

Др **Владана Путник Прица**, научни сарадник
Одељење за историју уметности Филозофског факултета Универзитета у Београду, Србија
vladana.putnik@f.bg.ac.rs

ЖЕЛЕЗНИЧКА КОЛОНИЈА У БЕОГРАДУ: ОД *ВРТНОГ* ГРАДА ДО ПОСТМОДЕРНОГ УРБАНИЗМА

Апстракт

У Београду је током треће и четврте деценије двадесетог века пројектовано неколико насеља с одликама *вртног града* енглеског урбанисте Ебенизера Хауарда. Поред Котез-Неимара, Професорске и Чиновничке колоније, које су биле предмет досадашњих истраживања, Железничка колонија представља вредан пример овог концепта, чији историјат, урбанистички развој и архитектура нису до сада били детаљније истражени. Железничка колонија је започета 1927. године у непосредној близини железничке станице Кошутњак, за раднике железнице а уз помоћ Министарства саобраћаја. У првој фази њене изградње учествовали су многи београдски архитекти, попут Фрање Урбана и Дујма Гранића. Као што је био случај и са другим насељима овог типа, куће су у Железничкој колонији подизали и припадници других професија. Међутим, као и у другим београдским колонијама, у послератном периоду је нарушена њихова оригинална урбана матрица интерполирањем стамбених кула, да би крајем седамдесетих и почетком осамдесетих година иницијални концепт *вртног града* у Железничкој колонији био реинтерпретиран у постмодерном духу архитеката Михаила Чанка и Александра Ђокића. Циљ овог рада је да прикаже урбанистичке трансформације које су се одиграле на овом подручју, као и да скрене пажњу на вредности првобитног плана насеља и његове архитектуре која до сада није адекватно вреднована у историографији.

Кључне речи: Железничка колонија, Београд, *вртни град*

Vladana Putnik Prica, PhD, Research Associate

University of Belgrade – Faculty of Philosophy, Art History Department, Belgrade, Serbia

vladana.putnik@f.bg.ac.rs

RAILWAY COLONY IN BELGRADE: FROM A *GARDEN CITY* TO A POSTMODERN URBAN SCHEME

Abstract

During the 1920s and 1930s, several neighbourhoods in Belgrade were designed according to the principles of the English urban planner Ebenezer Howard. In addition to the already-well-researched Kotež–Neimar, Professors' Colony and Clerks' Colony (the last two locally known as Profesorska Kolonija and Činovnička Kolonija, respectively), the Railway Colony (locally called Železnička Kolonija) is another valuable example of such concept, although its history, urban development, and architecture have so far remained unexplored. The construction of the Railway Colony began in 1927, close to the Košutnjak train station, with assistance from the Ministry of Transportation, as a residential area intended for railway workers. Many Belgrade architects participated in the first phase of its construction, such as Franjo Urban and Dujam Granić. As was the case with other similar neighbourhoods, the Railway Colony became home to people of other professions as well. However, as is also the case with other such colonies throughout Belgrade, the original urban scheme was violated by introducing residential skyscrapers, so the initial concept of a garden city was reinterpreted in a postmodern manner by Mihailo Čanak and Aleksandar Đokić in the late 1970s and early 1980s. The main aim of this paper is to trace the urban transformations of this area, as well as to draw attention to the values of the original plan for the neighbourhood, as well as its architecture, which, to date, has been insufficiently appreciated in historiography.

Keywords: Railway Colony, Belgrade, garden city

Увод

Услед све већег броја становника и убрзаног ширења града, после Првог светског рата у Београду се граде прва планска насеља с циљем да се становницима пружи могућност да квалитетно живе у престоници новоформиране Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца. Након Професорске и Чиновничке, историографији далеко познатијих колонија, на периферији Београда је средином треће деценије подигнута и Железничка. Осим Драгане Ђоровић, која је међу првима скренула пажњу на постојање Железничке колоније,¹ историографија се није детаљније бавила историјатом овог насеља, његовом архитектуром и урбанизмом. Иако до сада није била предмет монографске студије и опсежније анализе, Железничка колонија поседује историјски, урбанистички и архитектонски значај због којег заслужује да буде подробније валоризирана.

Формирање Железничке колоније

Београдску железничку мрежу је после Првог светског рата опслуживало готово 2 000 службеника и радника. Од тог броја око 150 породица је живело у железничким становима поред пруге, док је одређен број службеника био смештен у Железничкој колонији у Земуну.² Као што је био случај са другим насељима овог типа, ни Железничка колонија није настала као државни пројекат, већ је иницијатива потекла од пензионисаног начелника Министарства саобраћаја Лазе Ђорђевића.³ Министарство саобраћаја је ипак помогло иницијативу откупишви 1924. године од Банке „Славија“ за 2.000.000 динара земљиште на подручју Раковице које се налазило у близини локалне железничке станице.⁴ Међутим, изградња колоније започета је тек 1927. године, захваљујући зајму Државне хипотекарне банке.⁵ До 1932. године у колонији је подигнуто око 75 кућа, већ следеће године тај број се попео на 100, да би се до 1937. удвостручио, када је колонија имала 1 200 становника.⁶

У колонији нису живели само обични службеници, већ и помоћник генералног директора, неколико начелника и виших чиновника. Као иницијатор изградње насеља, Лаза Ђорђевић је био и председник Друштва за улепшавање Железничке колоније.⁷ Друштво се залагало за побољшање услова живота становништва у колонији, првенствено на пољу инфраструктуре. Упркос залагању Друштва, Општина је каснила десет година са увођењем водовода и канализације у насеље, а Улица Пере Велимировића, главна трансферзала насеља, калдрмисана је тек 1932. године.⁸ Ипак, јачање инфраструктуре насеља је интензивирано током четврте деценије. Изградња Основне школе „Ђура Јакшић“ започета је 1933. године.⁹ До колоније се долазило возом, а 1934. године подигнута је нова железничка станица Кошутњак.¹⁰ У склопу насеља постојали су садржаји намењени слободном времену, попут соколане, кафане „Кошутњак“, пекаре, бакалнице, обућара и фризера, а у центру насеља један плац је био намењен за пијацу.¹¹ Општина града Београда је 1936. године у закупљеној згради Радосава Милошевића отворила Жандармеријску станицу.¹² Ипак, Општина није одобрила да се у колонији подигне црква за коју је удовица Јелена Н. донирала 300.000 динара.



Слика 1. План Железничке колоније у оквиру Плана града Београда, 1943. (извор: колекција аутора)



Слика 2. Вила Лазе Ђорђевића на углу Матије Гупца и Вукасовићеве улице, арх. Жарко Пајовић, 1932. (извор: фотографија аутора)

Уместо у Железничкој колонији, од тог новца подигнута је црква у Раковици. С друге стране, у плану је била и изградња болнице Железничког фонда, која никада није реализована.¹³ Године 1937. Железничка колонија је променила назив у Железничко насеље Кошутњак,¹⁴ а у јулу 1940. године насеље је добило и своју аутоматску телефонску потцентралу.¹⁵

Попут Професорске и Чиновничке, и Железничка колонија је настала према принципима *вртног града*.¹⁶ Идеја је била да се изгради насеље које би било здраво за живот, са свим неопходним друштвеним садржајима. Улице су пројектоване радијално и конусно у односу на формиране тргове попут *Мале Славије*, настале сустицањем пет улица (слика 1). Колонију је окруживао, према Хауарду, обавезан *заштитни зелени појас*, који се састојао од Кошутњака, Лисичјег потока и Миљаковачке шуме.¹⁷ Може се претпоставити да је један од директних узора била и Железничка колонија у Загребу, пројектована и изграђена између 1923. и 1927. године, такође по узору на концепт *вртног града*.¹⁸ Међутим, за разлику од свих наведених примера, Железничка колонија у Београду није подразумевала типске пројекте породичних кућа, већ

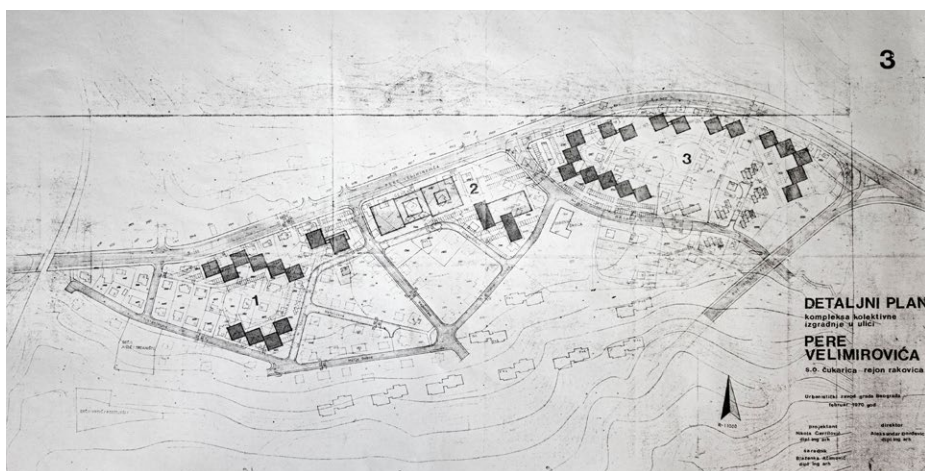
је сваки власник плаца ангажовао архитекту према свом афинитету и могућностима. Резултат је визуелно и стилски далеко комплекснија слика насеља, која с друге стране, варира и по квалитету.

У првој фази изградње најмања површина парцеле је била 600 м са ширином од 18 м, да би се од 1933. године минимална површина повећала на 1.000 м² са 20 м ширине.¹⁹ До 1937. године колонија је заузимала око 200.000 м².²⁰ Прва фаза изградње колоније је трајала од 1928. до 1931. године, када су куће махом подизали чиновници Дирекције железнице. Њихове једнопородичне куће су углавном биле приземне, са четвороводним кровом и скромном декорацијом. Једноставна и ненаметљива архитектура, складно се уклапала у урбанизам *вртног града*. Аутори првих кућа у Железничкој колонији били су углавном инжењери или мање познати архитекти, попут Николе Матејића, Марка Брадиловића, Душана Дингарца и Милутина Јовановића.²¹ Године 1931. настају и прве виле у насељу. За разлику од кућа подигнутих до тада, виле је одликовала употреба раскошнијих материјала, а њихова архитектура је рефлектовала положај инвеститора. Вилу у Улици Косте Живковића 2, инспектора Железничке дирекције Бранка Петровића, пројектовао је архитекта Јанко Шафарик у духу фолклоризма, с приземљем у рустичном камену и доксом на спрату.²² Другу вилу је пројектовао архитекта Дујам Гранић у Улици Матије Гупца 8 за Димитрија Кнежевића, помоћника Генералне дирекције Државне железнице.²³ Следеће године је уследила изградња виле Лазе Ђорђевића, оснивача Железничке колоније, на углу улица Матије Гупца и Вукасовићеве. Вилу је архитекта Жарко Пајовић пројектовао као угловницу с посебно истакнутим пространим прилазним степеништем од вештачког камена (слика 2).²⁴ Пракса изградње репрезентативних једнопородичних кућа у Железничкој колонији за више чиновнике и инжењере Министарства саобраћаја и Генералне дирекције Југословенских железница наставила се све до Другог светског рата. Куће из ове фазе карактерише чест избор фолклористичких мотива и постизање утиска еклектичног духа пољске виле. Пројекте су потписивали познатији архитекти, попут Момчила Белобрка, Евгенија Гулина и Даринке Михаиловић.²⁵ Све куће у Железничкој колонији биле су слободностојеће и окружене уређеним вртovima, што је једна од основних одлика *вртног града*.

Нарушавање концепта *вртног града* у послератном периоду

Прве интервенције по ободу Железничке колоније изведене су у годинама после завршетка Другог светског рата. Тада су на парној страни Вукасовићеве улице подигнути павиљони у духу социјалистичког реализма.²⁶ Дуж Улице Пере Велимировића формиран је мали трг у чијем центру је подигнут Споменик палим борцима из Кошутњака током Другог светског рата.

Нови урбанистички план насеља пројектовао је архитекта Никола Гавриловић 1970. године (слика 3).²⁷ План је предвиђао рушење блока између улица Пере Велимировића, Трстењакове и Михаила Станојевића, затим суседног мањег блока и простора



Слика 3. Урбанистички план насеља „Кошутњак“, арх. Никола Гавриловић, 1970.
(извор: Историјски архив Београда)

између улица Пере Велимировића и Хасанагинице. Читава интервенција је обухватала простор од 7,6 хектара, од којег је 5,5 хектара било намењено изградњи стамбених зграда висине П+1, П+4 и П+10 (12), што је пратила адекватна инфраструктура и подизање пратећих објеката попут јасли, обданишта, нове основне и средње школе, као и занатског центра. Планом је такође била предвиђена изградња хотела за самце који није реализован. Од 1976. године је извршена реконструкција улица и срушено је око 140 станова, махом из прве фазе формирања Железничке колоније. На њиховом месту је планирана изградња 700 станова.²⁸

Прво је подигнут пар стамбених кула П+10 (12), за које је предвиђено да буду „доминанте просторне композиције“.²⁹ У периоду од 1981. до 1983. године, на источној страни Железничке колоније саграђен је део новог стамбеног насеља под називом „Кошутњак I“. Инвеститор је била стамбена задруга „Победа“, а аутори разраде урбанистичког и архитектонског решења архитекти Александар Ђокић и Михаило Чанак.³⁰ Насеље се састоји од десет стамбених зграда висине П+4 са око 160 станова.³¹ Иако није у потпуности интегрисано у историјско језгро колоније, ново насеље ипак представља значајан помак у контекстуализацији у односу на нешто раније подигнуте стамбене куле. У складу с постмодернистичким идејама, Ђокић и Чанак су се залагали за повратак неким од изворних вредности *вртног града* оличеног управо у Железничкој колонији: стамбени објекти су мање спратности и окружени су зеленилом. Дводовни кровови и употреба црвене фасадне опеке такође успешно комуницирају са затеченим наслеђем (слика 4). Ипак, можда је још значајнији допринос садржајима у насељу представљала изградња занатског центра „Кошутњак“, дело Александра Ђокића реализовано од 1985. до 1986. године.³² Ђокић је у пројектовању занатског центра креативно интерпретирао традиционалне елементе у архитектури, формирајући на тај начин вешту спону новог



Слика 4. Стамбено насеље „Кошутњак I“, арх. Михаило Чанак и Александар Ђокић, 1981–1983. (фотографија аутора)

и затеченог. Визелно уклопљен с остатком стамбене групације, занатски центар је пројектован и са две капије које су представљале улазе у ново насеље.³³ Елементи дрвене декорације алудирају на традиционалне сеоске капије, док се преовлађујући топли тонови опеке уклапају у остатак насеља. Нешто мање успешно је решена друга фаза стамбеног насеља Кошутњак, 16 стамбених објеката висине П+6, док је низ од десет породичних кућа П+1 у Улици Хасанагинице у потпуности интегрисан у историјско језгро колоније.³⁴

Закључак

Железничка колонија у Кошутњаку послужила је за пример и покренула иницијативу да се широм земље реализују слични пројекти. У Краљеву је 1939. године започета изградња једног таквог насеља за особље железнице.³⁵ На основу увида у затечено стање на терену и у пројектну документацију која се чува у Историјском архиву Београда, може се закључити да Железничка колонија по својој урбаној матрици и архитектури из прве фазе изградње није у већој мери заостајала за другим насељима пројектованим према принципима *вртног града*. Прве једнопородичне куће подигнуте у колонији типолошки су најсличније онима у Чиновничкој, док су нешто луксузније градске виле по поетици блиске примерима у Котез-Неимару. Попут осталих београдских насеља овог типа, и у Железничкој колонији је владала стилска хетерогеност, што је доприносило квалитету насеља и верно рефлектовало тадашњу архитектонску сцену. Ипак, у колонији помало неочекивано недостају примери модернизма, с изузетком једног објекта у Вукасовићевој 4.

Судбина насеља после Другог светског рата била је слична као и код других колонија, где су урбанистичке интерполације у складу с тадашњим системом вредности



Слика 5. Данашњи изглед Железничке колоније из ваздуха (извор: Bing)

уклониле део постојећег фонда и нарушиле оригиналну урбану матрицу. Ипак, далеко су веће последице из последње деценије двадесетог и прве две деценије 21. века, када је извршен одређени број надградњи постојећих објеката, док је неконтекстуално подизање нових стамбених зграда додатно нарушило архитектонско и урбанистичко наслеђе Железничке колоније. Међутим, у поређењу с тренутно атрактивнијим локацијама Котеж-Неимара и Чиновничке колоније, где су новоизграђени објекти трајно нарушили основне вредности ових целина, Железничка колонија још увек баштини велики број породичних кућа из периода свог настанка, док се остварење пројектантског тандема Ђокић–Чанак такође може вредновати као позитиван постмодерни одговор на изворни концепт *вртног града* (слика 5). Ипак, управо су неки од најистакнутијих и најстаријих примера архитектуре Железничке колоније данас и најугроженији, јер су махом напуштени и рапидно пропадају.

Напомене

- 1 Ђоровић, Д. *Вртни град у Београду*, Задужбина Андрејевић, Београд, 2009, 53.
- 2 Београдска железничка станица, кроз коју годишње прође преко десет милиона душа, *Време*, 4. 2. 1932, 7.
- 3 У Кошутњаку зеленим плућима Београда подигнута је прва железничка колонија, *Време*, 15. 8. 1937, 10.
- 4 Урбанизам и изграђивање станова у Краљевини Југославији, *Правда*, 12. 8. 1933, 4; Максимовић, Б. *Идеје и стварност урбанизма Београда : 1830.–1941*, Завод за заштиту споменика културе града Београда, Београд, 1983.
- 5 Белешке, *Време*, 22. 7. 1927, 7; Урбанизам и изграђивање станова у Краљевини Југославији, *Правда*, 12. 8. 1933, 4.

- 6 Претседник и потпредседник Београдске општине на слави Железничке колоније, *Време*, 5. 6. 1932, 7; У Кошутњаку зеленим плућима Београда подигнута је прва железничка колонија, *Време*, 15. 8. 1937, 10.
- 7 У Кошутњаку зеленим плућима Београда подигнута је прва железничка колонија, *Време*, 15. 8. 1937, 10.
- 8 Ове године биће утрошено на калдрмисање београдских улица око тридесет пет милиона динара, *Правда*, 11. 6. 1932, 7; Ђурић Замоло, Д., Недић, С. Стамбени делови Београда и њихови називи до 1941. године, *Годишњак града Београда*, 1993–1994, 40–41, 75.
- 9 ИАБ, Фонд 385, Основна школа „Ђура Јакшић“ – Београд; Железничка колонија добија основну школу, *Време*, 28. 1. 1933, 7.
- 10 Слава Прве железничке колоније у Кошутњаку, *Правда*, 5. 6. 1932, 16; Куленовић, Р. *Индустријско наслеђе Београда*, Музеј науке и технике, Београд, 2010, 122.
- 11 На том месту и данас постоји мала пијаца. Уп.: Прва Железничка колонија, *Правда*, 21. 11. 1934, 14; У Кошутњаку зеленим плућима Београда подигнута је прва железничка колонија, *Време*, 15. 8. 1937, 10.
- 12 Записник XVIII редовне седнице Градског већа Општине града Београда одржане 25. септембра 1936. године у 18 часова, *Општинске новине*, 1936, бр. 39–40, 589.
- 13 У Кошутњаку зеленим плућима Београда подигнута је прва железничка колонија, *Време*, 15. 8. 1937, 10.
- 14 Прва железничка колонија зваће се отсада железничко насеље Кошутњак, *Време*, 31. 5. 1937, 8.
- 15 Аутоматска телефонска потцентрала инсталирана је у железничком насељу Кошутњак, *Београдске општинске новине*, 1940, 7, 73.
- 16 Ђоровић, Д. *Вртни град у Београду*, Задужбина Андрејевић, Београд, 2009, 53.
- 17 О „заштитном зеленом појасу“: исто, 84.
- 18 Radović, D. Željeznička kolonija u Maksimiru u kontekstu radničkih naselja nastalih u Zagrebu između dva svjetska rata, *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 1992, br. 16, 199–200.
- 19 Записник IX редовне седнице Одбора Општине београдске одржане 30. јуна 1933. године у 6 часова по подне, *Општинске новине*, 1933, 29, 341–342.
- 20 У Кошутњаку зеленим плућима Београда подигнута је прва железничка колонија, *Време*, 15. 8. 1937, 10.
- 21 ИАБ, ОГБ, ТД, Рељковићева 9 ф–XIX–10–1931; Пере Велимировића 14 ф–II–15–1933; Пере Велимировића 41 ф–XVIII–2–1931; Пере Велимировића 52 ф–VIII–21–1931; Косте Живковића 6 ф–XIII–12–1931.
- 22 ИАБ, ОГБ, ТД, ф–XVI–24–1931. Јанко Шафарик је пројектовао неколицину једнопородичних кућа у фолклористичком маниру. Видети: Путник, В. Фолклоризам у архитектури Београда (1918–1950), *Годишњак града Београда*, 2010, бр. 57, 192–193.
- 23 ИАБ, ОГБ, ТД, ф–X–30–1931.
- 24 ИАБ, ОГБ, ТД, ф–IV–3–1932.
- 25 ИАБ, ОГБ, ТД, Трстењакова 7 ф–XIV–14–1938; Матије Гупца 6 ф–XI–6–1939.
- 26 Кадиевић, А. О соцреализму у београдској архитектури и његовим опречним тумачењима, *Наслеђе*, 2008, IX, 77, 80–81.

-
- 27 Usvojeni urbanistički planovi i projekti u 1970. godini, *Urbanizam Beograda*, 1970, бр. 10, 21.
- 28 ИАБ, СГБ, ф-V-1-1976.
- 29 ИАБ, ф-V-1-1976.
- 30 Маневић, З. *Александар Ђокић*, ВМГ, Београд, 1995, 190.
- 31 Ћапак, М. *Automonografija*, електронско издање, 102–103, доступно на https://www.academia.edu/23188025/Automonografija_Automonograph_ [28. 1. 2021]; Јевтовић, А. *Архитекта Александар Ђокић*, докторска дисертација, Одељење за историју уметности Филозофског факултета у Београду, Београд, 2018, 304.
- 32 Маневић, З. *Александар Ђокић*, ВМГ, Београд, 1995, 191.
- 33 Јевтовић, А. *Архитекта Александар Ђокић*, докторска дисертација, Одељење за историју уметности Филозофског факултета у Београду, Београд, 2018, 346–348.
- 34 У Историјском архиву Београда се чува само део пројектне документације који се тиче урбанистичког плана, док се за другу фазу изградње насеља „Кошутњак“ још не зна ко су аутори.
- 35 У Краљеву се подиже ново железничко насеље, *Време*, 14. 10. 1939, 8.

