 lipca 2014 r.]. Dostępny w internecie: http://www.wadowita.net/wsp_krolikiewicz.php.

[59] Janowicz Krzysztof: *Pierwszy dzień*…, s. 70.

[60] *Ibidem*, s. 71.

[61] *Wspomnienia Tadeusza Królikiewicza*…

[62] Krzywda-Polkowski Józef Aleksander: *Z Wawelu do Kanady. Wspomnienia*. Oprac., wstęp, przypisy, posłowie Bogdan Grzeloński. Płock 2001, s. 36.

[63] Kiełkowski Roman: *Historie spod Kopca Krakusa*. Kraków 1972, s. 344.

[64] Wiejak Alojzy: „Moje wspomnienia”…, s. 23.

[65] *Grodziski Stanisław 1889–1946*…, s. 95–96.



Zniszczenia w krakowskim hangarze; reprod. za: Schlag auf Schlag. Die deutsche Luftwaffe in Polen. *Hrsg. H. Eichelbaum. Berlin 1939, S. 20*

Jak ocenił oficer sztabu Armii Kraków mjr Władysław Steblik, „wyposażenie w jednostki przeciwlotnicze było więc bardzo słabe, niewspółmierne do ilości wojsk, miast, dworców kolejowych i mostów, które trzeba było osłonić”[66]. Poza tym część artylerii przeciwlotniczej była niewystarczająca skuteczna przeciwko samolotom lecącym na wyższym pułapie. Napastników nie udało się także przechwycić patrolującym polskim myśliwcom, które zgodnie z rozkazem dowódcy Dywizjonu Krakowskiego z 31 sierpnia wystartowały 1 września około godziny 5.35–5.40[67]. „Nagle ktoś krzyczy: – Nasi lecą – rzeczywiście poznajemy trójkę naszych myśliwców. Ogólna radość: teraz im dadzą bobu. Ale, co do diabła, wprawdzie Niemcy zawrócili, zrzuciwszy bomby, ale odległość między naszymi i nimi, zamiast się zmniejszać, rośnie. Jak to, czyżby nasze myśliwce były nie dość szybkie? Po chwili konstatujemy, że jednak tak jest, myśliwce zawróciły, teraz patrolują inny kierunek. A niech to szlag trafi, no mówi się trudno, pierwsze rozczarowanie”[68] – wspominał rtm. Jerzy Nowakowski z 10 Brygady Kawalerii.

Polskie myśliwce widział też wspomniany wcześniej podgórzanin Marian Jędo, który zapamiętał, że po zbombardowaniu krakowskiego lotniska, gdy w powietrzu unosił się dym: „Co chwilę z tego dymu, wyłaniał się jeden czy dwa polskie PZL-e, malutkie, myśliwskie, chowały się w tym dymie, a te niemieckie szły jak błyskawica”[69].

Odlatując znad Krakowa, część niemieckich maszyn przeleciała nad podkrakowskimi wówczas Skotnikami, gdzie stacjonował batalion saperów 10 Brygady Kawalerii. „Wczesnym rankiem 1 września przeleciały nad nami niemieckie bombowce z czarnymi krzyżami na skrzydłach. Wracały po zbombardowaniu lotniska w Krakowie. Leciały nisko, ostrzeliwując z broni maszynowej naszych myjących się żołnierzy. Na szczęście bezskutecznie. I tak to się zaczęło…”[70] – relacjonował ppor. saper Mieczysław Borchólski.

„Zaraz za tym pierwszym nalotem przyszedł drugi, aeroplany niemieckie zniżyły lot do minimum, widocznie nie znając dobrze terenu, krążyły nad Krakowem i Skotnikami tak nisko, iż zdawało się, że zaczepią skrzydłami o wyższe drzewa”[71] – oceniał Stanisław Grodziski, obserwując z dość bliska przelot niemieckich Dornierów nad Skotnikami, podczas gdy lotnisko było bombardowane przez drugą falę niemieckiego ataku.

Zanim maszyny wroga odleciały znad miasta, obrzuciły bombami i ostrzelały także cele cywilne w Krakowie. Oprócz wspomnianych wcześniej ofiar cywilnych w pobliżu lotniska, które można byłoby zrzucić na karb pomyłki podczas ostrzeliwania celów wojskowych, strzelano także w mieście. „Nasz III Dom Profesorski [przy al. Juliusza Słowackiego 15] ostrzelano zaraz przy pierwszym nalocie o godz. 5.50, z lotu zniżonego, z karabinu maszynowego, przy czym jedna z kul utkwiła nad łóżkiem dziekana [Wydziału Lekarskiego] Janusza Supniewskiego”[72] – wspominał jeden z pracowników Uniwersytetu.

O ile ten przypadek można byłoby zakwalifikować jako przypadkowe trafienie w dom, o tyle zakonnik z Tyńca przeżył niebezpieczne spotkanie z niemieckimi lotnikami, co uwieczniono w tynieckiej kronice pod datą 1 września 1939 roku. „Dziś o 6 rano Niemcy przekroczyli granicę polską i rozpoczęli wojnę. Mniej więcej o tej samej godzinie o. Jan stał na skalnym cyplu nad Wisłą i widząc lecące nisko 3 samoloty uczynił znak ręką na powitanie, myśląc, że to swoje – tymczasem otrzymał salwę ogniową w odpowiedzi i padł na ziemię, by uniknąć śmierci. Kule trafiły w dach kościoła, jedną z nich znaleziono potem na strychu”[73].

Gdy samoloty niemieckie odleciały, skutki porannego bombardowania dworca kolejowego poszedł obejrzeć Alojzy Wiejak. „Po nalocie pobiegłem na skrzyżowanie ulicy Lubicz, Potockiego [obecnie ul. Westerplatte] i Basztowej. Sam dworzec osobowy i tory były nietknięte, bomby wybuchły nieco dalej w okolicy ulicy Zacisze i Warszawskiej. Jedna z bomb trafiła w sam środek skrzyżowania ulic Lubicz i Potockiego, gdzie stał drewniany podest służący policjantowi kierującemu ruchem na tym skrzyżowaniu.

Wróciłem do domu, a tam panowało już ogólne zamieszanie. (…) Pobiegłem pod Czerwoną Chirurgię na Kopernika 19 i tam po raz pierwszy zobaczyłem skutki nalotu. Ranni przywożeni byli różnymi środkami transportu. Nie starczało karetek pogotowia, których i tak w owym czasie było zaledwie kilka. Widziałem rannych przywożonych taksówkami, a nawet dorożkami konnymi. Wszystkie kliniki postawione zostały w stan pełnej gotowości (…). Rok szkolny dla mnie jeszcze się nie zaczął, a już się skończył”[74].

[66] Steblik Władysław: *Armia „Kraków” 1939*. Wyd. 2. Warszawa 1989, s. 48.

[67] Łydżba Łukasz: *Krakowski III/2 Dywizjon Myśliwski*. Poznań 2012, s. 56.

[68] Nowakowski Jerzy Stefan: *Z proporczykiem na antenie* …s. 20.

[69] Jędo Marian: Tego ranka niebo było zachmurzone…

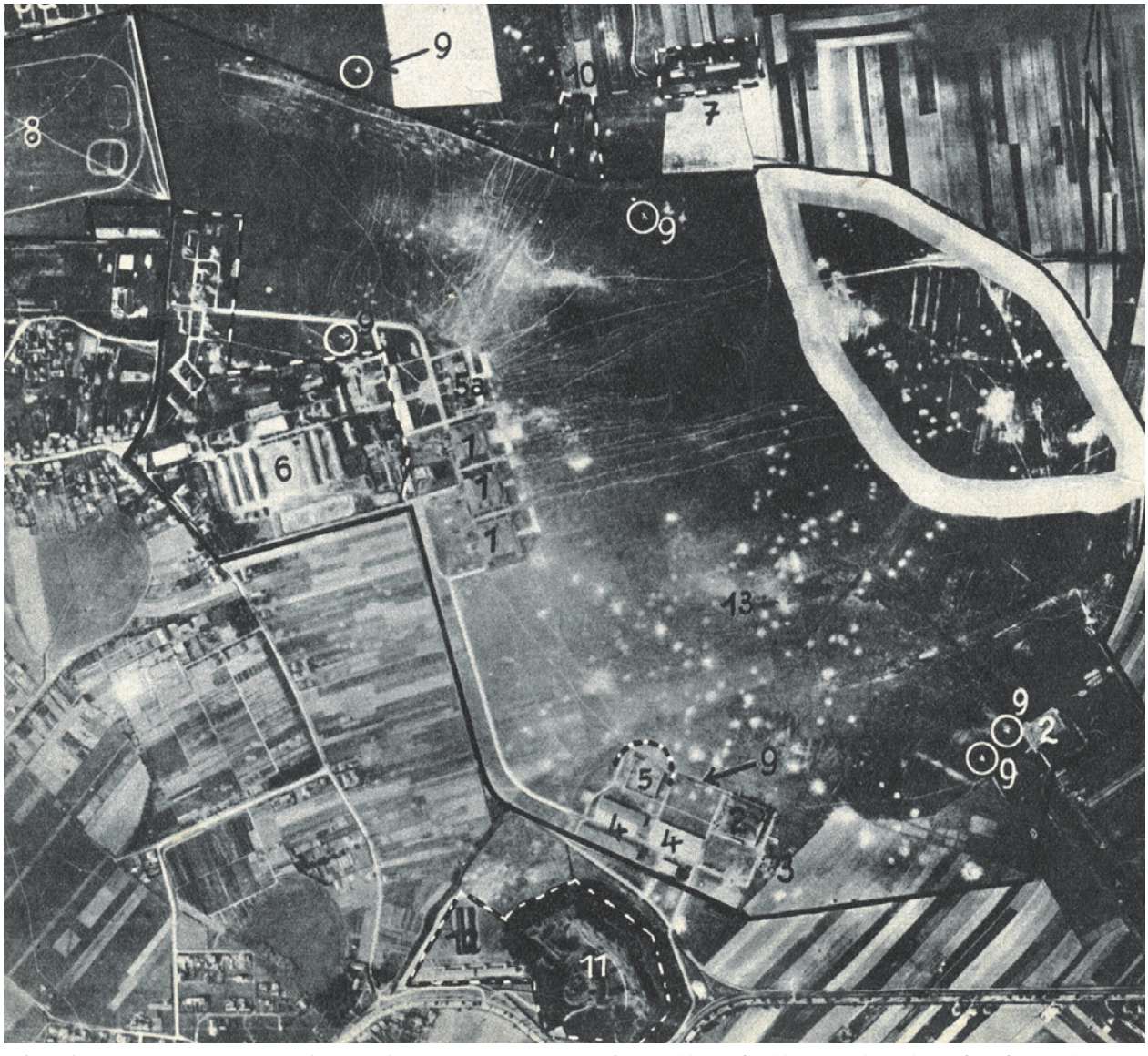
[70] Borchólski Mieczysław: *Z saperami generała Maczka*. Warszawa 1990, s. 16.

[71] *Grodziski Stanisław 1889–1946*…, s. 95–96.

[72] *Relacje pracowników Uniwersytetu Jagiellońskiego o ich losach osobistych i dziejach uczelni w czasie drugiej wojny światowej.* Oprac. Jerzy Michalewicz. Kraków 2005, s. 540.

[73] Archiwum Opactwa Benedyktynów w Tyńcu, Annales Monasterii SS. Apostolorum Petri et Pauli in Tyniec 1939–1949, s. 9.

[74] Wiejak Alojzy: „Moje wspomnienia”…, s. 23.



Zdjęcie lotnicze pokazujące skutki nalotów na lotnisko w Krakowie; reprod. za: Schlag auf Schlag. Die deutsche Luftwaffe in Polen. *Hrsg. H. Eichelbaum. Berlin 1939, S. 20*

Ciekawością kierował się także Czesław Marchaj. „Poszedłem na Cracovię, by zobaczyć wyrządzoną szkodę, bo świst przeciągły, jaki wydaje lotka bomby spadającej, słyszałem jeszcze w domu. Na Cracovii byłem jednym z pierwszych widzów, przynosząc na pamiątkę pierwsze trofea wojenne – kawałek tej burzącej bomby. Odłamek ten był jeszcze gorący, gdym go znalazł”[75].

Bomby miały spaść na cele wojskowe – lotnisko, obiekty wojskowe, kolejowe, instalacje łączności, ale ucierpiały od nich także budynki mieszkalne. „Okazało się, że bomby spadły opodal Wisły, na ulicy Warszawskiej w schronisko sióstr szarytek, które częściowo zdemolowały, na lotnisko w Rakowicach, na pola w Zielonkach i Toniach itd. Z rzucanych bomb widocznym było, że nieprzyjaciel stara się zdemolować dworzec osobowy i lotnisko, co mu się tym razem nie udało zupełnie”[76] – zapisał Stanisław Grodziski.

„Jak się wojna zaczęła, to leciały samoloty o piątej rano. Ja wtedy z ojcem byłam w Krakowie na ulicy Bosackiej i tam jedna baba wrzeszczała, że jej okna wyleciały, bo miały być próbne naloty. I tak krzyczała, a potem przyszedł jakiś pan i mówił, że przecież bomba uderzyła na ulicy Warszawskiej w te zakonnice i pokazywał, że to nie jest żaden próbny odłamek, tylko z prawdziwej bomby”[77] – wspominała poranny atak Aleksandra Nowak z podkrakowskich Wyciąż, będąca wówczas w Krakowie. Budynek sióstr miłosierdzia wraz ze schroniskiem przy ulicy Warszawskiej i położona po sąsiedzku filia szkoły pijarskiej z Rakowic, która znajdowała się na rogu ulic św. Filipa 25 oraz Warszawskiej, poważnie ucierpiały w bombardowaniach[78].

„Nad Krakowem było widać kłęby czarnego dymu. Oczywiście nie wiedzieliśmy, skąd ten dym jest i jak powstał,

[75] Janowicz Krzysztof: *Pierwszy dzień*…, s. 70.

[76] *Grodziski Stanisław 1889–1946*…, s. 95–96.

[77] Krupnik Agata: Wspomnienia Kornelii Gnat z d. Rygiel, jej siostry Aleksandry Nowak i Mieczysława Nowaka z Wyciąża. W: *Czas zatrzymany 2*…, s. 277.

[78] Samsonowska Krystyna: *Szkice z przeszłości szkoły pijarów 1909–2009*. Kraków 2009, s. 67.



Zniszczenia na dworcu kolejowym, autor fotografii nieznany; w zbiorach MHK, nr inw. MHK-Fs18227/IX-1

ale to już wszystko budziło wielki niepokój”[79] – wspominała widok zbombardowanego Krakowa kilkunastoletnia wówczas Sabina Zobolewicz z Wieliczki.

Po nalocie straty zanotowano także w innych częściach miasta. Alojzy Wiejak zapamiętał, że „w tym dniu atakowane były: lotnisko Rakowice, dworce kolejowe: osobowy i towarowy”[80]. Na dworcu kolejowym niemieckie bomby zniszczyły budynek motowagonowni, gdzie stały dwa egzemplarze dumy polskiego przedwojennego kolejnictwa – luxtorpedy. Zginęło kilku pracowników kolejowych[81], byli też ranni wśród oczekujących na pociągi, np. „Dr Zbigniew Bocheński, powołany do wojska, stracił oko na dworcu krakowskim, trafiony odłamkiem podczas nalotu, który rano obserwowałem, i następnie ewakuowany został na wschód do Rumunii”[82] – mówił wspomniany wcześniej Tadeusz Królikiewicz z Wadowic. W wyniku bombardowania obiektów przy ulicy Warszawskiej zginął oficer i kilku saperów, a rany odniósł także oficer i kilkunastu saperów z 1 Batalionu Mostów Kolejowych[83].

Podczas przemówienia w Reichstagu rankiem 1 września 1939 roku Führer Trzeciej Rzeszy Adolf Hitler ogłosił zgromadzonym: „Poleciłem mym siłom powietrznym, aby w atakach ograniczyły się do celów wojskowych”[84]. Można byłoby przyjąć, że w przypadku Krakowa lotnicy Luftwaffe skupili się faktycznie na bombardowaniu celów mających związek z wojskiem, ale zastanawia, skąd aż tyle trafień w budynki cywilne. Dość łatwo wytłumaczyć omyłkowe trafienia faktem bombardowania z dużej wysokości – bomba o wadze 100 kg zrzucona z bombowca lecącego na wysokości 3000 m z prędkością 400 km/h spadała zgodnie z prawami fizyki około 3 km dalej. Aby umożliwić celowanie, w okresie międzywojennym w niemieckich celownikach bombardierskich ustawiano aż po kilkanaście współczynników, które miały oszacować właściwy moment zrzutu bomb[85], więc dla uzyskania większej pewności trafienia z bombowców horyzontalnych, które nie stosowały ataku z lotu nurkowego, wykonywano po prostu seryjny zrzut bomb, aby któraś z nich trafiła w cel. Omyłkowe trafienia załóg Dornierów Do-17 atakujących Kraków o poranku 1 września były przeprowadzone z mniejszej wysokości. Niecelne trafienia należy zrzucić chyba na karb podenerwowania pierwszą bojową akcją, błędnego rozpoznaniem celów lub być może braków w wyszkoleniu. Tajemniczy wydaje się również wybuch bomby w Bronowicach Małych, która eksplodowała we wczesnych godzinach porannych w rejonie boiska Klubu Sportowego Bronowianka,

[79] Zobolewicz Sabina: Nieśli kwiaty doniczkowe. W: *Inna lekcja historii czyli moje pierwsze wojenne wspomnienie* [online]. 1939.podgorze.pl [dostęp 24 września 2012 r.]. Dostępny w internecie: http://1939.podgorze.pl/sabina-zobolewicz.html.

[80] Wiejak Alojzy: „Moje wspomnienia”…, s. 24.

[81] Pokropiński Bogdan: *Lux-torpeda PKP*. Warszawa 2007, s. 52.

[82] *Wspomnienia Tadeusza Królikiewicza*…

[83] Zarzycki Piotr: *1 Batalion Mostów Kolejowych*…, s. 49.

[84] Piekałkiewicz Janusz: *Polski wrzesień. Hitler i Stalin rozdzierają Rzeczpospolitą 1 IX 1939 – 17 IX 1939.* Warszawa 2004, s. 84.

[85] Pawłowski Tymoteusz: *Lotnictwo lat 30. XX wieku w Polsce i na świecie. Wybrane zagadnienia*. Warszawa 2011, s. 78.

a została zrzucona przez przelatujący tamtędy niemiecki samolot[86]. Zdaniem mieszkanki Bronowic Małych, Marii Rydel, Niemcy obrośniętą drzewami młynówkę uznali za linię kolejową[87].

Częściowo udaną próbę przechwycenia niemieckich bombowców podjęli krakowscy lotnicy stacjonujący na polowym lotnisku w Balicach. Zostali oni zbudzeni odgłosami nalotu i bombardowania. Chorąży Gustaw Pokrzywka, oficer techniczny 122 Eskadry Myśliwskiej, tak zapamiętał ten poranek: „Tej nocy spałem w domku ogrodnika. Nad ranem usłyszałem, jakby przez sen, jazgot karabinów maszynowych. Zerwałem się na równe nogi. Spojrzałem na zegarek. Było kilka minut po godz. 5.00. (…) Kiedy przybiegłem pod kasztany [gdzie były schowane polskie myśliwce], zauważyłem, że większość samolotów 122 Eskadry znikła. Byli więc nasi chłopcy w powietrzu"[88]. To były myśliwce, które próbowały przechwycić stukasy nad lotniskiem.

Sierżant Jan Wojdyła z III/2 Dywizjonu Myśliwskiego zapamiętał tę chwilę podobnie: „Od strony Rakowic doleciał nas odgłos eksplozji. – To Niemcy! Wojna! – krzyczeliśmy jeden przez drugiego. (…) Ktoś wołał: – Bombardują również miasto! Mechanicy pobiegli do swoich samolotów. Lotnisko w Balicach ożyło"[89].

Wybuchy bomb obudziły resztę lotników, którzy tylko bezradnie mogli obserwować świt pełen ognia i dymu nad ich macierzystym lotniskiem. „Obudził go dźwięk strasznych wybuchów (…). Wyskoczył z łóżka i podbiegł do okna"[90] – spisała po latach wspomnienia ówczesnego ppor.[91] pilota Władysława Gnysia jego żona. Żeby nikt nie miał wątpliwości, że to wojna, kpt. pilot Mieczysław Medwecki, dowódca dywizjonu, został poinformowany telefonicznie dzięki łączom cywilnym o rozpoczęciu działań wojennych oraz o dużej liczbie obcych samolotów, które przekroczyły granicę i zbombardowały lotnisko, jak też inne cele wojskowe w Krakowie. Lotnik od razu poinformował o tym fakcie swoich podwładnych „Wojna! Wojna! Natychmiast do samolotów!"[92], krzyczał dowódca dywizjonu, idąc korytarzem w miejscu zakwaterowania. Wkrótce potem wydał rozkazy dla swoich podkomendnych i wyznaczył pilotów do startu.

Niedługo później kpt. Mieczysław Medwecki zginął podczas startu, zestrzelony przez niemieckiego Junkersa, a jego podkomendny Władysław Gnyś zestrzelił nad Żuradą koło Olkusza dwa niemieckie bombowce Dornier Do-17. Były to pierwsze zwycięstwa i straty obu walczących stron, Polski i Niemiec, a zarazem państw alianckich i państw Osi[93].



Zniszczenia na dworcu kolejowym, autor fotografii nieznany; w zbiorach MHK, nr inw. MHK-Fs18227/IX-4

Za to aż nazbyt optymistycznie oceniły swoją pracę obsady dział przeciwlotniczych broniących lotniska. Chorąży Wójcikiewicz zapisał, że obrona zestrzeliła dwa wrogie bombowce: „jeden spadł w Prądniku Czerwonym i spalił się; drugi spadł w pobliżu ulicy Wielopole obok Plant Dietlowskich"[94]. O dwóch zestrzeleniach dowiedział się także Stanisław Grodziski: „Za nalotu tego zestrzelono – jak się okazało – dwa bombowce, z których jeden spadł pod Wolą Justowską, drugi na polach Zielonek. Oba spłonęły, szybko eksplodując"[95]. W Prokocimiu mówiono o jednym, który spadł na tamtejsze łąki.

Gdy ranni byli zwożeni do szpitali, a na krakowskim lotnisku straż pożarna i żołnierze walczyli z pożarami oraz próbowali opanować chaos po bombardowaniu, do stacjonujących pod Krakowem żołnierzy 10 Brygady Kawalerii przywieziono nietypową pamiątkę z porannego nalotu. „Do grupki żołnierzy podszedł młodzieniec w mundurze. – Zaraz przywiozą tu bombę, która nie wybuchła. (…) Pełno ich leży koło kanału za ogrodem. Trawa tam wysoka, a samoloty leciały nisko i sporo narzucały bomb. Ale niewiele wybuchło. Pozostałe zaryły się w miękką ziemię, więcej niż do połowy. Wkrótce nadjechał furgonik. Zdjęto z niego ostrożnie oblepioną błotem bombę. (…) Stali (…) wszyscy w milczeniu i patrzyli, jakby to był jakiś poskromiony, zamknięty w klatce zwierz. Natychmiast zatelefonowano po specjalistę. Żołnierze zaczęli się rozchodzić. (…) Przed budynek sztabu zajechał łazik. Wysiadł z niego jakiś oficer lotnik. Szybko podszedł do strzeżonej bomby. – Mały kaliber – zaopiniował na wstępie. Oglądał uważnie metalową śmierć, po czym skierował się do sztabu. – I cóż pan na to? – zapytałem kapitana lotnictwa. – Źle została zrzucona. Poza

[86] Młodziankowski Stanisław A.: *Pozostanie pamięć tamtych dni*. „Gazeta Bronowicka. Miesięcznik Rady Dzielnicy VI Bronowice" 2009, nr 130, s. 3.

[87] Wspomnienie Marii Rydel z lat 1939–1945 w: Jeżowski Grzegorz: Wojna!. W: Bednarek Monika, Gawron Edyta, Jeżowski Grzegorz, Zbroja Barbara, Zimmerer Katarzyna: *Kraków – czas okupacji 1939–1945*. Red. Anna Biedrzycka, Jolanta Trześniowska. Kraków 2010, s. 90. Katalog wystawy stałej w Muzeum Historycznym Miasta Krakowa, oddział Fabryka Emalia Oskara Schindlera.

[88] Kuliński Rajmund: *Pierwsi i ostatni*…, s. 23.

[89] *Ibidem*, s. 22.

[90] Simmons-Gnyś Barbara: *Pierwsze spotkanie*. Lublin 1996, s. 62.

[91] Władysław Gnyś był wówczas podchorążym, jednak wybuch wojny spowodował automatyczny awans podchorążych na stopnie podoficerskie, co zostało oficjalnie uwzględnione w rozkazach.

[92] Simmons-Gnyś Barbara*: Pierwsze spotkanie*…, s. 62.

[93] Więcej na ten temat: Drożdż Mateusz: *Szachownica z pawim piórem. Trzy tuziny lotniczych opowieści o ludziach i wydarzeniach związanych z Krakowem*. Kraków 2013, s. 175–179, 243–247.

[94] Pawlak Jerzy: *Płonące bazy*…, s. 31.

[95] *Grodziski Stanisław 1889–1946*…, s. 95–96.

tym muszą mieć jakąś wadę, bo większość nie wybuchła. – Co z nią mamy zrobić? – Myślę, że można ją zabrać – odparł lotnik z uśmiechem. – Obejrzymy ją, może poprawimy defekt i zrzucimy frycom na głowy"[96].

Nie wszyscy uwierzyli od samego początku w wybuch wojny. Krakowski dziennikarz Witold Zechenter wspominał spotkanie z swoim kolegą po fachu: „Wszedł przed południem w dniu 1 września do redakcji, do »akwarium«, i witając się ze mną powiedział: – Ale hece sobie robią, alarmy próbne urządzać w takiej atmosferze! – Redaktorze – odrzekłem – przecież to nie alarmy próbne, to wojna! – Popatrzył na mnie: Co pan mówi? Naprawdę? A ja się mocowałem z policjantem, który mnie wpychał do bramy, bo właśnie wyły syreny…"[97].

O próbnym alarmie wspominał też Stanisław Grodziski, który jednocześnie chwali postawę ludności miasta: „W Krakowie kierownictwo LOPP zarządziło na dziś próbny nalot i gdy bombowce się ukazały, myślano, że to generalna próba. Chowano się po bramach, panowie w opaskach zapędzali ludzi do bram, pomagała policja, wojsko, wszyscy niezwykle energiczni, posłuszni, jakby od każdego z nich zależały losy Ojczyzny. (…) W Krakowie ludność sama zachowywała się wzorowo (…)"[98].

Przez długie lata pamiątką po bombardowaniach była wybita szyba w jednej z kwater w podłuczu bramy przy ulicy Szpitalnej. Dziura ta, poczyniona przez odłamek bomby, istniała „ku pamięci" przez kilkadziesiąt lat, aż wreszcie znikła, gdy w budynku urządzono hostel[99].

Nie był to koniec działań wojennych w mieście w tym dniu. Adam Kamiński wspominał o nim dość nieprecyzyjnie: „Koło 12 w południe drugi [alarm]. Przesiedziałem godzinę w schronie I Urzędu Skarbowego przy ul. Wiślnej 7"[100].

Dokładnie rzecz biorąc, popołudniowy atak na Kraków miał miejsce po południu między 13.45 a 15.00, co oznaczało, że bombowce nadlatywały w kilku falach[101]. Tym razem zaatakowały bombowe Heinkle He-111 P z I i III/KG4, które nadleciały na dość wysokim pułapie 2500–4000 m w łącznej sile około 35–40 maszyn. Nad lotnisko nadleciały trzy grupy[102] w zwartych szykach, aby w razie potrzeby skuteczniej bronić się przed atakiem polskich myśliwców, zrzuciły około 48 ton bomb[103]. Tym razem Kraków był dla niemieckich bomb celem zastępczym, a atak miał dotyczyć lotnisk w Wieliczce i Wadowicach. Niemcy jednak nie zauważyli w Wieliczce żadnych samolotów, a lotniska w Wadowicach nie udało im się nawet odnaleźć.

Trochę lepiej spisała się artyleria przeciwlotnicza, która w trakcie przelotu uszkodziła jednego Heinkla nad Gliwicami, a drugiego nad Częstochową. Koncentracja dział przeciwlotniczych na Górnym Śląsku zmniejszyła także liczbę napastników, odpędzając zmierzające w kierunku Krakowa Heinkle z eskadry sztabowej III/KG 4.

Wówczas po raz kolejny ucierpiało krakowskie lotnisko. Straty na nim były znaczne już po porannym nalocie. „Lotnisko usiane [było] lejami po bombach"[104] – zapisała wspomnienie przelotu nad macierzystym lotniskiem żona Władysława Gnysia. Po kolejnym ataku było jeszcze gorzej. Lotnisko było „mocno zharatane. Trzeba było dobrze wybierać kierunek lądowania, aby usiąść na skrawku mniej pokrytym przez bomby"[105] – opisywał ppor. Wacław Król, który popołudniu przyleciał na Rakowice, aby zapytać o dalsze rozkazy, ponieważ próby kontaktu telefonicznego zawiodły, a położone blisko granicy lotnisko zasadzki myśliwskiej w Aleksandrowicach niedaleko Bielska-Białej było zagrożone zajęciem.

W porannym i popołudniowym ataku bombowym poważnie uszkodzono budynki 2 Pułku Lotniczego, w tym budynek dowództwa, ewidencji szeregowych i kwatermistrzostwa, centralę telefoniczną, cztery hangary, z tego jeden poważnie – wybuchy bomb wyrwały drzwi z zawiasów, zerwały i spaliły drewniany dach, zniszczyły magazyn amunicji i garaże, gdzie na straty spisano 26 samochodów. Chorąży Józef Wójcikiewicz zapisał, że zbombardowano „hangar Dyonu Szkolnego i lotnisko (…), stare hangary stojące przy koszarach 8 Pułku Ułanów, koszary 8 Pułku oraz budynek oficerów-kawalerów należący do 2 Pułku Lotniczego. Od niemieckich bomb (…) uległy zniszczeniu hangar Aeroklubu Krakowskiego[106], hangary parku lotniczego i garaż samochodowy 2 Pułku, (…) budynek dowództwa Pułku i magazyn amunicji"[107]. Na lotnisku zniszczeniu uległo parędziesiąt samolotów, choć były to maszyny bez większej wartości bojowej. Niemcy w swoich raportach określili, że w Krakowie zniszczono 53 samoloty na lotnisku, ale później uznali, że bliższa prawdzie jest liczba około 30[108]. Dodatkowo lotnictwo niemieckie przy okazji ataku na lotniczą bazę obrzuciło bombami koszary lotnicze im. gen.[109] Francesco Nullo w Rakowicach i drogę łączącą je z koszarami im. hetmana wielkiego litewskiego Jana Karola Chodkiewicza na Prądniku Czerwonym, gdzie stacjonowali żołnierze 2 Pułku Lotniczego, oraz zbiornik wodociągów miejskich

[96] Ferenstein Ludwik: *Czarny naramiennik*…, s. 19.

[97] Zechenter Witold: *Upływa szybko życie*…, t. 2, s. 104.

[98] *Grodziski Stanisław 1889–1946*…, s. 95–96.

[99] *Kraków nieznany* [online]. Salon24 [dostęp 24 września 2012 r.]. Dostępny w internecie: http://lubczasopismo.salon24.pl/mojkrakow/post/295153,krakow-nieznany.

[100] Kamiński Adam: *Diariusz podręczny 1939–1945*. Przedm. Sławomir Radoń. Wstęp i oprac. Anna Palarczykowa, Janina Stoksik. Warszawa 2001, s. 36.

[101] Emmerling Marius, Kraiński Igor: *First kill pchor. Gnysia*…, s. 40.

[102] *Loc. cit.*

[103] Bekker Cajus: *Atak na wysokości 4000*…, s. 24.

[104] Simmons-Gnyś Barbara: *Pierwsze spotkanie*…, s. 63.

[105] Kurowski Adam: *Bijcie się z nami, Messerschmitty!*. Warszawa 1967, s. 140.

[106] Na zdjęciach widać jednak, że hangary nie zostały uszkodzone, podobnie jak hangar Polskich Linii Lotniczych LOT w Czyżynach. Jednak sami autorzy w tekście piszą, że były zniszczone, chociaż pod ich zdjęciami umieszczono podpisy: „nietknięte hangary". Za: Emmerling Marius, Kraiński Igor: *First kill pchor. Gnysia*…, s. 179.

[107] Pawlak Jerzy: *Płonące bazy*…, s. 31.

[108] Emmerling Marius: *Luftwaffe nad Polską 1939. Cz. III*…, s. 19.

[109] Dowództwo 2 Pułku Lotniczego uznało stopień generała przyznany płk. Francesco Nullo przez Rząd Narodowy.

w Rakowicach. Przypuszczalnie mogły ucierpieć cywilne domy mieszkalne w Rakowicach i kaplica pijarska.

Po południu bomby spadły także w Krakowie po południowej stronie Wisły. Atakujące lotnisko w Rakowicach Heinkle He-111 zrzuciły część swoich ładunków na miasto i jego przedmieścia, mimo wysokiego pułapu lotu lotnicy prowadzili przypuszczalnie także ogień z karabinów maszynowych, o czym świadczą wspomnienia. Prokocimianin Tadeusz Sobesto zapamiętał ten tragiczny dla swojej rodziny dzień w ten sposób: „Koło godz. 9 przechodzący mężczyzna informuje, że był nalot niemieckich samolotów na lotnisko w Rakowicach, ale nikt nie daje mu wiary. (…) Znowu ktoś przynosi wiadomość, że zestrzelony został niemiecki samolot i dwóch wrogich lotników zostało zabranych do niewoli na łąkach w Prokocimiu. (…) Po południu ciocia (…) zabiera mnie do pomocy w przyklejaniu pasków papierowych na szybach (…) w trakcie pracy sparaliżował nas i ogłuszył ogromny huk, zrobiło się szaro od dymu i kurzu. (…) widzę od strony naszego domu uciekających ludzi. Poznaję sąsiadkę. Ma zakrwawioną twarz i dziecko na ręku. (…) Ani jednej szyby w oknach, szkło w mieszkaniu, drzwi powyrywane z zawiasów i zamków. Pod krzesłem mój piesek leży obsypany szkłem i cicho kwili (…). Wychodzę na ulicę. Teraz dopiero zauważam, że na sąsiednich budynkach nie ma dachówek, prawie wszystkie spadły zmiecione podmuchem powietrza. Szczytowa ściana naszego domu pęknięta i zsiekana odłamkami bomby. Stoję bezradny w tej pustce i ciszy. Po chwili z ogrodu od sąsiadów wychodzi mama i z dala woła: – Tadek, ojciec nie żyje. Zabity od bomby. – Gdzie? – Leży za domem. Nie mogę się poruszyć, boję się wejść na podwórze. Nadbiegają sąsiedzi, a potem przychodzą kolejarze z Parowozowni i pracownicy Fabryki Kabli. Wreszcie decyduję się i przeciskam przez tłum. Widzę nieżyjącego już ojca leżącego na lewym boku. Ktoś częściowo przykrył go jakimś workiem. (…) z przodu rozpięta biała koszula, a przez piersi na ukos kilka otworów z serii pocisków. Stoimy cicho w milczeniu, tylko mama cicho płacze, (…) a mnie z żalu piersi coś rozsadza. (…) Ojciec był pierwszą ofiarą działań wojennych na terenie Prokocimia”[110].

Bomby spadły też na dworzec kolejowy w pobliskim podkrakowskim Bieżanowie[111], będący wówczas stacją ważnej strategicznie linii, którą przejeżdżały liczne transporty wojskowe. Niemieccy lotnicy zrzucili również bomby na fabrykę Kabel w Podgórzu, choć nie było ich dużo i nie wyrządziły tam wielkich szkód. W wyniku tego ataku zginęły jednak dwie osoby – 20-letnia Evna Bażbaty i 26-letni Bronisław Łukasik[112].

Lotnisko mimo ciężkich nalotów nie zostało zniszczone, a jedynie uszkodzone i wyłączone z akcji. Nie mogło służyć polskim eskadrom jako zaplecze logistyczne i szybko rozpoczęto jego ewakuację. Najistotniejsze budynki, czyli hangary, nie miały uszkodzonej konstrukcji nośnej[113] i po szybkiej naprawie mogły powrócić do służby. W kolejnych dniach Niemcy nie atakowali już krakowskiego lotniska i nie mnożyli zniszczeń. Wynikało to zapewne z założeń agresorów, którzy liczyli, że wkrótce krakowskie lotnisko zajmą i wykorzystają do własnych celów wojennych.

W wyniku bombardowań na lotnisku zginęło od 10 do 16 osób[114], a przypuszczalnie parędziesiąt zostało rannych.



Zniszczone bombami domy w okolicy dworca kolejowego, autor fotografii nieznany; w zbiorach MHK, nr inw. MHK-Fs18729/IX



Zniszczone bombami domy w okolicy dworca kolejowego, autor fotografii nieznany; w zbiorach MHK, nr inw. MHK-Fs21993/IX-17

Najgroźniejsze dla funkcjonowania bazy były skutki paniki – strach przed bombami i chaos, który zapanował po atakach na lotnisku pełnym zmobilizowanych rezerwistów. Te problemy udało się opanować dopiero pod wieczór. Wówczas jednak komendant 2 Bazy Lotniczej[115] zarządził ewakuację.

Oprócz wspomnianych w tekście ofiar w Krakowie i w podkrakowskich wioskach, w mieście pojawiły się pośrednie ofiary bombardowań – kilka tygodni po atakach zmarł np. ksiądz Andrzej Moliński, budowniczy kościoła św. Szczepana przy ulicy Henryka Sienkiewicza, który podczas bombardowań doznał zawału serca[116].

[110] Janowicz Krzysztof: *Pierwszy dzień…*, s. 162–163.

[111] Maksymowicz Agata: *Bieżanów – społeczność lokalna. Przeszłość i teraźniejszość*. Kraków 2008, s. 43.

[112] Chytkowska Elżbieta: *Fabryka „Kabel” – 80. rocznica powstania fabryki*. „Głos Podgórza” 2007, nr 4, s. 9.

[113] Wielgus Krzysztof: *Rakowice-Czyżyny – lotnisko Krakowa. Od „Ogrodu dla Lotników” do Lotniczego Parku Kulturowego*. Kraków 2002, s. 26.

[114] Kasprzycki Remigiusz: *Rakowice-Czyżyny w latach 1921–1955…*, s. 102.

[115] W wyniku mobilizacji 2 Pułk Lotniczy został rozwiązany, a w jego miejsce powołano 2 Bazę Lotniczą.

[116] *Historia parafii* [online]. Parafia św. Szczepana w Krakowie [dostęp 3 października 2012 r.]. Dostępny w internecie: https://swszczepan.wordpress.com/historia-parafii/.



Uszkodzone polskie samoloty PZL-23 Karaś, zgromadzone przy hangarze na krakowskim lotnisku. Z maszyn wycięto godła krakowskiej eskadry bombowej lekkiej i szachownice jako trofea, autor fotografii nieznany; w zbiorach MHK, nr inw. MHK-Fs21993/IX-189

Krakowska prasa z 1 września 1939 roku opublikowała na swoich łamach nieprawdziwe informacje o sytuacji w bombardowanym mieście, co uczyniła zapewne ku pokrzepieniu serc i ducha czytelników, choć głównie tych spoza miasta, którzy nie mogli na własne oczy porównać faktów prasowych z rzeczywistością. „Ilustrowany Kurier Codzienny" w wydaniu z tego dnia napisał: „Nie udało im się zrobić większych szkód pomimo nagłego napadu – nie udało się im też zasiać paniki. Kraków przyjął ten atak ze zdziwieniem najpierw, potem z oburzeniem, ale wreszcie ze spokojem. Ponawiane kilkakrotnie naloty wykazały, jak wielki jest hart ducha, spokój, karność i – można powiedzieć – beztroska Krakowa w chwilach decydujących, groźnych, w chwilach niebezpieczeństwa. Przedsiębiorąc te środki ostrożności, jakie są wskazane, mieszkańcy Krakowa poza tym żyli życiem zwykłym"[117].

Tak naprawdę życie w Krakowie nieodwołalnie się zmieniło. Bakteriolog prof. Odo Bujwid zapisał w swoim pamiętniku pod datą 1 września 1939 roku: „Będzie to dla nas wszystkich pamiętna data! (…) Dzisiaj w nocy zahuczały bomby nad Krakowem (…). Dzisiaj były już cztery alarmy lotnicze i w tej chwili następuje piąty (…). Co chwila słychać detonacje bomb (…). Los rzucony"[118].

Następne dni przyniosły kolejne ataki, które Niemcy skierowali głównie na cele o znaczeniu wojskowym. Nie zapisały się one jednak tak mocno we wspomnieniach krakowian, jak poranny atak 1 września. Kraków w czasie II wojny światowej miał szczęście. Większe zniszczenia domów, budynków i infrastruktury nie nastąpiły. W tym samym okresie wiele innych europejskich miast poniosło ciężkie straty w wyniku bombardowań niemieckich, alianckich lub sowieckich. W przypadku naszego miasta te straty ograniczyły się jedynie do niewielkich w sumie zniszczeń we wrześniu 1939 roku oraz do około 450 budynków uszkodzonych lub zniszczonych w styczniu 1945 roku podczas ofensywy Armii Czerwonej sowieckimi bombami lotniczymi i pociskami artyleryjskimi, a także wysadzeniami dokonanymi przez wycofujących się Niemców. To oczywiście i tak dużo, ale mogło ich być znacznie więcej.

Zniszczenia w 1939 roku dotknęły głównie obiekty o charakterze militarnym, strategicznym lub przemysłowym, bombardowanie celów cywilnych nie było wynikiem rozkazów czy celowego działania, a raczej „wypadkami przy pracy". Nie można jednak powiedzieć o rycerskim prowadzeniu wojny nad Krakowem przez agresora, gdyż zbyt często zdarzały się wypadki celowego ostrzeliwania osób cywilnych przez przelatujące nad miastem samoloty. Planując szybkie zajęcie Krakowa – co faktycznie miało miejsce – Niemcy ograniczyli bombardowania do „niezbędnego minimum" – wyeliminowania z funkcjonowania lotniska, uszkodzenia infrastruktury kolejowej i niektórych fabryk. Zajęte miasto i jego zasoby miały wspierać wysiłek wojenny Rzeszy, więc nie było wskazane jego niszczenie.

Wspomnienia cytowane w artykule pochodzą z różnych okresów. Niektóre były zapisywane w dziennikach lub pamiętnikach na bieżąco, inne powstawały przy okazji pisania wspomnień w czasie lub po wojnie, część powstała w latach powojennych, nie brakuje także informacji z czasów współczesnych, z XXI wieku, gdy wypowiedzi świadków wydarzeń z 1 września 1939 roku zostały utrwalone na nagraniach lub w publikacjach. Część spisanych wspomnień została starannie opracowana redakcyjnie, część jest surowa pod tym względem. Generalnie jednak układają się one w logiczny ciąg i wzajemnie uzupełniającą się mozaikę zapamiętanych obrazów.

Do pełnego obrazu wojny powietrznej nad Krakowem brakuje jednak opisów wydarzeń z dwóch kolejnych dni, gdy niemieckie bombowce atakowały cele w Krakowie, czemu znowu nie mogła zapobiec słaba obrona przeciwlotnicza i myśliwce z 2 Pułku Lotniczego, operujące w innych częściach kraju. Opis ten nie został ujęty w tym artykule z uwagi na ograniczenia co do objętości tekstu.

Z przytoczonych przez autora wspomnień wyraźnie wynika, że ataki lotnicze w większości przypadków zostały potraktowane jako epizod z ograniczoną liczbą szczegółów. Wyjątkami w tym zakresie są wspomnienia lotników, którzy z racji zawodu podali więcej detali, a także osób interesujących się lotnictwem. Alojzy Wiejak został po wojnie lotnikiem sanitarnym, Tadeusz Królikiewicz – pracownikiem Instytutu Lotnictwa i autorem książek o lotnictwie, a Marian Jędo wychowywał się wraz z młodzieżą męską z Prokocimia, Bieżanowa i Woli Duchackiej, która licznie zasiliła szeregi polskiego lotnictwa. W niektórych wspomnieniach pojawiły się niezgodności związane ze szczegółami, chociażby wspomnianymi przez mieszkankę Grzegórzek swastykami na skrzydłach niemieckiego samolotu, co poprawił na krzyże prof. Andrzej Chwalba. Takie drobne rozbieżności ze stanem faktycznym wynikają z małej wiedzy w kwestiach lotniczych czy wojskowych albo były powodowane upływem czasu, który minął od

[117] Brzoza Czesław: *Kraków między wojnami. Kalendarium 28 X 1918 – 6 IX 1939*. Kraków 1998, s. 410.

[118] Bujwid Odo: *Osamotnienie. Pamiętniki z lat 1932–1942*. Kraków 1990, s. 143.

1 września 1939 roku do momentu spisania wspomnień, co sprawiło, że część szczegółów zatarła się.

Zdaniem autora, pierwsze trzy dni wojny w Krakowie, powietrzne bombardowania miasta, ich skutki i obrona przed nimi zasługują na odrębne opracowanie. Autor liczy na to, że ten artykuł pobudzi Czytelników do dostarczenia kolejnych wspomnień na temat niebezpiecznego nieba nad Krakowem, uzupełnień lub rozwinięcia wspomnień, być może także zaprzeczeń zgromadzonym tu faktom. Wszelkie uwagi są mile widziane.

Bibliografia

Źródła

Archiwum Opactwa Benedyktynów w Tyńcu, Annales Monasterii SS. Apostolorum Petri et Pauli in Tyniec 1939–1949

Wiejak Alojzy: „Moje wspomnienia". Kraków 2010, mps w archiwum rodziny i autora artykułu

Opracowania

Bekker Cajus: *Atak na wysokości 4000. Dziennik wojenny niemieckiej Luftwaffe 1939–1945*. Przeł. Janusz Ćwieluch. Warszawa 1999

Borchólski Mieczysław: *Z saperami generała Maczka*. Warszawa 1990

Brzoza Czesław: *Kraków między wojnami. Kalendarium 28 X 1918 – 6 IX 1939*. Kraków 1998

Bujwid Odo: *Osamotnienie. Pamiętniki z lat 1932–1942*. Kraków 1990

Chwalba Andrzej: *Dzieje Krakowa. T. 5. Kraków w latach 1939–1945*. Kraków 2002

Chytkowska Elżbieta: *Fabryka „Kabel" – 80. rocznica powstania fabryki*. „Głos Podgórza" 2007, nr 4, s. 9

Cieślewicz Wincenty: Wspomnienia. W: *Czas zatrzymany 2*…, s. 381–383

Czas zatrzymany 2. Wybór tekstów oraz fotografie z terenów Nowej Huty i okolic. Red. Adam Gryczyński. T. 1. Kraków 2008

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

Emmerling Marius: *Luftwaffe nad Polską 1939. Cz. I. Jagdflieger*. Gdynia 2002

Emmerling Marius Marius: *Luftwaffe nad Polską 1939. Cz. II. Kampfflieger*. Gdynia 2005

Emmerling Marius: *Luftwaffe nad Polską 1939. Cz. III. Stukaflieger*. Gdynia 2006

Emmerling Marius, Kraiński Igor: *First kill pchor. Gnysia. Mit i rzeczywistość pierwszego polskiego zwycięstwa powietrznego w II wś*. Gdynia 2013

Ferenstein Ludwik: *Czarny naramiennik*. Warszawa 1984

Grodziski Stanisław 1889–1946. Dziennik krakowskiego adwokata. Oprac. Karolina Grodziska, Stanisław Grodziski. Kraków 2013

Historia parafii [online]. Parafia św. Szczepana w Krakowie [dostęp 3 października 2012 r.]. Dostępny w internecie: https://swszczepan.wordpress.com/historia-parafii/

Janowicz Krzysztof: *Luftflotte IV, 1939*. Lublin 2003

Janowicz Krzysztof: *Pierwszy dzień. Działania lotnicze nad Polską 1 września 1939*. Warszawa 2008

Jeżowski Grzegorz: Wojna!. W: Bednarek Monika, Gawron Edyta, Jeżowski Grzegorz, Zbroja Barbara, Zimmerer Katarzyna: *Kraków – czas okupacji 1939–1945*. Red. Anna Biedrzycka, Jolanta Trześniowska. Kraków 2010, s. 90–111

Jędo Marian: Tego ranka niebo było zachmurzone… W: *Inna lekcja historii, czyli moje pierwsze wojenne wspomnienie* [online]. 1939.podgorze.pl [dostęp 11 września 2012 r.]. Dostępny w internecie: http://1939.podgorze.pl/marian-jedo.html

Kamiński Adam: *Diariusz podręczny 1939–1945*. Przedm. Sławomir Radoń. Wstęp i oprac. Anna Palarczykowa, Janina Stoksik. Warszawa 2001

Kasprzycki Remigiusz: *Rakowice-Czyżyny w latach 1921–1955. Krakowskie lotnisko w służbie wojskowej i cywilnej*. Kraków 2010

Kiełkowski Roman: *Historie spod Kopca Krakusa*. Kraków 1972

Kotyza Jan: Moje Bieńczyce. W: *Czas zatrzymany 2*…, s. 165–166

Kraków nieznany [online]. Salon24 [dostęp 24 września 2012 r.]. Dostępny w internecie: http://lubczasopismo.salon24.pl/mojkrakow/post/295153,krakow-nieznany

Krupnik Agata: Wspomnienia Kornelii Gnat z d. Rygiel, jej siostry Aleksandry Nowak i Mieczysława Nowaka z Wyciąża. W: *Czas zatrzymany 2*…, s. 277–278

Krzywda-Polkowski Józef Aleksander: *Z Wawelu do Kanady. Wspomnienia*. Oprac., wstęp, przypisy, posłowie Bogdan Grzeloński. Płock 2001

Kuliński Rajmund: *Pierwsi i ostatni*. Warszawa 1972

Kurowski Adam: *Bijcie się z nami, Messerschmitty!*. Warszawa 1967

Łydżba Łukasz: *Krakowski III/2 Dywizjon Myśliwski*. Poznań 2012

Maczek Stanisław: *Od podwody do czołga*. Przedm. Marian Kukiel. Wrocław 1990

Maksymowicz Agata: *Bieżanów – społeczność lokalna. Przeszłość i teraźniejszość*. Kraków 2008

Marzec Mieczysław: [wywiad bez tytułu]. Rozmowę przeprowadziła Justyna Żurek. W: *Czas zatrzymany*…, s. 386–388

Meissner Janusz: *Wiatr w podeszwach*. Warszawa 1971

Młodziankowski Stanisław A.: *Pozostanie pamięć tamtych dni*. „Gazeta Bronowicka. Miesięcznik Rady Dzielnicy VI Bronowice" 2009, nr 130, s. 3

Murawski Marek Józef: *Luftwaffe – działania bojowe*. Warszawa 1998

Nowakowski Jerzy Stefan: *Z proporczykiem na antenie*. Warszawa 1986

Pawlak Jerzy: *Płonące bazy – wrzesień 1939*. Warszawa 2004

Pawłowski Tymoteusz: *Lotnictwo lat 30. XX wieku w Polsce i na świecie. Wybrane zagadnienia*. Warszawa 2011

Piekałkiewicz Janusz: *Wojna w powietrzu 1939–1945*. Janki koło Warszawy 2001

Piekałkiewicz Janusz: *Polski wrzesień. Hitler i Stalin rozdzierają Rzeczpospolitą 1 IX 1939 – 17 IX 1939*. Warszawa 2004

Pokropiński Bogdan: *Lux-torpeda PKP*. Warszawa 2007

Pyczek Wiesław: Wspomnienia. W: *Czas zatrzymany*…, s. 220–226

Relacje pracowników Uniwersytetu Jagiellońskiego o ich losach osobistych i dziejach uczelni w czasie drugiej wojny światowej. Oprac. Jerzy Michalewicz. Kraków 2005

Rosołek Krzysztof: Gmina Mogiła w okresie II wojny światowej w latach 1939–45 w relacjach świadków. W: *Czas zatrzymany*…, s. 107–108

Samsonowska Krystyna: *Szkice z przeszłości szkoły pijarów 1909–2009*. Kraków 2009

Simmons-Gnyś Barbara: *Pierwsze spotkanie*. Lublin 1996

Sławiński Kazimierz: *Na wrześniowym niebie – 1939*. Warszawa 1976

Steblik Władysław: *Armia „Kraków" 1939*. Wyd. 2. Warszawa 1989

Suder Stanisław: Czyżyny – wieś moich wspomnień. W: *Czas zatrzymany*…, s. 327–328

Supf Peter: *Der Luftkrieg in Polen*. Berlin 1941

Szpil Zbigniew: *Dobra pamięć*. Kraków 2007

Wielgus Krzysztof: *Rakowice-Czyżyny – lotnisko Krakowa. Od „Ogrodu dla Lotników" do Lotniczego Parku Kulturowego*. Kraków 2002

Wspomnienia Tadeusza Królikiewicza [online]. Stowarzyszenie Absolwentów Liceum Ogólnokształcącego im. Macieja Wadowity w Wadowicach [dostęp 13 lipca 2014 r.]. Dostępny w internecie: http://www.wadowita.net/wsp_krolikiewicz.php

Zarzycki Piotr: *1 Batalion Mostów Kolejowych*. Pruszków 2005

Zechenter Witold: *Upływa szybko życie. Książka wspomnień*. T. 1–2. Kraków 1975

Zobolewicz Sabina: Nieśli kwiaty doniczkowe. W: *Inna lekcja historii, czyli moje pierwsze wojenne wspomnienie* [online]. 1939.podgorze.pl [dostęp 24 września 2012 r.]. Dostępny w internecie: http://1939.podgorze.pl/sabina-zobolewicz.html

On the 1st day of September of the memorable year… Kraków under the enemy's bombs on 1 September 1939 in witnesses' memoirs

This article is devoted to German air-raids on Kraków carried out on 1 September 1939, which heralded the outbreak of World War II and more than 5 years of Nazi occupation for Kraków inhabitants. According to the Blitzkrieg doctrine, the German Luftwaffe planned to destroy the enemy's combat air forces on the ground and achieve dominance in the air at the beginning of the aggression. For this reason, Polish airports, including Kraków one in Rakowice and Czyżyny, were attacked in the morning. As a result of the attack, a number of buildings and over 30 aircraft being kept there were destroyed or damaged. Another attack on the airport in the afternoon brought further destructions. The airport was excluded from use and could not fulfil its logistic functions; even landing or taking off was difficult, because the bombs had ploughed into the runway. In addition, a panic broke out among conscripted reserve soldiers serving in Rakowice; at the end of the day, it was brought under control, but the airbase was evacuated at the same time.

In spite of the surprise attack and the destruction of the Kraków airport, the German blow did not eliminate the Polish air force – combat aircrafts had been transferred to field airports shortly before the outbreak of the war, which the enemy had not noticed. The air-raids of 1 September 1939 affected school planes, aero club planes and the aircraft that had been shifted to the second line or were under repair. Having attacked Rakowice and Czyżyny, planes flew over the city and continued to drop bombs and shoot from on-board weapons.

To illustrate the first day of the aerial war and its consequences in Kraków, the author referred to the memoirs of eye-witnesses on both sides. The Polish side is represented by inhabitants of Kraków or local villages – both men and women of various age representing different professions and living in different parts of the city. Apart from civilians, there are also numerous memoirs of officers and soldiers quartering in Kraków or in its direct neighbourhood, mainly from the 10th Cavalry Brigade, and pilots of the 2nd Air Regiment in Kraków. The German side is represented by pilots who took part in the attacks. The morning attack of 1 September was engraved in the memory of Kraków inhabitants and is recollected in much detail even after long decades.

The bombers appeared over Kraków for the second time in the afternoon on the same day. Although German morning and afternoon attacks were aimed mainly at military targets (bombs were also dropped onto railway stations and military barracks), civil targets were also affected. Bombs fell down in Dąbie, Bieżanów, Bronowice Małe and Półwsie Zwierzynieckie. Houses and industrial plants were damaged, and pilots flying over the city shot at civilians from machine guns. As a result of the bombings and shootings, a number of people were wounded or killed.

1 September 1939 was the first of the three days when Kraków was bombed by the Germans. On the following days, bombs were no longer dropped on the Kraków airport – the aggressors were satisfied that it had been excluded from use and hoped that they could use it after the anticipated seizure of the city. And this actually happened.

The bombing of Kraków could not be prevented by the weak ground air defence and Polish fighter planes. They tried to fight and defend the city, but the enemy's aircraft outdid them both in terms of quantity and quality. The air raids on Kraków heralded a new difficult war period, which was brutal and often inhumane for the defeated and changed both the city and its society.