УДК 725.31 (497.11)

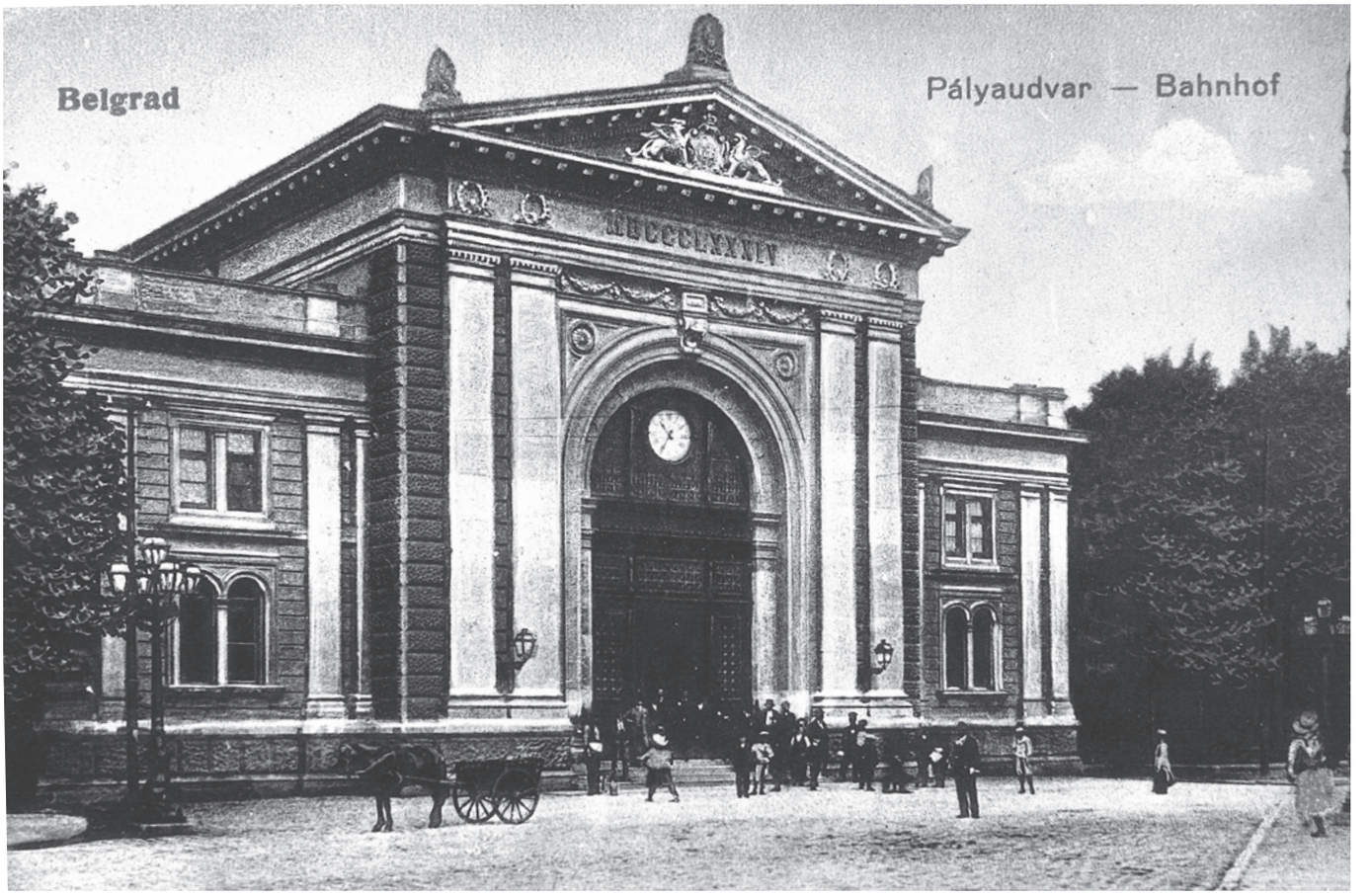
ИВАН КЛЕУТ

ИСТОРИЈА И АРХИТЕКТУРА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ У БЕОГРАДУ

Од тридесетих година деветнаестог века, паралелно са повећањем железничке мреже, расте и број железничких станица. За нас је нарочито интересантна њихова архитектура, с обзиром да ови објекти представљају сасвим нов грађевински тип, без ијединог претходника у прошлости. Као "штале за гвоздене коње", железничке станице постале су значајне грађевине урбанистичких језгара, као нове градске капије.

Зграда београдске железничке станице, смештена на Савском тргу бр. 1, и након више од сто двадесет година стоји као једна од репрезентативнијих грађевина Београда. Упркос значају који је железница уопште имала за Србију пред крај деветнаестог века, а главна и највећа железничка станица за архитектонски миље престонице, овај објекат некако је остао на маргини интересовања домаћих истраживача. Више него скромна историографија оставила је многа отворена питања у вези са овим монументалним здањем.[1]

Железница представља један од најреволуционарнијих изума који је своју широку примену нашао тек у деветнаестом веку. Услед пожара који је изазвала индустријска револуција у Енглеској, а који је стихијски захватао све делове Европе и њене колонијалне огранке широм света, железница је као неминовност новог, модерног друштва веома брзо постала преимућство соци-



Сл. 1. Железничка станица у Београду- репродукција разгледнице из око 1900.

јалног, политичког, привредног и културног просперитета једне нације. У том светлу, током друге половине деветнаестог века, у Србији су улагани напори да се уведе и развије железница, како би се што пре и што више убрзао процес европеизације који је обележио овај период националне историје.[2]

До средине деветнаестог века знатан део Европе био је повезан железничком мрежом. С обзиром на историјске околности у првој половини века, идеја о изградњи железнице у Србији се јавља релативно рано. Први кораци у том смеру чињени су за време кнеза Александра Карађорђевића, мада постоје мишљења да је то питање покренуто још у доба кнеза Милоша.[3] Од седамдесетих година деветнаестог века понуде за изградњу железнице постале су учесталије, с обзиром да је најкраћа веза Запада са Истоком ишла преко Србије. Али, ратови са Турском за ослобођење Србије онемогућили су реализацију железнице, иако је Народна скупштина 12. марта 1875. године донела Закон о изградњи железница. Тим законом требало је да се изгради пруга од Београда до Алексинца, и даље до тадашње границе, а влада је чак обавестила и министра финансија и грађевина да се проучи траса и да се из државне касе узме 700 000 пореских гроша.[4] Стекавши слободу и независност за коју се толико дуго борила, Србија је након Берлинског конгреса (1878. године) брзим темпом морала да ревитализује све друштвене и привредне функције, што је у стању изнурености земље и финансијске

Сл. 2. Железничка станица у Београду- репродукција разгледнице из око 1900.

истрошености представљало изузетан напор. Отуда је и било природно што је питање изградње железнице постало непопуларно. Међутим, по одредбама Берлинског конгреса, под којима се Аустро-Угарска примила да заступа интересе Србије, Србија се обавезала да у најкраћем могућем року, од три године, изгради пругу која ће Беч, преко Београда, повезивати са Солуном и Цариградом. Услед недостатка средстава српска влада била је приморана да изградњу железнице да у концесију страним друштвима. Тако 1881. године, влада закључује уговор о зајму за изградњу железнице са Еженом Бонтуом, представником финансијске групе друштва Генералне уније, а истовремено спроводи кроз Народну скупштину Закон о постројењу прве српске железнице. У априлу 1881. године, кнез Милан Обреновић је, иза ондашње фабрике монопола дувана, уз највише свечаности положио камен темељац прве српске државне железнице. Убрзо, после годину дана, Генерална унија је пала под стечај и Бонту је ухапшен. Захваљујући реакцији министра финансија, Чеди Мијатовићу, концесија је пренета на друго друштво, Kontoâr d'Eskont у Паризу.[5] Тако је коначно 1884. године изграђена пруга Београд–Ниш, а у саобраћај је пуштен и железнички мост преко Саве, чиме је успостављена железничка веза са Европом.

Било како било, 23. августа 1884. године Београд је био на ногама. *"И младо и старо, и богато и сиромашно, и лепо и ружно све се то*

Сл. 3. Железничка станица у Београду-централни ризалит

слегло у бари "Венецији" да види полазак прве српске железнице."[6] Простор око станице и сама станица били су украшени и окићени заставама. *"Народ се веселио с војском иако се није радило о слављу какве оружане победе, са градске тврђаве и бедема топови су оглашавали радост, а војници су корачали уз музичке акорде одавно заборављених маршева."*[7] Након освештања и благослова митрополита Теодосија, са станице су у девет часова изјутра кренуле прве композиције према Нишу.

Од закључивања конвенције о изградњи железнице до свечаног отварања требало је решити нека спорна питања која су се тицала београдске железничке станице. Као први проблем стајао је ни мало једноставан избор локације за станицу, који је изискивао време да би се решио. У априлу 1880. године постојала су само два закључка: да се има саградити мост преко Саве, узводно од Београда, и да ће избор места за будућу железничку станицу зависити од избора места за мост. Оба питања имала су решити стручњаци двеју уговорених страна, што ће рећи Србије и Француске. Још пре потписивања Конвенције постојало је неколико пројеката за станицу и у свима се предлагала локација станице на терену такозване баре "Венеција". Међутим, француско друштво за изградњу овоме се противило сматрајући да станицу треба градити на "општинском Сењаку", у близини Топчидерског пута.[8] Како би се одредила локација на којој ће се изградити станични комплекс, коначно је 29. априла 1881. године министар грађевина саставио комисију од тридесет једног члана. Из једног писма ондашњег министра просвете и црквених послова, Стојана Новаковића, сазнали смо имена двојице чланова комисије – Михаило Петковић и Милан Кујунџић. Поред њих, члан комисије је био, како то сам наводи у свом приручнику "Железнице са гледишта војеног", мајор М. Магдаленић. На заседањима комисије изнета су два предлога: сада потопљени терен на обали Саве, такозвана "Циганска бара" и простор *"лево од друма који води из Београда у Топчидер, у дужини приближно од писар-Лазине воденице до парног млина."*[9] Инсистирајући на удаљености баре од вароши, Магдаленић је убеђивао комисију да место у "бари" не задовољава потребе и интересе трговачког саобраћаја, истичући да је то *"питање од огромне важности за Београд – као варош трговачку, са погледом на њено будуће развиће и – као престолницу, са погледом на потребе, – које друштва од жељезнице као моћног транспортног средства, с правом – има не само да очекује, него и да се осигура."* Оцењујући обалу Дунава, а не Саве, као тежиште будућег трговачког саобраћаја, Магдаленић констатује: *"Можда је (ово) један од*

узрока, који је определио нашег суседа, да земунску жељезничку станицу постави на обалу Дунава?" Коначно, сам Магдаленић износи трећи предлог за локацију станице – *"простор куда друм из Београда за Крагујевац, сече долину и речицу Мокри-луг"* – који комисија није прихватила. На другом и последњем састанку комисије за консултативно решење питања о месту изградње београдске железничке станице, који је одржан 4. маја 1881. године, изгласан је први предлог – у "бари".[10]

Радови на припреми терена за изградњу железничке станице отпочели су 6. јуна 1882. године.[11] Мочварно тло баре Венеција насипано је земљом и камењем које је у ту сврху вађено на простору иза Вајфертове пиваре, из "Прокопа". Ваљало би споменути да је простор предвиђен за градњу станице и читавог железничког чвора у то време још увек био ван градског рејона и без везе са градом. Тек пред крај грађења станице спојен је простор испред станице (потоњи станични трг) са Топчидерским друмом (данашњом Улцом кнеза Милоша) и дуго времена то је била једина веза града са железничком станицом.

Грађење београдске железничке станице није било обухваћено општим уговором о изградњи читаве пруге, већ је било предмет посебног уговора између Друштва за изградњу и експлоатацију српских државних железница и предузимача, који је закључен 29. маја (10. јуна) 1883. године у Београду, а потписали су га О. Фрадет, главни инжењер Друштва и предузимачи Нејшлос и Фреунд. Копија овог уговора, у коме налазимо неколико занимљивих података, налази се у архиву Музеја железнице у Београду. Тако, на пример, из датог Уговора сазнајемо да се предузимачи обавезују извршити радове *"по проучавању пројекта зграда сачињеног од стране архитекте Flatticha."* Постојало је неколико пројеката станице (што подразумева и

Сл. 4. Железничка станица у Београду - детаљ

објекте мимо путничке зграде) и не зна се по којој варијанти је станица коначно саграђена и да ли уопште по Флатиховим плановима. Тако проблем идентитета аутора београдске станице већ дуже време стоји као недефинисан и несигуран. Поред фон Флатиха, у домаћој историографији наводи се име још једног бечког архитекте – фон Шлихта,[12] док су готово сви историографски извори сагласни да је домаћи градитељ и инжењер Драгутин Милутиновић, који је радио у Железничком одељењу Министарства грађевина, извео детаљну разраду пројекта.[13] Милутиновић је већ имао искуства на подизању неколико железничких станица на прузи Београд–Ниш, али влада није имала поверења да он самостално пројектује велику београдску станицу.[14] Истражујући проблем ауторства пронашли смо

Сл. 5. Железничка станица у Београду

податке који уистину указују на везу између фон Флатиха и пројеката за београдску железничку станицу. Наиме, Вилхелм фон Флатих (2.10.1826, Штутгарт – 24.2.1900, Беч) радио је на територији Немачке, Француске и Швајцарске, а потом 1855. године долази у Аустрију, где је постао главни архитекта железничких станица. Изградио је станице у Грацу, Инзбруку, Трсту и Јужну станицу у Бечу.[15] Упоређивањем наведених Флатихових објеката са зградом београдске станице, уочавањем сличних основа, распореда маса, спољашње артикулације декоративних елемената, склони смо закључку да је београдска железничка станица грађена по идејним замислима Вилхелма фон Флатиха.

Почетак радова на изградњи железничке станице у Београду обележен је 3. априла 1883. године, када је кнез Милан Обреновић, у присуству многобројног света, положио камен темељац. Требало је за седамнаест месеци подићи зграду огромних димензија, што није било лако ни у далеко развијенијим и технички опремљенијим земљама. Из тог разлога, упоредо са изградњом зграде која је требало да буде трајно решење, грађена је и једна привремена станица.[16] Камен неопходан за изградњу станице (темеља, перона, прилаза станици, итд.) довожен је из Топчидера

привременом пругом изграђеном специјално у те сврхе.[17] Уговором између предузимача и Друштва за изградњу и експлоатацију српских државних железница прецизирани су рокови завршетка појединих фаза у изградњи станице: радови на темељима до нивоа плоче – до краја новембра 1883. године; надземни радови путничке зграде до краја јуна 1884. године; а сви остали надземни радови до краја маја 1884. године. О току и начину изградње нема много података, но свакако да је изградња започела на уобичајен начин: припремањем терена, премеравањем, грубим земљаним радовима, обележавањем кота према сачињеним плановима након чега се приступило изградњи темеља. Међутим, радови су текли споро и зграда станице је тек у августу 1884. године била озидана до прописане висине, након чега се приступало радовима на крову који су били довршени наредног месеца.[18] Грађевина је у потпуности била завршена тек кроз годину дана.[19] Управо ово кашњење резултирало је одлуком да се саобраћај на прузи отвори према раније одређеним плановима, и да мања зграда прузме улогу привремене станице.[20]

Комплетни радови на главној путничкој згради били су завршени крајем 1885. године. У главном крилу станичне зграде били су смештени: канцеларије шефа станице и осталих службеника, благајна за путнике и пртљаг, телеграф, телефонска централа, гардероба за чување пртљага, канцеларија комесара полиције.[21] У левом крилу налазила се свечана краљевска чекаоница са посебним улазом са улице и излазом на перон, док су у десном крилу биле смештене чекаонице за путнике и сале станичне ресторације.[22] На спрату су били станови станичних службених лица.[23] Са перона се ступало у вестибил чеоног крила, према Карађорђевој улици, у ком су били смештени мењачница, продавница дувана и слично. Читав станични простор је у првим годинама рада био оскудно осветљен, пошто су главни извор светлости ноћу представљали фењери са уљем и фитиљем и лампе са петролеумом.

Временом, у ритму тадашњег развоја Србије развијала се и Београдска железничка станица.[24] Пред Први светски рат покренуто је питање преуређења станице, а сам министар грађевина ангажовао је инжењера Алберта Пижона за студију проширења.[25] Но, услед немилих догађаја, план није реализован. У време светских ратова станица је била рушена, а најжешћа разарања је доживела током савезничког бомбардовања 1944. године, када је погођен централни део главне путничке зграде. Већ у зиму 1944–45. почело се са сређивањем станице, и постепено су оспособљавани делови станице за нормално и правилно функционисање, а почело се и са ширењем одређених просторија. Тако је, истицањем упоље, проширен и приземни ниво између централног и десног павиљона. Током педесетих година, приликом адаптирања станице, уклоњене су бочне куле са фасаде у Карађорђевој улици.[26]

О архитектури железничке станице Београд

Нема сумње да је зграда железничке станице била и остала један од најрепрезентативнијих објеката јавне намене у Београду с краја деветнаестог века. У време када је саграђена (радови су у потпуности били завршени 1885. године) Београд, као престоница младе краљевине, могао се подичити са тек неколико значајних грађевина које су грађене у складу са оновременим европским трендовима, попут Капетан Мишиног здања, Народног позоришта, Старог двора. У складу са градитељском праксом тог времена железничка станица заснована је на класичном архитектонском језику. Као монументално здање веома развијене основе грађена је по узору на станичне зграде

великих европских градова.

Промене у архитектури током деветнаестог века условљене су социјалним, интелектуалним и технолошким променама, које су пред архитекте ставиле изазов у виду нових грађевинских типова. За потребе већег броја потрошача било је неопходно створити веће структуре, нарочито када је реч о грађевинама утилитарне намене. Архитекти су трагали за прикладним јединицама које би употребили за објекте који ће одговарати потребама новог друштва. Сходно томе, архитектура деветнаестог века налазила је своју инспирацију у делима античког Рима намењеним јавности, пре свега јавним купатилима и царским термама.[27]

Железничке станице, као ново типолошко обличје, представљале су синтезу античке инспирације и нове технологије деветнаестог века, која се огледала у станичној згради и надстрешници за возове. Међутим, у складу са давањем предности одређеном историјском стилу мењала се и фасада грађевине. Конкретно, железничке станице најчешће су одисале класичним језиком неоренесансног или необарокног идиома, мада су постојала станична здања инспирисана неомедијевалним или каквим оријенталним дијалектом.[28] Али, пре свега, саме зграде станица међусобно су се разликовале према положају, према врсти објеката за превожење (путника, робе), као и у зависности од особина техничке карактеристике станице.[29]

Београдска железничка станица конципирана је као завршна станица (даље од ње возови нису ишли) чеоног типа, који је својствен углавном старим и већим градовима. Такав тип станица најчешће је у виду ћириличног слова "Г", при чему путничка зграда обухвата колосеке са две стране. Из разуђене основе грађевине проистекла је сложена композиција маса која се огледа у петоделној подели композиције са наглашеним централним и бочним сегментима[30] на главном крилу према Савском тргу, док је крило у Карађорђевој улици првобитно имало нешто слободнију композицију. Спољашња обрада изведена је по академским приципима, што ће рећи постепеном градацијом обраде камене оплате по зонама – од тамних, рустичних плоча сокла, преко приземних квадера до спратних спојница. Сва истакнута зидна платна затворена су на странама наизменично увученим и извученим каменим квадрима, чија обрада је опет зависила од зоне у којој се налазе. Приземни отвори, фланкирани једноставним пиластрима, лучно су завршени и обично имају кључни камен или декоративну, профилисану конзолицу у темену, док су отвори на спрату надвишени троугаоним тимпанонима или профилисаним гредицама ренесансне обраде. Спратни прозори имају облик бифоре или, чешће, великих правоугаоних отвора са озиданим стубом на средини, који дели отвор на два једнака прозора. Хоризонтална деоба фасада изведена је венцима, с нарочито наглашеним поткровним венцем са назубљењем с доње стране, док је вертикалност истакнута редовима пиластера, правилном фенестрацијом, која је местимично крунисана тимпанонима, и окулусима на крову (oeil-de-boeuf) у оси сваког другог отвора,[31] као и вештим распоредом маса оних деоница које имају значајну функцију.

Главна фасада станичне зграде одише одмереношћу, симетријом, и хармоничним склопом свих њених компоненти. Маса композиције разбијена је на пет делова – три наглашена павиљона и два нижа, увучена фронта – чиме је искључен утисак монотоније који прати и елевацијски ритам у виду виших и нижих делова. Управо ти нижи и увучени делови представљају језгро грађевине над којом доминанирају поменути павиљони. Оваква композиција својствена је архитектури академизма

друге половине деветнаестог века, где на основи развијеног система почива издужена маса квадра са ризалитима који су вертикално наглашени "крунама" без конструктивног оправдања. Бочни павиљони, као крајње масе, представљају оквир композиције и усредсређују пажњу посматрача на средишњу партију фасаде – централни ризалит са монументалним порталом, који је фланкиран удвојеним пиластрима, на којима почива архитрав и фриз под троугаоним тимпаноном. Овај мотив чест је на прочељима железничких станица и евоцира на римске тријумфалне капије. Као грађевина утилитарне намене станица је имала да прими мноштво људи у транзиту, те је сходно томе отворени пролаз у приземном нивоу нашао адекватан узор и инспирацију у архитектонском облику римских тријумфалних капија. У исто време, јасна симболика станице, као нове градске капије кроз коју се возом одлазило из једног у друго место, оправдава примену датог мотива.

Бочно крило у Карађорђевој улици са три пролаза, изнад којих на снажном подеоном венцу почивају три полукружне лунете, заправо представља излазни хол. Фасада је првобитно била нешто слободније композиције него што је данас пошто је била рашчлањена угаоним кулама, готово квадратне основе, које су срушене током велике обнове железничке станице након шездесетих година двадесетог века. Иако су просторно биле израженије у односу на средишњи део фасаде, куле су као пилони мирније обраде затварале композицију и уоквиривале њен средишњи део. Овакав пример компоновања, нарочито својствен малим палатама француског племства у осамнаестом веку, свој најјачи утисак постиже наглашавањем средње увучене масе.[32] Вертикалним нагласцима на средишњој партији, благим степеновањем маса које фланкирају портале и акцентом у виду едикуле са сатом по оси симетрије, усклађени су централни и бочни, иако виши, делови фасаде. Усклађивање средишњег, повученог, и угаоних елемената архитект Вилхелм фон Флатих већ је решавао на фасади тршћанске железничке станице (данас Музеј италијанске железнице у Трсту), где су висине датих секција готово усаглашене и отуда остављају утисак компактности и мирноће, насупрот динамичне разуђености на згради београдске станице. Анализирајући целину и њене компоненте у оквиру бочног крила, можемо закључити да је еклектички метод, својствен архитектури друге половине деветнаестог века, овде био јаче изражен – слободно, али вешто, укомпоновани елементи различитог стилског порекла, класичног и средњовековног.

С обзиром да је реч о угаоној грађевини са различитом фасадном артикулацијом, нарочито је занимљива целокупна композиција свих облика и њихова повезаност у јединствену целину. Доминантан положај павиљона на подужном крилу потиснуо је основно језгро грађевине које је добило везну улогу, коју као да задржава и при споју ортогонално постављених крила грађевине. Из бочне пројекције корпуса истиче се маса са угаоним кулама која чини противтежу угаоном двоспратном павиљону подужног крила. Таквом диспозицијом облика у простору бочна фасада добила је равноправан третман са главном. Међутим, рушењем тих кула крило у Карађорђевој улици постало је инфериорно у односу на непромењену композицију на Савском тргу.

Фасаде које гледају на пероне обликоване су елементима скромнијег класичног вокабулара и умерено компонованим фразама устаљеног академског језика. Док фасада чеоног крила у скромнијем маниру понавља доминантне елементе са спољашње стране, ритмичну фенестрацију лонгитудиналног крила прекида благо степенован

централни ризалит који у ствари одговара средишњем павиљону. Вертикална наглашеност у оси средишњег павиљона постигнута је зидним платном са балустрадом и троугаоним тимпаноном на врху, бочним волутама, својственим архитектонској баштини римског барока, и архитектонским елементима у виду пиластера, окулуса, полукружних ниша и лунете са снажним кључним каменом.

У складу са академским правилима јавне грађевине носиле су и одређене хералдичке симболе, који су постојали и на згради железничке станице.[33] У великом тимпанону централног павиљона налазио се монументални грб Краљевине Србије, који су са стране чували крилати лавови, а у пољу изнад лунете, над излазом на станични перон, такође је био смештен велики грб Краљевине Србије, скромне обраде.[34] Током обнове станичног здања, страдалог у Другом светском рату, наместо првобитних хералдичких обележја постављени су нови идеолошки симболи – звезде петокраке.

Као једна од првих, а свакако најрепрезентативнија у Србији у време када је подигнута, зграда железничке станице представљала је значајно архитектонско остварење у земљи, нарочито по свом архитектонском програму. Београдска станица, монументална и префињена, припадала је оној групи железничких станица које су изграђене по плановима архитеката образованих у француској школи,[35] а фон Флатих је био један од њих.[36] Његова здања железничких станица конципирана су у академском духу, с призвуком стила Другог царства, и синтетишу градитељске елементе различитих епоха. Поштујући симетрију масе Флатихових композиција подељене су, без изузетка, према основним примерима деобе фасаде.[37] Конкретно, језгро грађевине чини издужени блок са вертикалним акцентом и градацијом облика у простору на средишњем делу, тако да латерални делови корпуса добијају улогу бочних крила. Прозори на фасади лучно су завршени и одвојени плитким пиластрима, или пак, удвојени са или без лучног завршетка. Истакнута средишња маса крунисана је троугаоним тимпаноном са акротеријама на врху, док је зидно платно олакшано помоћу једног или више лучних отвора, који имају функцију портала. Испитивање морфологије централне композиције грађевине несумњиво нас доводи до класичних ренесансних узора, попут Албертија и његових фасада за цркве Сан Себастијано у Риминију и Сант Андреа у Мантови, чије су фасаде представљале комбинацију класичног тријумфалног лука са фасадом античког храма. Уколико порекло главне фасаде Јужне станице у Грацу (1871) тражимо у прочељу старије Албертијеве цркве Светог Себастијана, са системом тролучног тријумфалног лука, онда бисмо централни део фасаде у Београду могли поредити са црквом у Мантови. Средишњи павиљон Београдске станице артикулисан је помоћу удвојених пиластера који фланкирају полукружни лук (портал) и носе архитрав и фриз са фестонима и инскрипцију године подизања објекта (MDCCCLXXXIV, односно 1884).

Већ је речено да постоји сличност између београдске железничке станице и тршћанске. Наиме, станица у Трсту (1883) решена је као подужна грађевина са бочним кулама на централном језгру. Куле су биле чест мотив у архитектури железничких станица, а симболизовале су централизованост и моћ. Обично су имале сат, а као такве своје порекло везују за куле-звонике који су објављивали значајне догађаје као и проток времена – у односу на долазак и одлазак возова.[38] Међутим, у Трсту, као и у Београду, сат је смештен на врху фасаде, по оси симетрије, у едикули која почива на балустради. Пошто је у Трсту дата фасада представљала главни

фронт обрада је далеко репрезентативнија него што је то захтевала фасада попречног крила у Београду.

Коначно, највећа фон Флатихова станична зграда и најизразитија у свом монументализму јесте Јужна железничка станица у Бечу (1875). Сматра се да је управо ова зграда имала највише утицаја на остале његове пројекте и касније станице у Европи.[39] Грађена је као чеона станица, у облику ћириличног слова "П", са два подужна крила која представљају кулисе за гвоздену надстрешницу за возове, а у попречном, чеоном крилу налази се пространи вестибил са монументалним степеништем. Грађевина одише неокласицизмом у који су уткани ренесансни и барокни елементи. Управо тај еклектички метод формалног примењивања архитектонских стилова прошлости на нову конструкцију од гвожђа, између осталог карактеристичан за железничке станице, евоцира на велика дела настала у периоду класичне обнове и она каснија инспирисана њима. Таквом фузијом класичних облика у Бечу је створен монументални репрезент уздржаног и достојанственог академског манира – Јужна станица. По концепцији овог здања, редуковањем степена величанствености и раскоши који одговарају једној царској престоници, настали су пројекти железничких станица по територији Аустро-Угарске и ван ње.

Било како било, млада српска престоница са близу 35000 становника добила је своју станицу монументалних размера, за коју се чак у оно време сматрало да је превише велика. По свом саобраћајном, привредном и културном значају, железничка станица је добила истакнуту положајну вредност, којом се завршава перспектива Немањине улице (некад Споменичке). Положај портала, у осовини Немањине улице, свакако је доприносио једном нарочитом утиску који је станица као целина остављала на посматрача. *"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.* "[40]

НАПОМЕНЕ:

1] Н. Б. Несторовић, *Грађевине и архитекти у Београду прошлог столећа*, Београд 1937; Ж. П. Јовановић, *Из старог Београда*, Београд 1964, 71; Г. Гордић, *Архитектонско наслеђе града Београда I*, Каталог архитектонских објеката на подручју града Београда 1690–1914, Саопштења св.6 ЗЗЗСКГБ, Београд 1966, 36; Д. Ђурић-Замоло, *Београд са старих фотографија*, Београд 1968, 59; Аноним, *Зграда железничке станице*, Политика 20. новембар 1970; Б. Несторовић, *Градитељи Београда од 1815. до 1915. године*, у: Историја Београда II, Београд 1974, 339; Исти, *Преглед споменика архитектуре у Србији XIX века*, Саопштења X, РЗЗСКСРС, Београд 1974, 155; Д. Ђурић-Замоло, *Градитељи Београда 1815–1914*, Београд 1981, 12; А. В. Груђински, *Прилози за историју београдског железничког чвора* (Сто година железничке станице Београд), Београд 1984; Ф. Каниц, *Србија, земља и становништво, од римског доба до краја XIX века*, Београд 1985, 87; Б. Вујовић, *Београд у прошлости и садашњости*, Београд 1994, 242; М. З. Ротер, *Архитектура грађевина јавних намена изграђених у Београду од 1830. до 1900. године*, рукопис магистарског рада одбрањеног на Архитектонском факултету у Београду 1994, 178–181; Д. Ђурић-Замоло, Н. Богуновић, *Београд са старих фотографија*, Београд 1997, 104; М. Поповић, *Хералдички симболи на београдским јавним здањима, Београд 1997, 54–58*; Б. Шекарић, *Београд, зграда железничке станице*, у: *Споменичко наслеђе Србије, непокретна културна добра од изузетног и великог значаја,* Београд 1998, 108; S. G. Bogunović, *Arhitektonska enciklopedija Beograda XIX i XX veka*, knj.1, Beograd 2005, 648–653; А. Кадијевић, *Естетика архитектуре академизма (XIX – XX век),* Београд 2005, 306.

2] О историји српске железнице: М. М. Магдаленић, *Жељезнице са гледишта војеног*, Први део, Београд 1881; Т.Ђ.Ивковић, *Споменица двадесетпетогодишњице српских државних железница, од 3.септембра 1884. до 3.септембра 1909. год*, Београд 1909; *Постанак и развитак железница у Краљевини Србији 1867–1918,* Јубиларна књига Краљевине

Југославије 1919–1929, Београд; Д. Арнаутовић, *Историја српских железница 1850–1918*, Београд 1934; Ђ. Мрђеновић, *90 пркосних година*, Београд 1974; *Београд као железничка раскрсница*, у: Историја Београда II, Београд 1974, 403–404; А. В. Груђински, *Прилози за историју београдског железничког чвора (сто година железничке станице Београд)*, Београд 1984.

3] М. Урошевић, *Железничке капе и ознаке на железницама Србије*, Зборник радова Народног музеја X, Чачак 1979, 166.

4] Из документације ЗЗЗСКГБ, СК-144/1

5] Т. Ђ. Ивковић, *нав. дело*, 21.

6] Нови београдски дневник, бр. 109, 24. август 1884.

7] Ј. Раичевић, *Железнице у Србији 1884–1958*, Београд 1959, 5.

8] А. В. Груђински, *нав. дело*, 12.

9] М. М. Магдаленић, *нав. дело*, 32.

10] Бара Венеција, како ју је прозвао један шаљиви Савамалац, заузимала је простор од ушћа Топчидерске реке до Малог пијаца у Карађорђевој улици, који су покривале мочваре и баре. Регулисањем Београда сва земља и камење које је опасивало варош преношени су и бацани у бару. Читав процес наставила је држава одлуком да на том месту изгради железничку станицу, али је тек око 1930. године бара у потпуности насута.

11] Ђ. Мрђеновић, *нав. дело*, без пагинације.

12] Д. Ђурић-Замоло, Б. Несторовић и М. З. Ротер именују фон Шлихта као аутора Београдске железничке станице, без детаљнијих објашњења и навода литературе и извора из којих су преузели тај податак. Види: Д. Ђурић-Замоло, Београд..., 59; Б. Несторовић, Преглед..., 155; М. З. Ротер, *нав. дело*, 178. Поред фон Шлихта С. Г. Богуновић опрезно наводи и фон Флатиха као потенцијалног аутора београдске станице. S. G. Bogunović, *nav. delo*, 650.

13] На разради планова учествовали су и други инжењери Железничког одељења, као што су инж. Фрањо Винтер или инж. Едуард Надлер. О Драгутину Милутиновићу видети: Н. Несторовић, нав. дело, 62–65; ELU, knj 3, Zagreb 1964, 473; С. Богдановић, *Драгутин С. Милутиновић (1840–1900)*, Свеске ДИУС 2, Београд 1977, 5–8; Милутиновић Драгутин, у: Лексикон српских архитеката 19. и 20. века, Београд 2002, 128; ЛЕЈ 2, Загреб 1984, 344; А. Кадијевић, *нав. дело*, 305 са наведеном литературом; S. G. Bogunović, *nav. delo*, 968–970.

14] Ђ. Мрђеновић, *нав. дело*.

15] Поред железничких објеката, Флатих се такође бавио пројектовањем хотела, стамбених зграда и породичних кућа.

16] Није познато тачно време започетих радова на изградњи мање, помоћне станице у стилу швајцарских планинских павиљона. Градило ју је француско друштво које је касније и експлоатисало српске железнице и претпоставља се да су приликом одласка из Србије однели архиву о градњи и детаљне планове.

17] Из документације ЗЗЗСКГБ, СК-144/1, 5

18] А. В. Груђински, *нав. дело*, 20;

19] Груђински [*нав. дело*, 20, 21] у својој исцрпној историји железнице и београдске станице каже: "У априлу 1885. г. радило се на спољном малтерисању, постављани су стубови и кровне конструкције на перону, поплочани каменим плочама станични вестибил, као и ходници, [...].У мају исте године, горњи спрат био је потпуно завршен [...]. Чекаонице II и III класе су завршене, док је у I класи недостајало још постављање патоса. На перону је започето постављање плеханих плоча на крову као и стаклених површина.У јуну су били завршени радови на уређењу чекаонице I класе и ресторације. Постављене су клупе, огледала, бифеи и остали намештај."Последња вест у вези са радовима у станичној згради, из септембра 1885, наводи: "У сали дворског павиљона ради се једино на малању и украшавању дуварова."

20] Око 1899. године је из главне станичне зграде пресељена железничка пошта у овај мањи објекат, у којој је претходно неко време био смештен брзовозни магацин.

21] А. В. Груђински, *нав. дело,* 39

22] Постојале су две путничке чекаонице: једна за путнике I и II класе, и друга за путнике III класе, који су се служили у салама ресторације сходно својој класи.

23] У почетку су станове на спрату користили шеф станице, шеф магацина, комесар железничке полиције, заступник угарских железница, ресторатер и управник железничке поште, а касније су ту живеле искључиво породице станичних чиновника.

24] Детаљне извештаје о раду железнице и њеном сукцесивном ширењу видети у: *Статистички преглед саобраћајних резултата српских државних железница: у 1884. год*, Београд 1884; у 1895. год, Београд 1895, 3; у 1898. год, Београд 1898, 2; у 1899. год, Београд 1899, 2; у 1900. год, Београд 1900, 2; у 1903. год, Београд 1905, 3; у 1904, Београд 1905, 3, 4; у 1905. години, Београд 1906, 3; у 1909. години, Београд 1910, 4; у 1911. години, Београд 1912, 4

25] Инж. П. Миленковић, *Београдски железнички чвор*, Технички лист, бр. 3–4, 28. феб. 1934, 49.

26] У свом исцрпном приказу историје и развоја београдског железничког чвора, Груђински не говори ништа о рушењу кула на бочном крилу. Податак о рушењу ових делови фасаде током седме деценије двадесетог века налазимо у књизи М. Поповића, *Хералдички...*, на 141. стр, у објашњењу испод репродукције 125а. У архиву Музеја железнице нисмо успели да пронађемо било какав податак који би потврдио или оспорио наше мишљење, али се уклањање бочних кула свакако морало догодити до седамдесетих година, како кажу у архиву Музеја железнице, јер их на фотографијама из тог периода више нема. Међутим, у фотодокументацији Завода за заштиту споменика културе града Београда, пронашли смо фотографију Железничке станице из 1961. године на којој се куле више не виде, што значи да су срушене раније.

27] B. Bergdoll, *European Architecture 1750–1890*, Oxford 2000, 91.

28] N. Pevsner, *A History of Building Types, Princeton University Press,* 1976, 225–234.

29] В. А. Лапко, *нав. дело*, 7–10.

30] А. Кадијевић, *нав. дело*, 196.

31] Поткровни окулуси нису враћени приликом обнове станице после Другог светског рата.

32] Б. Несторовић, Увод у архитектуру, Београд 1966, 203.

33] М. Поповић, *нав. дело*, 54–58.

34] Поља у којима су се налазили грбови данас су празна. М. Поповић, *нав. дело*, 56–57.

35] M. Traktenberg, *Devetnaesti vek, u: Istorija moderne arhitekture*, Antologija tekstova, knj. I, Beograd 1997, 120.

36] Француска је имала велики утицај на Аустрију у другој половини деветнаестог века када је у питању железница, а фон Флатих, који се образовао у Француској, био је под тим утицајем. Geschichte Der Eisenbahnen Der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, II Band, Wien-Teschen-Leipzig 1898, 398.

37] Види Н. Несторовић, *нав. дело*, 202–205, А. Кадијевић, *нав. дело*, 195–196.

38] M. Traktenberg, *нав. дело*, 120.

39] Geschichte Der Eisenbahnen..., 408.

40] Б. Максимовић, *Тежње за увођењем естетичких вредности у просторе Београда крајем прошлог и почетком овог века*, ГГБ XXI, Београд 1974, 199.

Summary: IVAN KLEUT

THE HISTORY AND ARCHITECTURE OF RAILWAY STATION IN BELGRADE

From among the building types, the railway stations represent a specificum of the nineteenth century architecture, since they include both new technology of that period and the external adornment taken from the variety of historic styles. Building to house the masses,the architects reworked the ancient baths for new utilitarian purpose that would mark the down of modern era.

The history of railway station in Belgrade is in a permanent ties with the history and development of Serbian railway. After the Congress of Berlin in 1878, Serbia was obliged to make a railway from Belgrade to Niš, which would connect Austria-Hungary with the eastern parts of Europe.

Erecting of the station begun in 1883, and it should have been carried out by next fall but due to some difficulties it would be completed only in 1885. The original project was designed by Viannese architect Wilhelm von Flattich and worked out by Serbian engineer and architect Dragutin Milutinović.

The building was “L” shaped and concieved in academic manner with indented plan. Following the typical academic pattern, the main façade was divided into five bays, accentuating the lateral and the central cubic pavilions with pilasters and slightly emphasized risalites. In keeping with trends of temporary European railway buildings, the station in Belgrade received two most distinguishing features in the form of triumphal arch for the main, representative façade and the flanking towers for the lateral wing. Simmetrical in its appearance, the object is decorated in neo-classicism and neo-renaissance style, standing out as one of the first pubic buildings in Belgrade modeled in eclecticism.

During the Second World War the building was destroyed to a large extent, and in course of reconstructions many of the elements were left out, thus the edifice has lost some of its original characteristics.

Translation: Ivan Kleut

LIST OF ILLUSTRATIONS:

Fig.1. Railway station in Belgrade – reproduction of a postcard from around 1900

Fig.2. Railway station in Belgrade – reproduction of a postcard from around 1900

Fig.3. Railway station in Belgrade-central bay

Fig.4. Railway station in Belgrade -detail

Fig.5. Railway station in Belgrade