

# KONJSKI TRAMVAJ U ZAGREBU

Kad je 1862. stigla državna željeznica do Zagreba, ostvario se preduvjet za brži razvoj grada. S pojačanim razvojem trgovine i industrije, povećava se i broj stanovnika a time i potreba za bržim i učinkovitim gradskim prometom.

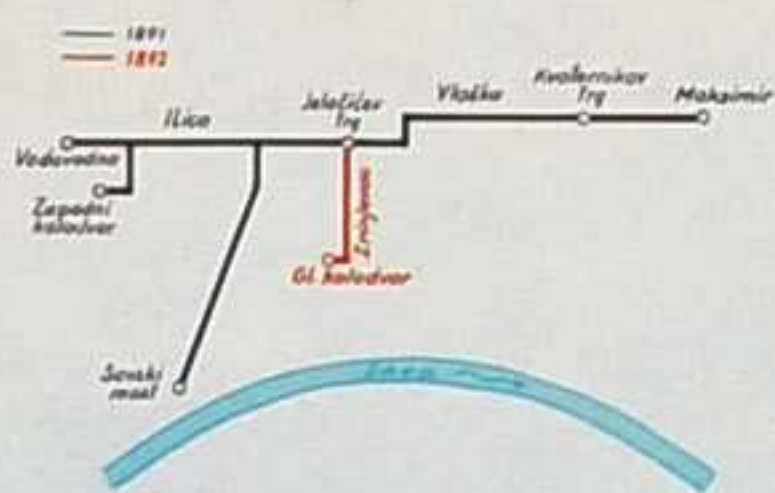
Francuski je inženjer Raoul Gautier predložio gradskom poglavarstvu uvođenje konjskog tramvaja od Zagreba do Samobora, a kako Grad nije imao dovoljno sredstava Gautier je izmijenio plan i predložio gradnju pruge samo u Zagrebu. Gradsko zastupstvo je 26. ožujka 1889. izdalo dozvolu, a 11. lipnja iste godine sklopilo ugovor o izgradnji tramvajske pruge. Nakon što je 1891. dobio koncesiju i od Ministarstva trgovine iz Pešte, Gautier je uz pristanak gradske općine svoja prava i obveze prenio na Društvo zagrebačkih građana za 4500 forinti.

Gradnja pruge je počela točno na vrijeme 11. svibnja 1891.

Radove je obavljalo poduzetništvo Gfrörer i Muskovics iz Budimpešte a izvođač radova je bio poznati zagrebački graditelj Janko Jambrišak.

Sagrađena je pruga:

Mitnica u Vlaškoj ulici (današnji Kvaternikov trg)  
Vlaška – Draškovićeva– Jurišićeva –Trg bana Jelačića– Ilica – Južni kolodvor  
Odvojak : Frankopanska – Savska cesta – Savski most



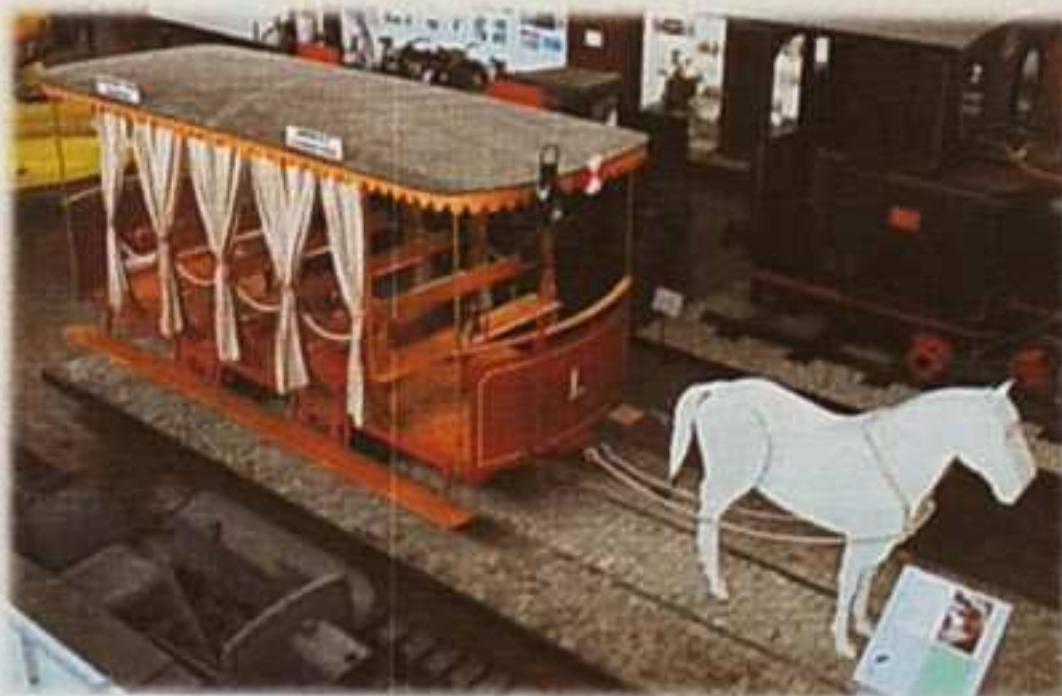
Tramvaj na starim razglednicama na početku 20. st.



## Pravilnik i obrazac dionice zagrebačkog tramvaja iz 1894.



Tramvaj je trebao biti pušten 15. kolovoza 1891. na dan otvaranja Jubilarne gospodarsko-šumarske izložbe u povodu 50. obljetnice Hrvatsko-slavonskoga gospodarskog društva, današnjeg Zagrebačkog velesajma, ali zbog kašnjenja dostave kola tramvaj je pušten u promet 5. rujna 1891. Izazvao je veliko zanimanje građana i posjetitelja izložbe: navala putnika je bila velika – računa se da se u nedjelju 6. rujna tramvajem vozilo 20 000 ljudi ( a Zagreb je imao nešto više od 42 000 stanovnika).



Replika zagrebačkog konjskog tramvaja iz 1891. izvedena prema originalnim nacrtima; izvedba i donacija ZET-a Tehničkom muzeju, 2001.

1. Tramvaysku prugu nije slobodno ničim zapremiti, naročito nesmije se na pruzi ostavljati nikakvih predmeta niti upregnutih kola bez nadzora.
2. Tramvayskim kolima imaju se ugihati na dovoljnu širinu svi vozovi bez razlike.
3. Ulažu u kola dozvoljen je samo na onih mjestih, koja su posebnim pločama kao stajališta označena. Za ulaznje i izlaženje iz zatvorenih kola smije se radi osobne sigurnosti rabiti samo stube na zadnjem dijelu kola. Izlaziti iz kola valja navijek na onu stranu, na kojoj se nalazi hodnik ili pločnik, a ne na kolotečinu vozne ceste.
4. Za vrijeme vožnje zabranjeno je zaskakivati na tramvayska kola ili iz skakivati iz njih, a isto tako i stajati na kolnih stubah.
5. Pušiti u zatvorenom razdjelu tramvayskih kola nije dozvoljeno.
6. Uzimati sa sobom na tramvayska kola pseta ili jih privezati, da za kola ili uz kola trče, strogo je zabranjeno.
7. Osobama pijanim ili bolujućim na grjusnih ili priljepčivih bolesnih nesmije kondukter dozvoliti vožnju, a osobe, koje bi svojim nepristojnim ponašanjem smetale ostale suputnike, imade kondukter sa kola odstraniti.
8. Osobe, koje svojim odjelom mogu druge suputnike zamazati, smiju samo na prednjem otvorenom dijelu kola kraj kočijaša stajati.
9. Osobe, koje voze sa sobom izvana u grad potrošarini podvrgnute predmete, imadu na potrošarinskoj liniji iz kola izaći i nastojati, da potrošarinu odmah podmire; jer tramvayska kola na takvoga putnika preko propisanoga vremena neće čekati.
10. Kada su na tramvayskim kolima sva mjesta zapremljena, izvjesit će se na kola pločica sa natpisom >>Popunjeno<< i u tom slučaju nesmije nitko više u kola unći.

### Zanimljive tehničke pojedinosti:

Remiza: spremište kola i staje za konje nalazila se na mjestu Tehničkog muzeja u Savskoj.

Vozni park: 10 zatvorenih

6 otvorenih kola

Konja : dvostruko više : 32

Svaki konj prevalio je oko 26-28 km na dan

Brzina: 7,5 km/h

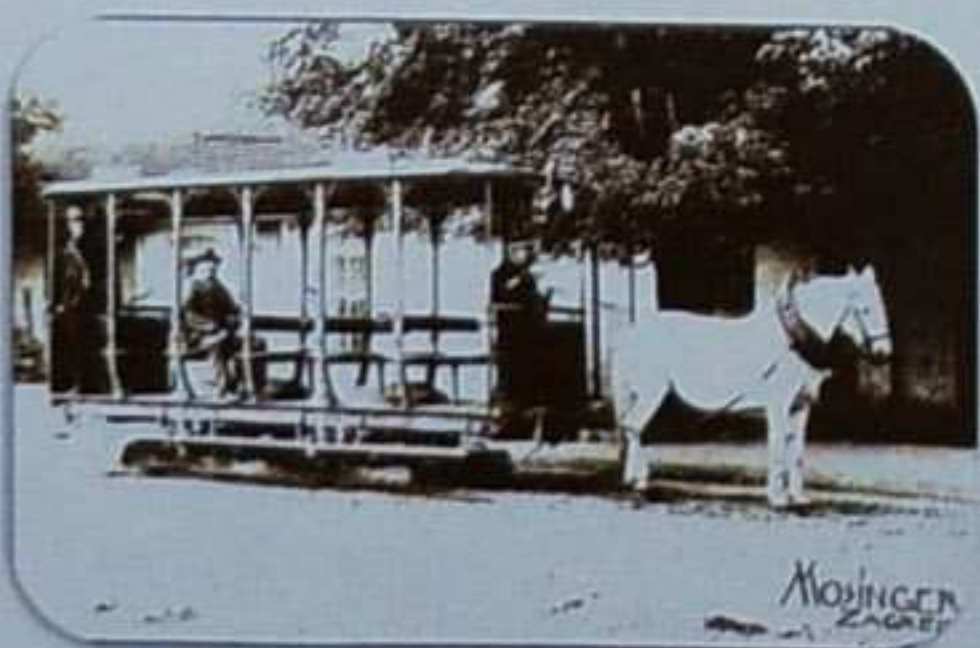
Pruga: jedan kolosijek ( mimolaze se na važnijim stajalištima)

Dužina pruge je iznosila oko osam kilometara, a širina kolosijeka bila je 0,76 m.

Pokretnu snagu zagrebačkog tramvaja činili su konji. Kako je netko zapisao bilo je to uhranjeno, dobroćudno i poslušno konjče. Ni preteško, ni prelako ne više u prvom cvijetu mladosti, ali još daleko od klaonice. Nije ujedalo niti se razbacivalo kopitima. Kopita mu se dizahu i spuštahu u strogo jednoličnom ritmu dobro uvježbane balerine, kao da su po metronomu učili tom *kan-kanu* tramvajskog konja. Nužno je bilo uskladiti kas sa teretom, kako se konj ne bi ozlijedio u stražnjem dijelu tijela. Ta kola nisu imala ruda, te ih je konj mogao sam pokrenuti, ali ne i zaustaviti. Zaustavljao bi ih kočijaš kočnicom. (STAKLAREVIĆ, N. *Tramvaj zaustavljen u vremenu*. Zagreb : Tehnički muzej, 2001.str.58)

Prvi korisnici Zagrebačkog tramwaya žalili su se na:

1. Predugo čekanje prepunih kola
2. Premalo stajališta i mjesta za mijenjanje konja
3. Prebrzu vožnju, osobito pri manevrima skretanja
4. Dvoja, troja kola idu jedna za drugim, iza kojih slijede duge pauze
5. Osornost konduktera



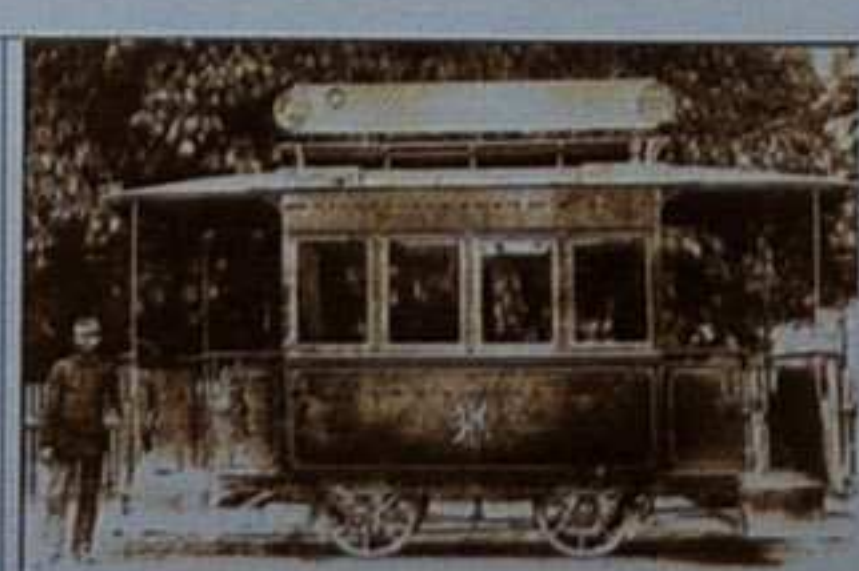
Ljetna kola konjskog tramvaja ispred spremišta na Savskoj cesti  
foto Franjo Mosinger



Replika konjskog tramvaja prigodom proslave stote obljetnice 2001.



Konjski tramvaj na Trgu 1891.



Zimska kola 1891.



Promet u Jurišićevoj ulici ( oko 1905.)