

O wyzwoleniu lotniska Kraków-Rakowice spod władzy zaborczej w 1918 r.

W czwartek 9 listopada 2017 r. w oddziale Muzeum Historycznego Miasta Krakowa Dom Zwierzyniecki, miało miejsce jedno z cyklu wydarzeń towarzyszących wystawie czasowej pt. „Zwierzyniec zaprasza: Rakowice”. Ekspozycja ta stanowi pionierską próbę przedstawienia dziejów dawnej wsi Rakowice od czasów średniowiecznych – aż po współczesne losy tej ziemi, obecnie znajdującej się na obszarze dwóch Dzielnic Krakowa – III i XIV. Wydarzeniem owym był wykład Mateusza Drożdża, samorządowca od lat wspierającego rozwój lokalny, a także pasjonata historii Krakowa i polskiego lotnictwa, który wsparł merytorycznie zespół organizacyjny, działający pod kierownictwem kuratora wystawy Mateusza Niemca. Mateusz Drożdż wypożyczył szereg obiektów ze swoich prywatnych zasobów, a także napisał jeden z artykułów opublikowany w katalogu towarzyszącym wystawie.

Spotkanie na poddaszu Domu Zwierzynieckiego zgromadziło grupę osób zainteresowanych tematem: „Pierwsze lotnisko II RP. Roman Florer czy Antoni Stawarz. Kto zaczął wyzwalać Krakowa?”. Zostało ono poprzedzone słowem wstępnym wygłoszonym przez Mateusza Niemca, który podkreślił dotychczasowe osiągnięcia pisarskie Mateusza Drożdża, po czym głos zabrał prelegent, wspierając się materiałem przedstawionym w formie prezentacji multimedialnej. Zajmujące, głęboko przemyślane a zarazem wyrażone z nienarzucającą się pasją i wielką kulturą żywego słowa wystą-



Wykład Mateusza Drożdża. Fot. Artur Jachna

pienie, odnosiło się przede wszystkim do analizy fragmentu zagadnienia wyzwolenia Krakowa spod władzy zaborczej, jakim był ciąg wydarzeń, który rozegrał się na lotnisku Kraków-Rakowice pod koniec października 1918 r. Mówca odniósł się nie tylko do lokalnego kontekstu wydarzeń, ale także początków polskiego lotnictwa wojskowego w ogóle. Najwięcej miejsca poświęcił dokonaniom płk. Romana Florera (1886-1973), przez lata zapomnianego bohatera tamtych wydarzeń. Prelegent podkreślił rolę oficera w zabezpieczeniu pozostałego po zaborcy sprzętu latającego i naziemnej infrastruktury lotniskowej przed kradzieżą lub zniszczeniem, a także w szkolnictwie wojsk lotniczych w następnych latach.

Między innymi dzięki Florerowi Rakowice stały się kolebką powietrznych sił zbrojnych odrodzonej Rzeczypospolitej, tak istotnych w walkach o granice na wschodzie. Mateusz

Drożdż przedstawił też w swoim wykładzie informacje na temat pozostałości dawnej infrastruktury lotniskowej we współczesnym pejzażu, tak dalece odległym od tego sprzed stulecia. Odwołał się tu szeroko do dorobku badawczego znanego historyka lotnictwa galicyjskiego i małopolskiego, Krzysztofa Wielgusa, związanego zawodowo z Politechniką Krakowską.

Warto dodać, iż na wystawie „Zwierzyniec zaprasza: Rakowice”, poza szeregiem interesujących oryginalnych artefaktów i instalacji, swoje miejsce znalazły prace plastyczne dzieci – uczniów szkół zlokalizowanych na terenie krakowskiej Dzielnicy III Prądnik Czerwony. Przedstawiają one postacie historyczne związane z historią lokalną, a przygotowane zostały w związku z konkursem „Patroni krakowskich ulic”, organizowanym przez Radę i Zarząd Dzielnicy III już od 2010 r. W ostatnich latach konkurs rozszerzył swój zasięg terytorialny. Mogą w nim brać udział również młodzi ludzie z Dzielnic I, II i VII, a prestiżu inicjatywie przydaje honorowy patronat Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa oraz Towarzystwa Miłośników Historii i Zabytków Krakowa. Warto dodać, że wśród instytucji czynnie wspierających to dzieło znajduje się m.in. Centrum Młodzieży im. dr. Henryka Jordana w Krakowie.

Artur Jachna
Ośrodek Edukacji Obywatelskiej,
filia Centrum Młodzieży
im. dr. Henryka Jordana w Krakowie

Szkolna wycieczka w przeszłość rakowicką

17 listopada 2017 r. uczniowie klasy 6a Szkoły Podstawowej nr 95 w Krakowie udali się na warsztaty o dawnej wsi Rakowice. To była prawdziwa podróż w przeszłość naszej Dzielnicy i miasta, na którą zaprosiły nas Rada Dzielnicy III Prądnik Czerwony, Młodzieżowy Dom Kultury przy al. 29 Listopada 102 i Muzeum Historyczne Miasta Krakowa.

Niezwykłą wędrówkę rozpoczęliśmy od wystuchania barwnej opowieści kuratora wystawy, który wcielił się w rolę przewodnika po życiu dawnych mieszkańców Rakowic. Oglądaliśmy piękną makietę wsi z XVIII wieku. Uczeszliśmy się z niespodzianek – każdy domek można było wziąć do ręki i popoglądać, a na spodzie ukryta była informacja o mieszkańcach danego domostwa.

Wielkie wrażenie zrobiła na nas wystawa interaktywna, pełna okruszków pamięci: przedmiotów, zdjęć, nagrań, filmów, map, uzbrojenia, zeszytów i modeli. Ogromną radość sprawiły nam warsztaty, w czasie



Makieta dawnych Rakowic wykonana przez młodzież z klasy VI a ze Szkoły Podstawowej nr 95. Fot. MHMK

których budowaliśmy makietę Rakowic z XVIII wieku. Okazało się, że w naszej klasie są prawdziwe talenty plastyczne, bo rzeki, pola, lasy i wiejskie domki wyglądały jak prawdziwe.

Pełni wrażeń wróciliśmy do szkoły i z entuzjazmem spisaliśmy nasze wrażenia. Oto fragmenty niektórych prac:

Dom Zwierzyniecki na zewnątrz nie prezentował się okazale, ale gdy wszedłem do środka, od razu poczułem powiew historii (Dominik).

W pierwszej sali znajdowała się mapa z zaznaczoną wsią Rakowice. Każdy z nas mógł przekonać się, czy obecnie mieszka na terenie dawnych Rakowic. Było sporo niespodzianek (Staś).

Największe wrażenie zrobiły na mnie stare miecze i zbroja (Filip)

Zaskoczyło mnie, że tam gdzie stoi Gimnazjum O.O. Pijarów, kiedyś był duży i piękny folwark. (Zuzia).

Zainteresowałem się starymi zdjęciami i pamiątkowymi zeszytami dzieci ze Szkoły Podstawowej nr 64 (Janek).

Zobaczyliśmy stary pamiętnik uczniów z klasy szóstej. Teraz oni są

już w wieku moich pradiadków. Ciekawa jestem, czy wciąż pamiętają swoje zapiski dotyczące ówczesnych Rakowic (Ala).

Nie miałam pojęcia, że cmentarz Rakowicki i ulica Rakowicka nie mają nic wspólnego z Rakowicami (Ania).

Zdziwiło mnie bardzo, że kiedyś był klub KS „Rakowiczanka”. Nigdy o nim nie słyszałem (Mateusz – zapalony sportowiec).

Dokończenie na str. 13

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 Kombinat 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