

Z



Zvono s reljefima sv. Pavla i Lovre zvonoljevara V. Kocha iz kapele Presvetoga Trojstva u Majkovcu, 1877., Muzej za umjetnost i obrt, Zagreb

Zagrebački električni tramvaj (ZET), poduzeće za prijevoz putnika tramvajima, autobusima, uspinjačom i specijalnim vozilima na području Grada Zagreba i dijela Zagrebačke županije, utemeljeno 1909. u Zagrebu. Od 2007. podružnica je Zagrebačkoga holdinga, trgovackoga poduzeća u vlasništvu Grada Zagreba.

Javni gradski prijevoz u Zagrebu se isprva odvijao fijakerima (→ zaprežna vozila) i → omnibusima. Tramvajski promet uveden je 1891., kada su tramvajska kola vukli konji. Godine 1909. utemeljeno je poduzeće Zagrebački električni tramvaj (ZET) koje je dobilo pravo izvedbe i pogona elektrificiranoga tramvaja, a 1910. električni je tramvaj pušten u promet (→ tramvaj). Poduzeće je s belgijskim društвom Compagnie Mutuelle de Tramways sklopio pogodbu za obavljanje radova na elektrifikaciji te je poslovanje električnoga tramvaja isprva posve ovisilo o belgijskom kapitalu. Tijekom I. svj. rata oslobođilo se upliva stranoga kapitala dospjevši pod nadzor zagrebačke Gradske štedionice.

Od 1929. u sastavu ZET-a je Zagrebačka uspinjača (puštena u pogon 1890), koja prometuje Tomićevom ulicom između Donjega i Gornjega grada. (→ uspinjača)

Autobusni promet u Zagrebu uspostavljen je 1927., a organiziralo ga je poduzeće Autobus-promet. Godine 1930. koncesija za autobusni prijevoz dodje-

ljena je privatnom poduzeću V. i M. Barešić i Co. i Autobrzovoz k. d. Od toga poduzeća autobusni je prijevoz 1931. preuzeo ZET, unutar kojega se u početku vodio kao zasebno poduzeće Gradski autobusni promet.

Grad Zagreb povjerio je ZET-u gradnju (financiranje i organizaciju radova) Žičare Sljeme koja je puštena u promet 1963., a zatvorena je 2007. Prometovala je od Zagreba na vrh Medvednice (Bliznec-Sljeme). Danas, do izgradnje nove žičare, na toj relaciji voze autobusi. (→ žičara)

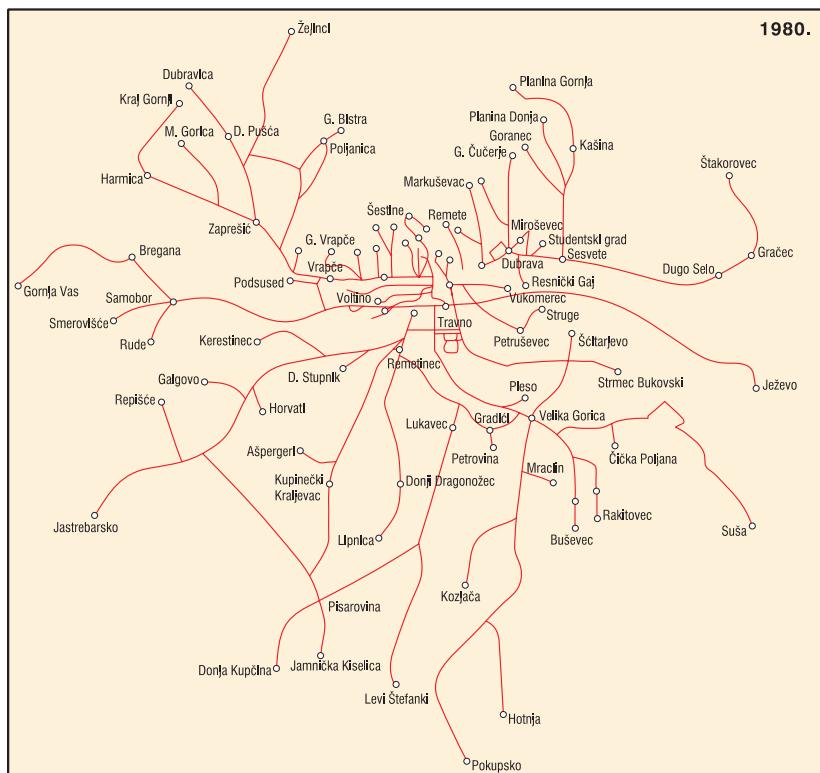
U godini ukidanja (1979) pod ZET-ovom se upravom nakratko našla i samoborska uskotračna željeznica Samoborček.

Potkraj 1970-ih te 1980-ih grad i prigradska naselja su rasli; širila se mreža autobusnih linija, ZET je preuzeo manja prijevoznička poduzeća (Saobraćaj iz Velike Gorice, 1977; Samobortrans, 1983), a 1979. tramvajska pruga prešla je Savu (Držićeva avenija—Most mladosti—Sopot).

Godine 1990. vlasnik ZET-a postao je Grad Zagreb koji je preuzeo obvezu financiranja obnove i razvoja sustava javnoga gradskog prijevoza putnika i sufinanciranje troškova prijevoza radi popularizacije korištenja javnoga gradskoga prijevoza. U sastav Zagrebačkoga holdinga poduzeće je ušlo 2007.

Osim prometovanja, djelatnost ZET-a obuhvaćala je i proizvodnju tramvaja. Razvoj te djelatnosti po-



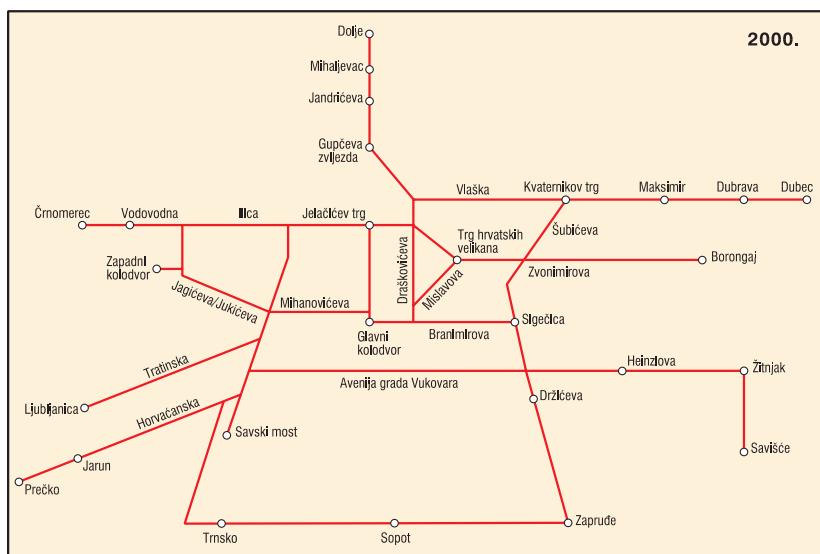


1980.

Zagrebački električni tramvaj ima oko 3500 zaposlenika. Organizira javni prijevoz putnika tramvajima (na području Grada Zagreba; 15 dnevnih linija i četiri noćne; 177 motornih kola i 32 prikolice u prometu radnim danom; 274 motornih kola i 58 prikolica u voznom parku, od kojih su 142 tramvajska vozila niskopodna; spremišta na Trešnjevcu /Ljubljanicu/ i u Dubravi), autobusima (na području Grada Zagreba i gradova Velike Gorice i Zaprešića te općina Bistre, Luke, Stupnika i Klinča Sela; 138 dnevnih linija i četiri noćne; 288 autobusa u prometu radnim danom; 404 autobusna, većinom niskopodna, vozila u voznom parku; garaže u Dubravi, Podsusedu i Velikoj Gorici) i uspinjačom (s prugom dugom 66 m, poznata kao jedna od najkratčih žičanih željeznica na svijetu namijenjenih javnomu prijevozu; zaštićeni spomenik kulture). ZET organizira i poseban prijevoz školske djece u za to prilagođenim autobusima, specijalizirani prijevoz osoba s invaliditetom posebno opremljenim vozilima (21 vozilo), prijevoz turista pri razgledavanju grada (turistički panoramski autobusni, turistički tramvaj, turistički vlakovi).

U skladu sa suvremenim ekološkim standardima, mnoge ZET-ove autobuse pokreću ekološki prihvatljiva goriva – svi autobusi s dizelskim motorom mogu se koristiti i biodizelom, a 76 autobusa i prirodnim plinom (od 2014. poduzeće ima vlastitu punionicu stlačenoga zemnog plina za autobuse, smještenu u Pogonu autobusa u Podsusedu), dok niskopodni tramvaji omogućuju povrat dijela utrošene energije natrag u mrežu.

LIT.: Zagrebački električni tramvaj: 1891. – 2001. Zagreb, 2001.



2000.

ZAGREBAČKI ELEKTRIČNI TRAMVAJ, autobusna mreža (gore); tramvajska mreža (dolje)

dužeća počeo je 1920. dolaskom inženjera → Dra-gutina Mandla, po čijim su se nacrtima i pod njegovim vodstvom u ZET-ovim radionicama (prvo na Savskoj cesti, a od 1948. na kraju Ulice Rade Končara, danas Ozaljske ulice) izrađivala prva domaća tramvajska motorna kola *M-22*, a potom i prototip motornih kola *101*, kojih je poslije serijsku proizvodnju preuzela tvornica Đuro Đaković. Osim putničkih kola sagrađena su i dvoja motorna kola za polijevanje ulica, a u tramvajskoj radionici obnovljen je dubrovački tramvaj koji je izložen u Tehničkome muzeju Nikola Tesla u Zagrebu.

Zagrebački transporti, poduzeće za cestovni prijevoz putnika i robe, osnovano 1979. s pisanjem Croatiatransa sa prijevozničkim poduzećima Kontinentaltrans, Drava i Zagrebtrans iz Zagreba.

Osnivanje prvih prijevozničkih poduzeća

Croatiatrans je počeo svoju djelatnost 1946. preuzimanjem obrtnih sredstava bivših poduzeća Intercontinental i Detrans pod nazivom Otpremničko poduzeće Hrvatske (OPH). Poduzeće je formalno osnovano 1947., te je tada raspolagalo sa sedam teretnih vozila, sedam prikolica, šest konja i 21 kolima konjske zaprege. U početku se bavilo isključivo transportom robe. Godine 1948. preuzele je osnovna i obrtna sredstva Autoprometa, među kojima nekoliko autobusa, te se počelo baviti i prijevozom putnika. Godine 1950. poduzeće je raspolagalo s 18 autobusa, jednom prikolicom i 40 kamiona, a imalo je 107 zaposlenih. Prijevoz robe obavljao se samo na području grada Zagreba, dok se prijevoz putnika odvijao na međugradskim relacijama, među kojima je najduža bila Zagreb–Maribor. Godine 1952., u sastav OPH-a ušlo je Željezničko au-