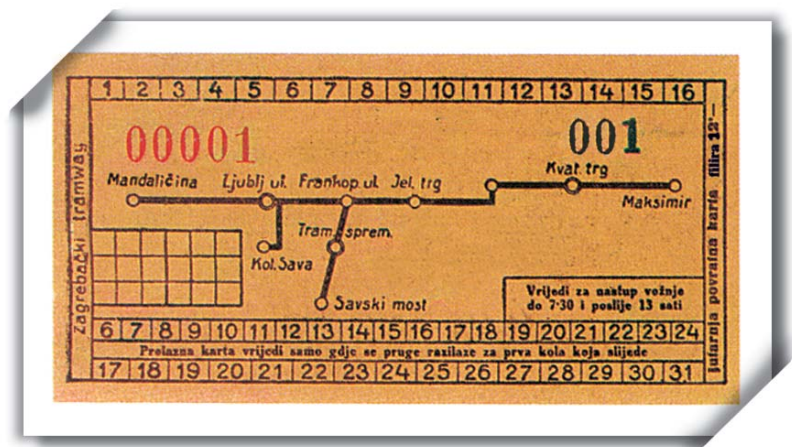


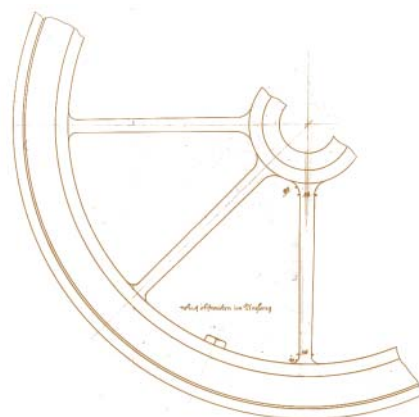
1891. - 2001.



ZAGREBAČKI ELEKTRIČNI TRAMVAJ

## S A D R Ź A J

TRAMVAJ U GRADU ZAGREBU 1891.-2001.	3	Početak radova na Vurovčici 1960. g.	65
1844.-1891. KONJSKI OMNIBUS	5	Gradnja spremišta u Dubravi	65
1891.-1910. KONJSKI TRAMVAJ	5	Neodlučnost u izboru autobusa	66
Prvi dan 20 tisuća putnika	10	Autobusne prikolice	66
Inicijativa za elektrifikaciju	12	Problem uvoza	66
Koncesija gradu	12	Zglobni autobusi u ZET-u	66
1910.-2001. ELEKTRIČNI TRAMVAJ	15	Gradi se spremište u Podsusedu	69
Nova proširenja mreže	15	Prodor na područje V. Gorice i Zaprešića	69
Bez utjecaja stranoga kapitala	15	“Saobraćaj” (Velika Gorica) u ZET-u 1977. g.	72
Uspón ZET-a	20	“Samobortrans” u sastavu ZET-a 1983. g.	72
Umjesto žute - plava boja	20	I TAM u ZET-u 1990. g.	75
Čekaonica u Klaićevoju	21	Rabljena vozila MAN i “Mercedes” od 1996. g.	75
Tramvaj Novom vesi	22	Novi i obnovljeni terminali	75
Spremište na Ljubljancu	22	Autobus godine u ZET-u	75
Do Dubrave od 12. travnja 1942. g.	22	U novom tisućljeću	76
Nove oznake od 1945. g.	25		
Jedan broj za liniju	28	1890.-2001. USPINJAČA	83
Preseljenje radionica na Ljubljancu	28	Od 8. listopada 1890. g.	85
Novi ovjes za Mihaljevac-Dolje	30	Elektrifikacija 1934. g.	85
Napravljen prototip motornih kola 101	30	Velika rekonstrukcija 1973. g.	85
Mirogojska tragedija 1954. g.	30	Nova uspinjača od 1974. g.	86
Motorna kola tip 101 u prometu	33		
Rastanak s inženjerom Mandlom	33	1963.-2001. ŽIČARA “SLJEME”	89
Pruga prema juđu	33	Biranje trase	90
Tramvaj se vraća na Mirogoj 1964. g.	34	Od 27. srpnja 1963. g.	90
Zglobni šestosovinski tramvaj 1966. g.	34		
Terminal u Dubravi	37	1901.-1979. SAMOBORSKA ŽELJEZNICA	93
Dolaze vozila “ČKD-Tatra”	37	19 km pruge	95
Tramvaj prešao Savu 1979. g.	38	“Samoborček” - vlasništvo Zagreba	95
Terminal na Črnomercu 1980. g.	41	Produljenje do Bregane	96
Zatvoren prsten u Novom Zagrebu 1985. g.	41	Posljednja vožnja 31. prosinca 1979. g.	96
Grad ponovno vlasnik	41		
Pokušaj “Đure Đakovića” tipom 900	42	ZNAČAJNA IMENA U POVIJESTI ZET-a	99
“Končarev” dvozglojni tramvaj tipa 2100	42	Dragutin Mandl	99
“Stojedinica” odlazi u otpis	42	Adolfo Košak	100
Prva serija TMK 2100 na zagrebačkim ulicama	45		
Nastavlja se obnova pruga	45	1891.-2001. RAVNATELJI ZET-a	102
Tramvaj prema zapadu	45		
“Jedanaestica” u Dupcu	46	Popis zaposlenika ZET-a od 10. kolovoza 2001.	103
1927.-2001. AUTOBUS U GRADU ZAGREBU	57		
Počelo 11. kolovoza 1927. g.	59		
Koncesija za tt. Barešić	59		
ZET preuzima autobus 1931. g.	62		
Prijelazna karta - pun pogodak	62		
Obnavljanje autobusnog prometa 1945. g.	62		
Šarolikost voznog parka	65		





TRAMVAJ  
U GRADU ZAGREBU  
1891.-2001.

OTVORENJE  
1910

OD 1922

*IZ PROMETA*  
*ZAGREBAČKOG ELEKTRIČNOG TRAMWAYA*



• Konjski omnibus snimljen ispred Zapadnoga kolodvora •

## 1844.-1891. KONJSKI OMNIBUS

Prvi linijski javni gradski prijevoz u Zagrebu obavljali su konjski omnibusi.\* Još davne 1844. godine, otvorivši svoje kupalište i lječilište na potoku Medveščaku kod Sv. Ksavera, uveo je Josip Rempfel i omnibusnu liniju za svoje kupališne goste prevozeći ih svaki sat za 8 krajcera po osobi. Sezonski omnibusni prijevoz odvijao se u drugoj polovici prošlog stoljeća za ljetnih mjeseci i prema Savi, i to Uhrlovim konjskim omnibusom od Margaretskog (današnjeg Preradovićeve) trga do Huttererova kupališta na Savi. Bilo je to zanimljivo vozilo kombiniranog sustava. Iza kočijaškog sjedala bio je odio fijakerskog tipa s poprečno smještenim kožnatim sjedalima te s bočnim pristupima, a iza njega nalazio se odio s uzdužnim klupama te s pristupom sa začelja. Za kiše razapeo bi kočijaš platneni krov. Vožnja onamo i natrag stajala je 10 krajcera, a trajala je dobrih pola sata po tadašnjoj prašnoj i neravnoj Savskoj cesti. No, pravi redoviti promet standardnim konjskim omnibusom uveli su pojedini zagrebački hoteli ("Car austrijanski", "Tri gavrana" i drugi).

Kad je Zagreb priključen na željezničku mrežu otvaranjem odvojka Južne željeznice, od Zidanog mosta preko Zagreba do Siska 1862. godine, ti su omnibusi (s prostorom za prtljagu na krovu) prvenstveno bili namijenjeni hotelskim gostima, ali prevozili su i ostale putnike, i to od Zapadnog kolodvora (po Južnoj željeznici nazvanog Južnim kolodvorom), Prilazom do pojedinih svratišta, tj. do gradskog središta.

Kao što je razvoj tehnike, napose razvoj parnog stroja i lokomotive, a osobito usavršavanje tračnica, omogućio razvitak željezničkog prometa, tako je željeznički promet s mogućnošću prijevoza gotovo neograničenih količina hrane, goriva, sirovine i robe omogućio neslućeni rast industrije i oživljavanje trgovine te dalekosežno širenje gradskih naselja. Budući da je sve više zaposlenih prevaljivalo sve dulji put do svojih radnih mjesta, rasla je i potreba za masovnim javnim gradskim prijevozom putnika.

Tako se i Zagreb priključkom na željezničku mrežu počeo jače razvijati. Donji grad je sve više izgrađivan, pogotovo kad je još postavljena pruga Državne željeznice, stoga je rasla potreba za stalnim javnim gradskim prijevozom. Prednost ekonomičnoga tračničkog prometa poticao je poslovne krugove da pristupe organiziranju tramvajskog prijevoza.

## 1891.-1910. KONJSKI TRAMVAJ

Godine 1885., šest godina nakon pojave prvoga Siemensova električnog vlaka, počinju gradski oci u Zagrebu raspravljati o potrebi uvođenja konjskog tramvaja, kao prometnog sredstva, što je od sredine 19. stoljeća stalo osvajati grad za gradom. U vezi s tim francuski inženjer Raoul Pierre Alexandre Gautier predložio je 20. lipnja 1887. zagrebačkom Gradskom poglavarstvu ugovor o uvođenju tramvajskog prometa. Gradska općina prihvatila je njegovu ponudu te mu na temelju zaključka Gradskog zastupstva od 26. ožujka 1889. izdala dozvolu da na tlu gradskih ulica može izgraditi tramvajsku prugu te sklopila s njime odgovarajući ugovor 11. lipnja 1889. g.

Gradska je skupština počela raspravljati o tramvaju već 1888. godine. Za širinu tračnica, koje su bile projektirane u razmaku od 76 cm, gradska je uprava zatražila stručno mišljenje Društva inženjera i arhitekata u Zagrebu, koje je prijedlog odobrilo. Odobrenje je moralo doći iz Budimpešte (od tadašnjeg Ministarstva trgovine), a gradnju i kasnije funkcioniranje tramvajskog prometa vodilo je Tramvajsko društvo, posebno privatno poduzeće (vidi zapisnike gradskih skupština Zagreba 1888.-1891.).

Uprava poduzeća, spremišta za kola (remiza) i staje za konje, koji su kod tog "modernog" vozila ipak još bili najvažniji faktor, tj. njegova pokretna snaga, podignuti su na mjestu zapadnog dijela starog velesajma na Savskoj cesti (danas Tehnički muzej). Prve godine sagrađene su tri tramvajске pruge: 1. od ugla Ilice i Mandaličine ulice do Maksimira, 2. od ugla Ilice i Frankopanske ulice do Savskoga mosta, 3. od ugla Ilice i današnje Ulice Republike Austrije do Zapadnoga kolodvora.

U daljem postupku Gautier je dobio 7. ožujka 1891. koncesiju i od ministarstva trgovine, ali nije započeo graditi, nego uz pristanak gradske općine, prenio je svoja prava i obveze na Društvo zagrebačkih građana uz naknadu od 4500 forinti.

Društvo, koje je zastupao dr. Ljudevit Schwarz, počelo je graditi tramvajska postrojenja 11. svibnja 1891., a radove je povjerilo poduzetništvu Gfrörer i Muskovics iz Budimpešte, graditelj g. Jambrišak. Za vještaka je odabralo direktora tršćanskog tramvaja Vignyja, a stručni je nadzor gradnje vodio inž. Schönstein.

\*Omnibus (latinski) = svima; od te riječi složen je izraz "autobus"

Kako je građanstvo shvatilo ulogu toga novog vozila i što je ono značilo za Zagreb u posljednjem desetljeću prošlog stoljeća, najbolje se razumije iz riječi suvremenika objavljenih u tadašnjem dnevnom tisku. Zato i danas mogu biti zanimljive bilješke iz Narodnih novina (jezik i pravopis zadržani su prema originalu):

16.VI.1891. "Zagrebački tramway. Bogu hvala, post tot discrimina rerum, počelo se je naše tramwaysko pitanje kraju primicati. Doduše, detailni nacrti nijesu još konačno potvrđeni na mjerodavnom mjestu, ali nema sumnje, da će i to biti obavljeno u najkraćem vremenu, pa je stoga poduzetništvo konzorcija (gg. Gfrerer i Mušković, graditelj g. Jambrišak) odpočelo jučer gradnju stajah i spremištah (visok parterre) te upraviteljske kuće (jedan kat). Te će sgrade biti podignute na gradskom tlu između Savske ceste i pruge južne željeznice, gdje su prije bile vojničke barake. Za izgradnju samog tramwaya (tračnicah) preduzeti su već svi koraci te su tračnice naručene u dvjema tvornicama. Brzina u polaganju tračnicah zavisit će o brzini, kojom će ih tvornice ovamo odpremati, ali se na svaki način može očekivati,

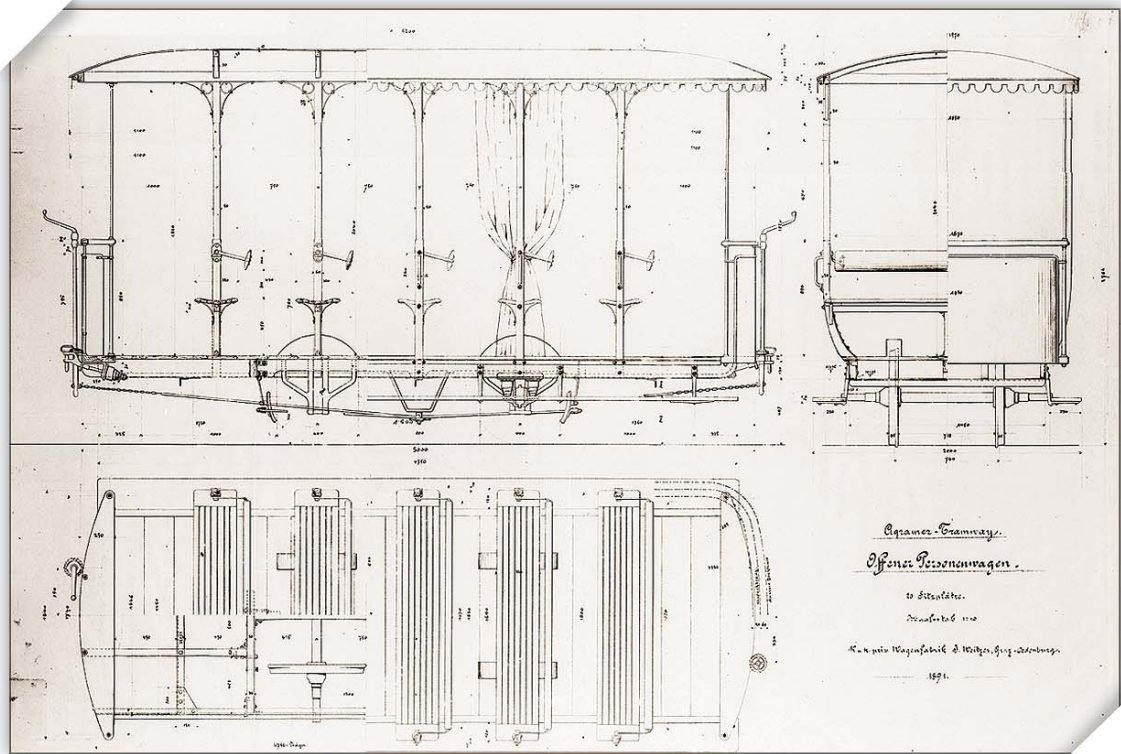
da će tramway za dva mjeseca biti gotov, jer će se, čim bude dovoljno tračnicah, raditi u isto vrijeme s trijuh stranah. Također je sigurno, da će se sve projektirane pruge odmah u celosti izgradit. Ako smo dobro obaviješteni, stajat će sve radnje oko tramwaya s konjima i voznim materijalom oko 200.000 forinta."

11.VII.1891. "Tračnice za tramway stigle su napokon sretno u Zagreb te se već razvažaju gornjom Ilicom i Savskom cestom. U Ilici kod vojarne (ugao Ulice Republike Austrije) već je naslagano i klinkerah za taracanje među tračnicama. Sudeći po svemu tom gradnja će do skora započeti, ako ne nastane novih zapriekah."

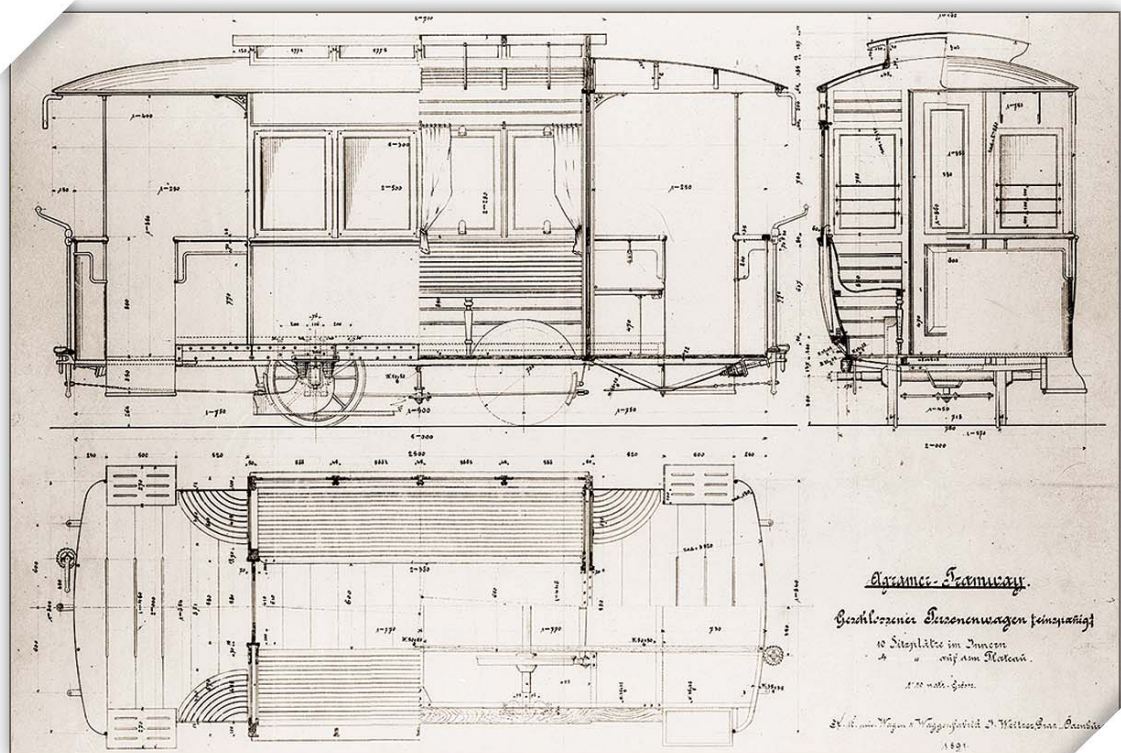
22.VII.1891. "Zagrebački tramway. Nije više puka želja, skromna nada, stvar budućnosti... istina je, koja se može vidjeti i pipati - zagrebački tramway. Jučer su počeli razkapati Savsku cestu sa zapadne strane za polaganje tračnicah i razkopali su je liep komad, od ženske kaznionice do željezničke pruge, položili su dapače i nekoliko metarah šinjah. Tramway se dakle konačno u istinu gradi, te će napokon Zagreb dobiti moderno prometno sredstvo, koje mu je u velike potrebno,



• Otvorena (ljetna) kola konjskog tramvaja ispred spremišta na Savskoj cesti •



• *Nacrt, tlocrt i bokocrt otvorenih kola konjskog tramvaja iz 1891. godine* •



• *Nacrt, tlocrt i bokocrt zatvorenih kola konjskog tramvaja iz 1891. godine* •

obzirom na njegove dimenzije. Spremišta za tramway (graditelj g. J. Jambrišak) bit će do 15. kolovoza gotova. Staja je već pod krovom, remisa za kola pokrit će se za koji dan, a ravnateljska jednokatna kuća doprla je do parterra. Dakle, epur si muove.”

Prvim ravnateljem Društva imenovan je 25. srpnja 1891. Ludwig Payerle. Prema ugovoru s Gradskim poglavarstvom, Društvo je sagradilo sljedeće pruge: od mitnice u Vlaškoj ulici, tj. od današnjeg Kvaternikova trga, kroz Vlašku, Draškovićevu i Jurišićevu ulicu preko Jelačićeva trga, pa Ilicom do Vodovodne ulice (odnosno do Pivovare) uz odvojak Kolodvorskom cestom (današnjom Ulicom Republike Austrije) do tzv. Južnog (današnjeg Zapadnog) kolodvora te uz odvojak Frankopanskom ulicom i Savskom do Savskog mosta.

Ugovor je predviđao i sporedne pruge: Ulicom Marije Valerije (današnjom Praškom) i Kukovićevom (današnjom Ulicom Andrije Hebranga) do Savske ceste te od Frankopanske ulice Prilazom do Kolodvorske ceste, i to kad se ispune određeni poslovni uvjeti, ali toj obvezi nije udovoljeno. Nadalje je predviđeno da se pruga od mitnice u Vlaškoj (tj. od bivšeg Međašnog, a danas Kvaternikova trga) po potrebi produlji do Maksimira, što je učinjeno već 1891., te sagradi pruga do Državnog (danas Glavnog) kolodvora po njegovu dovršenju. Građevno je poduzetništvo bilo dužno glavnu prugu sagraditi u roku od 6 mjeseci, računajući od izdavanja koncesije, i da se tramvaj pusti u promet.

Dana 15. kolovoza 1891., bio je dan svečanog otvorenja "Jubilarnog gospodarsko-šumarske izložbe", u povodu 50. obljetnice Hrvatsko-slavonskoga gospodarskog društva (preteče Zagrebačkog zbora, današnjeg Zagrebačkog velesajma). Glavne su pruge bile u roku dovršene, jer je radilo na njima dnevno čak 500 radnika.

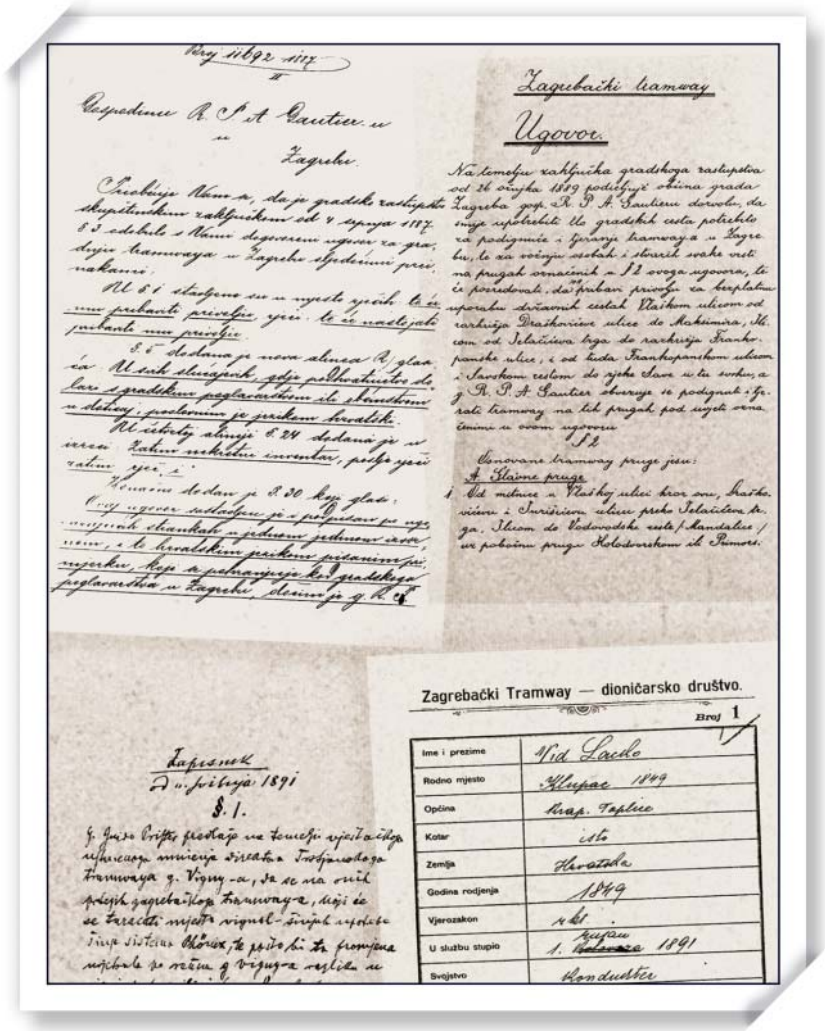
U analima je ostalo zabilježeno prema izvorima povje-

- Posebnom klauzulom u ugovoru Zagrebačko gradsko zastupstvo uvjetovalo je 7. srpnja 1887. poduzetniku Gautieru uporabu hrvatskog jezika •

- Prva stranica ugovora koji je poduzetnik Gautier sklopio s Gradskim poglavarstvom 11. lipnja 1889. g. •

- Iz zapisnika sjednice Izvršnog odbora Tramvajskog društva, održane 11. svibnja 1891., na kojoj se suosnivač Zagrebačkog tramvaja Guido Prister stariji zalaže za kvalitetnu izvedbu tramvajskih pruga •

- Na prvoj stranici registarske knjige pogonskog osoblja konjskog tramvaja zapisano je ime Vida Lacka, prvoga konduktera •





sničarke Lelje Dobronić, objavljenima u časopisu "Kaj" (7-8/72) u poglavlju pod naslovom "Stare bilješke o zagrebačkom tramvaju":

17.VIII.1891. "Pošto su napokon stigle i dugo očekivane tračnice iz Engleske i vagoni iz Gradca (u Austriji), razkapa se od prošlog četvrtka i gornja Ilica, a od danas i Frankopanska ulica, da se uzmagnu položiti tračnice. Svakako će još ove nedjelje tračnice biti položene kroz cielu Ilicu i Jelačićev trg (danas Trg bana J. Jelačića). Radi do 500 radnikah na dan."

31.VIII.1891. "Tramwaysko poduzetništvo radi brzinom, koja je doista u nas riedka pri izvađanju sličnih javnih radnjah, te su tračnice - osim gdje kojeg prekida - položene na svih za prvo vrijeme projektiranih prugah, a sad se živo - i u svetak i po noći - radi oko popločivanja pruge u Ilici. Kako doznajemo, umolilo je tramwaysko društvo, da se 4. rujna izašalje povjerenstvo, koje će obaviti redarstveno-tehničku obhodnju pruge od Save kroz Ilicu, Jelačićev trg, te Jurišićevu, Draškovićevu i Vlašku ulicu do Maksimira, pa nađe li povjerenstvo, da je sve u redu, predat će se ta pruga u subotu, 5. rujna javnom prometu, što bi vrlo dobro poslužilo Zagrebčanom i strancem radi predstojećih svetčanostih hrv. pjevačkog saveza u jašionici (nalazila se u današnjoj Martičevoj ulici) i u Maksimiru. - Radi se, kako čujemo i o tom, da se otvorenje tramway-a proslavi u izložbi, te će svaki posjednik izložbene dnevne karte imati pravo, da se toga dana vozi na tramwayu, dočim će ostatak prihoda od plaćenih voznjaha društvo pokloniti gradskim siromakom. Nama je osobito milo, da poslije toliko vremena, što je tramwaysko pitanje u Zagrebu na dnevnom redu, možemo konačno javiti, da se izgradnja toga omiljelog prometnog sredstva primiče kraju."

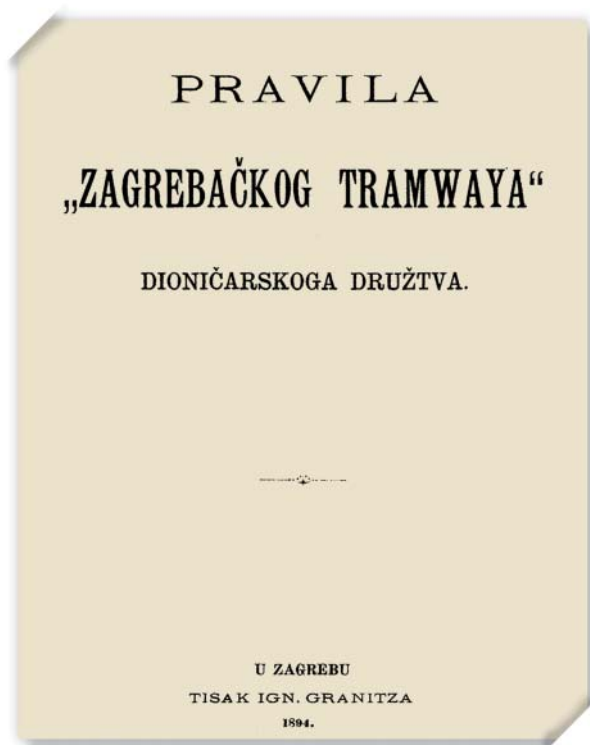
Kako je tramvaj bio znatna novost u gradu i promjena u uobičajenom tijeku života na njegovim ulicama, gradska je uprava proglasila posebne odredbe "u interesu prometne i osobne sigurnosti" još prije nego je tramvaj pušten u promet.

3.IX.1891. "Zagrebački tramway.

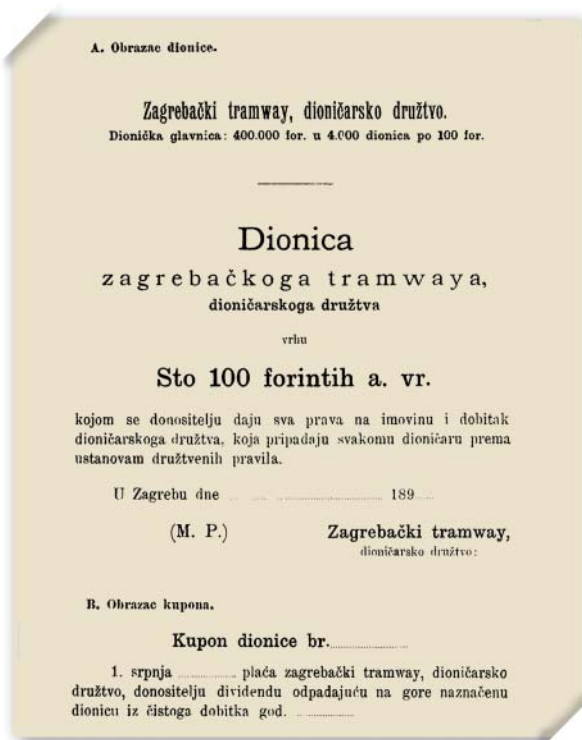
1. Tramwaysku prugu nije slobodno ničim zapremiti, naročito nesmiije se na pruzi ostavljati nikakovih predmetah niti upregnutih kolah bez nadzora.

2. Tramwayskim kolima imadu se ugibatati na dovoljnu širinu svi vozovi bez razlike.

3. Ulaz u kola dozvoljen je samo naonih mjestih, koja su posebnimi pločami kao stajališta označena. Za ulazjenje i izlaženje iz zatvorenih kolah smiju se radi osobne sigurnosti rabiti samo stube na zadnjem dielu



• Pravilnik Zagrebačkog tramvaja iz 1894. g. •



• Obrazac dionice i kupona Zagrebačkog tramvaja iz 1894. g. •

kolah. Izlaziti iz kolah valja naviek na onu stranu, na kojoj se nalazi hodnik ili pločnik, a ne na kolotečinu vozne ceste.

4. Za vrijeme vožnje zabranjeno je zaskakivati na tramwayska kola ili izskakivati iz njih, a isto tako ni stajati na kolnih stubah.

5. Pušiti u zatvorenom razdjelu tramwayskih kolah nije dozvoljeno.

6. Uzimati sa sobom na tramwayska kola pseta ili jih privezati, da za koli ili uz kola trče, strogo je zabranjeno.

7. Osobama pijanim ili bolujućim na gnjusnih ili priljepčivih bolestih nesmiije kondukter dozvoliti vožnju, a osobe, koje bi svojim nepristojnim ponašanjem smetale ostale suputnike, imade kondukter sa kolah odstraniti.

8. Osobe, koje svojim odijelom mogu druge suputnike zamazati, smiju samo na prednjem otvorenom dielu kolah kraj kočijaša stajati.

9. Osobe, koje voze sa sobom izvana u grad potrošarini podvrgnute predmete, imadu na potrošarinskoj liniji iz kolah izaći i nastojati, da potrošarinu odmah podmire; jer tramwayska kola na takvoga putnika preko propisanoga vremena neće čekati.

10. Kada su na tramwayskim kolima sva mjesta zapremljena, izvjesit će se na kola pločica sa natpisom "Popunjeno" i u tom slučaju nesmiije nitko više u kola unići.

Posebna komisija pregledala je 4. rujna sve tramvajske pruge i uređaje i prva se provezla gradom. Vožnja iz Ilice do Maksimira s pet postaja trajala je pola sata, na povratku 22 minute, a od Ilice do Savskoga mosta 15 minuta, čime su svi bili vrlo zadovoljni. U zgradi tramvajske uprave na Savskoj cesti sastavljen je zapisnik o predaji tramvaja javnosti, a zatim su na zakusci izrečene brojne zdravice "za procvat ovog poduzeća i svih onih, koji su si stekli zasluge, da je Zagreb stupio time u red modernih gradovah."

Idućeg dana, u subotu, 5. rujna 1891. g., u 13 sati počele su redovite vožnje. Navala građana bila je golema, pa je veći dio morao samo gledati jer nije bilo mjesta u kolima. Računa se da se u nedjelju, 6. rujna tramvajem vozilo dvadeset tisuća ljudi! Veselje zbog javnoga prometnog sredstva, za koje se smatralo da je njime Zagreb postao velegrad, bilo je na vrhuncu. Tisak ističe sve prednosti tramvaja.

7.IX.1891. "Jeftini vozni cjenici uz velik promet, sblizenje i najdaljih okrajakah grada s njegovim središtem, a po tom i jeftinije i udobnije te zdravije stanovanje, nego li je to do sad moglo biti na tiesnu prostoru. Nema sumnje, da će to silno uplivati na razvitak grada Zagreba izvan njegova središta, jer će se na jeftinijih gradilištah posagraditi i jeftiniji stanovi i tako i

siromašnijem občinstvu omogućiti blagodati zdrave i čovječnije eksistencije. Prvog je dana zbog navale na tramvajska kola bilo čak i neprilike, a i zgoda, koje nam se danas čine smiješnima."

"Tramwayska kola vuče samo po jedan konj. Premda su ti konji jaki, nijesu ipak kolah, kad bi se jako napunila, mogli s mjesta krenuti; konji mladi uzjogunili bi se na to, te je občinstvo moralo iz kolah izlaziti te jih sa slugami tramwaya turati, dok jih konj poveze."

Prigodom puštanja tramvaja u promet sjetio se jedan tada stari Zagrepčanin prometnih prilika u Zagrebu u vrijeme njegove mladosti, pa je anonimni novinar "Narodnih novina" zabilježio tu starčevu reminiscenciju i povezao je sa željama za budućnost:

"Ove se je godine navršilo upravo petdeset godina, što su se na današnjem Jelačićevom trgu, tada Harmici (danas Trg bana J. Jelačića), pokazali prvi fijakeri. Tada su samo svake nedjelje počela redovito dolaziti na trg 3-4 kola, a tek g. 1850. počeli su fijakeri redovito svaki dan dolaziti na opredieljena mjesta. A poslije 50 godina? - Nadajmo se, da neće toliko trebati, dok se izgrade i mnoge pobočne pruge, a možda spoje s gradom i Šestine i neka druga mjesta."

## Prvi dan 20 tisuća putnika

Premda nije bilo rezanja vrpca ni drugog ceremonijala pri puštanju tramvaja u promet, taj je događaj doživljen kao posebna atrakcija u tadašnjem Zagrebu s nešto više od 42.000 stanovnika.

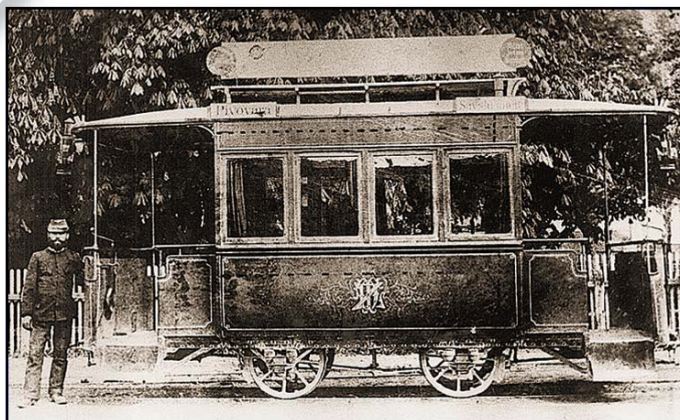
Što se tiče tehničkih podrobnosti valja znati i ovo: širina kolosijeka iznosila je 0,76 m, a ukupna prometna duljina pruga oko 8 km. Tramvajski se vozni park isprva sastojao od 10 zatvorenih i 6 otvorenih (ljetnih) kola, dakle ukupno od 16 vozila. Poslije je taj broj povećan na 38 vozila. Kola koja je izgradila tvornica Weitzer u Grazu, bila su duga 5,00 m, široka 1,80 m i visoka 2,50 m. Konja je bilo otprilike dva puta više od kola, a svaki je konj prevalio prosječno 26 do 28 km na dan. Prosječna cijena vožnje iznosila je oko 12 filira. Spremište tramvajskih kola, s konjskom stajom i upravnom zgradom, izgrađeno je na današnjem uglu Savske, Trga Dražena Petrovića i Tratinske ceste, na mjestu gdje je danas Tehnički muzej.

Godine 1892. sagrađen je kolodvor Državne željeznice (današnji Glavni kolodvor), pa je te godine izveden odvojak tramvajske pruge od Jelačićeva trga do novog kolodvora. Ukupna dužina novih pruga iznosila je oko 2,5 km.

Brzina konjskog tramvaja nije bila baš velika: 7,5 km/sat, a jednokolosiječna pruga s mimoilaznicama na



• Zatvorena kola konjskog tramvaja iz godine 1891. na Jelačić placu •



• Zatvorena (zimska) kola konjskog tramvaja iz godine 1891. snimljena u dvorištu spremišta •



• Konjski tramvaj u Velikoj Gorici (kojnača) vozio je bivšim kolima zagrebačkog konjskog tramvaja od željezničke postaje u Velikoj Gorici do Novog Čiča (1907.-1937.) (snimka iz fototeke Muzeja Turopolja u Velikoj Gorici) •

važnijim stajalištima dodatno je kočila pogon. No, i takva je vožnja bila udobnija od pješačenja te uvođenje tramvaja znači svakako napredak za Zagreb, premda se drugdje u svijetu već godinama uvodi električni pogon, pa i Društvo konjskog tramvaja vodi već godine 1892. razgovore o elektrifikaciji pogona s pomoću akumulatora, a bilo je i poslije prijedloga i rasprava. Ipak, konjski se pogon održao do godine 1910., a dijelom i do 1911., dakle 20 godina.

Društvo konjskog tramvaja ubrzo nakon svog osnutka zapalo je u teškoće, iz kojih se izlaz našao u osnivanju dioničkog društva pod imenom: "Zagrebački tramway, dioničarsko društvo". Iz pravila Društva, što ih je izradio dr. Lj. Schwarz, a koja su primljena na sjednici Društva održanoj 19. travnja 1892. proizlazi da su dozvolbenici "Zagrebačke konjske željeznice" bili Guido Prister (st.), Asdrubal Berger i dr. Ljudevit Schwarz. Poslovima Društva upravljalo je ravnateljstvo od 7 do 9 članova, a od njih su trojica morala stalno boraviti u Zagrebu, dok je "ravnatelj prometa" bio izvršni organ ravnateljstva. Članovi ravnateljstva birali su se na tri godine, s tim da su morali položiti 30 dionica (po 100 forinti). Poslije su sve te dionice prešle u ruke belgijskoga kapitala.

## Inicijativa za elektrifikaciju

Početak 20. stoljeća grad Zagreb se počeo sve snažnije razvijati, pa je konjski tramvaj sve teže udovoljavao potrebama. Električni tramvaj tada vozi ne samo u inozemnim velegradovima, već ponegdje i na našem tlu te i zagrebačko građanstvo zahtijeva da se konjski pogon zamijeni električnim. Dakle, valjalo je čekati električnu centralu, koju je Zagreb dobio razmjerno kasno, tek 1907. godine. Razumljivo, jer je tu od 1863. u pogonu plinara, koja se morala amortizirati prije negoli se s Trga Mažuranića preselila na novu, sadašnju lokaciju. No, ni dioničko društvo konjskog tramvaja nije sklono velikim investicijama, a držalo je koncesiju na 40 godina.

Gradska općina, nastojala je u skladu s prihvaćenom komunalnom politikom dobiti u svoje ruke sva poduzeća što služe javnim interesima, a imajući već svoj vodovod i plinaru, započela je graditi i električnu centralu, pa je željela steći i koncesiju za gradnju i pogon električnog tramvaja. Gradsko zastupstvo pronašlo je rješenje u činjenici što Tramvajsko društvo nije potpuno udovoljilo svojim ugovornim obvezama, jer nije izgradilo sporedne pruge "budi Prilazom budi Kukovićevom ulicom premda su nastupili određeni za to uvjeti".

Na temelju pravnog mišljenja gradskog odvjetnika i prijedloga pravnog odbora Gradske je zastupstvo 11.

svibnja 1906. jednoglasno zaključilo da ugovor od 11. lipnja 1889. (o gradnji i pogonu konjske željeznice) smatra raskinutim. Ipak, iz financijskih razloga gradska općina počinje pregovarati s Tramvajskim društvom spoznavši da će ono lakše i jeftinije moći sagraditi cjelokupno postrojenje te s manje poteškoća osigurati potrebna sredstva.

## Koncesija gradu

Nakon dugotrajnih pregovora, Gradske poglavarstvo sklapa 1907. s Tramvajskim društvom novi ugovor, po kojemu bi Gradska općina zatražila koncesiju i predala je Tramvajskom društvu. Prihativši tu nagodbu, budimpeštansko Ministarstvo trgovine 15. travnja 1909. ispostavlja gradu Zagrebu traženu koncesiju na neograničeno vrijeme unatoč nastojanjima belgijskih dioničara da to osujete. Tom nagodbom Društvo pristaje izgraditi električni tramvaj na svoj trošak s pravom upravljanja najmanje deset godina, a nakon toga roka grad je stekao pravo otkupa tramvaja od poduzeća, a pogon bi nakon 50 godina bez odštete prešao u gradske ruke. Gradske poglavarstvo predalo je, dakle, pravo izvedbe i pogona novoutemeljenom poduzeću Zagrebački električni tramvaj d.d., a staro je poduzeće likvidiralo 31. svibnja 1909. g.

Radovi oko izgradnje novog postrojenja započeli su odmah pošto je dioničko društvo Zagrebački električni tramvaj sklopilo pogodbu s belgijskim društvom Compagnie Mutuelle de Tramways, Bruxelles, da za utvrđenu svotu od 2,3 milijuna kruna izgradi sve predviđene pruge. Odgovorni upravitelj radova bio je francuski inženjer Joseph Brand, koji je na toj dužnosti ostao do 4. kolovoza 1911., kad je dovršena cijela mreža. Radove je nadzirao u ime gradske općine inž. Adolfo Košak, ali su njegovi prigovori uglavnom ostali bez učinka zbog nepovoljno sastavljenog ugovora s građevnim poduzećem.

Nove tramvajske pruge izgrađene su na istim trasama kojim je vozio i konjski tramvaj, s tim da je pruga od Južnog (zapravo Zapadnog) kolodvora kroz Ilicu preko Jelačićeva trga i kroz Jurišićevu ulicu do Draškovićeve, izvedena s dvostrukim kolosijekom, a pruga u gornjoj Ilici produžena do Črnomerca (odnosno službeno: do Topničke vojarne). Uz to je sagrađena tzv. kružna pruga od Kolodvorske ulice, Tvorničkom i Jelisavinom ulicom (današnjom Klaićevom), Kukovićevom (današnjom Hebrangovom), Boškovićevom i Draškovićevom, prema Jurišićevoj.



• Jedna od razglednica Zagreba na kojoj je snimljen konjski tramvaj pri skretanju iz Ilice u Frankopansku ulicu •



• Konjski tramvaj na početku Ilice godine 1906. (lijevo zgrada stare bolnice) •



• Električni je tramvaj svečano pušten u pogon 18. kolovoza 1910. U okićenim kolima među uzvanicima vidi se gradonačelnik Janko Holjac (s načelničkim lancem oko vrata). Slika je snimljena pred zgradom stare remize na Savskoj cesti •



• Jedna od prvih razglednica u boji s električnim tramvajem na Trgu bana Jelačića snimljena 1913. godine (iz arhiva Muzeja grada Zagreba) •

## 1910.-2001. ELEKTRIČNI TRAMVAJ

Promet je na prvoj pruzi električnog tramvaja svečano otvoren 18. kolovoza 1910., a kroz cijelo vrijeme gradski promet konjskim tramvajem nije bio prekinut još godinu dana, tj. do potpunog dovršenja mreže električnog tramvaja. Kola zagrebačkog konjskog tramvaja i dalje su prevozila putnike, i to u Velikoj Gorici, gdje je u međuvremenu (1907.) utemeljeno dioničko društvo pod nazivom "Konjska željeznica (tramway)". Njezina pruga (duga oko 7 kilometara) vodila je od Državne željezničke postaje kroz središte Velike Gorice do Novog Čiča. Taj konjski tramvaj, pod popularnim imenom "kojnača", bio je u pogonu do 9. studenoga 1937. g. Nakon Drugoga svjetskog rata neko je vrijeme na toj pruzi mala dizelska lokomotiva vukla dvojica kola bivšega konjskog tramvaja, sve dok i taj promet nije obustavljen.

Pruge električnog tramvaja izgrađene su sa širinom kolosijeka od 1 m. Ugradba kolosijeka nije bila solidno izvedena te su bili potrebni česti popravci.

Spremište je bilo izvedeno adaptacijom i dogradnjom spremišta konjskog tramvaja na uglu Savske i Tratinske ceste, ono je bilo sa sjeverne, čone strane otvoreno te izvrnuto vremenskim nepogodama. Bivša konjska staja bila je preuređena u radionicu s nešto najnužnijih strojeva, a na upravnoj je zgradi nadograđen drugi kat.

Vozni se park sastojao od 28 motornih kola i 14 prikolica. Motorna su kola imala dva motora po 25 KS, a dobavljena su od tvornice Ganz & Co iz Budimpešte. Prikolice su preuzete od konjskog tramvaja, samo su preuređene za jednometarsku širinu kolosijeka. Prikolice su imale poprečne klupe od jednog do drugog kolnog boka te nisu bile prohodne u uzdužnom smjeru, nego su sjedala bila pristupačna samo bočno preko vanjskog zajedničkog nogostupa duž kola. Stoga su te prikolice bile prilično neprikladne za brzinu električnog tramvaja, a posebno je kondukter bio u neugodnu položaju nalazeći se stalno izvan kolnog profila.

Poslovanje električnog tramvaja bilo je isprva posve ovisno o belgijskom kapitalu. Prometna je uprava u Zagrebu vodila samo neizbježne poslove, a financijskim se poslovanjem upravljalo iz Bruxellesa, kamo su slana poslovna izvješća. Takvo je poslovanje bilo protivno pravilima. Zauzimanjem Gradskog zastupstva, a napose gradskog zastupnika Ivana Ancela, koji je kao član ravnateljstva zastupao grad, prilike su se sredile, jer je poduzeće bilo prisiljeno na reorganizaciju pa je i ravnateljstvu bila osigurana odlučujuća riječ.

## Nova proširenja mreže

Godine 1911. proširena je tramvajska mreža, izgradnjom pruge s Jelačićeva trga preko Kaptola i Nove vesi, do Mirogoja. Za ovu strmu prugu s usponom do 9,6 posto nabavljeno je od tvornice "Ganz" 7 novih motornih kola s jačim motorima (2x35 KS) te za veću sigurnost i s jednim parom tračničkih kočnica. Ujedno, na mjesto inženjera Branda, kao ravnatelj dolazi Antun Lončarić, koji na tom položaju ostaje do 1913. godine, kad upravu preuzima inž. Artur Reicher.

Potkraj 1911. izbio je velik spor između tramvajskih namještenika i uprave, koji je zaključen nagodbom, a s najvažnijim ustupcima: 8 1/2 - satni dnevni rad u prometu, 4 plaćena slobodna dana u mjesecu, povećanje plaća, paušal za uniforme, a za ostale radnike 3 radna odijela godišnje i doplatak za noćni rad.

Broj putnika kudikamo je brže rastao od broja stanovništva, pa se i po tome vidi važna uloga novoga javnoga prijevoznog sredstva većega kapaciteta. Zbog te povećane frekvencije nabavljeno je 1916. od zagrebačke tvornice "Eisenhut" 20 novih prikolica, sličnih onima preuzetim od konjskog tramvaja, ali nešto većih i solidnije izrađenih.

## Bez utjecaja stranoga kapitala

Sredinom Prvoga svjetskog rata ušao je Zagrebački električni tramvaj u novi odsječak svoga razvoja oslobodivši se upliva stranog kapitala te dospjevši pod nadzor Zagrebačke gradske štedionice, koja je 1916. kupila gotovo sve dionice belgijskog Društva. O tome je Gradsko zastupstvo donijelo zaključak tek 7. lipnja 1918., prema kojem su na Gradsku štedionicu prešla sva prava i obveze koje proizlaze iz ugovora sklopljenog 10. srpnja 1907., odnosno 5. ožujka 1909., između Gradske općine i Zagrebačkoga električnog tramvaja d.d. Prema tom ugovoru općina je Zagrebačkom tramvaju predala samo gradnju i pogon ostajući u pravnom pogledu stvarni vlasnik, a korisnici su bili samo u posjedu tramvaja. Premda je Gradska štedionica rado istupala kao da je vlasnica tramvaja, pa je tako i poslovala, Gradska općina iz toga nije pravila pitanje, jer joj je ugovor u cijelosti išao u prilog.

Tih ratnih godina ZET d.d. je upadao u sve veće poteškoće, posebno što se tiče održavanja pruga i voznog parka. U pogledu materijala tramvaj je bio potpuno ovisan o inozemstvu, a stručnog je osoblja sve više nedostajalo. Na taj su način dotrajale pruge, a i veći dio vozila, koja su prometovala samo prije podne, jer poslije podne nisu više bila u ispravnom stanju.



- *Ganzova motorna kola iz 1911. snimljena u Bakačevoj ulici. Tramvajski se promet s Mirogoja kroz Novu ves i preko Kaptola odvijao do 1931., kada je sagrađena nova pruga Ulicom Medveščak* •



- *Polazna tramvajska postaja mirogojske pruge koja je do 1931. vodila s Jelačićeva trga preko Kaptola i Nove vesi* •



- *Jedna od rijetkih fotografija dvosmjernog tramvaja "Ganz" s prikolicom pri ulazu na Trg bana Jelačića, iz Jurišičeve, 1936. g.* •





• Bivša tramvajska pruga u Sajmišnoj (današnjoj Heinzellovoj ulici) snimljena s prozora Gradskog kupališta na Kvaternikovu trgu 1926. •



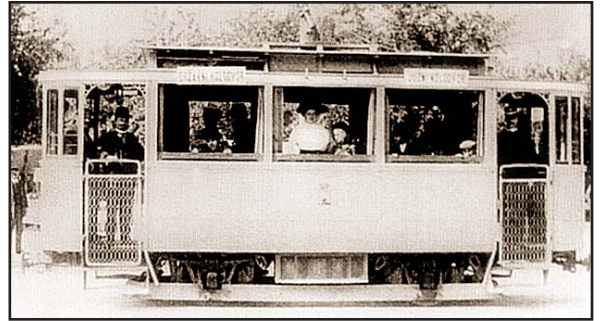
• Ganzova tramvajska kola iz 1910. snimljena na pruzi u tadašnjoj Kukovićevoj ulici, a sada Ulici A. Hebranga. Ta pruga imala je jedan kolosijek s mimoilaznicama na većim postajama, a jedna od njih, ona na Zrinjevcu, vidi se na fotografiji. Promet tom prugom obustavljen je 1924., a tračnice su uklonjene tek 1926. godine •



• Skauti u službi Crvenog križa pripremaju tramvajska kola za prijevoz ranjenika. Fotografija je snimljena tijekom Prvoga svjetskog rata •



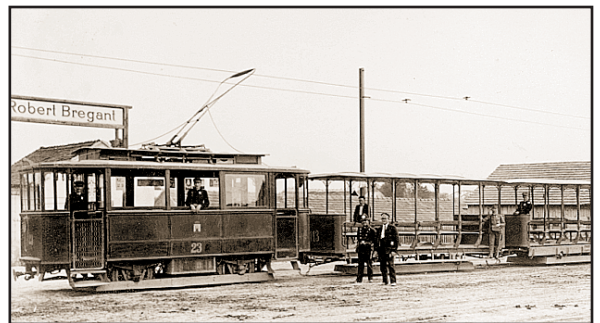
• Ganzova motorna kola iz 1910. s dvjema Eisenhutovim prikolicama snimljena na Glavnom kolodvoru •



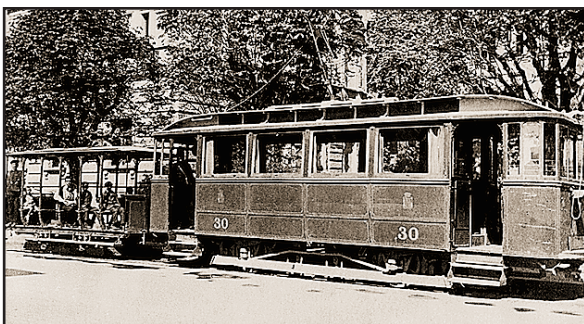
• Ganzova motorna tramvajska kola iz 1910. na Starčevićevu trgu prije izgradnje hotela Esplanade (snimka iz starog arhiva tvornice "Ganz" u Budimpešti) •



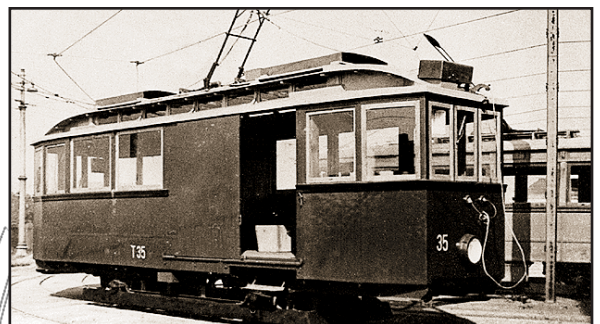
• Mandlova motorna kola M-24 snimljena u Draškovićevoj ulici kako vuku tri "pagode" kao prikolice, koje su pregrađene iz Ganzovih motornih kola iz 1910. •



• Tramvajski vlak s Ganzovim motornim kolima iz 1910., sa dvjema otvorenim prikolicama izrađenim 1916. u Eisenhutovoj tvornici u Zagrebu •



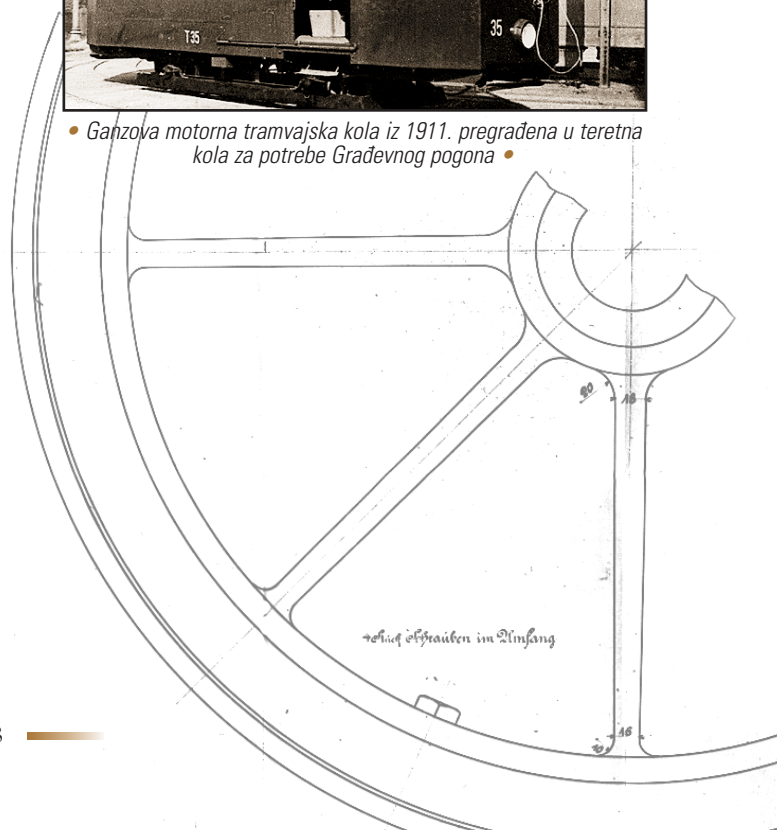
• Ganzova "mirogojska" kola iz 1911., koja za prikolicu imaju otvorena (ljetna) kola bivšeg konjskog tramvaja. Slika je snimljena u današnjoj Hebrangovoj ulici (pred zgradom Hrvatskoga učiteljskog doma) na bivšoj "kružnoj" pruzi •



• Ganzova motorna tramvajska kola iz 1911. pregrađena u teretna kola za potrebe Građevnog pogona •



• Ganzova motorna kola iz 1911. s teretnim prikolicama na Savskoj cesti u blizini mosta •





• Motorna kola M-22 (iz 1922.), prva tramvajska kola (još s drvenim kosturom), što ih je konstruirao inženjer Mandl, a proizvedena su u ZET-ovim radionicama. Prizor je snimljen na bivšem terminalu kod hotela "Esplanade" •



• U Zagrebu se do 1926. vozilo lijevom stranom ceste, što je naslijeđeno iz razdoblja zaprežnih vozila zbog kočijaševa položaja na kolu (a zadržala se do danas, npr. u Velikoj Britaniji). Ova Mandlova motorna kola M-24 već su prilagođena desnom stranom, jer je s desne strane vozača samo jedan ulazno-izlazni otvor •



• Prva Mandlova (ljetna) prikolica iz 1924. s neostakljenim bočnim stijenama. Ova je prikolica tridesetih godina adaptirana u atraktivnije vozilo, uz sudjelovanje ravnatelja Košaka, pa je taj tip kola onda u ZET-u prozvan "Košakovom prikolicom". Slika je snimljena u dvorištu starog spremišta •



• Vlak s dvjema otvorenim (neostakljenim) Mandlovim prikolicama na Starčeviću trgu pred Glavnim kolodvorom 1924. godine. Poslije su zauzimanjem ravnatelja Košaka uklonjene bočne oplata i uvedena sjedala s preklopnim naslonom, pa su te prikolice onda u toj izvedbi prozване "Košakove" •



• Novom adaptacijom počele su se tzv. "Košakove prikolice" zatvarati kako bi se povećao prometni kapacitet za zimu •



• Unutrašnjost zatvorene "Košakove prikolice". Preklopivi nasloni na sjedalima omogućuju po želji i nasuprotno sjedenje, a ogibeljni viseći rukohvati ne sukobljavaju se više sa šesirima. Poslije su se počeli zatvarati otvoreni peroni i ostalih tramvajskih vozila •



• Nova ljetna prikolica prigodom svečanog otvaranja tramvajske pruge Tratinskom cestom nakon adaptacije kojom su uklonjene bočne oplata a uvedena su sjedala s preklopnim naslonom te montirani novi viseći ogibeljni rukohvati •



• Pokusna jednosmjerna tramvajska motorna kola izvedena u ZET-u 1942. pregradnjom Mandlovih kola M-24 snimljena za Drugoga svjetskog rata na bivšoj pruzi u Heinzelojvoj ulici •



• *Prematanje elektromotora u električarni stare remize u Savskoj cesti, uz nadzor upravitelja Tramvajske radionice Zieglera. Rasvjeta je već tada bila volframovim žaruljama •*

• *Nakon poplave 1926. g. prometno osoblje pomaže pri izradi svitaka za rotore elektromotora •*

Premda 29. kolovoza 1917. upravu preuzima sposobni i poduzetni inž. Adolfo Košak, tijekom tih ratnih, a i prvih poratnih godina, tramvajski se promet mogao održati samo uz najveće napore, pa je 1919. od 35 motornih kola bilo uporabljivo samo 15. Kola, napravljena na brzinu i jedva što su izašla iz spremišta, morala su se vratiti na ponovni popravak. Velike su neprilike bile sa čeličnim voznim žicama, koje su služile kao nadomjestak za bakrene, što ih je rekvirirala vojska u ratne svrhe, a pruga je bila u takvu stanju da se promet mogao na njoj odvijati samo smanjenom brzinom.

## Uspon ZET-a

Velika obnova i uspon Zagrebačkoga električnog tramvaja počinje 1920. g. dolaskom inženjera Dragutina Mandla (1892.-1959.), koji će četiri desetljeća djelovati u ZET-u kao njegov najsposobniji i najzaslužniji stručnjak. Po njegovim nacrtima i pod njegovim vodstvom izgrađuju se u ZET-ovim radionicama prva domaća tramvajska kola (M-22), koja su počela prometovati 2. srpnja 1922. Zbog toga dograđena je nova radionica i nabavljeni su neki novi strojevi. Tako je uštedeno na investicijama, a izobražen je i stručni kadar.

Kola su bila duga 9,14 m, široka 2,10 m, a teška 9,5 tona. Izvedena su još s drvenim kosturom, a vrata su bila prilagođena za lijevu vožnju, koja je tada još vrijedila u Zagrebu. Godišnja proizvodnja u vlastitoj radionici iznosila je do 12 kola. To je uz skromni radionički kapacitet bilo moguće, jer su električni pogonski uređaji, kolni slogovi i još neki dijelovi bili nabavljeni iz uvoza. U međuvremenu je montirana propisna bakrena vozna žica gornjeg voda umjesto ratne, čelične, koja je iskorištena kao betonska armatura pri dogradnji nove radionice. Zbog toga je trebalo izmijeniti klizač oduzimača struje, pa se počeo rabiti Fischerov klizač iz Švicarske dok nije inž. Mandlu i njegovim suradnicima uspelo razviti vlastitu konstrukciju klizača, koja je i patentirana, pa su njome otada opremane sve naše "lire".

## Umjesto žute - plava boja

Osim putničkih kola u ZET-u su po vlastitim nacrtima između 1923. i 1926. sagrađena i dvojna motorna kola za polijevanje ulica. Osim pogonskih motora ta su kola imala i poseban motor s centrifugalnom pumpom za izbacivanje vodenog mlaza, kojemu se jakost mijenjala

s pomoću posebnih ventila i podešavanjem broja okretaja u motoru.

Godine 1923. uz novogradnju kola počelo se i s pregradnjama zastarjelih Ganzovih motornih kola iz 1910. u zatvorene prikolice, s time da su im peroni nešto produženi, a osim toga, ta su prvobitna žuta kola prebojana plavom bojom grada Zagreba.

U međuvremenu se dovršavaju nacrti za konstrukciju čeličnog kostura kola, pa se od 1924. grade samo takva kola (M-24), a prilagođena već za desnu vožnju, koja je u Zagrebu stupila na snagu 1. siječnja 1926. g. Godine 1924. počinju se izgrađivati otvorene (ljetne) prikolice s peronima i srednjim uzdužnim prolazom, te s posebnom ručnom polužnom kočnicom kod koje kočne klade djeluju na zasebni bubanj na osovini kotača.

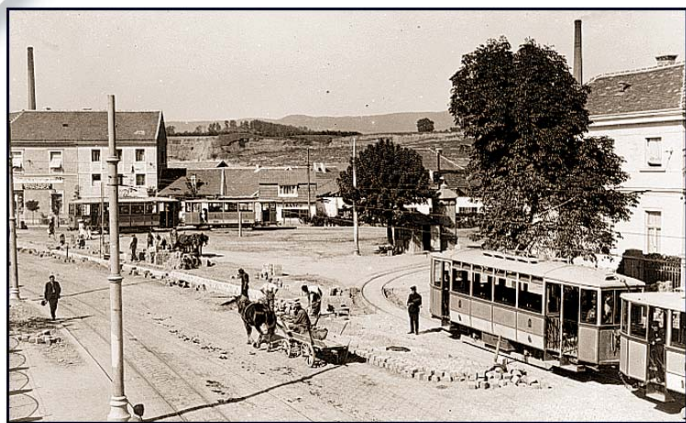
## Čekaonica u Klaićevoj

Te godine ujedno počinje velika obnova cijele pružne mreže po patentiranom sustavu ugradbe (tzv. "koferu") inž. Adolfa Košaka, s novim žljebastim jačim tračnicama teškima 57,8 kg/m. Veoma opsežni ovi radovi trajali su do 1931. godine. Dotad je pretežni dio mreže imao jednokolosiječnu prugu, koja više nije udovoljavala potrebama.

Budući da se pruga kroz današnju Klaićevu i Hebranovu ulicu pokazala kao promašaj, ona je 1926. uklonjena pošto je još 1924. na njoj obustavljen promet zbog nedovoljnog broja putnika. Kao spomen na tu prugu ostala nam je na početku Klaićeve ulice bivša tramvajska čekaonica, koja je dugi niz godina služila kao trafika.

Pri pružnoj rekonstrukciji izgrađene su prve tramvajske zaokretnice: u Črnomercu, Maksimiru, kod Savskog mosta, kakve su već bile izvedene kod današnjega Zapadnoga kolodvora, koji je između dva rata prilično svojeglavo nazvan "Kolodvor Sava". Nadalje, godine 1926. sagrađena je prva zaokretnica na Međašnom (danas Kvaternikovu) trgu s jednokolosiječnim pružnim odvojkom tadašnjom Sajmišnom ulicom odnosno Lašćinščankom (današnjom Heinzelovom ulicom) prema tadašnjem novom sajmištu.

Kad je (1928.) izgrađena tramvajska pruga Branimirovom ulicom do tržnice, odnosno do područja koje je nosilo stari naziv Sigečica, ukinut je tramvajski terminal koji se na Starčevićevu trgu pružao prema hotelu Esplanade, pa je zrinjevačka pruga od zapadnog drvoreda Tomislavova trga skrenuta prema istoku.



• Među prvim tramvajskim zaokretnicama bila je i ona na Črnomercu •



• Velika obnova pruge na Jelačićevom trgu •

## Tramvaj Novom vesi

Kao bitno unapređenje prometa izveden je godine 1930. željeznički nadvožnjak na Savskoj cesti, kod Crnatkove ulice, na inicijativu i doprinosom ZET-a. Na tomu je mjestu zamijenjeno neprikladno križanje tramvajske i željezničke pruge u istoj razini, jer su željeznički prijelazi u razini uvelike smetali prometu na Savskoj cesti.

Tijekom 1930. godine ZET, u vlastitoj režiji i na svoj trošak, nadsvođuje potok Medveščak, a 1931. dovršio je tramvajsku prugu 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.

Godine 1933. sagrađen je dio pruge Ksaverskom cestom, od Gupčeve zvijezde do Jandrićeve, kao prvi odsječak zamišljene pruge prema Šestinama. Još 1907. bio je predložen od Trgovačko-obrtničke komore takav spoj, međutim, ni do danas nije ostvaren, a vjerojatno neće biti ni ubuduće.

Zagrebački električni tramvaj i mimo svoje osnovne djelatnosti - prijevoza putnika - bitno je utjecao na razvoj grada. Neposredni i posredni radovi na izgradnji i osuvremenjivanju tramvajskih pruga mijenjali su izgled pojedinim gradskim predjelima, o čemu posebno svjedoče Savska cesta i Ulica Medveščak.

## Spremište na Ljubljani

Opsežne radove ZET je izveo 1935. godine izgradnjom novih tramvajskih pruga Tratinskom cestom i Ozaljskom ulicom do Ljubljane, odnosno do predviđenoga novoga tramvajskog spremišta, zatim Ulicom Račkoga preko današnjega Trga žrtava fašizma te Zvonimirovom ulicom do Harambašičeve.

Da bi izgradio trešnjevacku prugu (današnjom Tratinskom i Ozaljskom ulicom) ZET je o svom trošku prethodno dao izvesti željeznički nadvožnjak na Tratinskoj cesti, ali je još veće pripreme radove izveo u Ozaljskoj ulici, izgradivši, između ostalog, kanalizaciju, vodovod te otkupivši i pojedine zgrade koje se moralo srušiti.

Iste godine sagrađen je i nadvožnjak na Savskoj cesti kod Koturaške. Izgradnji pruge u Zvonimirovoj ulici prethodile su također velike predradnje izvedbom dvaju jednosmjernih kolnika s tramvajskim pružnim tijelom u sredini, a veliki radovi izvedeni su posebno na trgu, gdje je izgrađena tramvajska zaokretnica, koja je po svom smještaju blizu gradskog središta bila vrlo korisna za održavanje, odnosno, usklađivanje prometa.

Za potrebe novih pruga izgrađeno je u tom razdoblju 6 motornih kola i 13 otvorenih prikolica, koje se od prvobitnih Mandlovih razlikuju po otvorenijem boku, po preklopnim sjedalima i nekim drugim preinakama, a kako je odobreni nacrt u ZET-u potpisao ravnatelj Košak, one su u radionici nazvane "Košakovim prikolicama". Međutim, za sve veći broj kola postalo je staro tramvajsko spremište na Savskoj cesti pretijesno, pa je dio kola noćio na cesti, gdje je uz velike tegobe obavljan i noćni servis. Kad je za proširenje Tratinske ceste porušena polovica spremišta, stanje je postalo još teže, pa je gradnja novoga velikog spremišta na kraju Ozaljske ulice došla kao spas. Za kratko vrijeme sagrađene su dvije velike armiranobetonske hale za 180 kola, a istodobno je podignuta i ulična zgrada za obračun utržaka i izobrazbu prometnog osoblja.

Novo je spremište pušteno u pogon 11. veljače 1936. godine, a tri godine kasnije (1939.) počinju se ljetne prikolice pregrađivati u zatvorene, kako bi se podmirile prometne potrebe, jer se zimi osjećao manjak odgovarajućih prikolica.

Trase redovitih tramvajskih linija bile su, potkraj tridesetih godina, sljedeće:

- |           |   |
|-----------|---|
| 1 - 8     | Čnomerec-Maksimira  |
| 1 - 2 - 8 | Čnomerec-Glavni kolodvor-Maksimira                                      |
| 3 - 7     | Savski most-Sajmište<br>(Heinzelova ulica)                              |
| 1 - 7     | Čnomerec-Sajmište   |
| 5 - 12    | Kolodvor Sava (Zapadni kolodvor)-<br>-Sigečica (tržnica u Branimirovoj) |
| 15 - 10   | Tratinska cesta (današnji Tehnički<br>muzej)-Gupčeva zvijezda           |
| 15 - 11   | Tratinska cesta-Mirogoj   |
| 4 - 14    | Trešnjevka-Ksaverska cesta<br>(kod Jandrićeve ulice)                    |
| 4 - 9     | Trešnjevka-Zvonimirova ulica.   |

Sljedeće godine gradi se nova upravna zgrada pred novim spremištem, a uz već izgrađenu večernju blagajnu.

## Do Dubrave od 12. travnja 1942. g.

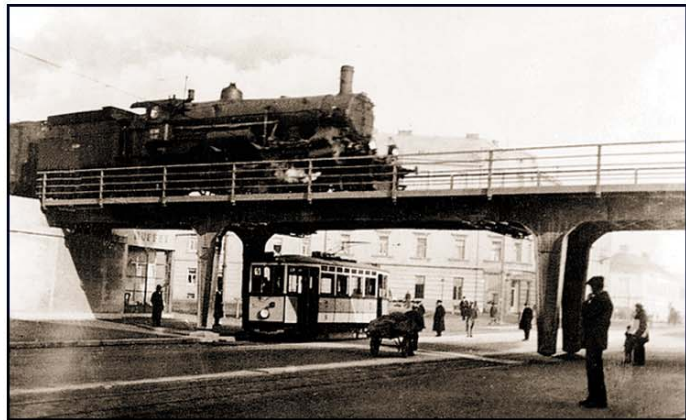
I u ratnim godinama radovi se nastavljaju. Godine 1941. počinje se graditi tramvajska radionica uz novo spremište te pruga od Maksimira do Dubrave, a te godine dovršena je nova upravna zgrada i još jedna manja zgrada, koja je služila za razne namjene dok se u njoj nije smjestila ZET-ova ambulanta. Pruga Maksimir-Dubrava puštena je u pogon 12. travnja 1942. g.



• Polaganje novog skretničkog sklopa Jurišićeva-Draškovićeva godine 1925. •



• Aluminotermičko ("termitsko") zavarivanje tračnica u Vlaškoj ulici prigodom obnove kolosijeka 1926. •



• Raskrižje Savske ceste i željezničke pruge u istoj razini kod Crnatkove ulice prije i poslije izgradnje nadvožnjaka •

• Tramvajska kola za montažu gornjeg voda •

• Stara zaprežna kola za montažu gornjeg voda •



• Čistač tramvajskih skretnica na Savskoj cesti u blizini mosta (vjerojatno 1926.) •



• Prva ZET-ova montažna kola gornjeg voda na motorni pogon - "Alfa-Romeo" iz 1945. godine •



Potkraj te godine puštena su u pogon pokusna jednosmjerna tramvajska kola izvedena pregradnjom Mandlovih kola M-24, a te godine objavio je inž. Mandl, sa svojim suradnikom inž. Vjekoslavom Majerom, u Tehničkom vjesniku br. 10-12 i prvu studiju o novim ZET-ovim tramvajskim kolima 101.

Unatoč ratnim tegobama počelo se početkom godine 1944. s gradnjom pruge kroz Vodnikovu i Mihanovićevu ulicu, kako bi se omogućila racionalnija opterećenost voznog parka. Tako se iz južnih gradskih predjela znatno skratila vožnja prema Glavnom kolodvoru i ostalim obližnjim sadržajima, a osim toga rasteretila se i pruga kroz najuže gradsko središte.

Tramvajski promet u ratnom vrtlogu postaje sve neredovitiji, osobito zbog nestašice električne energije, ali i pomanjkanja stručne radne snage. Povremeno se održavaju u pogonu samo najvažnije osnovne linije, i to tek s nekoliko stajališta na cijeloj dužini, kako bi se donekle omogućio prijevoz na najveće udaljenosti.

Zračni napadi na Zagreb postali su sve češći i uzbune gotovo svakog dana paralizirale su promet. Bombardiranjem je na više mjesta bila oštećena pruga. U studenom 1944. potpuno se obustavlja tramvajski promet zbog nedostatka električne energije.

Tramvaj, koji je za gospodarske krize tridesetih godina svojim dnevnim priljevom gotovine pružao Gradskoj štedionici iznimne pogodnosti, postao joj je teretom, jer je valjalo plaćati mnogobrojno osoblje, a prihod je izostajao. Stoga je ona dala ZET na raspolaganje Gradskoj općini. Nakon dugih pregovora došlo je do sporazuma po kojem je Gradska općina podmirila sav manjak, a tramvajski je promet uspostavljan u najnužnijem opsegu.

Neposredno, nakon svršetka Drugoga svjetskog rata, tramvajski je promet opet prekinut, a tek nakon nekog vremena počeo se postupno normalizirati. Tijekom ljeta i jeseni 1945. g. nastavljeni su radovi na gradnji pruge kroz Vodnikovu i Mihanovićevu ulicu, pa je ona predana prometu 25. studenoga 1945. godine.

## Novе oznake od 1945. g.

Tom zgodom uvedene su nove oznake na tramvajskim kolima, kojima su označene pojedine linije istim brojem za oba smjera, umjesto dotadašnjeg označavanja svakog smjera posebnim brojem po cilju vožnje. To je naime bila prva tramvajska pruga koja je omogućila da se iz istog ishodišta dođe do istog odredišta



• Noćni snimak starog spremišta na Savskoj cesti •



• Na stajalištu Glavni kolodvor 1935. g. (iz arhiva Toše Dapca) •



• "Dvanaestica" i "petnaestica" snimljene u Illici četrdesetih godina (iz arhiva Toše Dapca) •



• Za Zvonimirovu "devetkom" bez gužve (iz arhiva Toše Dapca) •



• Vožnja Ilicom ugodnija je otvorenim kolima (iz arhiva Toše Dapca) •

različitim trasama. Prije toga, između dva rata, tramvajske su linije imale oznake za svaki smjer.

Međukolosiječni spojevi omogućivali su dvosmjernim tramvajskim motornim kolima, koja su na nekim linijama vozila bez prikolica, povratnu vožnju s važnijih mjesta i unutar tramvajske mreže, a u uvjetima mnogo mirnijeg tadašnjega cestovnog prometa.

Godine 1946. tramvajska je radionica u sva motorna kola ugradila sjedala za vozače. Šezdeset i tri motorna kola dobila su vanjska vrata, tj. zatvoreni su prijašnji otvoreni peroni, a od toga su četrdeset i tri kola preuređena za jednosmjernu vožnju. Time je bitno olakšan rad vozačima. Jednako je tako olakšavan rad kondukterima postupnom ugradnjom sjedala i pultova za konduktere. U vezi s tom pregradnjom izvode se tramvajske zaokretnice u Branimirovoj ulici (kod tržnice), u Zvonimirovoj (kod Harambašićeve ulice) i na Ksaverskoj cesti (kod Jandrićeve), i to od 27. svibnja do 7. rujna.

## Jedan broj za liniju

Osim toga, te je godine izgrađena nova tramvajska pruga kroz današnju Ulicu kneza Mislava kao nastavak

konceptije vođenja usporedne trase s Ilicom, Vlaškom i Maksimirskom. Pruga je položena dosljedno u osi kolnika u skladu sa suvremenim zahtjevima javnoga gradskog prometa, a u pogonu je od 8. prosinca 1946. g.

Te su godine gradske vlasti raspisale natječaj za prijedlog preuređenja Jelačićeva trga. Od 32 prijedloga nijedan nije dao zadovoljavajuće rješenje. Utvrđeno je kako je u danim okvirima moguće samo polovično rješenje, a uz nerazmjerno veliko ulaganje materijalnih sredstava.

Sljedeće godine izgrađena je tramvajska pruga Jagićevom i Jukićevom ulicom, djelomično na račun željezničkog nasipa koji je osiguran potpornim zidom. Pruga je predana prometu 31. kolovoza 1947. g., pa je tako dovršena usporedna trasa pokraj Glavnog kolodvora.

## Preseljenje radionica na Ljubljanicu

Godine 1948. tramvajska je radionica iz starih prostorija na Savskoj cesti preseljena u nove prostorije na kraju Ozaljske ulice, gdje je svečano puštena u pogon 29. svibnja. Te je godine ZET-ova radionica isporučila tramvajske vlakove i Rijeci!

Produžena je tramvajska pruga Ksaverskom cestom,



• Trg bana J. Jelačića četrdesetih godina (iz arhiva Toše Dapca) •



• Davno zaboravljen prizor - tramvaj na Mirogoju (iz arhiva Toše Dapca) •



• Uz dnevni tisak brže do odredišta (iz arhiva Toše Dapca) •

od Jandrićeve ulice do Mihaljevca, s velikom zaokretnicom tako oblikovanom da bez adaptacije omogućuje izvedbu odvojka tramvajske pruge prema Šestinama, što je intenzivnom izgradnjom Mlinova, praktički onemogućeno. Nova pruga predana je prometu 19. rujna 1948. Ujedno se počelo s radovima na pruzi Mihaljevac-Dolje.

Desetoga studenoga 1948. g. zaključeno je na konferenciji u Ministarstvu prometa Republike Hrvatske da ZET, na temelju studija i nacрта svojih stručnjaka, počne konstruirati nova tramvajska motorna kola tip 101.

Izgrađen je kolosiječni spoj pruge u Jukićevoj ulici s prugom na Savskoj cesti prema jugu. Tako je omogućena kraća veza između tramvajskog spremišta i zapadnog dijela grada, napose Črnomerca.

Godine 1950. dovršena je u današnjoj Ulici grada Vukovara druga dionica tramvajske pruge od Heinzelove ulice do Žitnjaka i puštena u promet 9. rujna. Ovom prugom ostvarena je veza s industrijskim područjem Žitnjaka, a pruženi su povoljni uvjeti i za razvoj novih sadržaja Trnja. Te godine dovršena je u Puljskoj ulici i stambena zgrada za ZET-ove radnike - samce.

## Novi ovjes za Mihaljevac-Dolje

Godine 1950. dovršena je tramvajska pruga Mihaljevac-Dolje i predana prometu 15. rujna. Za tu prugu bila je predviđena najveća brzina od 60 km/sat. Za takve brzine nije više dovoljan jednostavan ovjes vozne žice na poprečnim nosivim žicama, nego je potreban tzv. lančani ovjes. Kod takvog je ovjesa vozna žica pričvršćena na posebnoj uzdužnoj ovjesnoj žici karakteriziranoj linijom lančanica. Tako se provjes vozne žice bitno smanjuje, pa to dopušta znatno veću brzinu vlaka. Kod lančanog ovjesa mogući su i veći rasponi, dakle štedi se na stupovima, a ovjesne se žice iskorišćuju i za dovod električne energije. I, napokon, s pomoću posebnih naprava za napinjanje, tj. sustavom utega i kolotura, mogu se ukloniti posljedice stezanja i rastezanja žica zbog toplinskih utjecanja. Za elektroenergetsko napajanje ove pruge izgrađena je i puštena u rad mala privremena ispravljačka postaja u Gračanima za pretvaranje gradske izmjenične struje u istosmjernu kojom se napaja tramvaj.

## Napravljen prototip motornih kola 101

Pod vodstvom inženjera Mandla, kao glavnoga konstruktora, dovršena je 30. travnja 1951. u ZET-ovoj

tramvajskoj radionici gradnja prototipa novih ZET-ovih motornih kola 101, s kapacitetom od 95 putničkih mjesta te sa snagom motora 2x60 kW i najvećom brzinom od 60 km/sat.

Time je stvoren domaći tip suvremenih tramvajskih kola, s automatskim posluživanjem vrata, sjedalom za vozača i za konduktera, električnim, mehaničkim i zračnim kočnicama te sa sigurnosnom napravom (zaštitnom košarom) ispred prednjih kotača.

Ovo značajno ostvarenje ZET-ovih stručnjaka prikazano je i na prvosvibanjskoj proslavi te godine.

Poslije, na temelju ZET-ove tehničke dokumentacije, pošto su u ZET-u izrađena tri prototipa, preuzela je serijsku proizvodnju tih kola tvornica "Đuro Đaković" iz Slavenskog Broda.

Te je godine još izrađen južni kolosiječni spoj Tratinska-Savska i tako omogućen izlaz vlakova iz spremišta prema Savskom mostu.

Na Selskoj cesti se 1953. gradi stambena zgrada za ZET-ove radnike. Natkrivena je ulazna skretnička lira tramvajskog spremišta, čime su znatno poboljšani radni uvjeti pri servisiranju vozila, a proširen je i spremišni prostor.

Sljedeće godine demontiran je u Heinzelovoj ulici 690 metara dugi kolosijek bivše sajmišne pruge, na kojoj je još prije obustavljen promet na liniji broj 7.

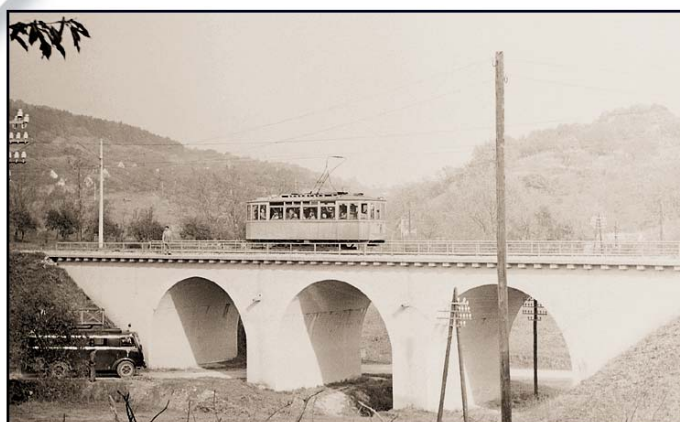
Nabavljena su nova automobilska kola za montažu gornjeg voda, kao zamjena za dotadašnja montažna kola s konjskom zapregom. Počelo se s radovima na izgradnji nove ispravljačke postaje u današnjoj Ulici Andrije Žaje radi povećanja napona tramvajskog gornjeg voda od 550 na 600 V, što je bio početak priprema električne mreže za pogon većeg broja tramvajskih kola novog tipa. Građevne radove izvodio je Građevni pogon ZET-a, a montažu tvornica "Rade Končar".

## Mirogojska tragedija 1954. g.

Ta 1954. godina obilježena je potresnim događajem, kojim je Zagreb bio zavijen u crno, a zbio se 31. listopada 1954. godine, tragičnog dana u ZET-ovoj povijesti. Oko 9 sati prije podne dogodila se na tadašnjoj mirogojskoj pruzi jedna od najtežih tramvajskih nesreća u svijetu, u kojoj je 19 putnika izgubilo život, a 37 ih je većinom teško ozlijeđeno. Tragedija se dogodila pri vožnji nizbrdo na pružnoj dionici Mirogoj-Gupčeva zvijezda, na kojoj je najveći uzdužni nagib iznosio više od 9,0 posto. Vozač je primio oko 60 putnika, jer su na Mirogoj vozila motorna kola bez prikolice. Polazeći s krajnjega mirogojskog stajališta otpustio je ručnu kočnicu za 4 do 5 okretaja. Spuštajući se nizbrdo i



• Vrlo prometno u Jagičevoj ulici; tramvaj, zaprežno vozilo, biciklist i pješaci •



• Pruga Mihaljevac-Dolje vodi preko vijadukta •



• Trenutak iz prometa •



- Dio ZET-ova voznog parka u starom spremištu na Savskoj cesti prigodom vježbe za obranu od zračnih napada, održane 17. listopada 1935. Bivša upravna zgrada ZET-a srušena je 1949. radi gradnje novog dijela starog Velesajma - na mjestu gdje je danas Tehnički muzej. Preuzeta je od konjskog tramvaja, ali je nadograđen drugi kat te izvedena dogradnja (lijevo) •



- Davno zaboravljena kola za podmazivanje tračnica VW •



- Nekad "fićo", danas "unići". Na vozilu su vidljivi zvučnici kojima se iz kola putnike na stajalištima obavještavalo o zastoјima u prometu. Osvremenjivanjem voznog parka ta se zadaća kontrole tramvajskog prometa izgubila •



ulazeći u prvi zavoj, kada je htio uključiti tračničku kočnicu, opazio je da ona ne djeluje. Nastavio je s pokušajima tračničkog kočenja, ali sve je bilo uzalud. Kad je pokušao kočiti ručnom kočnicom, uz sipanje pijeska, kola su već dobila takvu brzinu da je za kočenje ručnom kočnicom, u nizbrdici, bilo prekasno. Tramvaj je jurio sve većom brzinom i na zadnjem zavoju, polumjera 80 m, ispred Gupčeve zvijezde izletio je iz tračnica prema drugoj strani ceste i prevrćući se udario u tri stabla i čelični stup... Nakon iscrpne sudske rasprave presudom je utvrđena vozačeva krivnja, jer je neoprezno i nepropisno krenuo i nije pravodobno kočio ručnom kočnicom. Zbog te nesreće obustavljen je tramvajski promet na dionici Gupčeva zvijezda-Mirogoj, a ponovno je bio uspostavljen tek 1964. godine.

Sljedeće, 1955. godine, preostala dvosmjerna motor-na tramvajska kola pregrađena su u jednosmjerna.

Tijekom 1956. godine na razini grada Zagreba bilo je velikih previranja u pogledu problematike javnoga gradskog prijevoza putnika u odnosu na stanje u gradskom središtu. Osobito je oštro naglašen problem prometa u Ilici. Postavljen je i zahtjev da se tramvajska pruga iz Ilice preloži u današnju Ulicu Andrije Hebranga, gdje je nekoć već bila do 1924., kada je napuštena, jer se pokazala suvišnom. Međutim, prvobitni zaključak gradskih vlasti donijet u tom smislu, poslije je preinačen.

## Motorna kola tip 101 u prometu

Iduće, 1957. godine, u tvornici "Đuro Đaković" dovršen je prvi niz od 10 motornih kola tipa 101 i pušta se u redovit promet, a naručen je novi niz od 10 kola. Osim toga, naručena je proizvodnja 10 novih četveroosovinskih prikolica duljine 12,6 m, a kapaciteta 115 putničkih mjesta.

U pogon je puštena i nova ispravljačka postaja u današnjoj Žajinoj ulici. Za istovar novih ZET-ovih tramvajskih kola, dopremljenih iz tvornice "Đuro Đaković", ugrađen je u ZET-ov industrijski željeznički kolosijek i odgovarajući tramvajski kolosijek s priključkom na tramvajsku prugu u Ulici grada Vukovara, nedaleko od Heinzelove ulice.

Radi boljeg napajanja mreže tramvajskog gornjeg voda počelo se 1958. s gradnjom ispravljačke postaje na Ružmarinki (kod Harambašičeve ulice) i u Držičevoj ulici (kod Ulice grada Vukovara).

Godine 1959. u prometu je i drugi niz od 10 novih motornih kola tipa 101 i prvi niz od 10 novih četveroosovinskih prikolica proizvedenih u tvornici "Đuro Đaković". Dovršena je ispravljačka postaja na

Ružmarinki, pa od tada pokriva dodatno energetska opterećenje nakon uvođenja novih vlakova u promet.

Sve veća zakrčenost najužega gradskog središta, osobito Ilice, izazivala su, u okviru rada pojedinih gradskih foruma, prijedloge za uklanjanje uočenih poteškoća. U tu svrhu obavljeno je 14. i 15. studenoga 1958. opće brojanje putnika na tramvajima i autobusima. U vezi s tim izrađene su studije za rješenje prometa u Ilici, studije za vođenje tramvaja, i to u podzemnoj varijanti pod kolnikom ili u tunelu ispod Gornjeg grada i Kaptola te u nadzemnoj varijanti na vijaduktu sjeverno od Ilice.

ZET je uspio argumentiranim elaboratima, na temelju gospodarskih i prometnotehničkih analiza, otkloniti nastojanje da se tramvaj izbacila iz Ilice, čime bi se ugrozio javni prijevoz i u središtu i u ostalim dijelovima grada, jer Ilica je "kralješnica" u vođenju tramvajskih linija u Zagrebu.

U velikoj borbi mišljenja, prihvaćena je gradnja nove tramvajske pruge, od Kvaternikova trga, Šubićevom i Držičevoj ulicom prema jugu, s priključcima na Branimirovu i na današnju Ulicu grada Vukovara, a koja djelomično mora rasteretiti i Ilicu. Ta je pruga omogućila i prvi prijelaz tramvaja preko Save, u Novi Zagreb.

## Rastanak s inženjerom Mandlom

Tužan je bio ZET, toga 27. travnja 1959. godine, kada je umro inženjer Dragutin Mandl, prvi ZET-ov izumitelj, rukovodeći inženjer i ugledni međunarodni stručnjak za javni gradski promet, koji je čitav svoj radni vijek posvetio ZET-u, radeći gotovo 40 godina, do smrti, koja ga je zatekla, tako reći, za radnim stolom. Tko je on bio i što je značio, bilo je vidljivo i potkraj 1978. godine na prigodnoj izložbi u Starogradskoj vijećnici u povodu 100. obljetnice Saveza inženjera i tehničara Hrvatske, gdje je bio izložen i Mandlov portret među sedmoricom najuspješnijih i najzaslužnijih nositelja tehnološkog napretka Hrvatske.

## Pruga prema jugu

Godine 1960. počela je izgradnja nove tramvajske pruge Kvaternikov trg-Šubićeva ulica.

U pogon je puštena nova ispravljačka postaja u Držičevoj ulici, kojom su popravljene elektroenergetski uvjeti na pruzi prema Žitnjaku, a rasterećena je ispravljačka postaja u Patačićinoj ulici te se tako poboljšava napajanje mreže u gradskom središtu.

U promet je pušten i treći niz od 10 novih tramvajskih

motornih kola, a dovršen je i drugi niz od 10 novih četveroosovinskih prikolica. Te je godine prodana i sprega koja je služila za prijevoz tereta i za kola gornjeg voda.

U ožujku 1961. Zagreb i ZET posjećuje prometni stručnjak Tehničke pomoći Organizacije ujedinjenih naroda i vice-direktor pariškog metroa, Lucien Briard te je pohvalio tramvajsku mrežu ZET-a, kao idealno položenu, s obzirom na položaj grada, istaknuvši da je tramvaj najpogodnije prometno sredstvo gradskog središta, odnosno svake poslovne jezgre.

Trećega kolovoza 1961. g. ZET je u svojim prostorijama otvorio veliku izložbu o problematici prometa u Ilici. Izložbu su posjetili mnogobrojni stručnjaci. Mnogo ZET-ovih radnika i putnika, razgledalo je sa zanimanjem raznovrsne projekte, ilustracije, dijagrame te ostalu dokumentaciju i izreske iz novina s oprečnim mišljenjem.

Dvadeset devetog studenoga 1961. g. puštena je u promet prva dionica nove tramvajske pruge od Kvaternikova trga, na kojem je potpuno rekonstruirano kolosiječno postrojenje, Šubićevom ulicom preko Krešimirova trga do Branimirove ulice. Pri izgradnji te pruge prvi je put u Zagrebu primijenjena tzv. produljena skretnica i produljeno križalište.

Nakon izgradnje novog željezničkog nadvožnjaka iznad Držićeve ulice, puštena je 21. travnja 1962. u promet tramvajska pruga u Držićevoj ulici, od Branimirove do Ulice grada Vukovara, izgrađena primjenom novog sustava kolosiječne ugradbe na pragovima od prednapregnutog armiranog betona. Taj produžetak znači dalji bitni prodor kroz željezničku barijeru, a njime je ujedno otvorena bitna transverzalne-radikalna veza u istočnom dijelu grada.

Prvog rujna te godine predana je prometu dionica tramvajske pruge u Držićevoj ulici, od Ulice grada Vukovara do nove privremene zaokretnice blizu Slavenske avenije, a pušten je u promet i novi (istočni) kolosiječni spoj Draškovićeve-Branimirova.

Godine 1963. u prometu su novi tramvajski vlakovi sastavljeni od motornih kola i dviju prikolica. Četvrtog srpnja predan je prometu produžetak tramvajske pruge iz Zvonimirove ulice novom Budakovom ulicom do Borongaja, gdje je izvedena velika nova zaokretnica, unutar koje su bili predviđeni deponijski kolosijeci za smještaj pričuvnih tramvajskih vlakova prigodom priredbi na obližnjem stadionu, a na zaokretnici je izvedena i prva semafora signalizacija za tramvaj. Nakon toga u izgradnji novih tramvajskih pruga nastupa 15-godišnja stagnacija.

## Tramvaj opet na Mirogoju 1964. g.

Prvoga dana mjeseca ožujka 1964. g., nakon gotovo jednog desetljeća zastoja, mirogojska je pruga ponovno predana u promet. Na novoj liniji voze motorna kola tip 101 po trasi Držićeva (zaokretnica)-Branimirova-Draškovićeve-Mirogoj, a posebno su bila opremljena električnom, jakom zračnom elektromagnetskom (tračničkom) i ručnom kočnicom, uz točno propisane najveće brzine za pojedine zavoje u vožnji nizbrdo.

Dana 22. ožujka 1966. iznenada je umro u 76. godini inž. Andrija Bogner, dugogodišnji suradnik ZET-a, koji je neumornim radom, stručnošću i savjesnošću, te neslomivim značajem pružao pouzdan oslonac i stalan poticaj mladim kolegama. Bogato iskustvo, koje je stekao obavljajući odgovorne dužnosti pri izgradnji i održavanju željezničkih pruga u tuzemstvu i inozemstvu, primijenjeno je u punoj mjeri pri gradnji brdske pruge Mihaljevac-Dolje i drugdje, a organizatorske je sposobnosti razvio osobito pri projektiranju i gradnji Žičare "Sljeme". Nesebičnim i požrtvovnim zalaganjem stekao je iskreno štovanje i odanost svih svojih suradnika kojima je služio kao primjer i koji će ga zadržati u trajnom sjećanju.

Te godine dovršena je i puštena u pogon ispravljačka postaja "Zvijezda", na Radićevu šetalištu, za dalje rasterećenje vrlo opterećene elektro-energetske mreže u gradskom središtu.

## Zglobni šestosovinski tramvaj 1966. g.

U listopadu predan je prometu prototip ZET-ova šestosovinskog zglobnog tramvaja, izrađen u tvornici "Đuro Đaković", uz suradnju ZET-ovih stručnjaka.

Zbog nestašice motornih tramvajskih kola (uslijed nužnog rashoda) te viška prikolica, a sve prećih potreba za povećanjem kapaciteta na najopterećenijim linijama ZET-ove tramvajske mreže, ukinuta je 15. svibnja 1967. mirogojska tramvajska linija na kojoj su bila u prometu slabo iskorištena motorna kola bez prikolice. Na Mirogoj od tada opet voze autobusi.

Trinaestog rujna 1968. godine pušteno je u promet novo udvojeno tramvajsko stajalište za oba smjera u Draškovićevoj ulici, između Jurišićeve i Vlaške, pošto je na tom potezu porušen drvored, a na njegovu mjestu izveden kolnik za vožnju prema sjeveru. Uz stajalište su za oba smjera izvedeni stajališni otoci. Drugi par stajališta izveden je u Ulici Račkoga. Ujedno se ukidaju tramvajska stajališta u Šošarićevoj ulici, stajalište u Jurišićevoj ulici, stajalište u Vlaškoj ulici istočno od



• Unutrašnjost tramvajskog spremišta na Vurovčici nakon dovršenja •



• Tramvajsko-autobusni terminal na Črnomercu, na području bivše ciglane, u prometu od 3. rujna 1980. g. •



• Pogled na tramvajsko-autobusni terminal u Dubravi, do 2000. g. •



Draškovićeve, te stajalište u Draškovićevoj južno od Jurišičeve. Rušenje drvoreda navelo je dio dnevnog tiska na vrlo oštre kritičke osvrte.

## Terminal u Dubravi

Bez prigovora rekonstruiran je te godine tramvajsko-autobusni terminal u Dubravi na temelju projekta ZET-ova stručnog tima u suradnji sa stručnjacima gradskih prometnih službi. Semaforški uređaji omogućuju tramvajima, pješacima i autobusima istodobni sigurni prijelaz preko kolnika Maksimirske ceste. Tramvajska je zaokretnica dobila obilazni pretjecajni kolosijek, a autobus prošireni i uređeni terminal sa zasebnom zaokretnicom. Ovom rekonstrukcijom ostvaren je jedan od najuspjelijih prometno-tehničkih zahvata u tom razdoblju.

Sedamdesetih godina mnogo se govorilo o budućnosti tramvaja. Brzom razvitku motorizacije zastarjeli tramvaji sigurno nisu bili konkurencija. Razmišljalo se i o ukidanju tramvaja, o njegovoj zamjeni autobusima i, naravno, o velikoj ulozi osobnog prijevoza. Prigodom izrade GUP-a Zagreba stvari su pomalo došle na svoje mjesto. Tramvaj, kao dio sustava javnoga prijevoza putnika, ne samo da je ostao, već je bilo zacrtano njegovo osuvremenjivanje i proširenje.

Ta odluka i danas ima posebno značenje.

ZET je 1968. pokrenuo akciju za ograničenje individualnog prijevoza u korist javnoga, na području gradskog središta, koja će uroditi plodom tek nakon nekoliko godina.

Dana 14. lipnja 1971. g. počelo se s demontiranjem tramvajske pruge u Držičevoj ulici, između današnje Ulice grada Vukovara i Slavonske avenije sa zaokretnicom, kako bi se omogućili radovi na izgradnji novog raskrižja Držičeva-Slavonska avenija u tri razine. Tramvajska linija, koja se do tada služila tom zaokretnicom, skrenuta je prema Žitnjaku.

U lipnju te godine puštena je u pogon ispravljačka stanica Vurovčica u krugu ZET-ova tramvajskog spremišta.

Gradskom odlukom od 15. srpnja 1973. uvedena je nova regulacija prometa u središtu grada. Ukinut je individualni promet u Jurišičevoj, na Jelačićevu trgu i u Ilici do Gundulićeve, te je javni dobio prijeko potrebnu prednost. Prema ispitivanjima u rujnu, na ovim potezima poduzete mjere donijele su vrlo dobre rezultate.

U listopadu i studenom iste godine razmaknuti su kolosiječni zavoji na ključnim čvorištima: Frankopanska-Ilica, te Jurišičeva-Draškovićeve i Draško-

vićeva-Vlaška, kako bi se omogućilo mimoilaženje novih 4-osovinskih tramvajskih motornih kola naručenih iz tvornice "Đuro Đaković", a koja su svečano puštena u promet 22. siječnja 1974. godine.

Godine 1975. izrađen je u ZET-u elaborat o potrebi i načinu stupnjevanja početaka radnog vremena, kako bi se smanjile gužve u prometnim vrškovima, a povećao dinamički kapacitet u javnom prometu. Prvog rujna stupio je na snagu sporazum o stupnjevanju radnog vremena. On je obuhvatio 327 poduzeća odnosno 180.000 zaposlenih radnika. Iako to stupnjevanje nije sasvim dosljedno provedeno, nakon prvih promatranja u prometu, utvrđeno je ipak znatno poboljšanje.

U svibnju 1975. g. razmaknut je kolosiječni zavoj tramvajske pruge pred Glavnim kolodvorom kako bi se omogućilo mimoilaženje novih tramvajskih motornih kola.

## Dolaze vozila "ČKD-Tatra"

Nakon višegodišnje rasprave o tomu kako osuvremeniti i proširiti vozni park, budući da su jedni zagovarali nastavak suradnje s proizvođačem tramvajskih vozila "Đurom Đakovićem" iz Slavanskog Broda te kupnju nove količine vozila tip 201, pobijedili su zagovarači kupnje vozila "ČKD-Tatra" iz Praga jer su to uvjetovale gospodarske prilike, zapravo uvjeti kreditiranja i cijena vozila. Budući da je proveden međunarodni natječaj, nakon dugog niza godina, tim je činom ugašena domaća proizvodnja tramvajskih vozila. Puštanjem u promet prvih 30 vozila tvrtke "ČKD-Tatra" iz Praga, a to se zbilo 31. siječnja 1977. g., zauvijek je otišao sa zagrebačkih ulica tramvaj M-24 koji je vozio od 1924. godine.

Tadašnje Izvršno vijeće Skupštine grada Zagreba prihvatilo je 16. ožujka 1978. g. novu regulaciju prometa u središnjem dijelu grada, koja je u travnju stupila na snagu, a obuhvatila je područje od Kvaternikova trga do Ulice Republike Austrije. Time je dana bitna prednost javnom prometu; neke su ulice zatvorene za individualni motorni promet i proglašene pješačkom zonom, u ostalima je propisan jednosmjerni individualni promet. U mnogim ulicama uvedeni su posebni prometni traci za vozila javnoga gradskog prometa.

Radi bolje regulacije prometa ukidaju se tramvajska stajališta na uglu Draškovićeve i Branimirove, osim stajališta u Branimirovoj u smjeru Glavnoga kolodvora, a na Medveščaku premještaju se oba stajališta s lokacije kod Degenove, odnosno Gregorijančeve ulice, na početak zasebnoga pružnog tijela.

## Tramvaj prešao Savu 1979. g.

Osmoga svibnja 1978. godine počinje gradnja produžetka tramvajske pruge Držićevom avenijom preko Mosta mladosti do Sopotu u Novom Zagrebu. Pritom se tramvajska zaokretnica u Sopotu, kao prva u mreži izvodila unutar proširenog pružnog tijela, bez presijecanja kolnika.

Istodobno, s gradnjom nove tramvajske pruge, izgrađeno je i novo tramvajsko spremište u Dubravi, pokraj postojeće ZET-ove autobusne garaže, tj. u današnjoj Mandlovoj ulici, s novom ispravljačkom stanicom u krugu spremišta.

U svibnju 1979. godine, radi štednje tekućeg goriva, stupio je na snagu zakon o ograničenju motornog prometa na određene dane i vikende. Ovo ograničenje, tj. zabrana vožnje, odnosi se naizmjenično na parne i neparne registarske brojeve, pa je nazvano "parnepar". To ograničenje individualnog prometa odrazilo se i na javni promet većim brojem putnika.

Dvanaestog rujna iste godine svečano su puštene u promet rekonstruirane Tratinska i Ozaljska, na kojima su radovi počeli 1. kolovoza. Prvobitno je tramvajsku prugu trebalo preložiti u sredinu kolnika, ali se na kraju

odustalo od toga te je pruga ostala na prijašnjem mjestu. U sklopu te rekonstrukcije izgrađen je novi autobusni terminal na kraju Ozaljske ulice s uređenim iskrcajnim i ukrcajnim peronima, a obnovljena je i dotadašnja tramvajska čekaonica koja od tada služi autobusnom prometu zajedno s prostorijama za otpremnika.

Osim toga, ispred ZET-ove upravne zgrade, izgrađen je i pretjecajni tramvajski kolosijek u smjeru zaokretnice, koji ujedno služi za povlačenje vlakova u spremište. Ujedno je dio Ozaljske ulice, od Puljske do Fallerova šetališta, zatvoren za individualni promet. Početno ukrcajno tramvajsko stajalište premješteno je sa zaokretnice na novu lokaciju pred upravnom zgradom ZET-a, a inače zatvoreni pomoćni ulaz u zgradu adaptiran je u prostoriju za tramvajskog otpremnika. Kod svih tramvajskih stajališta rekonstruirane pruge ugrađen je rubnjak na udaljenosti 1,25 m od osi kolosijeka, kako bi se olakšao ulazak i izlazak putnika.

Dvadeset petog studenoga 1979. g. počinje novo razdoblje u razvoju tramvajske mreže ZET-a svečanim puštanjem u promet nove tramvajske pruge Držićevom avenijom, preko Mosta mladosti do Sopotu. Dolazak prvih tramvaja dočekali su građani Novog Zagreba spontanim ovacijama. Velika usputna tramvajska



• Svi tipovi tramvajskih motornih kola koji su danas u prometu •

• Zimi dobro dođe tramvaj •

• U Dubravi na pokusnoj vožnji 1961. g. snimljena Mandlova motorna tramvajska kola - tip 101 •



• Spremište tramvaja Trešnjevka •

• Tramvaj "ĐĐ" tip 201 u snježnim uvjetima vožnje snimljen u Ilici •



• Tramvaj češke proizvodnje "ČKD-Tatra" T-4+B-4 (tip 401), snimljen na Zrinjevcu, zagrebačkim ulicama vozi od 1977. g. •



• Tramvajski dio terminala Dubrava snimljen prije puštanja u promet pruge za Dubec •



• TMK 401 u Draškovićevoj ulici •



zaokretnica izgrađena je unutar roto-raskrižja kod Zapruđa s već ugrađenim priključnim kolosijecima za produžetak tramvajske pruge Sarajevskom ulicom prema jugu. U blizini te zaokretnice sagrađena je i nova ispravljačka postaja "Zapruđe", a u istoj zgradi nalazi se danas i dispečerski prometni centar ZET-a. Te je godine počela i gradnja novoga Jadranskog mosta preko Save, po kojem će se također odvijati tramvajski promet.

Prvih dana siječnja 1980. godine počinje se upotrebljavati novo tramvajsko spremište u Dubravi uz još naknadno dovršenje i osposobljavanje servisne hale, koja je puštena u pogon 21. siječnja. U suradnji s Gradskim sekretarijatom za promet provedena je u travnju velika akcija brojanja ZET-ovih putnika da bi se dobili podaci o opterećenju prometne mreže, a u svibnju anketiranje putnika radi utvrđivanja "linije želja". Taj rad obavljen je kao podloga za izradu studije o racionalnijem vođenju linija javnoga gradskog prometa, kako bi se raspoloživi kapaciteti što bolje iskoristili.

## Terminal na Črnomercu 1980. g.

Trećega rujna 1980. g. svečano je predana prometu rekonstruirana Ilica, koja je obnovljena od Krajiške do Zagrebačke ulice. U sklopu tih radova izgrađen je novi veliki tramvajsko-autobusni terminal na Črnomercu na bivšem zemljištu ciglane. Terminal je izveden po idejnom i glavnom projektu izrađenom u ZET-u, a prihvaćenom nakon svestranih i intenzivnih rasprava. Ostvareno rješenje, kojim su uspješno regulirani i pješачki tokovi putnika, omogućuje udoban i siguran prijelaz putnika s autobusa na tramvaj i obrnuto te u najvećoj mogućoj mjeri povezuje tramvajski i autobusni promet. Na cijelom području izvedena je i odgovarajuća rasvjeta. Tramvajska zaokretnica ima dva iskrcajna i tri ukrcajna stajališna mjesta s pretjecajnim kolosijekom. Autobusni terminal ima šest iskrcajnih i više od deset ukrcajnih stajališnih mjesta. Za tramvajsku i autobusnu otpremničku službu postavljeni su zasebni kiosci s nusprostorijama i potrebnim instalacijama. Budući da je za vrijeme radova bio organiziran privremeni autobusni terminal na Trgu Francuske Republike, a tramvaji su usmjereni privremenim linijama Jukićevom i Jagićevom ulicom do Zapadnog kolodvora, izgrađen je tom prilikom i novi trajni kolosiječni spoj Jagićeva-Hanuševa za kojim se dugo osjećala potreba.

Devetnaestog rujna te godine, uz sudjelovanje ZET-ovih predstavnika i novinskih izvjestitelja, proslavljen je 100. rođendan bivše ZET-ove kondukterice Paule

Landsky, koju su čestitari zatekli pri dobrom zdravlju i raspoloženju.

Sve veći broj tramvajskih vozila zahtijevao je i veći kapacitet radioničkog prostora. Stoga je počela gradnja nove velike tramvajske radionice sa suvremenom opremom i odgovarajućim pratećim sadržajima, koja je svečano puštena u rad 9. listopada 1981. g.

## Zatvoren prsten u Novom Zagrebu 1985. g.

Godine 1985. sagrađena je tramvajska pruga, što se od Savske ceste odvaja novom Horvaćanskom cestom te skreće preko novoga Jadranskog mosta i novog roto raskrižja u dvije razine kod Savskoga gaja prema Velesajmu, a u Sopotu je spojena s već sagrađenom prugom i tako se zatvorio prsten kroz Novi Zagreb. Taj tramvajski prsten predan je prometu 29. studenoga 1985. g.

Gradnjom nove Horvaćanske ceste ostvarili su se uvjeti za gradnju tramvajske pruge tom novom prometnicom i to u prvoj etapi do Čankovićeve ulice na Jarunu. Promet je na toj pruži otvoren 4. svibnja 1987. g., pa se već ljeti te godine moglo služiti i za potrebe velike međunarodne športske priredbe, Univerzijade, koja je te godine održana u Zagrebu. Uoči Univerzijade rekonstruiran je i cjelovito obnovljen Jelačićev trg, koji je bio sav raskopan, pa su ga Zagrepčani tada zvali "Banovom jarugom".

Za povećan promet gradnjom novih pruga nabavljena su i nova tramvajska vozila, i to četveroosovinska zglobna kola KT-4 iz češke tvornice ČKD, koja su puštena u promet u srpnju 1985. g. Od 10. veljače 1987. g., budući da zbog zdravstvenih razloga više nije mogao obavljati dužnost direktora ZET-a, dipl. ek. Branko Rački, za v.d. direktora bio je izabran dipl. ek. Zvonimir Kovačić, a tu je dužnost obavljao do 30. rujna 1987. godine. Od 1. listopada 1987. g. dužnost direktora ZET-a obavlja dipl. inž. Julius Pevalek.

Na razmeđu desetljeća, došlo je do kraja 40 godina radničkog samoupravljanja te do uspostave neovisne i demokratske Republike Hrvatske.

## Grad ponovno vlasnik

Slobodno se može utvrditi da je 1990. godina bila jedna od najznačajnijih godina u povijesti hrvatskog naroda i njenih građana zbog uspostave vlastite države, ali i novog državnog ustroja. Umjesto umjetnog socijal-

ističkog samoupravljanja uspostavljena je tržišna privreda s nositeljima vlasti, pa je Grad Zagreb ponovno postao vlasnikom ZET-a. Preuzevši vlasništvo Grad Zagreb imenovao je Upravni odbor od devet članova da u njegovo ime upravlja ZET-om, a za predsjednika Upravnog odbora postavljen je mr. Zlatan Fröhlich, koji je, nakon provedena natječaja imenovao direktorom poduzeća dipl. inž. Juliusa Pevaleka. Tako je Grad Zagreb, po modelu ostalih europskih gradova, preuzeo obvezu financiranja obnove i razvoja sustava javnoga gradskog prijevoza putnika, te sufinanciranje troškova prijevoza radi popularizacije korištenja javnoga gradskog prijevoza.

Već 1990. godine nastavljen je razvitak mreže tramvajskih pruga gradnjom dionice u Vukovarskoj ulici, do Industrijske zone na Žitnjaku, puštanjem u promet 3. prosinca 1990. g.

Godine 1991., u vrijeme velikosrpske agresije na Republiku Hrvatsku, u ZET-u je skromno obilježeno prvo stoljeće postojanja organiziranoga tramvajskog prijevoza u gradu Zagrebu, što ujedno znači i 100. obljetnicu postojanja ZET-a. U sklopu proslave obnovljen je eksponat iz Tehničkog muzeja, tramvajski vlak koji se sastojao od motornih kola M-24 i popularne tramvajске prikolice "pagode", zapravo preuređenih motornih kola tvrtke "Ganz" iz 1911. g. Od toga dana može se ponovno vidjeti na zagrebačkim ulicama kako vozi putnike, najčešće turiste i školsku djecu. Tijekom 1991. godine obnovljena je tramvajska pruga u Frankopanskoj ulici novim sustavom ugradnje pruge koji su razvili stručnjaci ZET-a pod vodstvom dipl. inž. Gorana Cvrlijea te stručnjaka poduzeća MTG.

## Pokušaj "ĐĐ" s tipom 900

Godine 1992. obnovljena je i tramvajska pruga na dijelu Ilice, od Trga bana Josipa Jelačića do Frankopanske, kao i na samom Jelačićevu trgu. Na otvorenju te obnovljene pruge počeo je prometovati nov tramvaj iz proizvodnog programa "Đure Đakovića", tip 900. To je ujedno bio novi pokušaj obnove hrvatske proizvodnje tramvaja u izvedbi stručnjaka "ĐĐ" iz Slavenskog Broda. Obnovljena je 1993. g. i pruga u Vlaškoj ulici, od Draškovićeve do Kvaternikova trga, a to je bila samo najava daljih velikih radova u 1994. godini. Najprije je obnovljena Šubićeva, pa Draškovićeve, u koju je vraćen, zbog tramvaja nekad posječen drvored, na kraju je došla na red i obnova pruge u Jurišićevoj ulici. Istodobno je mnogo učinjeno i na obnovi tramvajskoga voznog parka.

## "Končarev" dvozglobni tramvaj tip 2100

Umjesto uobičajena generalna popravka, nakon 20 godina rada od motornih kola "Đure Đakovića", tip 201, i dviju prikolica "ĐĐ", TP-4 i TP 1-Z, prema ideji dipl. inž. Franje Đurete, tvrtka "Končar" napravila je nov dvozglobni tramvaj tip 2100. Te su godine i prva tramvajska vozila, iz programa "ĐĐ", tip 101, otpisana nakon više od četiri desetljeća na zagrebačkim prometnicama. Budući da nije bilo novca za kupnju novih tramvajskih vozila, kupovani su rabljeni tramvaji iz Njemačke, tip GT-6, kao privremeno rješenje.

I 1995. godine nastavljena je obnova tramvajskih pruga i to u Jukićevoj i Jagićevoj ulici te je obnovljena druga dionica Ilice, od Frankopanske do Ulice Republike Austrije. Te je godine potpisan ugovor s tvrtkom "Končar" za gradnju, zapravo rekonstrukciju, pet novih tramvajskih vozila tip 2100.

## "Stojedinica" odlazi u otpis

Zagrebački električni tramvaj u 1996. godini nastavlja osuvremenjivanje voznog parka te obnovu tramvajskih pruga i raskrižja.

U svibnju 1996. godine počeli su veliki radovi. Obnovljeno je raskrižje Branimirove i Draškovićeve. Zamijenjene su tračnice na Savskoj cesti, u Ulici Ribnjak, Zvonimirovoj ulici te na Ksaverskoj cesti do Mihaljevca. Ukupno je obnovljeno 10,5 km tramvajске mreže te je ugrađeno 18 km novih tračnica. To je bio velik uspjeh u sanaciji lošeg stanja tramvajskih pruga.

Prva vozila iz programa "ĐĐ" tip 101, nakon više od 40 godina na zagrebačkim ulicama, otišla su u zasluženu "mirovinu". Prvi iz te serije tramvaja obnovljen je i predan Tehničkom muzeju.

Očekujući cjelovitu obnovu tramvajskoga voznog parka tramvajima TMK 2100, kao privremeno rješenje, u ZET je potkraj ožujka iz Manheima stiglo pet rabljenih zglobnih tramvaja tip GT-6. Tramvaji su smješteni u tramvajski pogon u Dubravi.

Nakon 105 godina ZET je ostao bez konduktera. Posljednjih 45 konduktera otišlo je u kontrolore karata i to se zanimanje potpuno gasi.

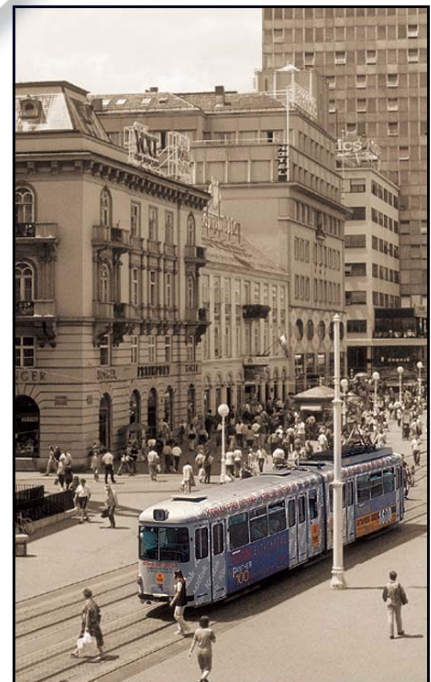
Na Dan ZET-a, 5 rujna 1996., potpisan je ugovor vrijedan 34 milijuna kuna za gradnju još pet dvozglobnih tramvajskih vozila tip 2100.



• Zglobni češki tramvaj KT-4, popularna "katica" snimljena na stajalištu na Ljubljani. Od 1985. nabavljeno je 50 takvih četveroosovinskih zglobnih tramvajskih motornih kola •



• Kao privremeno rješenje, zbog nedostatka novca, od 1994. u Njemačkoj se kupuju rabljeni tramvaji GT-6 proizvođača Düwag (tip 901) •





• TMK 2101 snimljen u Maksimirskoj ulici kod ulaza u park Maksimir •



• Ukupno 11 tramvaja tipa 2100 vozi zagrebačkim ulicama. To su suvremena osamosovinska dvozglubna vozila izrađena u "Končaru" prema ideji našeg dipl. inž. Franje Đurete •



• Tramvajski promet danas na Trgu bana J. Jelačića •

## Prva serija TMK 2100 na zg-ulicama

Godina 1997. počela je svečano. Nakon prototipa TMK 2101, na remizu je posebnim cestovnim vozilom dopremljen i drugi u nizu TMK 2102. Nakon što su ga stručnjaci sastavili, buduću da je stigao u tri odvojena dijela, 27. siječnja 1997. pušten je u promet.

I u 1997. nastavljen je program obnove pruga. Obavljena je velika obnova raskrižja Ulice grada Vukovara i Avenije Marina Držića. Obnavljane su ili rekonstruirane brojne prometnice te tramvajske pruge od istoka do zapada. Naime, rekonstruirane su Mihanovićeve i Vodnikova ulica. Taj je zahvat obuhvatio dio Savske ceste, raskrižje Savske i Vodnikove, obnovu tramvajske pruge na Tomislavovu trgu te raskrižja tih ulica s poprečnim ulicama. Ukupna dužina zahvata iznosila je 1150 m.

Potkraj godine u cijelosti je bila obnovljena i tramvajska pruga preko Mosta mladosti, gdje je zamijenjeno 1400 m kolosijeka i od 13. prosinca 1997. g. tramvajske linije 6, 7 i 8 opet su vozile preko Mosta mladosti svojim redovitim trasama. Time je ujedno bila završena sezona građevnih radova, koja je te godine uspješno obavljena obnovom 10,5 km pruga. U obnovi tramvajskog voznog parka došlo je do stagnacije. Prvih pet tramvaja TMK 2100 vozilo je zagrebačkim ulicama, a posljednji TMK 2105 pušten je u promet 16. srpnja 1997. g. Šteta što nije potpisan ugovor za nastavak njihove proizvodnje kako je bilo predviđeno.

U Tramvajskoj radionici naši su radnici obavili velik projekt obnavljanja dubrovačkog tramvaja. Nakon što su ga uspješno restaurirali, tramvaj je smješten u Tehnički muzej, gdje je izložen.

## Nastavlja se obnova pruga

Prvi put kod nas je 26. siječnja 1998. godine ugrađen uređaj za automatsko podmazivanje zavojnih tračnica. On je bio postavljen i pušten u pokusni rad na okretnici u Sopotu. Uređaj je nabavljen u Austriji, a trebao je spriječiti neugodno cviljenje tijekom prolaska vozila okretnicom, te bitno smanjiti utjecaj abrazivnog trošenja tračnica i kotača. Na toj je okretnici postavljen i pušten u pokusni rad novi upravljački i skretnički uređaj. Najbitnija novost bila je sigurniji položaj jezičaka skretnice te apsolutno isključenje mogućnosti okretanja skretnice tramvaja iza, tramvaju ispred, a da se pritom ne smanjuje putna brzina vozila.

Program obnove tramvajskih pruga nastavljen je u travnju 1998. godine, radovima na raskrižju Ilice i Frankopanske. Tom je prigodom obavljena zamjena svih skretničkih sklopova te zavojnih tračnica.

Veliki građevni radovi i obnova pruga radili su se na Trgu Nikole Šubića Zrinjskog, gdje je od Trga kralja Tomislava do Praške ulice rekonstruirana pruga s potpunim instalacijama gornjeg i donjeg voda. Tim je radovima tramvajska pruga dobila i nov položaj. Zapadna trasa pruge postavljena je uz zapadni pješački hodnik, pa više nije bila u sredini. Istodobno se radilo i u istočnom dijelu grada i to u Ulici grada Vukovara, od Heinzlove do Žitnjaka.

Od 13. lipnja do 4. rujna 1998. g. trajala je i generálna rekonstrukcija Trga žrtava fašizma.

Nakon punih 11 godina počelo je proširenje gradske tramvajske mreže u istočnom dijelu Zagreba, prema Dupcu. U srpnju u Ulici Dubrava počela je gradnja nove tramvajske pruge od okretišta u Dubravi do okretišta u Dupcu. Te 1998. godine dovršena je prva faza tijekom koje je, uz obnovljenu prometnicu u duljini od 3400 m u Ulici Dubrava, sagrađeno i 3800 m nove pruge. No, zbog neriješenih imovinsko-pravnih odnosa gradnja okretišta u Dupcu morala je još pričekati.

Posljednji put velik popravak tramvaja obavljen je 1992. godine. Stoga je bio bitan prvi veliki posao generalnog uređenja češkoga zglobnog tramvaja tip KT-4. Cjelovito preuređen tramvaj u Tramvajskoj radionici garažnog broja 308 ponovno je 27. ožujka 1998. pušten u promet.

Potkraj 1998. potpisan je, i treći ugovor, vrijedan 36 milijuna kuna, kako bi se ostvarila obnova tramvajskog voznog parka nabavom pet trodijelnih tramvajskih vozila TMK 2100.

## Tramvaj prema zapadu

Početkom 1999. godine dovršen je projekt prometnice na produženoj Horvaćanskoj cesti. U sklopu tog projekta, na suvremenoj prometnici, predviđena je i gradnja nove tramvajske pruge od okretišta Jarun do okretišta u Prečkom. Tako je proširenje tramvajske mreže, osim u istočnom, nastavljeno i u zapadnom dijelu grada. Radovi na produžetku tramvajske pruge prema Prečkom počeli su 23. prosinca 1999., a cijeli je projekt bio vrijedan 120 milijuna kuna. Započelo se gradnjom 2800 m nove pruge. Na toj dionici sagrađeni su i pothodnici Dekanići i Tavankutska, potom most preko potoka Vrapčaka, pet tramvajskih stajališta te okretište u Prečkom. Gradnja suvremene zagrebačke prometnice trajala je godinu dana.

Prvi je puta na toj dionici, i to na zaokretnici Jarun i u Prečkom, ugrađena nova generacija elektrohidrauličkih postavnih sprava na automatskim skretnicama. Dotadašnji sustav bio je mehanički, a postupna ugradnja novog sustava na tramvajske pruge predstavlja

povećanje pouzdanosti i sigurnosti odvijanja tramvajskog prometa.

Neposredno prije početka gradnje prometnice prema Prečkom, 6. rujna 1999., pušten je u promet obnovljeni terminal u Dubravi. Na tramvajskom dijelu terminala postavljeno je 600 m novih tračnica te 10 skretnica i 5 križališta. Uređene su nadstrešnice te je sagrađen suvremen prostor za vozače i prometnike, ispred kojeg je postavljen display s najavama polazaka autobusa i tramvaja. Sagrađena su tri kolosijeka, dva koja pripadaju okretištu u Dubravi te prolazni kolosijek sa stajalištima za tramvajske linije koje će prometovati do Dupca. Nakon toga, 8. listopada 1999. svečano je puštena u promet i obnovljena Ulica Dubrava, na kojoj su postavljeni kolosijeci. No, zbog neriješenih imovinsko-pravnih odnosa, terminal Dubec još nije bio sagrađen.

### “Jedanaestica” u Dupcu

Nakon što su gradske vlasti uspjele riješiti imovinsko-pravne odnose s vlasnicima zemljišta, terminal u Dupcu sagrađen je tijekom 2000. g. Nekoliko tisuća ljudi 11. listopada 2000. godine pozdravilo je prvu “jedanaesticu”, koju je gradonačelnik Milan Bandić dovezao do novog okretišta.

Nakon dolaska tramvaja u istočni dio grada, proslavljen je i dolazak tramvaja na zapad - u Prečko. Prva “sedamnaestica” na novo okretište u Prečkom stigla je 20. studenoga, točno u 11 sati, na oduševljenje građana.

U 2000. godini u obnovu pruga uloženo je manje od potrebnog. Ipak obnovljena je tramvajska pruga u Tratinskoj ulici, na Trgu D. Petrovića, u Ilici, od Ulice Republike Austrije do Selske ceste te dio Maksimirske od Bukovačke do Harambašičeve.

Nažalost, nije bilo ni obnove tramvajskoga voznog parka. Potkraj 2000. godine u voznom parku ZET-a bila su 253 tramvajska motorna kola i 162 tramvajske prikolice.

Na kraju 2000. i početkom 2001. godine vodili su se intenzivni razgovori za obnovu tramvajskog podsustava u gradu Zagrebu. Projekt obuhvaća nabavu 70 novih 100% niskopodnih tramvaja, obnovu 50 tramvaja KT-4 iz proizvodnog programa “ČKD-Tatra” starih 15 godina,



• Okretište Prečko •



• Produženom Horvaćanskom 2000. g. krenuo je tramvaj novom prugom do Prečkog •

obnovu remize Trešnjevka, nov sustav naplate karata i sustav upravljanja prometom. Cjelovit program trebao bi se realizirati u razdoblju 2001.-2005. godine.

Godine 2001. na red za rekonstrukciju došla je pruga u Draškovićevoj ulici, uključujući i raskrižje Draškovićeve s Branimirovom ulicom. Obnovljena je pruga u Maksimirskoj, od Bukovačke do Kvaternikova trga, a planira se i obnova Ilice, od Selske do okretišta Črnomerec.

ZET i Grad obilježili su i prvih 110 godina tramvaja u gradu Zagrebu.



• Terminal Dubec •



• Novi način obavještanja putnika o dolasku tramvaja - display u Dupcu •



• Prvi dan prometa na novom terminalu u Dupcu •



• Terminal Črnomerec •



• Okretište Mihaljevac •



• Okretište Dolje •



• Okretište Kvaternikov trg •



• Terminal Dubrava •



• Okretište Savišče •



• Terminal Savski most •



• Okretište Žitnjak •

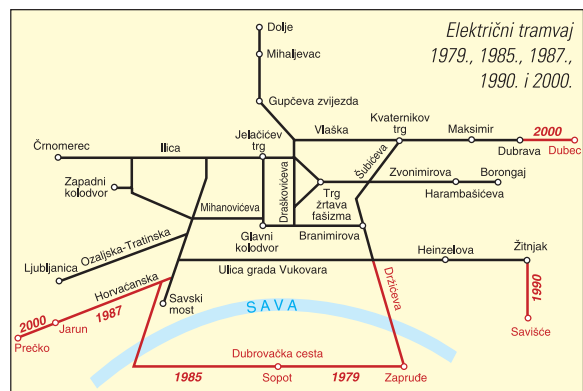
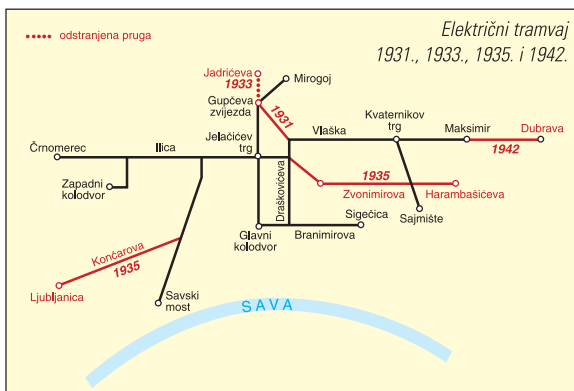
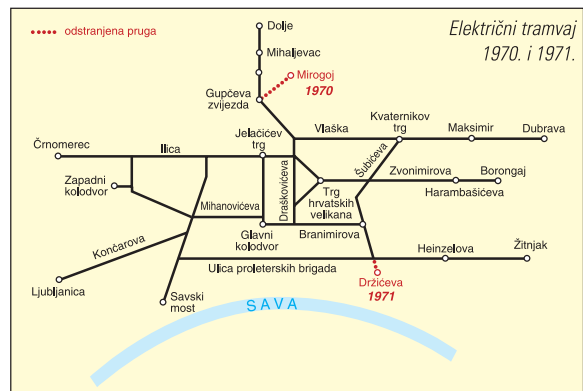
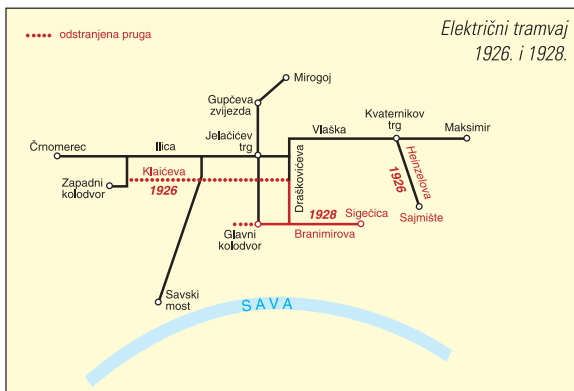
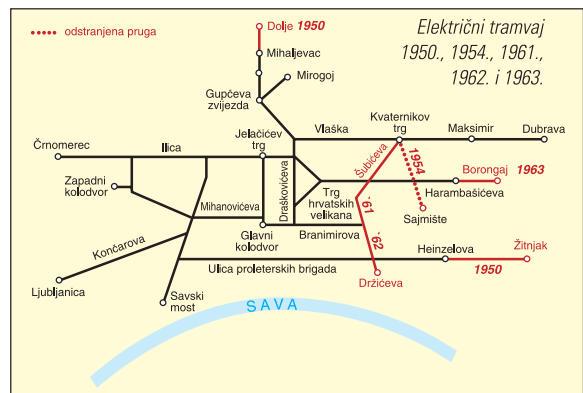
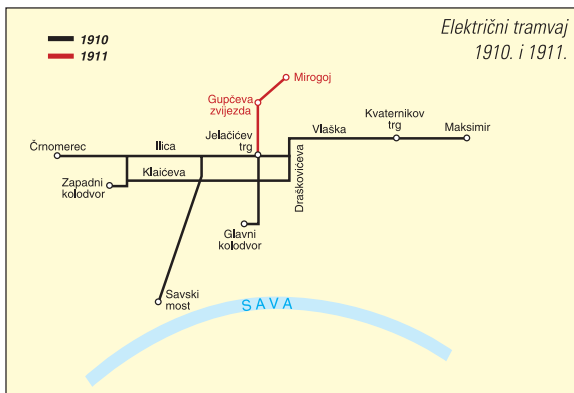
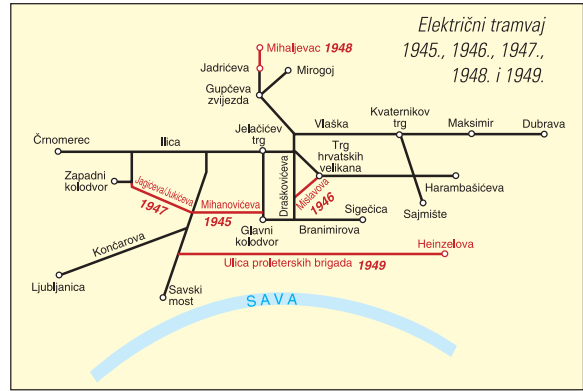
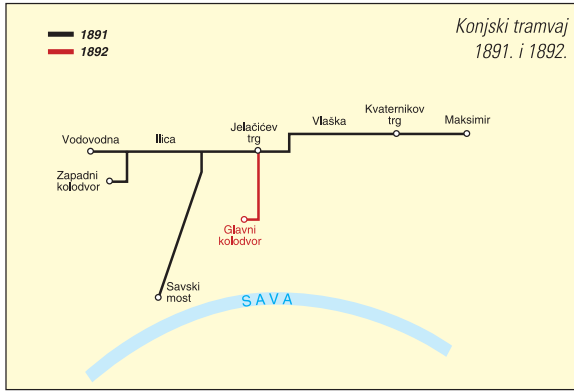


• Terminal Borongaj •



• Okretište Ljubljana •





• Sheme tramvajskih pruga •



• Stajališne oznake •



• Nadstrešnice (čekaonice) nekad i sad •



• Dubrava •



• Dubec •



• Avenija Većeslava Holjevca •

**05201** **119**

**Zagrebački električni tramvaj**

Vrijedi za nastup vožnje do 7:30 i poslije 13 sati

Prelazna karta vrijedi samo gdje se pruge razilaze za prva kola koja slijede

Intenzitet povratna karte Din 2.-

**157** **002015**

**Zagrebački električni Tramvaj**

**Dvije pruge obih mreža prel.**

Karta se ima čuvati do svršetka vožnje i na zahtjev tramvajskim službenicima otvoreno pokazati. Vrijedi za otvorene pruge

Konduktar nije dužan mijenjati novac

Karta se ima čuvati do svršetka vožnje i na zahtjev tramvajskim službenicima otvoreno pokazati. Vrijedi za otvorene pruge

**Vsčernja karta**

se uređ. prist. 20 ili. grad.

**03001** **167**

**Zagrebački električni tramvaj**

Vrijedi za nastup vožnje do 7:30 sati

Prelazna karta vrijedi samo gdje se pruge razilaze za prva kola koja slijede

Intenzitet karta Din 1.-

**09501** **123**

Karta se ima čuvati do svršetka vožnje i na zahtjev tramvajskim službenicima otvoreno pokazati. Konduktar nije dužan mijenjati novac

**123**

Prelazna karta vrijedi samo jedput do izmaka jednog kola bez obzira na obilježje karte. Prelaz nije dozvoljen ako ne gubite pravo dinstati kolu.

**09501**

**MICROSOFT KARTA**

Doba 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

**05701** **0264**

Karta se ima čuvati do svršetka vožnje i na zahtjev tramvajskim službenicima otvoreno pokazati. Konduktar nije dužan mijenjati novac.

**05701**

**0264**

Karta za ručnu prtljagu.

Karta za prtljagu.

**91** **04601**

**91**

**04601**

Vrijedi za nastup vožnje do 7:30 sati

Prelazna karta vrijedi samo gdje se pruge razilaze za prva kola koja slijede

Intenzitet karta Din 1.-

**75** **05501**

**Zagrebački električni tramvaj**

Vrijedi za nastup vožnje do 7:30 i poslije 13 sati

Prelazna karta vrijedi samo gdje se pruge razilaze za prva kola koja slijede

Intenzitet povratna karta Din 2.-

**00001** **7949**

**Zagrebački električni tramvaj**

Konduktar nije dužan mijenjati novac

Karta se ima čuvati do svršetka vožnje i na zahtjev otvoreno pokazati

Karta za umulter. mrežu D.150

**ZAGREBAČKI AUTOBUSPROMET**

Gradske štedionice općine slob. i kr. gl. grada Zagreba

**08101** **2**

Vrijedi za jednokratnu vožnju bez prelaza. Karta se ima čuvati do svršetka vožnje i na zahtjev otvoreno pokazati. Vozač ili konduktar nisu dužni mijenjati novac.

Karta za prtljagu Din 2.-

**AUTOBUSNA KARTA**

ZA JEDNU ZONU

**5801** **001814**

**NOVIH 0.40 DINARA**

Karta za prtljagu Din 2.-

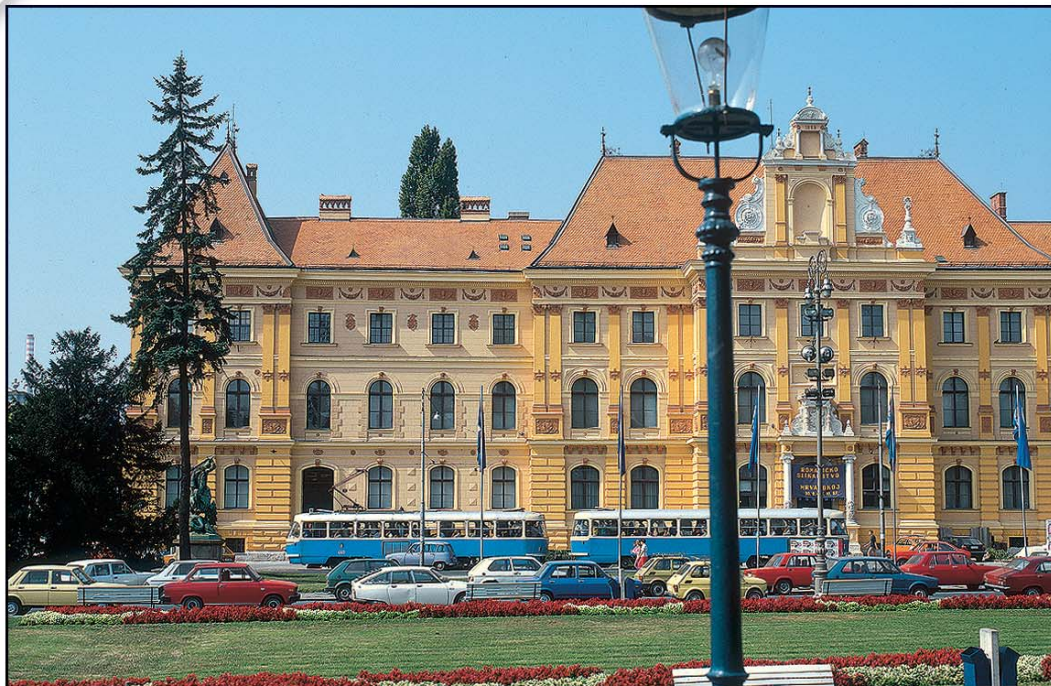




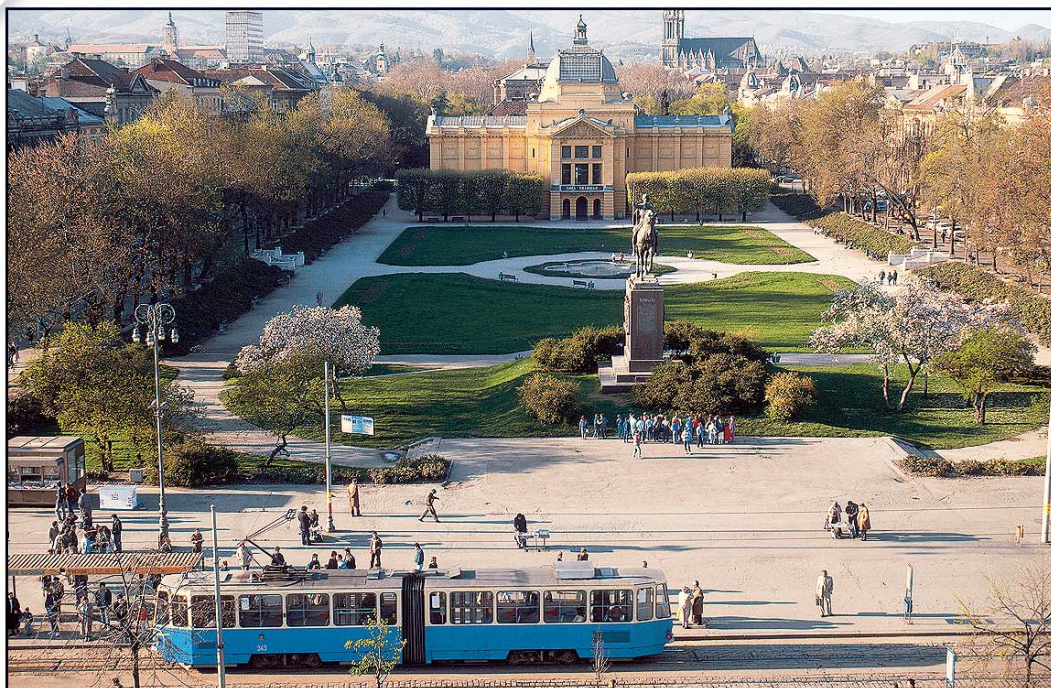
• Ilički ugođaj (iz arhiva Željka i Mirana Krčadinca) •



• GT-6 na Trgu žrtava fašizma (iz arhiva Željka i Mirana Krčadinca) •



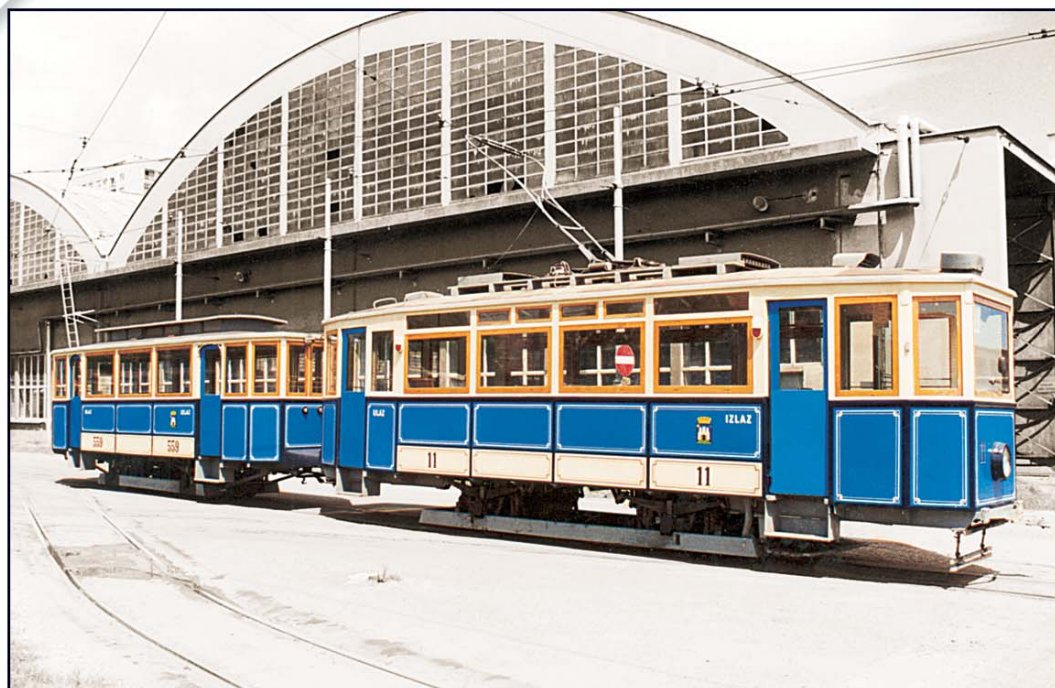
• "Čekadejac" na Trgu maršala Tita (iz arhiva Željka i Mirana Krčadinca) •



• Zglobna "katica" na Tomislavovu trgu (iz arhiva Željka i Mirana Krčadinca) •



• TMK 2101 ispred "Sheratona" •



• U sklopu obilježavanja prvih stotinu godina postojanja ZET-a obnovljen je tramvajski vlak iz Tehničkog muzeja koji se sastoji iz motornih kola M-24 i prikolice "pagoda", zapravo preuređena motorna kola "Ganz" iz 1911. godine •





AUTOBUS  
U GRADU ZAGREBU  
1927.-2001.

3 1159



- Na Trgu bana Jelačića, ispred Gradske štedionice parkirano je pet autobusa "Buick", prva tri su tip GMC-T 30, a zadnja dva GMC-T 42 •

Uvođenje autobusa u sustav javnoga gradskog prijevoza putnika u Zagrebu spominjalo se još 1916. godine, kad je Gradsko poglavarstvo dalo upravi tramvaja koncesiju za osnivanje autobusnog prijevoza. Dobivena koncesija je ostala neiskorištena, jer tadašnje prilike po ocjeni tramvaja nisu bile povoljne, to više što je i rat bio u punom jeku.

Zadruga hrvatskih invalida odmah poslije Prvoga svjetskog rata ponovno pokreće pitanje autobusnog prometa.

Zahtjev za podjelu koncesije Gradsko je poglavarstvo pokušalo riješiti upućivanjem molbe Invalidske zadruge upravi tramvaja, koja nije prihvatila prijedlog podjele koncesije.

Godine 1927., promjenom statuta za obrt autobusnog prijevoza, omogućuje se obrtnom odsjeku Gradskog poglavarstva povjeriti koncesiju i obrtnicu Invalidskoj zadruzi.

## Počelo 11. kolovoza 1927. g.

Autobusni je promet, pod nazivom "Autobus-promet", počeo 11. kolovoza 1927. god. funkcionirati na prve dvije linije:

1. Akademski trg-Savska kupališta i
2. Akademski trg-Podsused-Samobor.

U početku su bila u prometu 3 autobusa marke "Lancia", kapaciteta 30 putnika. Autobusi su bili sive boje. Iste je godine ovaj prijevoznik nabavio autobuse iste marke, ali kapaciteta 48 putničkih mjesta, obojene plavom bojom. Ovi su autobusi u prometu do 6. travnja 1928. godine, kada se zamjenjuju autobusima marke "Opel", kapaciteta 14 sjedaćih i 6-8 stajaćih mjesta. Boja tih autobusa bila je crveno-siva, ulazak je putnika bio kod vozača, koji je ujedno, obavljao i posao konduktera. Prvobitni autobusi "Lancia" bili su otpremljeni u Beograd.

Od puštanja u promet prvih autobusa do 20. srpnja 1928. godine prijevoz se ustalio na osam autobusnih linija:

1. Broj 2 Gornji grad-Jelačićev trg
2. Broj 3 Zrinjevac-Trešnjevka
3. Broj 4 Zrinjevac-Kanal (početak današnje Držičeve)
4. Broj 5 Pejačevićev trg (današ. Britanski)-Pantovčak
5. Broj 6 Zrinjevac-Trnje
6. Broj 6a Zrinjevac-Trnje (preko Paromlinske ceste)
7. Broj 8 Zagreb (Zrinjevac)-Vrapče-Podsused (za vrijeme kupališne sezone)
8. Broj 9 Zrinjevac-Savsko kupalište (za vrijeme kupališne sezone).

Od početka 1929. godine građani su sve nezadovoljniji autobusnim prijevozom i traže reorganizaciju prijevoza, a sporno je i vlasništvo autobusa kojima "Autobus-promet" obavlja prijevoz. Iz objave tvornice motornih vozila Adama Opela d.d. iz Rüsselgheima proizlazi da su sva motorna vozila "Autobus-prometa" vlasništvo tvornice "Opel" i nisu prodana "Autobus-prometu" već samo posuđena.

U vrijeme raspleta nekoliko je domaćih poduzetnika nabavilo potrebna vozila i otvorilo solidnu konkurenciju. Nastalo stanje stvara nesporazum s gradskim vlastima i poduzetnici traže organiziranje ankete na kojoj bi se utvrdila smjernica za konačnu organizaciju autobusnog prometa u Zagrebu.

Već početkom 1930. godine objavljuju se razmišljanja prema kojima bi autobus i tramvaj u gradu Zagrebu imao jednu upravu i zajedničku tarifu.

## Koncesija za tt. Barešić

Sredinom 1930. godine (28. svibnja) banska uprava je, nakon dvojbe kome da dodijeli koncesiju, odlučila da se ova dodijeli tvrtki "Barešić" (tvrtki koja se uopće nije bavila prijevozom putnika već je zastupala strane tvornice automobila), i to na sljedećim linijama:

- pruga Trešnjevka, br. 1
- kružna pruga Trnje, br. 2
- pruga Kanal, br. 3 (početak današnje Držičeve)
- pruga Gornji grad, br. 4
- kružna pruga Pantovčak, br. 5
- pruga Petrova ulica, br. 6
- pruga Mirogoj, br. 7
- pruga Peščenica, br. 8
- kružna pruga Tuškanac-Cmrok, br. 9
- pruga Kolodvorska-Magazinska, br. 10
- sezonska pruga Kupalište, br. 11 (u sezoni)
- kružna pruga Sajmena, br. 12
- kružna pruga Bijenička, br. 13 i
- pruga Noćna, br. 14.

Dozvola za obavljanje prijevoza putnika izdana je na 10 godina, uz uvjet točnog održavanja propisa i odredaba Pravilnika za obrt autobusnog prijevoza.

Kad je privatna tvrtka Barešić dobila koncesiju za autobusni prijevoz, nabavila je i nove autobuse marke "Buick" tipa GMC-T42, kapaciteta 21 sjedaće i 23 stajaća mjesta te tipa GMC-T30 kapaciteta 18 sjedaćih i 12 stajaćih mjesta.

Nabavljeni su i autobusi iz Austrije marke "Steyr",



• Autobus "Buick", proizvođača "General Motors", tip GMC-T 30, sa 18 sjedala smještenih u smjeru vožnje •



• PRVI ZET-ov AUTOBUS: Steyr iz Austrije, kojim je 1931. godine počeo autobusni promet ZET-a u Zagrebu, preuzet od tvrtke "Barešić" •



• Unutrašnjost autobusa "Buick" General Motors, tip GMC-T 42 •



• Prva dva MAN-a, tip L 1, došla su u ZET 1941. godine, a vozili su do 1957. Kapacitet 17+23 mjesta, snaga motora 100 KS, GB 14 i 15. Prema dostupnim podacima, nacрте za vozila izradio je ZET, a je li ih i sagradio, nije poznato. Postoji samo podatak da su napravljeni u Zagrebu. U vrijeme NDH autobusi su na sredini karoserije imali grb grada, a ispod njega natpis Zagrebački autobusni promet •



• "Buick", tip GMC-T 42, preuzet od tvrtke "Barešić", snimljen na Starčevićevu trgu, 21 sjedalo smješteno duž vozila - sučelice •



• Od jeseni 1941. zagrebačkim je ulicama vozio "Magirus" 516, garažnog broja 11, a u prometu je bio do kraja 1957. g. Snaga motora 125 KS, kapacitet 32+28 mjesta, godina proizvodnje 1940., karoserist "Avtomontaža" Ljubljana •



• Škoda 706 RO, karoserist skopski "11. oktombri", u ZET-u od 1956. do otpisa 1961./64. Snaga motora 135 KS, kapacitet 3+22+55 mjesta, G.B. 52-57. Autobusi su u Zagreb došli bez sjedala pa su ona naknadno ugrađena u "Autodubravi". Vozila su bila plava s tamnoplavim krovom, a otpisana su 1961./64., a dva (i ovaj sa slike) prodana su u Prijedor •



• FAP 5 GVF-St, zagrebačke karoserije, snaga motora 130 KS; 1959. nabavljeno 15 vozila, a 1960. još 11. Prosječan kapacitet bio je 15+70 mjesta. Bili su karakteristični po tomu što su imali potpuno pregrađen vozački prostor preko cijele širine vozila. Prema izgledu prednjeg dijela vozila (maska hladnjača), vidjela se je razlika u godini proizvodnje. Otpisani su 1968. i 1969. g. Autobus 116 predan je tijekom 1967. Tehničkoj kontroli tramvaja gdje je služio za ispitivanje tramvajskih elektromotora sve do 1970. •



• Od 1953. do 1958. u prometu je bilo 19 autobusa AEC 10 T - T 10, kupljenih od "London Transporta". Bili su proizvedeni 1938. g., pogonjeni motorom od 93 KS, kapacitet 26+19 mjesta, GB 33-51. Tijekom korištenja obavljena pregradnja vrata na desnu stranu vozila •



• Iz Londona ZET je 1955. i 1956. g. nabavio četiri rabljena katna autobusa "Leyland" PD-1, proizvedena 1946. g., duga 9 m, visoka 4,5 m i široka 2,5 m. Pogonjeni su motorom snage 127 KS, kapaciteta 56+14 mjesta. Autobusi GB 61-64 kupljeni su navodno u zelenoj boji s prijedjenih milijun kilometara, a tijekom pet godina vožnje u Zagrebu na liniji Črnomerec-Podsused prešli su još 300 tisuća kilometara. U Zagrebu su vozili do 1960., kada su prodani u Sarajevo •



• Autobusi marke "Lancia" 3 RO, GB 23 i 24, u prometu su bili od travnja 1948. do prosinca 1960., kada su prodani u Viroviticu. Vozila kapaciteta 27+31 mjesto konstruirani su u radionicama ZET-a gdje je obavljena dogradnja na podvozjima "Lancia" iz 1944. g., a koja su u ZET stigla potkraj 1946. g. Motor se pokretao "kurbloom", a nakon generalke ugrađen je elektropokretač snage 6 KS •



• "Alfa-Romeo" 910 AUS (ukavejka), karoserist "Goša" Smederevska Palanka, godina proizvodnje 1958., snaga motora 130 KS, kapacitet 40+20 mjesta, G.B. 66, 67 i 68. Autobus je imao tapecirana sjedala, uglavnom je vozio na liniji Zagreb-Samobor te na izletničkim vožnjama. Tim su autobusima iz Smederevske Palanke tegljene autobusne prikolice. Otpisani su 1964. g., a broj 68 prodan je u Karlovac •



• Autobus TAM AS 3500, novosadske karoserije, snimljen u Maksimiru. Vozila s motorom snage 125 KS bila su nabavljena od 1963. do 1966. godine. Broj mjesta ovisi o godini proizvodnje, nabavljen je 51 autobus, a u prometu su bili do 1973., odnosno 1975. g. •



• "Alfa-Romeo" 910 AU, karoserist "Goša" S. Palanka. Od 1956. do 1958. nabavljeno 14 autobusa snage motora 130 KS i kapaciteta 2+20+65 mjesta. Autobusi su bili osposobljeni za vuču prikolice a prema prometnim propisima na prednjem dijelu krova morali su imati žuti trokut s crnim rubom, koji je bio podignut kada su vukli prikolicu. Prvih 10 bilo je plave boje s tamnoplavim krovom, a zadnja 4 crvena sa srebrnim krovom. Plavi su vukli plave, a crveni crvene prikolice. Otpisani su između 1965. i 1968. g. Na slici je crveni autobus broj 13 s prikolicom 1006 koja je sagrađena u istoj tvornici na podvozju talijanske tvrtke "Adige-Viberti", s 8 guma na dvije osovine •



• Autobus "Alfa-Romeo" 910 AU G.B. 1 snimljen na kružnoj liniji koja je preko Novog Zagreba povezivala Glavni kolodvor i Trg Mažuranića 1966. godine •



• "Alfa-Romeo" 1000 AU (Alfa-Milla) proizveden 1961. i 1962. u "Goši", snage motora 163 KS, kapaciteta 2+21+84 mjesta. Nabavljeno je 35 autobusa, a svi su osposobljeni za vuču prikolice. Otpisani su 1969. i 1970., osim broja 216, koji je ostao za tegljenje pokvarenih vozila u garaži Dubrava do 1976. g. Šest autobusa nakon otpisa poslano je u Banju Luku za smještaj stanovnika - stradalnika potresa •

tipa XVII, kapaciteta 21 sjedaće i 14 stajaćih mjesta, pa je privatna tvrtka imala 20 autobusa.

Dana 5. kolovoza 1930. godine Gradsko načelstvo u Zagrebu upućuje tvrtki "Barešić" obavijest kojim joj omogućuje obavljanje autobusnog prijevoza na području grada samo provizorno, dok se ne riješi žalba Općine grada Zagreba i Gradske štedionice na dodjelu koncesije.

Tvrtka "V. i M. Barešić i Co i Autobrovovoz k.d." podnijela je molbu Poglavarstvu grada Zagreba s obzirom na to da su temeljem načelne odluke kraljevske banovinske uprave kupili autobuse i naknadnim lišavanjem koncesije našli se pred bankrotom.

Molba nije uvažena, a tt. "Barešić" prodaje svoje autobuse (15 tipa Steyr i 5 tipa Buick) Gradskoj štedionici i povlači na ročištu svoju žalbu protiv autobusne koncesije Gradske općine.

## ZET preuzima autobus 1931. g.

Pod utjecajem javnog mišljenja morala se i uprava tramvaja baviti pitanjem autobusa te je 1931. godine preuzela gradski autobusni promet od dotadašnjih vlasnika, Viktora i Mihovila Barešića. Vozni park sastojao se od 20 autobusa, kojima je isprva nastavljen promet u prijašnjem opsegu.

Kupoprodajnim ugovorom, potpisanim 20. travnja 1931. godine za 3.000.000 dinara otkupljeni su autobusi, kojima je preuzet promet na sljedećim linijama:

1. Zrinjski trg-Trešnjevka, sa 6 autobusa,
2. Zrinjski trg-Trnje, s 1 autobusom,
3. Zrinjski trg-Zagorska ulica, s 1 autobusom,
4. Zrinjski trg-Vrapče, s 1 autobusom,
5. Jelačićev trg-Trg Stjepana Radića, s 1 autobusom,
6. Pejačevićev trg (današnji Britanski trg)-Pantovčak, s 1 autobusom,

te dvije noćne linije:

1. Zrinjski trg-Trešnjevka i
2. Jelačićev trg-Črnomerec.

Dužina linija iznosila je 9,6 km. U prvoj godini rada u autobusnom prometu 20 autobusa prevezlo je više od 1.500.000 putnika.

Ubrzo se dio tih linija ukida.

## Prijelazna karta - pun pogodak

Spremište autobusa i prostor za popravak organiziran je u sastavu staroga tramvajskog spremišta uz Savsku cestu.

Autobusni se promet u početku vodio kao zasebno poduzeće "Gradski autobusni promet" na samostalnim linijama, bez dovoljne veze s tramvajskim prometom.

Njegov se prijevozni učinak iz godine u godinu smanjivao.

Godine 1935., nakon izgradnje tramvajske pruge u Ozaljskoj ulici, autobusni promet na toj dionici postao je suvišan te je ukinut u siječnju iste godine.

Ukupna dužina autobusnih linija smanjena je na 7,2 km, a prijevozni učinak gotovo se upola smanjio u odnosu na 1931. godinu te je prevezeno samo 907.268 putnika.

Smanjenje prijevoznog učinka u autobusnom prometu zaustavljeno je tek 1937. godine kad je broj putnika porastao 10 posto u odnosu na prošlu godinu. Iste se godine, radi smanjenja troškova, kao pogonsko gorivo uvelo zemni plin (metan).

Stanje u autobusnom prometu znatno se poboljšalo tek u početku 1940. godine, kad je obavljena temeljita reorganizacija vođenja linija.

Autobusne linije koje su do tada vođene samostalno, vođene su sad kao nastavci tramvajskih linija. Uveden je zajednički tarifni sustav s prijelaznim kartama uz povoljnu cijenu. Te iste godine broj prevezenih putnika naglo se povećao na 1.500.000.

Godine 1941. u autobusnom se prometu pojavljuju poteškoće oko održavanja vozila, nabave guma i doknadnih dijelova.

I unatoč navedenim poteškoćama, zbog kojih se obustavio promet na pojedinim linijama, autobusni prijevoz ostvario je nagli porast prijelaznim vožnjama. Broj prevezenih putnika ponovo se udvostručio.

Izgradnjom pruge Maksimir-Dubrava, koja je puštena u promet 1942., autobusni je promet obustavljen i na toj dionici.

Starost i dotrajalost autobusa, osim poteškoća u održavanju, utjecalo je na smanjenje inventarskoga voznog parka na 11 autobusa.

## Obnavljanje autobusnog prometa 1945. g.

Neposredno nakon Drugoga svjetskog rata sustavno se počinju popravljati vozila koja su tijekom rata zapuštena.

Osposobljena su četiri stara autobusa za linije: Črnomerec-Vrapče, Britanski trg-Pantovčak i Glavni kolodvor-Trnje. U prvoj poslijeratnoj godini postupno je



• U prvom je planu autobus FAP 5 GVF-GR, karoserista "11. oktovri" iz Skopja, proizveden 1957., motora snage 130 KS i kapaciteta 3+15+65 mjesta. U voznom parku ZET-a bilo je 10 tih plavih autobusa s tamnoplavim krovom, a otpisani su potkraj 1964., odnosno dio je prodan u Karlovac •



• Karoserist "Ikarus" iz Zemuna sastavio je ovaj FAP 5 GVF-UG 1957. g., snaga motora 130 KS, kapaciteta 2+18+60 mjesta. U tri serije stiglo je devet vozila. Otpis je obavljen 1963./64. g. G.B. 72-80 •



• FAP 5 GVF-UG, karoserista "Ikarusa" iz Zemuna, 1956. g., 130 KS, 2+16+60 mjesta, G.B. 71. Autobus je kupljen kao ogledni primjerak nakon čega je kupljeno još devet vozila iste marke i tipa s promijenjenom karoserijom i rasporedom sjedala (72-80), otpisan 1964. g. •



• Na Savskom mostu snimljen je autobus FAP D-13 Dubrava 9 MP. Karoserija ovog autobusa je zagrebačka, a svih 20 vozila zbog loših motora bilo je kratkog vijeka - do 100 tisuća kilometara. Nabavljeni su 1967., bili su međugradski s motorom od 130 KS i 44+36 mjesta. Pojačanim provrtom cilindra (+2 mm) snaga je povećana na 145 KS. Rashod je obavljen između 1970. i 1972. g. •



• ZET je u jesen 1950. kupio izložbeni primjerak sa Zagrebačkog velesajma, autobus "Fiat" 680 RN. Ukupno 55 sjedacih mjesta bilo je u tom vozilu garažnog broja 31, sa snagom motora od 123 KS. Na vozilu su bile penjalice za krov gdje je bio prostor za prtljagu putnika. Generalka je obavljena u "Autoremontu" u Dubravi 1959. g., a odmah potom autobus je vozio na izlet trasom Zagreb-Bled-Rijeka-Plitvička jezera-Zagreb. U ZET-u je vozio do 1963., a nakon toga promijenio je dva vlasnika do otpisa 1972. g. •



• Bez obzira na današnju elektroniku u vozilima, vozači imaju samo riječi pohvale kad govore o ovom autobusu - MAN 750 HO M 11 A, koji su u ZET stizali od 1968. do 1975. g. •



• MAN UO 890 bio je sa ukupno 108 vozila najzastupljeniji autobus u voznom parku ZET-a. Vozila su nabavljena od 1975. do 1979. godine •



• Prvi zglobni autobusi stigli su u ZET 1969. godine. Na slici je MAN 890 UG M 16 A, snimljen na stajalištu u Zaprudu. Kapacitet vozila je 160 putnika, duljina 16,5 m, snaga 144 kW, pogonska osovina srednja •



• Međugradski autobus MAN 750 HO M 11 A nabavljen 1970. godine •



• Autobusi MAN SU 220 u ZET su stizali 1979. i 1980. godine •



• Gradski autobusi TAM 190 A 11 M •



• Autobus TAM 260 A 116 Lj nabavljen u Mariboru •



• Zglobni autobusi TAM 260 A 180 M nabavljeni su potkraj osamdesetih i početkom devedesetih godina •



• "Ikarus" 115 B bio je u prometu od 1983. do 1997. godine, a za upravljačem tog autobusa je druga vozačica autobusa u ZET-u Nataša Govekar •



• Zglobni autobus "Ikarus" IK 160 B u ZET-ovu voznom parku bio je desetak godina, od 1983. godine •



• Autobus TAM 260 A 116 M snimljen na autobusnom kolodvoru u Samoboru •



sredeno stanje autobusnoga voznog parka osposobljavanjem dodatnih triju autobusa, što je omogućilo uspostavu linije od Branimirove, Radničkom cestom prema Žitnjaku.

## Šarolikost voznog parka

Za potrebe autobusnog prometa kupovalo se gotovo sve do čega se došlo, pa je vozni park u razdoblju od 1945. do 1952. bio sastavljen od različitih tipova i marki autobusa, uglavnom rabljenih vozila. Tako je u prometu bio 21 autobus, a čak 13 različitih marki i tipova, a to su: MAN L 1, "Magirus" 516, "Sauer" 2 BH, "Renault" 505-D, "Alfa-Romeo" 430, "Škoda" 706 RO, "Fiat" 680 RN, OM "Orione" 580, "Opel Blitz" 3,6, OM "Taurus", "Lancia" 3RO, "Sauer" BT 4500 i "Klöckner" SL-330.

Ovi autobusi imali su garažne brojeve od 11 do 32, a posebna je zanimljivost bio garažni broj 21, "Klöckner" SL-330, koji je do 1946. bio kamion, a zatim je pregradnjom pretvoren u autobus. Usprkos lošoj kakvoći vozila i teškoćama u njihovu održavanju mreža autobusnih linija postupno se nadopunjavala novim linijama.

Godine 1950.-1953. uspostavljene su linije prema: Studentskom gradu, Remetincu, Kozjaku, Aleji Vrapče, Pantovčaku, Trnju, Jankomiru, Cmroku i Šestinama, pa se njihova ukupna dužina povećavala na 45 km.

Godine 1951. preselio se autobusni pogon s tzv. "planirke" uz Savsku cestu na novu lokaciju uz trešnjevačko tramvajsko spremište. Radionički se prostor sastojao od četiriju radnih mjesta (za vozni park od 19 autobusa). Strojna obrada i veći, generalni popravci, obavljali su se u tramvajskoj radionici.

Porastom broja autobusa rasli su i zahtjevi za servisiranje, pa se tijekom 1953. i 1954. počelo izgrađivati i posebne objekte, a izgradnja je završila 1959. g. sa sedam radnih mjesta, a dotadašnja radionica preuzela je funkciju izvanrednoga i remontnog održavanja.

Godine 1955. nabavio je ZET rabljene katne autobuse iz Engleske (iz Londona), jer u to doba domaća industrija nije bila sposobna zadovoljiti potrebe tržišta, pa su se vozila nabavljala iz inozemstva. Tih godina u Zagrebu osjećala se sve veća potreba za povećanjem autobusnih linija i prijevoznog kapaciteta, a postojeći vozni park bio je dotrajaao, ratom reduciran i nedostatan. Kupljena su četiri autobusa marke "Leyland", duga 9 m, visoka 4,5 m i široka 2,5 metara.

Imali su samo jedan ulaz u putnički prostor, s platforme na stražnjem kraju vozila. Bilo je 60 sjedaćih mjesta. Autobusi su bili izuzetno stabilni, a pokretao ih je vodom hlađeni stojeći motor Leyland, smješten na prednjem dijelu vozila. Razvijao je snagu od 95 kW (125 KS). Ovakvi autobusi nisu bili pogodni za Zagreb, gdje su se ipak zadržali do 1961. godine, kad su prodani u Sarajevo.

Osnovne su im mane bile:

- konstruirani su za vožnju lijevom stranom, koja vrijedi u Engleskoj, a nisu se mogli prepraviti za vožnju desnom stranom prometnice;

- zbog visine nisu se mogli uključiti na svim linijama zbog nadvoznjaka, tramvajskog gornjeg voda te signalizacije u gradu (kao zanimljivost se može navesti da su u Sarajevo dopremljeni preko Mostara, jer iz drugih smjerova nisu mogli stići onamo zbog tunela i nadvoznjaka);

- zbog visine je bilo i teškoća s održavanjem, pa se morao 16. tramvajski kolosijek u tramvajskom spremištu Trešnjevka preurediti za njihovo održavanje.

## Početak radova na Vurovčici 1960. g.

Razvojem autobusnog prometa u drugoj polovici pedesetih godina nastale su i veće potrebe za remontnim kapacitetima, pa se već 1960. planirala izgradnja remontne radionice kapaciteta 300 solo-autobusa na lokaciji Vurovčica, koja je puštena u pogon 1964. godine. Uvođenjem u promet zglobnih autobusa krajem šezdesetih godina te uvođenjem novih tehnologija, nastaje potreba za rekonstrukcijom radionice. Pri tome ukupna površina nije mijenjana, a radovi su tekli između 1978. i 1980. godine.

Razvoj autobusne mreže ne stagnira već, naprotiv, pod pritiskom naraslih zahtjeva povećan je broj linija te se prometna mreža iz godine u godinu neprekidno proširivala.

## Gradnja spremišta u Dubravi

Zbog stalnog otvaranja novih linija te porasta broja autobusa, započele su pripreme za izgradnju garaže u Dubravi, koja je svečano puštena u pogon u proljeće 1962. godine. U garaži su se obavljali radovi dnevnog servisa i servisnoga redovitog održavanja te popravci manjih sudara i izvanredni popravci, a sve ostalo obavljala je radionica na Vurovčici. Naknadnom rekonstruk-

cijom cjelokupni prijašnji natkriveni prostor pretvaran je u radionički, a vanjski parkirališni prostor prihvaća 180 autobusa, među njima 37 zglobnih. Ukupni je kapacitet za održavanje narastao na 200 autobusa, od kojih je 40 zglobnih. U međuvremenu su užurbano nabavljana vozila.

## Neodlučnost u izboru autobusa

Na rabljenim vozilima nije se mogla temeljiti dugoročna razvojna orijentacija ZET-a te su zbog nedostatka novca za nova vozila inozemne proizvodnje tražena rješenja na tržištu bivše zajedničke države. Tu, dakako, nije bilo velikog izbora, osobito glede gradskog tipa autobusa.

Od tadašnjih proizvođača najprije se pojavio FAP, nešto kasnije TAM, nastojeći ponuditi gradsko vozilo koje bi se postupno dotjeralo do razine tehničkih i eksploatacijskih osobina primjerenih gradskom prometu, kakve su posjedovala do tada pribavljena rabljena vozila.

Prva FAP-ova vozila nabavljena su 1957. godine, i zatim iz godine u godinu sve do 1967., do kada ih je kupljeno ukupno 106, a tipovi motora bili su: "F", "2F" i "FFB".

Usprkos mnogim slabostima, nabava većih količina tih autobusa omogućila je znatno širenje autobusne mreže u to doba, posebno na prigradskom području. Zbog nepodobnosti u gradskom prometu FAP-ovi su autobusi potpuno i nepovratno iščezli iz ZET-ova voznog parka.

## Autobusne prikolice

Potkraj pedesetih godina u Zagrebu se neprestano povećavao broj putnika u autobusnom prometu. Na tržištu se osjećala oskudica autobusa te se kao rješenje javljala zamisao o autobusnim prikolicama, odnosno o "autobusnim vlakovima". Ta se zamisao ostvarila 15. veljače 1960., kad je stiglo 5 autobusnih prikolica proizvedenih u karoseriji "Goša" u Smederevskoj Palanci, na šasijama talijanske tvrtke "Adige-Viberti", a koja je izradila karoserije i za autobuse "Alfa-Romeo".

Prikolice su bile kapaciteta 60 putnika, a vukli su ih autobusi "Alfa-Romeo" tipa 1000. Prikolice su bile duge 7,56 m, a masa praznih iznosila je 4900 kg. Imale su osam kotača na dvije osovine koje su se zakretale. Takav broj kotača bio je iz sigurnosnih razloga kako pucanje guma ne bi ugrozilo sigurnost putnika. Zacre-

tanje obiju osovina omogućavalo je praćenje traga kotača vučnog vozila te je radius zakretanja iznosio 5,75 m.

Uskoro su kupljene još tri prikolice. Unatoč početnom oduševljenju zbog povećanja kapaciteta i nižih troškova održavanja u odnosu na autobuse, broj prikolica se nije više povećavao, jer su ipak smanjene manevarske sposobnosti "autobusnog vlaka", posebno u pogledu tadašnjeg stanja prometnica, terminala, a i prometa u cijelosti. Osim toga, autobusi koji su vukli prikolice nisu te napore mogli podnositi bez posljedica, a prikolice su se mogle koristiti samo na ravničarskim prugama sa širim prometnicama, kao što su Velika Gorica i Podsused.

Posljednja deveta prikolica kupljena je 1961. godine, kao rabljena, u Karlovcu. Prikolice su imale garažne brojeve od 1001 do 1009. Valja napomenuti da su nakon prestanka uporabe u zagrebačkom prometu sve prikolice, osim garažnog broja 1006, koja je otišla u rashod, prodane u Karlovac, Zenicu, Vrbas i Požarevac.

Pojavom zglobnih autobusa prikolice su izgubile važnost, te ih se može ocijeniti kao prijelazno rješenje, koje je na kratko ublažilo oskudicu prometnih kapaciteta.

## Problem uvoza

Godine 1961. ponudila je "Goša" autobus s karoserijom i još nekim dijelovima vlastite proizvodnje. No, od njega se odustalo kad je "Avtomontaža" 1968. ponudila ZET-u tipičan gradski autobus proizveden u suradnji s njemačkom tvrtkom MAN.

Prva iskustva s autobusnom proizvodnjom TAM također nisu bila osobito povoljna, jer je on također bio više prilagođen uvjetima međugradskog prometa.

Prve nabavke autobusa marke MAN tip 750 potvrdile su pretpostavku da je riječ o kvalitetnom i pouzdanom vozilu, koje je uvjerljivo zagospodarilo tržištem.

U tijeku 1968. stigla je prva isporuka od 33 vozila MAN 750, 1969. nabavljeno je još 20 autobusa toga tipa i 20 zglobnih tipa MAN 890 UG. Tijekom 1970. pribavljeno je dodatnih 20 MAN 750, pa su oni brojčano nadmašili sva ostala vozila u autobusnom voznom parku, odnosno od 190 autobusa 93 su bila marke MAN.

## Zglobni autobusi u ZET-u

Početkom šezdesetih godina naglo je širena mreža autobusnih linija u Zagrebu. U to vrijeme raste Novi Zagreb. Rastu i ostala prigradska naselja, a sve njih s



• Prvi mini bus OM Lupetto A 15 Barzani, 94 KS, 20+8 mjesta, u prometu od 12. siječnja 1970., garažni brojevi 101 i 102 •



• Mini bus TAM 75 A 6, garažnog broja 1 nabavljen 1986. •



• Prvi "Mercedes" u ZET-u se pojavio 1978. g. Mini bus MB L 613 garažnog broja 1 i 2 vozio je s tadašnjeg Trga Republike na Gornji grad (Becićeve stube). I ta su vozila u Zagreb stigla bez sjedala koja su potom ugrađena u ZET-u •



• Zglobni autobus MAN SG 220 nabavljen 1988., 1989. i 1991. godine •



• Vrlo kvalitetnima u prometu pokazala su se rabljena vozila nabavljena u Njemačkoj, među kojima je i MB O 305 G •



• Danas se u prometu nalaze i rabljeni autobusi MB O 305 •



• Midi bus MAN NM 152 nabavljen je za potrebe autobusnih linija manjega prometnog opterećenja •



• Uz nabavu novih vozila, nastavljena je nabava rabljenih pa se u voznom parku našao i MAN SL 202 •



• Na Starčevićevu trgu ispred hotela "Esplanade" snimljen autobus TAM AS 3000 (tranzistor) (iz arhiva Toše Dapca) •



• Autobusno stajalište na Trgu bana Jelačića ispred Gradske štedionice •

gradom su povezali autobusi. Klasični, solo-autobusi, nisu bili po kapacitetu u stanju zadovoljiti novonastale potrebe. Iz tih se razloga, u ZET-u razmišlja o zglobnim autobusima, koji su u Europi već naveliko u prometu.

Ta je zamisa ostvarena potkraj šezdesetih godina, kad je ZET kao trajno rješenje, odabrao vozila poznate marke MAN. Godine 1969. stiže dvadeset zglobnih autobusa MAN 890 UG M 16 A, te počinje razdoblje zglobnih autobusa. Bili su to 16,5 m dugi autobusi, kapaciteta 160 putnika uz vozača i konduktera, a pokretao ih je motor snage 144 kW. To su bili tada najsuvremeniji autobusi, izvanredno pokretljivi, s upravljivom pratećom osovinom koja je dobro slijedila trag kotača prednje osovine. Ovi su autobusi uvelike poboljšali kakvoću prijevoza. Dvadeset zglobnih autobusa zadovoljavalo je potrebe do kraja sedamdesetih godina.

U to doba vozila tipa 890 UG polako dotrajavaju i počinje njihov rashod. Istodobno se pojavio i novi tip zglobnih autobusa MAN 240 SG, koje se počelo nabavljati 1981. godine. Do 1983. godine isporučena su ukupno 32 vozila tipa 240 SG koji potpuno zamjenjuju stare autobuse 890 UG.

Potrebe za novim vozilima bile su sve veće, unatoč snažnoj krizi tadašnjeg gospodarstva. Deviznih sredstava za plaćanje uvoza nije bilo (to je vrijeme nestašice energenata, pa je uvedena vožnja "par-nepar"). Bila je forsirana domaća proizvodnja. Između tadašnjih domaćih proizvođača, "Sanosa", TAM-a i "Ikarusa", odabrana su vozila marke "Ikarus" (Zemun). U nekoliko sljedećih godina nabavljena su 192 autobusa tog proizvođača, pa je "Ikarus" postao dominantan u ZET-ovu voznom parku. Godine 1988. donesena je ipak nova kvalitetna odluka: prekida se dalja kupnja vozila proizvođača "Ikarus", a narudžbe ponovno idu u ljubljansku "Avtomontažu", za vozila marke MAN. Do 1990. godine bilo je kupljeno ukupno 30 autobusa iz tog programa.

Te je godine odlučeno o uvođenju automatskog mjenjača marke VOITH, koji je postao standardni mjenjač na autobusima koje kupuje ZET. Posebna novost te 1988. g. bila je pojava na tržištu i tvornice TAM s dugo najavljivanim zglobnim autobusom, a ZET je kupio jedan od prototipova. To je vozilo bilo dugo 18 m i kapaciteta 180 putnika. Za razliku od svih do tada korištenih zglobnih autobusa, ovaj tip TAM 260 A 180 M imao je pogon na kotače "prikolice", gdje se nalazio i motor. Svi dotadašnji tipovi imali su pogon na srednjoj osovini, a motor je bio smješten između prvih dviju osovine. Ta pogonska osovina nije bila upravljiva, ali kotači "prikolice" zadovoljavajuće su pratili prednje kotače.

Svi su bili opremljeni automatskim mjenjačima VOITH, koji su se pokazali izvrsnim u primjeni.

## Gradi se spremište u Podsusedu

Pri kraju šezdesetih godina postojeći servis na Vurovčici više nije mogao zadovoljiti potrebe, pa se počelo s gradnjom novog spremišta u Podsusedu, koje je po završetku radova pušteno u pogon 1971. godine. To spremište, sa servisnom radionicom i parkiralištem, bilo je predviđeno za 120 autobusa, od čega 20 zglobnih. I desetak godina po otvaranju, spremište u Podsusedu ubrajano je među najsuvremenija u Europi. Međutim, uskoro se osjetila potreba za proširenjem radioničkoga i parkirališnog prostora, ali je povećan samo broj parkirališnih mjesta.

## Prodor na područje V. Gorice i Zaprešića

Početak sedamdesetih godina autobusni promet ZET-a uspostavljen je na 50 linija ukupne dužine oko 500 kilometara.

Završetkom izgradnje spremišta u Dubravi 1962., autobusne radionice na Vurovčici 1964. i spremišta u Podsusedu 1971., ostvareni su temeljni preduvjeti za solidan razvitak autobusnog prometa i održavanje primjerene kakvoće prijevoza na autobusnim linijama.

Izborom vozila marke MAN, kao osnovnog tipa vozila, zaustavljena je i dotadašnja neodlučnost u tipizaciji voznog parka, što je pomoglo budućem razvoju. Stoga se mreža autobusnih linija i nadalje dinamično širila na područja koja do tada nisu bila obuhvaćena autobusnim prometom.

To su i godine kada se teritorijalno širio i grad Zagreb, pa su pripojene tadašnje općine Sesvete, Zaprešić, Velika Gorica i Samobor. Odmah potom javila se i potreba jedinstvenog prijevoza putnika na tom novom području.

Tipizacija voznog parka, utemeljena na marki autobusa MAN, nastavlja se užurbanim tempom. Istovremeno s nabavom novih MAN-ovih vozila otpisani su stari dotrajali FAP-ovi, "Alfa-Romea" i TAM-ovi. Idealna struktura voznog parka narušena je pripajanjem velikogoričkog pogona, čiji se vozni park sastoji od TAM-ova i ponekog "Magirusa". Nedostatak deviznih sredstava utjecao je na vraćanje "domaćem tržištu".



• Zračni snimak novoizgrađene autobusne garaže u Dubravi 1962. g. •



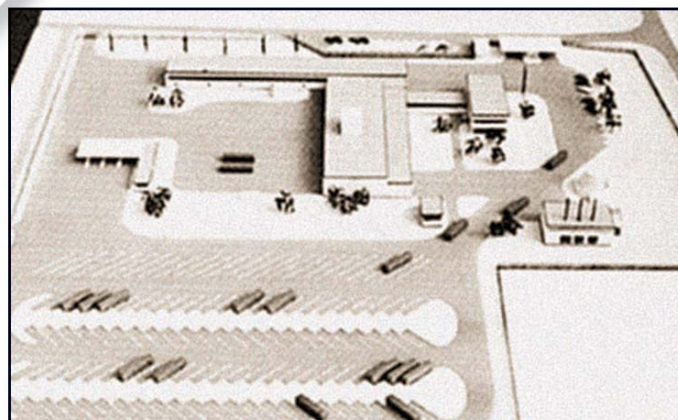
• Autobusi parkirani u krugu Autobusnog pogona Dubrava •



• Godine 1951. izgrađena je Autobusna radionica na Vurovčici •



• Unutrašnjost obnovljene Autobusne radionice Vurovčica devedesetih godina, danas Autobusna radionica Zagreb •



• Maketa Pogona autobusnog prometa Podsused, izgrađenog 1971. godine •



• Prostor autobusnog servisa u Garaži Podsused •

## “Saobraćaj” (Velika Gorica) u ZET-u 1977. g.

Godine 1977. ZET je preuzeo poduzeće “Saobraćaj” iz Velike Gorice s 30 autobusa, zapuštenim i neadekvatnim radioničkim prostorima. Odmah se započelo s rekonstrukcijom objekata koja je završila 1981. godine. Ostvaren je novi kapacitet pogona 40-45 autobusa.

## “Samobortrans” u sastavu ZET-a 1983. g.

Godine 1983. ZET je preuzeo i poduzeće “Samobortrans”, koje je u svom sastavu imalo 46 autobusa i tridesetak kamiona i prikolica te autobusni kolodvor u Samoboru. Radionice su bile vrlo stare, zapuštene i neadekvatne. Osim pratećih radionica postojalo je 9 radnih mjesta za vozila, od čega su 4 zatvorena, 3 natkrivena i 2 na otvorenom. Budući da ZET-u prijevoz tereta nije djelatnost, kamioni su, uz pomoć općine Samobor, preneseni u vlasništvo nekoliko samoborskih poduzeća.

Posljednje desetljeće razvoja autobusnog prometa ZET-a značajno je po zaokruživanju mreže linija.

Proširenjem prijevoza 1983. na samoborsko, i 1984. na sesvetsko područje, mreža autobusnih linija prožela je takozvano administrativno područje grada, prodirući jednim dijelom i na općine izvan toga. Velik udio u izvršnoj organizaciji prijevoza na OI 1984. godine u Sarajevu imalo je i 35 autobusa ZET-a te 60 zetovaca.

Mrežom linija, oblikovanom u proteklih desetak godina, pokriveni su zapravo osnovni smjerovi velikih dnevnih kretanja stanovnika na području grada i prostora koji gravitiraju gradu.

Pogodnosti novoga tarifnog sustava, uvođenjem jedinstvene cijene pokazne karte, bile su očigledno još jedan dodatni poticaj za preusmjeravanje putnika na javni promet.

Uz teritorijalno proširenje grad je intenzivno izgrađivan. Na zapadu su rasli Prečko, Vrbani, Jarun, Gredice, Špansko (sjever i jug), Rudeš, Malešnica, na jugu Travno, Dugave i Sloboština. Izgrađivani su Dubrava, Sesvete, V. Gorica, Zaprešić i Samobor. Nova naselja tražila su organizirani javni prijevoz. Kao i uvijek početak je pripao autobusnom podsustavu. Ostalo je pitanje: kako to financirati? ZET to više nije bio u stanju financirati, jer su prošla doba jeftinih kredita. Ipak, u najvišim gradskim tijelima to su shvatili i prihvatili se rješavanja problema. Jedna od mjera bila je uvođenje obveznog izdvajanja iz dohotka za razvoj



- U ljetu 1999. godine stiglo je 20 solo niskopodnih autobusa MB O 405 N2 s motorom snage 184 kW (250 KS). I ti autobusi imaju automatski mjenjač VOITH, 100 putničkih mjesta i također su posljednja riječ tehnike •





- MAN EL 262, koji je dogradio "Eurobus", snimljen na stajalištu kod crkve Sv. Mirka u Šestinama •



- U velikogoričkom je pogonu MAN SL 232 za koji je karakteristično da je proizveden u MAN-ovoj tvornici u Ankari (Turska) •



- Iz Tvornice autobusa Zagreb na gradskim se ulicama pojavio MB O 405 N2. Nadogradnja ovog autobusa obavljena je na podvozje koje je od "Mercedesa" kupio ZET, a TAZ je obavio ostatak posla •



- Za uske gornjogradske ulice nabavljeni su autobusi MAN NM 222 širine 2,30 metara •



- ZET-ove smo autobuse pronašli i u Zračnoj luci Zagreb kako obavljaju prijevoz putnika između pristanišne zgrade i zrakoplova •

javnoga gradskoga prijevoza putnika (0,5%). Za vođenje poslova praćenja razvoja formiralo se i posebno tijelo SIZ za promet grada Zagreba, pa je javni gradski prijevoz putnika uspio pratiti brzo širenje rubova grada Zagreba. ZET je bio i ostao jedan od generatora razvoja Zagreba, kao i mnogo puta ranije.

Broj tramvajskih vozila iz godine u godinu je rastao. Godine 1989. autobusni podsustav imao je ukupno 494 vozila, od kojih je dnevno u prometu bilo 398. Od te godine bilježimo stalan pad broja autobusa. Isto tako došlo je i do teritorijalnog smanjenja administrativnog područja Zagreba pa se može slobodno zaključiti da opadanje inventarskog broja autobusa nije bitnije ugrozilo dosegnutu kvalitetu javnoga prijevoza.

## I TAM u ZET-u 1990. g.

Godine 1990. ZET je kupio 20 solo autobusa marke TAM, prvi put proizvedene u "Avtomontaži", u Ljubljani. Po izgledu i funkcionalnosti to su bili po svemu moderni europski autobusi. U standardnu opremu ušao je i ABS-sustav koji sprječava blokiranje kotača pri kočenju.

U sljedećim godinama, zbog ratnih događanja, nema značajnije obnove voznog parka. Kako bi ipak osigurali ponudu, a pratili rashod, počela je nabava rabljenih vozila marke MAN iz Njemačke.

Potkraj 1993. godine odlučeno je da se nova vozila kupuju u niskopodnoj izvedbi. Prva nova vozila, zglobna, niskopodna, marke MAN, došla su u ZET potkraj 1994. godine. Kako bi se smanjilo troškove obnove, a zaposlilo domaće kapacitete, kupljene su dvije šasije za solo autobus marke MAN i dane su na karoseriranje u domaće tvornice TAZ i "Eurobus" u Zagrebu.

Nabava niskopodnih zglobnih autobusa nastavljena je i u 1995. godini. Nakon svestrano provedene analize te je godine odlučeno da će se ZET-ov autobusni vozni park sastojati od vozila dvaju vodećih proizvođača - MAN i "Mercedes".

Prvi zglobni autobusi marke "Mercedes" stigli su u ZET potkraj 1995. godine. Za njihov smještaj određeno je spremište u Dubravi. Stigla su i dva domaća solo autobusa. Ocijenjeno je da su proizvođači TAZ i "Eurobus" sposobni izraditi autobus za javni gradski prijevoz putnika.

## Rabljena vozila MAN i "Mercedes" od 1996. g.

I sljedećih godina nastavljena je nabava rabljenih vozila iz Njemačke. Uz 10 rabljenih autobusa MAN SL

200, 1996. prvi su put nabavljeni rabljeni "Mercedesi" MB O 305, i to pet vozila. Potkraj 1996. u ZET je stigla nova dizalica D-5 na podvozju MAN 32.422 DFA, čija je nadgradnja obavljena u "Tehnomehanici" u Mariji Bistrici. U studenom 1996. potpisan je ugovor za pet novih autobusa MAN EL 262 čiju je nadgradnju trebalo obaviti u zagrebačkom "Eurobusu". Početak 1997. godine obilježen je dolaskom 20 novih zglobnih niskopodnih autobusa, 10 vozila MAN NG 312 te 10 MB 0405 GN. U velikogorički pogon stigao je MAN SL 232, izgrađen u MAN-ovu pogonu u Turskoj. Do kraja 1997. nabavljeno je 13 rabljenih autobusa MB O 305, 14 rabljenih zglobnih autobusa MB O 305 G, osam zglobnih MAN SG 220 te četiri midi busa MAN NM 152.

Unatoč brojnim poteškoćama, nastavljena je nabava novih vozila, pa su u prometu dva nova midi busa MAN NM 222, koji su specifični zbog svoje širine od 2,30 m, te su predviđeni za promet uskim gornjogradskim ulicama. Osim njih, potkraj godine, stiže 10 novih zglobnih niskopodnih autobusa MAN NG 312. Nakon što je 1994. godine počeo prijevoz osoba s invaliditetom, potreba za tim načinom prijevoza povećavala se iz godine u godinu, pa je u srpnju ZET nabavio tri nova specijalna vozila MB 312 D, 603 Sprinter, što je bitno olakšalo mobilnost teško pokretnih osoba. Za potrebe interventnih servisnih ekipa autobusnih pogona u Dubravi, Podsusedu i Samoboru nabavljena su nova servisna vozila "Fiat Ducato".

## Novi i obnovljeni terminali

U siječnju 1998. stiglo je deset novih zglobnih autobusa MB O 405 GN 2. U proljeće iste godine pušteni su u promet obnovljeni autobusni terminali u Sesvetama te novi terminal u Velikoj Gorici. Dvije autobusne linije te su godine produžene i to 226 Svetice-Barutanski Jarak-Remete, do Kaptola te 134 Čnomerec-Oranice do Prečkog. Prva dva hrvatska "Mercedesa" izrađena u TAZ-u isporučena su tijekom lipnja kad je stiglo još pet rabljenih MAN-ova SL 202 te kada je produžena linija 135 Čnomerec-Graberje. Do kraja godine stiglo je devet rabljenih zglobnjaka MAN SG 242, jedan MAN SL 200 te dva MAN-a SL 202. Za velikogorički pogon stiglo je pet vozila MAN SL 202. Završena je obnova terminala na Borongaju, pa tramvaji i autobusi voze s novouređena prostora.

## Autobus godine u ZET-u

Najveća povijesna zadaća ZET-a obavljena je 2. i 3. listopada 1998. kada je u Hrvatsku stigao papa Ivan Pavao II. Dan i noć nekoliko desetaka naših autobusa

vozilo je iz Dubrave do nacionalnog svetišta u Mariji Bistrici i unatoč nekim prometnim poteškoćama, zadaća je nadasve uspješno obavljena na zadovoljstvo milijun prevezenih putnika u 48 sati. Već na samom početku 1999. godine počelo se s nečim novim u službi vozača. One se više nisu ispisivale ručno, već kompjutorski. U prvom polugodištu stigla su dva MB-a O 405 te pet MAN-ova SL 202. Ljetni mjeseci te godine bili su rezervirani za novu veliku zadaću koja je bila pred ZET-om, ali i gradom Zagrebom. Tada je Zagreb bio domaćin II. svjetskih vojnih igara. ZET je nabavio 40 novih niskopodnih autobusa, dvadeset MB O 405 N2 te dvadeset MAN NL 263, koji su te godine proglašeni autobusom godine. Od 20. rujna u promet je uvedena nova linija 137 Vrapčanska aleja-Perjavica, koja je ubrzo produžena do Črnomerca. Također su u promet puštene i nove linije 323 Velika Gorica-Ribnica-Lazina i 211 Dubrava-Poljanice koja je vozila do otvorenja pruge za Dubec. Produžena je linija 233 Mihaljevac-Bačun, do Markuševca.

Tijekom 2000. godine stižu tri autobusa iz "Eurobusa", jedno novo vozilo za invalide te pet rabljenih autobusa MAN SL 202. U ZET-ovim stanicama za tehnički pregled vozila ugrađena je nova oprema u skladu sa zahtjevima mjerodavnih ustanova. Na novouređenu terminalu u Dubravi putnike je dočekao

novi display s obavijestima o polascima tramvaja i autobusa te ostalim uputama za korištenje javnoga gradskog prijevoza.

Od 1. srpnja u sastavu ZET-a više nema pogona u Samoboru, koji je prestao raditi, a vozila i zaposlenici razmješteni su u ostale pogone. Na novouređenu terminalu u Dupcu promet je uspostavljen 11. studenoga. Uvedena je i nova autobusna linija 146 Reljkovićevo-Malešnica. Na izmaku 1999. godine naš je ZET učinio pothvat u organizaciji prijevoza na relaciji Britanski trg-Pantovčak-Gornje Prekrižje u povodu smrti predsjednika RH dr. Franje Tuđmana.

## U novom tisućljeću

Obljetnička 2001. godina počela je u autobusnom prometu produženjem linije 203 Svetice-Vinac-Remete, do Krematorija. Valja spomenuti da je 3. i 4. veljače žičara "Sljeme" prevezla 4799 putnika, što je njen rekord, ali je zbog vjetrova velik dio putnika morala preputiti autobusima pa je čak 10 autobusa prometovalo od Mihaljevca na Sljeme. Uz obilježavanje 100. obljetnice Samoborčeka, to je godina kada je uz 110. godina postojanja ZET-a, i 70 godina postojanja autobusa u ZET-u, što je svakako vrijedna obljetnica.



• Zajednički snimak dva velika suparnika: lijevo niskopodni MAN NL 263 iz MAN-ove garaže u Podsusedu, a desno niskopodni MB O 405 N2 iz "Mercedesove" garaže u Dubravi •



- Obnova autobusnoga voznog parka vrhunac je dosegla 1999. godine kada je nabavljeno 40 novih solo niskopodnih autobusa. Od tog broja, 20 autobusa bilo je marke MAN NL 263 s motorom snage 191 kW (260 KS), s automatskim mjenjačem i 100 putničkih mjesta. Taj je autobus proglašen autobusom godine •



- U ZET-u su za potrebe Hrvatske vojske dva "Ikarusa" preuređena u oklopna sanitetska vozila imena OSA •



- Godinu dana u prometu je bio eko-bus, TAM 260 A 116, garažnog broja 30 koji je pregradnjom motora pretvoren u prvi autobus u Hrvatskoj koji je koristio prirodni plin. Nažalost, vozilo je više stajalo nego li je bilo u prometu, pa je ponovno u prometu kao običan autobus u velikogoričkom pogonu s garažnim brojem 822 •



- *Prijevoz invalida obavlja se posebno prilagođenim kombi-vozilima s ugrađenom platformom za spuštanje, odnosno podizanje invalida u kolicima* •



- *Jedno od vozila za prijevoz osoba s invaliditetom* •



• Terminal Borongaj •



• Terminal Črnomerec •



• Terminal Dubec •



• Terminal Glavni kolodvor •



• Terminal Ljubljana •



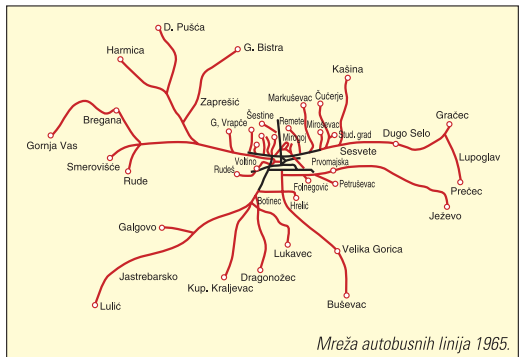
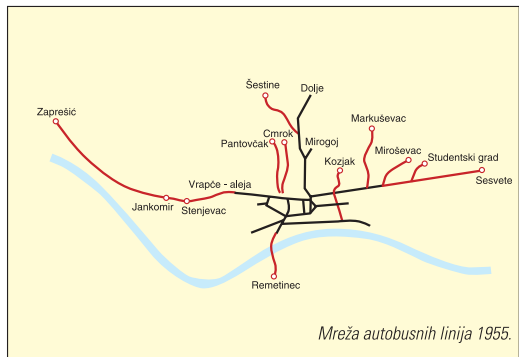
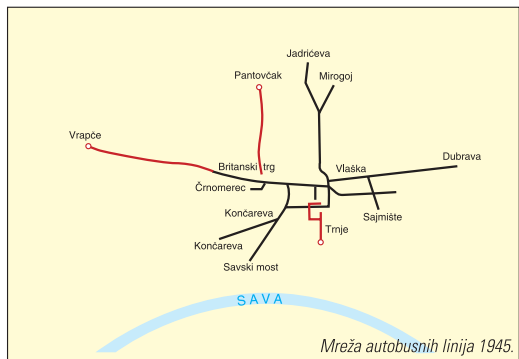
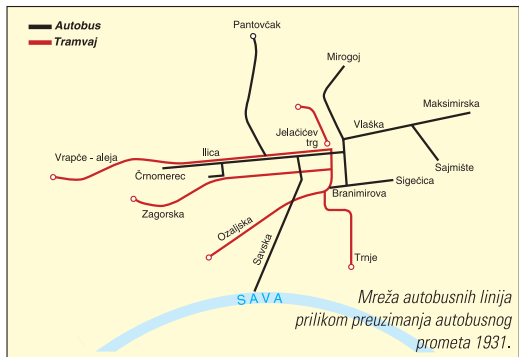
• Terminal Savski most •



• Terminal Velika Gorica •

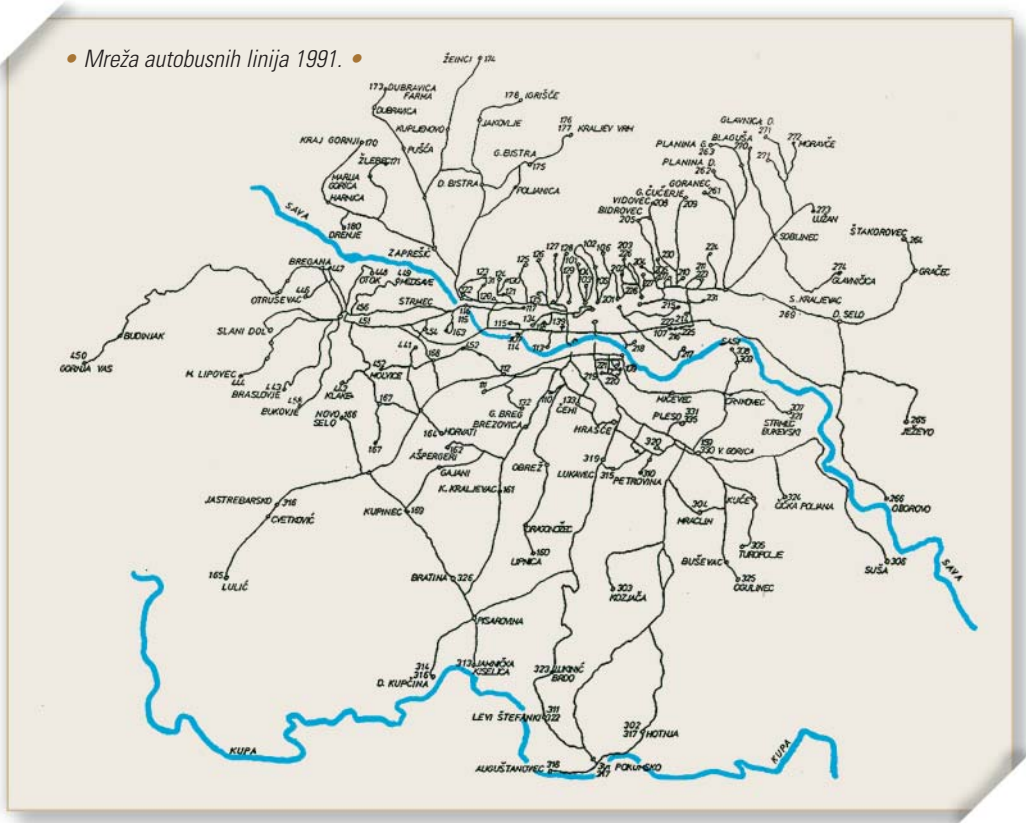


• Terminal Zaprešič •





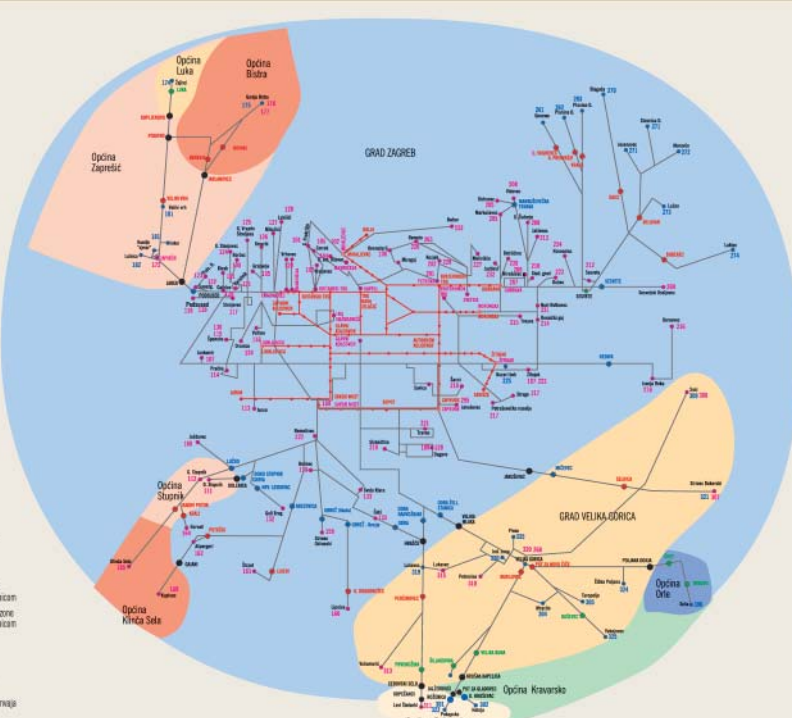
• Mreža autobusnih linija 1991. •



**ZET**  
Prikaz mreža autobusnih linija prema administrativnoj podjeli područja u 2001. godini

**Pojmovnik**

- tramvajski mreža linija
- autobusna mreža linija
- autobusne linije u području u zoni tramvaja u brzoj i zavlačnoj stanicama
- autobusne linije u području izvan zone tramvaja u brzoj i zavlačnoj stanicama
- tramvajski terminali
- autobusni terminali
- tramvajski i autobusni terminali
- autobusni terminali izvan zone tramvaja
- mjesta prelaza teritorijalnih područja
- preklapaj područja teritorijalnih područja





• Od 1995. u prometu su zglobni niskopodni autobusi marke "Mercedes" MB O 405 GN •



• Zglobni niskopodni autobusi MAN NG 272 u prometu su od 1995. godine •



USPINJAČA  
1890.-2001.



• Uspinjača u noći (iz arhiva Toše Dabca) •

Jednoga dana godine 1888. sjeo je u zagrebačkoj Bregovitoj (današnjoj Tomičevoj) ulici osječki građevni poduzetnik imena D. W. Klein u podnožju javnog stubišta što je spajalo zagrebačko poslovno središte sa starim Gornjim gradom i počeo brojati prolaznike. Zaključio je: pješački promet dovoljno je živ da se na mjestu stubišta sagradi uspinjača, po uzoru na Budimpeštu, Zürich i ostale gradove. U Gornjem gradu nalazili su se, naime, tada svi uredi hrvatske vlade, kao i pojedini kulturni zavodi, a Bregovita je ulica bila najprometniji pješački prilaz.

Poduzetni graditelj podnio je 6. listopada 1888. godine zagrebačkom gradskom poglavarstvu molbu za građevnu dozvolu, koja mu je već za dva dana bila s oduševljenjem prihvaćena. Postrojenje je bilo predviđeno kao parna uspinjača s dvojim kolima na izmjenični pogon, a sa strojarnicom u gornjoj postaji. Građevinski radovi započeli su 6. svibnja 1889. godine. Pri gradnji je trebalo svladati poneku teškoću s kojom poduzetnik nije računao. On je sebi gradnju uspinjače predstavljao i previše jednostavnom.

Prva pokusna vožnja (s praznim kolima) poduzeta je 22. veljače 1890. Pri tom pokušaju istrgnut je ležaj stroja zajedno s temeljem, pri čemu se stroj polomio. Nije bilo objavljeno da li je uzrok tome bio slab temelj ili je bila kriva montaža. Tvrtka "Ganz" iz Budimpešte, koja je dobavila pogonsko postrojenje, popravila je štetu, pa se tako 14. ožujka 1890. mogla održati uspješna pokusna vožnja. U težnji za boljitkom prigovaralo se izgledu staničnih zgrada, jer nisu bile dovoljno usklađene s atraktivnim okolišem.

## Od 8. listopada 1890. g.

Budući da su izvedeni raznovrsni popravci, uspinjača je službeno puštena u pogon 8. listopada 1890, doduše bez službene svečanosti, ali uz veliko oduševljenje stanovništva.

Neki od velikih zupčanika imali su (do nove pregradnje) drvene, izmjenljive zupce. Isprva nije bilo na zalih dovoljno zubaca da se zamijene istrošeni, a bilo je i kvarova na neprikladnom prvobitnom kolosijeku, pa je uspinjača godine 1891., bila pretežno izvan pogona.

U međuvremenu, 3. travnja 1891., prenio je građevni poduzetnik Klein svoju koncesiju na novoosnovano "Dioničarsko društvo parne uspinjače u Zagrebu".

Dana 22. veljače 1892. održana je kolaudacija, našto su opet izvođeni raznovrsni opsežni popravci (pri čemu su i obje prijavne zgrade nešto dekorativnije preoblikovane), a gornji je pružni stroj posve pregrađen.

Konačni i vrlo strog tehnički pregled održan je 22. travnja 1893., a po zadovoljavajućem nalazu sljedećeg je dana uspinjača puštena u trajni pogon.

Prema ugovoru, nakon četrdesetogodišnjeg razdoblja, pripalo je pravo vlasništva gradu Zagrebu. Tehničko vodstvo i financijska uprava povjerena je 14. ožujka 1929. ZET-u, koji je onda još bio neposredno odgovoran Gradskoj štedionici. Tijekom godine nadomještena su stara kola uspinjače novima, a kolosijeci su rekonstruirani.

## Elektrifikacija 1934. g.

Godine 1934. neracionalni je parni pogon zamijenjen električnim.

Nakon vremenski duljeg pogona, cijelo je postrojenje godine 1947. generalno uređeno, a veći su popravci izvedeni 1954., 1956. i 1960.

No, životni vijek "stare dame" polako se približavao kraju. Staro je postrojenje pružalo sve manje sigurnosti. U dogovoru s nadležnim građevinskim inspektoratom pogon je stare uspinjače obustavljen 21. prosinca 1969. g., nakon gotovo 80 godina službe.

Budući da je stara uspinjača postala neka vrsta simbola grada Zagreba te premda često izrugivana, ali upravo stoga tim omiljenija, nije se dopustilo definitivno ukinuće, već se odmah počela planirati novogradnja na mjestu starog postrojenja.

## Velika rekonstrukcija 1973. g.

Čitava je uspinjača bila godine 1973. demontirana i uklonjena, osim zidanoga i bespriječnog stanja vijadukta. Prije toga je sve detaljno arhitektonski snimljeno, jer koliko god su prije 80 godina obje postaje bile oštro kritizirane, sada su izvođači bili najstrože obvezni da se ove građevine potpuno vjerno reproduciraju u novogradnji. Iznimno je na gornjoj postaji umjesto dvaju voznih otvora, toleriran jedan zajednički i to na temelju opravdanih pogonskih zahtjeva. Time je strojar imao u gornjoj postaji bolji vidik na prugu, a stubište za nuždu, odnosno pogonsko stubište (između obaju kolosijeka), vodilo je bez zapreke u postaju.

Građevinski nacrti izrađeni su u zagrebačkom projektnom zavodu "Plan" uz sudjelovanje istaknutih arhitekata i službenih konzervatora. Izvedba je ovih radova bila povjerena zagrebačkom građevnom poduzeću "Borongaj". Demontažu starog, kao i suradnju na montaži novoga strojarskog dijela pogona, preuzelo je poduzeće "Braća Kavurić", također iz Zagreba.

Strojarski je dio postrojenja zajedno s vozilima dobavila i montirala bečka tvrtka "Waagner-Birü", a za električni dio bila je uključena tvrtka "Siemens". Pogon odgovara suvremenom tehničkom dometu žičnih željeznica, a s automatskim upravljanjem i višestrukom sigurnošću.

ZET pri tom pothvatu nije bio samo nositelj investicije nego ga je zapao cjelokupni tehnički nadzor, a njegovi su inženjeri i stručni radnici aktivno sudjelovali savjetom i radom. To se posebno odnosilo na projektiranje obih kola uspinjače. Jednolična čeonna ploha starih kola nadomještena je na novim vagonima profiliranom izvedbom, a i prikladnim je naličjem karoserija odvojena od voznog postolja. U ZET-u je čak izrađen model kola kao predložak.

Tehnički podaci uspinjače (prema današnjem stanju):

širina kolosijeka: 1200 mm

ukupna kosa dužina pruge: 66 m

visinska razlika: 30,5 m

uspon: 52 posto

broj putničkih mjesta po kolima: 16 sjedećih i

12 stajaćih mjesta

dužina kola preko odbojnika: 5640 mm

osnovni razmak: 3700 mm

težina praznih kola: 5,05 t

nosivost: 2,24 t

pogon: stabilni pogonski motor (u gornjoj postaji) - nov elektronički upravljani motor na istosmjernu struju montiran 1978. umjesto motora na izmjeničnu struju

napon pogonskog motora: 400 V

snaga pogonskog motora: 28,5 kW

broj okretaja: 720 o/min

najveća dopuštena vozna brzina: 1,5 m/sek.

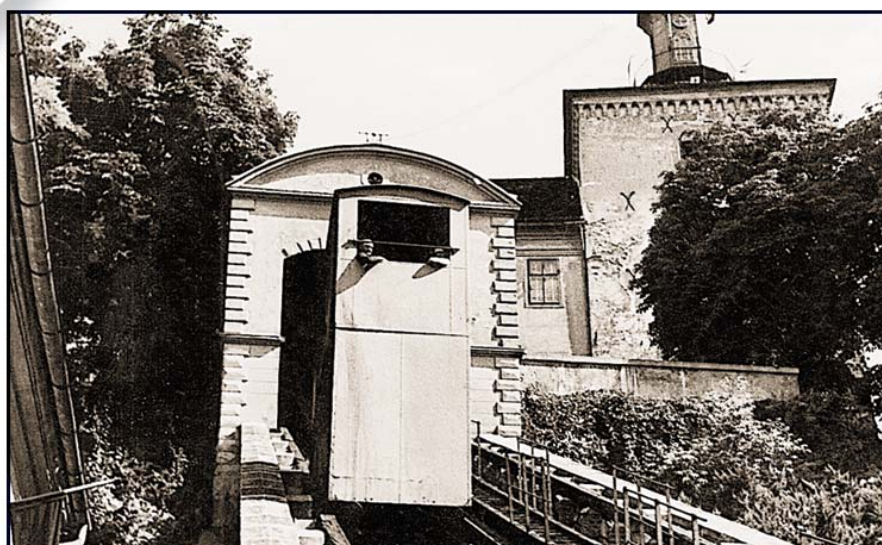
trajanje vožnje: 55 sek

čelično užje:  $\varnothing$  22 mm.

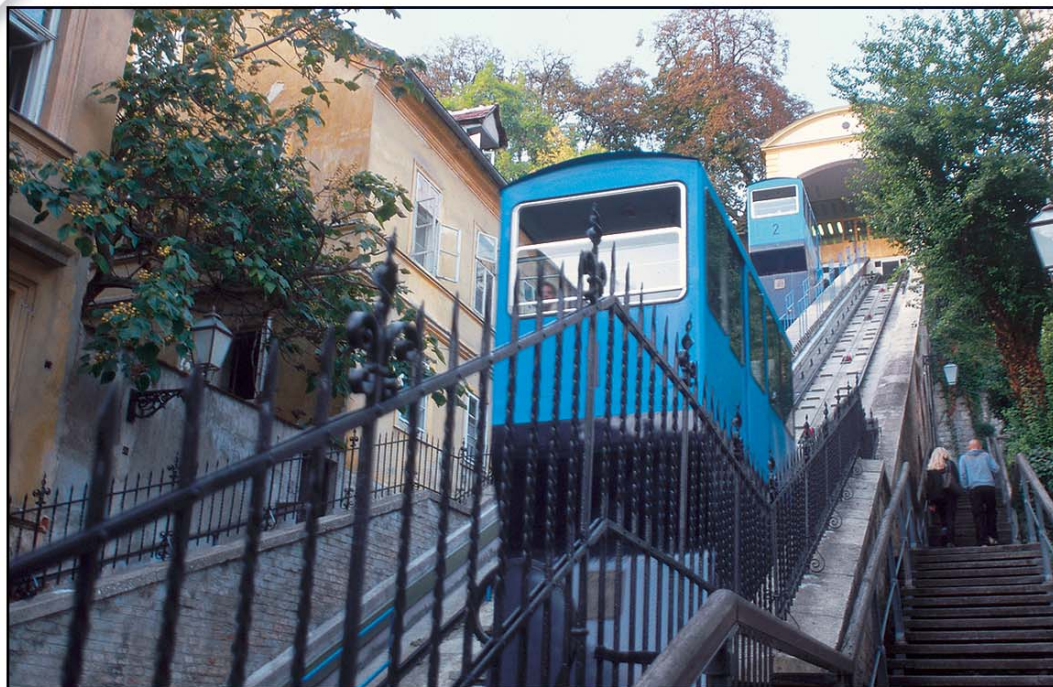
## Nova uspinjača od 1974. g.

Nova uspinjača puštena je u pogon vrlo svečano 26. srpnja 1974. Tako je sad Zagreb opet dobio svoju popularnu uspinjaču, koja nije samo predmet pijeteta i turistička atrakcija, nego služi i kao korisno javno prijevozno sredstvo, kao potrebna veza između najstrožega gradskog središta i sadržaja bogatoga Gornjega grada, koji upravo doživljava rastuću revitalizaciju kao pozornica povijesnih zbivanja te kao prostor važnih kulturnih priredaba. S razlogom je uspinjača uključena i u jedinstveni tarifni sustav javnoga prometa grada Zagreba.

Uspinjača je 8. listopada 2000. g. obilježila 110 godina postojanja.











ŽIČARA "SLJEME"  
1963.-2001.

Prva poznata nastojanja o izgradnji žičare, koja bi građanima Zagreba omogućila lak i brz pristup do vrha njihova glavnoga prirodnog terena za rekreaciju, Zagrebačke gore, datiraju još od 1911. godine. Ostvarenje projekta omeo je Prvi svjetski rat. Godine 1928. ponovno je pokrenuta akcija za izgradnju žičare, ali je propala zbog gospodarske krize. Poslije Drugoga svjetskog rata zamisao o izgradnji žičare napokon se ostvarila. Godine 1953. u 10-godišnji plan razvitka turizma uvrštena je i gradnja žičare "Sljeme". Godine 1957. gradske vlasti osnovale su akcijski odbor za gradnju žičare Bliznec-Sljeme u Zagrebu, a 1959. godine grad je povjerio ZET-u gradnju tog objekta.

Kako je to javni i veoma značajni općekorisni objekt za grad i kako su za njegovu gradnju bila potrebna velika investicijska sredstva, bilo je predviđeno da osim ZET-a u financiranju sudjeluju: Grad, privreda (iz Fonda zajedničke potrošnje), Turistički savez, Socijalno osiguranje, Republika itd. Radi toga je Grad u jesen 1959. osnovao novi odbor za gradnju žičare "Sljeme". Međutim, to je sudjelovanje u praksi bilo beznačajno, pa je teret financiranja, a pogotovu organizaciju radova, snosio ZET. Nisu se ostvarili ni planovi društvene zajednice o izgradnji niza športskih i turističkih objekata na Sljemenju, kao privlačnih rekreacijskih ciljeva, koje bi zapravo žičara imala opsluživati. Čak je napušten sanatorij Brestovac, na Sljemenju, koji danas predstavlja ruševinu.

No, žičara je ipak planski u pogonu!

## Biranje trase

Trasa je odabrana u nastojanju da bi se donja postaja što više približila terminalu javnoga gradskog prometa. Pomišljalo se i na varijantu Kraljičin zdenac-Sljeme, dok se još računalo s produžetkom tramvajske pruge od Mihaljevca do Šestina, ali kad se to pokazalo bezizglednim, prihvaćena je varijanta Bliznec-Sljeme, to više što se razmatrala i eventualna, ali u praksi nerealna mogućnost produžetka tramvaja kroz zagonetni tunel na Dolju.

Izrada projekta, dobava i montaža pružnog postrojenja i elektrostrojarske opreme, povjerena je "Metalnoj" iz Maribora, izrada projekata građevinskih objekata Arhitektonskom projektom zavodu "Plan" iz Zagreba, a izvođenje građevinskih radova poduzeću "Udarnik" iz Zagreba. Glavni organizator i koordinator svih tih

izuzetno složenih radova bio je u ime ZET-a danas pokojni inženjer Andrija Bogner.

## Od 27. srpnja 1963. g.

Pripremni zemljani radovi počeli su već 1960. godine. Glavni radovi na gradnji žičare obavljani su 1962. i 1963., a 27. srpnja 1963. Žičara "Sljeme" svečano je puštena u pogon.

Ovisno o obilježjima terena odabrane trase, žičara "Sljeme" izvedena je kao dvoužetna osobna kabinska žičara s desnohodnim kružnim pogonom u gornjoj postaji. Pruga ima dvije sekcije nosive užadi sa srednjom, zateznom postajom, gdje su usidrena nosiva užeta donje sekcije, a zategnuta nosiva užeta gornje sekcije, dok je vučno uže spojeno kao "beskonačno".

Po dužini trase duže od 4 km s jednim samo pogonom žičara "Sljeme" najduže je postrojenje svoje vrste u Europi, a vjerojatno i na svijetu. Za trasu, osim dužine, karakteristični su: izlomljeni uzdužni profil i mnogobrojni stupovi.

Ostali tehnički podaci:

kosa dužina: 4017 m,

nadmorska visina:

donje postaje: 330 m,

gornje postaje: 1000 m,

zatezne postaje: 665 m,

visinska razlika: 670 m,

broj stupova: 13 (visina 7 do 40 m),

najveći raspon: 606 m,

najveći razmak od tla: oko 65 m,

najveći nagib nosivog užeta: 47 %,

pogon (gornja postaja): 2x125 KS-EM (2x92 kW),

pomoćni pogon: dizelski motor 125 KS,

nosivo uže:  $\varnothing$  36 mm,

vučno uže:  $\varnothing$  26 mm,

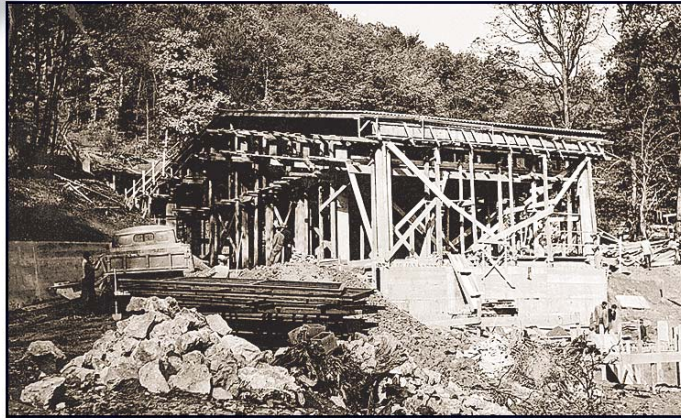
broj kabina (za 4 osobe): 90,

brzina: 3 m/sek,

trajanje vožnje: 23 minute,

prijevozni kapacitet u jednom satu po svakom smjeru: 450 osoba.

Žičara "Sljeme" bilježi ove godine 38. rodendan.



• Donja stanica žičare u izgradnji •



• Gornja stanica žičare u izgradnji •



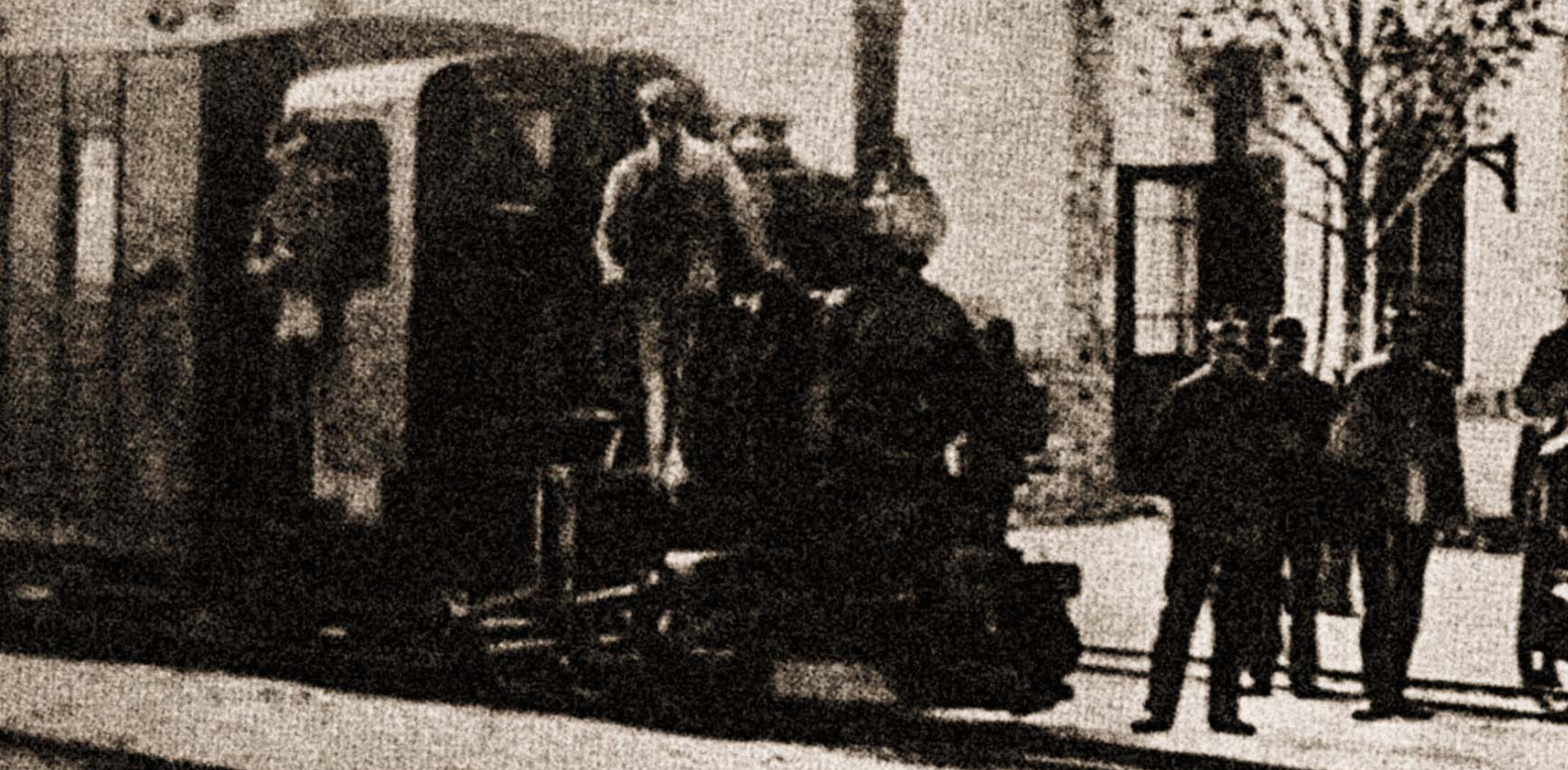
• Donja stanica žičare danas •



*„Ljetovalište Samobor“*

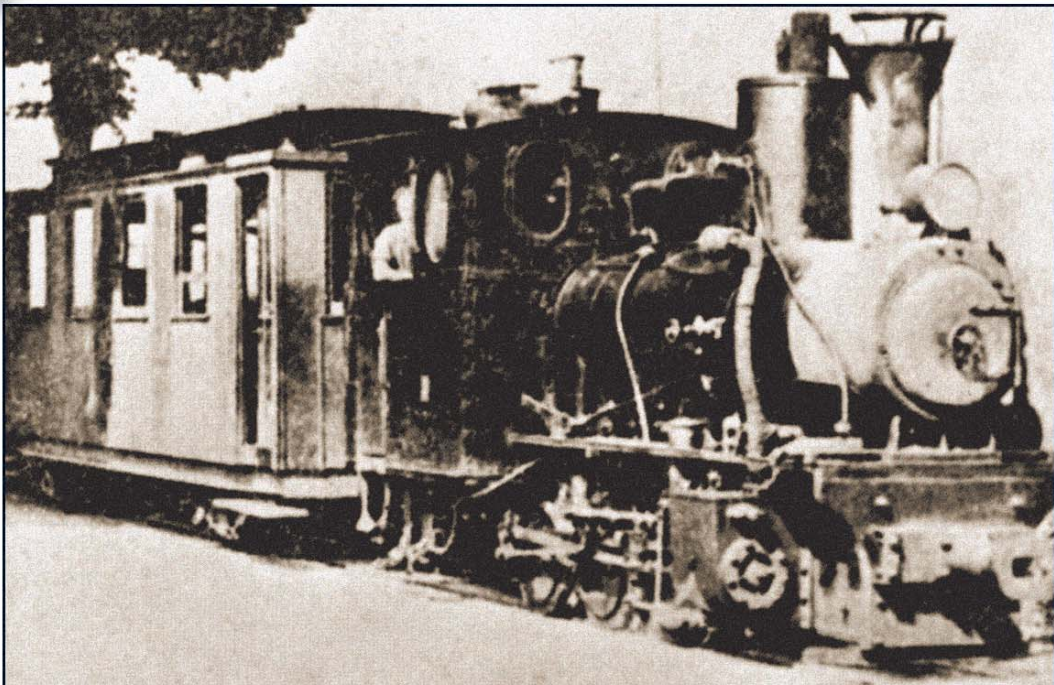
SAMOBORSKA  
ŽELJEZNICA  
1901.-1979.

*Kolo*





• Samoborski kolodvor s postajom fijakera, taksija i autobusa, snimljeno oko 1930. godine (razglednica iz zbirke Ivica Sudnika) •



• Jedan od parnih vlakova "Samoborca" •

Samobor je potkraj prošlog stoljeća teško podnosio svojevrsnu izolaciju u kojoj se našao ostavši izvan mreže željezničkih pruga. Cestovni javni putnički promet između Samobora i Zagreba odvijao se konjskim omnibusom, za koji je veliku tegobu predstavljao prijelaz preko Save s pomoću prijevozne skele. Napokon je, nastojanjem poduzetnoga samoborskog gradonačelnika Ljudevita Šmidhena, izgrađen u Podsusedu most preko Save koji je otvoren za promet 1. studenoga 1884. g.

Istodobno, kad se u Zagrebu povela riječ o uvođenju tramvaja, pomišljaju i Samoborci pod Šmidhenovim vodstvom na tračničku vezu sa Zagrebom, i to isprva konjskim tramvajem do Podsuseda. U tome sudjeluje i poduzetnik Raoul Pierre Alexandre Gautier, osnivač zagrebačkog tramvaja, te stječe i dozvolu za pregradnje. Međutim, prevladava spoznaja da ta pruga treba da vodi do Zagreba. Kao i u zagrebačkom slučaju, Gautier svoja prava prenosi na drugoga, i to na samoborskog veleposjednika Gerharda Leppela, koji osniva dioničko društvo. Ovomu, nakon raznih trzavica u pogledu izbora trase i otkupa zemljišta, Ministarstvo trgovine konačno izdaje "dozvolnu izpravu" za "uzkotračnu parovoznu vicinalnu\* željeznicu Zagreb-Podsused-Samobor", a na temelju odluke koju je potpisao sam kralj.

## 19 km pruge

Ta pruga, duga 19 km, s kolosijekom širine 0,76 m, puštena je u redoviti pogon 16. siječnja 1901., pošto je Samoborska željeznica dobila dozvolu da se služi podsusedskim mostom. Od zagrebačke postaje vodio je kao produžetak teretni kolosijek u zavoju duž već izgrađene željezničke pruge do kolodvora Južnih željeznica (tj. do "Južnog", a danas Zapadnog kolodvora), radi pretovarnih operacija. Društvo južnih željeznica nije, naime, dopuštalo udruživanje obaju kolodvora. Zbog toga kolosiječnog kraka (dugog 900 m) i potrebnih skretničkih spojeva pred čelom zaustavljenog vlaka zagrebački kolodvor Samoborske željeznice bio je onda za putnike prilično udaljen od gradske jezgre. A i samoborska je postaja bila podalje od mjesta, jer je ona također bila prilagođena potrebama teretnog prometa.

Samoborska je željeznica bila veoma popularna te je odmah nazvana "Samoborec" ili još familijarnije "Samoborček". Ne samo građani Samobora, nego i Zagrepčani, rado su se njome služili. Brzina vožnje od 15 do 20 km/sat, pogotovu ljeti u otvorenim vagonima,

nije bila zazorna veselim izletnicima, koje je privlačila lijepa samoborska okolica. Dakako, za dioničko je društvo ipak najbitniji bio teretni promet.

Parnih je lokomotiva bilo različitih, a redovno su nabavljane rabljene. Istodobno ih je najviše bilo devet. Jedna se od njih danas nalazi u zagrebačkom Tehničkom muzeju.

Poslije Drugoga svjetskog rata sve su privatne željeznice u zemlji nacionalizirane te ušle u sastav državnih željeznica, pa tako i Vicinalna željeznica Zagreb-Samobor d.d. To je vrijeme stagnacije i propadanja Samoborske željeznice. Novi vlasnik nije imao interesa brinuti se za njezino održavanje, pa je čak razdao nekoliko lokomotiva s vagonima pojedinim šumskim gospodarstvima za sječu šuma.

## "Samoborček" - vlasništvo Zagreba

Kad je "Samoborček" postao državnim željeznicama sve veći teret, bio je 1. srpnja 1950. predan gradu Zagrebu na dalju brigu. Tom prilikom "Samoborec" je nazvan "Gradska željeznica", kako bi "dijete dobilo ime", premda je gradska željeznica u stručnom smislu nešto sasvim drugo. Pola godine zatim, u siječnju 1951. g. predane su gradskoj skrbi i dvije tzv. pionirske željeznice, nazvane tako po istoimenoj tadašnjoj društvenoj organizaciji školske djece.

Poslije Drugoga svjetskog rata, naime, građene su po stranom uzoru i u našoj zemlji takve željeznice u odgojno-didaktične svrhe, a u Zagrebu je sagrađena prva od njih i puštena u pogon 1. rujna 1947. godine. Pruga je vodila iz istočnoga dijela maksimirskog perivoja preko potoka Blizneca na sjeveroistok, te završila u dolini potoka Štefanovca. Pruga je bila duga 2,6 km s kolosijekom širine 0,60 m, a trebala je biti produžena do tzv. Pionirskoga grada u Granešini, ali se od toga iz tehničkih razloga odustalo. Stoga je 1948. sagrađena nova pruga pionirske željeznice koja je vodila iz istočnog dijela tadašnje Dubrave uz potok Trnavu do Markuševačke Trnave. Ta je pruga bila duga 5,8 km, a imala je kolosijek širine 0,76 m. Ova je željeznica služila i redovitim prijevozu putnika. Službu su na tim pionirskim željeznicama obavljala odraslija djeca pod nadzorom profesionalnih željezničara. Troškove tih pogona pokrivala je isprva pionirska organizacija, a upravu su preuzele državne željeznice, ali kad su ta novčana sredstva presahnula, obje su željeznice predane na održavanje gradu, odnosno priključene "Gradskoj željeznici", tj. "Samoborčeku" koji od 29. siječnja 1951. nosi stoga ime "Gradske željeznice". No, već iste godine iz financijskih se razloga

\**Vicinalis (latinski) = susjedni. Vicinalna željeznica lokalnim prometom spaja susjedna mjesta.*

ukida maksimirska željeznica, a pruga Dubrava-Markuševačka Trnava uz gradsku subvenciju bila je u pogonu do 7. listopada 1964, kad je i ona ukinuta.

## Produljenje do Bregane

Samoborska je željeznica 1951. produžena do Bregane u režiji i za potrebe tamošnje novoosnovane tvornice "Vladimir Bakarić". Od 1951. postupno se uvodi racionalniji dizelski pogon vlakova, a pedesetih se godina u vlastitim radionicama, dašto uz izdašnu vanjsku suradnju, izgrađuje i tročlani dizelski putnički vlak za dvosmjernu vožnju, koji je pod nazivom "Srebrna strijela" svečano pušten u promet 29. travnja 1959. godine. Ukupno su izgrađena tri takva vlaka, a 1965. predan je prometu i jednočlani dvosmjerni "šinobus". Vozila tih vlakova imala su zahvaljujući aluminijskoj karoseriji nisko težište, pa su "srebrne strijele" mogle razviti brzinu od 50 km/sat unatoč širini vagona od 2,50 m, a na kolosijeku širine 0,76 m.

Puštanjem u pogon dvosmjernih aluminijskih vlakova, koji više nisu trebali pred sobom manevarski prostor za premještanje lokomotive s čela vlaka na začelje, omogućeno je pomicanje zagrebačke postaje bliže tramvajskom stajalištu u Jagićevoj ulici (a osim toga je to omogućeno kad je nakon izgradnje pretovarne rampe u Vrapču kao nepotreban uklonjen u Zagrebu teretni kolosijek prema Zapadnom kolodvoru), pa je na novoj lokaciji 1962. podignuta montažna aluminijska prijamna zgrada, što je bilo udobnije za putnike.

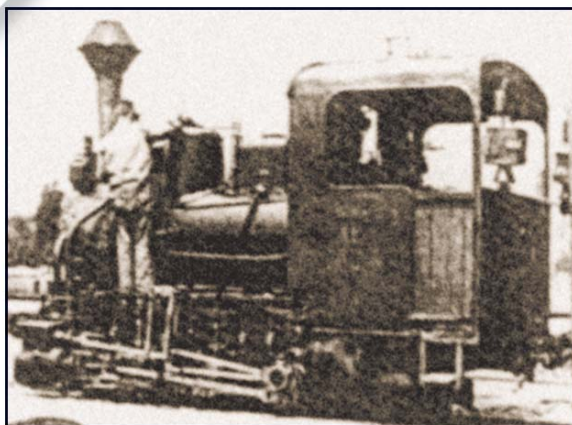
Međutim, od sredine šezdesetih godina kamionski prijevoz sve više konkurira Gradskim željeznicama, tako da je teretni promet na "Samoborčeku" pao sa 773 mi-

lijuna u godini 1965. na 304 milijuna tkm u 1970. godini. Pada i putnički promet, jer ga sve više preuzimaju autobusi "Samobortransa" koji se poslije spaja sa ZET-om. Takav razvoj, koji se nastavio, značio je smrtnu osudu toj željeznici, a dalje životarenje nije bilo drugo nego agonija. Poznato je da se željeznica ne može uzdržavati prihodom od putničkog prometa nego ovisi o teretnom prijevozu ili pak o subvencijama, odnosno u slučaju "Samoborčeka" o gradskim dotacijama, koje nikad nisu bile dovoljne.

## Posljednja vožnja 31. prosinca 1979. g.

Cijeli uređaj sve više propada, sve se češće događaju nesreće na nedovoljno osiguranim i nepreglednim prijelazima preko sve prometnijih cesta u gusto izgrađenom naselju, a i izvan njega. Vozila se sve više kvare, pruga je sve istrošenija, a ulaganja su gotovo izostala. Perspektivu te željeznice potpuno je otpisao i novi Generalni urbanistički plan. Dakle, preostala je samo likvidacija. Da bi ona bila bezbolnija i što manje zazorna, na uporno nastojanje gradske uprave dolazi u prosincu 1979. do sklapanja tzv. samoupravnog sporazuma između "Samoborčeka" i ZET-a, s time da se pogon "Gradske željeznice" obustavlja, a radnici se i sredstva "udružuju".

Posljednji vlak krenuo je 31. prosinca 1979. u 20,40 sati iz Zagreba prema Samoboru ispraćen od malobrojnih građana, koji su "Samoborček" zadržali u trajnom sjećanju kao dio povijesti grada Zagreba, kao i sa željom da se opet uspostavi i željeznički prijevoz.

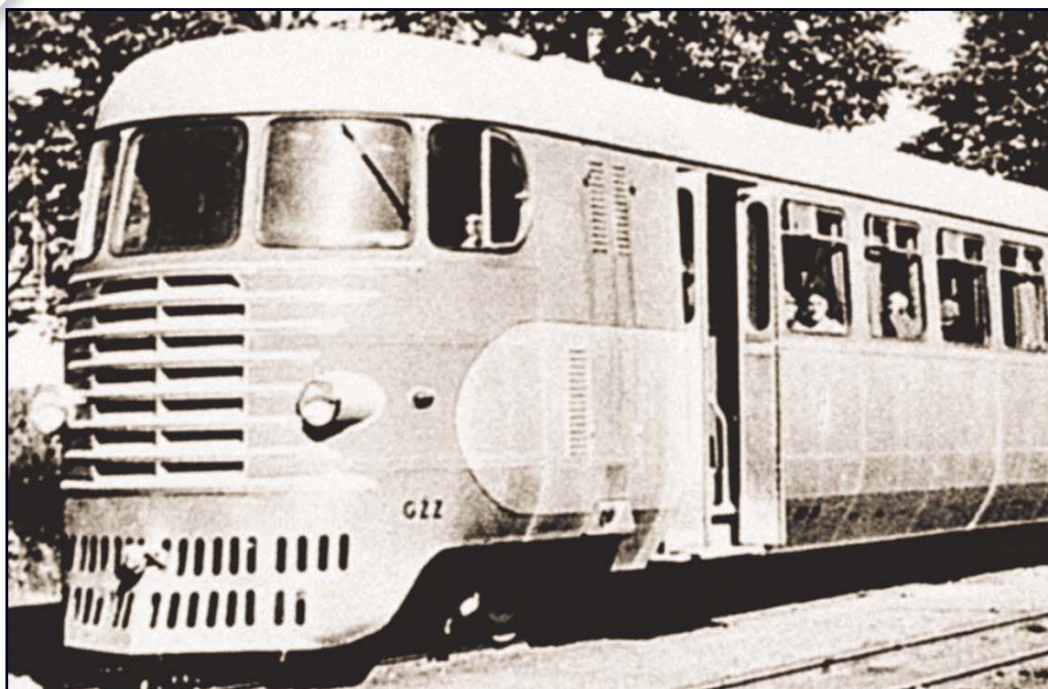


• Prva lokomotiva "Samoborca" iz 1904. godine •





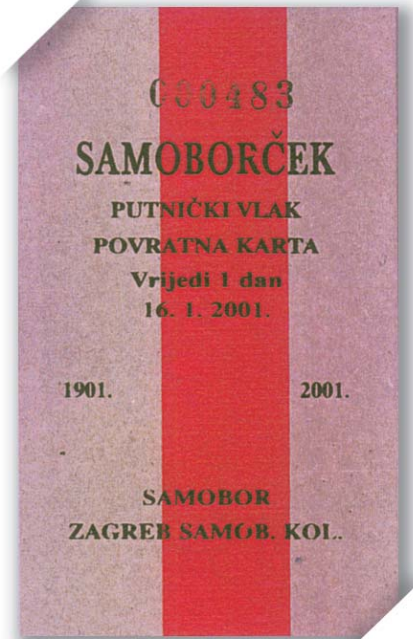
- Radničko osoblje gradske željeznice Zagreb nakon puštanja u promet trećeg vlaka DEV III: tzv. "Srebrne strijele". Drugi slijeva je direktor inž. Milan Holjevac, konstruktor ovog vlaka •



- Na slici vidimo prvi dizel-električni aluminijski vlak DEV-1 u staroj postaji "Samoborča" u Zagrebu (fototeka Tehničkog muzeja) •

• U povodu stote obljetnice prve vožnje Samoborčeka, na prigodnoj su proslavi uzvanicima dijeljene vozne karte istog izgleda i formata kao one 16. siječnja 1901. godine •

• Teretni vlak Samoborčeka •



• Sve tri "srebrne strijele", dizel-električni aluminijski vlakovi na Samoborčekom kolodvoru u današnjoj Ulici Božidara Adžije •

# ZNAČAJNA IMENA U POVIJESTI ZET-a



Mnogo je u proteklih 110 godina bilo ljudi koji su svojom pojavom i radom zaslužili da ih se posebno istakne. Bilo je i onih odgovornih, ali i mnogo onih malih. U ovom povijesnom slijedu odlučili smo prostor dati samo dvojici, a to su: Dragutin Mandl i Adolfo Košak.

## DRAGUTIN MANDL

DRAGUTIN MANDL rođen je 4. travnja 1892. u Zagrebu, gdje je i maturirao na realnoj gimnaziji. Završivši 1919. u Beču studij elektrostrojarstva, vratio se u Zagreb i odmah počeo raditi u Zagrebačkom električnom tramvaju. Umro je 27. travnja 1959. godine.

Izvanredno visokom stručnošću, nepokolebljivom savjesnošću i neumornom marljivošću Mandl je uvelike pridonio brzom oporavku tramvajskog prometa od posljedica dvaju svjetskih ratova. Bio je tipičan predstavnik svestranoga tramvajskog inženjera, potanko upućen u cjelokupnu problematiku javnog prometa, i to kao prometni, elektrotehnički, strojarski i građevinski stručnjak.

Već u početku svog rada konstruira nova tramvajska motorna kola i rukovodi njihovom gradnjom u ZET-ovim radionicama. Od motornih kola s drvenim kosturom prva su puštena u promet 2. srpnja 1922., a ubrzo je dovršio nacрте za motorna kola i prikolicu s čeličnim kosturom, koja su u izradi od 1924. godine. Osim toga, konstruirao je tramvajska motorna kola za polijevanje ulica.

Prvi je Mandlov izum konstrukcija polužne kočnice na njegovim prikolicama (1924.), patentiran u Njemačkoj. Zajedno s inž. Adolfom Košakom i Antonom Zieglerom

izumio je novi kontakti klizač za oduzimanje struje, patentiran 1929. u tuzemstvu.

Prigodom rekonstrukcije i proširenja tramvajske pružne mreže, Mandl nadsvodenjem potoka Medveščaka, dizanjem željezničke pruge na nadvožnjake i drugim zahvatima unapređuje izgled i potiče razvoj čitavih gradskih područja.

Navest ćemo samo još neke od značajnijih njegovih inovacijskih ostvarenja:

- razvio vlastiti postupak zavarivanja tračnica;
- preuredio zastarjelo postrojenje uspinjače uvodeći električni pogon;
- razvio konstrukciju potpuno svarenoga kolosiječnog križališta;
- prvi u svijetu izveo beskonačno svareni kolosijek od željezničkih tračnica, i to ne samo u pravcu nego i u zavoju, što se dotad nije smatralo provedivim;
- ostvario je vlastitu konstrukciju lančanog ovjesa tramvajskog gornjeg voda od isključivo domaćeg materijala;
- razvio novu leguru za kočne klade.

Godine 1950. Mandl je konstruirao novi tip tramvajskih elektromotora, čiju je proizvodnju poslije preuzela tvornica "Rade Končar".

Na temelju opsežnih studija konstruirao je sa svojim suradnicima nova jednosmjerna motorna kola tip 101, na kojima je izveo i posebnu zaštitnu napravu protiv gaženja (tzv. "košara"). U ZET-u su izrađena tri prototipa tih kola, a serijsku je proizvodnju poslije preuzela tvornica "Đuro Đaković" iz Slavonskog Broda.

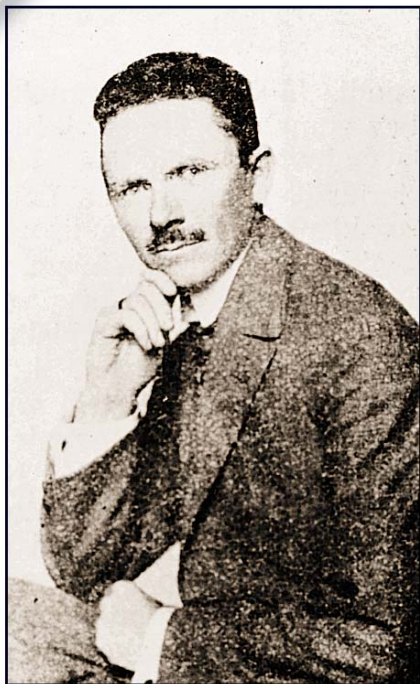
Osim toga, Mandl je mnogo surađivao u domaćim i stranim stručnim časopisima, kao i na međunarodnim skupovima, a objavio je i niz stručnih knjiga.

Inženjer Mandl nije bio samo vrhunski kreator u svojoj struci i svojem zvanju nego je kao čovjek široke kulture dao značajan doprinos na polju likovne umjetnosti kao uvaženi medaljer, zatim kao glazbeni umjetnik, te kao ekspert za numizmatiku i filateliju. Osnovna je njegova značajka bila temeljitost u svakom poslu kojega

se prihvatio. U ZET-u je, osim toga, obrazovanje osoblja podigao na najvišu moguću razinu, a uspješno je organizirao i društveni život.

Uza sav svoj veliki ugled, kao vrhunski inženjer i erudit, ostao je kao čovjek skroman i pažljiv prema svakom, a svoje je golemo znanje prenosio na mlađe požrtvovno i nesebično.

Svi koji su poznavali inž. Mandla, bilo osobno, bilo po njegovim radovima, slažu se da je bio doista velik stručnjak, organizator i čovjek koji je dalekosežno zadužio svoje poduzeće i svoj rodni grad. Stoga je posve opravdano da je godine 1985. po Dragutinu Mandlu nazvana i jedna zagrebačka ulica, i to baš ona u kojoj se nalaze novi ZET-ovi pogoni, za koje je dao i prve poticaje.



## ADOLFO KOŠAK

ADOLFO KOŠAK rođen je 5. ožujka 1882. godine u Zagrebu. Diplomirao je u Zürichu. Preuzeo je upravu ZET-a 29.8.1917. godine i vodio je sve do 31.3.1939. godine. Njegovo razdoblje obilježeno je brojnim tehničkim inovacijama i općim napretkom kakvoće prijevoza i usluga. Započeo je u nadasve teškim uvjetima, tijekom I. svjetskog rata. Uspio je održati javni gradski prijevoz putnika. U 1919. godini imao je na raspolaganju samo 15 motornih kola, koliko je ostalo od 35

kola. I pruge su bile dotrajale, pa se vozilo smanjenom brzinom.

Od 1920. godine inž. Košak dobio je izuzetnog suradnika u inž. Dragutinu Mandlu s kojim je sljedeća dva desetljeća stvarao povijesno vrijedna tehnička dostignuća. I on je zaslužan za Mandlovo konstruiranje i rekonstruiranje tramvaja, unapređenje gradnje tramvajskih pruga, te električnih uređaja za pogon, te gornjeg voda, posebno "lira" (klizač). Posebno ostaje u

analima hrvatska proizvodnja tramvaja od 1922. (M-22) do 1924. godine (M-24).

Inženjer Košak je bio inovator i konstruktor. Patentirao je i sustav ugradbe pruga tzv. "kofer", zatim je rekonstruirao stara motorna kola "Ganz" ili tzv. "pagode" u prikolicu, tzv. "Košakova prikolica".

Poduzetni direktor inž. Košak produljio je tramvajsku mrežu do tadašnjih gradskih rubova, pa je i remiza iz Savske ceste preseljena na Ljubljanicu. Sadašnje tramvajsko spremište na Ljubljani svjedoči o njegovoj velikoj sposobnosti. Za njegova razdoblja uz

tramvajski, uveden je 1927. g. i autobusni prijevoz putnika, a od 1931. ZET je preuzeo pod svoje otkup autobusa od privatnika.

Tijekom 22 godine upravljanja ZET-om inž. Košak je ostavio neizbrisiv trag u razvitku javnoga gradskog prijevoza putnika i zbog svojih tehničkih i konstrukcijskih pothvata.

U mirovinu je otišao na svoj zahtjev zbog lošeg zdravstvenog stanja 15.2.1939. godine i pretao raditi 31.3.1939. godine.



- Stariji sustav ugradnje tramvajskih kolosijeka između dva rata, a prema patentu inž. Košaka, popularno nazvan "kofer". Na slici je vidljiv priključak negativnog električnog voda na tračnicama (povratna točka) •



# RAVNATELJI ZET-a 1891.-2001.

1. Ludvig Payerle, od 25. VII. 1891. do 31. V. 1909.
2. Inž. Joseph Brand, od 1. VI. 1909. do 4. VIII. 1911.
3. Antun Lončarić, od 4. VIII. 1911. do 1. VI. 1913.
4. Inž. Artur Reicher, od 1. VI. 1913. do 29. VIII. 1917.
5. Inž. Adolfo Košak, od 29. VIII. 1917. do 31. III. 1939.
6. Inž. Dragutin Mandl, od 1. IV. 1939. do 11. III. 1946.
7. Inž. Slavko Milosavljević, od 11. III. do 14. VIII. 1946.
8. Šime Brnčić, od 14. VIII. 1946. do 15. XII. 1947.
9. Nikola Ljubešić, od 15. XII. 1947. do 6. IV. 1949. (Od 17. I. 1948. do 6. IV. 1949. dolazi do podjele ZET-a na Direkciju gradskih saobraćanih poduzeća - direktor je Nikola Ljubešić, direktor ZET-a Tomo Kosovac, direktor "Tramvajske radionice" je Mihael Sirovatka, a direktor građevnog poduzeća "Pruga" Slavko Barberić).
10. Slavko Barberić, od 6. IV. 1949. do 30. VI. 1950.
11. Julio Markužić, od 1. VI. 1950. do 31. 1. 1951.
12. Ivan Vasiljević, od 1. II. 1951. do 20. VII. 1951.
13. Šime Brnčić, od 21. VII. 1951. do 19. XI. 1954.
14. Josip Jug, od 19. XI. 1954. do 5. III. 1955.
15. Šime Brnčić, od 5. III. 1955. do 22. IV. 1955.
16. Inž. Slavko Milosavljević, od 22. IV. 1955. do 19. III. 1956.
17. Franjo Mihal, od 19. III. 1956. do 1. III. 1963.
18. Ivan Horvatić, od 1. III. 1963. do 1. IV. 1971.
19. Dipl. ek. Stjepan Potlaček, od 1. VI. 1971. do 29. II. 1976.
20. Upr. prav. Dragutin Kračun, (v.d.), od 1. III. 1976. do 17. V. 1976.
21. Dipl. ek. Branko Rački, od 17. V. 1976. do 11. III. 1987.
22. Dipl. ek. Zvonimir Kovačić, (v.d.), od 11. III. 1987. do 30. IX. 1987.
23. Dipl. inž. Julius Pevalek, od 1. X 1987 i dalje

## Popis zaposlenika ZET-a od 10. kolovoza 2001.

ETEM ABDULOV  
MIROSLAV ABIČIĆ  
BORISLAV ABRAMOVIĆ  
DAVOR ABRAMOVIĆ  
DUŠANKA ABRAMOVIĆ  
MIRKO ABRAMOVIĆ  
ZDRAVKA ABRAMOVIĆ  
DRAGAN AČKAR  
DARKO ADANIĆ  
MARIJAN ADANIĆ  
ZEMIN ADROVIĆ  
NEDELJKO ADRUŠIĆ  
IVICA ADŽAGA  
ŽELJKO AGATIĆ  
JERKO AGELJIĆ  
OSMAN AGOVIĆ  
KUBAR AKRAM AL-FATOUSI  
GORDANA ALEBIĆ  
ZUMRETA ALIBAŠIĆ  
MESUD ALIBEGOVIĆ  
JUSUF ALIĆ  
ZLATAN ALIĆ  
DAMIR ALIJA  
VLADIMIR ALKIĆ  
SLAVKO AMBRENAC  
IVANČICA AMBROŠIĆ  
ADAM AMENT  
DRAGICA AMIDOVIĆ  
EDIN AMIDOVIĆ  
MARIO ANCEL  
ANTE ANDAČIĆ  
GORDANA ANDAČIĆ  
ANTE ANDRIĆ  
ANTO ANDRIĆ  
DAMIR ANDRIĆ  
IVAN ANDRIJANIĆ  
JURO ANDRIJEVIĆ  
SIMON ANDRIJEVSKI  
GORDANA ANDROCI  
BORIVOJE ANGELOVSKI  
ZLATKO ANGJAL  
DAMIR ANIĆ  
IGOR ANIĆ  
MARKO ANIĆ  
ANTON ANTIĆ  
MARIJA ANTIĆ  
MLADEN ANTOLČIĆ  
ZLATKO ANTOLČIĆ  
ZVONKO ANTOLČIĆ  
MLADEN ANTOLEK  
JURAJ ANTOLIĆ  
VLADIMIR ANTOLIĆ  
DANIJEL ANTOLIĆ-MEZIN  
STANA ANTOLIĆ-MEZIN  
MIHOLJKA ANTOLJAK  
MARIJA ANTOLKOVIĆ  
VLADIMIR ANTOLKOVIĆ  
ZDRAVKO ANTOLKOVIĆ  
ANTO ANTOLOVIĆ  
MIRO ANTOLOVIĆ  
MLADEN ANTOLOVIĆ  
SILVIJE ANTOLOVIĆ  
VINKO ANTOLOVIĆ

BRANISLAV ANTONIĆ  
DUŠAN ANTONIĆ  
MARIJAN ANTUNOVIĆ  
MILAN ANTUNOVIĆ  
STIPO ANTUNOVIĆ  
NEDJELJKO ANUŠIĆ  
VINKO ANUŠIĆ  
KATICA ARAMBAŠIĆ  
BORIS ARAR  
ŽELJKA ARAR  
STJEPAN ARBANAS  
MARIJAN ARBUTINA  
STANKA ARBUTINA-GRUBOR  
DRAŠKO ARDOV  
PERO ARELIĆ  
ZVONIMIR ARELIĆ  
DJURO ARLOVIĆ  
KRUNOSLAV ARTIĆ  
MILAN ARTIĆ  
ZLATKO ASALI  
ANITA ATLIJA  
PREDRAG ATLIJA  
SREČKO ATLIJA  
VLADIMIR ATLIJA  
ROBERT AUGUSTIĆ  
IBRAHIM AVDIĆ  
OMER AVDIĆ  
ŠERIF AVDIĆ  
DAMIR AZINOVIĆ  
FRANJO AZINOVIĆ  
ZDRAVKO AZINOVIĆ  
ANDRIJA BABIĆ  
ANTUN BABIĆ  
BOŠKO BABIĆ  
DAMIR BABIĆ  
IVAN BABIĆ  
IVICA BABIĆ  
JASMINKA BABIĆ  
JOSIP BABIĆ  
KATICA BABIĆ  
PERO BABIĆ  
RAJKO BABIĆ  
SALEM BABIĆ  
SLAVKA BABIĆ  
STJEPAN BABIĆ  
MIRKO BABOJELIĆ  
NIKOLA BABOJELIĆ  
TIHOMIR BABUN  
DRAGAN BAČANI  
ĐURĐICA BAČANI  
JURAJ BAČANI  
DARKO BAČIĆ  
JURAJ BAČURIN  
IVANKA BADANJAK  
MIJO BAGARIĆ  
ESAD BAHTAGIĆ  
JADRANKO BAHUN  
VJEKOSLAV BAJCER  
ANDELKO BAJIĆ  
RAMIZA BAJRIĆ  
DAMIR BAJSIĆ  
MATO BAJSIĆ  
JOZO BAJTELA

JURAJ BAJZEC  
STJEPAN BAJZEC  
RATIMIR BAKARIĆ  
LUCIJA BAKETARIĆ  
KARL BAKIĆ  
ZLATKO BAKRAN  
STJEPAN BAKŠAJ  
MARKO BALABAN  
DAVOR BALAGOVIĆ  
MARIJAN BALAŠKO  
ZORAN BALDI  
JURICA BALENT  
STJEPAN BALENT  
SUZANA BALENT  
IVICA BALIĆ  
STJEPAN BALIČEVIĆ  
DRAGICA BALJA  
ZVONKO BALJAK  
JOSIP BALOG-MATAK  
STJEPAN BALOG-MATAK  
ŽELJKO BALŠIĆ  
DARKO BAN  
DUNJA BAN  
IVO BAN  
TIHOMIR BAN  
MIRJANA BANDALO-HADŽIĆ  
ŽELJKO BANDIĆ  
MARINKO BANEK  
ZLATKO BANEK  
MARIJAN BANFIĆ  
ANTE BANOVIĆ  
MARINKO BANOVIĆ  
SLAVICA BANOVIĆ  
SPOMENKA BANOVIĆ  
BOŽO BANOŽIĆ  
ANTE BARAĆ  
TOMO BARANJA  
BRANKO BARBARIĆ  
KARLO BARBIĆ  
JOSIP BARIĆ  
PAVE BARIĆ  
PETAR BARIĆ  
BLAŽENKA BARIČEVIĆ  
DUBRAVKO BARIČEVIĆ  
FRANJO BARIČEVIĆ  
MARTIN BARIČEVIĆ  
TOMISLAV BARIČEVIĆ  
VINKO BARIČEVIĆ  
ZDRAVKO BARIČEVIĆ  
ANDRIJA BARIŠIĆ  
IVAN BARIŠIĆ  
IVAN BARIŠIĆ  
IVICA BARIŠIĆ  
MARKO BARIŠIĆ  
MIJO BARIŠIĆ  
MLADEN BARIŠIĆ  
RADOVAN BARIŠIĆ  
TADE BARIŠIĆ  
VLADIMIR BARIŠIĆ  
MARIJA BARJAKTAREVIĆ  
MIRO BARJAKTAREVIĆ  
IVAN BARKOVIĆ  
LJILJANA BARNJAK

JOSIP BARON  
WANDA BARON  
MARIJO BARTAKOVIĆ  
VLADO BARTAKOVIĆ  
NADA BARTOL  
MARTIN BARTOLČIĆ  
DARKO BARTOLIĆ  
DARINKA BARTOLOVIĆ  
ZVONIMIR BARTOLOVIĆ  
BOŽIDAR BARTOLOVIĆ  
DRAGAN BARTOLOVIĆ  
IVO BARUKIĆ  
DAMIR BARUŠIĆ  
ZDRAVKO BARUŠIĆ  
DRAGICA BASA  
IVAN BASA  
ANTE BASIĆ  
LJUBA BASTAIĆ  
FRANJO BASTALIĆ  
ŽELJKO BASTALIĆ  
TOMO BASTAŠIĆ  
MILJENKO BAŠIĆ  
BORO BAŠIĆ  
DRAŽEN BAŠIĆ  
ISMET BAŠIĆ  
MANDA BAŠIĆ  
MARIJAN BAŠIĆ  
ŠIME BAŠIĆ  
VINKO BAŠIĆ  
ZORAN BAŠIĆ  
ŽELJKO BAŠTINAC  
ARIF BATAK  
MIRKO BATAK  
STJEPAN BATALJAK  
TOMISLAV BATINA  
IVICA BATKOVIĆ  
SLAVKO BATKOVIĆ  
ZDENKO BATUR  
IVAN BATUŠIĆ  
MIROSLAV BATUŠIĆ  
JURE BEBEK  
IVAN BEČARIĆ  
DAMIR BEDEKOVIĆ  
KAROLINA BEDEKOVIĆ  
VJEKOSLAV BEDEKOVIĆ  
DJURO BEDIENIK  
DARKO BEDIENIKOVIĆ  
MLADEN BEDIENIKOVIĆ  
NENAD BEDIĆ  
VALENTINA BEDIĆ  
SINIŠA BEDNJANEC  
ANA BEDOVEC  
JOSIP BEDRAN  
ANITA BEGIĆ  
IZET BEGIĆ  
SREČKO BEGIĆ  
ZLATAN BEGIĆ  
JAKOB BEGONJA  
MARIO BEHIN  
HALIL BEHRAMI  
ERNEST BEITELSTEIN  
JOZO BEJIĆ  
IVAN BEJUK

IVICA BEK  
 ISMET BEKTAŠ  
 STJEPAN BELAN  
 MARIJAN BELANI  
 ŽELJKO BELAS  
 DAMIR BELEC  
 MARKO BELEČIĆ  
 IVAN BELIN  
 STJEPAN BELIN  
 BORIS BELINA  
 SLAVKO BELINIĆ  
 ANTE BELKO  
 BRANKO BELOBRAJDIĆ  
 FANIKA BELOŠEVIĆ  
 MLADEN BELOŠEVIĆ  
 VLADIMIR BELOŠEVIĆ  
 MILJENKO BENCALIĆ  
 MIRKO BENCUJZ  
 ŽELJKO BENCINA  
 RUŽA BENDRA  
 ŽARKO BENDRA  
 ANDREA BENETA  
 BOJA BENETA  
 BRANKO BENETA  
 IVAN BENGIZ  
 DANIJELA BENJAK  
 JANKO BENKO  
 JASMINA BENKOVIĆ  
 SREČKO BENKOVIĆ  
 MARJAN BERAČ  
 IVAN BERANIĆ  
 DRAŽEN BERČ  
 MIRKO BERDIK  
 JOSIP BEREND  
 ZDRAVKO BEREND  
 MARIJA BERIĆ  
 MIRA BERIĆ  
 SLAVKA BERIĆ  
 VINKO BERIĆ  
 ZDRAVKO BERIĆ  
 EMIN BERIŠA  
 NAIM BERIŠA  
 SENKA BERIŠA  
 MIJO BEROŠ  
 DAMIR BERTOL  
 ZLATKO BERTOL  
 ZDENKO BESPRSKA  
 BISERKA BEŠIĆ  
 ZAIM BEŠIĆ  
 ZLATAN BEŠIĆ  
 ZLATKO BEŠKA  
 MARIJANA BEŠKER  
 IVICA BEŠLIĆ  
 IVAN BEŠTIJANEK  
 ŽELJKO BEŠVIR  
 BRANKA BEZIK  
 VLADIMIR BEZIK  
 MIRKO BIČANIĆ  
 VERICA BIČANIĆ  
 EVICA BIJADER  
 DRAŽEN BIJELIĆ  
 ZVONKO BIKIĆ  
 ILIJA BILANDŽIJA  
 ANDELKO BILANOVIĆ  
 NIKICA BILANOVIĆ  
 ANTUN BILIĆ  
 IVICA BILIĆ

JAKOV BILIĆ  
 JOSIP BILIĆ  
 JOZO BILIĆ  
 KATICA BILIĆ  
 LJUBOMIR BILIĆ  
 MARA BILIĆ  
 PEJO BILIĆ  
 SNJEŽANA BILIĆ  
 TOMISLAV BILIĆ  
 MARIJAN BILKIĆ  
 JADRANKA BILOŠ  
 ZVONKO BILOŠ  
 NIKO BILUŠIĆ  
 FRANJO BIONDIĆ  
 VLADIMIR BIRAČ  
 ĐURO BIRTIĆ  
 VESNA BIRUŠ  
 MARA BISTRIĆ  
 IVAN BIŠČAN  
 MILICA BIŠČAN  
 TATJANA BIŠČAN  
 ZDRAVKO BIŠČAN  
 BORIS BIŠKUP  
 STANKO BIVOL  
 GORAN BJELAJAC  
 FRANJO BJELANOVIĆ  
 MILKA BJELANOVIĆ  
 IVO BJELAVČIĆ  
 MLADEN BJELJAC  
 IVANKA BJELOMESNI  
 STOJAN BJELONIĆ  
 ZLATKO BLAGEC  
 ĐORĐO BLAGOJEVIĆ  
 MIRA BLAGOJEVIĆ  
 LIDIJA BLAŠKOVIĆ  
 ILIJA BLATANČIĆ  
 MIJAT BLATANČIĆ  
 RADENKO BLATEŠIĆ  
 DAMIR BLAŽEK  
 TONKA BLAŽEK  
 FRANJO BLAŽEVIĆ  
 FRANJO BLAŽEVIĆ  
 JANJA BLAŽEVIĆ  
 KAZIMIR BLAŽEVIĆ  
 MANDA BLAŽEVIĆ  
 MARKO BLAŽEVIĆ  
 MATO BLAŽEVIĆ  
 SLAVKA BLAŽEVIĆ  
 ŽELJKO BLAŽEVIĆ  
 JOSIP BLAŽIĆ  
 RUDO BLAŽIĆ  
 LUKA BLAŽIČEVIĆ  
 IVAN BLAŽINA  
 BRANKA BLAŽINOVIĆ  
 DRAŽEN BLAŽINOVIĆ  
 VESNICA BLAŽINOVIĆ  
 DRAŽEN BLAŽUTIĆ  
 JOSIP BOBAŠ  
 SMAJIL BOBIĆ  
 DAVOR BOČKAJ  
 MARKO BODRUŠIĆ  
 DARKO BOGDAN-JANUŠ  
 ANTO BOGDANOVIĆ  
 IVICA BOGDANOVIĆ  
 LJILJANA BOGDANOVIĆ  
 MIŠO BOGDANOVIĆ  
 NIKOLA BOGDANOVIĆ

VLADO BOGDANOVIĆ  
 MILAN BOGOVIĆ  
 ŽELJKO BOGOVIĆ  
 ŽELJKO BOGOVIĆ  
 LUJZA BOGUNOVIĆ  
 MILE BOGUNOVIĆ  
 EUGEN BOHAČEK  
 IVKICA BOKOR  
 DAVOR BOLČEVIĆ  
 STJEPAN BOLČEVIĆ  
 VLADO BOLČEVIĆ  
 GORAN BOLF  
 LUKA BOLF  
 MIRKO BOLFEK  
 MIRSAĐ BOLIĆ  
 FRANKO BONIĆ  
 ANTE BORAC  
 CVITAN BORAS  
 RADIVOJ BOROJEVIĆ  
 ZLATKO BOROŠ  
 DRAGO BOROŠA  
 JOSIP BOROŠA  
 ANTE BOROVIAC  
 IVICA BOROVIAC  
 BRANKO BOROVIAC  
 DAMIR BOROVIAC  
 DARIJO BOROVIAC  
 DRAGUTIN BOROVIAC  
 DRAŽEN BOROVIAC  
 NIKOLA BOROVIAC  
 STJEPAN BORŠČAK  
 ZVONIMIR BORŠIĆ  
 DRAGUTIN BOSAK  
 MILAN BOSANAC  
 MARIJA BOSNIĆ  
 ALOJZ BOŠKOVIĆ  
 KATARINA BOŠKOVIĆ  
 BORIS BOŠNJAK  
 IVAN BOŠNJAK  
 JOSIP BOŠNJAK  
 MARICA BOŠNJAK  
 NIKOLA BOŠNJAK  
 PERO BOŠNJAK  
 ZDRAVKO BOŠNJAK  
 JOSIP BOŠNJAKOVIĆ  
 NENAD BOTIČKI  
 PAVAO BOTIČKI  
 VESNA BOTIČKI  
 ZLATKO BOTIČKI  
 ZVONKO BOTIČKI  
 IFET BOTONJIĆ  
 MARICA BOZOKI  
 MIHAJLO BOZOKI  
 IVICA BOŽIĆ  
 JAKOV BOŽIĆ  
 JURO BOŽIĆ  
 MILAN BOŽIĆ  
 MIRKO BOŽIĆ  
 MIRO BOŽIĆ  
 VINKO BOŽIĆ  
 VLADIMIR BOŽIĆ  
 VLADIMIR BOŽIĆ  
 ŽELJKO BOŽIĆ  
 DRAGUTIN BOŽIČEVIĆ  
 IVICA BOŽIČEVIĆ  
 NENAD BOŽIČEVIĆ  
 ANDELKO BOŽINSKI

JADRANKO BRAČUN  
 PETAR BRADARA  
 ANTUN BRAIM  
 MARIJAN BRAINOVIĆ  
 ANTUN BRAJDIĆ  
 MAJA BRAJDIĆ  
 BOŽIDAR BRAJKOVIĆ  
 SALKO BRAKIĆ  
 SENIJA BRAKIĆ  
 ZDRAVKO BRALA  
 JADRANKA BRANKOVIĆ  
 ANTO BRATANIĆ  
 ILIJA BRATANIĆ  
 ROBERT BRATINIĆ  
 ZORICA BRBOROVIĆ  
 IVAN BRCKAN  
 NATAŠA BRCKAN  
 LUKA BRČIĆ  
 ZDRAVKO BRDARIĆ  
 ANTO BREKALO  
 BOŽE BREKALO  
 JELA BREKALO  
 JOSIP BREKALO  
 JOZO BREKALO  
 MATO BREKALO  
 PEJO BREKALO  
 STIPE BREKALO  
 NINOSLAV BRENER  
 JANKO BREZAK  
 VLADIMIR BREZAK  
 DARKO BREZEC  
 SNJEŽANA BREZEC  
 MIRKO BREZINA  
 DAMIR BREZOVEC  
 MARIO BRGLES  
 JOSIP BRINJAVAR  
 ANTE BRIŠEVAC  
 JOSIP BRIŠEVAC  
 PERO BRIŠEVAC  
 TOMISLAV BRIŠIĆ  
 VJEKOSLAV BRIŠIĆ  
 JOSIP BRIŠKI  
 JOSIP BRITVEC  
 AVGUSTIN BRKIĆ  
 RADOVAN BRKIĆ  
 ŽELJKA BRKIĆ  
 MILAN BRKLJAČ  
 RADMILA BRKLJAČ  
 DARKO BRKOVIĆ  
 ANA BRLETIĆ  
 MATO BRLETIĆ  
 MIRKO BRLETIĆ  
 NIKOLA BRLETIĆ  
 ZDRAVKO BRLETIĆ  
 MIRJANA BRNADA  
 IVICA BRNADIĆ  
 STJEPAN BROZ  
 TOMISLAV BROZ  
 ZDRAVKO BRTRAN  
 DRAGUTIN BRUČIĆ  
 IVICA BRUČIĆ  
 BORIS BRUNDIĆ  
 ANDELKO BRUSEK  
 IVAN BRUSEK  
 MARICA BUBALO  
 MARKO BUBALO  
 PEJO BUBALO



NEDELJKO BUBNJEVIĆ  
SAVKA BUCIĆ  
ZLATKO BUČANAC  
JOSIP BUDAK  
MARKO BUDAK  
BORIS BUDEK  
SONJA BUDEN  
FILIP BUDIĆ  
JIRINA BUDIMIR  
ZDRAVKO BUDIMIR  
LJUBOMIR BUDINŠČAK  
DRAGUTIN BUDIŠČAK  
SINIŠA BUDIŠČAK  
STJEPAN BUDIŠČAK  
KATA BUJANOVIĆ  
MARIJAN BUJANOVIĆ  
ANĐELKO BUKAL  
MIRKO BUKAL  
NADA BUKOVAC  
RUŽA BUKOVAC  
ZORKO BUKOVAC  
BRANKO BUKOVEC  
VILKO BUKOVEC  
STJEPAN BUKOVIĆ  
BOŽIDAR BUKOVINA  
VLADO BUKOVINA  
ZLATKO BUKOVINA  
BRANKA BULIĆ  
DRAGAN BULIĆ  
JOSIP BULIĆ  
MARIJANA BULIĆ  
NIKOLA BULIĆ  
BRANKO BULJAN  
MATO BULJAN  
SLAVKA BULJAN  
ABDULAH BULJIĆ  
MEVLIDA BULJIĆ  
SENKA BULJUBAŠIĆ  
ALEKSANDAR BULUT  
DAMIR BUNČIĆ  
IVICA BUNČIĆ  
STJEPAN BUNČIĆ  
GORAN BURGER  
VLASTA BURGER  
DRAGICA BURIĆ  
MILAN BURIĆ  
NIKOLA BURIĆ  
ZDRAVKO BURIĆ  
MEHMEDALJA BURNIĆ  
NIKO BURUŠIĆ  
SLAVKO BUSIJA  
STJEPAN BUSIJA  
MILAN BUTI  
ŽELJKO BUTI  
FINKA BUTINA  
MILAN BUTINA  
DINKO BUTKOVIĆ  
TOMISLAV BUTKOVIĆ  
BRANIMIR BUZA  
ZVONIMIR BUZA  
ANTON BUZUK  
ANTUN BUZUK  
MATO BUZUK  
ZDENKO BUŽAK  
FRANJO BUŽIĆ  
IVAN CAGANIĆ  
ROBERT CAGANIĆ

STJEPAN CAGANIĆ  
STJEPAN CAGANIĆ  
AVDO CAKOR  
RUDOLF CAPAK  
ANĐELKO CAPAN  
FRANJO CAPAN  
FRANJO CAPAN  
ADAM CAPJAK  
IVAN CAR  
NIKICA CAR  
VLADO CAR  
DAMIR CAREK  
JURAJ CEBIĆ  
DJURDJA CECELJA  
ANA CEKOVIĆ  
IGNAC CEKOVIĆ  
DAVOR CELIĆ  
SNJEŽANA CELIĆ  
ŽELJKO CELINŠČAK  
MARIJAN CELIZIĆ  
IGOR CERAR  
LJILJANA CERIĆ  
DAMIR CEROVEČKI  
ROBERT CEROVEČKI  
ŽELJKO CEROVEČKI  
MLADEN CEROVSKI  
DRAGUTIN CESAR  
FRANJO CESAR  
ZDRAVKO CESAR  
IVAN CESAREC  
MATE CETINA  
MIRKO CETINA  
IVICA CETINJANIN  
IVAN CIBOCI  
JOSIP CIBOCI  
MARIJA CIBOCI  
BRANKO CICELI  
DRAGUTIN CIFER  
LJUBICA CIFER  
DRAGUTIN CIGANOVIĆ  
NEVENKA CIGANOVIĆ  
ANTUN CIGLENEC  
SLOBODAN CIGULA  
ZLATKO CIK  
MATO CIKOJA  
IVANKA CIKOJEVIĆ  
IVAN CIKOVIĆ  
ANDJELKO CIMAŠ  
MARIJAN CIMPERŠAK  
MIRJANA CINAC  
SUAD CINAC  
SINIŠA CINDRIĆ  
ANTUN CIPRIĆ  
IVAN COHA  
MARJAN COHA  
IVANKA COKOL  
MIHAEL COLARIĆ  
ZVONKO COMBAJ  
ZVONKO COMBAJ  
IVICA CONJAR  
DAMIR CRK  
ŽELJKO CRNADAK  
MIROSLAV CRNČEVIĆ  
ZVONKO CRNČIĆ  
IVAN CRNEKOVIĆ  
NURA CRNEKOVIĆ  
ZDRAVKO CRNEKOVIĆ

MILAN CRNIĆ  
SANJA CRNIČKI  
IVA CRNJAK  
IVANKA CRNJAK  
JADRANKA CRNJAK  
PETAR CRNJAK  
ŽELJKO CRNJAK  
JURAJ CRNKOVIĆ  
VINKA CRNKOVIĆ  
ŽELJKO CRNKOVIĆ  
ŽELJKO CRNKOVIĆ  
DAMIR CRNOGAJ  
NENAD CRNOGAJ  
ANTO CRNOJA  
DRAGAN CRNOJA  
PILE CRNOJA  
JAKOB CRNOLATEC  
MARICA CRVENKOVIĆ  
MILENKO CRVENKOVIĆ  
ŽELJKO CUKOVIĆ  
ZDRAVKO CUPAN  
SINIŠA CURMAN  
MATO CUVAJ  
BERNARD CVEK  
BOŽANA CVEK  
MILJENKO CVEK  
ZDRAVKO CVETIĆ  
DANIJEL CVETKO  
KATA CVETKOVIĆ  
VLADO CVETKOVIĆ  
BORČE CVETKOVSKI  
NATAŠA CVIJETIĆ  
BRANIMIR CVILINDER  
ANĐELKA CVITANOVIĆ  
MILKA CVITANOVIĆ  
MARIJANA CVJETKOVIĆ  
MILOVAN CVJETKOVIĆ  
DAMIR CVOK  
IVAN CVOK  
VLADIMIR CVOK  
VAHID CVOLIĆ  
IVICA CVRLJA  
GORAN CVRLJE  
JOSO ČAČIĆ  
TOMISLAV ČALETA  
ILIJA ČAVAR  
SVJETLANA ČELIĆ  
MILENA ČEMANOVIĆ  
IVO ČEPIĆ  
ANTON ČIBARIĆ  
ENESA ČORIĆ  
RAMIZ ČORIĆ  
MIJAT ČORLUKA  
ZRINKA ČORLUKA  
ŽELJKO ČORLUKA  
IVO ČOSIĆ  
LUKA ČOSIĆ  
SEAD ČOSIĆ  
SLAVKO ČOSIĆ  
SNJEŽANA ČOSIĆ  
ŠTEFO ČOSIĆ  
KATICA ČUBELIĆ  
JURAJ ČUK  
MARIJAN ČUK  
MIROSLAV ČUK  
TOMO ČUK  
VALENTINA ČUK

VLADO ČURDO  
MARA ČURIĆ  
MARIJAN ČURIĆ  
ŽIVKO ČURKOVIĆ  
MILAN ČURO  
ANA ČUŽE  
IVAN ČUŽE  
NIKOLA ČAČIĆ  
ZDRAVKO ČAČIĆ  
ŽELJKO ČAČIĆ  
MIRA ČAČKOVIĆ  
ANTO ČAGALJ  
KREŠIMIR ČAJIĆ  
LAZAR ČAJIĆ  
ILIJA ČAKARIĆ  
JOZO ČALE  
VLASTA ČALUŠIĆ  
VJEKOSLAV ČAMIĆ  
IVAN ČASTEK  
JOSIP ČAUŠ  
ŠTEFANIJA ČAUŠEVIĆ  
JOSIP ČAVEC  
MIRKO ČAVIĆ  
MARIJAN ČAVLOVIĆ  
IVAN ČAVUŽIĆ  
MARIJAN ČEHULIĆ  
LIDIJA ČELAR  
IVAN ČENGIĆ  
DRAGO ČENGIJA  
ALOJZ ČERKEZ  
ROBERT ČERMAK  
ANA ČIČAK  
ANTO ČIČAK  
DRAGAN ČIČAK  
IVAN ČIČAK  
IVAN ČIČAK  
JAKOV ČIČAK  
MARA ČIČAK  
STIPO ČIČAK  
ZORAN ČIČAK  
TOMISLAV ČIČEVIĆ  
SLAVKO ČIČKOVIĆ  
DUBRAVKO ČIGIR  
VENO ČIHAK  
JOSIP ČIVRAG  
MLADEN ČIŽMEŠIJA  
IVAN ČLEKOVIĆ  
BISERKA ČOKALJ  
SREČKO ČOLAK  
ANĐELKO ČOLIĆ  
STJEPAN ČOLIĆ  
JADRANKA ČORIĆ  
JADRANKO ČORKO  
TOMISLAV ČRNJEVIĆ  
ŽELJKO ČUČEK  
MILAN ČUČIĆ  
MARIJA ČUDIĆ  
JAROSLAV ČUHNIL  
ZDENKO ČUK  
FRANJO ČUKMAN  
ROBERT ČUKMAN  
MARIJA ČULIĆ  
MARIO ČULIG  
DAMIR ČULIG  
PREDRAG ČULIG  
RENATA ČULINA  
DRAGO ČULJAK

KARLO ČULJAK  
MIRJANA ČULJAK  
IVICA ČUNČIĆ  
VLADIMIR ČUNKO  
PETAR ČURDO  
JASNA ČUSAK  
BLAŽAN ČUTURA  
KATA ČUTURA  
BOŽICA ČVORIG  
MARKO DADIĆ  
PAVAO DADIĆ  
DENIS DAJIĆ  
IVAN DAKIĆ  
IVAN DAMJANOVIĆ  
MIROSLAVA DAMJANOVIĆ  
NIKOLA DAMJANOVIĆ  
TOMISLAV DAMJANOVIĆ  
MARIJAN DANANIĆ  
MARIJA DANČILOVIĆ  
ANĐA DAVIDOVIĆ  
ANTO DAVIDOVIĆ  
DRAŽEN DEAK  
ILIJA DEANOVIĆ  
ANKICA DEBELJAK  
ANTO DEBELJAK  
FRANO DEBELJAK  
IVO DEBELJAK  
MATO DEBELJAK  
MILE DEBELJAK  
PETAR DEBELJAK  
TOMO DEBELJAK  
ZORAN DEBELJAK  
IVICA DEBENJAK  
NADA DEBOGOVIĆ  
DAMIR DEDIĆ  
MARKO DEDIĆ

NIJAZ DEDIĆ  
MIRKO DEGAČ  
ANTE DEJANOVIĆ  
DEJAN DEJANOVIĆ  
IVAN DEJANOVIĆ  
JURO DEJANOVIĆ  
RADE DEJANOVIĆ  
ANTUN DEKALIĆ  
DRAŽEN DEKANIĆ  
NEVEN DEKANIĆ  
JADRANKA DEKLMAN  
STJEPAN DEKLMAN  
ZDRAVKO DELAVEC  
ANTUN DELIĆ  
FEHIM DELIĆ  
SALIH DELIĆ  
ZLATA DELIĆ  
ZLATKO DELIĆ  
STJEPAN DELIJA  
JOSIP DELIŠIMUNOVIĆ  
MILAN DELIVUK  
ELIZABETA DELJAK  
ŽELJKO DERGIĆ  
LUCIJA DERVIŠ  
ZLATKO DERVIŠ  
BRANKO DESIĆ  
NIKOLA DESKAR  
HAJRO DEVEDŽIĆ  
HAJRUDIN DEVEDŽIĆ  
JELA DEVIĆ  
MIRKO DEVIĆ  
ŽELJKO DEŽELIĆ  
MLADEN DIANEK  
MATIJA DIANEŽEVIĆ  
TOMISLAV DIGULA  
ANA-MARIJA DIJANIĆ

DRAGAN DIJANIĆ  
KATICA DIJANIĆ  
DRAGO DIMAČ  
ZDRAVKO DIMEC  
DRAŽEN DITTRICH  
TOMISLAV DIVIŠ  
IVAN DIVJAK  
JELENA DIVKOVIĆ  
NIKO DIVKOVIĆ  
ANTE DIZDAREVIĆ  
MARIJAN DIZDAREVIĆ  
KRUNO DJAKOVIĆ  
DJURDJICA DJUMBREK  
STJEPAN DLESK  
VLADIMIR DLESK  
ZDENKA DLESK  
MIRJANA DMITROVIĆ  
MILOSAV DOBRAŠINOVIĆ  
EMIL DOBRENIĆ  
LIDIJA DOBRIĆ  
NENAD DODIG  
VIDICA DODIG  
ŽELJKO DODIG  
MARA DOGANČIĆ  
MILAN DOJČINOVIĆ  
JASMINKA DOJČINOVSKI  
GORAN DOLENEC  
MARIO DOMAZET  
MATO DOMAZET  
JOSIP DOMIĆ  
MATIJA DOMIĆ  
SANELA DOMIĆ  
VLADO DOMIĆ  
SLAVEN DOMINIĆ  
ZORAN DOMINOVIĆ  
JOSIP DOMITER

TOMISLAV DORAČIĆ  
KATICA DORČIĆ  
MLADEN DORIĆ  
MARINA DOROTIĆ  
STJEPAN DOROTIĆ  
KRUNOSLAV DOŠLIĆ  
MARIO DOVEČER  
MILE DRAČA  
ŽELJKO DRAGANIĆ  
KREŠIMIR DRAGAŠ  
MARA DRAGAŠ  
NIKOLA DRAGIĆ  
PETAR DRAGIĆ  
STEVO DRAGIĆ  
GORAN DRAGIČEVIĆ  
IVAN DRAGIČEVIĆ  
ANKICA DRAGIJA  
IVICA DRAGIJA  
BORIS DRAGOSAVLJEVIĆ  
NADA DRAGOSAVLJEVIĆ  
OSTOJA DRAGOSAVLJEVIĆ  
VIŠNJICA DRAGOSAVLJEVIĆ  
DRAGUTIN DRAGOVIĆ  
DRAŽEN DRAGOZET  
MILAN DRAGOZET  
ANDJA DRAGŠIĆ  
MILAN DRAŠKOVIĆ  
DRAŽEN DRAŠNER  
IVO DRAŽETIĆ  
PREDRAG DRAŽETIĆ  
KRUNOSLAV DREMPETIĆ  
ADEM DRESHAJ  
ZLATA DREŠAR  
MIRAN DRINOVAČ  
KRUNOSLAV DRKULEC  
LJUBICA DRKULEC







DANKO HOSMAN  
ANKA HOSTIĆ  
ENRIK HOSU  
ILJJA HRANILOVIĆ  
BORIS HRBUD  
HRVOJE HRELJANOVIĆ  
MARIJA HREN  
BRANKO HRENEK  
NENAD HRENOVIĆ  
SILVIO HRENOVIĆ  
DRAGO HRESTAK  
TOMISLAV HRESTAK  
MARIJAN HRG  
ŽELJKO HRIBAR  
ANTONIJA HRISTOV  
IVAN HRKAČ  
JOSIP HRKAČ  
JOSIP HRLIĆ  
NIKOLA HRLIĆ  
OLIVER HRLIĆ  
DRAGAN HRNJAK  
ĐULSA HRNJAK  
ZORAN HRNJAK  
SALIH HRNJIĆ  
IVICA HROŠĆ  
IVKICA HROVAT  
DRAGO HRUP  
ZLATKO HRUP  
ŽELJKO HRUŠKAR  
ŽELJKO HRUŠKOVEC  
DAMIR HRVOJ  
MILAN HRVOJEVIĆ  
MARIJA HRŽENJAK  
MIRO HUCIKA  
ŠTEFANKA HUDI  
DRAGUTIN HUDINEC  
DAMIR HUIĆ  
ZLATKO HUIĆ  
DADO HUJIĆ  
JANICA HUKMAN  
STJEPAN HUKMAN  
STJEPAN HULEC  
DRAGUTIN HULJINA  
ZLATKO HUNDRIĆ  
LJILJANA HUNIĆ  
VLADIMIR HUNJADI  
ZDRAVKO HUNJADI  
JOSIP HUNJET  
JASENKA HURČAK  
BARA HUREMOVIĆ  
DRAGUTIN HURSA  
ZLATKO HURSA  
HAZIM HUSEINBAŠIĆ  
BAHRIJA HUSKIĆ  
ĐURĐICA HUSTA  
GORAN HUZANIĆ  
DRAGUTIN HUŽJAK  
ALAGA IBRAHIMKOVIĆ  
ANKA IBRIŠEVIĆ  
MIRA IDRIZI  
ANKICA IGRC  
IVAN IGRC  
GORAN IGRČIĆ  
IVAN IGREC  
RUŽA IHAROŠI  
MILAN ILČIĆ  
MIODRAG ILIĆ

PERO ILIĆ  
ROSA ILIĆ  
SIMO ILIĆ  
VESNA ILIĆ  
ZORAN ILIĆ  
DAMIR ILIČIĆ  
ANGELINA ILJANIĆ  
DANIEL ILIN  
IVAN ILINIĆ  
NEDILJKO ILIŠINOVIĆ  
DOMINKO ILJKIĆ  
VITOMIR ILOVAČA  
FEHIM IMŠIROVIĆ  
RAMZIJA IMŠIROVIĆ  
SLAVICA IPŠA  
ZURAHID ISKRIĆ  
VELI ISLAMI  
JAKUB ISLAMOMVIĆ  
MILAN IŠEK  
DRAGUTIN IŠTOK  
BARICA IVANČIĆ  
IVAN IVANČIĆ  
LJERKA IVANČIĆ  
MATO IVANČIĆ  
PETAR IVANČIĆ  
ANTE IVANDA  
MARINKO IVANDA  
ALOJZ IVANIŠEVIĆ  
ŽELJKO IVANIŠEVIĆ  
IVICA IVANJKO  
DOMA IVANKOVIĆ  
MARINKO IVANKOVIĆ  
ANĐELKO IVANOVIĆ  
DAMIR IVANOVIĆ  
KRUNOSLAV IVANOVIĆ  
MARKO IVANOVIĆ  
ŽELIMIR IVANOVIĆ  
JOSIP IVANUŠ  
MARIJA IVANUŠEVIĆ  
MIRICA IVANUŠEVIĆ  
TOMICA IVANUŠEVIĆ  
IVAN IVANUŠIĆ  
ANĐELO DOMAGOJ IVAS  
MILAN IVAŠKOVIĆ  
ZDRAVKO IVČEVIĆ  
ANKA IVEKOVIĆ  
BORIS IVEKOVIĆ  
DARKO IVEKOVIĆ  
IVICA IVEKOVIĆ  
BOŽO IVETA  
OLGA IVETA  
BOŽIDAR IVETIĆ  
DARKO IVEZIĆ  
MARINKO IVIĆ  
MARKO IVIĆ  
PETAR IVIČIĆ  
ĐURO IVKOVIĆ  
IGOR IVKOVIĆ  
IVAN IVOŠEVIĆ  
STJEPAN JADEK  
RUDOLF JAGAR  
MARICA JAGETIĆ  
VLADIMIR JAGIĆ  
ZDRAVKO JAGIĆ  
MIRELA JAGODAR  
DAMIR JAGODIĆ  
IVAN JAGODIĆ

JURAJ JAGODIĆ  
STJEPAN JAGODIĆ  
TOMISLAV JAGRIĆ  
BRANKA JAGUNIĆ  
JOSIP JAJČEVIĆ  
MILAN JAKIĆ  
MARIJAN JAKLENEC  
JURAJ JAKLIĆ  
LJILJANA JAKLIĆ  
FRANJO JAKLOVIĆ  
DENIS-PETAR JAKOPANEĆ  
ROBERT JAKOPČEVIĆ  
BOŽO JAKOVIĆ  
MARKO JAKOVIĆ  
RADE JAKOVIĆ  
EDO JAKUPAK  
DARKO JAKUPEC  
ZLATKO JAKUPOVIĆ  
LJUPČEK JAKUŠ  
MLADEN JAKUŠ-MEJAREC  
IVAN JALŠOVEC  
BRANKO JAMBREČINA  
IVICA JAMBREK  
KATARINA JAMBREŠIĆ  
ZLATKO JAMBREŠIĆ  
DRAGO JAMBROVIĆ  
ŽELJKO JAMBROVIĆ  
ELVIR JAMIĆ  
IRENA JAMIĆ  
MILAN JAMIĆ  
BORISLAV JAMNIĆ  
ZLATKO JAMNIĆ  
NADA JANC  
STJEPAN JANČI  
MIJO JANDREČIĆ  
MARKO JANDRIJEVIĆ  
BOŽO JANDRIŠ  
MILORAD JANJIĆ  
MARKO JANJIŠ  
ŽELIMIR JANKAČ  
ANTUN JANKOVIĆ  
JOSIP JANTON  
RENATO-IVICA JANUŠIĆ  
JADRANKA JAPEĆ  
IVAN JAPIĆ  
STEVO JAPUNDŽIĆ  
ANKICA JEDVAJ  
ŽELJKO JELAČA  
BRANKO JELAKOVIĆ  
ZDENKO JELAŠIĆ  
ANTE JELAVIĆ  
ILJJA JELAVIĆ  
MILKA JELAVIĆ  
SLAVKO JELČIĆ  
DRAGICA JELEČ  
MARKO JELEČ  
PETAR JELEČ  
ANTO JELEČEVIĆ  
ĐURĐICA JELEČEVIĆ  
MILKA JELEČEVIĆ  
BRANKO JELENIĆ  
DUŠKO JELENIĆ  
IVICA JELENIĆ  
MARIJAN JELENIĆ  
ANTO JELIĆ  
BORIS JELIĆ  
SPASA JELIĆ

TOMISLAV JELIĆ  
STJEPAN JELINIĆ  
VLADIMIR JELINIĆ  
IVAN JELKOVAC  
DARKO JELOVEČKI  
DAVOR JELOVEČKI  
MARICA JELOVEČKI  
BORIS JELOVIĆ  
STJEPAN JELUŠIĆ  
DAMIR JEMIĆ  
VLADIMIR JEREBIĆ  
ADAM JERGOVIĆ  
IVICA JERKOVIĆ  
JAKOV JERKOVIĆ  
MARIJAN JERKOVIĆ  
MLADEN JERKOVIĆ  
NEVENKA JERKOVIĆ  
NEVEN-MARKO-ANT JESIĆ  
ŽARKO JESIH  
JOVAN JEVTIĆ  
MARIJAN JEŽUTKOVIĆ  
MILKA JOINOVIĆ  
DUNJICA JOKIĆ  
MARIJA JOKIĆ  
RAJKO JOKIĆ  
SRETKO JOKIĆ  
DESANKA JORGIĆ  
SMILJA JORGIĆ  
BOŠKO JOSIĆ  
ZVONIMIR JOSIĆ  
DAVOR JOSIPOVIĆ  
DRAGO JOSIPOVIĆ  
FRANJO JOSIPOVIĆ  
PETAR JOSIPOVIĆ  
RANKO JOSIPOVIĆ  
ZDENKO JOSIPOVIĆ  
MIRKO JOVANIĆ  
LJUBIŠA JOVANOVIĆ  
MARICA JOVANOVIĆ  
SAVA JOVANOVIĆ  
ANICA JOVANOVIĆ  
ŽELJKO JOVANOVIĆ  
DRAŽEN JOVIĆ  
FATIMA JOVIĆ  
MIROSLAV JOVIĆ  
DRAGOMIR JOVIČIĆ  
IVO JOZEPOVIĆ  
ANA JOZIĆ  
ANKA JOZIĆ  
IVAN JOZIĆ  
IVAN JOZIĆ  
JOZO JOZIĆ  
MIRKO JOZIĆ  
NADA JOZIĆ  
SLAĐANA JOZIĆ  
VLADIMIR JOZIĆ  
DRAGAN JOZIPOVIĆ  
PEJO JOZIPOVIĆ  
ŽELJKO JOŽIĆ  
GORAN JUG  
DANICA JUGOVIĆ  
IVAN JUGOVIĆ  
ZDRAVKO JUGOVIĆ  
IVAN JUKIĆ  
IVICA JUKIĆ  
MARINKO JUKIĆ  
MATO JUKIĆ

MIRA JUKIĆ  
TADE JUKIĆ  
ANTUN JUKIČIĆ  
ILIJA JULARIĆ  
IVAN JUMIĆ  
IVAN JUNKOVIĆ  
IVAN JURAK  
MARIJAN JURAK  
MARIO JURAK  
TOMO JURAK  
ŽELJKO JURAK  
JOSIP JURAKIĆ  
BOŽIDAR JURANIĆ  
IVAN JURANIĆ  
ANTO JURANOVIĆ  
TOMO JURATOVIĆ  
ŠTEFICA JURČEVIĆ  
IVICA JURČIĆ  
JASNA JURČIĆ  
MARIJA JURČIĆ  
ZVONKO JURČIĆ  
DAVOR JURDANA  
ADAM JUREN  
IVAN JUREŠA  
TIHOMIR JUREŠIĆ  
ANTON JURJIĆ  
IVICA JURJIĆ  
KREŠIMIR JURJIĆ  
MIROSLAV JURJIĆ  
NIKOLA JURJIĆ  
SLAVKO JURJIĆ  
SNJEŽANA JURJIĆ  
ŠIMO JURJIĆ  
TVRTKO JURJIĆ  
ANTE JURJIĆ  
GORDANA JURJIĆ  
ANTO JURILJ  
DARIJO JURIN  
IVAN JURIN  
MIJO JURIN  
MLADEN JURINEC  
MARIJA JURINIĆ  
JOSIP JURINJAK  
ROBERT JURINJAK  
MARIJAN JURIŠEK  
JOZO JURIŠIĆ  
TOMISLAV JURIŠIĆ  
ŽELJKO JURIŠIĆ  
NIKO JURKIĆ  
PETAR JURKOVAC  
ANTO JURKOVIĆ  
DRAGAN JURKOVIĆ  
IVAN JURKOVIĆ  
IVAN JURKOVIĆ  
JOZO JURKOVIĆ  
KRUNO JURKOVIĆ  
NIHAD JUSUFAGIĆ  
MLADEN JUŠTA  
ŽELJKO JUTIĆ  
FRANJO KABLAR  
IGOR KAČUNKO  
ĐURO KADIĆ  
NEVENKA KADOIĆ  
IVAN KABLINA  
DAVID KAJBA  
VLADIMIR KAJBA  
ANTUN KAJIĆ

ŽELJKO KAKUK  
ŽARKO KALAFATIĆ  
KSENIJA KALAUZ  
ROBERT KALAUZ  
STJEPAN KALAZIĆ  
DAMIR KALENSKI  
ANA KALIM  
PERISLAVA KALINSKI  
ŽELIMIR KALMAN  
ŠTEFICA KAMENARIĆ  
MARIJAN KAMENJAŠEVIĆ  
IVAN KAMENSKI  
AIDA KANIZSAI  
JOSIP KANIZSAI  
MAGDICA KANIŽAJ  
IVAN KANJIR  
RAMIZA KANTAREVIĆ  
KRUNOSLAV KANTOLIĆ  
MARIJAN KANTOLIĆ  
STJEPAN KAPAC  
TIHOMIR KAPITAN  
EMIRA KARABEGOVIĆ  
IVAN KARAČIĆ  
LUKA KARAČIĆ  
MATO KARAČIĆ  
PEJO KARAČIĆ  
GORDANA KARADŽA  
IVAN KARAJICA  
IVAN KARAKAŠ  
ZLATKO KARAKAŠ  
ANDRIJA KARAMATIĆ  
DRAGICA KARAMATIĆ  
ILIJA KARAMATIĆ  
JURE KARAMATIĆ  
MATE KARAMATIĆ  
MATO KARAMATIĆ  
MATO KARAMATIĆ  
MIJAT KARAMATIĆ  
PEJO KARAMATIĆ  
PEJO KARAMATIĆ  
SLAVICA KARAMATIĆ  
TADIJA KARAMATIĆ  
DARKO KARANNOVIĆ  
HELENA KARARA  
ROBERT KARAŠIĆ  
DAMIR KARAVLAH  
DAVOR KARDUM  
MILAN KARDUM  
SLAVKO KARDUM  
ANTO KARIN  
MARIJAN KARLOVIĆ  
MLADEN KARLOVIĆ  
SLAVOJKA KARLOVIĆ  
ZDRAVKO KARLOVIĆ  
DAMIR KARNAS  
SNJEŽANA KARNAS  
PERO KASAP  
ZLATAN KASUMOVIĆ  
ZDRAVKO KAŠICA  
DARKO KAŠNAR  
IVAN KAŠNAR  
MILE KATALINIĆ  
JURE KATAVIĆ  
MARKO KATAVIĆ  
MATE KATAVIĆ  
PEJO KATAVIĆ  
IVA KATIĆ

KRUNOSLAV KATIĆ  
MARICA KATIĆ  
STJEPAN KATIĆ  
TOMO KATIĆ  
ŽELJKO KATIĆ  
ALOJZ KATINIĆ  
MIRKO KAURIĆ  
ANTO KAURIN  
IVICA KAURIN  
MARINKO KAURIN  
SLAVKO KAURIN  
TOMO KAURIN  
MUSTAFA KAVAZOVIĆ  
SLAVKO KAVELJ  
MILAN KEBET  
IVAN KEČA  
SMAIL KEČEVIĆ  
JASMINKA KEGLEVIĆ  
IVICA KEGLJEVIĆ  
GORAN KEKIĆ  
IFETA KEKIĆ  
ŽELJKO KELEMEN  
IVICA KEMETER  
MLADEN KEREŠ  
STJEPAN KEREŠ  
MIRJANA KEREŽIA  
MIRJANA KERIN  
ANTO KESEDŽIĆ  
MILE KESEROVIĆ  
STJEPAN KEŠČEC  
DRAGO KEŠKIĆ  
BRANKO KEVRIĆ  
BOŽIDAR KIC  
VINKO KIKIĆ  
RAJKO KIKOVIĆ  
MARIJAN KIN  
DINO KIRINIĆ  
MARIJA KISELI  
DRAGO KISELJAK  
BORIS KIŠIČEK  
JELENA KITANOVIĆ  
LJEPOSAVA KITIĆ  
ZDENKA KIŽLIN  
GORDAN KLAČINSKI  
BOŽIDAR KLADARIĆ  
KATA KLADARIĆ  
MIJO KLADARIĆ  
ZLATKO KLANFAR  
FRANJO KLANICA  
BORIS KLARIĆ  
DAMIR KLARIĆ  
IVICA KLARIĆ  
JOZO KLARIĆ  
PEJO KLARIĆ  
STIPAN KLARIĆ  
ZVONKO KLARIĆ  
FRANJO KLASIĆ  
JOSIP KLASIĆ  
ŽELJKO KLASIĆ  
STANKO KLASIČEK  
BRANKO KLASNIĆ  
IVICA KLASNIĆ  
LJUBICA KLASNIĆ  
ZVONIMIR KLAUS-RAČIĆ  
GORAN KLEMEN  
DRAGO KLEMENČIĆ  
MILJENKO KLEMENČIĆ

DANIJELA KLETUŠ  
ŽELJKO KLIPA  
ANA KLJAJIĆ  
IVICA KLJAJIĆ  
MIODRAG KLJAKIĆ  
VLADIMIR KLUJUČARIČEK  
ZLATKO KLUJUČARIČEK  
MARIJO KLOPOTAN  
MARKO KLUKOVIĆ  
JOSIP KNAPIĆ  
TOMO KNAPIĆ  
DAMIR KNEZOVIĆ  
VERONIKA KNEZOVIĆ  
ANA KNEŽEVIĆ  
ANA KNEŽEVIĆ  
DRAGOJA KNEŽEVIĆ  
GIZELA KNEŽEVIĆ  
GORAN KNEŽEVIĆ  
JURE KNEŽEVIĆ  
KAJA KNEŽEVIĆ  
MILAN KNEŽEVIĆ  
MILAN KNEŽEVIĆ  
MILENKO KNEŽEVIĆ  
MIRKO KNEŽEVIĆ  
PETAR KNEŽEVIĆ  
TEREZIJA KNEŽEVIĆ  
ZVONKO KNEŽEVIĆ  
VERICA KNEŽIĆ  
DANIJEL KNJAZ  
FRANJO KOBASIĆ  
JOSIP KOBASIĆ  
ANTE KOBERAC  
MLADEN KOBESČAK  
ROMAN KOBESČAK  
ANA KOCIJAN  
DRAGO KOCIJAN  
NIKOLA KOCMAN  
DAMIR KOČET  
IVAN KOČET  
IVICA KOČIĆ  
MLADEN KOČIŠ  
PETAR KODŽOMAN  
KUZMAN KOIĆ  
MARKO KOJIĆ  
MLADEN KOJIĆ  
NIKO KOKALOVIĆ  
NIKOLA KOKOTOVIĆ  
JOSIP KOLAČKO  
IVAN KOLAK  
JURE KOLAKOVIĆ  
DRAGUTIN KOLAR  
VJEKOSLAV KOLAR  
ZVONKO KOLAR  
ŽELIMIR KOLAR  
ŽELJKO KOLAREC  
ANĐELA KOLARIĆ  
LJUDEVIT KOLARIĆ  
NEVENKA KOLARIĆ  
ŽELJKO KOLARIN  
ZORAN KOLENKO  
MATO KOLENKOVIĆ  
JOSIP KOLEZARIĆ  
DALIBORKA KOLIĆ  
GRGA KOLIĆ  
IVICA KOLIĆ  
PETRA KOLLENZ  
LISELOTTE KOLMAN

LJILJANA KOLMAN  
ROBERT KOLMAN  
MLAĐA KOLOBARIĆ  
MARIJA KOLOPER  
KATICA KOMERIČKI  
TOMO KOMERIČKI  
VINKO KOMES  
FRANJO KOMIN  
RADENKO KOMLENIĆ  
MATO KOMLJENOVIĆ  
BRANA KOMOSAR-JOSIĆ  
STJEPAN KOMŠIĆ  
PAVAO KOMUŠAR  
IVAN KOMUŠKIĆ  
HADŽIB KONJIĆ  
TAJIB KONJIĆ  
DRAGUTIN KONOSIĆ  
SREĆKO KOPAJTIC  
MILJENKO KOPČALIĆ  
MIJO KOPČIĆ  
TIHOMIR KOPČIĆ  
ALOJZIJE KOPIĆ  
ŽELJKA KOPIĆ  
JULIANA KOPREK  
LJUBICA KOPRIČANEC GRAHOVAC  
ROBERT KOPRIVNJAK  
ZLATKO KOPRIVNJAK  
KREŠO KORAŽIJA  
VIŠNJA KORAŽIJA  
BISERKA KORDEJ  
JOSIP KORDEJ  
DAMIR KORDEK  
IREN KORDI  
JOSIP KORDI  
ROLAND KORDI  
SINIŠA KORDI

DUŠAN KORDIĆ  
JASMINKA KORDIĆ  
MERIDI KORDIĆ-GRUŽIĆ  
BOŽENA KOREN  
PREDRAG KOREN  
JOSIP KORPAR  
DANIJEL KORŠA  
BISERKA KOS  
DALIBOR KOS  
IVICA KOS  
JOSIP KOS  
LUKA KOS  
MARIO KOS  
MATIJA KOS  
MILAN KOS  
STJEPAN KOS  
VERA KOS  
MIROSLAV KOS-ŠRAJBEK  
MILAN KOSANOVIĆ  
JOSIP KOSINJSKI  
ANA KOSMAT  
BOŽIDAR KOSKOVIĆ  
STJEPAN KOSKOVIĆ  
ZVONKO KOSKOVIĆ  
ŽELIMIR KOSKOVIĆ  
STJEPAN KOSTANJSKI  
RADE KOSTENJAK  
DANICA KOSTIĆ  
NENAD KOŠA  
ZDENKO KOŠČAK  
DARKO KOŠČICA  
DRAGUTIN KOŠČEC  
IVICA KOŠČEC  
STJEPAN KOŠČEVIĆ  
HASAN KOŠTIĆ  
VLADIMIR KOŠTIĆ

RUŽICA KOŠUTIĆ  
BOŽO KOTARSKI  
ALOJZ KOVAČ  
BISERKA KOVAČ  
BOŽIDAR KOVAČ  
DARKO KOVAČ  
IVO KOVAČ  
SREBRENKA KOVAČ  
STJEPAN KOVAČ  
ZLATKO KOVAČ  
MARIO KOVAČ-GODA  
ANDREJA KOVAČ-WALENSCHAG  
DANIJELA KOVAČEĆ  
DRAGUTIN KOVAČEĆ  
MARIJAN KOVAČEĆ  
ZDRAVKO KOVAČEĆ  
JOSIP KOVAČEĆ  
DAMIR KOVAČEVIĆ  
DJURO KOVAČEVIĆ  
IGOR KOVAČEVIĆ  
IVICA KOVAČEVIĆ  
JAKOV KOVAČEVIĆ  
JOSIP KOVAČEVIĆ  
KATA KOVAČEVIĆ  
MARIJAN KOVAČEVIĆ  
MARKO KOVAČEVIĆ  
NIKOLA KOVAČEVIĆ  
RADAN KOVAČEVIĆ  
VESNA KOVAČEVIĆ  
VLADIMIR KOVAČEVIĆ  
BARICA KOVAČIĆ  
DRAŽEN KOVAČIĆ  
IVAN KOVAČIĆ  
MIJO KOVAČIĆ  
SANJA KOVAČIĆ  
STJEPAN KOVAČIĆ

STJEPAN KOVAČIĆ  
ZLATKO KOVAČIĆ  
ZLATKO KOVAČIĆ  
ZVONIMIR KOVAČIĆ  
IVAN KOVAČIČEK  
MIRKO KOVAR  
PETAR KOZIĆ  
ZDENKA KOZIĆ  
ANĐA KOZINA  
GORAN KOZINA  
MILICA KOZINA  
MIRKO KOZINA  
PERO KOZINA  
VEČESLAV KOZJAK  
HRVOJE KOZOLE  
BORIS KOŽAREC  
BRANKA KOŽAREC  
JASMIN KOŽIĆ  
TOMISLAV KOŽIĆ  
BORIS KRAČUN  
ALOJZ KRAJAČIĆ  
TIHOMIR KRAJAČIĆ  
ANTO KRAJINA  
ŽELJKO KRAJINA  
MARKO KRAJINOVIĆ  
SLAĐANA KRAJINOVIĆ  
IVICA KRAJINA  
FRANJO KRAJNIK  
STJEPAN KRAJNIK  
ANTO KRAJNOVIĆ  
JOSIP KRAJNOVIĆ  
SLAVKO KRAJNOVIĆ  
ŽELJKO KRAKIĆ  
ANĐELKO KRALJ  
BRANKO KRALJ  
IVAN KRALJ



JOSIP KRALJ  
 LJUBA KRALJ  
 MILKA KRALJ  
 MIRKO KRALJ  
 TOMISLAV KRALJ  
 TOMO KRALJ  
 VELJKO KRALJ  
 ZLATKO KRALJ  
 ŽELJKO KRALJ  
 BISERKA KRALJ-SMILJAN  
 JOSIP KRALJ-SMILJAN  
 STJEPAN KRALJ-SMILJAN  
 DARKO KRALJEVIĆ  
 IVKA KRALJEVIĆ  
 ANDRIJA KRALJIĆ  
 IVICA KRALJIĆ  
 MARIJA KRALJIĆ  
 ZDENKO KRALJIĆ  
 DARKO KRAMAR  
 IVAN KRAMAR  
 IVAN KRAMER  
 IVICA KRANJC  
 DARKO KRANJČEC  
 VIŠNJICA KRANJČEC  
 JOSIP KRANJČEVIĆ  
 MARIJA KRANJČEVIĆ  
 STJEPAN KRANJČIĆ  
 ZDENKA KRANJČIĆ  
 BOŽICA KRANJČINA  
 DOROTEJA KRANJČINA  
 BRANKA KRANJEC  
 ZVONIMIR KRANJEC  
 MIJO KRAPEC  
 MLADEN KRAPINEC  
 TOMISLAV KRAŠ  
 ZVONIMIR KRAŠ  
 NEDELJKO KRAVARŠČAN  
 MIRKO KRČIČ  
 DALIBOR KRČELIĆ  
 ROBERT KRČELIĆ  
 ROBERT KRČELIĆ  
 STANISLAV KRČKOVSKI  
 HASAN KRĐALIĆ  
 DRAŽEN KREHULA  
 STJEPAN KRENEK  
 DAVORIN KRESLIN  
 ANTUN KREŠO  
 JASMINKA KREŠO  
 MIROSLAV KRIČANSKI  
 MARIJAN KRIZMANIĆ  
 MLADEN KRIZMANIĆ  
 BRANKO KRIŽAN  
 ANTO KRIŽANAC  
 PAVO KRIŽANAC  
 IVAN KRIŽIĆ  
 IVICA KRIŽIĆ  
 MARICA KRIŽIĆ  
 MARKICA KRIŽIĆ  
 MARKO KRIŽIĆ  
 ZORAN KRIŽIĆ  
 BRANKO KRIŽNJAK  
 GORAN KRMPOTIĆ  
 DRAGICA KRNJAK  
 MATE KRNIJĆ  
 PERO KRNIJĆ  
 VJEKOSLAV KROFLIN  
 DRAGUTIN KRONSTEIN

RUŽICA KRONSTEIN  
 FRANJO KROPEK  
 STJEPAN KROPF  
 VLADIMIR KROT  
 DRAŽEN KROUPA  
 MILENKO KROUPA  
 MATO KRPEŠ  
 ŽELJKO KRŠNIK  
 GORAN KRSTANOVIĆ  
 CMILJKO KRTIĆ  
 JOSIP KRULC  
 STJEPAN KRULC  
 DARKO KRUŠIĆ  
 MARIO KRVARIĆ  
 STJEPAN KRVARIĆ  
 BORIS KRZMAR  
 DRAŽEN KRZMAR  
 ANTUN-SREČKO KRZNARIĆ  
 DEJAN KRZNARIĆ  
 MIRJANA KRZNARIĆ  
 SREČKO KRZNARIĆ  
 DRAŽEN KŠENEK  
 MIROSLAV KUBICA  
 IVAN KUBIN  
 MATO KUČAN  
 DRAGICA KUČINAC  
 DRAGICA KUČIŠ  
 ZDRAVKO KUČIŠ  
 DAMIR KUČKO  
 NENAD KUČKO  
 DANIJEL KUDEK  
 VILIM KUDRNA  
 RANKO KUCHAR  
 MARTIN KUHTIĆ  
 IGOR KUKEC  
 IVAN KUKEC  
 JURAJ KUKEC  
 MLADEN KUKEC  
 STJEPAN KUKEC  
 STJEPAN KUKEC  
 RASIM KUKULJEVIĆ  
 DAMIR KULAŠ  
 STJEPAN KULAŠ  
 DRAŽEN KULIĆ  
 FRANJO KULIĆ  
 ŽARKO KULIĆ  
 MILIĆ KULIŠIĆ  
 STJEPAN KUNETIĆ  
 VLADO KUNJKO  
 DAMIR KUNOVIĆ  
 KATARINA KUNOVIĆ  
 IVAN KUNŠTEK  
 ŽELJKO KUNŠTEK  
 MLADEN KUNTARIĆ  
 MARIJAN KUNTIĆ  
 VINKO KUNTIĆ  
 JOSIP KUPINA  
 DAMIR KUPINIĆ  
 BRANKO KUPRES  
 ŽELJKO KUPRES  
 MARKO KUPREŠAK  
 ZLATKO KUREK  
 NIKOLA KURJAK  
 STJEPAN KURJAK  
 ANTUN KURTOVIĆ  
 MARIO KURTOVIĆ  
 ILIJA KURTUŠIĆ

JOZO KURTUŠIĆ  
 ĐURO KUSULJA  
 MARIJAN KUŠEKOVIĆ  
 BORIS KUŠEVIĆ  
 VERICA KUŠEVIĆ  
 VLADO KUŠEVIĆ  
 ŽELJKO KUŠEVIĆ  
 MIRKO KUŠTAN  
 MARIJA KUVAČ  
 VLADO KUVAČ  
 IVICA KUZMIĆ  
 STEVO KUZMIĆ  
 STJEPAN KUZMIĆ  
 STJEPAN KUZMIĆ  
 MARIO KVAK  
 KATICA KVASINA  
 ANĐELKO KVESIĆ  
 DIJANA KVESIĆ  
 JOSIP LABAŠ  
 ŽELJKO LABOŠ  
 ANTUN LACIĆ  
 NIKO LACIĆ  
 PETAR LACIĆ  
 BOŽIDAR LACKO  
 IVAN LACKO  
 MARIJAN LACKOVIĆ  
 MIRO LACKOVIĆ  
 MLADEN LACKOVIĆ  
 VLADIMIR LACKOVIĆ  
 ZLATKO LACKOVIĆ  
 VICE LACMANOVIĆ  
 BERT LADOVIĆ  
 BRANKO LADOVIĆ  
 DAMIR LADOVIĆ  
 ŽELJKO LADOVIĆ  
 MIRKO LAFTER  
 ŽELJKO LAFTER  
 ROBERT LAHNIT  
 IVICA LAKLIJA  
 ŠIMO LAMEŠIĆ  
 KAZIMIR LANČ  
 ANA LANDEKA  
 IVICA LANDEKA  
 MARIO LASIĆ  
 KATICA LATIFOVIĆ  
 MEHMED LATIFOVIĆ  
 RUŽICA LATIN  
 ZVONIMIR LATINČIĆ  
 IVAN LATINOVIĆ  
 MILAN LATKOVIĆ  
 TOMISLAV LATKOVIĆ  
 MILOŠ LAVRNJA  
 ANA LAZAREVSKI  
 SAŠA LAZAREVSKI  
 IVAN LAZARIN  
 NEVENKA LAZARIN  
 KATA LEBO  
 TOMO LEDINIĆ  
 ZLATKO LEGIN  
 JADRANKA LEHPAMER  
 DRAGAN LEKO  
 BERNAD LELAS  
 ALOJZ LELEK  
 JADRANKA LELEK  
 DARKO LELJAK  
 ZVONKO LENARD  
 IVAN LENARDIĆ

VLADO LENARDIĆ  
 ZLATKO LENARDIĆ  
 DUBRAVKO LENČEK  
 NENAD LENGELIĆ  
 ŽELJKO LEPESIĆ  
 IVAN LERINC  
 JOSIP LESIČKI  
 BRANKO LESKOVEC  
 ŽELJKO LEŠ  
 DARIJO LEŠČIĆ  
 ŽELJKO LEŠČIĆ  
 MARIO LEŠIĆ  
 MARTIN LEŠIĆ  
 SINIŠA LEŠIĆ  
 ŽELJKO LEŠINA  
 BRANKO LEŠKO  
 DRAGUTIN LEŠKO  
 STJEPAN LEŠKO  
 ŽELJKO LEŠKOVIĆ  
 ZLATKO LEŠNIK  
 MILKA LEŠNJK  
 STANKO LEŠNJK  
 BOŽO LETINA  
 MARIN LETINA  
 RATKO LETINA  
 KATA LEUTAR  
 MILJENKO LEVAK  
 RUDOLF LEVAK  
 ANKICA LEVAR  
 DRAGICA LEVAR  
 MILE LEVAR  
 STJEPAN LEVOJEVIĆ  
 DARKO LIBER  
 ZDENKO LIBER  
 MIRKO LIBRIĆ  
 MATIJA LIKIĆ  
 ZLATKO LILOVAC  
 ŠTEFICA LISAC  
 IVAN LISAK  
 ZDENKA LISAK  
 ŽELJKO LISEC  
 ZORAN LISIČAR  
 STANKO LIVAJUŠIĆ  
 RANKO LIVIĆ  
 DRAGO LJELJAK  
 BOSILJKA LJEVAR  
 IVICA LJEVAR  
 DRAGICA LJUBANOVIĆ  
 IVAN LJUBANOVIĆ  
 MILJENKO LJUBANOVIĆ  
 ARJANA LJUBAS  
 DAMIR LJUBEJ  
 INES LJUBEJ  
 JOSIP LJUBEJ  
 MARIJO LJUBEJ  
 DJURDJA LJUBIĆ  
 DRAŽEN LJUBIĆ  
 IVICA LJUBIĆ  
 JURAJ LJUBIĆ  
 MIRKO LJUBIĆ  
 JURO LJUBIČIĆ  
 IVAN LJUTAK  
 DRAGUTIN LOBOR  
 KREŠO LOBOR  
 ŽELJKO LOBOR  
 MARTIN LODETA  
 GORAN LOCHNICKY



VLADIMIR LOJNA  
 JURAJ LOKMER  
 JANJKA LONČAR  
 KREŠIMIR LONČAR  
 KREŠO LONČAR  
 MILAN LONČAR  
 MILJENKO LONČAR  
 TOMICA LONČAR  
 DRAGUTIN LONČARIĆ  
 FANIKA LONČARIĆ  
 IVICA LONČARIĆ  
 KATARINA LONČARIĆ  
 MARIJAN LONČARIĆ  
 MLADEN LONČARIĆ  
 DRAGUTIN LONJAK  
 NENAD LOSSO  
 JADRANKO LOTH  
 DUBRAVKO LOVENJAK  
 SLAVKO LOVENJAK  
 STJEPAN LOVRE  
 ANA LOVRENČIĆ  
 ANTO LOVRIĆ  
 DAMIR LOVRIĆ  
 GORAN LOVRIĆ  
 IVICA LOVRIĆ  
 JOZO LOVRIĆ  
 LJILJANA LOVRIĆ  
 MARIJA LOVRIĆ  
 NADA LOVRIĆ  
 RUŽICA LOVRIĆ  
 ŽELJKO LOVRIĆ  
 DRAGAN LOZANČIĆ  
 SLAVKA LOZANČIĆ  
 ANTE LOZO  
 JASNICA LOZO  
 ANTO LUBINA  
 STJEPAN LUČ  
 TIHOMIR LUČAN  
 DRAGO LUČIĆ  
 MARKO LUČIĆ  
 MILKO LUČIĆ  
 BOŽIDAR LUGAR  
 DARIO LUJANAC  
 ĐURĐICA LUJANAC  
 LUKA LUKAČ  
 NIKOLA LUKAČ  
 IVANKA LUKAČEK  
 STJEPAN LUKAČEK  
 MARIJAN LUKANIĆ  
 PERO LUKENDA  
 MLADEN LUKEŠIĆ  
 DAVOR LUKETIĆ  
 DRAŽENKA LUKETIĆ  
 MIRA LUKETIĆ  
 PETAR LUKETIĆ  
 SLAVEN LUKETIĆ  
 IGOR LUKIĆ  
 MIROSLAV LUKIĆ  
 IVAN LUKINIĆ  
 MARIJAN LUKŠIĆ  
 PETAR LUKŠIĆ  
 KATARINA LULIĆ  
 MARKO LUŠIĆ  
 KREŠIMIR LUŠIČIĆ  
 NENAD LUŽAJIĆ  
 ALOJZ MAČAN  
 MIRA MAČANOVIĆ

MARIO MACEKOVIĆ  
 VINKO MACEKOVIĆ  
 IVAN MACENIĆ  
 FRANJO MAČEK  
 JELENA MAČINKOVIĆ  
 NEDELJKO MAČKOVIĆ  
 IVO MADJAR  
 STJEPAN MADJARIĆ  
 MANDA MADŽAR  
 ZLATAN MADŽAREVIĆ  
 MARIJA MADŽO  
 ZLATICA MAGDIĆ  
 BARICA MAHENIĆ  
 IVAN MAHENIĆ  
 DRAGICA MAHNIĆ  
 EMILIJAN MAJDAK  
 IVAN MAJDANDŽIĆ  
 IVICA MAJDANDŽIĆ  
 IVO MAJDANDŽIĆ  
 LJUBICA MAJDANDŽIĆ  
 PERO MAJDANDŽIĆ  
 PERO MAJDANDŽIĆ  
 BORIS MAJER  
 BOŽIDAR MAJER  
 MARIJAN MAJER  
 RUŽICA MAJER  
 MARIJA MAJHEN  
 ILIJA MAJIĆ  
 JASMINKA MAJIĆ  
 NEDAN MAJIĆ  
 PETAR MAJIĆ  
 VITO MAJIĆ  
 ŽELJKO MAJIĆ  
 KATICA MAJKIĆ  
 MILAN MAJKIĆ  
 IGOR MAJOLI  
 ANTUN MAJSEC  
 JOKA MAJSEC  
 KREŠIMIR MAJSEC  
 MARIJAN MAJSTOROVIĆ  
 ANTUN MAJUREC  
 NEVEN MAKARIĆ  
 ŠTEFICA MAKARUN  
 ZDENKA MAKSIMOVIĆ  
 DARKO MAKVIĆ  
 DRAGICA MAKVIĆ  
 ĐURO MAKVIĆ  
 NADA MALATESTINIĆ  
 IVAN MALEKOVIĆ  
 JOSIP MALIGEC  
 EMIL MALINA  
 DRAGUTIN MALIŠ  
 DARKO MALJAK  
 MARICA MALJAK  
 MARIJAN MALJAK  
 STJEPAN MALJUNA  
 PAVAO MALKOČ  
 RENATA MALOČA  
 STIPE MALOČA  
 DAMIR MALOIĆ  
 LJUBICA MALOSEJA  
 MLADEN MANCE  
 TOMISLAV MANDARIĆ  
 ANICA MANDIĆ  
 ANUKA MANDIĆ  
 BRANKO MANDIĆ  
 DUŠAN MANDIĆ

ILIJA MANDIĆ  
 IVAN MANDIĆ  
 IVAN MANDIĆ  
 JOZO MANDIĆ  
 JURICA MANDIĆ  
 JURICA MANDIĆ  
 MARA MANDIĆ  
 MATO MANDIĆ  
 MIJAT MANDIĆ  
 RADANA MANDIĆ  
 STIPE MANDIĆ  
 SUZANA MANDIĆ  
 SVJETLANA MANDIĆ  
 VINKO MANDIĆ  
 ANICA MANDIR  
 JELA MANDIR  
 MARIJAN MANJEROVIĆ  
 ALEKSANDAR MARANIĆ  
 DRAGUTIN MARANIĆ  
 ANTE MARAS  
 ANTE MARAS  
 MARINKO MARAS  
 MIRA MARC  
 PERO MARČIĆ  
 MILAN MARČIN  
 KATARINA MARELJA  
 NIKOLA MARELJA  
 ANTUN MARENIĆ  
 BRANKICA MARETIĆ  
 DARKO MARETIĆ  
 FRANJO MARETIĆ  
 ZORAN MARETIĆ  
 ŽELJKO MARETIĆ  
 BRANKO MARGETIĆ  
 MLADEN MARGETIĆ  
 ANICA MARIĆ  
 ANTO MARIĆ  
 ANTO MARIĆ  
 BOŽICA MARIĆ  
 DRAGICA MARIĆ  
 DRAGO MARIĆ  
 GABRIJEL MARIĆ  
 GORAN MARIĆ  
 ILIJA MARIĆ  
 IVAN MARIĆ  
 IVAN MARIĆ  
 IVAN MARIĆ  
 IVANKA MARIĆ  
 IVICA MARIĆ  
 IVICA MARIĆ  
 IVICA MARIĆ  
 IVICA MARIĆ  
 JOZO MARIĆ  
 JOZO MARIĆ  
 LOVRO MARIĆ  
 MARIJAN MARIĆ  
 MARIJAN MARIĆ  
 MATO MARIĆ  
 NADA MARIĆ  
 NEBO MARIĆ  
 RUŽICA MARIĆ  
 ŠIMO MARIĆ  
 VLADO MARIĆ  
 VOJIN MARIĆ  
 ZDRAVKO MARIĆ  
 ŽELJKO MARIĆ  
 JURAJ MARIČIĆ

DRAGUTIN MARIJAN  
 IVO MARIJANOVIĆ  
 RANKO MARIJANOVIĆ  
 MARIJA MARIN  
 MIRKO MARIN  
 NADA MARIN  
 DRAGO MARINAC  
 ILIJA MARINIĆ  
 ANA MARINKOV  
 IVAN MARINKOVIĆ  
 ANTE MARINOV  
 ŠIMAN MARINOVIĆ  
 ŽELJKO MARINOVIĆ  
 ANTUN MARJANOVIĆ  
 MILORAD MARJANOVIĆ  
 STANICA MARJANOVIĆ  
 DAVORIN MARKIĆ  
 JOSIP MARKIĆ  
 BOŽIDAR MARKOVIĆ  
 BRANKO MARKOVIĆ  
 MARA MARKOVIĆ  
 MARKO MARKOVIĆ  
 MATO MARKOVIĆ  
 MIRKO MARKOVIĆ  
 NEDELJKO MARKOVIĆ  
 ZDENKO MARKOVIĆ  
 MARIJA MARKOVINOVIĆ  
 STJEPAN MARKULIN  
 ZLATKO MARKULIN  
 ŽELIMIR MARKULJ  
 IVAN MARKUŠ  
 MIRKO MARKUŠ  
 FRANJO MARKUŠIĆ  
 PAVLE MARKUŠIĆ  
 STJEPAN MARKUŠIĆ  
 JELENA MAROJEVIĆ  
 NIKOLA MAROJEVIĆ  
 IVAN MARŠ  
 VLADIMIR MARŠANIĆ  
 ANTE MARŠIĆ  
 ANĐELKA MARTIĆ  
 JAKOV MARTIĆ  
 JANKO MARTIĆ  
 JELA MARTIĆ  
 LOVRO MARTIĆ  
 LOVRO MARTIĆ  
 MIJAT MARTIĆ  
 IVICA MARTINEC  
 ANDJELKO MARTINIĆ  
 DARKO MARTINIĆ  
 DAVOR MARTINIĆ  
 LJUBICA MARTINJAK  
 DANICA MARTINKO  
 IVAN MARTINKO  
 FRANJO MARTINOVIĆ  
 IVAN MARTINOVIĆ  
 MARIJO MARTINOVIĆ  
 MATO MARTINOVIĆ  
 MIROSLAV MARTINOVIĆ  
 PAVO MARTINOVIĆ  
 JANJA MARJUNA  
 FRANO MARUŠIĆ  
 MARKO MARUŠIĆ  
 MATO MARUŠIĆ  
 SONJA MARUŠIĆ  
 ŽELJKO MARUŠIĆ  
 ZORAN MASLAČ

BRUNO MASLAČ  
 IVICA MASLAK  
 ZLATKO MAŠEK  
 DAVOR MATAČUN  
 JULIJANA MATAČUN  
 ŽELJKA MATAGIĆ  
 MATO MATAK  
 IVAN MATANIĆ  
 ANTE MATANOVIĆ  
 JOSIP MATASIĆ  
 MARICA MATAUŠIĆ  
 DUBRAVKO MATEČIĆ  
 JOSIP MATEČIĆ  
 ĐURO MATEJAŠ  
 IVICA MATEK  
 IVAN MATEKOVIĆ  
 DINKA MATEŠKOVIĆ  
 ILIJA MATIĆ  
 IVICA MATIĆ  
 JAKOV MATIĆ  
 JAKOV MATIĆ  
 KANUTA MATIĆ  
 LJUBINKO MATIĆ  
 MARIJA MATIĆ  
 MARKO MATIĆ  
 VINKO MATIĆ  
 ŽELJKO MATIĆ  
 JOSIP MATIJAŠ  
 JOSIP MATIJAŠIĆ  
 JOSIP MATIJAŠIĆ  
 BORISLAV MATIJEVIĆ  
 DAMIR MATIJEVIĆ  
 DARKO MATIJEVIĆ  
 DARKO MATIJEVIĆ  
 IVO MATIJEVIĆ  
 KRUNOSLAV MATIJEVIĆ  
 MARIJA MATIJEVIĆ  
 MARIJAN MATIJEVIĆ  
 MILKA MATIJEVIĆ  
 SILVANA MATIJEVIĆ  
 SINIŠA MATIJEVIĆ  
 ANTUN MATKOVIĆ  
 IVAN MATKOVIĆ  
 JOSIP MATKOVIĆ  
 JOSIPA MATKOVIĆ  
 BORIS MATLEKOVIĆ  
 GORAN MATLEKOVIĆ  
 STJEPAN MATOKOVIĆ  
 MARINKA MATOŠ  
 DRAGO MATOŠEVIĆ  
 DRAGO MATOŠEVIĆ  
 IVAN MATOŠEVIĆ  
 MARKO MATOŠEVIĆ  
 MARINA MATOŠIĆ  
 MARKO MATOVINA  
 POLDE MATOVINA  
 JADRANKA MATUN-ŠIMIR  
 MLADEN MATUNEC  
 JOSIP MATUŠIĆ  
 BRANKO MATUZA  
 DRAŽEN MATUZALEM  
 DAMIR MAVRAČIĆ  
 IVAN MAVRAČIĆ  
 PETAR MAVROVIĆ  
 ŽELIMIR MAŽIĆ  
 MIRKO MEČAK  
 DUŠAN MEDIĆ

IVAN MEDILOVIĆ  
 JOSIP MEDVED  
 MIRA MEDVED  
 MLADEN MEDVED  
 NATAŠA MEDVED  
 NIKOLA MEDVED  
 STANKO MEDVED  
 TOMISLAV MEDVED  
 ŽELJKO MEDVED  
 IVICA MEDVIDOVIĆ  
 DAMIR MEĐUREČAN  
 TIHOMIR MEGLAJ  
 ADIL MEHIĆ  
 ŠEFKIJA MEHIĆ  
 CILIKA MEHMEDAGIĆ  
 MATE MEIĆ  
 RADOSLAV MEIĆ  
 KAZIMIR MENDEŠ  
 VELIMIR MENIČANIN  
 MIJO MERKAŠ  
 STJEPAN MERKAŠ  
 FRANJO MERUNKA  
 GABRIJEL MESAR  
 ŽELJKA MESIĆ  
 GORAN MEŠIĆ  
 BLAŽ MEZAK  
 DAVORKO MIČIN  
 JAKOV MIČIĆ  
 BOŽANA MIGIĆ  
 DRAGO MIGLES  
 TOMISLAV MIHALAC  
 IDA MIHALIĆ  
 JOSIP MIHALINČIĆ  
 BOŽIDAR MIHALINEC  
 DRAGUTIN MIHALINEC  
 SNJEŽANA MIHALINEC  
 ŽELJKO MIHALJEVIĆ  
 IVICA MIHALJEVIĆ  
 LJILJANA MIHALJEVIĆ  
 MIRKO MIHALJEVIĆ  
 NADA MIHALJEVIĆ  
 STIPE MIHALJEVIĆ  
 VLADIMIR MIHALJINAC  
 MIRKO MIHELJ  
 KREŠO MIHELJA  
 MILENKO MIHELJA  
 MILAN MIHIĆ  
 MIRKO MIHIĆ  
 MARIJAN MIHOKOVIĆ  
 DRAGUTIN MIHOLIĆ  
 GABRIJEL MIHOLIĆ  
 IVAN MIHOLIĆ  
 DANIELA MIHOLJEK  
 SLAVKO MIHOLJEK  
 IVICA MIHOVILIĆ  
 IVAN MIHULJA  
 ADAM MIJATOVIĆ  
 ANTUN MIJATOVIĆ  
 FRANJO MIJATOVIĆ  
 MARINKO MIJATOVIĆ  
 MIRKO MIJATOVIĆ  
 MIRKO MIJATOVIĆ  
 PAVLE MIJATOVIĆ  
 MLADEN MIJIĆ  
 ROMAN MIKAČIĆ  
 JOSIP MIKEK  
 JOSIP MIKIĆ

BRANKO MIKINAC  
 GORAN MIKLOŠEVIĆ  
 ANĐELIJA MIKOLAŠEVIĆ  
 JOSIP MIKOVIĆ  
 VLADIMIR MIKOVIĆ  
 MLADEN MIKŠA  
 IVICA MIKULIĆ  
 TATJANA MIKULIĆ  
 ZDENKO MIKULIN  
 ANA MIKULJAN  
 ŽARKO MILAČA  
 RANKO MILAKOVIĆ  
 JOVAN MILANKOVIĆ  
 VERICA MILANKOVIĆ  
 MIRJANA MILAŠINIĆ  
 ZLATKO MILČIĆ  
 IVAN MILEK  
 MILJENKO MILEK  
 SLAVKO MILEK  
 STJEPAN MILEK  
 JOSIP MILETIĆ  
 ZVONKO MILETIĆ  
 DAMIR MILIĆ  
 MARICA MILIĆ  
 FRANJO MILIČEVIĆ  
 IVAN MILIČEVIĆ  
 JERKO MILIČEVIĆ  
 MIROSLAV MILIČEVIĆ  
 IVAN MILINKOVIĆ  
 JOSIP MILIŠA  
 BRANKO MILJAN  
 DRAGOSLAV MILJANOVIĆ  
 MILOVAN MILJIĆ  
 NENAD MILJKOVIĆ  
 RADOVAN MILJKOVIĆ  
 ILIJA MILOŠ  
 MARA MILOŠ  
 PERO MILOŠ  
 VLADO MILOŠ  
 DJORDJE MILOŠEVIĆ  
 MIRJANA MILOŠEVIĆ  
 NIKICA MILOŠEVIĆ  
 ZDRAVKO MILOŠEVIĆ  
 SLAVKO MILOVANOVIĆ  
 DAMIR MIOČEVIĆ  
 DRAGAN MIOČEVIĆ  
 MILIVOJ MIRČIĆ  
 MIRA MIRČIĆ  
 JOSIP MIRENIĆ  
 DAMIR MIŠČIN  
 IVAN MIŠIĆ  
 IVKICA MIŠIĆ  
 JANKO MIŠIĆ  
 ROBERT MIŠIĆ  
 VIŠNJA MIŠKEC  
 BRANKA MIŠKIĆ  
 MATE MIŠKOVIĆ  
 MILE MIŠKOVIĆ  
 MIRJANA MIŠKOVIĆ  
 MIJO MIŠKULJIĆ  
 PAVAO MITER  
 MARICA MITROVIĆ  
 MILE MITROVIĆ  
 RANKO MLADENOVIĆ  
 DARKO MLINAR  
 IVICA MLINAR  
 LUKA MLINAR

MATO MLINAR  
 ŽELJKO MLINAR  
 IVANKA MLINAREVIĆ  
 PERO MLINAREVIĆ  
 JOSIP MLINARIĆ  
 RENATO MLINARIĆ  
 VLADIMIR MLINARIĆ  
 KATICA MODRIĆ  
 MARINKO MODRIĆ  
 MIRKO MOGUŠ  
 DENIS MOHARIĆ  
 DANICA MOMČILOVIĆ  
 MILENKO MOMČILOVIĆ  
 NADA MOMIĆ-JOSIPOVSKI  
 BEĆIR MORANJAK  
 MIRICA MOROVIĆ-KUNETIĆ  
 ANTUN MORVAJ  
 BOŽO MOSKOVIĆ  
 DRAGAN MOSTARAC  
 MILAN MOSTINA  
 MIROSLAV MRĐEN  
 MILE MRKOBRAD  
 DANIJEL MRKONJA  
 GABRIEL MRKONJIĆ  
 MLADEN MRKONJIĆ  
 VLASTA MRKONJIĆ  
 PETAR MRŠIĆ  
 MARKICA MRŠO  
 ILIJA MRVELJ  
 PERO MRVELJ  
 DARKO MRZLEČKI  
 FRANJO MUDIFAJ  
 PAVLE MUDRI  
 IVAN MUHAR  
 LUKA MUHAR  
 STJEPAN MUHAR  
 SAFET MUHAREMOVIĆ  
 MIRJANA MUHEK  
 RAMIZ MUJADŽIĆ  
 JELA MUJAGIĆ  
 NIJAZ MUJAGIĆ  
 VLADIMIR MUJAGIĆ  
 AZIZ MUJČINOVIĆ  
 SEAD MUJIĆ  
 ZDENKA MUJIĆ  
 RASIM MUJKIĆ  
 SADUDIN MUJKIĆ  
 TIMKA MULIĆ-BEJDIĆ  
 ZAKIR MUMINOVIĆ  
 VLADO MUNJIĆ  
 EJUB MURATOVIĆ  
 RAZIJA MURATOVIĆ  
 MARA MURGIĆ  
 MARKO MURGIĆ  
 MILE MURGIĆ  
 MIROSLAV MUSA  
 IVAN MUSTAČ  
 MIJO MUSTAČ  
 BEGZADA MUŠANOVIĆ  
 BOŽIDAR MUTAK  
 BRANKO MUTAK  
 ŠTEFA MUTAK  
 ŽELJKO MUTAK  
 ANTUN MUTAVDŽIJA  
 STJEPAN MUŽAR  
 BRANKO MUŽEK  
 STJEPAN MUŽENIĆ

GORAN MUŽEVIĆ  
BRANKO MUŽIĆ  
MARIJAN MUŽINA  
VIŠNJA MUŽINA  
DRAGUTIN MUŽINIĆ  
KRUNO MUŽINIĆ  
STANKO MUŽINIĆ  
FRANJO NAĐ  
JOSIP NAĐ  
ANITA NAĐAKOVIĆ  
BRANKO NAĐI  
ŠEVALA NAHIĆ  
JOSIP NAJČER  
ANA NAKIĆ  
ŽELJKO NAMJESNIK  
PREDRAG NARANČIĆ  
ANGELO NARDI  
DRAGUTIN NAVRAČIĆ  
ZDENKO NEDELJKOVIĆ  
ANTO NEDIĆ  
MIRJANA NEDOVIĆ  
MILAN NEKIĆ  
VINKO NEMČIĆ  
BOŽIDAR NEMEC  
NEVENKA NEMEC  
VLADIMIR NEMEC  
ŽELJKO NEMEC  
ANTUN NENADOVIĆ  
ALEKSANDAR NENKOVIĆ  
VIKTOR NIKEŠIĆ  
BOŽIDAR NIKIĆ  
DARKO NIKIĆ  
JELA NIKIĆ  
KATICA NIKIĆ  
MARIO NIKIĆ  
SLAVO NIKIĆ

FAHRUDIN NIKOČEVIĆ  
FRANJO NIKOLIĆ  
GORAN NIKOLIĆ  
IVO NIKOLIĆ  
MARIJAN NIKOLIĆ  
MLADEN NIKOLIĆ  
ORIJANA NIKOLIĆ  
ROBERT NIKOLIĆ  
SLAVKO NIKOLIĆ  
STIPO NIKOLIĆ  
TUNJO NIKOLIĆ  
VESNA NIKOLIĆ  
VLADO NIKOLIĆ  
ZLATKO NIKOLIĆ  
ŽELJKO NIKOLIĆ  
NIKOLA NIKŠIĆ  
ZDRAVKO NIMAC  
JADRANKA NINIĆ  
DRAGUTIN NJUL  
BRANKO NORAC-KLJAJO  
ANDJELKO NOVAČIĆ  
LJILJANA NOVAČIĆ  
DAMIR NOVAK  
IVAN NOVAK  
MARKO NOVAK  
SILVESTAR NOVAK  
ŽARKO NOVAK  
ALENKA NOVAKOVIĆ  
BOGDAN NOVAKOVIĆ  
BRANKA NOVAKOVIĆ  
DUBRAVKA NOVAKOVIĆ  
MARIJA-SMILJKA NOVAKOVIĆ  
MLADEN NOVAKOVIĆ  
TOMISLAV NOVAKOVIĆ  
NIKO NOVOKMET  
BOŽIDAR NOVOSEL

DANKO NOVOSEL  
DARIJO NOVOSEL  
IVAN NOVOSEL  
IVAN NOVOSEL  
IVAN NOVOSEL  
IVAN NOVOSEL  
IVICA NOVOSEL  
JOSIP NOVOSEL  
MILJENKO NOVOSEL  
STIVE NOVOSEL  
STJEPAN NOVOSEL  
VESNA NOVOSEL  
ŽELJKO NOVOSEL  
IVICA NOVOSELEC  
VLADIMIR NOVOSELEC  
NENAD NUJIĆ  
LJUBOV OBAJDIN  
ZVONKO OBAJDIN  
ANTUN OBRADOVIĆ  
ILIJA OBRADOVIĆ  
MOMČILO OBRADOVIĆ  
ZORA OBRADOVIĆ  
ĐURĐA OBRANIĆ  
VID OBRANIĆ  
MLADEN OCVIRK  
VJEKOSLAV OCVIRK  
TOMISLAV ODOBAŠIĆ  
MILVOJ ODRLJIN  
VALENTIN OGNJAN  
DRAGUTIN OGULINAC  
ADEM OKANOVIĆ  
NEVRESA OKANOVIĆ  
SALIM OKANOVIĆ  
MIROSLAV OLJAČA  
NADA OLJAČA  
VITOMIR OLJAČA

ZLATKO OLUJIĆ  
SEVRET OMERAGIĆ  
MUHAMED OMERDIĆ  
DŽEVAD OMERVIĆ  
NEDŽAD OMERVIĆ  
IVICA OPAČAK  
MARKO OPAČAK  
DARIO OPETUK  
ANA OPSENICA  
KRUNO ORAČ  
SLAVKO ORAČ  
STJEPAN ORAČ  
DALIBOR ORAK  
DAMIR OREČIĆ  
JOSIP OREČIĆ  
MARIJAN OREŠAN  
MILICA OREŠČANIN  
ANA OREŠKI  
VLADIMIR OREŠKOVIĆ  
MILAN ORLIĆ  
MILJENKO ORLOVIĆ  
MIRO ORLOVIĆ  
VINKO ORLOVIĆ  
ZDENKA ORLOVIĆ  
BOŽIDAR ORMUŽ  
IVICA OROZ  
MATO OROZ  
STIPO OROZ  
ROBERT OSENK  
BOŽO OSLAKOVIĆ  
JANKO OSLAKOVIĆ  
IVAN OSREČKI  
IVANKA OSTIĆ  
ČEDO OSTOJIĆ  
DUŠANKA OSTOJIĆ  
MARIJA OSTOJIĆ



MILAN OSTREŽ  
DARKO OSTROŠKI  
JOSIP OSVALD  
MARKO OSVALD  
IVAN OŠTARČEVIĆ  
STJEPAN OTMAČIĆ  
MLADEN OZIMEC  
ZLATKO OZIMEC  
MARIO OŽBOLT  
DRAŽEN OŽVALD  
ZDRAVKO PACADI  
ŽELJKO PAČARIĆ  
ŽELJKO PALIĆ  
JOSIP PAJ  
ŽELJKO PAJAČ  
MUAMER PAJIĆ  
IVAN PAJUR  
MIJO PALČIĆ  
ŠTEFICA PALČIĆ  
BOŽIDAR PALEŠČAK  
VLADE PALEŠKO  
IVICA PALIĆ  
DARKO PALIJAŠ  
MARIJAN PALIKUČA  
STJEPAN PALJUG  
MARIJAN PANDEK  
NIKOLA PANDOL  
SLAVKO PANDŽA  
PETAR PANIĆ  
RADMILA PANIĆ  
LJILJANA PANTELIĆ  
ZVONKO PAPA  
MARINKO PAPAC  
JULIJUS PAPEŠ  
NIKOLA PAPIĆ  
ROBERT PAR  
DJURO PARAĆ  
MILAN PARAĆ  
MARIJA PARADINOVIĆ  
TUGOMIR PARADIŠ  
MARIJAN PARADŽIK  
BLAŽENKO PARAT  
KRISTINA PARIĆ  
TIHOMIR PARIĆ  
IVAN PARKLEC  
GORDANA PARLOV  
IVANKA PAŠALIĆ  
VLATKA PAŠALIĆ  
ROBERT PAŠIČEK  
VERICA PATEK  
NENAD PAUDENOVIC  
PETAR PAUKOVIĆ  
PETAR PAUŠIĆ  
ZVONKO PAVEC  
DJURO PAVIĆ  
DRAGAN PAVIĆ  
GORDANA PAVIĆ  
MARKO PAVIĆ  
MILORAD PAVIĆ  
MILOŠ PAVIĆ  
ZLATAN PAVIĆ  
ANA PAVIČIĆ  
BOŽO PAVIČIĆ  
JURICA PAVIČIĆ  
STJEPAN PAVIŠIĆ  
IVAN PAVKOVIĆ  
JOSIP PAVKOVIĆ

MILJENKO PAVKOVIĆ  
VLATKO PAVKOVIĆ  
MLADEN PAVLAK  
GABRO PAVLAKOVIĆ  
TOMISLAV PAVLAKOVIĆ  
KREŠO PAVLEK  
VLADO PAVLEK  
ŽELJKO PAVLEK  
ŽARKO PAVLETIĆ  
DARKO PAVLICA  
ALBIN PAVLIĆ  
IGOR PAVLIĆ  
JOSIP PAVLIĆ  
MILE PAVLIĆ  
SNJEŽANA PAVLIĆ  
LUCIJA PAVLIČIĆ  
SINIŠA PAVLIN  
STJEPAN PAVLINIĆ  
IVANA PAVLINOVAC  
BRANKO PAVLIŠA  
IVKA PAVLIŠA  
SLAVKO PAVLIŠA  
DRAGUTIN PAVLJEK  
ALEN PAVLOVIĆ  
ALOJZ PAVLOVIĆ  
ILIJA PAVLOVIĆ  
IVAN PAVLOVIĆ  
MATO PAVLOVIĆ  
NIKO PAVLOVIĆ  
NIKOLA PAVLOVIĆ  
TIHOMIR PAVLOVIĆ  
ZDRAVKO PAVLOVIĆ  
VIDA PAVUNIĆ  
EDO PEČANIN  
TATJANA PEČAR  
NEDA PEČARIĆ  
NIKOLA PEČARIĆ  
LJILJANA PEČINA  
ALOJZ PEČEK  
DRAGUTIN PEČEK  
NEBOJŠA PEČEK  
ZVONKO PEČENIĆ  
FRANJO PEČNIK  
DRAGO PEHAR  
MIJO PEHAR  
SANJA PEHAR  
VIŠNJA PEHAR  
ZDRAVKO PEHAR  
JURAJ PEHAREC  
PEPA PEIĆ  
DRAGUTIN PEJAK  
IVAN PEJAK  
VLADO PEJAK  
SANDRA PEJAZIĆ  
STANIMIR PEJČIĆ  
ANTE PEJIĆ  
BOŽIDAR PEJIĆ  
ILIJA PEJIĆ  
IVO PEJIĆ  
MARIJA PEJIĆ  
MARY PELES  
DRAŽENKA PENGIC  
IVICA PENGIC  
JOSIP PENIĆ  
MARIJA PEPELKO  
VLADE PERAN  
JADRANKA PERCELA

JASENKA PEREC  
MARKO PEREC  
SLAVKO PEREČINEC  
KATA PEREKOVIĆ  
MARA PEREKOVIĆ  
STJEPAN PEREKOVIĆ  
TANJA PERENSKI  
ŽELJKO-JOSIP PERENSKI  
BORISLAV PERICA  
DRAGICA PERICA  
JOSIP PERIĆ  
MILENKO PERIĆ  
MIRKO PERIĆ  
RAJKO PERIĆ  
VIŠNJICA PERIĆ  
MARIJO PERIČEK  
STJEPAN PERIŠIĆ  
STJEPAN PERKO  
ZVONIMIR PERKO  
DARKO PERKOVIĆ  
ILIJA PERKOVIĆ  
IVAN PERKOVIĆ  
IVO PERKOVIĆ  
MIRJANA PERKOVIĆ  
NIKOLA PERKOVIĆ  
ELONA PERNAR  
ANTON PERŠIĆ  
DARKO PERŠIN  
SNJEŽANA PERŠIN  
STJEPAN PERŠUN-JELEKOVIĆ  
IVAN PERZAN  
VLADIMIR PESEK  
DAMIR PESIĆ  
JASNA PEŠA  
MIRA PEŠA  
VELJKO PEŠA  
FRANC PEŠIĆ  
NIKOLA PEŠIĆ  
IVAN PEŠKA  
KSENIJA PEŠL  
GORAN PETAN  
DARKO PETANJEK  
ŽELJKO PETANJEK  
DAMIR PETEK  
RENATO PETEK  
STJEPAN PETEK  
DARIO PETERMANEC  
TIHOMIR PETI  
IVAN PETIR  
DUŠANKA PETKOVIĆ  
IVAN PETKOVIĆ  
MILJENKO PETKOVIĆ  
ŠTEFICA PETKOVIĆ  
DARKO PETLJAK  
RADOSLAV PETOŠ  
IVAN PETRAC  
STJEPAN PETRAC  
MARIJAN PETRAČ  
MIJO PETRAVIĆ  
TOMO PETRAVIĆ  
VLADO PETRAVIĆ  
ŽELJKO PETRAVIĆ  
ŽELJKO PETRAVIĆ  
STJEPAN PETRČIĆ  
KATICA PETRIC  
MLADEN PETRIC  
SILVANA PETRIC

ZORAN PETRIC  
DUŠKO PETRIĆ  
LUKA PETRIĆ  
DARKO PETRINA  
IVAN PETRINIĆ  
KOVILJKA PETRINIĆ  
NENAD PETRIS  
MILAN PETRLIĆ  
NIKOLA PETRLIĆ  
SLAVKO PETRLIĆ  
KRISTINA PETRLIK  
IVAN PETROVEČKI  
GRADIMIR PETROVIĆ  
MILORAD PETROVIĆ  
RONALD PETROVIĆ  
ZLATKO PETROVIĆ  
ZVONKO PETROVIĆ  
PAVO PETRUŠIĆ  
STIPO PETRUŠIĆ  
JULIUS PEVALEK  
DARKO PEVEC  
JOSIP PEZIĆ  
MISLAV PEZO  
IVAN PICEK  
MLADEN PIGAC  
IVICA PIJACA  
DARINKA PIJETLOVIĆ  
MARINKO PIJETLOVIĆ  
ZLATKO PIKEC  
LADISLAV PILAT  
IVAN PILATUŠ  
ŽELJKO PILIĆ  
DAMIR PILIPIĆ  
DUBRAVKO PILJAK  
IVICA PILJEK  
TOMICA PILJEK  
JANJKA PILJIĆ  
RADENKO PILJIĆ  
SLOBODAN PILJIĆ  
MIROSLAV PILKO  
DARKO PINCULIĆ  
IVICA PINCULIĆ  
JOSIP PINCULIĆ  
MLADEN PINJAGIĆ  
MIRKO PINTAR  
DAMIR PINTARIĆ  
KREŠIMIR PINTARIĆ  
NEDJELJKA PINTARIĆ  
RUDOLF PINTARIĆ  
MLADEN PINTEK  
ALEKSANDAR PINTERIĆ  
VLADIMIR PINTUR  
MARIJAN PIRIN  
JOSIP PIRŠA  
DAMIR PISAČIĆ  
GORAN PISAČIĆ  
DRAGUTIN PISMAROVIĆ  
DAMIR PISTOR  
IVAN PIŠKULIĆ  
HALIL PLANINIĆ  
BISERKA PLANINŠEK  
IVAN PLANINŠEK  
NADA PLANTAK  
IVICA PLAUŠ  
JADRANKA PLAVIĆ  
BOJA PLAVŠIĆ  
DRAŽEN PLAVŠIĆ

ZLATKO PLAŽANIN  
JASMINKA PLEIČ  
MATE PLEŠA  
MILAN PLEŠA  
VLADIMIR PLEŠA  
VLADO PLEŠA  
BORIS PLEŠE  
DAVORIN PLEŠKO  
JOSIP PLEŠKO  
ANKICA PLETKOVIĆ  
ŽELJKO PLETKOVIĆ  
STJEPAN PLEVKO  
IVAN PLEVNİK  
STJEPAN PLEVNİK  
IVANKA POCRNIĆ  
DANIJEL PODBOJ  
ŽELJKO PODBOJEC  
IVAN PODGORSKI  
IVAN PODGORSKI  
MARIO PODGORSKI  
ZLATKO PODGORŠČAK  
NIKOLA PODGORŠČAK  
ZLATKO PODHRAŠKI  
EDUARD PODOLŠAK  
MARIO PODOLŠAK  
NEDILJKA PODOLŠAK  
MILE PODUNAVAC  
ANTUN POGAČIĆ  
IVAN POGORIĆ  
DUŠAN POHIŽEK  
IVO POHIŽEK  
ANKICA POHOVSKI  
DRAGUTIN POHOVSKI  
VILIM POCHE  
ANICA POKLEČKI  
BORIS POKUPEC  
JOSIP POKUPEC  
KATICA POKUPEC  
VLATKO POLAK  
ROMANIJA POLDRUGAČ  
ZLATKO POLDRUGAČ  
DARKO POLJAK  
IVAN POLJAK  
NADA POLJAK  
STJEPAN POLJAK  
STJEPAN POLJAK  
ZVONKO POLJAK  
ŽELJKO POLJAK  
ANDJELKO POLJANČIĆ  
DRAGUTIN POLJANEC  
ŠEVALA POLJIĆ  
FRANJO POLOVANEĆ  
MIROSLAV POLUNIĆ  
DAMIR PONDELJAK  
ANTUN PONGRAC  
MARIJAN PONGRAC  
ANDREA POPE-MARKOČ  
IVAN POPIJAČ  
MARIO POPIJAČ  
PREDRAG POPIN  
DRAGUTIN POPOVAČKI  
IVICA POPOVIĆ  
LJILJANA POPOVIĆ  
NENAD POPOVIĆ  
NIKICA POPOVIĆ  
RATKO POPOVIĆ  
STEVO POPOVIĆ

SVJETLANA POPOVIĆ  
ZLATKO POPOVIĆ  
DARKO POSARIĆ  
STJEPAN POSAVEC  
ZDRAVKO POSAVEC  
ZDRAVKO POSAVEC  
ZORA POSAVEC  
ŽELJKO POSAVEC  
ŽELJKO POSAVEC  
BRANKO POSILOVIĆ  
DRAGO POSLONČEC  
STJEPAN POTESAK  
BRANKO POTNAR  
MARINKO POTOČKI  
STJEPAN POVSUD  
ALOJZ POZAIĆ  
IVAN POZAIĆ  
ZDRAVKO POZAIĆ  
DANIJEL POZDERAC  
STJEPAN POZDERAC  
FRANJO POŽARIĆ  
JADRANKA PRAHIN  
MILOVAN PRAHIN  
ZDRAVKO PRAHIN  
NIKOLA PRAHIR  
ANTE PRALIJA  
ANĐELKA PRANJIĆ  
JAKOV PRANJIĆ  
JEKA PRANJIĆ  
NEVENKA PRANJIĆ  
RENATA PRAŠNIKAR  
BORIS PRAVDIĆ  
MILE PREBEG  
TIHOMIR PRELOG  
MLADEN PREMUŽAK  
ANTUN PRESEČAN  
IRENA PRESEČKI  
DRAGICA PREŽEC  
GORAN PRGOMET  
IVAN PRGOMET  
IVICA PRGOMET  
IVICA PRGOMET  
BORISLAV PRIBANIĆ  
IVO PRIBIČEVIĆ  
MARKO PRIBIČEVIĆ  
DJURĐIČICA PRICA  
IVICA PRIGORAC  
MARINA PRIMORAC  
DAVOR PRIŠLIN  
TIHOMIR PRITIŠANAC  
DŽEMAL PRLJAČA  
MILOJKO PRODANOVIĆ  
JOSIP PRPIĆ  
IVAN PRSKALO  
MILE PRSKALO  
IVICA PRTORIĆ  
ZVONIMIR PRUDEUS  
VLADO PRUGOVEČKI  
ŽELJKO PTIČEK  
IVAN PTIČAR  
JOSIP PTIČEK  
KREŠIMIR PTIČEK  
MIRJANA PUČAK  
KSENİJA PUČAK - ŠMEREK  
MLADEN PUČAR  
ZLATKO PUČEK  
IVAN PUČKO

STJEPAN PUĐAK  
STJEPAN PUHALO  
STJEPAN PUHALO  
BORISLAVKA PUHANIĆ  
ANĐELKO PUHEK  
STJEPAN PUHIN  
MARTIN PUJIĆ  
BARBARA PUKANIĆ  
DRAGO PUKLEK  
NIKOLA PUKLEK  
ŽARKO PUKLEK  
DAMIR PUKLIN  
GABRIJEL PUKLIN  
IVAN PUKLIN  
DAVOR PUKŠEC  
GORAN PUKŠEC  
KREŠIMIR PUKŠIĆ  
MARIJANA PULJA  
BOSILJKA PULJANOVIĆ  
JOSIPA PULJIĆ  
ANDRIJA PULJKO  
DRAGO PULJKO  
DARIO PUPIĆ  
RADOJKA PUPOVAC  
LUKA PUSTAHİJA  
IVAN PUSTAJ  
STJEPAN PUSTAJ  
BRANKO PUSTAK  
BRANIMIR PUSTIŠEK  
IVAN PUŠIĆ  
ĐURĐICA PUŠKAR  
MARINA PUŠKARIĆ  
PERKA PUŠKARIĆ  
BORIS PUTAK  
IVAN PUZAK  
ANTUN RAČIĆ  
IVAN RADAŠ  
JELA RADAŠ  
JURAJ RADEK  
VIŠNJA RADEK  
SLOBODAN RADELIĆ  
BRANKO RADELJA  
MILJENKO RADELJA  
BRANKO RADIĆ  
BRANKO RADIĆ  
KATICA RADIĆ  
MIRKO RADIĆ  
ZVONIMIR RADIĆ  
DRAGO RADIČANIN  
MILAN RADIN  
GINA RADMAN  
PETAR RADMAN  
ANTO RADOŠ  
DRAGAN RADOŠ  
MATO RADOŠ  
MILKA RADOŠ  
JOSIP RADOŠEVIĆ  
ZDRAVKO RADOŠEVIĆ  
MARIJAN RADOVANIĆ  
SMILJANA RADOVEC  
ANICA RADOVIĆ  
ANKICA RADOVIĆ  
BORO RADOVIĆ  
ILİJA RADOVIĆ  
MARKO RADOVIĆ  
MATO RADOVIĆ  
ZORAN RADOVIĆ

ORNELLA RADOVIĆ-JURAJEC  
GORDANA RAGUŽ  
IVAN RAIĆ  
MARIJA RAIĆ  
MARKO RAIĆ  
ANA RAJČIĆ  
JANJKO RAJČIĆ  
MATO RAJKOVAČA  
FRANJO RAJKOVIĆ  
MARTIN RAJKOVIĆ  
IVAN RAK  
MIRJANA RAKIĆ  
IVANA RAKINIĆ  
NENAD RAKONCA  
STJEPAN RALAŠIĆ  
DRAGUTIN RANOGAJEC  
IVAN RANOGAJEC  
JOSIP RAPČAN  
JANKO RAPLJENOVIĆ  
MILOŠ RAPLJENOVIĆ  
IVAN RAST  
DUŠAN RAŠIĆ  
JELENA RAŠIĆ  
MARKO RAŠIĆ  
MATO RAŠIĆ  
ZDENKO RAŠIĆ  
GORDAN RATKAJ  
KATICA RATKAJ  
SLAVKO RATKAJ  
KRUNOSLAV RATKAJEC  
PEJO RAVLIĆ  
MIJO RAVNJAK  
ANASTAZIJA RAZUM  
ANĐELKO RAZUM  
DAVOR RAZUM  
NINOSLAV RAZUM  
TAJANA RAZUM  
VINKO RAZUM  
DAVOR RAŽENJ  
IVAN RAŽENJ  
DAMIR REBAK  
VJEKOSLAVA REBAK  
IVAN REBROVIĆ  
KATICA REČEC  
BAJRAMALI REDJEPI  
NADICA REGVAT  
DAMIR REICHER  
ZLATKO REINBERGER  
ALEKSANDRA REKIĆ  
BESIM REKIĆ  
SLAVKO REKSA  
FRANE RELJA  
ANĐELA RELKOVIĆ  
ŽELJKO RENDULIĆ  
PETAR RENIĆ  
MARINKO RENJO  
MIRKO REPAČ  
VIŠNJA REPAR  
ZDRAVKO REPAR  
DUBRAVKO REPEC  
FRANE RESTOVIĆ  
IVAN REŠČIĆ  
BOŽO REŠETAR  
DUNJA REŠKOV  
PETAR REŠKOVAC  
ANKICA RIBIĆ  
DRAGAN RIBIĆ

STIPAN RIBIĆ  
 ZVONKO RIBIĆ  
 GORDAN RIGO  
 KATICA RIGO  
 MIROSLAV RICHTER  
 NIKO RIMAC  
 ŽELJKO RIMAC  
 ZVONKO RIZMAN  
 ŽELJKO RIZVIĆ  
 MARIJAN ROBIĆ  
 STJEPAN ROBIĆ  
 IVICA ROČIĆ  
 MILAN RODIĆ  
 ALOJZ ROGAR  
 IVAN ROHER  
 MARIO ROJKOVIĆ  
 LJUBA ROMČEVIĆ-ŽGELA  
 ALDO ROMIĆ  
 HRVOJE ROSAN  
 JAGODA ROSO  
 MILENKO ROSO  
 ZDRAVKA ROSO  
 MARIJAN ROSTUHAR  
 JOSIP ROŠ  
 JURAJ ROŠČAK  
 MILIVOJ ROŠČAK  
 MARIJO ROŠKO  
 DRAGO ROTH  
 STJEPAN ROŽANKOVIĆ  
 JOSIP ROŽIĆ  
 BORIS ROŽMAN  
 SLAVA ROŽMAN  
 VLADO ROŽMAN  
 GORAN RUBČIĆ  
 MIROSLAV RUBES  
 DANICA RUBINIĆ

LJILJANA RUBINIĆ  
 PETAR RUBINIĆ  
 PETAR RUBINIĆ  
 ZLATKO RUBINIĆ  
 ŽELJKO RUBINIĆ  
 MARICA RUGANEC  
 STANKA RUJEVČAN  
 ZDRAVKO RUJEVČAN  
 FRANJO RUKAVINA  
 GORAN RUKAVINA  
 IVICA RUKAVINA  
 IVO RUKAVINA  
 MARIJA RUKAVINA  
 MARIN RUKAVINA  
 MARKO RUKAVINA  
 VESNA RUKAVINA  
 ZORAN RUKAVINA  
 ŽELJKO RUKAVINA  
 MIRKO RUMBAK  
 MILAN RUMENOVIĆ  
 MIJO RUNTAS  
 MLADEN RUPANOVIĆ  
 JEKA RUPČIĆ  
 JOSIP RUPČIĆ  
 ZIJAD RUVIĆ  
 PETAR SABLJAK  
 TOMISLAV SABLJAK  
 ŽELJKO SABO  
 ZLATKO SABOL  
 IVAN SABOLEK  
 IVAN SABOLEK  
 ANDREJ SABOLIĆ  
 DUBRAVKA SAIĆ  
 ANDJA SAKAČ  
 BERISLAV SAKOMAN  
 BOŽIDAR SAKOMAN

DANICA SAKOMAN  
 DRAGUTIN SAKOMAN  
 JOSIP SAKOMAN  
 MARIO SAKOMAN  
 STANISLAV SALETA  
 FERZETA SALKIĆ  
 ANKA SALOPEK  
 ANTE SALOPEK  
 DOMAGOJ JOSIP SALOPEK  
 IVICA SALOPEK  
 JOSIP SALOPEK  
 BOŽO SAMAC  
 BOŽICA SAMARDŽIĆ  
 DJURDJA SAMARDŽIĆ  
 ILKO SAMARDŽIĆ  
 IVE SAMARDŽIĆ  
 MIHAJLO SAMARDŽIJA  
 ZVONKO SAMARDŽIJA  
 STJEPAN SAMARIN  
 STJEPAN SAMARIN  
 IVAN SAMARŽIJA  
 ANICA SAMBOL  
 STJEPAN SAMBOL  
 MARIJAN SAMBOLEC  
 ŽELJKO SAMBOLEK  
 IVANKA SAMBOLIĆ  
 JOSIP SAMBOLIĆ  
 RADOJKA SAMEC  
 STJEPAN SAMEC  
 MLADEN SAMORAN  
 ZORA SAMOVOJSKA  
 ZLATKO SAMSA  
 STJEPAN SANDELIĆ  
 DRAGO SAUER  
 MIROSLAV SAVIĆ  
 SAVO SAVIĆ

DRINKA SAVKOVIĆ  
 IVAN SEČEN  
 VLASTA SEČEN  
 ZVONKO SEČEN  
 ŽELJKO SEČEN  
 MARIJA SEČENJ  
 STJEPAN SEDAČ-BENČIĆ  
 ILIJA SEDLIĆ  
 MARKO SEDLIĆ  
 STANISLAV SEDMAK  
 RIFET SEFEROVIĆ  
 MATO SEFNER  
 ZLATKO SEIFIĆ  
 BRANKO SEKULIĆ  
 LIDIJA SELIMOVIĆ  
 NENAD SEMEC  
 BRANKO SEMREN  
 MIJAT SENJAK  
 SADILA SENJIĆ  
 IVICA SERTIĆ  
 MIRKO SERTIĆ  
 VLADE SERTIĆ  
 ANDJELKO SESAR  
 VLADO SEŠINA  
 MARKO SEVER  
 ZDRAVKO SEVER  
 JOSIP SEVERIN  
 NENAD SEVERIN  
 SUZANA SEVERIN  
 ŽELJKO SEVERINAC  
 LJILJANA SEVEROVIĆ  
 VLADO SEVEROVIĆ  
 STIPAN SIČAJA  
 ZDRAVKA SIČAJA  
 SLAVICA SIMEUNČEVIĆ  
 ZORAN SIMEUNČEVIĆ



MIRKO SIMIČIĆ  
 HAMDŽIJA SINANOVIĆ  
 MARINKO SINANOVIĆ  
 DARKO SINKO  
 DRAŽEN SINKOVIĆ  
 JOSIP SINKOVIĆ  
 DRAGO SIROVINA  
 BRANKO SITAR  
 DRAGICA SKENDER  
 MARKO SKENDER  
 DRAGUTIN SKENDER STIPERSKI  
 RAJKO SKENDEROVIĆ  
 VLADIMIR SKENDEROVIĆ  
 JOSIP SKENDROVIĆ  
 LJUBICA SKENDROVIĆ  
 MARICA SKOČIBUŠIĆ  
 DARKO SKOČIĆ  
 ELIZABETA SKOKO  
 DRAGO SKOPANČIĆ  
 JOSIP SKRADSKI  
 GORAN SLABINJAC  
 JOSIP SLAČANIN  
 ANTUN SLATKOVIĆ  
 MARIO SLATKOVIĆ  
 MILAN SLAVIĆ  
 PETAR SLAVIĆ  
 BRUNO SLAVIČEK  
 IVAN SLAVIČEK  
 ANTUN SLAVIN  
 DAMIR SLAVNOVIĆ  
 LJILJANA SLAVNOVIĆ  
 NEVENKA SLAVNOVIĆ  
 DMITAR SLAVULJ  
 ILIJA SLIŠKO  
 MARICA SLIŠKO  
 ŠTEFICA SLIŠKO  
 ANTUN SLIŠURIĆ  
 KATICA SLOBODNJAK  
 VLADO SLOPKO  
 IVICA SLOVENEK  
 IVAN SLUGEČIĆ  
 TATJANA SLUKAN  
 RAJKO SLUNJSKI  
 DŽEMAL SMAJIĆ  
 HANA SMAJIĆ  
 ROBERT SMETIŠKO  
 RUDOLF SMETIŠKO  
 DARKO SMETKO  
 DOBRILA SMILJIĆ  
 DRAGICA SMILJIĆ  
 JAGODA SMILJIĆ  
 JULIJANA SMILJIĆ  
 SREDO SMILJIĆ  
 BRANKO SMOKROVIĆ  
 STJEPAN SMOLČIĆ  
 ANTUN SMOLIĆ  
 IVICA SMOLJAN  
 MILAN SMOLJAN  
 MILAN SMOLJANOVIĆ  
 IVAN SMOLKOVIĆ  
 IVAN SMRČEK  
 TOMISLAV SMRDELJ  
 MILJENKO SOBOČAN  
 LIDIJA SOBOTA  
 IVAN SOKAČ  
 ALOJZ SOKOLIĆ  
 DRAGUTIN SOKOLIĆ

MARIO SOKOLOVIĆ  
 MARTIN SOKOLOVIĆ  
 ŽELJKO SOLDO  
 DAMIR SOLENIČKI  
 DRAGO SOLENIČKI  
 IVAN SOLENIČKI  
 MARICA SOLENIČKI  
 STJEPAN SOLENIČKI  
 IGOR SOLIĆ  
 KATA SOLIĆ  
 STJEPAN SOLIĆ  
 SINIŠA SOLINA  
 IVICA SOLTAN  
 LJUBICA SOMBORAC  
 DAMIR SOPIĆ  
 DANIJEL SOPIĆ  
 JOSIP SOPIĆ  
 MARIJAN SOPIĆ  
 JOSIP SOPINA  
 ROBERT SOPINA  
 VEDRAN SOSIĆ  
 LJUBICA SOTONČIĆ  
 VLADIMIR SOUŠEK  
 IVAN SOVEC  
 MILJA SPASOVSKI  
 BORIS SPORIŠ  
 SANJA SPORIŠ  
 VESNA SPORIŠ  
 DŽEVAD SPREČIĆ  
 REGINA SPREČIĆ  
 ZORAN SRDIĆ  
 DAMIR SREBAČIĆ  
 STJEPAN SREBAČIĆ  
 ROBERT SRŠEN  
 JOSIP SRUK  
 STJEPAN SRUK  
 DJURDŽICA STAJČIĆ  
 EMILIJA STAMBOLJA  
 RUŽICA STAMBOLJA  
 SLAVKO STANČIN  
 ALOJZIJA STANIĆ  
 DAMIR STANIĆ  
 IVAN STANIĆ  
 IVICA STANIĆ  
 JURAJ STANIĆ  
 MARIO STANIĆ  
 MARKO STANIĆ  
 MIJAT STANIĆ  
 MIROSLAV STANIĆ  
 VERONIKA STANIĆ  
 ZLATKO STANIĆ  
 LJILJANA STANKOVIĆ  
 BOJAN STARČEVIĆ  
 MARICA STARČEVIĆ  
 MLADEN STARČEVIĆ  
 RAJKO STARČEVIĆ  
 IVAN STARIĆ  
 DAMIR STARY  
 ŽELJKO STEČUK  
 IVAN STEPUNIŠEK  
 ROBERT STIASNY  
 DEJAN STIPANOVIĆ  
 IVAN STIPANOVIĆ  
 JOZO STIPANOVIĆ  
 KATICA STIPIĆ  
 MLADEN STIPIĆ  
 DORIS STIPIĆ

ĐURO STJEPANOVIĆ  
 STJEPAN STJEPANOVIĆ  
 IVICA STJEPIĆ  
 JERONIM STJEPIĆ  
 MATO STJEPIĆ  
 MIRJANA STJEPIĆ  
 ZDRAVKO STJEPIĆ  
 DARIO STOJANOVIĆ  
 IVO STOJANOVIĆ  
 ANA STOJIĆ  
 DRAGUTIN STOPAR  
 PERO STOPIĆ  
 IVAN STOŠIĆ  
 ŽELJKO STRABIĆ  
 SLAVICA STRAGA  
 IVAN STRANCARIĆ  
 ŽELJKO STRBAD  
 TOMISLAV STRIČAK  
 MILAN STRIŽAK  
 STJEPAN STRMEČKI  
 ZVONKO STRMEČKI  
 TOMISLAV STRNIKA  
 BOŽICA STRUKAR  
 JOSIP STRUKAR  
 MARIJAN STUBLIĆ  
 MIROSLAV STUNIĆ  
 IVANA STUNJA  
 BORIS STUPNIŠEK  
 ŽELJKO STUPNIŠEK  
 EŠEFA SUBAŠIĆ  
 MILJENKO SUČEC  
 KRUNOSLAV SUČIĆ  
 MARIJAN SUČIĆ  
 SUZANA SUČIĆ  
 JOSIP SUDAR  
 IVAN SUD  
 MATO SUGOVIĆ  
 DEJAN SUHOBILEK  
 IVANA SUHOBILEK  
 MILJENKO SUHOBILEK  
 IBRAHIM SULJANOVIĆ  
 ŠEFIKA SULJKANOVIĆ  
 DRAGO SUMAJSTORČIĆ  
 MARKO SUMONJA  
 JOSIP SUROP  
 ZDRAVKO SUROP  
 STJEPAN SUŠA  
 ŽELJKO SUŠA  
 SLOBODAN SUVAJAC  
 ANTE SVAGUŠA  
 BARBARA SVEČNJAK  
 ZDENKO SVEČAK  
 IVAN SVEKRIĆ  
 ŽELJKO SVEKRIĆ  
 BRANKO SVETEC  
 VLADO SVILIĆ  
 MILAN SVOBODA  
 ŽELJKO SVRAČIĆ  
 ZLATKO SVRŽNJAK  
 STJEPAN SZABO  
 BRANKO SZAM  
 KSENIJA ŠABANOVIĆ  
 IVAN ŠABARIĆ  
 FIKRET ŠABIĆ  
 JASMIN ŠABIĆ  
 MARIO ŠABIĆ  
 IVAN ŠAFLIN

GROZDAN ŠAGUD  
 IVICA ŠAJNOVIĆ  
 REDŽO ŠAKANOVIĆ  
 IVAN ŠALGAJ  
 SINIŠA ŠAMEC  
 BRANKO ŠANJUG  
 ALOJZ ŠANTEK  
 GORDAN ŠARČEVIĆ  
 MILJKO ŠARČEVIĆ  
 ŠIMUN ŠARČEVIĆ  
 ŽELJKO ŠARČEVIĆ  
 SNJEŽANA ŠARENIĆ  
 DAVOR ŠARIĆ  
 DAVOR ŠARIĆ  
 IVAN ŠARIĆ  
 MARKO ŠARIĆ  
 OMER ŠARIĆ  
 SEMKA ŠARIĆ  
 STANKO ŠARIĆ  
 STJEPAN ŠARKANJ  
 MARIJAN ŠARONJA  
 EMIL ŠARUTANČEK  
 DRAGANA ŠATRAK  
 VELJKO ŠATRAK  
 DENIS ŠAVORIĆ  
 STJEPAN ŠČUKANEC  
 ANTONIJA ŠČUKANEC  
 GORAN ŠČUKANEC  
 IVAN ŠČURIC  
 KATA ŠČURIC  
 STJEPAN ŠČURIC  
 DARKO ŠČURIĆ  
 PETAR ŠEBALJ  
 ŽELJKO ŠEBEČIĆ  
 DRAŽEN ŠEBEK  
 JOSIP ŠEBEK  
 IVICA ŠEBINA  
 NIKOLA ŠEGINA  
 FRANJO ŠEGOVIĆ  
 SLAVKO ŠEJIĆ  
 MATO ŠEKELJA  
 RADOMIR ŠEKETA  
 ZDRAVKO ŠEKETA  
 ŽELJKO ŠEKETA  
 JOSIP ŠELEBAJ  
 DRAGICA ŠENCAJ  
 STJEPAN ŠENCAJ  
 BISER ŠESNIĆ  
 HRVOJE ŠESNIĆ  
 JASENKA ŠESNIĆ  
 IVAN ŠESTAK  
 MILAN ŠEŠUK  
 IVANKA ŠEVA  
 ŽELJKO ŠEVA  
 VJESLAV ŠIKAC  
 IRENA ŠIKIĆ  
 ZDENKO ŠIKIĆ  
 DRAGAN ŠIMAC  
 MIJO ŠIMANOVIĆ  
 GORDANA ŠIMEK  
 MIJO ŠIMEK  
 SNJEŽANA ŠIMEK  
 DUNJA ŠIMEKOVIĆ  
 FILIP ŠIMIĆ  
 IVO ŠIMIĆ  
 JOSIP ŠIMIĆ  
 JOSIP ŠIMIĆ

STEVO ŠIMIC  
 VIŠNJICA ŠIMIC  
 ZDENKO ŠIMIC  
 ZLATKO ŠIMIC  
 ZORAN ŠIMIC  
 ILIJA ŠIMOVIĆ  
 JOSIP ŠIMUNDŽA  
 MILJENKO ŠIMUNEC  
 BERISLAV ŠIMUNIĆ  
 MLADEN ŠIMUNIĆ  
 ZLATKO ŠIMUNIĆ  
 STJEPAN ŠIMUNJAK  
 VLADIMIR ŠIMUNJAK  
 ŽELJKO ŠIMUNJAK  
 ANTUN ŠIMUNOVIĆ  
 VINKO ŠIMUNOVIĆ  
 DANIJELA ŠIMURINA  
 VELIBOR ŠINIK  
 MIRKO ŠINKO  
 PETAR ŠINTIĆ  
 ZVONIMIR ŠINTIĆ  
 DAVOR ŠIPOŠ  
 STJEPAN ŠIPRAGA  
 DRAŽENKO ŠIPRAK  
 KATARINA ŠIPRAK  
 MARUŠA ŠIPURA  
 NENAD ŠIRANOVIĆ  
 BLAŽ ŠITUM  
 MILAN ŠKALEC  
 DRAŽEN ŠKALIČKI  
 MIRO ŠKALIČKI  
 SEVLETA ŠKALJO  
 MILAN ŠKAREC  
 MIRJANA ŠKERL  
 BOŽENKO ŠKEVA  
 DRAŽEN ŠKOFLJANEC  
 ŽELJKO ŠKORAK  
 VLADO ŠKORIĆ  
 ZVONIMIR ŠKORIĆ  
 BORIS ŠKORJANC  
 SPOMENKA ŠKRABL  
 IVICA ŠKREB  
 DRAGO ŠKREBLIN  
 MARIJO ŠKREBLIN  
 DAMIR ŠKRINJAR  
 DRAGUTIN ŠKRINJARIĆ  
 ALEKSANDAR ŠKRIPAČ  
 DRAGUTIN ŠKRLEC  
 JOSIP ŠKRILIN  
 TIHOMIR ŠKRILIN  
 DANICA ŠKRNJUG  
 DARKO ŠKUDAR  
 MLADEN ŠKUDAR  
 NADA ŠKUDAR  
 VINKO ŠKVORČEC  
 ANA ŠKVORČEC  
 ŽELJKO ŠKVORČEC  
 JOSIP ŠLEGER  
 TOMI ŠLEZINGER  
 ANKICA ŠLIBAR  
 MILIVOJ ŠLOGAR  
 MLADEN ŠMINTIĆ  
 IVAN ŠMIT  
 BRANKO ŠMUK  
 RUDOLF ŠNIDARIĆ  
 VLADO ŠOBOTA  
 MARIJAN ŠOIĆ

STJEPAN ŠOIĆ  
 ŽELJKO ŠOKČEVIĆ  
 DAVOR ŠOKIĆ  
 SLAVKO ŠOLAJA  
 IVAN ŠOLČIĆ  
 MARIJAN ŠOLČIĆ  
 MIRO ŠOLJIĆ  
 RADOSLAV ŠOLJIĆ  
 ALEN-IVAN ŠOŠTARIĆ  
 DAVOR ŠOŠTARIĆ  
 DRAGUTIN ŠOŠTARIĆ  
 IGOR ŠOŠTARIĆ  
 IGOR ŠOŠTARIĆ  
 IVAN ŠOŠTARIĆ  
 SLAVKO ŠOŠTARIĆ  
 NENAD ŠOŠTARKO  
 LUCIANO ŠPANIĆ  
 GRACIELA ŠPANIĆ-VIDOVIĆ  
 DRAGAN ŠPEHAR  
 IVICA ŠPEHAR  
 MARICA ŠPEHAR  
 KREŠIMIR ŠPELJAK  
 DAMIR ŠPIRANEC  
 KATICA ŠPIRANEC  
 MARIJAN ŠPIRIĆ  
 IVAN ŠPIŠIĆ  
 VILIM ŠPLAJT  
 DARKO ŠPOLJAR  
 DUBRAVKO ŠPOLJAR  
 IVICA ŠPOLJAR  
 MIROSLAV ŠPOLJAR  
 STJEPAN ŠPOLJAR  
 ŽELJKO ŠPOLJAR  
 BRANKO ŠPOLJAREVIĆ  
 DUBRAVKA ŠPOLJARIĆ  
 MARIJANA ŠPOLJARIĆ  
 MILAN ŠPOLJARIĆ  
 MILE ŠPOLJARIĆ  
 NIKOLA ŠPOLJARIĆ  
 SLAVKO ŠPOLJARIĆ  
 ZVONKO ŠPOLJARIĆ  
 IVICA ŠPORČIĆ  
 SMILJKA ŠPÖRER  
 STJEPAN ŠTABA  
 ŠTEFICA ŠTABA  
 DAVORIN ŠTABEK  
 MARTIN ŠTAJDOHAR  
 MILAN ŠTAJDOHAR  
 BOJAN ŠTAJMINGER  
 DAVOR ŠTAJMINGER  
 JASMINKA ŠTEFANAC  
 MARKO ŠTEFANAC  
 DANIJELA ŠTEFANČIĆ  
 JOVANKA ŠTEFANČIĆ  
 VELIMIR ŠTEFANČIĆ  
 ROMAN ŠTEFANIĆ  
 BOŽICA ŠTEFOVIĆ  
 DRAGUTIN ŠTEFOVIĆ  
 VLADIMIR ŠTENTA  
 BORIS ŠTERGER  
 JOSIP ŠTERL  
 MILICA ŠTIBRIĆ  
 SLAVKO ŠTIH  
 ANTUN ŠTIMAC  
 DRAGAN ŠTIMAC  
 DUBRAVKO ŠTIMAC  
 IVICA ŠTIMAC

JOSIP ŠTIMAC  
 STJEPAN ŠTIMAC  
 DRAŽEN ŠTIVIČIĆ  
 JOSIP ŠTIVORIĆ  
 NADICA ŠTIVORIĆ  
 DARKO ŠTOR  
 STRIBOR ŠTRBAC  
 FRANJO ŠTREK  
 ROBERT ŠTREK  
 IVAN ŠTRK  
 MIROSLAV ŠTRK  
 DARKO ŠTROK  
 JOSIP ŠTROK  
 VILIM ŠTROK  
 KRUNOSLAV ŠTRUML  
 KATICA ŠTUBAN  
 BRANKO ŠTURBEK  
 ANTUN ŠTURLAN  
 JOSIP ŠTURLIĆ  
 JOSIP ŠUBARIĆ  
 MIRJANA ŠUBARIĆ  
 PETAR ŠUBARIĆ  
 LJILJANA ŠUBAŠA  
 MILAN ŠUJICA  
 VELIMIR ŠUK  
 MIRKO ŠUKARA  
 ROBERT ŠULENTIĆ  
 SLAVICA ŠULJIĆ  
 IVAN ŠUMIGA  
 SLAVICA ŠUMIGA  
 MARINKO ŠUPE  
 MARKO ŠUPE  
 ISMETA ŠUPEK  
 JOSIP ŠUPEK  
 IVAN ŠUPER  
 AGATA ŠUPERINA  
 TOMISLAV ŠUPLJICA  
 VLADIMIR ŠUPRINA  
 IVAN ŠURBEK  
 DAMIR ŠURINA  
 JOSIP ŠURINA  
 NADA ŠUSTER  
 DAMIR ŠUSTIĆ  
 VESNICA ŠUŠKOVIĆ  
 BOŽO ŠUŠNIĆ  
 MATIJA ŠUŠTIĆ  
 STJEPAN ŠUŠTIĆ  
 VESNA ŠUŠTIĆ  
 ŽELJKA ŠUŠTIĆ  
 IVAN ŠUT  
 FRANO ŠUTALO  
 DARIO ŠUTE  
 IVAN ŠUTE  
 JOSIP ŠUTIJA  
 JADRANKA ŠUVAK-MARTINOVIĆ  
 HAJRUDIN ŠUVALIĆ  
 IVAN ŠVAGA  
 STEVO ŠVAGA  
 DUBRAVKO ŠVALJEK  
 JOSIP ŠVALJEK  
 DARKO ŠVEC  
 JOSIP ŠVEC  
 ZDRAVKO ŠVEC  
 VJEKOSLAV ŠVEHLA  
 RUŽICA ŠVENCIBIR  
 ZLATKO ŠVENDA  
 DRAGO ŠVIGIR

DRAGUTIN ŠVIGIR  
 MLADEN ŠVIGIR  
 DAMIR ŠVIGLIN  
 IVAN ŠVRAČIĆ  
 THOMAS TABORŠAK  
 ANTO TADIĆ  
 BOŽANA TADIĆ  
 FRANO TADIĆ  
 ILIJA TADIĆ  
 ILJO TADIĆ  
 JOSIP TADIĆ  
 PEJO TADIĆ  
 SLAVICA TADIĆ  
 STANKO TADIĆ  
 VILIM TADIĆ  
 VLADO TADIĆ  
 ZVONKO TADIĆ  
 ESAD TAHIROVIĆ  
 JASNA TANČAK  
 DRAŽEN TANDARIĆ  
 IGNAC TANDARIĆ  
 STJEPAN TANDARIĆ  
 BRANKO TANKOVIĆ  
 DARKO TANODI  
 MARINKO TARABIĆ  
 MIRA TARADEJ  
 MLADEN TARADEJ  
 DAMIR TARAS  
 JADRANKA TARBUK  
 DAMIR TARLE  
 ZLATKO TAŠI  
 VIKTOR TAŠIĆ  
 VLADO TAŠIĆ  
 NINO TATALOVIĆ  
 RADMILA TATALOVIĆ  
 IVAN TATAR-RUBAN  
 BRANKO TAUŠAN  
 VLADIMIR TELEBUH  
 VIŠNJA TELINEC  
 VLADO TEPEŠ  
 SVETOZAR TEPŠIĆ  
 STJEPAN TEPUŠ  
 ZDRAVKO TERHAJ  
 MLADEN TEŠANIĆ  
 ANTO TIKVIĆ  
 ZORA TILJAK  
 ŽELJKO TILJAK  
 ŽELIMIR TINTOR  
 PERO TIPURIĆ  
 ALAN TIRIĆ  
 JOSIP TIŠLAR  
 DAVOR TIŠLER  
 IVAN TIŠLJAR  
 ROK TIŠLJAR  
 MLADEN TKALČEVIĆ  
 RAJKO TKALČEVIĆ  
 BRANKO TKALČIĆ  
 MARTIN TKALČIĆ  
 GORAN TKALEC  
 IVICA TKALEC  
 JOSIP TKALEC  
 STANISLAV TKALEC  
 STJEPAN TKALEC  
 VLADIMIR TLUSTENKO  
 ANTO TOKALIĆ  
 MELITA TOKALIĆ  
 MEVLIDA TOKIĆ



MIRSAD TOKIĆ  
 ŽIVKO TOKIĆ  
 ANKICA TOLIĆ  
 IVICA TOLIĆ  
 JURE TOLIĆ  
 MARIJA TOLIĆ  
 MIJAT TOLIĆ  
 PEJO TOLIĆ  
 ROMINO TOLIĆ  
 ANTO TOMAS  
 FRANJO TOMAS  
 IVICA TOMAS  
 JOSIP TOMAS  
 KATICA TOMAS  
 NIKOLA TOMAS  
 PERO TOMAS  
 IVAN TOMAŠEK  
 IVAN TOMAŠIĆ  
 STJEPAN TOMAŠIĆ  
 MARIJAN TOMAŠKOVIĆ  
 SILVIO TOMAŠKOVIĆ  
 ZDENKO TOMAŠKOVIĆ  
 MILE TOMAZ  
 ŽARKO TOMAZ  
 BOŽO TOMIĆ  
 FRANJO TOMIĆ  
 JOZO TOMIĆ  
 JURO TOMIĆ  
 MATO TOMIĆ  
 MILJENKO TOMIĆ  
 PEJO TOMIĆ  
 STJEPAN TOMIĆ  
 TOMISLAV TOMIĆ  
 MATO TOMIČIĆ  
 VLADIMIR TOMINA  
 ZDRAVKO TOMINAC  
 DUBRAVKO TOMLJANOVIĆ  
 MIROSLAV TOMLJANOVIĆ  
 MIJO TOMORAD  
 JOSIP TOMURAD  
 DARKO TONKOVIĆ  
 MUSTAFA TOPČAGIĆ  
 IVAN TOPČIĆ  
 MARIJA TOPČIĆ  
 BORKA TOPIĆ  
 DARKO TOPIĆ  
 DRAŽANA TOPIĆ  
 MLADEN TOPIĆ  
 RADE TOPIĆ  
 VID TOPIĆ  
 BOŽIDAR TOPLAK  
 BISERKA TOPOL  
 STJEPAN TOPOLNJAK  
 TIHOMIR TORBAŠINOVIĆ  
 MILE TORBICA  
 JOSIP TORTIĆ  
 DAMIR TOT  
 MIROSLAV TOT  
 DAVOR TOVARLOŽA  
 LAČKO TOVERNIĆ  
 BOŽO TOZAN  
 BOJAN TRAJBAR  
 DANIJEL TRAKOŠČANEC  
 VLADIMIR TRBOVIĆ  
 DARKO TRBUŠIĆ  
 IVICA TRBUŠIĆ  
 IVAN TRČAK

JOSIP TRDAK  
 MARIJA TRDAK  
 DRAGICA TREBOVAC  
 KATICA TREMPETIĆ  
 DRAGO TRGLAČNIK  
 DRAGUTIN TRGOVEC  
 STJEPAN TRGOVEC  
 ŽELJKO TRGOVEC  
 GORAN TRIVANOVIĆ  
 SLAVKO TRNJAR  
 ŽELJKO TRNJAR  
 VLATKO TROGRLIĆ  
 LJILJANA TROPINA  
 DRAGUTIN TROTIĆ  
 ĐURO TRPUTAC  
 ZORKA TRPUTAC  
 HERMILA TRPUTEK  
 ŽELJKO TRPUTEK  
 DRAGA TRS  
 IVAN TRS  
 MARINA TRS  
 SEMKA TRUBARAC  
 DARIO TRUNTIĆ  
 RENATA TRUPEC  
 IVAN TRUPELJAK  
 ZDRAVKO TRUPELJAK  
 NEDO TUBIĆ  
 IVICA TUCMAN  
 ZORICA TUCMAN  
 IVAN TUDEK  
 JANKO TUĐA  
 KREŠIMIR TUĐINA  
 STJEPAN TUĐINA  
 MARIJAN TUKEK  
 MARKO TUKERA  
 BLAŽ TUNJIĆ  
 MIROSLAV TUNJIĆ  
 ZLATKO TUNJIĆ  
 IKA TUPEK  
 DANIELA TURČIĆ  
 VJEKOSLAV TURČIĆ  
 ŽELJKO TURČIĆ  
 IVAN TURČIN  
 GABRIJELA TURK  
 MATO TURK  
 SINIŠA TURK  
 TOMISLAV TURK  
 BORIS TURKALJ  
 KRUNO TURKALJ  
 JOSIP TURKEŠ  
 MILOVAN TURKIĆ  
 DRAŽEN TURKOVIĆ  
 IVAN TURKOVIĆ  
 STJEPAN TURKOVIĆ  
 VLADIMIR TURKOVIĆ  
 IVICA TUROVEC  
 TEREZIJKA TUROVEC  
 FADIL TURSUNOVIĆ  
 VJEKOSLAV TURZA  
 BOŽIDAR TUŠAR  
 BRANKO TUŠEK  
 ZLATKO TUŠEK  
 IVAN TUŠIN  
 NENAD TUŠIN  
 MILAN TUTEK  
 SUZANA TUTEK  
 ALEM TUTUNDŽIĆ

ANTO TUZLA  
 VLADIMIR UDIĆ  
 SINIŠA UGLIK  
 RADISLAV UJDUR  
 IVAN UJEVIĆ  
 BERISLAV ULBRIH  
 MIRA UMIČEVIĆ  
 ZORAN UMIČEVIĆ  
 NADA UREMOVIĆ  
 BRANKO UROIĆ  
 DRAGICA UROIĆ  
 GORAN UROIĆ  
 MARIJAN UROIĆ  
 DJORDJE UROŠEVIĆ  
 RADE UŠLJEBRKA  
 MARTIN UŽAREVIĆ  
 IVAN VACI  
 DAVOR VAGNER  
 BORO VAJAGIĆ  
 EDITA VAJAGIĆ  
 STJEPAN VALEC  
 MIRA VALENT  
 VELIBOR VALENTA  
 MARIJAN VALENTAK  
 IVAN VALEŠIĆ  
 IVAN VALJAK  
 JOSIP VALJAK  
 KATICA VALJAK  
 MILAN VALJAK  
 ROBERT VALJAK  
 ŽELIMIR VALJAK  
 ANDRIJA VALJAVEC  
 DRAGUTIN VALJAVEC  
 BOŽIDAR VANDEKAR  
 ROBERT VARGA  
 ROBERT VARGOVIĆ  
 BOGDAN VASILJEVIĆ  
 DRAŽEN VDOVIĆ  
 DARKO VEGH  
 SIMICA VEJIĆ  
 ELVIRA VELIĆ  
 SEJAD VELIĆ  
 JOSIP VELIČAN  
 IVICA VERNIK  
 IVO VESELČIĆ  
 OLGA VESELINOVIĆ  
 SRETKO VESELINOVIĆ  
 ZLATKO VESELJAK  
 DAMIR VEVEREC  
 DARKO VEVEREC  
 DUŠAN VICKOVIĆ  
 MARICA VIDAK  
 MIROSLAV VIDAK  
 RADOSLAV VIDAK  
 VINKO VIDAK  
 ZLATKO VIDAK  
 DAMIR VIDAKOVIĆ  
 NADA VIDAKOVIĆ  
 STJEPAN VIDALINA  
 VLADIMIR VIDAS  
 BOGDAN VIDLJINOVIĆ  
 ANKA VIDOVIĆ  
 ANTO VIDOVIĆ  
 IRMA VIDOVIĆ  
 IVO VIDOVIĆ  
 KLARA VIDOVIĆ  
 MILE VIDOVIĆ

MLADEN VIDOVIĆ  
 SLAVICA VIDOVIĆ  
 ZORAN VIDOVIĆ  
 MILAN VINCELJ  
 BORIS VINKOVIĆ  
 BRANKO VINKOVIĆ  
 DRAGICA VINKOVIĆ  
 MARIJAN VINOJČIĆ  
 VJERAN VINSKI  
 GORAN VIROVAC  
 IVAN VISINSKI  
 MILICA VIŠEKRUNA  
 STJEPAN VIŠOŠEVIĆ  
 JOVAN VITAS  
 ZORA VITAS  
 IVAN VITEZ  
 MLADEN VITEZ  
 STJEPAN VITEZ  
 SREČKO VITKOVIĆ  
 VLADO VLAHINIĆ  
 TUGOMIR VLAHOVIĆ  
 DRAGO VLAINIĆ  
 DRAŽEN VLAINIĆ  
 LJUBICA VLAINIĆ  
 JASENKA VLAJIĆ  
 BRANKO VLAŠIĆ  
 DUBRAVKA VLAŠIĆ  
 FILIP VLAŠIĆ  
 MARIO VLAŠIĆ  
 MIROSLAV VLAŠIĆ  
 RADOSLAV VLAŠIĆ  
 BORIS VLAŠIČEK  
 DRAGUTIN VNUČEC  
 IVICA VNUČEC  
 MARTIN VNUČEC  
 MILAN VNUČEC  
 VALERIJA VNUČEC  
 JOSIP VODIR  
 BRANKO VODJEVIĆ  
 DARKO VODOPIĆ  
 MILJENKO VODOPIJA  
 MILJENKO VOJTUŠEK  
 STJEPAN VOLAR  
 IVICA VOLAREVIĆ  
 ŽELJKO VOLARIĆ  
 KATARINA VOLODER  
 LJUDEVIT VORIH  
 MIRKO VORKAPIĆ  
 VELIMIR VOUČKO  
 DAMIR VRABEC  
 DARKO VRABEC  
 ĐURĐICA VRABEC  
 JOSIP VRABEC  
 JOSIP VRANČIĆ  
 MILAN VRANČIĆ  
 STJEPAN VRANČIĆ  
 STJEPAN VRANEK  
 JOSIP VRANIĆ  
 DARKO VRANJEŠ  
 MATO VRANJEŠEVIĆ  
 MARIJAN VRBAN  
 VIKTOR VRBAN  
 DAMIR VRBANC  
 ĐURĐICA VRBANC  
 MLADEN VRBANC  
 BLAŽ VRBANČIĆ  
 MIROSLAV VRBANČIĆ

VLADIMIR VRBANČIĆ  
 ŽELJKO VRBANEC  
 DRAGO VRBANIĆ  
 STJEPAN VRBANIĆ  
 TOMO VRBANIĆ  
 IVICA VRBAT  
 JURAJ VRBNJAK  
 TEREZIJA VRČKOVIĆ  
 DANIJEL VRDOLJAK  
 PERO VRDOLJAK  
 STIPO VRDOLJAK  
 ZLATKO VRDOLJAK  
 BRANKO VREČIĆ  
 NIKO VRHOVAC  
 PETAR VRHOVAC  
 ĐURĐA VRHOVSKI-BOROVAC  
 NEDILJKO VRKAŠEVIĆ  
 ŠTEFICA VRKIĆ  
 DIANA VRLEC  
 MIRKO VRLEC  
 MLADEN VRŠČAK  
 DENIS VRŠEK  
 JOSIP VRŠEK  
 ANKA VUČIĆ  
 SLAVKO VUČIĆ  
 SINIŠA VUČILOVSKI  
 ANGELA VUČINA  
 BRUNO VUČINA  
 STJEPAN VUČINA  
 ZLATKO VUČKO  
 DJURĐA VUDJAN  
 STJEPAN VUGA  
 MLADEN VUGEC  
 IVICA VUGER  
 ŽELJKO VUGER  
 ANA VUGRINOVIĆ  
 STJEPAN VUGRINOVIĆ  
 ŽELJKO VUIĆ  
 BLAŽENKA VUJICA  
 ZORAN VUJICA  
 GORAN VUJIĆ  
 MARKO VUJIČIĆ  
 MARIJA VUK  
 BRANKO VUKADIN  
 MARIJAN VUKADIN  
 NADA VUKAJLOVIĆ  
 STANKO VUKASOVIĆ  
 FRANJO VUKAŠINEC  
 JASENKA VUKAŠINEC  
 MILAN VUKČEVIĆ  
 ZORAN VUKČEVIĆ  
 ANTUN VUKELIĆ  
 IVAN VUKELIĆ  
 IVAN VUKELIĆ  
 JOSIP VUKELIĆ

ROBERT VUKIĆ  
 LJILJANA VUKMAN  
 MILIVOJ VUKMANIĆ  
 MIJO VUKOJE  
 BOŽO VUKOVIĆ  
 DAMIR VUKOVIĆ  
 DAVOR VUKOVIĆ  
 DAVOR VUKOVIĆ  
 GORAN VUKOVIĆ  
 JURE VUKOVIĆ  
 LJILJANA VUKOVIĆ  
 MILAN VUKOVIĆ  
 PERO VUKOVIĆ  
 RASMILA VUKOVIĆ  
 ZVONKO VUKOVIĆ  
 ŽELJKO VUKOVIĆ  
 ŽELJKO VUKOVIĆ  
 VLADO VUKSAN  
 MILKA VUKŠA  
 DARKO VULJAR  
 CHRISTIAN VLADO VULJAR  
 ZDRAVKO VULJAR  
 DJURĐIČA VULJE  
 SABIT VUNIĆ  
 DANIJEL VURADIN  
 MILOŠ VURDELJA  
 EVA VURUNA  
 MILAN VUSIĆ  
 DRAŽEN VUŠAK  
 MATEO VUŠKOVIĆ  
 KREŠIMIR WALENSCHAG  
 DAMIR ZADRAVEC  
 RUŽICA ZADRAVEC  
 JOSIP ZADRO  
 MARIO ZAGAJSKI  
 MARIJAN ZAGORAC  
 VLADIMIR ZAGORAC  
 DRAGO ZAGOREC  
 SLAVKO ZAGOREC  
 STJEPAN ZAGORŠAK  
 ZDENKO ZAGRAJSKI  
 AMALIJA ZAJEC  
 BARICA ZAJEC  
 DARKO ZAJEC  
 MARIJA ZAJEC  
 MLADEN ZAJEC  
 STJEPAN ZALUŠKI  
 SLAVKO ZANOŠKI  
 ROBERT ZBILJSKI  
 VLADIMIR ZBILJSKI  
 STJEPAN ZBUKVIĆ  
 JOZO ZEBA  
 GORAN ZEBIĆ  
 SONJA ZEBIĆ  
 JOSIP ZEC

KATA ZEC  
 VESKO ZEC  
 VESNA ZEC  
 DRAŽEN ZEČEVIĆ  
 VLADO ZELENBRZ  
 LJILJANA ZELENKA  
 NEVENKA ZELENKA  
 TONČO ZELENKA  
 VESELKO ZELENKA  
 BRANKO ZEMAN  
 TOMISLAV ZEMAN  
 ANĐELKO ZENKO  
 IVAN ZENKO  
 ANA ZETIĆ  
 BERISLAV ZETIĆ  
 JOZO ZETIĆ  
 PEJO ZETIĆ  
 ZDRAVKO ZIMAK  
 ANTUN ZIMET  
 DAVOR ZLAČKI  
 IVANKA ZLAČKI  
 JOZO ZLATIĆ  
 JOSIP ZLATKOVIĆ  
 BOŽO ZLODI  
 JURAJ ZLODI  
 KRUNO ZMIŠLJA  
 JOSIP ZORC  
 MARICA ZORIĆ  
 MARKO ZORIĆ  
 PETAR ZORIĆ  
 VERONIKA ZORIĆ  
 ANA ZOVKO  
 TOMISLAV ZOVKO  
 ZDRAVKO ZOVKO  
 DRAGO ZRINJAN  
 FRANJO ZRINJAN  
 MILENA ZRINJAN  
 IVICA ZRINJSKI  
 ŽELJKO ZRINSKI  
 ŽELJKO ZRNČIĆ  
 ANA ZRNIĆ  
 JAGICA ZRNIĆ  
 SVETO ZRNIĆ  
 ILIJA ZUBAK  
 JELA ZUBAK  
 ZVONIMIR ZUBAK  
 LJILJANA ZUBER  
 DARKO ZUJIĆ  
 ILIJA ZUKANOVIĆ  
 HASAN ZUKIĆ  
 SULEJMAN ZUKIĆ  
 BRANKO ZVONARIĆ  
 LJUBICA ZVONARIĆ  
 MARIJA ŽABČIĆ  
 MILJENKO ŽAGAR

STJEPAN ŽAGAR  
 MIJO ŽAGMEŠTER  
 SARAFINA ŽARKO  
 DRAGUTIN ŽARKOVIĆ  
 VLADE ŽARKOVIĆ  
 NIKO ŽDRAVAC  
 VITOMIR ŽERJAV  
 DRAGICA ŽEŽELJ  
 IVICA ŽGANJER  
 VLADIMIR ŽGANJER  
 JOSIP ŽGELA  
 SREČKO ŽGELA  
 DAMIR ŽIGIĆ  
 MLADEN ŽIGIĆ  
 MLADEN ŽIGROVEČKI  
 TVRTKO ŽILIĆ  
 ŽELJKO ŽILIĆ  
 ANĐELKO ŽILJAK  
 FRANJO ŽILJAK  
 IVAN ŽILJAK  
 MARIJAN ŽILJAK  
 MILAN ŽILJAK  
 MILAN ŽILJAK  
 STJEPAN ŽILJAK  
 DJURĐA ŽITKOVIĆ  
 DRAŽEN ŽITKOVIĆ  
 VINKO ŽITKOVIĆ  
 BORIS ŽIVIČNJAK  
 GORDANA ŽIVIČNJAK  
 ANĐELKO ŽIVKO  
 DANICA ŽIVKOVIĆ  
 MLADEN ŽIVKOVIĆ  
 ŽELJKO ŽIVKOVIĆ  
 JOSIP ŽLENDER  
 BORIS ŽLIMEN  
 DUBRAVKO ŽNIDARIĆ  
 VIŠNJA ŽOKVIĆ  
 NINOSLAV ŽORAT  
 RUŽA ŽORAT  
 IGOR ŽUBRINIĆ  
 VJEKOSLAV ŽUGEČ  
 JOZO ŽULJ  
 DRAGICA ŽUNEC  
 DARKO ŽUPAN  
 MARKO ŽUPAN  
 STJEPAN ŽUPANČIĆ  
 MIROSLAV ŽUPANIĆ  
 MLADEN ŽUPANIĆ  
 ZLATA ŽUPANIĆ  
 ZLATKO ŽUPANIĆ  
 MILIVOJ ŽUTAK



---

1891. - 2001.

---

Copyright © ZET, d.o.o., Zagreb

*Nakladnik*  
ZET, d.o.o., Zagreb, Ozaljska 105

*Za nakladnika*  
Julius Pevalek

*Sunakladnik*  
ZNANJE, d.d., Zagreb, Ul. kralja Zvonimira 17

*Za sunakladnika*  
Branko Jazbec

*Urednik*  
Vlado Šobota

*Suradnici*  
Borislav Benažić, Zdravko Horvat, Goran Kekić, Ivan Pelz, Vlado Šobota, Barbara Svečnjak

*Fotografije*  
Tošo Dabac, Zdravko Horvat, Radoslav Karleuša, Goran Kekić, Željko i Miran Krčadinac,  
Barbara Svečnjak, Vlado Šobota  
Fotoarhiv Ureda za odnose s javnošću ZET-a, Arhiv ZET-a, Tehnički muzej,  
Muzej grada Zagreba, Muzej Turoropolja u Velikoj Gorici

*Grafičko oblikovanje*  
Kristina Marin

*Priprema za tisak*  
LEONARDO, Zagreb

*Tisak*  
ZNANJE, d.d., Zagreb

---

CIP - Katalogizacija u publikaciji  
Nacionalne i sveučilišne knjižnice, Zagreb

UDK 656.34 (497.5 Zagreb) (067.5)

ZAGREBAČKI električni tramvaj : 1891. -  
2001. / <urednik Vlado Šobota ;  
fotografije Tošo Dabac... <et al.>. -  
Zagreb : ZET, 2001.

ISBN 953-96924-3-1

I. Zagrebački električni tramvaj --  
Spomenica

410813022

---