

Następnie udaliśmy się do sali poświęconej II wojnie światowej. Oglądaliśmy tam kilka gablot. Byłam dumna, gdyż w jednej z nich znajdowały się modele samolotów, które mój Tata wypożyczył na tę wystawę! (Ala).

Byłem zaskoczony, kiedy dowiedziałem się, że Tata Ali idealnie wykonał modele samolotów: niemieckiego bombowca Dornier Do-17, Messerschmitta Bf-109 i polskiego Karasia! (Stanisław).

Później poczułam się jak architekt, bo poszliśmy konstruować makietę XVIII-wiecznej wsi. (Kasia).

Nasza makietka była wspaniała! Wszystkie domki, pola, drogi i folwark wyglądały jak prawdziwe, tylko mniejsze (Iga i Matylda)

Zarówno wystawa, jak i warsztaty bardzo nam się podobały, gdyż miały charakter interaktywny (Kuba).

Zafascynowany naszą wycieczką, poszedłem z rodzicami na niedzielne warsztaty. Tym

razem sklejałem modele samolotów. I znowu było wspaniale! (Stanisław)

Myślę, że nasz wyjazd był wielką lekcją geografii i historii. Bardzo się cieszę, że miałam okazję zobaczyć Kraków w nieznanym dla mnie odświeżeniu (Inga).

Izabela Kucewicz  
Wychowawczyni klasy VI a  
oraz uczniowie tej klasy  
ze Szkoły Podstawowej nr 95

## 90 lat komunikacji autobusowej w Krakowie

Rozwój Krakowa w latach 20. XX w. wymagał rozwoju linii tramwajowych pozwalających na szybkie przemieszczanie się mieszkańców. Zła sytuacja finansowa miasta nie pozwalała na budowę nowych torowisk i zakup taboru. Rozwiązaniem problemu było uruchomienie tzw. traktacji zastępczej w postaci autobusów, która dowozić mieszkańców z odległych dzielnic do tramwaju, nie wymagała tak dużych, początkowych nakładów inwestycyjnych jak tramwaj. Pierwsze próby uruchomienia komunikacji autobusowej w Krakowie podjęto w 1923 r. Jednak dopiero 4 lata później powstała regularna komunikacja autobusowa. W poniedziałek 17 stycznia 1927 r. na ulice Krakowa wyjechał autobus Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej, dając początek pierwszej, stałej linii, która została oznaczona numerem 1 i kursowała na trasie spod Barbakanu do pętli zlokalizowanej pod kościołem Dobrego Pasterza na Prądniku Czerwonym, gdzie wówczas znajdowało się centrum tej jeszcze podkrakowskiej wsi. Jej sukces i ogromne zapotrzebowanie na nowy środek transportu sprawił, iż w tym samym roku uruchomiono kolejne trasy, które łączyły Podgórze z Łagiewnikami (linia 2) i Prokocimem (linia 3), a do 1934 r. powstało jeszcze kolejnych piętnaście linii.

W 1929 r. również Rakowice uzyskały połączenie z miastem za pośrednictwem linii 14, co ułatwiło dojazd mieszkańcom do parafii św. Mikołaja, do której wtedy należała ta podkrakowska wieś, uczniom pijarskim do rakowickiego gimnazjum oraz pasażerom i pracownikom do lotniska. Do 1934 r. linia kursowała między końcówkami Mały Rynek i Rakowice Lotnisko, zlokalizowaną w rejonie obecnego skrzyżowania ulic Akacjowej i Księży Pijarów, gdzie w pobliżu znajdował się dworzec cywilnego portu lotniczego. Na prezentowanej obecnie do 25 lutego 2018 r. w Domu Zwierzynieckim przy ul. Królowej Jadwigi 41 wystawie „Zwierzyniec zaprasza Rakowice” można obejrzeć zdjęcie, na którym pasażerowie wsiadają na Małym Rynku do autobusu jadącego do Rakowic. Od 1934 r. w związku z otwarciem linii tramwajowej do cmentarza Rakowickiego linia 14 zaczęła kursować na trasie Rakowice Lotnisko – Rakowice Cmentarz (choć cmentarz nie znajdował się w granicach Rakowic!). Rok później z uwagi na zły stan drogi do pętli pod cmentarzem autobusy na kilka miesięcy skierowano do tymczasowej końcówki Brodowicza. W 1938 r. zmieniono numer linii z 14 na 4.

Wybuch II wojny światowej spowodował likwidację traktacji autobusowej. Dopiero w 1945 r. uruchomiono pierwszą linię 1-A z Łagiewnik do Swoszowic. Mieszkańcy Prądnika Czerwonego czekali na powrót autobusów aż do 1948 r., gdy na przedwojenną



**Linia 14 kursująca z Małego Rynku do Rakowic. Fot. Zbiory Muzeum Historycznego Miasta Krakowa**



**Linia kursująca spod Barbakanu na Prądnik Czerwony. Fot. archiwum MPK**

trasę skierowano linię 5-A. W latach 1950-1953 obsługiwał ją prywatny przewoźnik. Od 1953 r. jej końcówka w centrum Krakowa przenoszono na Dworzec Główny, Dworzec Towarowy i plac Matejki, a część kursów wydłużono do Węgrzc. Od 1957 r. skierowaną ją na trasę z Prądnika Czerwonego do pętli Rakowice zlokalizowanej przy skrzyżowaniu obecnych ulic Grochowskiej i Beliny-Prądmowskiego, która nie znajdowała się na terenie historycznej wsi o tej nazwie. W latach 1951-1952 przez Wieczystą kursowała linia 10-A na trasie spod Kombinatoru do Barbakanu, a następnie skrócona do końcówki Rondo przy obecnym rondzie Mogiłskim. Z tej ostatniej pętli w 1953 r. uruchomiono linię 13-A do końcówki Rakowice Lotnisko. Do

1955 r. utworzonych zostało łącznie 14 linii autobusowych.

W 1957 r. zmieniono numerację linii autobusowych na zaczynającą się od liczby 100. Odtąd centrum Krakowa z Prądnikiem Czerwonym łączy linia 105. Od 1984 r. kursuje ona po obecnej trasie pomiędzy Dworcem Głównym a pętlą przy ul. Strzelców. Również nadal autobusy kursują po trasie drugiej przedwojennej linii łączącej centrum Krakowa z Rakowicami. W 1957 r. obsługująca ją linia 13-A została przemianowana na 113. W kolejnych latach obsługiwała ona na terenie Rakowic końcówki Ugorek, Olsza II i Wieczysta, a w centrum Krakowa wydłużono ją do Dworca Wschodniego, a następnie Cracovii. W 1990 r. zastąpiła ją linia 124. W okresie PRL-u nastąpił szybki rozwój komunikacji autobusowej w Krakowie. W 1959 r. zaczęły kursować linie pospieszne oznaczone literami, w 1961 r. – linie podmiejskie numerowane od liczby 200, a w 1971 r. – linie nocne oznaczone od liczby 600. Pierwsza linia pospieszna A zaczęła kursować przez Wieczystą pomiędzy końcówkami Plac Wolności a Centrum Administracyjne Huty im. Lenina. W 1973 r. na terenie naszej Dzielnicy zaczęła kursować pierwsza linia nocna po trasie Olsza II – os. Podwawelskie. W chwili obecnej Dzielnicę III obsługuje 15 linii miejskich zwykłych, 6 miejskich wspomagających, 5 miejskich przyspieszonych, 5 miejskich nocnych, 8 aglomeracyjnych i 1 aglomeracyjna nocna.

W związku 90. rocznicą uruchomienia komunikacji autobusowej w Krakowie Rada Dzielnicy III zawnioskowała do Prezydenta Miasta Krakowa oraz Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu o skierowanie na jeden dzień zabytkowego taboru do obsługi wybranych kursów linii 105/405 lub uruchomienie specjalnej linii obsługiwanej historycznym taborem, łączącej centrum miasta z Prądnikiem Czerwonym. Niestety, nasz wniosek odrzucono, choć 24 września na zakończenie sezonu Krakowskiej Linii Muzealnej została uruchomiona specjalna linia 198 kursująca przez naszą Dzielnicę na trasie Dworzec Płaszów – Al. Przyjaźni. Wśród obsługujących ją zabytkowych pojazdów zadebiutował kolejny odrestaurowany autobus – Jelcz M11.

Paweł Wójcik  
Przewodniczący Komisji Promocji,  
Informacji i Łączności z Mieszkańcami  
Rady Dzielnicy III Prądnik Czerwony