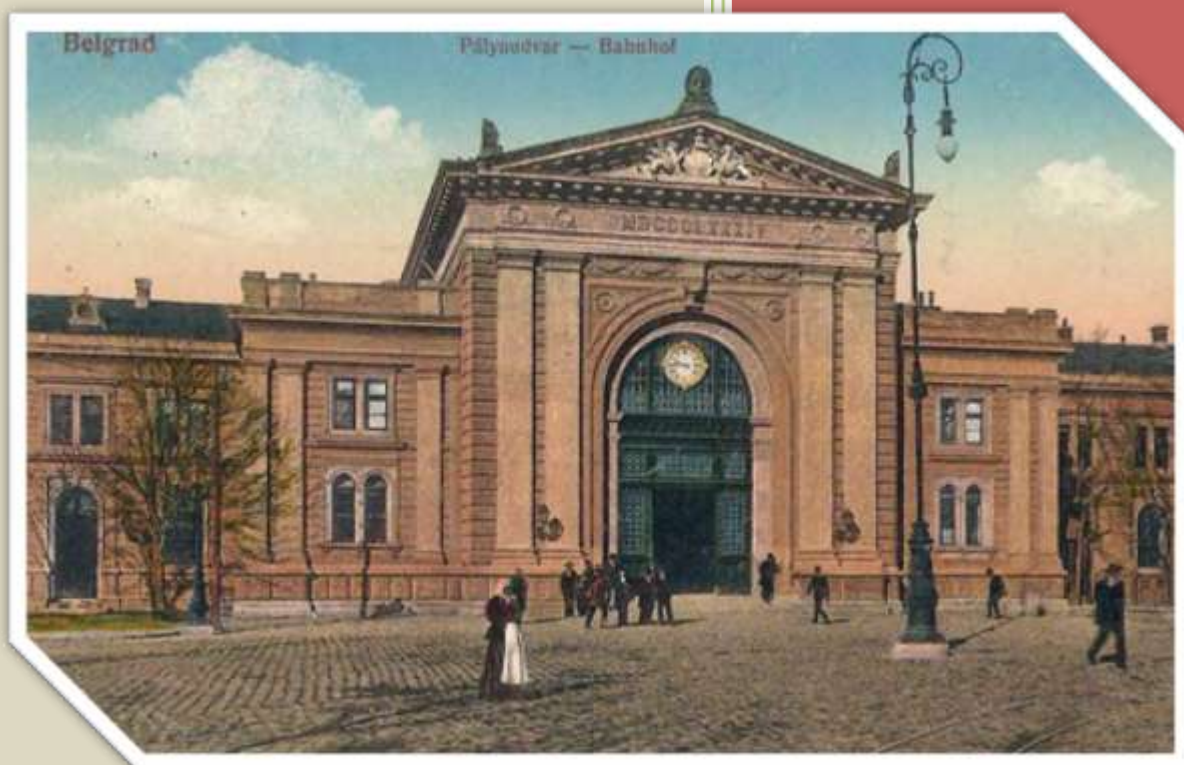


историјат

ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА



из „Архитектонске
енциклопедије Београда
XIX и XX века“ Слободана
Гише Богуновића

Налази се на Савском тргу број 2, на простору некадашње Баре „Венеције“, који је током XIX века у два маха био „отиман“ од реке Саве. Први пут када је мочвара делимично регулисана подизањем неколико мањих насипа под руководством Атанасија Николића и други пут, када је у највећој мери насута земљом из Прокопа и исушена ради изградње станичне зграде, почетком осамдесетих година XIX века.



Сама грађевина је подигнута 1884, у години изградње прве српске железничке пруге.



За историју домаће железнице и српског инжењерства уопште био је то свакако преломни догађај, подухват који је осим неимарских, дотицао како државна и социо-политичка тако и трговинска питања од пресудне важности

за новопроглашену Краљевину Србију тадашњег владара краља Милана Обреновића. Чак и сама грозница ишчекивања пред отварање првог београдског терминала и пруге Београд - Ниш, као и визија уносних могућности експлоатације запуштених српских рудника, учинила је да дотадашњи конзервативни Београд намах постане жовијалан. Град је, како посведочује Феликс Каниц, у том часу ступио у еру готово разуздане и веселе раскалашности, западњачког помодарства, али и „наглог материјалног успона“.



„Заводљиви пример“, сликовито пише он, „многих страних сјајно плаћених инжењера, чиновника и њихових породица, још разузданији начин живота француских предузимача и одважних пројектаната, који су, надајући се баснословним зарадама (...), често и последњи свој наполеон олако трошили у скупим хотелима који су ницали као гљиве после кише, и - last but not least - западна мода, која је са свих страна продирала, поткопавали су незадрживо старе навике и обичаје, који су и иначе били начети“.



Отварање београдске Железничке станице било је заправо непосредно условљено одлукама Берлинског мировног уговора 1878, после Српско-Турског рата, по којима су се српска влада и тадашњи кнез Милан Обреновић обавезали да спроведу у дело споразум о брзом укључивању српске железнице у систем аустроугарских пруга. Исцрпљена неуспелим ратним походом, економски и финансијски слаба, Србија је била принуђена да потражи помоћ страних концесионара, те после политичких бура и претреса, неславне афере подмићивања српских министара и скупштинских посланика („Бонтуова афера“), уговор бива склопљен са једним паришким акционарским друштвом. Од 1880. до 1884, захваљујући превасходно финансијској и стручној помоћи странаца, Краљевина Србија добија прву железничку пругу између Београда и Ниша. Великом подухвату укључивања Београда и Србије у мрежу западних и источних саобраћајних путева допринели су и домаћи инжењери попут Јована Смедеревца, Васа Атанацковића, касније и Драгутина Милутиновића, Светозара Зорића, Милоша Савчића, Јефте Стефановића и других.

Протоколарном отварању станице, као и тренутку поласка првог воза, присуствовало је више од две стотине званица из целе Европе. Дана 20. августа 1884, пругом је до Земуна на релацији Београд - Савски мост пошао дворски воз са краљем Миланом, краљицом Наталијом и престолонаследником Александром и био испраћен свечано, уз војну музику која је свирала све док воз није прешао новоизграђени гвоздени савски мост. Три дана касније, када је обављено свечано отварање железничке пруге Београд - Ниш, Железничка станица је била окићена тробојкама и зеленилом.



По свим важним и важећим архитектонским критеријумима последње четвртине XIX века, сама станична зграда својом функционалношћу, складом архитектонске градње и идеје, коришћењем најновијих техничких достигнућа тог времена, представљала је репрезентативно здање којим се на достојан начин оглашавало присуство Београда на мапи Европе. О таквој намери инвеститора сведочило је и ангажовање страног архитекте који је у престоници европског историзма - Бечу, начинио скице по којима ће план станице бити разрађен. Његов идентитет, међутим, није поуздан и извори се не слажу ради ли се о фон Шлихту или фон Флатиху, највероватније Вилхелму

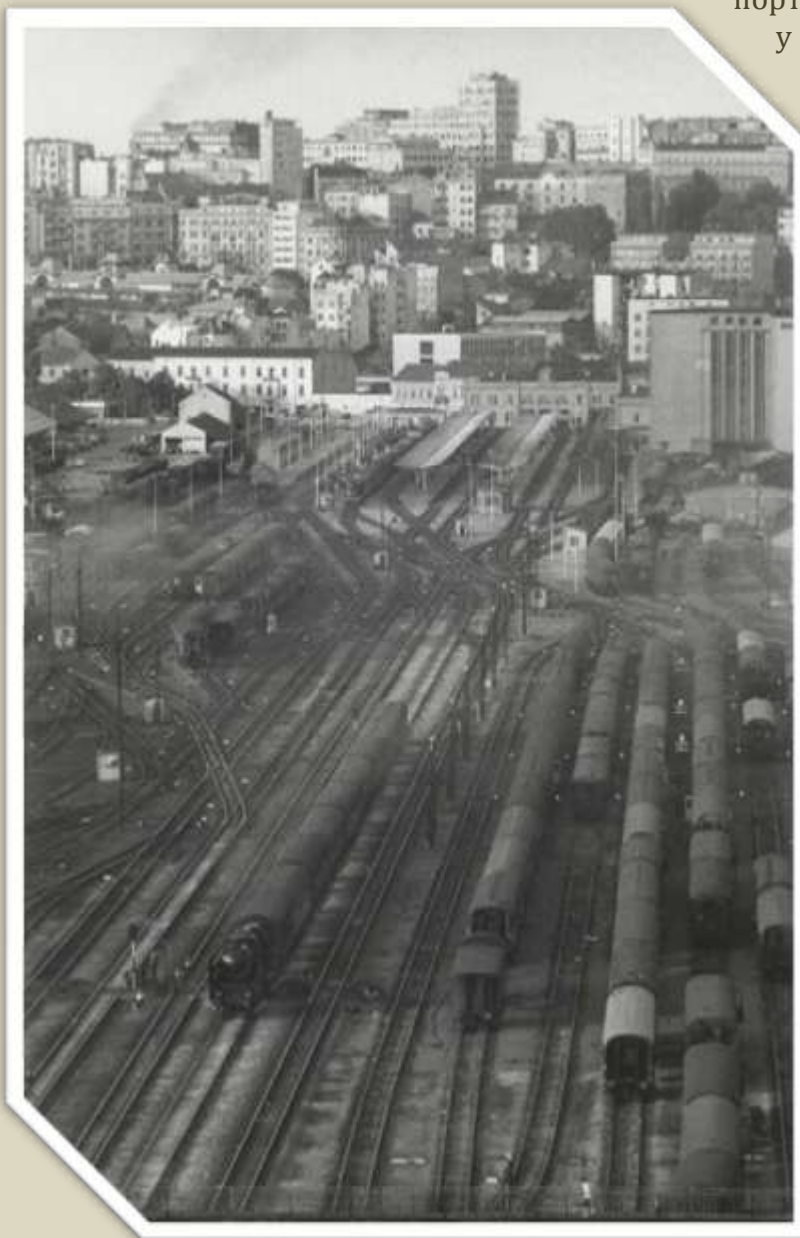
Флатиху, аутору Јужне станице у саставу бечког Ринга. Ступањ реализације, као и посла разраде нацрта у детаљни план, био је поверен тадашњем професору Техничке школе Драгутину Милутиновићу и сарадницима. Зграда је остварена као положена и разуђена једносратна структура на додиру две улице из које у правилном поретку израстају спрат виши и нешто истуренији ризалити како по средини и са бокова главне фасаде према Савском тргу, тако и у крилу према Карађорђевој улици.



Еклектички приступ архитектонској обради условио је посезање за елементима неокласицизма и неоренесансе. Спољна архитектонска обрада, која је у целини добро одмерена и сведена на рустикацију приземља, коришћење еквадера и тимпана јаче је изражено само на средишњем ризалиту главне фасаде — сочивном месту читаве композиције, обликованим као монументални и залучени портал надвишен тимпаноном који прати форму крова. У њему, упечатљиви рељеф са крилатим лавовима који држе картушу с грбом Краљевине Србије представљао је својеврсни крешендо пластичне декорације и деловао као јединствени портал - „славолук“ који је Србију симболично отворио према свету.



У време свога настанка београдска станица је пројектована као чеона станица, имала је три колосека за пријем путничких и петнаест колосека за теретне возове, два покривена перона и више помоћних зграда. У поређењу са грађевинама које ће у то време, али и дуго после тога бити под једнаким урбанистичким околностима подизане у Београду, станична зграда се, осим величином и функцијом, истицала још једним важним атрибутом. Својим

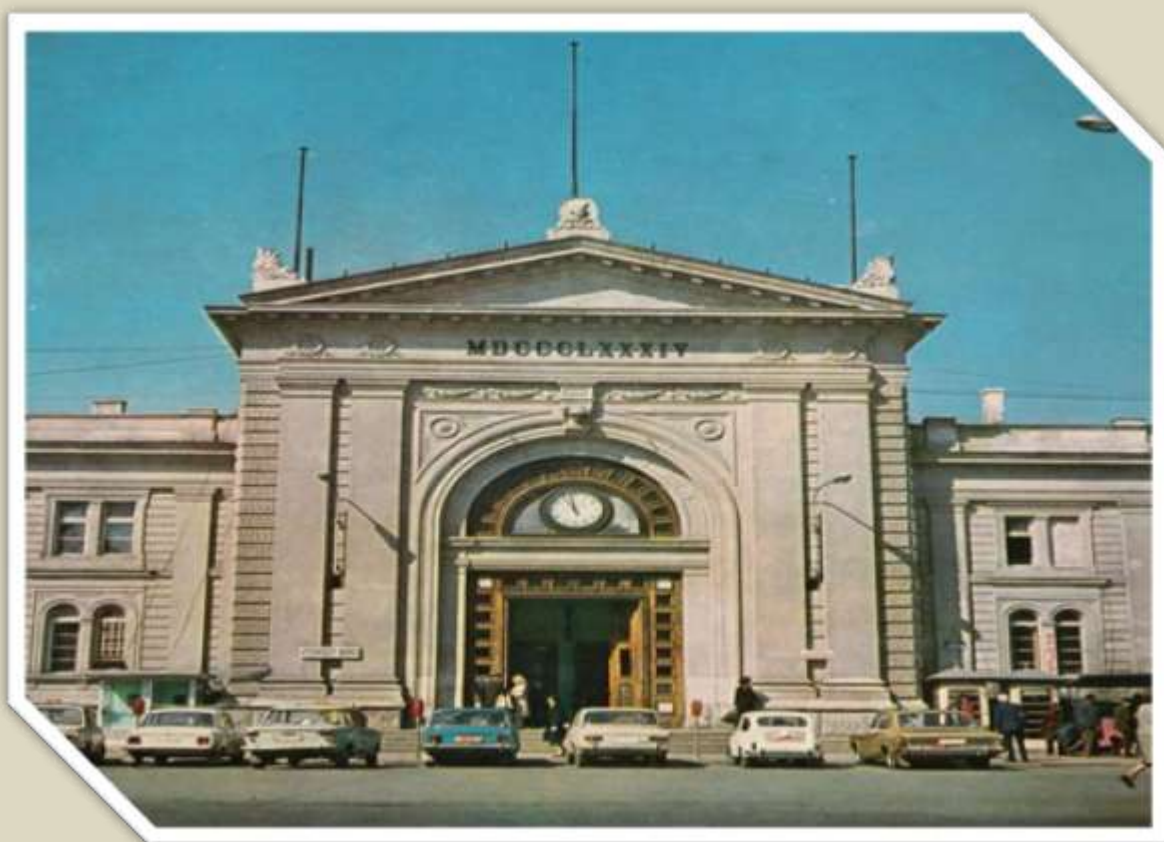


порталом вешто постављена у осовину данашње Немањине, а ондашње Споменичке улице, грађевина је несумњиво представљала њену визуелну поенту, узрокујући при том врсту емотивног деловања чије је поводе добро дефинисао Б. Максимовић: „Поред своје архитектонске вредности, станица је изазивала и другу врсту емоција - она је својом јединственом функцијом у граду и великоградском архитектуром, преко које се Београд једино везивао са Европом и Истоком, деловала као исечак из неког далеког, великог града”.

У урбанистичком смислу њен убиетет одређен осом Немањине одлучујуће је утицао потоњи изглед

на полукружног простора данашњег Савског трга. Овај трг је после регулисања Карађорђевој улице 1907. и њеног проширивања за додатних 20 метара, у одлучујућој мери био обликован 1911, по урбанистичком плану француског архитекте Едуарда Лежеа, и то: „убодом шестара у главни улаз у вестибил и описањем линије од 120m радијуса”. И сам простор испред станице је био замишљен као парадни „вестибил” престонице, са два озелењена сквера између саобраћајних токова и целовитим архитектонским оквиром грађевина.

Како се показало, међутим, био је то заправо један у низу (после калдрмисања Македонске и Улице кнеза Михаила, преуређења Теразија и регулације раскрнице код „Мостара“), жестоко критикованих радова овог младог директора тадашње Техничке управе градац Коментатори „Српског техничког листа“ фокусирали су неадекватно решени проблем саобраћаја и углавном уочавали и данас неотклоњену мањкавост претеране ширине коловоза испред Железничке станице, као и чињеницу коју је пластично формулисао Б. Максимовић 1933, да је „пешак који прелази коловоз између трамвајске и железничке станице изложен преко 50 метара (око минут хода!) опасности од саобраћајних средстава(...)“. Због Лежеове регулације трга порушен је стари хотел „Петроград“ и на његовом месту подигнут нови и већи по пројекту Петра Поповића, симетричног устројства pročеља, у необарокном и неоренесансном духу.



С друге стране, по исто тако утемељеним запажањима, изградњом Железничке станице и пруге био је означен неславни почетак урбане „хидрофобије“ и изоловања савског дела Београда од реке. Премда весто изабрано са становишта естетског и визуелног деловања, место на коме се станица налази није се показало погодним са практичног становишта. Њена локација уз савско пристаниште, како је то истицао Бранко Таназевић још 1919, није била лоша по себи, већ пре због готово немогуће везе са трговачким делом града која је, што се тиче теретног саобраћаја, због јаким падова и стрмина улица, била остваривана заобилазно. Из тог је разлога и сама Карађорђева улица постала преоптерећена и превише „тесна и неугодна за везу савског пристаништа са железничком станицом“/ Саобраћајни значај станице се, поред тога, отворено

сукобљавао са дотадашњом трговачком важношћу Лимана и савског пристаништа. С временом, у великој мери је минимализовао модусе „воденог“ транспорта и живе активности око реке.

Решавање овог хроничног проблема града наговештено је тек у новије доба урбанистичко-архитектонским решењем станице „Београд-Центар“ у Прокопу.

Извор:

„Архитектонска енциклопедија Београда XIX и XX века“

(Том први / Архитектура / Железничка станица)

аутор - Слободан Богуновић