



Tekst: Fernando Soprano
Foto: ZET-ov arhiv

Remiza kao srce Trešnjevke



Tramvajsko spremište na Ljubljanici pušteno je u pogon 11. veljače 1936. godine i taj bi se dan mogao smatrati rođendanom dijela Trešnjevke koji će od tada određivati ritam njezina bila kao elektromehaničko srce cijeloga kvarta. No planovi o preseljenju remize na Blato u Prečkom predviđaju nove, drukčije sadržaje na prostoru s kojega su gradu u pohode, donedavno samo na bučnim željeznim podvozjima, kretala vozila koja su razvozila poglede, osmijehe, riječi, nade, želje – ljude

Gradanima Zagreba nastanjenima na Trešnjevci tramvaj je drago prijevozno sredstvo. Oni iz preostalih dijelova grada tvrde da je to zbog toga što tramvaji u smjeru Trešnjevke oduvijek voze do kasno u noć, a s trešnjevčke remize put drugih dijelova grada kreću već rano ujutro. Istovrsne pogodnosti stanovnici istočnog dijela grada imaju tek od 1980. godine, kada je remiza sagrađena i u Dubravi, a godinu prije tramvaj je tek počeo prometovati prekosavskim gradskim četvrtima... Točno je i to da je remiza zagrebačkog tramvaja oduvijek bila na Trešnjevci, pa neki misle da je spremište za tramvaje dobilo naziv po dijelu Trešnjevke, a ne obrnuto – naime, podrijetlo riječi *remiza* jest u talijanskom izrazu *rimessa da carri*, što znači spremište kola.

Od 1891. godine prvo spremište bilo je na mjestu današnjeg Tehničkog muzeja i noću se u njemu čuvalo deset zatvorenih i šest otvorenih, ljetnih kola, te dvaput više konja. Bila je tu i prva upravna zgrada, a zagrebački zaprežni tramvaj mogao je postići brzinu od 7,5 km/h krećući se tračnicama širokima svega 76 cm, ukupne dužine 8 km, na relaciji od Mitnice u Vlaškoj ulici, današnji Kvaternikov trg, kroz Vlašku, Draškovićevu i Jurišićevu ulicu preko Jelačićeva trga te Ilicom do tzv. Južnoga, a danas Zapadnog ko-

Fotografija ispod naslova: ZET-ova kondukterica Paula Landsky, u odori s nekoliko dekorativnih detalja, snimljena tijekom Prvoga svjetskog rata



Spremište tramvaja na trešnjevačkoj remizi fotografirao je iz zraka u rujnu 2009. godine Darko Bandić Kiro

lodvora, s odvojkom Frankopanskom i Savskom cestom do Savskoga mosta. Na prvu službenu vožnju tramvajska kola tvornice Weitzer iz Graza krenula su 5. rujna 1891. godine. Tramvaj pokretan jednom konjskom snagom izazvao je pravu senzaciju i sljedećega dana prevezeno je više od 20.000 Zagrepčana, gotovo pola od ukupnog broja stanovnika. Utržak je predan Gradu u dobrotvorne svrhe.

Gradnja pruge

Zapravo, sve je počelo 1885. godine, šest godina nakon pojave prvoga Siemensova električnog vlaka, kad su zagrebački gradski oci počeli raspravljati o ideji uvođenja tramvaja u Zagreb. Ideja je postala aktualna dvije godine poslije, kad je francuski inženjer Raoul Pierre Alexandre Gautier predložio gradskom poglavarstvu uvođenje konjskog tramvaja od Zagreba do Samobora. Zbog nedostatka sredstava od te ideje se odustalo, a Gautier je promijenio plan i predložio gradnju pruge u Zagrebu. Gradska općina prihvatila je njegovu ponudu te mu izdala dozvolu i sklopila s njime ugovor 1889. godine. Ali nije sve teklo brzo i jednostavno...

Nacrte za gradnju mjerodavno ministarstvo u Budimpešti odobrilo je 1890., a dozvolu za gradnju Gautier je dobio 1891. godine, kada mu je ministarstvo

dodijelilo koncesiju uz uvjet da gradnja tramvajske pruge bude dovršena u roku od pola godine nakon odobranja detaljnih nacrti. Počelo se govoriti kako Gautier neće graditi jer nema dovoljno novca. Tako je i bilo, a Gautier je uz odštetu svoja prava i obveze prenio na Društvo zagrebačkih građana. Gradnja jednokolosiječne tramvajske pruge počela je 11. svibnja 1891., a radovi su povjereni poduzetništvu Gröner i Muskovics iz Budimpešte. Tramvaj je trebao krenuti 15. kolovoza 1891., na dan otvaranja Jubilarne gospodarsko-šumarske izložbe, u povodu 50. obljetnice Hrvatsko-slavonskoga gospodarskog društva – preteče Zagrebačkog zbora, današnjega Zagrebačkog velesajma. Zbog kašnjenja dostave kola iz Graza, tramvaj je pušten u promet s tri tjedna zakašnjenja, no još za trajanja izložbe.

Šarm zagrebačkih kondukterica

Nakon petnaestak godina konjski tramvaj više nije udovoljavao prometnim potrebama u gradu koji je rastao. U doba kad je Gradska općina gradila prvu električnu centralu u Zagrebu, dionice konjskog tramvaja bile su u rukama belgijskog kapitala. Želeći imati u svojim rukama sva poduzeća što služe javnim interesima, Gradska općina raskinula je 1906. ugovor s Tramvajskim društvom, a godinu dana



poslije, iz financijskih razloga, sklopila je novi ugovor prema kojemu je Društvo pristalo sagraditi električni tramvaj na svoj trošak, ali s pravom upravljanja najmanje deset godina. Novim je ugovorom 1909. godine stara tvrtka likvidirana, a pravo izvedbe predano je novoutemeljenom poduzeću – Zagrebački električni tramvaj d.d.

Prepoznatljivu plavu, boju grada Zagreba, Zagrebački električni tramvaj odabrao je tek 1923. godine. Dotad su tramvaji bili žuti, pa ni kondukteri ni vozači nisu imali plave radne odore. Ipak, odore su bile uočljive, s ponekim istaknutim ukrasnim dodatkom. Moglo bi se reći da su bile popularne i u žena. Šarm zagrebačkih kondukterica te odore možda nisu isticale, ali jamačno ga nisu mogle ni zatomiti, što prikazuju i fotografije ZET-ove kondukterice Paule Landsky, snimljene tijekom Prvoga svjetskog rata, a često objavljivane i poslije.

S odabirom novih tehničkih rješenja nastojalo se ići ukorak s vremenom. Nova tramvajska pruga sagrađena je s kolosijekom širine od jednoga metra, na istim trasama kojima je vozio i konjski tramvaj. Pruga od današnjega Zapadnog kolodvora kroz Ilicu preko Jelačićeva trga i kroz Jurišićevu ulicu do Draškovićeve, izvedena je s dvostrukim kolosijekom. Vozni se park sastojao od 28 motornih kola tvornice Ganz & Co. iz Budimpešte

Fotografije slijeva nadesno:

Konjski tramvaj počeo je voziti 5. rujna 1891.

Čuveni tramvaj M-22 iz 1922. godine

Pogled na trešnjevačku remizu 1937. godine

Tramvaj M-24, u Tehničkom muzeju, u turističkoj i u teretnoj varijanti. Proizvodio se u radionicama ZET-a. Pušten je u promet 1960-ih

Suvremeni zagrebački niskopodni električni tramvaj proizvodi od 2005. konzorcij CROTRAM (Tvornica željezničkih vozila Gredelj i Končar električna vozila)



i 14 prikolica konjskog tramvaja, koje su preuređene za novu širinu kolosijeka. Promet na prvoj pruži električnog tramvaja svečano je otvoren 18. kolovoza 1910. godine. Konjski tramvaj zadržao se još godinu dana, do potpunog dovršetka mreže električnog tramvaja, kada je premješten u Veliku Goricu, gdje je ostao do 1937. godine.

Zaboravljeni graditelji

Kada govorimo o tome da je remiza bitno odredila način na koji stanovnici Trešnjevke doživljavaju ne samo svoj nego i sve gradove na svijetu, valja spomenuti da je Zagrebački električni tramvaj bitno utjecao i na razvoj grada mijenjajući izgled pojedinim gradskim predjelima. Tako je na inicijativu i uz doprinos ZET-a tijekom 1930. godine sagrađen željeznički nadvožnjak na Savskoj cesti, kod Crnatkove ulice, na svoj trošak ZET nadsvođuje potok Medveščak, a 1931. dovršena je tramvajska pruga Ribnjakom i Medveščakom (srednjim pojasom iznad nadsvođenog potoka) prema Mirogoju, koja je iste godine puštena u promet, a ukinuta je pruga preko Kaptola i kroz Novu ves. Da bi sagrađio trešnjevačku prugu do Ljubljance (današnjom Tratinskom i Ozaljskom ulicom) ZET je 1935. godine o svom trošku dao izvesti željeznički nadvožnjak na Tratinskoj cesti. Proširenjem Tratinske porušeno je pola spremišta i donesena je odluka o gradnji novoga, na kraju Ozaljske. Tu su već izvedeni pripremni radovi. Uz ostalo, ZET je sagrađio kanalizaciju, vodovod te otkupio pojedine zgrade koje su se morale srušiti. Iste godine sagrađen je i nadvožnjak na Savskoj cesti kod Koturaške. Istodobno s gradnjom pruge, gradilo se i novo tramvajsko spremište. Za kratko vrijeme sagrađene su dvije velike armiranobetonske hale za 180 kola, podignuta je i upravna zgrada s odjelom za obračun utrška i izobrazbu prometnog osoblja. Tramvajsko spremište na Ljubljanci pušteno je u pogon 11. veljače

1936. godine i taj bi se dan mogao smatrati rođendanom dijela Trešnjevke koji će otad određivati ritam njezina bila kao elektromehaničko srce cijeloga kvarta.

Graditelji i danas impozantne armiranobetonske konstrukcije, koja svojim lukovima kao da navješćuje modernitet hrvatske arhitekture, rijetko se spominje i o njima se malo zna. Jedan od njih je hrvatski urbanist Vlado Antolić (Osijek, 1903. – Zagreb, 1981.). Projektirao je detaljan plan zagrebačkog Cvjetnog naselja, kao prvog planski građenog naselja uz zagrebačke obale Save. Učio je zanat kod čuvenih zagrebačkih graditelja Freudenaicha i Deutscha. U zagrebačkom Gradskom građevnom uredu, sa S. Hribarom, A. Ulrichom i Josipom Seisselom, a poslije i s Ivanom Zemljakom, radio je na regulatornoj osnovi Zagreba na projektu za novo tramvajsko spremište u Ozaljskoj ulici. Armiranobetonsku konstrukciju s lučnim okvirima, koja se gradila od 1936. do 1937. godine, radi sa Zvonimirom Kavurićem, Franjom Bahovcem i Josipom Gauppom. O Zvonimiru Kavuriću (1901. – 1944.) valja reći da je nakon diplome, koju je stekao u Pragu 1927. godine, radio u Le Corbusierovu atelijeru, u uredu Aloisa Dryáka u Pragu i četiri godine u projektno-konstruktivskom birou Schwartz Hautmont u Parizu. Od 1932. pa do smrti 1944. godine, kao vrstan arhitekt statičar, radio je u Gradskom građevnom XIV. odsjeku za općinske novogradnje u Zagrebu.

Planovi o preseljenju remize na Blato u Prečkom predviđaju nove, drukčije sadržaje na prostoru s kojega su gradu u pohode, donedavno samo na bučnim željeznim podvozjima, kretala vozila koja su razvozila poneki predmet, ali u prvom redu poglede, osmijehe, riječi, nade, želje – ljude. Kada se to dogodi, više se neće moći reći da se to događa u smjeru Trešnjevke oduvijek, do kasno u noć, a iz trešnjevačke remize put drugih dijelova grada već od ranoga jutra. Kao u pjesmi, zadnji tramvaj će i s Trešnjevke kretati prije svršetka.



Promet na prvoj pruži električnog tramvaja svečano je otvoren 18. kolovoza 1910. godine. Vozila su bila tipa Ganz



Pogled s okolnih polja na trešnjevačku remizu 1937. godine



Radovi na polaganju tramvajske pruge 1925. godine na križanju Jurišićeve i Draškovićeve ulice