



KVARTOVSKA POVIJESNA ŠETNJA

Šumino skladište dok se u njemu još prodavao ugljen, fotografirano 2007.

Vlakom do Prečkog

Tekst i foto: Vanja Radovanović

22

Trešnjevka je kvart koji je od svog nastanka određen željeznicom. Ona je Trešnjevci utvrdila sjeverne i istočne granice te dobrim dijelom utjecala na njen nekadašnji karakter naselja prvih tvorničkih pogona, skladišta i radničkih kućica. Uz te glavne željezničke smjerove, koji Zagreb spajaju sa Slovenijom, Zagorjem i jugom Hrvatske, Trešnjevka je nekad bila prekrivena i manje uočljivom mrežom industrijskih kolosijeka koji su pružali svoje kakovke (neki ih pružaju još i danas) prema svim važnijim pogonima i skladištima u cijelome kvartu: od gradske "munjare", čiji je kolosijek i danas prohodan, preko carinskog skladišta, Končara, Šume i bivšeg

Ferimporta sve do nekadašnje vojarnje Prečko. Ovaj tekst posvećujem kolosijeku koji je nekad vodio od ranžirnog dijela Zapadnoga kolodvora kraj Črnomerca do bivše vojarnje Prečko.

Pogledajmo malo u povijest. Vojarne su se u pravilu gradile na rubovima grada i Zagreb u tome nije bio iznimka. Dvadesetih prošlog stoljeća u zapadnom je dijelu grada bilo mnogo vojarni, počevši od Rudolfove vojarnje na sadašnjem Trgu Franje Tuđmana preko vojarni na Črnomeru (Ilica i Prilaz baruna Filipovića) pa do vojarnje u Selskoj pokraj križanja s Baštijanovom koja je u to doba bila označena kao "logor" i vjerojatno je služila za taborovanje vojnika i vojne vježbe. Na žalost, ni jedan

od tadašnjih planova grada ne pokriva područje Prečkog pa nije poznato je li vojarna već tada postojala. Ipak, više je izvora potvrdilo da se vojni objekt već nalazio na tom mjestu uoči Drugog svjetskog rata što plan grada iz 1950. godine jasno pokazuje. Ne zaboravite, u tom su razdoblju Prečko i Špansko (kojem u stvari prema sadašnjoj podjeli pripada područje vojarnje) bili tek dva omanja sela na gradskoj periferiji.

U poslijeratnoj Jugoslaviji vojarna je bila, prije svega, skladište i, pretpostavljam (kojem, u stvari, bez dokaza u pisanim dokumentima ili izvještajima iz prve ruke) da je tada sagrađen spomenuti kolosijek, i to vjerojatno u pedesetima, prije urbanizacije Prečkog i



*Ulazna vrata u
Šumino skladište,
fotografirano 2007.*

Uz glavne željezničke smjerove koji Zagreb spajaju sa Slovenijom, Zagorjem i jugom Hrvatske, Trešnjevka je nekad bila prekrivena i manje uočljivom mrežom industrijskih kolosijeka

23

Španskog do koje je došlo između šezdesetih i osamdesetih. U međuvremenu brzo je širenje grada "obgrlilo" vojarnu sa svih strana i osamostaljenjem Hrvatske (u Domovinskom ratu vojarna je oslobođena 28. rujna 1991.) odbrojeni su joj dani. Godine 1997. sa svojih 150.000 četvornih metara korisnog prostora prodana je Gradu Zagrebu i ondje je sad poznato POS-ovo naselje Oranice-Špansko te kartodrom Špansko.

Toliko o povijesti vojarne koja se nalazi u gradskoj četvrti Susedgrad, no graniči s Trešnjevkom po čijem teritoriju do nje dolazi trasa kolosijeka. Sam se kolosijek od glavnog željezničkog smjera i ranžirnog dijela kolodvora odvaja nedaleko od križa-

nja Golikove i Tomislavove ulice. Tomislavovu ulicu prelazi na još i danas dobro vidljivom mjestu s uspornikom između Predavčeve i Lapačke ulice. Iako je kolosijek zarastao u travu i nisko grmlje, još je uvijek prohodan i u povremenoj upotrebi za Končarev pogon do kojeg vodi jedan od ogranaka.

Nakon prelaska Tomislavove ulice kolosijek ulazi u Šumino bivše skladište u kojem se nekad prodavao ogrjev, koji se dovozio upravo tim putem, i u kojem se kolosijek grana u nekoliko smjerova: jedan prelazi Klanječku ulicu i ulazi u Končar, drugi odlazi desno prema već davno napuštenom Ferimportovu bivšem skladištu, a kolosijek prema Prečkom prelazi Golikovu ulicu nešto južnije

(bez danas vidljivih tragova) i uz stare zgrade Pupinova naselja kreće prema jugozapadu. Na tom se području uz rubove vrtova još nazire nizak nasip kolosijeka, brežuljak nekadašnjeg prijelaza preko Hanamanove ulice te trasa prema potoku Kustošaku koja je sada pretvorena u neodržavani pješački put.

Prije nekoliko godina zapušten most preko Kustošaka obnovljen je zaslugom Vodoprivrede, koja je uredila šetnicu uz potok, no nastavak trase prema Rudeškoj ulici, iako prohodan, vrlo je zapušten i služi kao divlje odlagalište otpada. Rekonstrukcijom Rudeške ceste prije dvije godine izvađene su tračnice pa taj prijelaz više nije vidljiv. Ne može se vidjeti ni početak na-



Trasa kroz Rudeške ogranke: tračnice se mogu vidjeti pred ulazom u privatni vrt



Kolosijek preko Tomislavove ulice, fotografiran 2007., danas je zarastao u travu i grmlje



Tračnice preko Ratarske ulice, izlazak iz bivšeg Kemikalijina skladišta

Starog znaka za prijelaz željezničke pruge (Andrijin križ) više nema



stavka trase kroz Rudeške ogranke jer ju je zatvorio zid skladišta koje se smjestilo dijelom i na trasi, a slično je učinio i vlasnik jedne od kuća Rudeškog ogranaka 2 koji ju je pretvorio u vrt (tračnice se mogu vidjeti pred ulazom u vrt!).

Trasa skreće prema jugu i prolazi kroz zapušten prostor gdje se nekad nalazilo Kemikalijino skladište, a koje je danas, čekajući gradnju, neformalno šetalište i boravište beskućnika. Na tom se dijelu trase nalazi i jedan od najljepših detalja: vrlo lijep drvored jablana.

Po izlazu iz skladišta trasa prelazi Ratarsku ulicu (uz još uočljive tračnice) te se nastavlja uz osnovnu školu i vrtić. Iza njih prelazi i Jablansku ulicu, gdje

sua također još vidljive tračnice, i naglo skreće prema istoku uz današnju Zagrebačku aveniju s kojom je usporedno vodila sve do vojarne. Na mjestu kolosijeka danas se nalazi park, a željeznički most kojim je nadsvodjen potok Vrapčak danas je pješački most Zagrebačke avenije. Na poslijetku, trasa prelazi Zagrebačku cestu iz koje su prije nekoliko godina izvađene preostale tračnice.

Na kraju, vidljivo je kako pomalo iščezavaju dijelovi toga kolosijeka i kad jednog dana budu izvađene posljednje tračnice iz spomenutih triju kolnika, neće mu biti traga. Ostat će samo priče o manevarki koja je nekad dva do tri puta tjedno vukla pokoji vagon usmjeru Prečkog. Na žalost, nestat

će i sama trasa koja je mogla postati dobrodošlom pješačko-biciklističkom stazom u Rudešu, podalje od glavnih prometnica. Čini se da je to sudbina svih zamisli koje nemaju komercijalnu prođu. Moja je preporuka: Krenite u ovu malu industrijsko-povijesnu šetnju i obidite trasu još danas jer vrlo vjerojatno za dvije do tri godine više neće biti potpuno prohodna i neće imati obilježja nekadašnje pruge!