



Железничка станица Railway Station

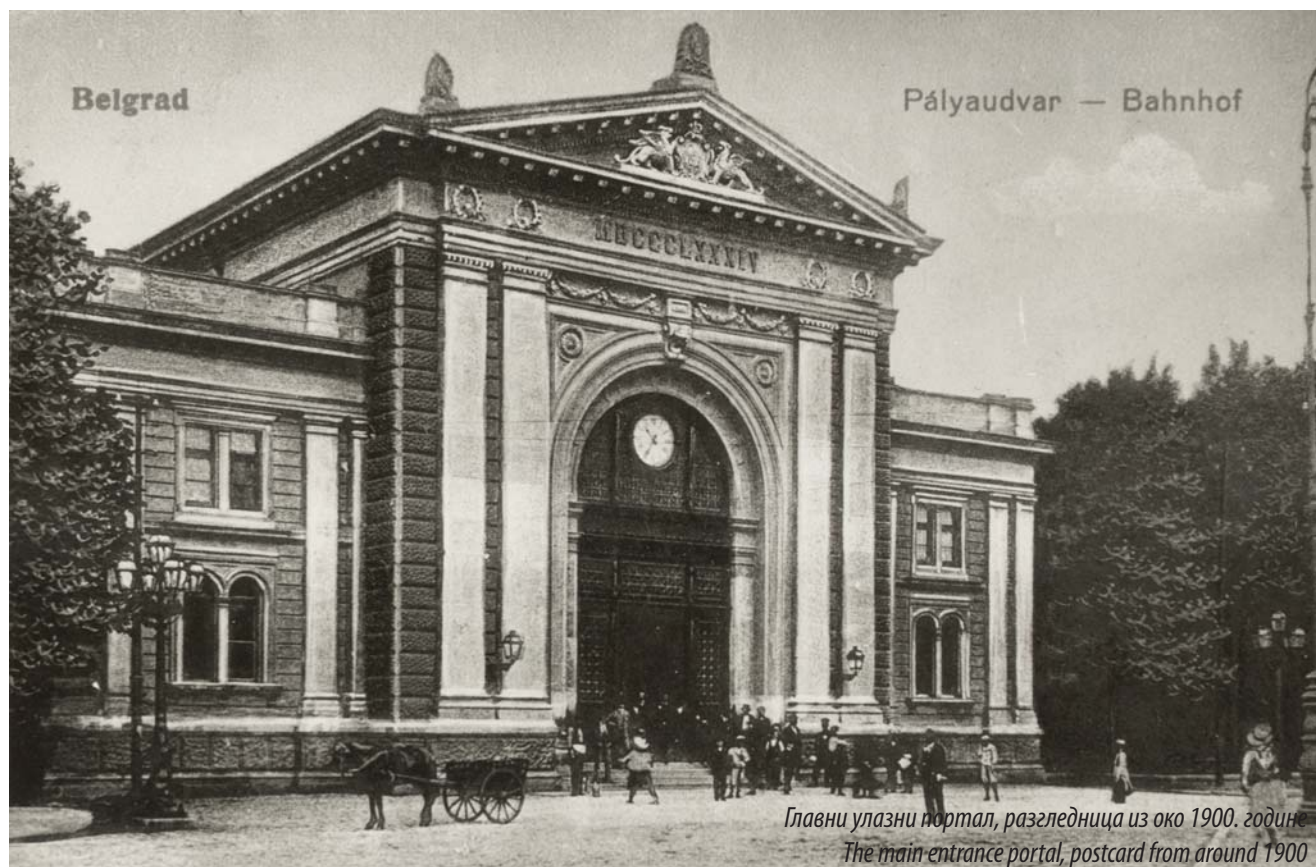
Завод за заштиту споменика културе града Београда
Cultural Heritage Preservation Institute of Belgrade



0 1 2 3 4 5m

ПОРТАЛ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ БЕОГРАД

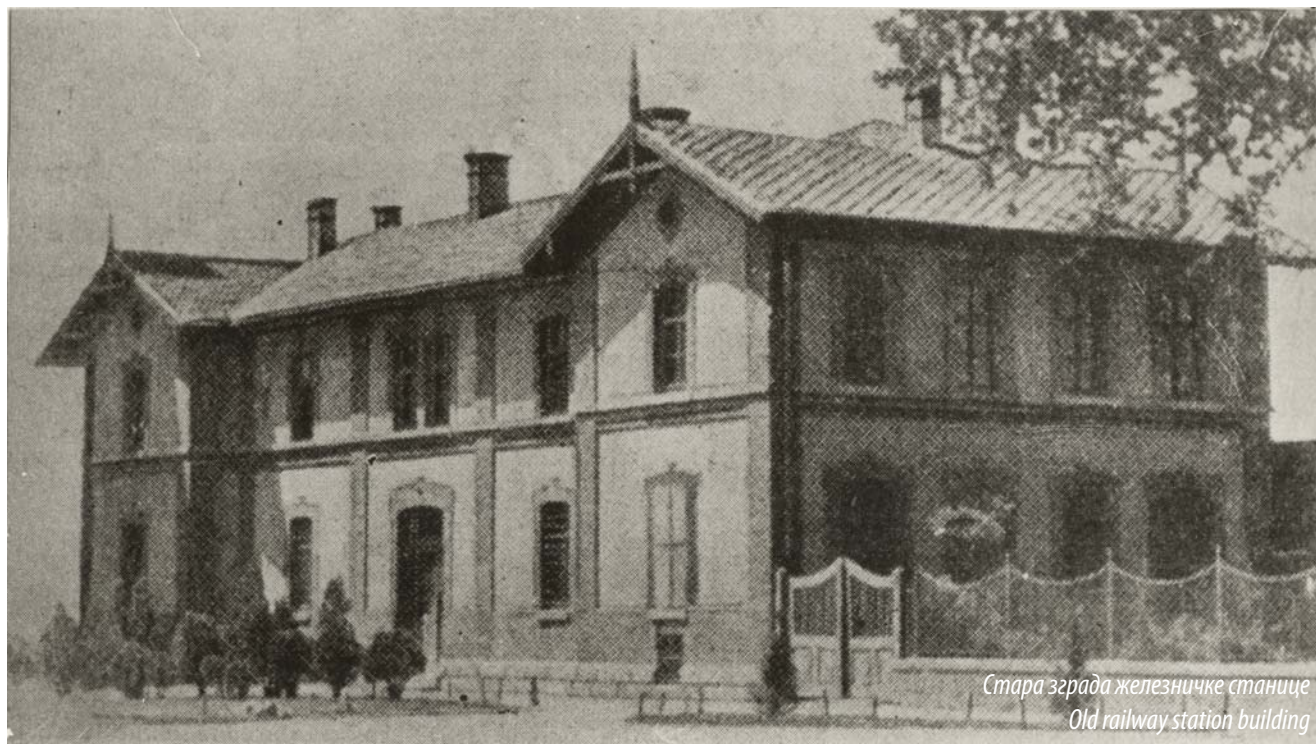
Железничка станица



На Савском тргу, управо на оном месту где се завршава визура из једне од главних градских саобраћајница — Немањине улице, налази се главна београдска железничка станица. Истакнути положај који заузима, у самом центру Београда, одговара привредном и културном значају ове станице у историји српске престонице.

Процес европеизације Србије, њеног политичког, привредног

и културног живота, започиње владавином кнеза Милоша Обреновића. Значај железнице и далекосежног утицаја који је имала на даљи развој српске привреде уочен је врло рано, недуго после увођења железница у Европи. До средине XIX века, велики део Европе већ је био повезан железничком мрежом, а положај Србије логично је претпоставио неопходност њеног укључивања у даљи железнички развој.



Стара зграда железничке станице
Old railway station building

Први кораци у изградњи железнице у Србији учињени су за време владавине кнеза Александра Карађорђевића 1851. године, али је услед размимоилажења између Порте и српских власти ово питање потиснуто. Под кнезом Миланом, Народна скупштина донела је 1875. године Закон о грађењу железнице Београд–Алексинач и даље до границе, али су ратови против Турске поново одложили радове. Тек ће се одредбама Берлинског конгреса 1878. године обезбедити њена убрзана изградња. Србија се тада споразумом владе (Јован Ристић) са Аустро–Угарском (гроф Андраши) обавезала да ће у најкраћем могућем року, од три године, изградити пругу која ће Беч, преко Београда, повезати са Турском и Бугарском. По ту цену Аустро–Угарска се прихватила да заступа интересе Кнежевине Србије. Берлинским конгресом Србија је добила независност и градове Ниш, Пирот и Врање, којима је проширила територије.

Планирани центар међународног саобраћаја – Ниш, био је сада у поседу Србије, а веза са бугарским и турским железницама требало је да се успостави управо крацима од Ниша, Пирота и Врања. Године 1884. коначно је изграђена пруга Београд–Ниш у дужини од 243,5 километара, а у саобраћај је пуштен и железнички мост преко Саве, чиме је успостављена железничка веза са средњом Европом.

Упоредо с реализацијом железничке пруге Београд–Ниш мислило се и на изградњу главне железничке станице. Године 1881. министар грађевина саставио је комисију која је изабрала Бару Венецију, тада пусто, мочварно и неизграђено земљиште, као место за подизање станице. Одмах се почело с насапањем баре и на припремама земљишта за изградњу. Предвиђено је да станично здање добије монументалан изглед који одговара достојанству престонице, док је остале станичне зграде требало



Општи изглед, цртеж В. Тителбаха из 1885. године
General appearance, drawing by V. Titelbah from 1885

саградити у „простом и допадљивом стилу“, без луксуза. Са Општином београдском ступило се и у преговоре да се израде регулациони планови у циљу поспешнијег напредовања и ширења вароши у оном делу око станице.

Зидање станице започето је 3. априла 1883. године, када је краљ Милан Обреновић, у присуству многобројног света, положио камен темељац за прву српску државну железницу. Упоредо са изградњом главне станице, грађена је и привремена станица, будући да се знало да нова зграда неће бити завршена на време. Пројекат за зграду главне станице израдио је бечки архитекта Вилхелм фон Флатих, док је на дефинитивној разради пројекта радио архитекта Драгиша Милутиновић. Извођење радова поверено је предузимачима Нејшлосу и Фрајнду, који су имали обавезу да изграде и два главна и два споредна колосека у укупној дужини од 10 километара. Колико се журило са изградњом станице, види се из податка да је у 1884. години на београдској железничкој станици на различитим пословима радило 5 575 радника. Зграда железничке станице предата је

на употребу 21. септембра 1885. године.

Пуштање у саобраћај пруге Београд–Ниш одиграло се, међутим, више од годину дана раније, 23. августа 1884. године, са привремене станице. Она је била лепо окићена, удешена разним амблемима и заставама. Када се окупило довољно света, локомотиве су се приближиле месту на којем је био постављен сто за освећење водике. Машине је осветио и покропио архиепископ београдски и митрополит српски Теодосије: нека их прати свуда благослов... Након тога, на локомотиве су закачени вагони и гости су почели да улазе. Два воза стајала су један поред другог на два колосека, спремна да крену за Ниш. Укупно 18 вагона сместило се око 200 путника. Из првог воза свирала је краљева химна, а са београдских бедема пуцали су топови. Свет је радосно поздрављао путнике. Први воз је из Београда кренуо у 8.35 ујутро, а у Ниш је стигао у 6.23 увече, задржавајући се по који минут на успутним станицама и свечаном доручку у Лапову. Други воз се у Алексинцу покварио, па је у Ниш стигао тек после 10 часова увече. У ову привремену

станицу, за коју је чврсто везан почетак железничког саобраћаја у Србији, по завршетку главне станичне зграде уселила се железничка пошта.

Главна станична зграда, завршена 1885. године, у складу са градитељском праксом тог времена заснована је на класичном архитектонском језику. Главно pročеље према Савском тргу решено је у петоделној подели композиције с наглашеним централним и бочним ризалитима. Централни ризалит, с монументалним порталом истакнут је и удвојеним пиластрима на којима почива архитрав с троугаоним тимпаноном, на чијем су врху акротерије. Унутар тимпанаона некада се налазила декоративна пластика – монументални грб Краљевине Србије, који са стране чувају крилати лавови. На архитраву је исписана и година која означава почетак железничког саобраћаја у Србији, MDCCCLXXXIV, односно 1884.

Тракт према Карађорђевој улици оригинално је представљао излазни хол. Фасада је првобитно била репрезентативнија, фланкирана угаоним кулама које су срушене током обнове железничке станице до почетка шездесетих година XX века. Сат у самој оси симетрије, у едикули која почива на балустради, био је један од раних јавних часовника у Београду.

Монументално компонована, обликована у духу неокласицизма и ампира, иако тада на пустом простору Баре Венеције, станица је била знатно архитектонско достигнуће тадашње Србије. Београд, престоница са 35 000 становника, могао је у то време да се подичи с тек неколико репрезентативних грађевина подигнутих у складу са оновременим европским трендовима, попут Капетан Мишиног здања, Народног позоришта, Старог двора. Монументалност железничке станице и данас се сагледава у развијеним основама и архитектонској композицији са акцентом на средишњи класицистички ризалит главног улаза и пространи вестибил. Као станица чеоног типа, била је изразито урбаног карактера, попут оних у највећим

европским градовима, а њеним обликовањем умногоме је обogaћена архитектура Београда.

Зграда железничке станице, као историјско здање и архитектонско остварење, обједињује у себи све оно што је у XIX веку означавало увођење железнице у Србији. Она је историјски споменик и архитектонско сведочанство свих тежњи ка прихватању једне необично важне тековине савремене културе.



Перон, разгледница из око 1900. године
Platform, postcard from around 1900

Једна од највећих грађевина тадашње Србије, у време када министарства и друге јавне установе још нису имале своје засебне зграде, Железничка станица била је од огромног значаја за привредни, политичко-национални и културни развој Србије.

Као објекат веома истакнутих архитектонско-урбанистичких и културно-историјских вредности, Железничка станица проглашена је за споменик културе 1981. године, да би две године касније, 1983, била утврђена за културно добро од великог значаја.

Railway Station



On Savski Square, right on the place where the vista from one of the main city roads - Nemanja Street ends, is Belgrade's Main Railway Station. Its conspicuous position in the center of Belgrade, corresponds to economic and cultural importance of this station in the history of the Serbian capital.

The process of Europeanization of Serbia, of its political, economic and cultural life, began with the rule of Prince Milos Obrenovic. The importance of railway and its long influence on the further development of the Serbian economy was detected very early, shortly after the introduction of railways in Europe. By the mid-19 century, much of Europe has already been linked to

the railway network, and the position of Serbia forecasted logically the necessity of its inclusion in future railway development.

The first steps towards construction of railway in Serbia were made during the reign of Prince Aleksandar Karadjordjevic in 1851, but due to differences between Turkish and Serbian authorities this issue was aborted. Under the rule of Prince Milan, in 1875 the National Assembly passed the Law on Construction of Railway Line Belgrade-Aleksinac and further to the border, but the wars against Turkey once again delayed the works. Its accelerated construction will be ensured only with the provisions of the Berlin Congress in 1878. In the Agreement between the Serbian



*Композиција на перону станице, разгледница из око 1900. године
Composition on the platform of the station, postcard from around 1900*

government (Jovan Ristic) and Austria-Hungary (Count Andradi), Serbia committed itself to build a railway line, in the shortest possible time of three years, which will connect Vienna, through Belgrade, with Turkey and Bulgaria. For this reason Austro-Hungarian Empire accepted to represent the interests of the Principality of Serbia. In the Berlin Congress Serbia gained independence and expansion of its territory with cities of Nis, Pirot and Vranje. The planned center of international traffic - Nis, was now in the possession of Serbia, and the connection with the Bulgarian and Turkish railways had to be established with branches from Nis, Pirot and Vranje. In 1884 the railway line Belgrade-Nis was finally built in the length of 243.5 kilometers and the railway bridge over the Sava River was put into operation, establishing the railway connection with Central Europe.

Along with the realization of the railway line Belgrade-Nis, the construction of the railway station was also considered. In 1881

the Minister of Construction put together a committee that chose the bog "Venice", then desert, marshy and undeveloped land, as the place to raise the station. Filling of the bog and preparation of the land for construction began immediately. It was envisaged that the railway station edifice obtained a monumental shape corresponding to the dignity of the capital, while the other station buildings were to be built in a "simple and appealing style", without luxury. Negotiations started with the municipality of Belgrade in order to develop regulation plans to foster improvement and expansion of the town in a part which is around the station.

The construction of the station started on April 3, 1883 when the King Milan Obrenovic in the presence of numerous people, laid the foundation stone for the first Serbian state railways. Along with the construction of the main station, the temporary station was built, as it was known that the new building would not be completed on time. The design for the construction of the



main station building was done by Viennese architect Wilhelm von Vlatih, while the design was definitively developed by architect Dragisa Milutinovic. The execution of works was entrusted to the contractors Nejšlos and Frajnd who were obliged to build the two main and the two side tracks with a total length of 10 kilometers. How huge was a rush to construct the station can be seen from the fact that in 1884 at the Belgrade railway station 5575 workers worked in various positions. The Railway Station Building was delivered on September 21, 1885.

However, the railway line Belgrade-Niš was put into operation more than a year before, on August 23, 1884, from the temporary station. It was nicely decorated with various emblems and flags. When the people had gathered enough, the locomotive approached the place where a table for water consecration was placed. It was consecrated by Archbishop and Metropolitan of Belgrade and Serbia Theodosius who besprinkled the machines: I am blessing them everywhere they go. After that, the locomotives hooked the coaches and guests began to enter. Two trains were standing side by side on two tracks, ready to leave for the city of Nis. In total of 18 cars, 200 passengers were placed. From the first train the King's anthem was

played, and from the walls of Belgrade canons were firing. People were greeting the traveling guests joyfully. The first train departed from Belgrade at 8:35 in the morning and arrived in Nis at 18:23 in the evening, staying for few minutes on the stopping points and at the festive breakfast in Lapovo. The other train broke down in Aleksinac, so it arrived in Nis after 10 o'clock in the evening. After the main station building was completed, the Railway Mail was moved into this temporary station, to which is tightly linked the commencement of rail transport in Serbia.

The main station building, completed in 1885, according to the architectural practice of that time, was based on the classical architectural language. The main facade towards the Sava Square was resolved in division of the composition in five parts with conspicuous central and lateral risalits. The central risalit, with a monumental portal, is emphasized with double pilasters with the architrave bearing a triangular tympanum with the acroterion on the top. Within the tympanum there was once decorative plastic - monumental emblem of the Kingdom of Serbia, which was protected on the side by the winged lions. On the architrave was written the year marking the beginning of rail transport in Serbia, MDCCCLXXXIV, i.e. 1884.



Прилаз Железничкој станици из Немањине улице
Access to the railway station from Nemanjina Street

The tract towards Karadjordjeva Street originally represented an exit hall. The facade was originally more representative, flanked by corner towers which were demolished during the reconstruction of the railway station in the early sixties of the 20th century. The clock in the very axis of symmetry, in the aedicule on the balustrade, was one of the first public clocks in Belgrade.

Composed monumentally, designed in the spirit of neoclassicism and Empire, although in a deserted area of the "Bog of Venice", the station represented a significant architectural achievement of Serbia of that time. Belgrade, capital city with 35,000 inhabitants, at that time could boast a few significant buildings that were built in accordance with the contemporary European trends, such as Captain Miša's Edifice, the National Theatre, the Old Palace. The monumentality of the Railway Station is visible even today in the developed foundations and the architectural composition with emphasis on the central classicistic risalit of the main entrance and a

spacious vestibule. As a frontal building, the station had markedly urban character, like those in most European cities, and its design enriched greatly the architecture of Belgrade.

As a historic edifice and an architectural achievement, the Railway Station Building unites everything that the introduction of railways in Serbia meant in the 19th century. It is a historical monument and architectural evidence of striving for acceptance of an unusually important achievement of modern culture.

One of the largest buildings in Serbia of that time, in the period when Ministries and other public institutions did not have their own separate buildings, the Railway Station was of great importance for the economic, political, national and cultural development of Serbia.

As a facility of very important architectural-urbanistic and cultural-historical values, in 1981 the Railway Station was established a cultural monument, and two years later in 1983, it was established a cultural monument of great value.



Грб у тимпанону над улазним порталом, аутор цртежа арх. Зоран Јаковљевић

ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА

Издавач:	Завод за заштиту споменика културе града Београда
За издавача:	мр Милица Грозданић, директор
Аутор текста:	Ксенија Ћирић
Лектура:	Татјана Тодоровић
Превод:	Јелена Топаловић-Китановић
Графички дизајн:	Александра Ристановић, Лука Прокић
Фотографија:	Снежана Неговановић Фотодокументација Завода за заштиту споменика културе града Београда
Тираж:	1000 примерака
Штампа:	ЈП "Службени гласник", Београд



Београд 2010.
Завод за заштиту споменика културе града Београда
Издање је омогућио Град Београд,
Градска управа, Секретаријат за културу

CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

725.31(497.11 Београд)(036)

ЋИРИЋ, Ксенија, 1973-
Железничка станица = Railway Station /
[аутор текста Ксенија Ћирић ; превод на
енглески језик Јелена Топаловић-Китановић ;
фотографија Снежана Неговановић]. - Београд :
Завод за заштиту споменика културе града
Београда = Cultural Heritage Preservation
Institute of Belgrade, 2010 (Београд :
Службени гласник). - 10 стр. : илустр. ; 20 x
20 cm

Кор. насл. - Упоредо срп. текст и енгл.
превод. - Податак о аутору преузет из
колофона. - Тираж 1.000.

ISBN 978-86-81157-55-8

а) Београд - Железничка станица - Водичи
COBISS.SR-ID 180485644