

ОД АРХИТЕКТУРЕ КА УРБАНИЗМУ НОВОГ БЕОГРАДА

Расписивање југословенског конкурса 1. јануара 1947. за идејне скице трију друштвених зграда — Централног комитета Комунистичке партије Југославије, Председништва владе ФНРЈ и хотела — које ће се подићи на слободном, широком простору на левој обали Саве, био је значајан подухват и важан догађај за архитектонску делатност нове Југославије.

Те нове значајне друштвене зграде добијале су већ тим конкурсом значај симбола оснивања новог, засебног дела Београда — Новог Београда, који је својом слободном територијом привлачио архитекте да ту слободно развијају нове, напредне архитектонске идеје, без окова крутих регулационих линија и старе урбане структуре.

У распису конкурса питање урбанистичког плана новог дела града било је веома површно и нејасно изложено, што је допуштало различита тумачења и ставове учесника према томе значајном питању. То ме је било побудило да истакнем потребу потпуније и јасније концепције програма тог конкурса, посебно с питању урбанистичког плана новог рејона Београда.

Сачуван рукопис о томе проблему, који сам био припремио јануара 1947. за објављивање у дневној штампи, није био прихваћен од уредништва „Борбе“.

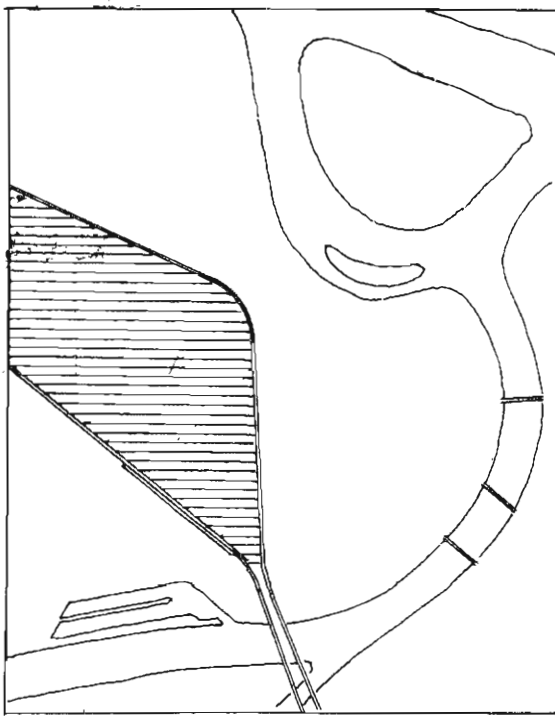
Образложење идејног урбанистичког плана Новог Београда, које сам, као уче-

сник на том конкурсy (у саставу ауторске групе за архитектонска решења Савезног завода за пројектовање), приложио уз свој план, садржало је, поред изложених идејних урбанистичких концепција о функционалним и просторно-композиционим проблемима и „Основне поставке за решавање идејне генералне основе Новог Београда“, које су недостајале у програму конкурса.

Оба та документа, која се овде објављују, допуњују историјску грађу о оснивању Новог Београда.

I ПРОБЛЕМ РЕЗУЛТАТА КОНКУРСА ЗА ПРВЕ ЗНАЧАЈНЕ ДРУШТВЕНЕ ЗГРАДЕ У НОВОМ БЕОГРАДУ БЕЗ ПРОГРАМА ЗА УРБАНИСТИЧКИ ПЛАН

Расписани конкурс за идејне скице за зграде Централног комитета Комунистичке партије Југославије и Председништва Владе ФНРЈ крупан је датум за наше стваралаштво у области архитектуре и урбанизма. Тај конкурс покренуће све наше стваралачке снаге да кроз своје пројекте изразе слободне, широке, најбоље концепције не само за постављене задатке, него ће они бити израз нових схватања о архитектури и изградњи наших градова. Овај конкурс треба да буде преломна тачка у развоју наше архитектуре, да укаже на нове путеве којима ће поћи изградња и



Сл. 1. Предложеном скицом урбанистичког плана Новог Београда траса железничке пруге (на кривини) сужава простор између пруге и обале Дунава на 600 м и знатно спречава правилан развој Београда према Земуну

1. — The suggested scheme of the town plan of New Belgrade narrows the space between the railroad track (at the curve) and the Danube bank to 600 m and considerably prevents correct development of Belgrade in the direction of Zemun

реконструкција наших градова, изградња индустријских насеља.

Оно што овај конкурс битно разликује од свих конкурса у старој Југославији, то је чињеница да учесници неће бити везани и укалупљени у регулационе линије, које су их раније спутавале у њиховом стваралачком раду, него им је дата широка могућност да своју архитектонску идеју слободно развијају. И не само то. Њима је омогућено да своју архитектонску замисао органски повежу са читавом планском и просторном композицијом Новог Београда, коју ће они сами дати и да својим пројектима остваре неопходно јединство архитектонске и урбанистичке композиције.

Урбанистички проблем Новог Београда

Расписивањем конкурса за идејне скице архитектонских објеката постављен је и проблем генералног плана изградње читавог слободног комплекса на левој обали Саве, који у будућности треба да прими до 200 хиљада становника. Тиме што је тај крупан проблем укључен у оквир архитектонског конкурса, тиме је начето постављање једног још крупнијег проблема — генералног плана будућег великог Београда.

Од учесника на конкурс тражи се, поред идејних скица за наведене архитектонске објекте, и урбанистичко решење целог комплекса. Тачније речено: тражи се генерални план новог дела Београда, који се простире на територији од око 1.400 хектара.

Постављени проблем генералног плана за нови део Београда и дати архитектонски проблеми чине недељиву, функционално везану, органску целину. За исправно урбанистичко решење читавог комплекса потребне су озбиљне студије и стваралачки рад. Да би пројектанти могли постављени задатак успешно да реше потребно је да читава проблематика генералног плана будућег, новог дела Београда буде правилно и у целини постављена. Да ли је и уколико је урбанистички проблем новог Београда условима конкурса правилно постављен?

Када је пред стручњаке наше Републике постављен проблем генералног плана из основа новог града, који ће бити срце великог Београда, онда је тај крупан и сложен проблем требало поставити исто онако јасно и у целини, као што је то учињено за зграде Централног комитета КПЈ и Председништва Владе ФНРЈ. Условима конкурса то није учињено. Док су програмима за архитектонске објекте јасно приказани функционална подела зграда и јасно постављени захтеви о траженим историјама, дотле је за генерални план будућег града читав програм сажет само у две-три реченице. Не треба доказивати да је програм за генерални план новог града много обимнији и сложенији од програма за један архитектонски објект.

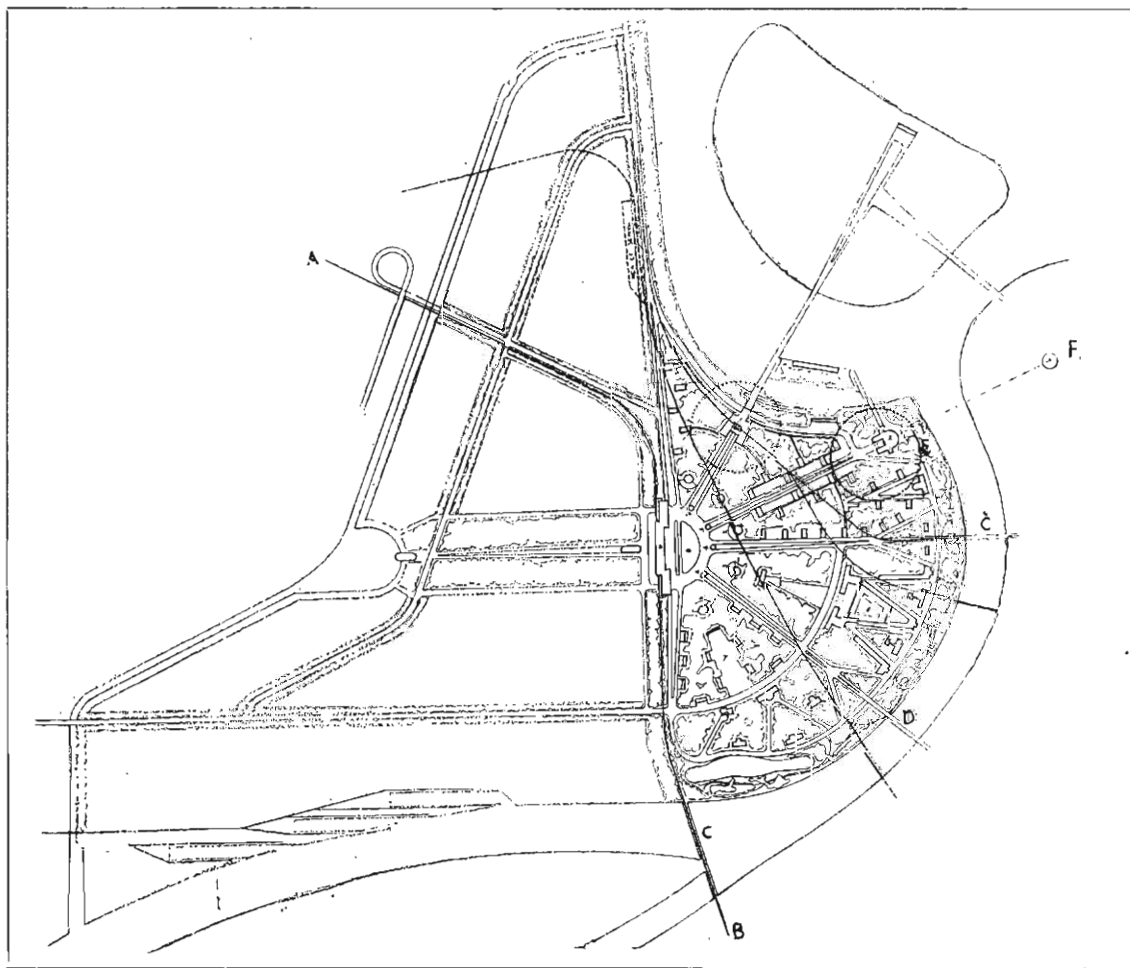
Тиме што је читава проблематика генералног плана новог града изнета не као

посебан проблем, него само узгред, у тексту општег описа, — тиме је проблем генералног плана новог Београда сведен на споредну, неважну ствар, на проблем у који учесници и не треба много да улазе.

Читава ствар са генералним планом постала је још много нејаснија тиме, што је, уместо чистог ситуационог плана терена, са датим фиксним тачкама, дата идејна скица новог дела Београда. Поред тога, у програму је речено да „скица регулације 1:10.000 служи као оријентација за уређе-

ње целог комплекса“. Та реченица, када се доведе у везу са одсуством програма за генерални план новог Београда, ствара веома нејасну ситуацију код учесника конкурса. Ако је један од циљева конкурса био да се добију идејне скице за регулацију и изградњу новог Београда, онда пројектанте није требало везивати ни датом скицом регулације, још мање изјавом да она треба да послужи као оријентација.

Тако су, условима конкурса, по питању генералног плана новог Београда, учи-



Сл. 2. Идејна скица урбанистичког плана Новог Београда Урбанистичког завода Србије, приложена уз конкурсне подлоге и програме за израду идејних пројеката зграде Централног комитета КПЈ и Председништва владе ФНРЈ.

— Preliminary scheme of the town plan of New Belgrade made by the town Planning Institute of Serbia added to the documents and programs for the plans of the buildings of the Central Committee of the CPY and Presidency of Government of FНРY.

њене две крупне грешке. Тамо, где је било потребно што потпуније изложити целокупну проблематику генералног плана — тамо су дате две-три реченице. А тамо где је требало дати само ситуациони план терена — тамо се даје готова идејна скица регулације.

О датој скици регулације Новог Београда

Као фиксирана, по условима конкурса, има се сматрати дата траса нове железничке пруге. Дати терен између Бежанијске косе и речних обала је раван и неизграђен, па је нова траса железничке пруге условљена углавном само везом са Топчидерском долином. Како је живот показао да је железничка пруга извесна препрека за развој града, тада предложена траса железничке пруге има један крупан недостатак, она је, у кривини северно од железничке станице, свега 600 метара удаљена од обале (сл. 1). Тиме је веза између Земунa и новог Београда, па, дакле, и постојећег Београда, без стварне потребе сведена на узани грлић, који пропушта само две улице. Таква концепција је у супротности са основном поставком о планском и органском спајању Земунa са Београдом (сл. 2, А-Б).

Основна урбанистичка концепција дате идејне скице новог Београда поставља железничку путничку станицу као композициони центар. Шест главних магистрала, које се зракасто сучију на тргу, циновских димензија, испред железничке станице, дају јој доминантан положај у читавој урбанистичкој композицији. Треба још додати да је трг испред станице и једини простран трг у новом Београду. Таквом концепцијом неизбежно су доведени у подређен положај према томе центру остали елементи града, па и зграда Централног комитета КПЈ и Председништва Владе ФНРЈ. Постављање свих хотела око саме станице још више наглашава ту концепцију, која води порекло из регулационих планова прошлог века. Код широких могућности које се пружају поред обала Саве и Дунава, поред паркова и обалних купатила, поред аутобуса који ће саобраћати у новом Београду, место за хотеле треба да има повољније услове.

Но без обзира на ту концепцију, пада у очи да су саобраћајне везе и новог и старог Београда са зградама Централног комитета и Председништва владе веома обилазне, изломљене. Главни и скоро једини приступи ка тим зградама су само од железничке станице. Систем чудно испреламаних улица око зграде ЦК КПЈ, са неудобном везом од моста и од осталих делова новог града, без доброг архитектонског оквира, не обезбеђује монументалну композицију архитектонске целине око зграде ЦК КПЈ.

Проблем генералног плана Великог Београда

Међутим, основна грешка није у поменутих непотпуностима услова конкурса, нити она лежи у самој скици регулације, која је учесницима на конкурс дата „као оријентација“. Основна грешка лежи у самој чињеници што је проблематика тог дела града постављена изоловано од проблематике постојећих градова Београда и Земунa.

Нови део биће с њима везан не само техничким објектима, мостовима и булеварима, него ће он бити везан живим људима, њиховим животом, радом и производњом, саобраћајем, културним и политичким животом, масовним манифестацијама целокупног становништва новог и старог Београда и Земунa. Значи да све оно што се планом буде предвиђало на левој обали Саве, поред савезних министарстава и ЦК КПЈ, неће служити само томе делу града, него ће служити читавом становништву великог Београда. То даље значи да читава проблематика програма новог Београда треба да израсте из основних потреба живота и привредног и друштвеног развитка главног града наше Републике. Нешто конкретније речено: одређивање површина за индустрију и индустријска насеља, потребне површине за друштвене и стамбене зграде, за фискултуру и одмор, одређивање свих оних специфичних друштвених зграда и комплекса, научних установа, комуналних предузећа итд. који имају централан карактер, — ето тај проблем се може правилно поставити и решавати једино у склопу и у оквиру генералног плана читавог будућег

Београда. Изоловано решавање проблема генералног плана за леву обалу Саве, без истовременог решавања генералног плана целог Београда, неизбежно би носило у себи све недостатке делимичног рада, без широке перспективе.

Изградњом новог Београда на левој обали Саве, река постаје унутрашња градска водена магистрала, снажан, драгоцен природни елемент, она постаје основни мотив у читавој планској композицији великог Београда. Јасно је да ће тај основни мотив добити свој значај тек онда, када обе речне обале буду плански изграђене и уређене као јединствена композициона целина. Значи да је планско решавање леве обале Саве недељиво од планског решавања десне обале. Међутим, проблем планског преуређења десне обале Саве исто тако је недељив и чврсто везан са преуређењем његове позадине, са генералним планом реконструкције данашњег Београда.

За добру и чврсту везу новог града са данашњим Београдом биће потребно изградити нове мостове преко Саве. Положај тих мостова треба да произиђе из положаја нових магистрала и булеvara на обе обале, из генералног плана и леве и десне стране Београда, дакле — из генералног плана великог Београда. Пројектовање нових мостова преко Саве, без везе са генералним планом реконструкције данашњег Београда, — то је баш оно што не смемо допустити, јер будући велики Београд на обема обалама Саве мора бити изграђен као добро организована, плански изграђена, уметничка целина.

Расписани конкурс јасно је показао да је потребно израдити што пре генерални и детаљни план изградње и реконструкције читавог Београда. Овај конкурс је у исти мах указао и на пут којим треба поћи у решавању тог крупног и сложеног проблема. *Ако је јавни конкурс правилан пут за решавање проблема регулације једног дела града, онда има још више разлога да се тим путем пође и код решавања генералног плана великог Београда.*

Да би конкурс дао позитивне и стварне резултате, један је од неопходних услова да се учесницима пружи добро припремљен конкурсни материјал, са правилно постављеном и разрађеном проблематиком и основним смерницама будућег развоја Бео-

града. Већ сама припрема конкурса, само постављање и разрада проблема, састављање програма и основних смерница много ће допринети пречишћавању основних урбанистичких проблема, који се данас често произвољно и неодговорно постављају и решавају. Само постављање и разрада проблематике генералног плана Београда омогућиће утврђивање основних смерница за његов привредни и друштвени развој за одређену етапу, указује на ближе и даље перспективе његове планске изградње и реконструкције.

Израда програма за генерални план новог Београда и давање потпунијих података и ситуационих планова (Београда и Земунa) знатно би допринели правилнијем решавању постављеног урбанистичког проблема новог града. Том допуном услова конкурса рад пројектаната на идејним скицама за зграде ЦК КПЈ и Председништво владе не би претрпео никакав застој, а рад на пројекту новог града, после давања потпунијег програма, био би несумњиво упућен правилнијим путем.

II ОСНОВНЕ ПОСТАВКЕ ЗА РЕШАВАЊЕ ИДЕЈНЕ ГЕНЕРАЛНЕ ОСНОВЕ НОВОГ БЕОГРАДА

Основна концепција идејне генералне основе новог Београда на левој обали Саве (сл. 3) била је заснована на овим поставкама:

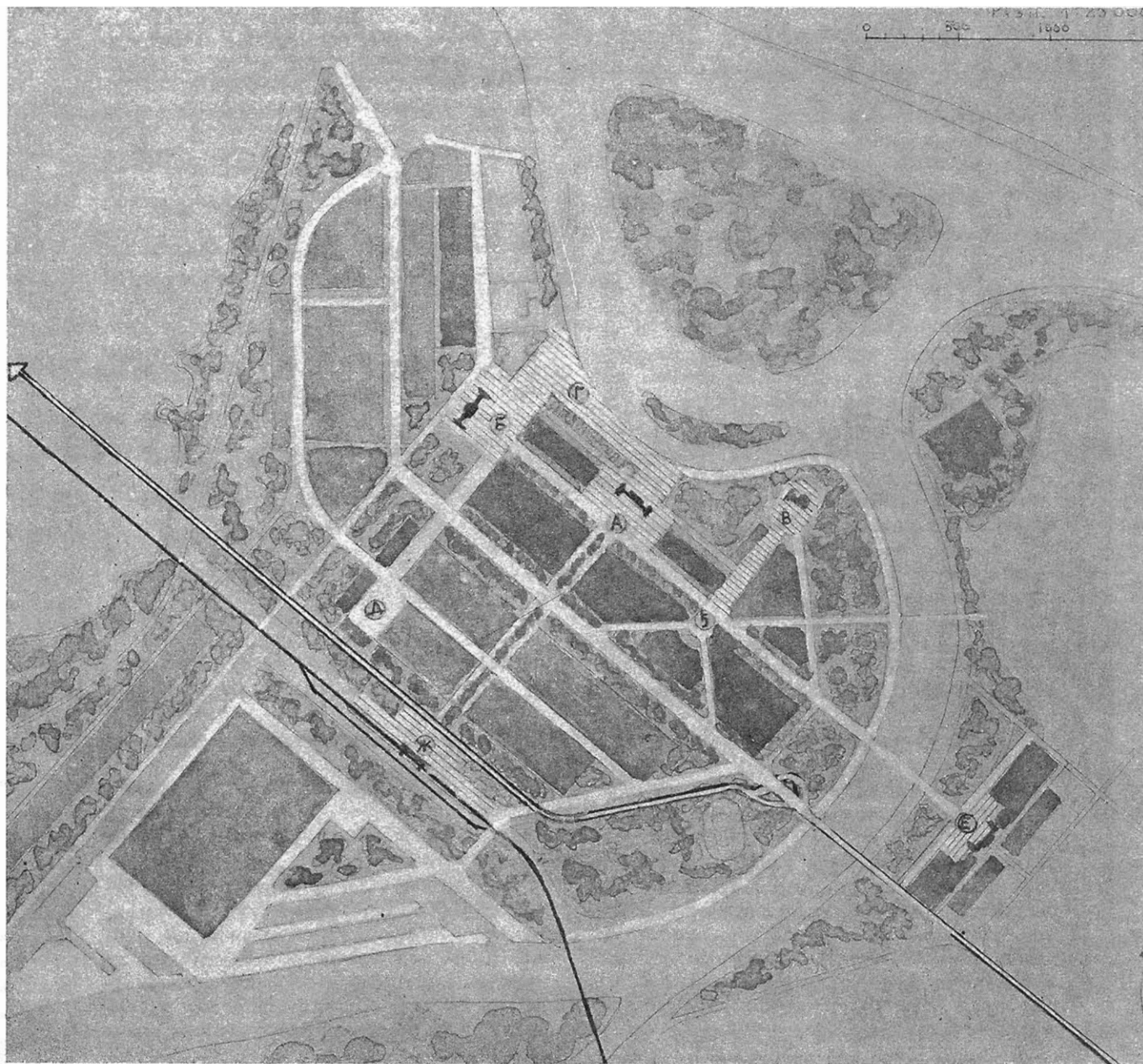
1. Одредити нову трасу железничке пруге тако, да насељена територија новог Београда између речних обала и Бежанијске косе не буде пресечена железничком пругом, а да пруга пролази периферијом насељених зона.

2. Извршити поделу градске територије на поједине зоне према њиховој функцији тако, да оне својим распоредом, саобраћајним везама са старим Београдом, са центром новог града и међусобно, заштитним зонама зеленила и распоредом паркова чине јасно и логично организовану планску целину.

3. Урбанистичком композицијом читавог града, њеним повезивањем са околном природом, посебно са речним површинама и богатством простора у зеленилу у градском организму, остварити идеју о новом

типу града који произлази из наше нове друштвене стварности, из новог односа државе према потребама најширих маса.

ње тог задатка применити принципе градације, ритма, контраста и истицања центра композиције.



4. Остварити језгро-центар новог града, као значајан, јасно наглашен елемент у читавој планској композицији. За остваре-

5. Остварити архитектонске целине-ансамбле у оквиру центра града где ће зграде Централног комитета Комунистичке

партије Југославије, Председништва владе ФНРЈ и Савезне народне скупштине има-ти истакнут значај, но тако да свака по-наособ организује околни простор у једну урбанистичку целину.

6. Остварити у граду непрекидну мре-жу зеленила која би се састојала из пар-кова, шеталишта, зелених заштитних зона

Сл. 3. Идејни урбанистички план Новог Бео-града са распоредом функционалних простора града, положајем трију друштвених зграда на трговима А, Б и В, трасама железничке пруге и аутопутем. Изоловане од насељене зоне и од ње заштићене појасем зеленила, мрежом градских магистрала и архитектонским ком-плексом. На десној обали Саве, на простору данашње железничке станице, до трасе ауто-пута зграде Председништва владе и мини-старства НР Србије, са добрим везама за цен-тар Новог Београда.

Знатно потпуније графички обрађен идејни план Новог Београда аутора објављен је у часопису „Архитектура“, бр. 3, 1947, у чланку: „Конкурс за урбанистички план Новог Бео-града“ од проф. инж. Josipa Seissela поред других шест конкурсних урбанистичких про-јеката.

3. — Preliminary urban plan of New Belgrade with the arrangement of functional spaces of the town, disposition of the three civic buildings on the squares A, B and V, with the lines of railroad tracks and highway, isolated from the residential zones and with protection of the belts of verdure, with the network of town thoroughfares and architectural block. At the left Sava bank, in the area of the present rail- way station up to the route of the highway, there are the buildings of the Presidency of Government and ministries of PR Serbia with good connections with the center of New Bel- grade.

A considerably detailed graphical representation of the preliminary plan of New Belgrade, made by the author, has been published in the period- ical »Arhitektura« № 3, 1947 in the article: »Competition for the town plan of New Belgra- de« by Prof. Eng. Josip Seissel beside another six town plans participating in the competition.

поред главних магистрала, аутостраде, же- лезничке пруге и око индустријске зоне. При томе нарочит значај дати приобалној зони Саве, од зграде Централног комитета КПЈ до новог железничког моста. У тој зони пројектовати Централни парк култу- ре и одмора који би због свог повољног по- ложаја могао да послужи становништву и новог и старог Београда.

7. Остварити градску саобраћајну мре-жу која ће одговорити захтевима што кра- њег и што удобнијег везивања новог и ста- рог Београда, центра новог града са оста- лим деловима. При томе спровести прин- цип диференцирања саобраћајних артери- ја, дајући посебну важност удобности пе- шачког саобраћаја вођењем кроз парковне алеје и паркове.

8. Остварити пројектом композиционо јединство новог Београда са десном прио- балном зоном Саве, узимајући за тежиште тог проблема изградњу терена који ће бити ослобођен измештањем данашњих желез- ничких постројења.

На томе делу пројектовати комплекс Председништва владе Народне Републике Србије са зградама министарства НР Ср- бије, остварујући добру везу са центром новог Београда.

III ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ИДЕЈНОГ УРБАНИСТИЧКОГ ПЛАНА НОВОГ БЕОГРАДА

1. О пројектованој траси железничке пруге и новом решењу тог проблема

Решење трасе железничке пруге које је дато у подлогама за конкурс (1:10.000), ни- је усвојено из ових разлога:

а) што је датом трасом територија, од- ређена за нови Београд, између Бежаниј- ске косе и речних обала у своме средишту предвојена пругом на два дела, чиме се стамбене зоне претварају у зоне „преко пруге“, па би се тиме добила ситуација слична Загребу, његовим деловима према Сави;

б) што вођење пруге северно од стани- це, код завоја према С-З, ствара стешњени пролаз између административног центра и северног дела новог Београда, чиме је знатно отежана добра веза између тих де- лова града (сл. 2).

Такво увођење железничког саобраћаја кроз центар града морало се од самог по- четка одбацити и потражити боље реше- ње нове трасе пруге.

Пројектована траса железничке пруге вођена је тако да је остварена слободна територија између речних обала и Бежа-

нијске косе у просторној ширини од 2 км са средњом дужином од 4 км, не рачунајући површине за индустрију и пристаништа. Тиме је остварена територија за развој новог града, чије насељене зоне леже у органској вези са центром града.

Положај нове путничке станице задовољава кратке и удобне везе са центром града. Остварена је и добра веза са старим Београдом магистралом која обилази насељене зоне и прелази новим мостом у аутостраду, односно магистралу у правцу Ул. Франше Депереа.

Железничка веза са Београдом остварује се мостом преко врха Аде Циганлије, затим тунелом испод Топчидерског брда до централне путничке станице на простору код Аутокоманде. Даље железничке везе су: према северу тунелом испод Београда, према југу тунелом испод Дедиња.

2. Подела градске територије на функционалне зоне и комплекс Председништва владе НР Србије и министарстава на десној обали Саве

а) *Комплекс зграда Централног комитета КПЈ, Председништва Владе ФНРЈ, савезних министарстава, Народне скупштине и друштвених зграда* — Фиксирани положај зграда Централног комитета КПЈ, положаји мостова (на месту порушеног и у продужењу Ул. Ф. Депереа) и линије речних обала предодредиле су да територија између централне магистрале и речних обала Дунава и Саве буде пројектована као комплекс административног центра новог Београда. Тај комплекс, у доброј вези са свим деловима новог и старог Београда, повучен је ван пролазног саобраћаја и заштићен од њега знатним повлачењем и зеленилом.

У томе комплексу, према Парку културе и одмора, предвиђени су архитектонски комплекси друштвених зграда већег значаја (музеја, уметничких галерија, Академије наука итд.).

б) *Стамбене зоне* — Површине стамбених зона су у непосредном контакту са парковима, а прилаз са магистрала је у широким, засађеним шеталиштима. У оквиру стамбених зона су предвиђени локални културни центри, децја игралишта.

в) *Зона за зграде страних представништва* — Ова зона предвиђена је у близини дунавске обале и низа хотела поред обале. У доброј је вези са центром града.

г) *Индустријска зона, пристаниште, бродоградилнице* — Пројектом је дата прва етапа индустријске зоне. Даљи развитак индустрије био би упућен према Ј-З, на простору између Бежанијске косе и Саве, који има знатне површине са висинским котама од 73 до 75, између Сурчинског и Петрац канала. Површине за индустрију и индустријски колосеци према пристаништу и бродоградилшту приказани су шематски.

д) *Комплекс Председништва Владе НР Србије и министарстава на десној обали Саве* — Планском изградњом новог Београда Сава постаје градска водена магистрала, па простор на десној обали Саве треба да чини што бољу урбанистичку целину са новим Београдом.

Остварењем широког приобалног парка од врха Аде Циганлије до Доњег града, на дужини од око 4 км, Сава би била с обе стране уоквирена зеленим масивима, Парком културе и одмора, обалним купатилима, теренима за фискултуру и шеталиштима дуж речних обала.

На простору између приобалног парка и Кнез-Милошеве улице предвиђен је комплекс Председништва Владе НР Србије и министарстава. Тај терен, који се, између Штросмајерове и Кнез-Милошеве пење од коте 76 на коту 100 има изванредне природне услове да се изгради као архитектонски ансамбл високе вредности, са широким видицима на Нови Београд (сл. 3, Е).

Тај архитектонски комплекс био би везан новим мостом преко Саве, у осовини Председништва Владе НРС парадном магистралом са комплексом министарстава ФНРЈ, Председништвом Владе ФНРЈ и Народном скупштином којом се завршава магистрала, дуга око 3,5 км.

3. Центар новог града као главни елемент у планској композицији

Групе архитектонских комплекса, са трговима А, Б, В, Ђ и Е повезани су широко магистралом у централно компози-

ционо језгро које организује све те комплексе у једну снажну урбанистичку целину (сл. 3).

У првобитним концепцијама стварања архитектонског ансамбла: зграде Централног комитета КПЈ и Председништва Владе ФНРЈ дошло се до закључка да би за остварење таквог ансамбла било неопходно укључити и зграду Народне скупштине. Таква концепција неизбежно је водила ка централном, симетричном ансамблу, што би захтевало ближу групацију тих зграда. Таква концепција давала је доминантан положај згради Председништва Владе, као централној, па су зграде ЦК КПЈ и Народне скупштине тиме биле доведене у положај оквирних објеката зграде Председништва Владе ФНРЈ.

Поред тога, таква концепција симетричног ансамбла неизбежно је водила ка стварању три паралелне осовине, којима би се отварао видици на сваку од три зграде. Такав паралелизам упућивао је на стварање ортогоналног система, коме би главна координата била у правцу порушеног савског моста. Тај правац није био узет за основну координату из разлога што би њоме цела урбанистичка композиција била неорганично оријентисана према конкавној линији дунавске обале и према правцу централне магистрале (1—1), као важног елемента у планској композицији новог Београда.

Таква концепција, са стварањем једног архитектонског ансамбла трију главних зграда, приказана је као варијантно решење центра новог Београда.

4. Остварење архитектонских ансамбла са истакнутим значајем зграда Централног комитета КПЈ, Председништва владе ФНРЈ и Савезне скупштине

Главна карактеристика урбанистичке композиције центра новог Београда је у томе, што су све три зграде: Централног комитета КПЈ, Председништва Владе ФНРЈ и Савезне скупштине, добиле посебан, истакнут значај и што је код сваке зграде понаособ то наглашавање добило своју особеност.

а) *Зграда Централног комитета КПЈ* — Главни прилаз згради Централног комитета КПЈ је остварен ширококом, монументалном алејом, која је у доброј вези са главним магистралама. Алеја се завршава пространим тргом испред зграде Централног комитета КПЈ, са кога су отворени видици на центар новог Београда и амфитеатар старог Београда. У пресеку алеје са парадном магистралом остварен је трг, на коме је предвиђен, као завршни архитектонски објекат, Музеј народноослободилачке борбе Југославије.

б) *Зграда Председништва Владе ФНРЈ* — Зграда Председништва Владе ФНРЈ урбанистички је наглашена новим елементима:

— главним тргом центра (А) 200×500 м;

— трансверзалном магистралом од трга Ж у дужини од 1.500 м, и која се од централе 1—1 претвара у монументалну парковану алеју у чијој је осовини зграда Председништва Владе ФНРЈ;

— архитектонским оквиром зграда министарстава, широким партерима-пешачким прилазима од стране Београда и Земунa и тргом-шеталиштем поред дунавске обале.

в) *Зграда Савезне скупштине* — Зграда Савезне скупштине, као завршетак главне магистрале која полази од трга Е, добила је посебан значај у композицији центра новог Београда. Пространи трг Б изводи на шеталиште на конкавној обали Дунава.

Сагледање силуете зграде Скупштине могућно је по сунчаном времену већ са трга Е из старог Београда. Са централног трга А распознаваће се добро архитектонске масе зграде, а са приближавањем згради посматрач ће све више примати перспективна скраћења и игру маса.

Градска магистрала, која обједињује сва три архитектонска ансамбла у једну целину, обогаћена је ритмички распоређеним трговима са којих се отварају широке перспективе на зграде Централног комитета КПЈ, Председништва Владе ФНРЈ, на комплексе културног центра и министарстава.

5. Градска саобраћајна мрежа

Код унутрашње саобраћајне мреже постигнуто је (сл. 3):

— вођење транзитног и теретног саобраћаја периферно од насељених зона (аутопут кроз парковску зону);

— што краће везивање центра новог града са стамбеном зоном, старим Београдом и индустријом;

— подужна саобраћајна струјања, после прелаза моста и рампе, разгранавају се у четири паралелне подужне градске артерије, чиме се централна магистрала растеређује од непотребног подужног саобраћаја;

— *издвајање пешачког саобраћаја, главних подужних и попречних струјања у посебне засађене алеје;*

— на свим трговима и укрсницама остварује се систем уливања саобраћајних струјања у потоке истог смера, без укрштања. Укрштања аутопута и железничке пруге са артеријама *спроводи се у два нивоа, а код аутопута, на важнијим местима, са саобраћајним петљама.*

6. Мрежа градског зеленила

Карактеристика пројектоване мреже градског зеленила је следећа:

— градско зеленило повезано је у непрекидан систем који је равномерно проткао све делове града. Тиме су остварене удобне пешачке везе између стамбених зона, индустрије и центра града;

— главни парковски масив дат је дуж савске обале, чиме је постигнуто обједињавање два снажна природна елемента, зеленила и речне површине, у органску целину. Приобална зона леве обале Саве, од зграде Централног комитета КПЈ до

новог железничког моста предвиђена је као Парк културе и одмора у чијем склопу је и фискултурни центар са обалним купатилима, стадионом, спортом на води итд.;

— широке зоне зеленила имају заштитни карактер. Оне су провучене поред главних магистрала, железничке пруге а протежу се у широком појасу између индустрије и стамбених зона.

7. Повезивање урбанистичке композиције са околном природом и воденим површинама

Основни природни елементи — речне површине Дунава и Саве, линије њихових обала, Бежанијска коса и веза са приобалном зоном старог Београда, имали су значајну улогу код решавања урбанистичке композиције новог Београда.

Као посебан проблем поставило се урбанистичко решење приобалне зоне Саве и Дунава. Приобална зона Саве у широком појасу паркова, са ниском парковском архитектуром, која неће заклањати видике на изграђене делове града, добила је и своје функционално обележје у Парку културе и одмора.

Приобална зона Дунава, од Земуна до трга Г, са нарочито повољним видицима на стари Београд и тврђаву, обрађује се као обално шеталиште, са групом репрезентативних хотела.

Увођењем у планску композицију најширег регистра природних елемената: парковских масива, широких шеталишта поред речних обала, широко разгранате мреже зеленила, кроз коју се провлачи водена површина украсног канала и језера — остварено је композиционо јединство архитектуре и живе природе у пуној мери.

FROM ARCHITECTURE TO TOWN PLANNING IN NEW BELGRADE

Branko Maksimović

The founding of a new part of Belgrade at the left bank of the Sava river, which got the name of New Belgrade, began with the public competition of January 1, 1947 for the general schemes of the first three civic buildings: the Central Committee of the Communist Party of Yugoslavia, Federal Presidency of Government and a representative hotel. These three buildings had to be a symbol of a new, particular area of Belgrade on the other side of the Sava.

The terms of the competition concerning the town plan for this new part of Belgrade, which had to be made on completely plain ground, were very ambiguous and susceptible of different interpretations of the participants with regard to this important question. This prompted the author to make known his definite viewpoint in respect of the problem of the urban plan for the new part of the town and to require for the program to be amended. The preserved manuscript concerning this problem, deriving from 1947 and ready for publishing, was not accepted by the editor of the newspapers »Borba«.

As a participant in this competition in the explanation for his town plan the author offered his »Main Theses for Resolving Problems Linked with the Preliminary General Plan of New Belgrade.«

Both these documents, which have to be published now, supplement the historic material concerning the foundation of New Belgrade.

I — Problem linked with the result of the competition for the first important civic buildings in New Belgrade without a program for the urban plan

The author pointed out that this competition greatly differs from all the competitions in prewar Yugoslavia in that the architects would organically link their architectural concept with their spatial composition of New Belgrade and create oneness of architectural and urban composition. The competitors would not be bound by the regulating lines of streets and blocks, as their architectural idea would freely develop within the framework of their new zoning conception.

Urban development of New Belgrade

The author asks the question whether the urban problem of New Belgrade was correctly posed. He maintains that this has not been done, because the program of the general plan of the future town was reduced to two-three sentences, as if a secondary matter were concerned.

Beside this, the question of the general plan also became ambiguous, because the preliminary

scheme of New Belgrade, which was said to be »an orientation for the arrangement of the whole space«, was also attached to the program.

The author then gave a critical analysis of the suggested scheme of the town plan. The new line of the railway road creates a bottleneck for the link with Zemun. It is a wrong thing to create a composition center of the railway station towards which five boulevards would flow into the only square, since in this way the main civic buildings would get a subordinate meaning (fig. 1, 2).

The problem of the general plan of Great Belgrade

The chief omission of the competition lies in the fact that the problem of the new part of the town was not linked to the problem of the reconstruction of Belgrade and Zemun, between which New Belgrade is situated. By raising buildings on the left bank of the Sava, this river becomes the city water artery, a precious natural element and a significant value in the whole urban composition of Great Belgrade. The Sava will win its full importance not sooner than when its both banks get buildings raised in accordance with the plan forming thus a complete entirety of space.

The author suggests for the program of the competition to be amended by the program and basic guidelines for the future development of Belgrade. In his opinion, the very preparation, posing and working the problem would much add to the clearing up of basic town problems of Belgrade which are frequently unfoundedly and irresponsibly stated and resolved.

II — Basic theses for the working out of the general plan of New Belgrade

The essential conception of the general plan for New Belgrade was based on eight theses with the following topics:

1/ A more favorable line of the railroad in respect of the new town (fig. 3).

2/ Functional division of the town, traffic lines with the existing town, center of the new town, protecting zones of verdure and system of parks.

3/ A new type of the town, urban composition, its links with surrounding verdure, rivers and natural elements in the organism of the town (fig. 4).

4/ Creation of a nucleus, center of the new town, as a strongly emphasized element in the planned composition.

5/ Creation of architectural assemblies in the town center in which the buildings of the Central Committee of CPY, Presidency of Government of Federal People's Republic of Yugoslavia and Federal People's Assembly would get a strongly marked place.

6/ Creation of uninterrupted zones of verdure with emphasis laid on the at-the-Sava-river zone with a park for cultural activities and recreation.

7/ Traffic network for suitable links of the new parts of Belgrade with the old ones with differentiation of traffic arteries. The emphasis has been laid on the easy going of pedestrians through tree-lined walks and parks.

8/ Creation of oneness of New Belgrade with the right side of at-the-river zone with the focus on raising buildings on the place which will be left free when the railway station is moved to another location. In this area should be planned the raising of the buildings for the Presidency of Government of People's Republic of Serbia together with those of ministries and good connections with the center of New Belgrade.

III — Explanation for the preliminary town plan of New Belgrade

In giving the explanation for the town plan, the author worked out in details his suggestion for resolving the basic problems of the organization of the new town in accordance with the theses mentioned before.

After depicting the new elements of the railroad traffic, the author gave his conception of the division of the new town into the zones of function in this way:

1/ The separate, central zone has been foreseen for the civic buildings i.e. of the Central Committee of CPY, Presidency of Government of FPRY, federal ministries, Federal People's Assembly and public buildings of greater importance (the Academy of Sciences, museums, art galleries etc.).

2/ Residential zones in the immediate contact with parks having local centers of culture, children's playgrounds etc.

3/ The zone with embassies in the vicinity of the Danube bank and a range of hotels at the river side well linked with the center of the town.

4/ Industrial zone, ports and shipyards have schematically been given with industrial railroad laid in the direction of the port and shipyard, so was done for the first phase of industry whose development has been foreseen to tend to the southwest.

5/ The buildings of the Presidency of Government of PRS and ministries at the right bank of the Sava are connected with the river by a park which stretches from the top of Ada Ciganlija to the Lower Town (Donji Grad) in a length of about 4 km. This block is linked by the new bridge, from the main square in the line of the Presidency of Government of PRS, with the ministries of FPRY, Presidency of Government of FPRY and People's Assembly where this highway, about 3.5 km long, terminates.

6/ Giving the aesthetical analysis of the center of the town, the author explained why the building of the Federal People's Assembly had to be included. It is an important civic building and it is needed for the creation of well visible termination of boulevards and squares in front of the buildings. In a separate aesthetical analysis the author has pointed out the composition values of the three civic buildings in the town center.

7/ In a detailed analysis of the zones of town verdure the author underlined their vital values, their role in the protection of the environment and for the development of sports on the land and upon the river.

8/ Finally, the author emphasized that the main natural elements — the rivers and their banks, the lines of these banks, connections with the at-the-river zone of old Belgrade — played an important role in the composition of New Belgrade. Of special importance is the Danube bank zone with very favorable views of Belgrade and the fortress on Kalemegdan, wherefrom good vistas open on the center of New Belgrade and its river side walk, which has been planned as an attractive space for the development of social life, recreation and entertainment.

Лектура српскохрватског текста: Ненад Борић
Превод енглеског текста: Мира Ловричек-Јовановић
Превод немачког текста: Војислав Утвић
Графичка опрема: Бранко Узелац
Коректура: Мирјана Јокић

*

Ослобођено основног пореза на промет на основу мишљења Републичког секретаријата
за културу СР Србије бр. 413-253/81-02а

*

Штампа: РОГП „Култура“, ООУР „Радиша Тимотић“, Београд, Буле Јакшића 9