Дипл. арх. МИЛКА МИЛАТОВИЋ

Годишњак града Београда
књ. XXVII — 1980.

АЛБАН ШАМБОН: ГЕНЕРАЛНИ УРБАНИСТИЧКИ ПЛАН БЕОГРАДА

Током друге половине XIX века јављају се зачеци урбанистичке, планске делатности усмерене ка реконструкцији наслеђене морфологије Београда и брисању трагова оријенталне вароши. Упоредо, да би се побољшали животни и хигијенски услови у граду, Министарство грађевина, а затим Београдска општина од 1892. године решава основне техничке проблеме: предузимају се радови на изградњи водовода и канализације, увођењу електричног осветљења, регулацији и калдрмисању уличне мреже и усавршавању транспортног саобраћаја.

Међутим, суочавајући се са наглим приливом становништва, територијалним ширењем и бесправном градњом, урбанистичка активност се заснива на регулисању и усмеравању развоја. У недостатку материјалних средстава а и шире политичке и друштвене подршке,[1] Београдска општина, с мањим или већим успехом, обуздава стихију, даје одговоре на парцијалне горуће проблеме, али не успева да изрази свеобухватну урбанистичку мисао која би била потенцијални носилац даљег урбаног раста.

Тежња овог рада је да допринесе упознавању првог генералног плана уређења Београда који садржи ову другу компоненту, елементе просторног уобличавања који би створили предуслове за формирање снажног економског, друштвеног и политичког седишта, за преображај Београда у европску престоницу. Приликом разраде овако амбициозног програма, архитекта Албан Шамбон примењује два метода: стварање система монументалних архитектонских композиција као носиоца кључних функција државног и градског организма, и обједињавање анархичне урбане структуре у јединствену целину помоћу новостворене уличне мреже која се појављује као „координатор".

У нашој стручној литератури је често, с правом, истицан значај „Плана Вароши Београда" француског архитекте Албана Шамбона (Alban Chambon); међутим, због нестанка оригиналног примерка плана, као и сваког писаног документа који би пружио ближа објашњења, остао је енигматичан. Изношењем нових података и графичких приказа предлога, сматрамо да ће се омогућити даља истраживања проблема односа, утицаја и учешћа страних инжењера и архитеката у нашој средини. Овај рад представља одређен стадијум у изучавању сплета околности и извора, везаних за рад Албана Шамбона те ће многа питања остати отворена за даљу систематску научну анализу.

---

* Желим да изразим захвалност господину Maurice CULOT из Архива Модерне архитектуре у Брислу, који ми је указао на постојање ових докумената и благонаклоно дао сагласност за њихову публикацију. Такође захваљујем на добронамерној помоћи његове сараднице E. CRAMER.

БРОЈ 279 ТЕЛЕФОН УРЕДНИШТВА 614. БЕОГРАД, ЧЕТВРТАК 10. ОКТОБАР 1913. ГОД. ТЕЛЕФОН УРЕДНИШТВА 614. XII ГОД.

ИЗЛАЗИ СВАКИ ДАН

ПЕТ ПАРА БРОЈ

Претплата за Србију месечно динара
На годину дана 18.— дин
„ пола године 9.— „
„ три „ 4.50 „
„ један мес. 1.50 „
За иностранство
На годину дана 36.— дин у зл.
„ пола године 18.— „ „
„ три „ 9.— „ „

ШТАМПА

ДЕМОКРАТСКИ ЛИСТ ЗА ПОЛИТИКУ, ДОБОСТИ, ПРИВРЕДУ И ВОЈСКУ

Рукописи се не враћају а новог штампања се одмах гонитвању

ЦЕНА ОГЛАСА УТВРЂЕНА
Огласи се примају у уредништву

Уредништво и администрација налазе се у Краљевској улици Кеверина ул. бр. 8.

Директор: С. М. Јакшић

БАСНА, ДЕНЕШЕ и СВЕ ОСТАЛО СЛАТИ УРЕДНИШТВУ

Адреса: „Штампа“ Београд

Спор због магареће сенке

Неки Атињанин — у старо класично доба — најмио је једно магаре да му однесе пртљаг до Мегаре. На једном одмаришту, на путу, седне у сенку магарчевој да се раскладе и одмори. Сопственик и водач магарчев, затрован духом онога времена да отвара спор буд зашто, оспори му право да седи у сенци магарчевој, тврдећи, да је он дао под најам само магаре, а не и његову сенку. Хоће ли у њој да се одмори, треба нарочито да му плати.

Стиорена је Албанија. Представља облак с распињутим границама. Види се јасно да не допире до Црног Мора и Дунава, али се не види линија докле се простире.

И та Албанија, под вођством свога министра војног, Исо Болетинца, кога субвенционише аустроугарска влада и чије синове у Бечу школује, напада Србију многобројном оружаном силом, намеће јој рат, бива побеђена; српска војска, по праву које јој у рату припада, газ преко магловите српско-албанске границе и поседа близу не извесне стратегиске тачке, обећавајући да ће их напустити кад се буде дефинитивно повукла гранична линија и кад нагор-држава Албанија буде стекла владаоца, а Аустрија [illegible] водећи, да буд зашто отвори спор и да тврди, да Србија нема право да води рат и да се брани над је нападнута, али нема права да победи свога противника. Нарочито нема зато, што је појам о победи скопчан с правом оштете и с правом на погодбе, под којима противнику не би било могућно да понавља своје разбојничке препаде.

Шта је то него спор због магарчеве сенке, спор буд-зашто? Не да нам Аустрија да у сенци стратегиских положаја одднемо од разбојничких напада њених штићеника.

И суди нам она. Ако је да се погодимо с Бугарима, она је противу нас и на уста својих министара председника најављује, да балканским народима ваља оставити да своје спорове решавају ако ће и ратом, тврдо верујући да ће нас Бугари победити.

Десило се обрнуто. Побеђена Бугарска склапа мир. Ко после то је и остварила. Видели смо рат Албаније противу Србије, чему су се у Бечу, на самом Балкану, дивљачки радовали.

После наше победе, кога видимо да нам се на пут испречује? Опет та иста Аусто-угарска. И све она и нико други. Док није била извештена да је српска војска посела неке стратегиске положаје, изм-шљавала је нека наша свирепства, само да има повода да нам никако не да мира. Похитала је да нас *„пријатељски саветује“* да с Албанцима поступамо блаже, што је, као што „Одјек“ рече, један комплетан безобразлук. Нема никаква права да се меша у наше домаће ствари. Ми нисмо Турска. Нама њени савети, ако ће бити и пријатељски, не требају. Не тражимо ни њено пријатељство, ни њене савете, и нека нам их не намеће. Ни крст часни из њених руку не примамо. Али она нам се намеће, а циљ јој је да нас под видом пријатељства не оставља на миру, у једно и да полако, неприметно, стиче право да се и у будуће еме печати у наше домаће прилике.

Зар није јасно и самоме слепцу већ, да је Аустрија сила која стално противу нас ратује и која нам стаје на пут ма [illegible] Није ли јасно да је руководи правдом и подједнаким благовољењем за све, као што су друге силе. Њени протести су протести противне ратничке стране и ако таке треба да буду у Европи схваћене. Тако их и ми схватамо. Покорити им се без борбе значило би пристати на њен диктат, што би за нашу будућност било фатално. Тим и таким диктатима не би после било краја. Изазивачка и успеватчка улога Аустрије према нама добило би на тај начин испонајлак и правну санкцију, осветнану дугом праксом.

То ми не смемо никако допустити.

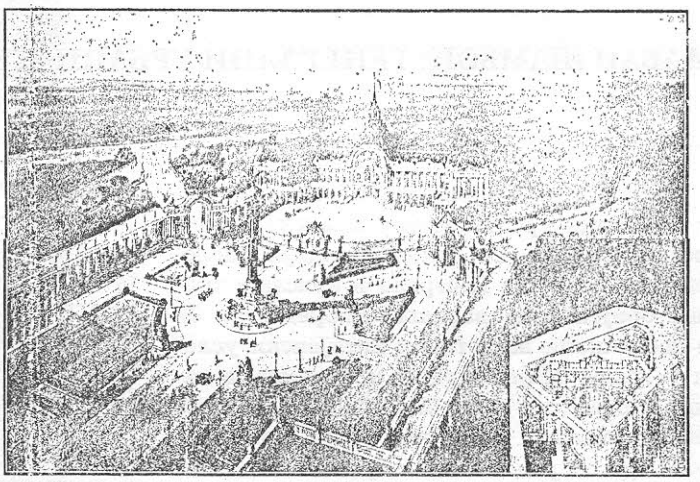
У дугом низу својих операција према нама оптужује нас и да не респектујемо границу, траживо и положаје који ће нас у будуће од подмуклих на ала на нас.

Право нападања, међутим, нико нам не може оспорити, с тим и право да пређемо границу нападачеву. Немамо право да гонимо непријатеља довле год мислимо да га треба гонити, и немамо право не само на материјалну, него и на територијалну штету, јер се ми од будућег органлука аустро-албанског морамо обезбедити. Не руководи нас тежња за освајањем, како нас лажно представља Аустрија, него нужда за обезбеђење, нужда која се јавила услед аустро-албанског напада на нашу мирну територију. Аустрија излази да свој грех на нас свали и да нас оптужи да нећемо да респектујемо лондонске одлуке. Опет она, и све само она! Свуда само њу сретамо.

Надвојмо је напослетку. Рецимо да те границе нису респектовали сами Албанци. По том праву Аустрија може да брани те границе од нас, а да их не брани од обести Албанаца? Кад су их Албанци прегазили, у Бечу су се радовали клицали им и у својој штампи правдали, кривећи нас; кад смо то исто учинили ми, нас напада и ми смо и сад криви.

дају да ће Србима дозлогрдити. Оне које, на основу лажних сведока, осуде, бациће у тамницу, а на оне, које не могу желети обезбеду и од пакости аустриске, да нам не отвара спор због тричарија, као онај магарчев водац због сенке, и то бисмо тражили. Али то је немогуће, и ту стајемо. *Г.*

ПЛАН ЗА НОВИ »ДВОР



Белгијски архитекти Шамбон израдио је пројекат по коме би се подигао нови српски краљевски Двор. Тај пројекат је читава реформа целог простора на коме се налази данашњи Двор и дворска башта и састоји се у овоме:

Ограничивање два дворска врта уклонила би се и већ простор између та два двора уједно са дворским [illegible] би се и предао јавном саобраћају. Преуређење би се извело на [illegible] начин што би се јаком кратком широком улицом уградио из улице Краља Милана у тај простор између два двора. Та би се улица спајала једним великим округлим тргом са великим спомеником Слободе, па би се одатле настављала улицом у дворишта новог великог двора.

Са трга Слободе полазиле би две улице на улици Краља Александра. Једна би излазила од прилике према Дечанској улици а друга на улицу Кнеза Михаила пресецајући ону кратку улицу између Двора и завода код „Чехиње“, која би у том случају била просечена до краја.

Главна врата дворска била би са данашња два двора везана се по једним редом колона, на којима би били поређани споменици малих великих људи од ослобођења до данас. А на месту где те два улице пролазе кроз тај ред колона подигла би се по једна триумфална капија за спомен на рат са Турском и Бугарском.

Око средњег круга са трга Слободе [illegible]

Поврх главног двора био би кроз парк мањег на Краља Александра улицу.

Дворски економат и штала преместили би се на одо место где је сад завод код „Чехиње.“

На слици, доле у углу, излази се нацрт плана за изведење овог пројекта.

Архитекта Шамбон је до сада радио на преуређењу више двора. Нарочито је чувен његов план, који је рађено по нарудбини белгијског краља Леополда II, за преуређење бриселског дворског крајa Le Mont des Arts.

Шовинизам у Софији

— Софијски листови тврде да су у изгледу отворили. —

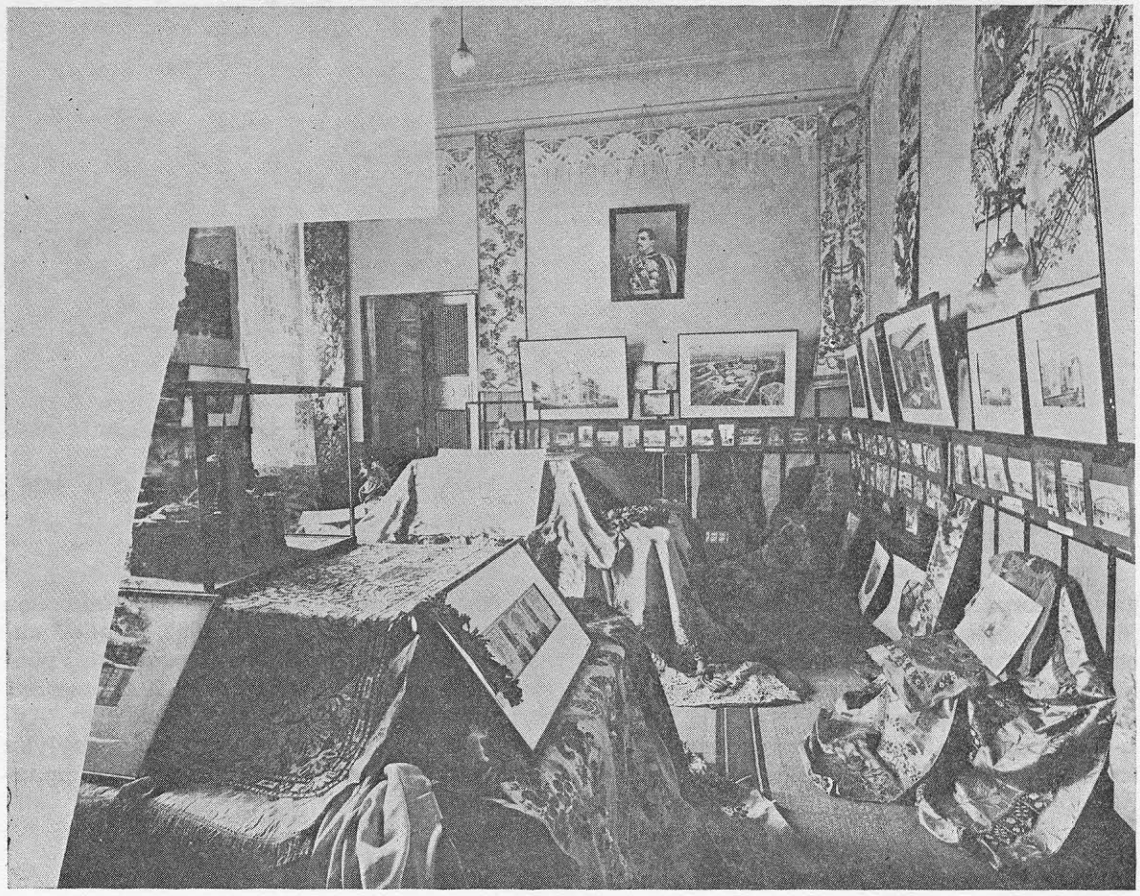
Софијски листови поново јав-

Нови двор — пројекат објављен у дневном листу „Штампа“ 30. октобра 1913. године.

Nouveau palais — projet publié dans le quotidien »Štampa« le 10. octobre 1913.

Снимак ентеријера са изложеним радовима француског арх. А. Шамбона.

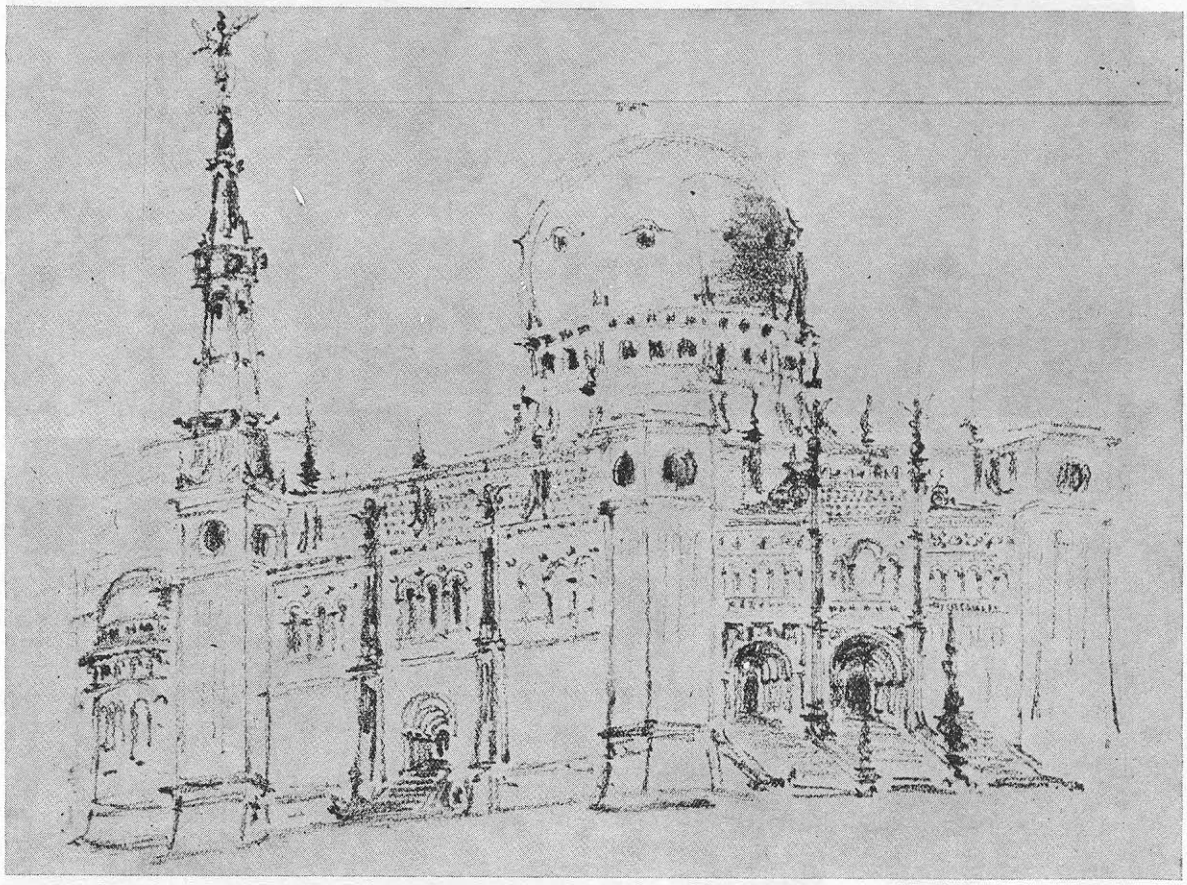
Photographie d'intérieur avec exposées, les oeuvres de l'architecte français A. Chambon.



Досадашње познавање и значај копије „Плана Вароши Београда“ А. Шамбона

Недостатак историографских података не дозвољава сигурне поставке при обради овог документа тако да се у литератури јављају многе нелогичности. Кратак осврт на досадашње познавање указује да се план први пут спомиње 1939. године у докторској дисертацији Ш. Дервишевића[2] где је публикован са легендом: „План уређења Београда из 1912. године, саставио га је А. Шамбон, архитекта у Паризу“. У тексту се наводи да су основни потези планова насталих у том времену остварени у центру града пре рата.

У издању Генералног урбанистичког плана Београда из 1950. године,[3] архитекта М. Сомборски наводи да се изградња у првим годинама после I светског рата делимично вршила по старом регулационом плану, иако више није био актуелан. У чланку је репродукован „План Вароши Београда“ са легендом „Регулациони план Београда из 1912. године који је израдио француски архитекта Камбон“. Ту налазимо неадекватну транскрипцију имена која се даље протеже кроз литературу до данашњих дана.

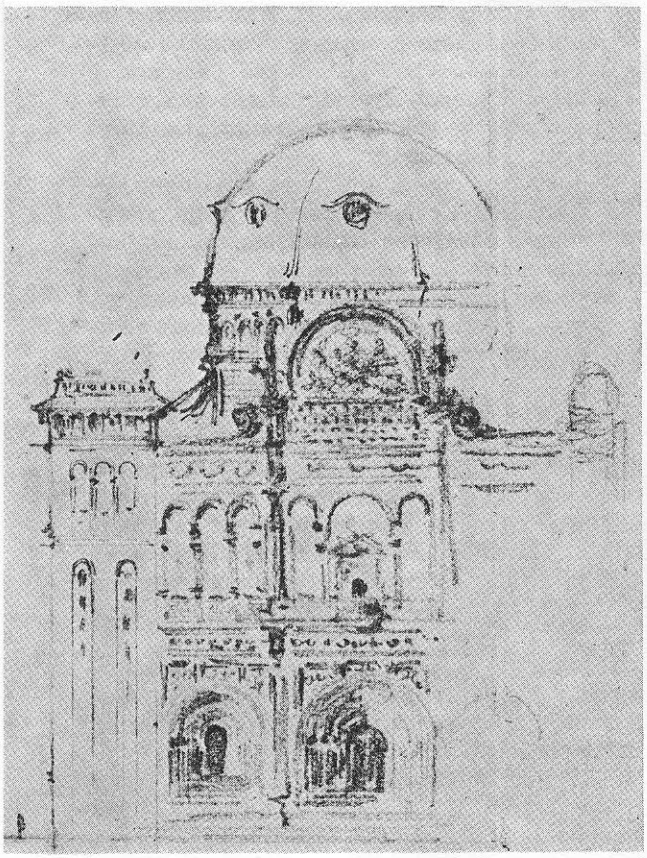


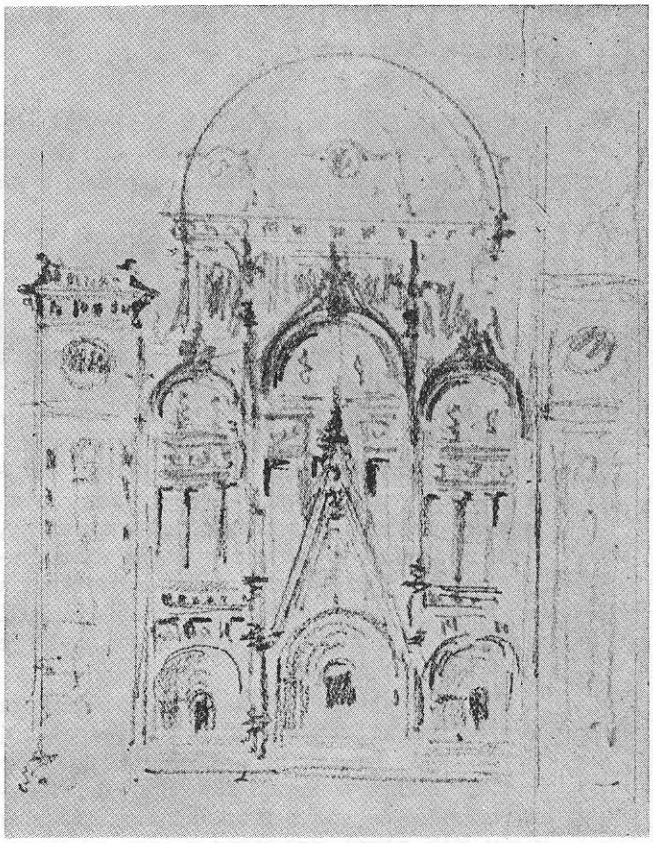
Esquisses de l'église de Saint-Sava /AAM. inv. Chambon 4476 (T1), 4474 (T1), 4482 (T1), 4490 (T1).

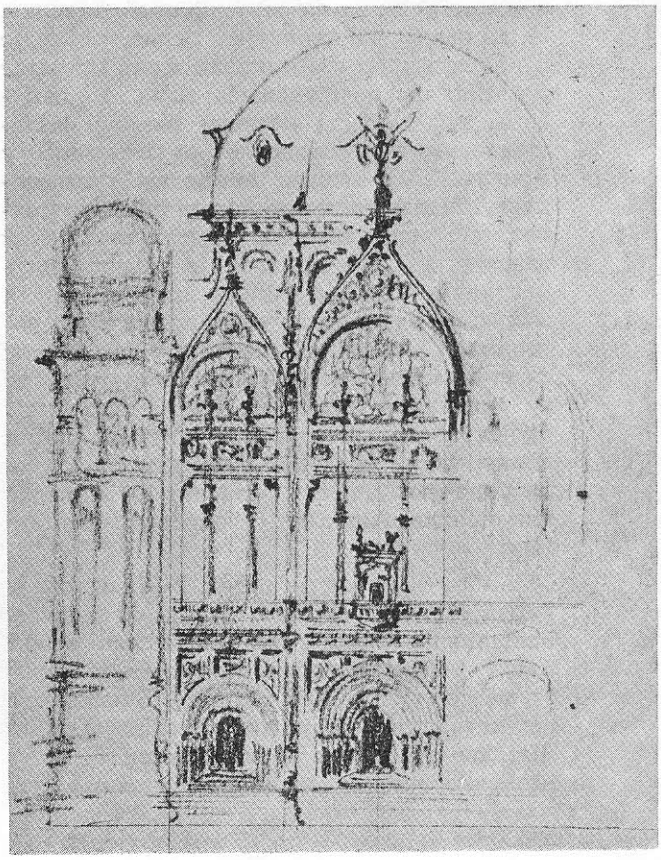
Оливер Минић даље спомиње Шамбонов план најпре 1954, а затим 1963. године[4] када даје и репродукцију са легендом: „Урбанистички план Београда из 1912. године, рад француског архитекте Камбона“. Аутор даје краћу анализу плана указујући на време и превазиђени карактер фран-

цуског академског урбанизма. Интересантан је податак да је, по сећању аутора. план постојао до 1945. године у тадашњем Техничком одељењу ИНО Београда, и то с потписом „Cambon" — 1908. год. Из овог извора потиче даље датирање које срећемо у радовима: Д. В. Анић,[5] Б. Максимовић[6] и С. Недић.[7 i 7a]

Професор Б. Максимовић публикује снимак из личног фото-архива који садржи део аутентичне легенде у дну плана са







Скице цркве Св. Сава /AAM. inv. Chambon 4476 (T_1), 4474 (T_1), 4482 (T_1) i 4490 (T_1)/.

назначеним пројектованим зданима; дата је и најдетаљнија анализа предлога; истакнут је значај обилазне магистрале која граничи градску територију, затим су разрађене основне одлике плана: потез Теразије — Славија — Савинац и барокна композиција друштвених зграда на простору

старог гробља и Ташмајдана. Међутим, недовољно јасан документ није омогућавао даљу анализу предложених садржаја а ни њихово тачно лоцирање.

Албан Шамбон — живот и дело

Судбина и познавање дела Албана Шамбона су доживели заборав и негацију којом је функционалистички покрет одбацио тековине XIX века. Техничка и научна достигнућа налазе материјалну примену, нови грађевински материјали добијају адекватну обликовну транскрипцију, нови програми — аутентичан, функционалан одговор; мит о истини, чистоти израза и напретку кида везе с прошлошћу, а XIX век, симбол конфузије идеја и деградације доживљава одрицање.

Данас, суочени с новим проблемима архитектонског стваралаштва, у теоретској кризи где јењава авангардни карактер мисли пионира модерне архитектуре, научне анализе се све чешће осврћу историји (па и XIX веку), као потенцијалу за изналажење решења савременој проблематици. У ту сврху се пописује, снима, обрађује и инвентарише грађевински фонд прошлог столећа, те и изучавања дела А. Шамбона, подстакнута легатом његове оставштине Архиву Модерне архитектуре у Брислу, 1975. године, припадају овом покрету. Материјали ове богате збирке предмет су истраживања, класификације и разраде; у овом приказу је изнета документација која се односи на Београд, а заступљена је искључиво графичким радовима. Документи се чувају у облику фото-негатива на стакленим плочама, док су оригинали вероватно слати наручиоцу пројекта; сем наслова и легенди на самом плану где су обележени објекти, у збирци нису нађени писани извори, објашњења или преписка што би се односило на дату тему.

Албан Шамбон је рођен 1847. године у Варзију (Varzy—Bièvre), јужно од Париза. Завршивши студије на „Ecole des Beaux Arts“ — Школи лепих уметности у Паризу, настањује се 1869. године у Белгији где ће остварити своја најзначајнија дела. Шамбон најпре ради као цртач, а своју необично плодну каријеру започиње изградњом позоришта „Еден“ 1880. године у Брислу, које ће му донети мноштво ласкавих оцена у тадашњој јавности.[8] Почетком XX века његов пројектантски атеље броји 200 сарадника; међу реализацијама најзначајније су: Казино у Остенде и Спа,[9] десетак позоришта у Брислу, Лондону и Паризу,[10] затворено клизалиште „Северни пол“[11] и преуређење хола хотела „Метропол“ у Брислу, као и неколико приватних вила у Остенде. Уживајући наклоност белгијског краља Леополда II, Шамбон остварује 1909. године суверенову замисао обједињавања културно-уметничке баштине у оквиру комплекса музеја, библиотека и аудиторијума на узвишици званој „Le Mont des Arts“ у Брислу.[12]

У првим делима, нарочито у позориштима, Шамбон је стварао свет илузија, магије, лажног богатства и маштовитих оријенталних простора; одсликавао је владајућу класу, њену љубав према сјају и луксузу, те је та идентификација, подударност тежњи чинила основ његовог монденског успеха. У виду илустрације, навешћемо опис позоришта „Берзе“ које доноси дневни лист „Белгијска звезда“ 1895. године.“ То је сложен Еден, шаролик, набујао, калеидоскопски и разнобојан, који се попут забавне и духовне фантазије спаја са архитектонским покретом једног доба које нема архитектуре јер поседује све архитектуре, једног електричног, валовитог доба које чак кроз своју уметност критикује. Помамна фантазија композитне и космополитске уметности, лажна и сјајна импровизација која одговара ватри и пароксизму датог момента“.[13]

Урбанистички предлог за улепшавање града Београда, заједно с низом јавних грађевина и споменика, представља можда најкомплекснији подухват којим А. Шамбон окончава своје животно и професионално искуство. Истовремено, он представља и враћање академизму и традицији.

Класификација документације и датирање

Неоспоран документ који омогућава прве поставке и тачно одређивање времена настанка једног од пројектних решења опуса А. Шамбона, јесте чланак публикован на првој страни дневног листа „Штампа“

30. октобра 1913. године.[14] Под насловом „План за нови двор" дат је перспективни изглед будуће палате са основом у десном углу, као и детаљан опис монументалног комплекса на простору дворске баште. Ново здање је постављено у дну блока, ближе Улици краља Александра (данас Булевар револуције); са постојећим објектима, старим и новим двором, веза је остварена перистилом који гради трг затвореног типа по узору на решење К. Зитеа. До кружног трга, на чијем се средишту издиже Коринтски стуб са кипом, алегоријом „Слободе", пресечене су три улице: најшира, између две зграде двора води ка Улици краља Милана (данас Маршала Тита), друге две, под углом од 120° излазе ка Улици краља Александра уоквирујући пројектовану, фронталну палату двема тријумфалним капијама у спомен на ратове с Турском и Бугарском.

Вероватно су тих дана направљена два снимка ентеријера који приказују својеврсну изложбу изведених радова и пројеката арх. Шамбона за Београд. У поставци се посебно истичу изглед новог краљевског двора који публикује „Штампа", затим скице ентеријера, ламперија и зидних платана, а нарочито други објекат — Светосавски храм — приказан перспективом и макетом од тамног воска. Ова макета, заједно са споменником налик на турско турбе, можда намењено Доњем граду, и данас се чувају у збирци Архива Модерне архитектуре у Брислу.

Овој првој серији докумената из 1913. године припадају и скице Светосавске цркве[16] које сведоче о генези њеног пројектовања, о инспирацији и историјским асоцијацијама. Први цртежи репродукују временску и стилску стратификацију фасаде цркве Светог Марка у Венецији, доњи регистар је третиран романским лучним мотивима, док прочеље прима карактер богате орнаментике позне готике. Даља еволуција решења базилике носи у себи елементе романско-византијске архитектуре, угаоне куле, аркадне низове отвора, кровни венац Ломбардијског типа, трифоре, полулоптаста купола извишеног центра, „конзоласта" купола у виду низа прстена изнад абсидног простора, као и композитни звоник — одражавају чудан призвук индијско-муслиманског утицаја.

Другу групу извора чине графички радови, обједињени на монтажном паноу који носи легенде: „Главни план студија за улепшавање Вароши Београда" и „Ensemble d'études décoratives dressées pour la ville de Belgrade"[17] У центру композиције налазимо „план Вароши Београда"[18] (непотпуно публикован у нашој литератури) с пописом једанаест објеката који фигурирају около:

(I) КРАЉЕВ ДВОР[19] — на простору дворске баште.

(II) ОПШТИНА — на Позоришном тргу заузима простор читавог блока ограђеног улицама: Позоришна (Француска), Кнез-Милетина улица, (29. новембар), Дечанска (М. Пијаде) и Македонска.

(III) ПАЛАТА ЗА МИНИСТАРСТВА[20] — ансамбл административних зграда уоквирује Парламент који је тада био у изградњи на месту Марвеног трга.

(IV) УНИВЕРЗИТЕТ[21] на простору Краљевог трга и Панчићевог парка, тј. данашњег Студентског трга.

(V) МЕДИЦИНСКИ ФАКУЛТЕТ[22] у Ресавској улици, код Војне болнице.

(VI) ПОШТА[23] на месту данашње палате „Албаније", у дну перспективе Улице краља Милана.

(VII) САБОРНА ЦРКВА[24] или Светосавски храм на Савинцу.

(VIII) КРАЉЕВСКИ СРПСКИ МУЗЕЈИ[25] на простору старог гробља и Ташмајдана.

(IX) СУД[26] у блоку уоквиреном улицама: Дечанском, Македонском и Скопљанском (данас Нушићева).

(X) ТРИЈУМФАЛНА КАПИЈА[27] на кружном тргу Славија.

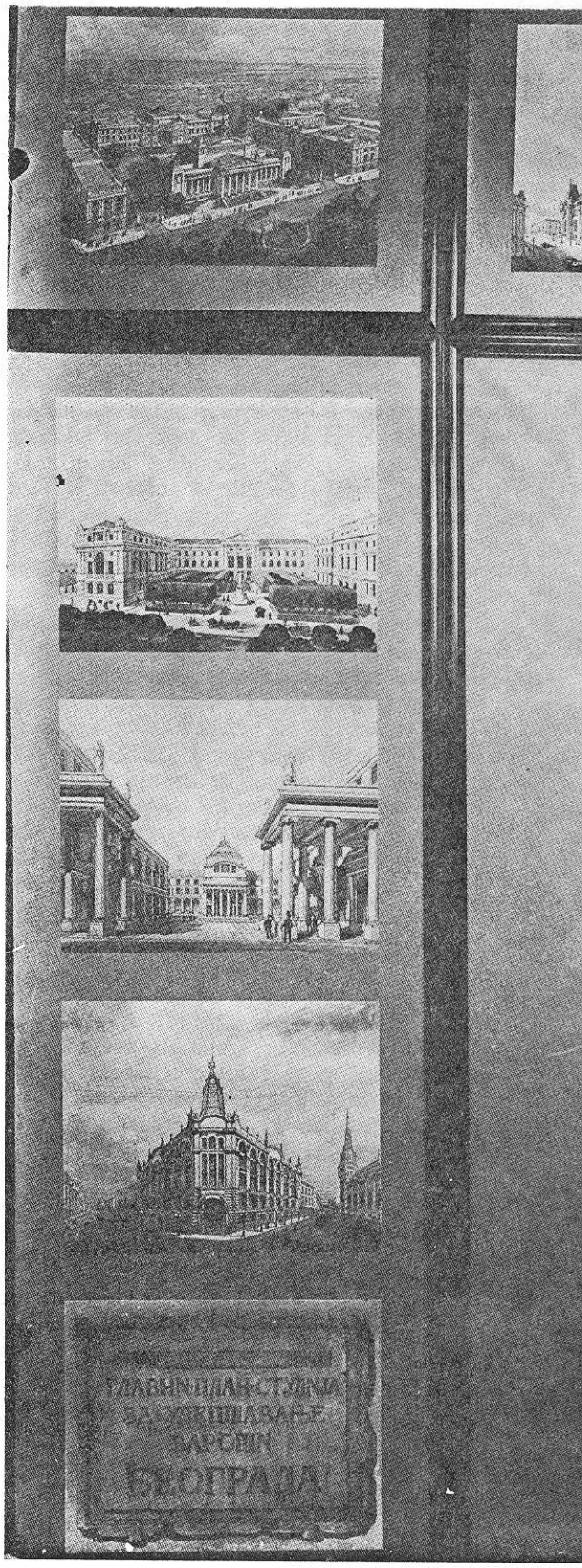
(XI) БЕРЗА И ВОДОСКОК[28] на Теразијском платоу.

Анализа подлоге Шамбоновог „Плана Вароши Београда" указује да је рађен на основу Геодетског плана из 1909. године;[29] оријентисан је ка северу а не ка североистоку као што су рађени планови Катастарског одељења из 1903. и 1905. године;[30]

уцртани су новосаграђени објекти: III београдска гимназија, основна школа у Улици 7. јула и Обсерваторија; даље се подудара графичка обрада зелених површина, железничког чвора, као и детаљан снимак Доње и Горње тврђаве. Приликом разматрања проблема графичког извора, намеће се и поређење с планом из Бечког Ратног архива[31] који представља пројектовану регулацију, просецање и именовање нових улица, као и стварање рејонског булевара по траси природних граница Мокролушког, Чубурског и Булбудерског потока; ка северу се завршава западно од краљевских штала, паралелно са дунавским испустом. Овај пројекат је вероватно рађен у време окупације, а његов избледео обрис назире се у Геодетском плану из 1921. године[32] састављеном за потребе расписивања јавног конкурса за Генерални урбанистички план Београда.

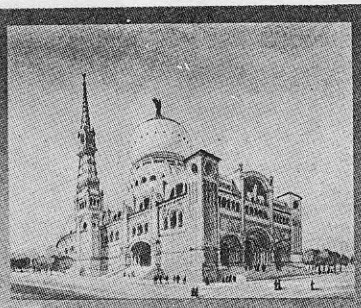
У садашњем стадијуму непознавања прилика уочи самог I светског рата и периода окупационе власти, није могућно дати процену о аутериорности или постериорности плана из Бечког Ратног архива у односу на Шамбоново решење; ипак, наилазимо на подударност неких потеза, нарочито у пределу унутрашњег венца улица паралелних рејонској,[33] који ни касније неће доживети реализацију.

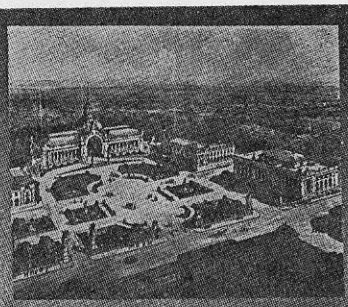
Ако посматрамо начин на који Бечки план решава рејонско питање, уочавамо да је приступ једнак ранијим покушајима. Наиме, ограничавање градске територије са јужне и источне стране широким булеваром, налазимо, мада у знатно мањем обиму, још деведесетих година прошлог века на оригиналном плану Алберта Капа[34] а затим на штампаном плану из 1893. године потписаном „удесио Бешлић".[35] Предност предложеног кружног булевара арх. Шамбона је у томе што се он протеже, не само као лимитациона линија од Саве до Ду-

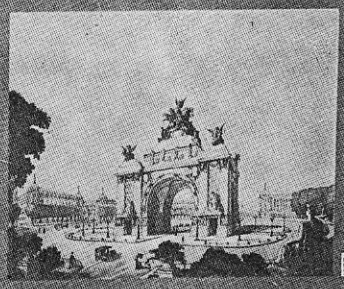


Монтажни пано: „Главни план студија за улепшавање вароши Београда"; План Вароши Београда и перспективни изгледи једанаест пројектованих објеката.

Panneau monté: »Plan général d'études d'embellissement de la ville de Belgrade« — plan de la ville de Belgrade et vues perspectives de onze édifices projetés.

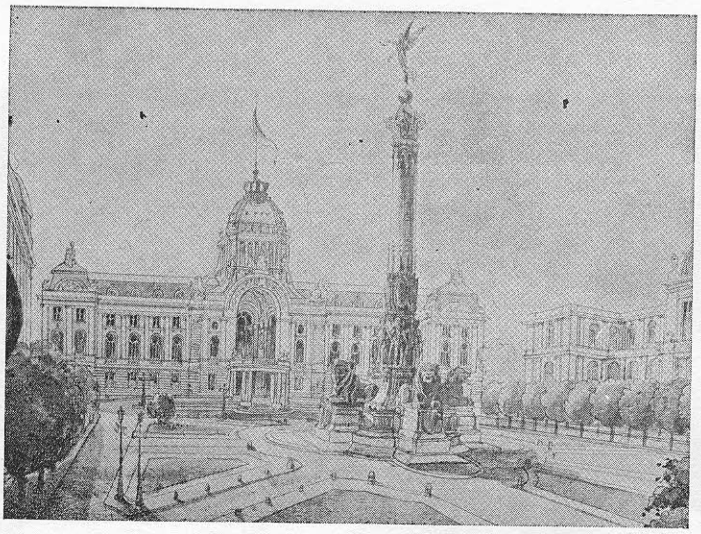






САБОРНА ЦРКВА	VII
КРАЉЕВО СРПСКИ МУЗЕЈ	VIII
СУД	IX
ТРИУМФАЛНА КАПИЈА	X
БЕРЗА И ВОДОСКОК	XI

КРАЉЕВ ДВОР
ОПШТИНА
ПАТА ЗА МИНИСТАРСТВА
УНИВЕРЗИТЕТ
ЕДЕЈНИСИ ФАКУЛТЕТ
ПОШТА

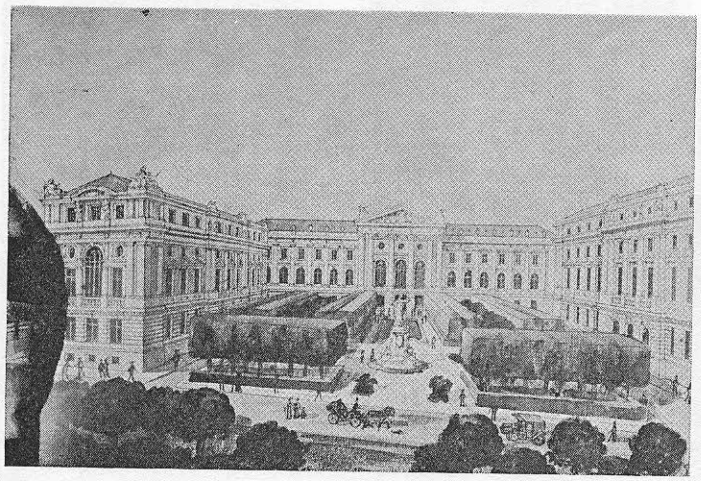


КРАЉЕВ ДВОР — (I) други пројекат /AAM. inv. Chambon 3809 (T_1)/

Palais royal — I — deuxième projet /AAM. inv. Chambon 3809 (T1)/.

ОПШТИНА (II).

Hôtel de ville (II).

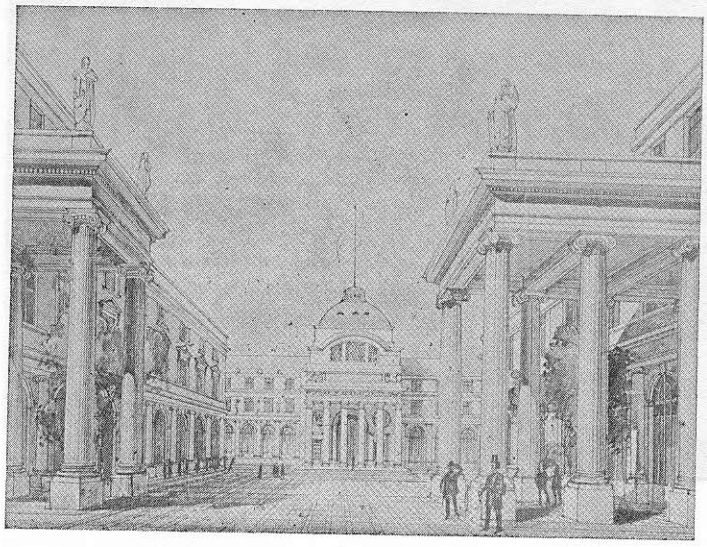


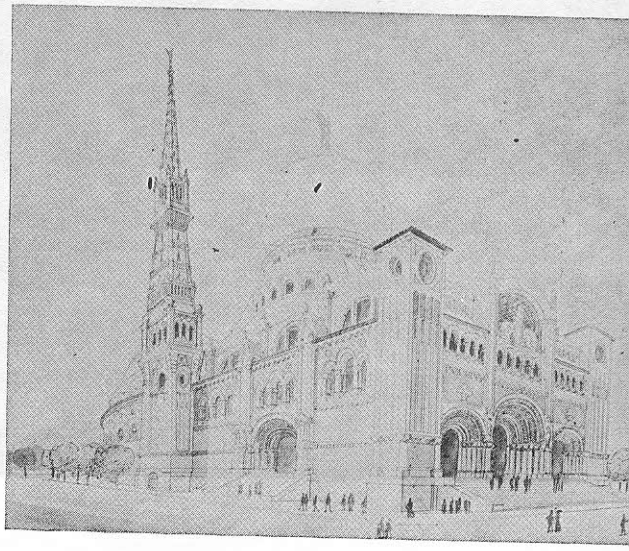
УНИВЕРЗИТЕТ (IV) — /AAM. inv. Chambon 3802 (T_2)/.

Université (IV) /AAM. inv. Chambon 3802 (T2)/.

ПОШТА (VI) — /AAM inv. Chambon 3087 (T_1)/.

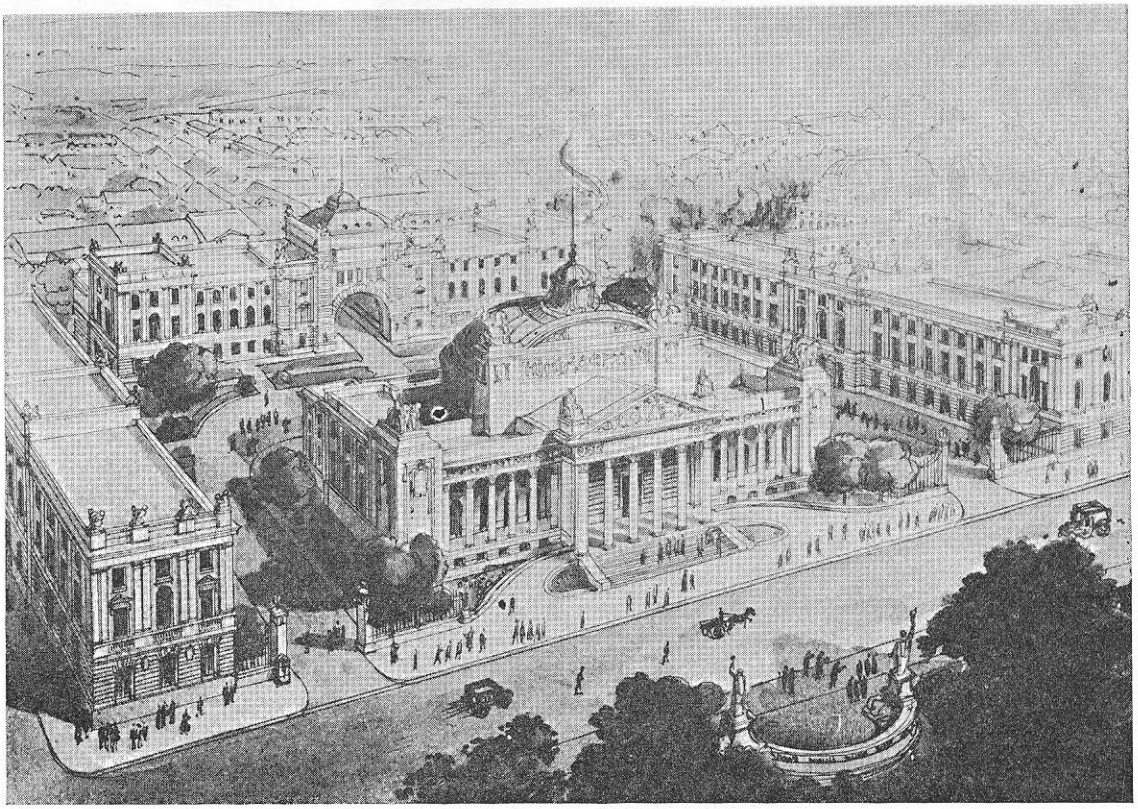
Poste (VI) /AAM. inv. Chambon 3807 (T1)/.





нава, већ ствара прстен повезујући их обалним појасом око Тврђаве до железничког чвора и базенског Савског пристаништа које лоцира на простору Баре „Венеције“ чиме је успостављено јединство и корелација ова два вида транспортног саобраћаја.

Недостатак информација не допушта ближе сагледавање мотивације и чиниоца који су допринели остварењу Шамбоновог предлога. Претпоставке о хипотетичном наручиоцу плана — двор или Београдска општина, остају неиспитане. Преглед „Београдских општинских новина“ тог раздобља не пружа никакве индикације, иако се можда овај рад може довести у везу са присуством француског архитекте Едуарда Лежеа на челу Техничке Управе од 1911. године.[36] „Гласник Друштва Српских инжењера и архитеката,“ иначе полемичка платформа на којој се разматрају и сукобљавају теоретска и практична искуства, не сведочи о датом предлогу. Напоменимо да „Српски Технички Лист“ није излазио од септембра 1912. године до 1. јануара 1914. године тако да је и пројекат Новог двора остао незапажен на његовим страницама. Поводом техничких радова на ре-



ПАЛАТА ЗА МИНИСТАРСТВА (III) — Комплекс административних зграда и Парламента /AMM. inv. Chambon 3805 (T_1)/.

Palais des ministères (III), Parlement et ensemble de bâtiments administratifs /AAM. inv. Chambon 3805 (T1)/.

МЕДИЦИНСКИ ФАКУЛТЕТ (V) — /AAM. inv. Chambon 3800 (T_1)/, — Levo.

Faculté de médecine (V) /AAM. inv. Chambon 3800 (T1)/.

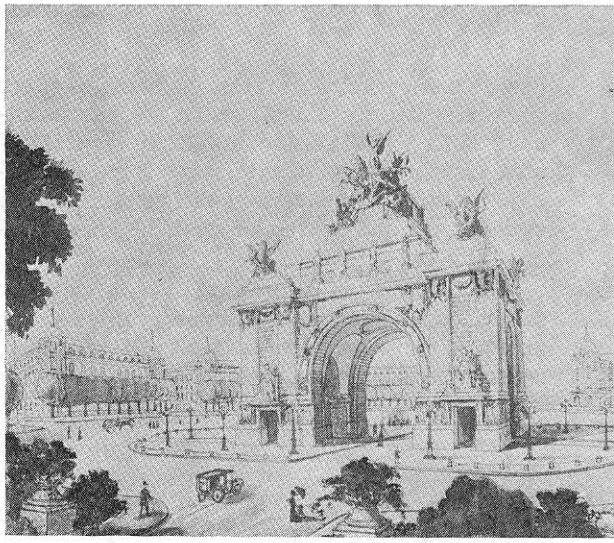
САБОРНА ЦРКВА (VII) — Црква Св. СавеAAM. inv. Chambon 3806 (T_1)/. — Levo.

Eglise du rassemblement (VII) Eglise Saint-Sava /AAM inv. Chambon 3806 (T1)/.

гулацији, Скуп београдских инжењера и архитеката на седници одржаној фебруара 1912. године[37] још једном износи оштру критику рада Техничке Управе, осуђује делимична решења и указује на потребу стварања генералног плана за регулацију и доношења одговарајућих законских мера за његово спровођење. Последице прописане Резолуције и захтева за расписивање „свесловенске утакмице" нису познате; међутим, није искључено да је уследила разрада програмских елемената: прикупљање података, предлога и анализа потребних граду ради конципирања опште политике развоја.

Критички осврт и анализа предлога

План уређења Београда или „улепшавања", ако се узме превод карактеристичног француског термина „Plan d'embellissement" — одражава вештину сагледавања градског глобалитета где је као објекат планирања узета читава његова територија. Пројекција правоугаоне, рационалне геометријске шеме неограничене моћи простирања, која је била узор у реконструкцији Вароши у шанцу или при трасирању Врачара, створила је структурална урбана језгра лишена флуидних веза. Предлог А. Шамбона представља допуну постојећег система, нарочито у регулацији Савамалске падине или Палилулског краја, који су настали спонтаним развојем. Интервенција је минималних размера: продужавају се зачети потези, трасирају се наговештени правци или се обликују неизграђени простори. У периферним деловима града проширена је улична мрежа и то по принципу широких блокова; правоугаони систем је допуњен дијагоналним потезима које условљава терен ради мањег нагиба или се пак инспиришу барокном формом „трозупца" те стварају звездаста раскршћа по аналогији са Османовим радовима у Паризу. Блокови су предвиђени за ивичну праволинијску градњу регулисану грађевинским нормама и габаритом, док је монументално значење кристалисано у угаоним решењи-



ТРИЈУМФАЛНА КАПИЈА (X) — (AAM. inv. Chambon 4230 (T_1)/.

Arc de Triomphe (X) /AAM. inv. Chambon 4230 (T1)/.

КРАЉЕВСКИ СРПСКИ МУЗЕЈИ (VIII) — Комплекс музеја на Ташмајдану /AAM. inv. Chambon 3808 (T_1)/. — Десно.

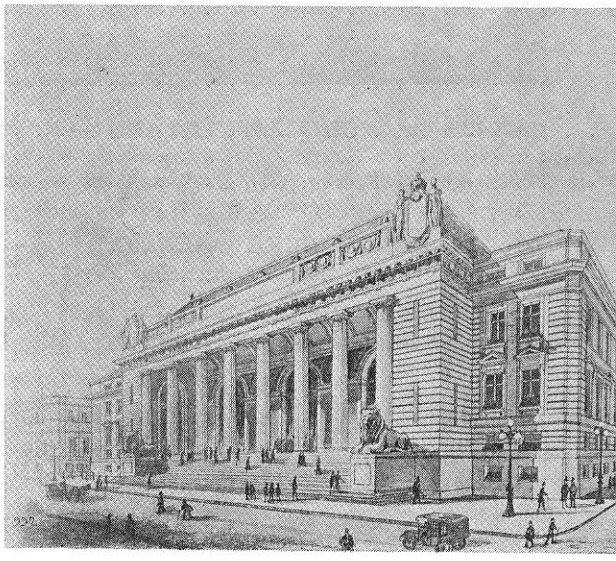
Musées royaux et serbes (VIII) — ensemble de musées sur le Tašmajdan /AAM. inv. Chambon 3808 (T1)/.

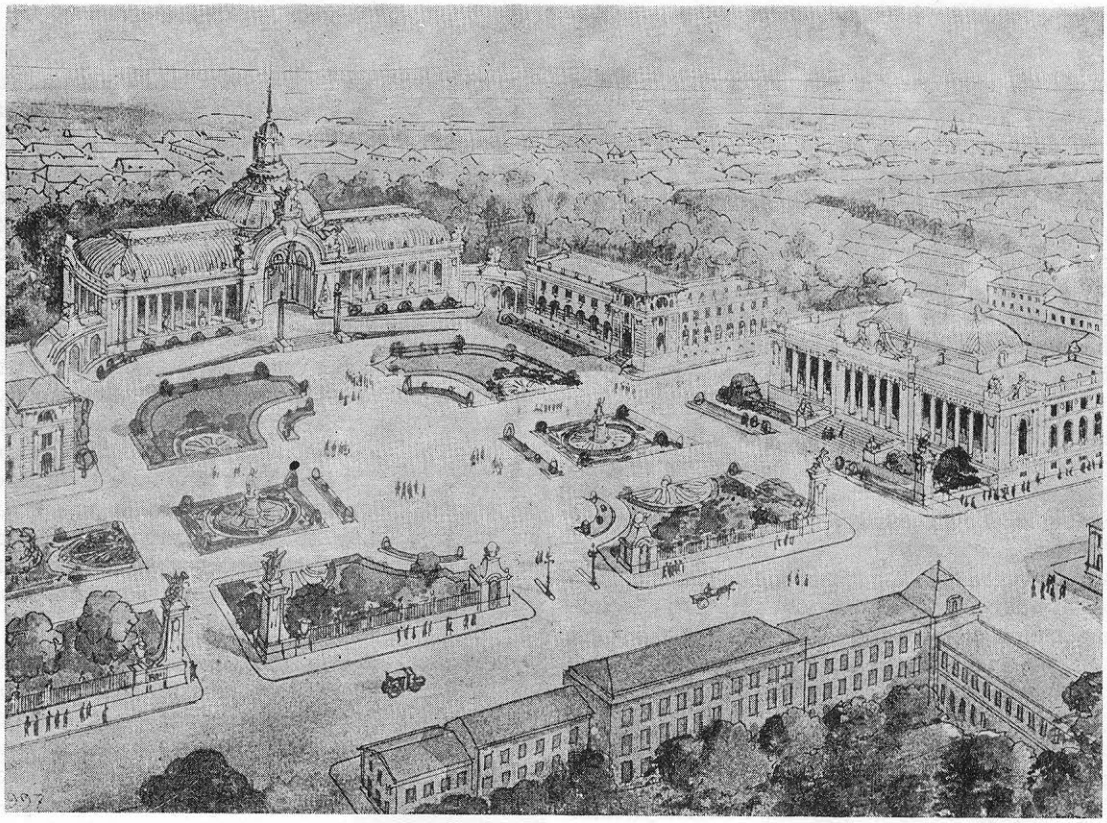
БЕРЗА И ВОДОСКОК (XI) — на Теразијама /AAM. inv. Chambon 3804 (T_1)/. — Десно.

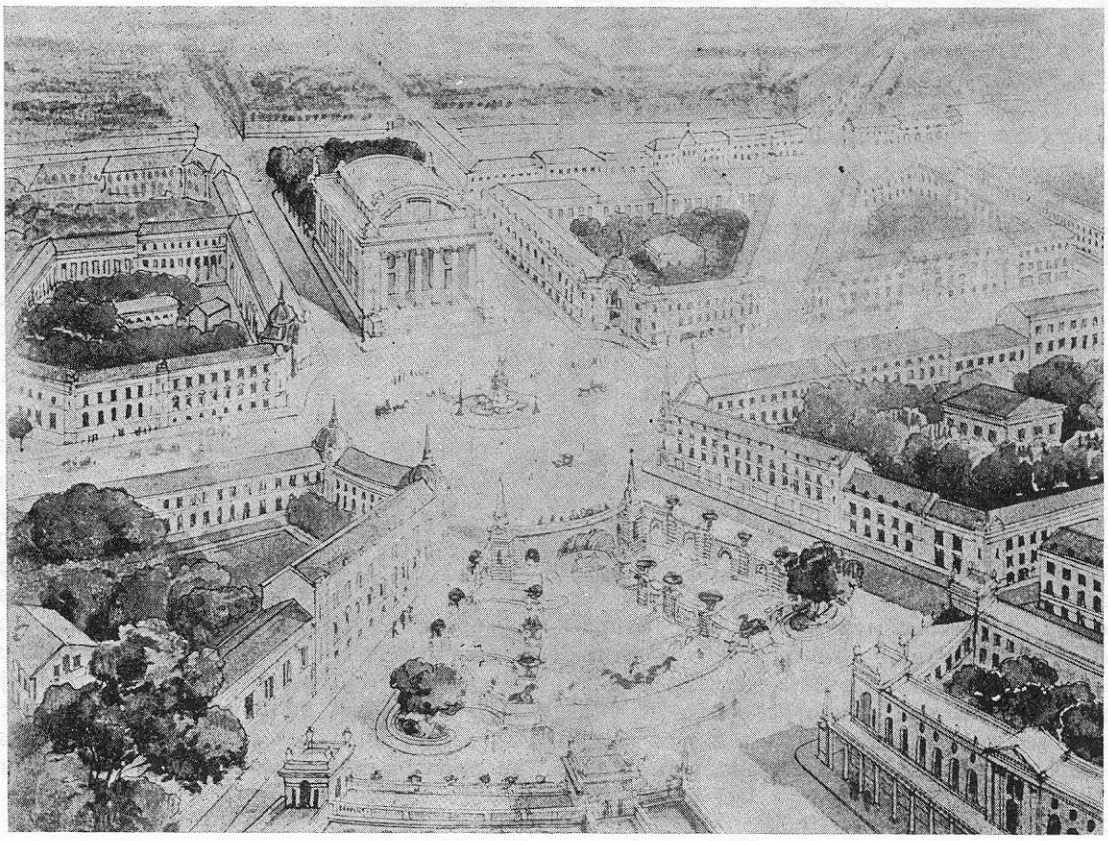
Bourse et fontaine (XI) — Terazije /AMM. inv. Chambon 3804 (T_1)/.

СУД (IX) — (AAM. inv. Chambon 3801 (T_1)/.

Tribunal (IX) /AAM. inv. Chambon 3801 (T1)/.







ма блока где ротонде и високе куполе чине акценте уличних фронтова.

Први назначени принцип „координације“ и обједињавања нехомогеног урбаног ткива у јединствену целину заснива се на поштовању постојећег грађевинског фонда чије би нарушавање представљало велики економски терет за Београдску општину која није имала развијен технички и административни апарат способан да наметне крупније измене.

Други принцип којим се руководи аутор плана, јесте стварање мреже јавних зграда које симболизују кроз свој садржај друштвени поредак, економску и политичку власт, или пак значај уметности и науке. У градском ткиву, ови објекти представљају кључне визуелно повезане пунктове који доминирају својом монументалношћу; организовани су у склопу већ зачетих језгара или на слободним нетакнутим међупросторима. Тако су допуњени постојећи садржаји — Универзитет код Велике школе или Медицински факултет у кругу болничког комплекса.

Позоришни трг, једини конституисани простор који заслужује тај назив, трпи формалне измене, развијен је у облику петоугаоника на којем новопројектовани објекти Поште и Општине успостављају равнотежу маса насупрот зградама Позоришта и Управе фондова.

Основни правци компоновања урбанистичког плана ослањају се на постојеће потезе: Теразије — Славија и Улица краља Александра, односно — Смедеревски друм, који играју важну друштвену и економску улогу у урбаној структури. Ова су језгра линеарног карактера настала дуж прилазних путева и магистрала попут чаршија у којима је примаран уздужни ток кретања. Ради превазилажења ових каналисаних, усмерених језгара, аутор плана обогаћује централне зоне разгранатом мрежом где је читаво подручје носилац функције средишта града. Мада није решено незграпно укрштање ова два правца на нивоу Теразија, он врши деобу саобраћајних токова и остварује њихово повезивање најпре просецањем спојнице — улице у осовини комплекса краљевских музеја, између Ресавске и Студеничке (данас Генерала Жданова и Светозара Марковића) а затим предлогом дворског ансамбла. Паралелно Улици краља Александра, Косовска улица, која се пружа од звездастог трга испред суда, даље је просечена кроз Ташмајдан до Тркалишта, како би остварила везу пројектованих целина министарстава и музеја — овом новом артеријом се помера тежиште управног центра и шири ка североистоку. Можда најкарактеристичнији пример тенденције простирања и „експлозије“ централне зоне представља решење Теразијског платоа који је развијен у попречном правцу низом тргова; Берза заузима доминантан положај отворених перспектива ка Сави, испред ње се простиру кружни трг и каскадне барокне фонтане; у основи композиције створен је доњи трг на нивоу Улице краљице Наталије (Народног фронта), одакле просечени „трозубац“ успоставља везу центра са железничком станицом и пристаништем.

Размештај друштвених зграда и споменика одликује се двојаким приступом: при обликовању монументалних аксијалних комплекса узор су барокне палате и академска уравнотежена композиција; у овој групи налазимо и одговарајући садржај — дворски ансамбл или пак институције настале у XIX веку које репродукују ову типологију; то су палате министарстава и Народног дома или „палате културе“ — универзитети, музеји и библиотеке. Други заступљени вид урбанизма јесте производ модерне праксе коју критикује у својим радовима К. Зите; споменици су изоловани, постављени на репрезентативна места у дну широких уличних перспектива, тако да образују систем урбаних оријентира. По том начелу су лоцирани: Саборна црква или црква Светог Саве као највиша тачка продуженог потеза Теразије — Славија — Савинац; затим Берза — храм „капитала“; Суд — заступник „реда и поретка“, Градска већница, Пошта и Тријумфална капија.

У коначној студији за улепшавање вароши Београда, А. Шамбон предлаже другу верзију дворске палате. Уместо кружног решења (објављен план двора из 1913) артикулације између три објекта, нови правоугаони трг стоји као тангенцијални простор отворен ка Улици краља Милана. Ова, по нашем мишљењу, новија, скромнија концепција дворског комплекса јавља се као резултат ширег сагледавања београдске проблематике где акценат није дат на

уређење једног ограниченог блока већ се уклапа у низ зависних урбанистичких подухвата. У том смислу извршено је повлачење нове палате у унутрашњост блока чиме се обезбеђује слободан парковски простор према згради Парламента. Његова неправилна троугласта конфигурација је превазиђена цртежом партера и алеја, док полукружна фонтана, централни и завршни мотив остварује „зглоб", пресек осовинских праваца двора и композиције министарстава.

Хигијенски захтеви уређења вароши огледају се у решавању проблема зелених површина: у самом граду, многи простори су покривени парковима, док је најдрагоценији допринос предлога да се евакуише војни садржај Калемегданске тврђаве и искористи њен изузетан положај за одмор и разоноду грађана чиме је тесно остварена веза града с његовим рекама.

Деветнаести век представља у Француској полемичко раздобље када се сукобљавају различите теоретске концепције о питању форме и стилова а затим се разматрају и суштински проблеми архитектонске уметности. Седамдесетих година, када А. Шамбон почиње професионални рад, доктрина „органске" школе Виоле ле Дика (Viollet-le-Duc) заступа идеју научне тачности, логике и истине која треба да се изрази кроз нове облике, друштвене потребе и техничка достигнућа свог времена. Насупрот овој тенденцији, историцизам, чији је поборник А. Шамбон, примењује еклектицизам као реинтерпретацију прошлости и архитектонског наслеђа. У стварању нових садржаја и значења, он приступа романтичарском терминолошком колажу позајмљених елемената различитих стилова и епоха. Међутим, ако разматрамо мисаони процес, а не језички облик, установићемо да је битна методолошка одлика — композиција, логичан распоред саставних компонената у стварању уравнотежених маса, јединственог склопа организованог по аксијалном систему. Правила компоновања,[38] идеје „лепог" и „доброг", доминације и подређености простора, секвенци, флуидности и покрета, заступљени су као трајно наслеђе класичне школе.

Иако је пројекат Генералног урбанистичког плана рађен у другој деценији овог века, када се стварају зачеци савременог архитектонског израза, Албан Шамбон остаје човек прошлог столећа. Он је производ идеологије буржоаског друштва које обликује слику свог богатства и политичке моћи по узору на антику, а затим обједињује све вредности историјског наслеђа у коначан „савршени" израз тог еволутивног развоја друштва. Под тим светлом треба посматрати репертоар предлога за преуређење Београда где је унет оформљен систем кода и значења који се развио као модел на Западу. Од Тријумфалног славолука на Славији украшеног атрибутима слободе, правде и једнакости, преко дворског перистила, палате правде масивних строгих волумена и средњовековне куле са сатом на Градској већници, до изложбене палате застакљених сводова и купола, налазимо симболичне елементе Рима, Грчке, готике, ренесансе и XVIII века. То нису плагијати већ својеврсне реинтерпретације културне баштине која се поспешује у то време живом археолошком и историјском делатношту.

Овај приказ Генералног урбанистичког плана Београда Албана Шамбона није себи поставио за циљ естетско вредновање датог предлога, већ да објави непознати архивски материјал који би допринео даљој интерпретацији и проналажењу нових података везаних за његово стварање. Скицирани су теоретски извори, основна обележја плана и пројектованих споменика, истакнут је логичан приступ у стварању кохерентног градског организма; међутим, питање утицаја плана на каснију грађевинску делатност остаје неиспитано, те се за даља истраживања намеће компаративна анализа са Генералним регулационим планом из 1924. године.[39]

НАПОМЕНЕ

[1] Д. Вуксановић-Анић, Урбанистички развитак Београда у периоду између два светска рата (1919—1941). Историја XX века — Зборник радова, IX. Бгд. 1968.

[2] Chemso Dervichevitch, Evolution de Belgrade — Etude géographique, géologique, climatologique, historique et urbanistique, Paris, Jouve et Cie, éditeurs 1939.

[3] М. Сомборски, Развој Београда између два рата. Београд — Генерални урбанистички план 1950; издање Извршног одбора НО Београда 1951.

[4] О. Минић, Развој Београда и његова архитектура између два рата. Годишњак Музеја града Београда I. 1954; О. Минић, Сведочанства о Београду кроз планове, карте и записе. Архитектура и Урбанизам 21. Бгд. 1963.

[5] Идентично наведено дело.

[6] Б. Максимовић, Урбанистички развој Београда 1830—1941. Зборник радова — Ослобођење градова у Србији од Турака 1862—1868. САНУ Београд 1970; Б. Максимовић, Идејни развој Српског урбанизма — Период реконструкције градова до 1914. г. Београд САНУ 1978. г.

[7] С. Недић, Урбанистичко уређење Београда од 1886. до 1914. године — Годишњак града Београда, књига XXIII 1976. г.

[7a] Арх. В. Мацура, Изложба 165 година урбаног планирања у Србији. Уметнички павиљон „Цвета Зузорић", Београд, август 1980. Аутор датује план по Дервишевићу.

[8] M. Culot — Alban Chambon (1847—1928), Archives de l'architecture moderne Bruxelles Bulletin d'information № 3 décembre 1975.

[9] Уређење Kursaal-а у Остенде траје од 1898—1904. године а од 1903—1908. изводе се радови на Казину у Спа по другом пројекту у стилу Луја XVI; међутим, убрзо после свечаног отварања објекат је изгорео. Неизведени први пројекат и коначно решење су публиковани у часопису: Archives d'Architecture moderne, Bruxelles, № 11 juillet 1977.

[10] AAM. Bruxelles № 3 déc. 1975.

1880. — „Еден" позориште у Брислу.

1883. — Позориште „Парк" у Амстердаму.

1885. — Позориште Берзе у Брислу.

1885—1908. — Пет позоришта у Лондону.

[11] Bruxelles: le gvartier des Malles.

Archives de l'architecture moderne Bulletin d'information № 9. déc. 1976.

А. Шамбон је саградио „Летњу палату" или клизалиште названо „Северни пол" 1895. године на место северног изгорелог павиљона тржнице изграђене 1874. године по плановима арх. Leon Suys. Палата је била дугачка 75 метара, металне лаке конструкције, широко застакљених површина и богате орнаментике. Нестала је 1958. године.

[12] „Брег уметности".

[13] »L'étoile belge« (белгијска звезда) од 31/12/1885. г. чланак „Премијера у позоришту Берзе".

[14] „ШТАМПА" Београд, четвртак 10. октобра 1913. године, План за нови двор:

„Белгијски архитекта Шамбон израдио је пројекат по коме би се подигао нови српски краљевски Двор. Тај пројекат је читава реформа целог простора на коме се налази данашњи Двор и дворска башта и састоји се у овоме: Ограда између два данашња двора уклонила би се и цео простор између та два двора заједно са дворском баштом преуредио би се и предао јавном саобраћају. Преуређење би се извело на тај начин што би се једном кратком широком улицом улазило из улице краља Милана у тај простор између два дворца. Та би се улица свршавала једним великим округлим тргом са великим споменником слободе, па би се одатле настављала уласком у дворишта новог великог двора.

Са трга Слободе полазиле би две улице ка улици краља Александра. Једна би излазила од прилике према Дечанској улици а друга на улицу кнеза Милоша пресецајући ону кратку улицу између Двора и завода код „Чехиње", која би у том случају била просечена до краја.

Главна зграда дворска била би са данашња два двора везана са по једним редом колона, по којима би били поређани споменици наших великих људи од ослобођења до данас. А на месту где те две улице пролазе кроз тај ред колона подигла би се по једна тријумфална капија за спомен на рат са Турском и Бугарском.

Око средњег круга на тргу Слободе (...)

Позади главног двора био би кроз парк излаз на краљ Александрову улицу.

Дворски економат и штале преместили би се на оно место где је сад завод код „Чехиње".

На слици, доле у углу, налази се нацрт плана за извођење овог пројекта.

Архитекта Шамбон је до сада радио на преуређењу више вароши. Нарочито је чувен његов план, који је радио по наруџбини белгијског краља Леополда II, за преуређење бриселског дворског краја »Le Mont des Arts.«

[15] Камило Зите, Уметничко обликовање градова. Грађевинска књига, Београд, 1967.

[16] Скице Светосавске цркве: Архив Модерне архитектуре, Брисел, AAm. inv. Chambon 4472 (T_1); 4474 (T_1); 4476 (T_1); 4478 (T_1); 4480 (T_4); 4482 (T_1); 4486 (T_1); 4488 (T_1); 4490 (T_1).

[17] Скуп декоративних студија састављених за град Београд.

[18] AAM инв. Chambon 3799 (T_1) ф. 18×22 см; 4234 (T_1) ф. 24×30 см.

[19] AMM инв. Chambon 3809 (T_1) ф. 18×22 см.

[20] АММ инв. Chambon 3805 (T_1) ф. 18×22 см.

[21] АММ инв. Chambon 3802 (T_2) ф. 18×22 см.

[22] АММ инв. Chambon 3800 (T_1) ф. 18×22 см.

[23] АМ инв. Chambon 3807 (T_1) ф. 18×22 см.

[24] АММ инв. Chambon 3806 (T_1), 3803 (T_2) ф. 18×22 см.

[25] АММ инв. Chambon 3808 (T_1) ф. 18×22 см.

[26] АММ инв. Chambon 3801 (T_1) ф. 18×22 см, 4229 (T_1) 22×30 см.

[27] АММ инв. Chambon 4230 (T_1) ф. 24×30 см.

[28] АММ инв. Chambon 3804 (T_1) ф. 18×22 см; 4233 (T_1) 24×30 см.

[29] План града Београда, престонице Краљевине Србије, израда Општине Београдске. Размер 1:10.000.

[30] План Вароши Београда. Размер 1:4.000 (и Р. 1:10.000). Израђен у канализационом одсеку 1903. год.

[31] План града Београда са уцртаном новом регулацијом, уписаним новим називима улица и нумерацијом блокова састављен за потребе катастарског премера Р 1:4.000 kaw ГІ б 59—7.

[32] План града Београда, Р 1:10.000; израдило Катастарско Одељење Општине Београдске за своје потребе 1921. г. Народна библиотека СРС Кп II 811.

[33] Као пример наводимо трасиране улице св. Ђорђе, јужном границом Опште државне болнице, затим Ул. св. Похор, Ул. Ламартина доњом страном Карађорђевог парка и мрежу на подручју булевара Булбулдере.

[34] План Вароши Београда, Р. 1:5.000; цртао Алберт Кап — (Народна библиотека СРС Кп II 808.

[35] План Београда. Удесио (Јован) Бешлић 1893. Р. 1:10.000 (Историјски архив Београда).

[36] Рад општинског одбора — X редовна седница одбора општинског на дан 9. марта 1911. г. БОН бр. 15, 1911.

[37] Српски Технички лист број 3 — 12. фебруара 1912. г. Резолуција скупа Београдских инжињера и архитеката од 5. II 1912. г.

[38] David Van Zanten, Le système des Beaux Arts — Architecture d'Aujourd'hui 182 nov./dec. 1975.

[39] Генерални регулациони план за град Београд. Израдио по одобреном плану инж. Јован Ј. Обрадовић, инспектор Министарства грађевина 1924. Народна библиотека СРС Кп II — 810.

»ALBAN CHAMBON: PLAN D'EMBELLISSEMENT DE LA VILLE DE BELGRADE

Milka Milatović

L'objet de cette étude est de présenter le plan d'embellissement de la ville de Belgrade et une série de projets inédits d'édifices, établis au début du XX-ème siècle, par l'architecte français Alban Chambon. Ces documents, conservés sous forme de plaques photographiques font partie de la collection de l'auteur, qui a été léguée aux Archives d'architecture moderne de Bruxelles en 1975.

La première partie de l'article traite de la connaissance de ce plan à travers la littérature spécialisée yougoslave; une courte présentation historique des publications met en évidence le manque de sources qui provoqua les erreurs de datation et de transcription du nom de l'auteur en serbo-croate. Suit, une succinte esquisse de la vie d'Alban Chambon où l'accent est porté sur l'ensemble de son oeuvre, celle-ci connu un vif succès puis tomba dans l'oubli.

Les documents, ici recueillis, ont été classés en deux séries. La première regroupe un article publié dans le quotidien »Štampa« (La presse) du 10. octobre 1913, deux photographies prises lors de la présentation à Belgrade des oeuvres de l'auteur, enfin les esquisses d'une église. D'après les deux clichés, parmi les travaux exposés, figurent deux projets élaborés pour la ville: l'église de Saint-Sava (vue perspective et maquettes) et le nouveau palais royal, reproduit aussi dans le journal cité. La seconde série de documents comprend le Plan d'embellissement et onze vues perspectives d'édifices ayant pour objectif de doter la ville de monuments nécessaires à sa transformation en »capitale«. Cette série d'études semble plus tardive; l'hypotèse repose sur la comparaison des deux projets dressés pour le palais royal. La seconde solution ne consiste plus en une réponse monumentale partielle et unique, s'inscrivant dans un îlot, mais elle s'inserre dans un mode d'intervention dont le champs englobe le territoire urbain pris dans sa totalité.

Les recherches d'archives n'ont aboutit à aucun résultat concret, dès lors, sans indices, il est difficile d'établir les tenants de la commande et les données du programme. Afin de dater le

plan d'embellissement, une étude comparative a été entreprise pour déterminer quel plan catastral a pu servir de base à ce travail. La proposition de l'architecte français est ensuite analysée sous le double aspect de réponse aux problèmes urbains existants et d'image manifèste de l'urbanisme classique et de la pensée »Beaux-Arts«.

Le plan d'embellissement de la ville de Belgrade, dressé par Alban Chambon représente le premier projet d'intervention à grande échelle. Auparavant, la Direction technique de la municipalité, confrontée à une forte croissance démographique et territoriale, dépourvue de moyens de lutte, s'efforcait de canaliser un essort qu'elle ne pouvait maîtriser. L'urgence et l'importance des problèmes techniques à résoudre ne lui permettait pas de formuler une politique d'urbanisation à long terme.

L'histoire avait légué un tissu urbain hétérogène, consécutif à un développement spontané ou à quelques tentatives de planification selon une grille orthogonale, rationnelle, destinée à effacer les traces de la ville orientale. Le plan de Chambon restructure cet héritage, soit au moyen d'une superposition de tracés régulateurs coordonnant les différentes entitées urbaines, soit en créant de nouveaux réseaux dans les espaces intersticiels et en périphérie. L'analyse aborde les problèmes suivants:

— la création d'un boulevard circulaire délimitant le territoire de la ville tout en reliant les rives du Danube à celles de la Save, ainsi que les structures portuaires et ferroviaires;

— la transformation de la forteresse, suite à l'évacuation des casernes militaires;

— l'élarqissement du centre politique et économique: aux pôles linéaires formés le long des voies principales se substitue un système étoilé où l'implantation des édifices traduit deux modes de conception architecturale et urbanistique différents. Les grands ensembles gouvernementaux, universitaires ou culturels adoptent une composition axiale et une typologie de palais baroques, alors que les institutions nouvelles, nées au XIX-ième siècle sont traitées en tant que monuments isolés. L'hôtel de ville, la poste, le tribunal ou la bourse, dégagés par des percées ou des places, s'organisent en un système de repères urbains.

L'arcihtecture éclectique d'Alban Chambon, image et idéal de la société bourgeoise, transcrit la tentative du XIX-ème siècle d'élaborer une culture de synthèse dont les éléments sémantiques et les codes sont puisés aux sources de l'histoire. Ses propositions pour la ville de Belgrade, en dépit de leurs qualités, n'en traduisent pas moins un système déjà contesté et constituent un exemple caractéristique d'emprunt de modèle expérimenté dans les grandes capitales européennes.

БРАНКО МАКСИМОВИЋ

Годишњак града Београда
књ. XXVII — 1980.

ВРЕДНОСТИ ГЕНЕРАЛНОГ ПЛАНА БЕОГРАДА ОД 1923. ГОДИНЕ И ЊИХОВО ПОНИШТАВАЊЕ*

Слаби резултати Међународног конкурса за израду Генералног плана о уређењу и проширењу Београда из 1921.

Расписивање Међународног конкурса за израду Генералног плана о уређењу и проширењу Београда 1921. године, пружало је велике наде за урбанистички развој престонице. Београд је, годину дана после Париза, био међу првим европским градовима који су изабрали пут међународне сарадње у решавању свог просторног уређења и развоја. Међутим, конкурс и, поред учешћа тада најистакнутијих урбаниста Европе, није дао очекиване резултате. Већ саме оцене жирија за две друге награде, као пројеката с највишим оценама — 3,4 и 3,15, у предвиђеној скали оцена од 0 до 6, говориле су о слабој употребљивости тих радова.

Данас је веома сложено питање о узроцима тог неуспеха. Неке од њих можемо наћи и у самом програму конкурса, неке бисмо могли, претпостављам, наћи и у идејним ставовима жирија према неким крупнијим урбанистичким проблемима, да није највећи део конкурсног материјала изгорео у бомбардовању Београда 6. априла 1941. У Извештају Комисије за израду Генералног плана главни узроци неуспеха конкурса откривени су у самим ауторима радова, у њиховом непознавању „општег и специјалног карактера града", због чега они „махом нису пројектовали многе неопходно потребне саобраћајнице". А затим се као важан недостатак свих радова истиче нешто што је било ван програмских захтева, а што је, према мишљењу Комисије, накнадно, добило првостепен значај, јер су учесници „још мање могли водити рачуна о поменутом економском чиниоцу, који је од пресудног утицаја на могућност извршења пројектоване регулације".[1]

Један од главних узрока неуспеха конкурса лежао је у самом програму, који је, поред веома добрих, напредних идеја и захтева, изоставио решавање проблема пе-

* После објављивања рада мр Светлане Недић под насловом „Урбанистичко уређење Београда од 1886. до 1914. године" у „Годишњаку града Београда" — 1976, одлучио сам да објавим у „Годишњаку" свој стари рукопис, писан око 1930. године, о концепцији Генералног плана Београда од 1923. године према Извештају Комисије за израду Генералног плана, и да тај рукопис допуним необављеним актима, која су била упућивана појединим државним установама, поводом нарушавања Генералног плана, а која припадају грађи за урбанистички развој Београда. Поред тога, тиме бих допунио своју анализу Генералног плана Београда и његовог остварења, објављену у Историји Београда, том III, 1974.

У току припреме тог рукописа за штампу објављен је и други рад С. Недић у „Годишњаку града Београда" — 1978. под насловом „Генерални урбанистички план Београда из 1923". Због тога сам изоставио у рукопису за овај рад своју анализу програма за тај конкурс и самог рада конкурсног жирија.

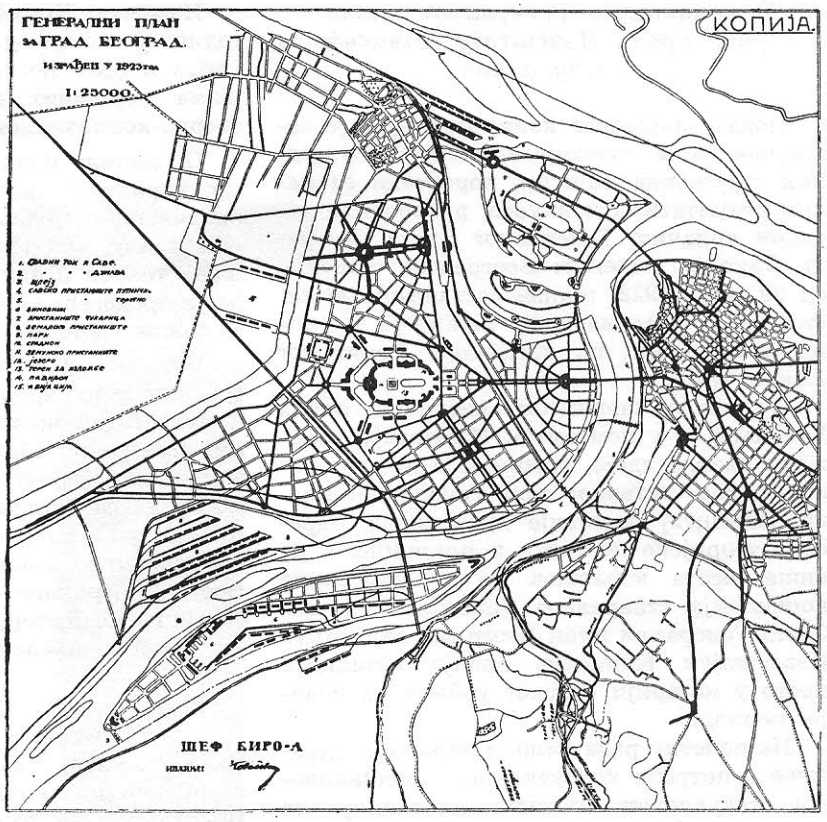
Генерални план Београда из 1923. године. Размера 1:10.000. Из архива планова аутора.

Generalplan von Beograd aus dem J. 1923. Masstab 1:10.000. Aus dem Archiv des Autors.

риферних делова Београда, који су се бесплански развијали пре и после рата. Празнину у програму створио је став да се „постројење и уређење предграђа оставља слободи пројектанта... ради диспозиције колонија (чиновничких, железничарских, водених итд.) о чијем су се подизању јављале жеље и идеје још пред светски рат", а у даљем ставу се говори о пројектовању рејонске улице „за удобни периферијски саобраћај" које се оставља „слободном нахођењу пројектанта, као год и постројење и уређење нових предграђа, ван те рејонске улице... не упуштајући се у детаљну израду тих предграђа."[2]

Учесници су из програма и ситуационог плана оценили да се главни задатак конкурса састојао у урбанистичком преображају постојећег града, према тадашњим, тзв. академским схватањима тог преображаја, по којем се главни задатак састојао у пројектовању правилних тргова, монументалних, аксијалних композиција, булевара, авенија, под јаким утицајем Османове реконструкције Париза и саме француске школе. О таквом схватању реконструкције остао нам је до данас сачуван конкурсни пројект „за регулацију и проширење Београда", под шифром „Singidunum novissima", награђен највишом, другом наградом, објављен 1923. године у немачком часопису „Der Städtebau".[3]

Тај пројект, мада је стигао после рока, био је узет за оцењивање, па је тражен и накнадни кредит за његову награду. Главна идејна вредност тог пројекта састојала се у монументалној, грандоманској аксијалној композицији дугачкој око 5 километара, која се развијала од Горњег града, држећи се праваца улица Васе Чарапића и



Генерални план Београда из 1923. у размери 1:25.000 у којем је први пут у историји Београда графички представљена замисао о проширењу града на леву обалу Саве, на Велико ратно острво и на Аду Циганлију. Београд, Генерални урбанистички план 1950. Издање ИОНО Београда 1951.

Generalplan von Beograd aus dem J. 1923 im Masstab 1:25.000, in welchem zum ersten Mal in der Geschichte Beograds der Gedanke der Ausdehnung Beograds auf das linke Saweufer und auf die Inseln Veliko ratno ostrvo und Ada Ciganlija graphisch dargestellt ist. Beograd Urbanistischer Generalplan von 1950. Ausgabe IONO von Beograd 1951.

Косовске, прелазећи преко Старог гробља (данас Ташмајданског парка) и занемарујући постојање Улице краља Александра (Булевара револуције). На томе потезу аутори су нанизали осам тргова, различитих величина и облика, аксијално постављених, симетричних, али сви они с пролазним саобраћајем, потпуно у духу барокних просторних композиција.

Аутори су, ради те композиције не само брисали постојећу уличну мрежу и изградњу централног дела Београда, него су, несхватљиво, дубоку провалију Ташмајдана висински изједначили с површином Старог гробља, да би том немогућом планском операцијом могли да спроведу своју праволинијску композицију. Та изразита монументалност и парадност централне магистрале, која је рушила главне постојеће друштвене зграде централног дела, била је главна, визуелно веома ефектна вредност пројекта, која је опсенила чланове жирија.

Уз те неостварљиве и неодмерене замисли привлачи пажњу идеја о стварању вештачког острва, које би лежало између постојећег и пројектованог корита Саве и било везано новим мостовима са Београдом и Земуном. На острву је био пројектован комплекс Београдског сајма, уз пространи парк и обална шеталишта. Било је то велико изненађење за жири, јер се у програму није спомињала могућност ширења града на леву обалу Саве, која је била плављена при вишем водостају. Међутим, та идеја, али без новог корита Саве, била је прихваћена код израде идејног генералног плана у размери 1:25.000, чији је аутор Ј. П. Коваљевски, али је она потпуно изостављена у коначном Генералном плану Београда у размери 1:4.000.

О концепцији Генералног плана Београда према Извештају Комисије за израду плана

После завршеног конкурса донет је закључак да се образује комисија од угледних стручњака која би, користећи се неким резултатима конкурса, руководила израдом коначног Генералног плана Београда. Тако је решењем Београдске општине од 29. маја 1922. године састављена комисија од 14 чланова, међу којима је значајну улогу имало пет професора Техничког факултета.[4]

На основу завршеног Генералног плана Комисија је у поменутом Извештају изложила главне идеје, проблеме и њихова решења, као саставног дела Генералног плана. Извештај Комисије представља, одређене теоријске поставке и принципе, а на више места изражава се хуманистичка концепција стваралаца Генералног плана. Стога Генерални план Београда, заједно са Извештајем Комисије, добија истакнуто место у историји српског урбанизма новијег периода.

На почетку рада било је изражено схватање о потреби колективног, координационог стваралаштва поделом на секције, за решавање питања: „(1) о пристаништима и кејовима, (2) о железничком саобраћају и (3) о унутрашњој регулацији вароши". Све три секције имале су сараднике „који су својим стручним знањем допринели да сва питања Генералног плана буду до крајњих граница расправљена и у плану остварена".

„У секцији за пристаништа и кејове, поред чланова Комисије г. г. Владе Митровића и Милана Јовановића, као сарадници били су г. г. Милан Нешић и Богић Кнежевић".

„У секцији за железнице, поред г. Аврамовића, сарађивали су г. г. П. Ришков, М. Савојски и Грињевић."

Међутим, трећа, урбанистичка секција, према тексту, изгубила је онај стваралачки значај који је имала:

„У секцији за израду регулације вароши, поред г. Коваљевског *који је остваривао жеље и идеје Комисије,* сарађивали су још г. г. Журављов и Зилов." (Подвукао Б. М.).

Извештај Комисије, објављен јула 1923. године у свесци од 36 страна, састоји се од увода и осам поглавља, посвећених решењима појединих функционалних и просторно-композиционих проблема Београда.[5]

По начину излагања Извештај има двојак карактер: претежни део текста је у описивању појединих решења у Генералном плану, али један део Извештаја изражава тежње и захтеве Комисије, која као да је предосећала и прибојавала се да многе важне идеје не остану само на плану.

Истичући у уводном делу значај Београда у међународној саобраћајној мрежи и недостатке железничке станице и примитивне речне обале, Комисија је укратко изложила пројектовани железнички чвор Београда са централном путничком станицом „Сава", која ће на спрату пропуштати транзитне возове „по довршењу пруга Београд—Прахово и трију пројектованих за Панчево, Котор (Јадранско море) и Тузлу", преко неколико нових тунела и мостова.

У поглављу о пристаништима стоји да су „пристаништа на Дунаву, израда обале Саве и Дунава око Београда пројектовани и уцртани дефинитивно у Генерални план." Поглавље о железничком саобраћају такође утврђује његово решење као саставни део генералног плана: „У Генералном плану за регулацију Београда уцртана је мрежа Београдског железничког чвора, са свима везама и станицама". За оба та значајна решења, сасвим кратко изложена, Извештај напомиње да се пропратни извештај о тим пројектима прилаже „као посебан додатак овоме извештају".[6]

Говорећи у уводу да је „на београдским обалама и данас углавном најпримитивнији истовар и утовар робе у бродове" и да такво стање „иде само на поскупљење и штету промета", Комисија се обраћа неким непознатим силама, које треба да поштују Генерални план као закон, али их ипак убеђује: „Услед тога грађење пристаништа намеће се као најхитнија потреба, да се омогући и олакша живот, грађење, напредак и богатство Београда".[7] Задовољење те најхитније потребе требало је да буде остварено у дунавском пристаништу ван речног корита, са развијеном оперативном обалом у дужини од 6.800 метара, док је за даљу перспективу, после три деце-

није (1953. годину), прорачунато да ће бити потребно пристаниште са дужином кејова од 30 километара, а за годишњи промет од 5 милиона тона.

Са претпоставком да ће Ратно острво у најскоријој будућности бити везано пројектованим мостом, у продужењу Улице цара Душана, са Београдом и да ће оно моћи да се искористи за потребе главног, интернационалног пристаништа, Комисија је закључила да пристаниште уз дунавску обалу на Дорћолу не би требало градити за период од 30 година, него за потребе идућих 10 година, надајући се да би пројектована саобраћајна веза са Ратним острвом у том року „могла постати и дело."[8]

Извештај секције за решење железничког чвора Београда, под насловом „Израда, реконструкције и уређење Београдског железничког чвора", Београд, маја 1923 г.", који садржи 38 страна старог формата (21/34,5 см), представља научно засновану аналитичку и прогностичку студију о реконструкцији тог сложеног саобраћајног објекта, у којој се, преко три варијанте и њиховим упоредним анализама, дошло до оптималног решења.

Комисија није споменула за који је пројектни период предвиђено остварење главних идеја Генералног плана, али је неким својим замислима предвиђала далеку перспективу, која се ни данас не остварује. Тако се у поглављу *Далека предграђа Београда* наводе: Жарково, Раковица, село Бањица, Јајинци, Кумодраж, Велики и Мали Мокри Луг, Миријево и Вишњица. За та најближа села „предвиђена је веза саобраћајницама, јер су она центри за будућа предграђа Београда". Том кратком реченицом први пут је изражена замисао о децентрализацији Београда урбанизацијом тих села, којима се одређује чак улога центра нових предграђа. Да су та села замишљана у саставу будућег Великог Београда видимо из завршне реченице:

„Зато је потребно припремити све податке за израду регулационог плана тих насеља."[9]

Комисија је на више места свог извештаја напуштала стил техничког излагања појединих решења Генералног плана, обраћајући се неким замишљеним друштвеним или управним телима, од којих је очекивала сарадњу и помоћ за остварење Генералног плана. Комисија је, очигледно, давала своме извештају много већи значај, него што га је добио само читањем пред Општинским одбором. Било је потребно и важно истаћи друштвени, привредни и културни значај Генералног плана:

„Задатак је Генералног плана да предвиди задовољење поменутих свију потреба, које омогућавају правилан и брз напредак Београда... Аутомобилски, трамвајски и теретни саобраћај не може да се развија у недовољно широким артеријама... становништво се налази у особито неповољним приликама и изложено је губицима времена и енергије за кретање по граду."[10]

Из последње реченице назире се покушај увођења у урбанистички план главних животних вредности, чак бисмо могли у њој видети и наставак хуманистичке идеологије Емилијана Јосимовића, његове бриге „за удовољство и душевно расположење житељства".

У даљем тексту Комисија је узела себи право да постави неке одлучне захтеве, којима је Генералном плану требало дати скоро неписану законску снагу, обезбедити његово спровођење у дело:

„Паркови, баште и скверови *морају* да опашу и укрсте Београд, тако да са булеварима образују непрекидну мрежу зеленила.." Затим, захтев за повољним положајем индустрије, уз категоричан захтев за грађење јефтиних станова за раднике:

„Индустрија се *мора поставити* крај Дунава низводно од града и везати железницом и трамвајем. Раденичко становништво *мора добити* јефтине и здраве станове."[11]

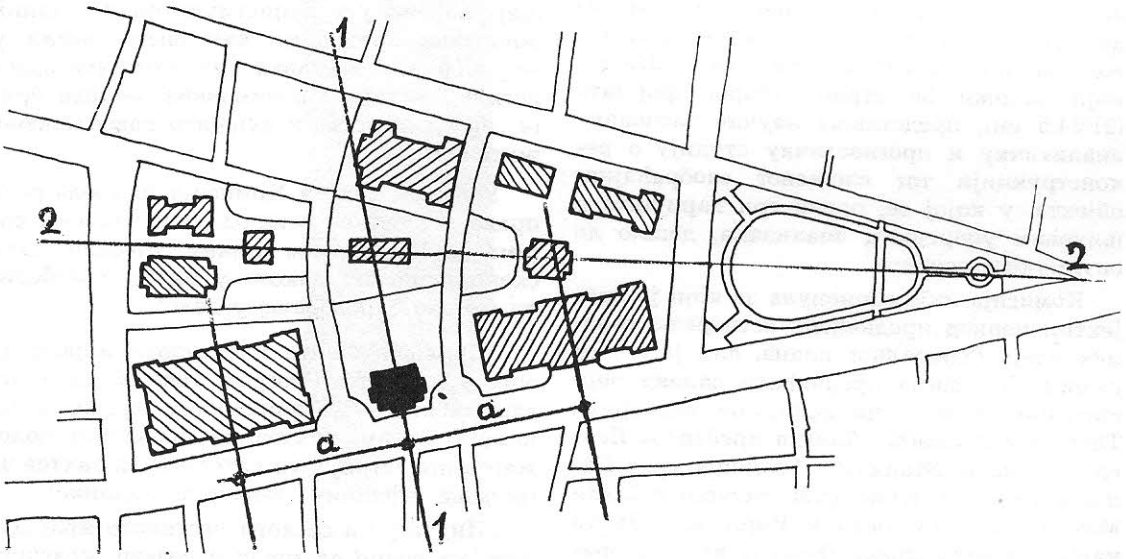
Упоредо с тим одлучним, напредним захтевима било је међу члановима Комисије уско практичних, конзервативних гледишта на реконструкцију старог града, која су, уосталом, изражавала дотадашњу урбанистичку политику Београдске општине:

„Мора се истаћи нарочито још једна главна погодба: да се регулација постојећих централних делова изиданог Београда, који имају велику материјалну вредност, колико је могуће више поправи корекцијом, а само по крајњој потреби и где је то неизбежно пробијају кроз блокове нови делови улица или и читаве нове улице."[12]

Авионски снимак Теразија из 1928. године, са околином и блоком на коме је пројектована Теразијска тераса. Снимак Команде ваздухопловства Краљевине Југославије (десно).

Luftaufnahme des Platzes Terazije aus dem J. 1928 mit der Umgebung und dem Block, auf welchem die Terrasse Terazije projektiert war. Aufnahme des Kommandos der Luftwaffe des Königreiches Jugoslawien.

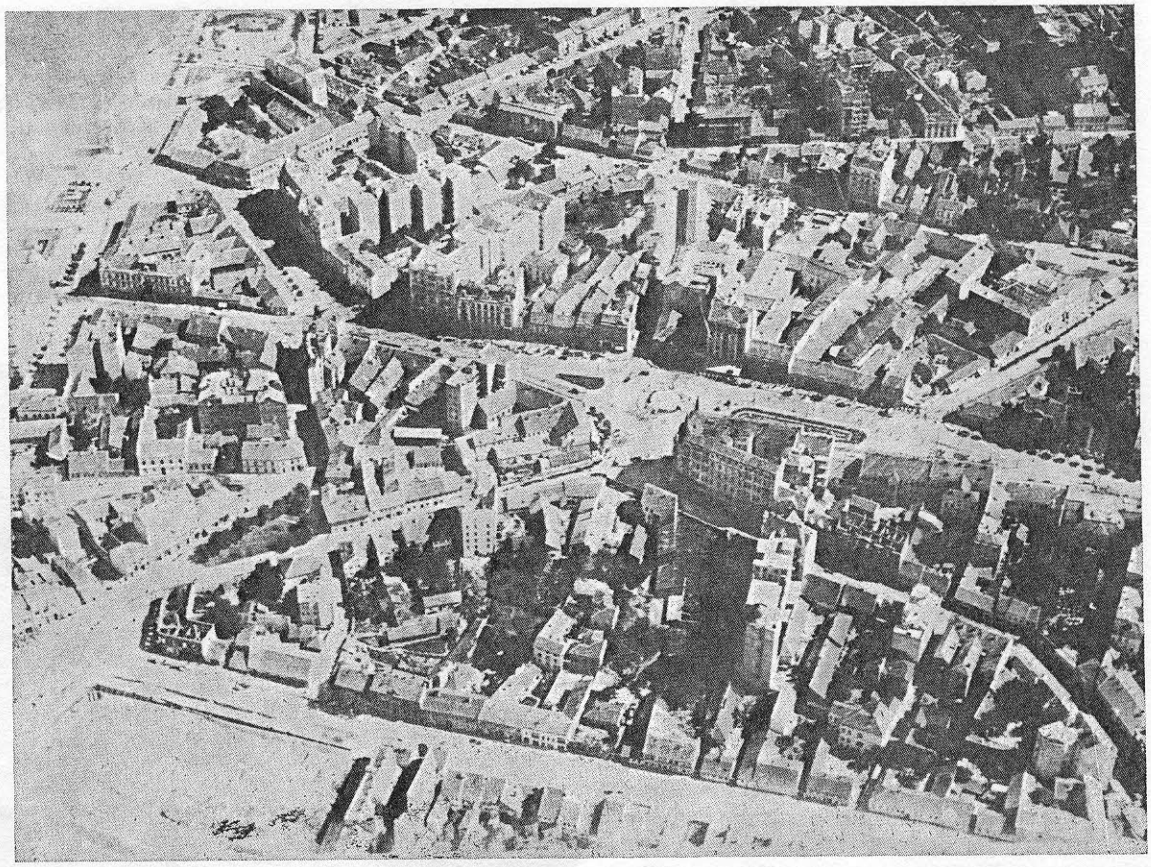
План Универзитетског центра на „Тркалишту". Двоструко симетрична просторна композиција, са изграђеном Универзитетском библиотеком „Светозар Марковић" у осовини 1—1 (црно), изграђена пре израде Генералног плана, имала је пресудну улогу код постављања зграде Техничког факултета и његовог габарита, супротно Генералном плану. Графичка анализа аутора композиције комплекса према геодетском плану Београда из 1921. године.



Plan des Universitätszentrums auf dem »Rennplatz«. Zweifach symetrische Raumkomposition mit der schon erbauten Universitätsbibliothek »Svetozar Marković« in der Achse 1 — 1 (schwarz), ausgearbeitet noch vor der Ausarbeitung des Generalplans. Diese hatte eine entscheidende Rolle bei der Lozierung des Gebäudes der Technischen Fakultät und ihres Gabarits in Widerspruch mit dem Generalplan. Graphische Analyse der Komposition dieses Komplexes nach dem geodetischen Plan von Beograd aus dem J. 1921 ausgeführt vom Autor.

Перспективни изглед комплекса друштвених зграда око зграде Скупштине, у којем се, поред централног објекта — Скупштине, истиче високим кубетом пројектована зграда Београдске општине, према планској композицији у Генералном плану. Њено место уступљено је згради Поштанске штедионице (данас Народне банке). Београд у прошлости и садашњости. Библиотека „Савремене општине", бр. 12. Београд, 1927. (десно).

Komplex der öffentlichen Gebäude um das Gebäude der »Skupština«, Aussehen in der Perspektive. Neben dem Zentralobjekt »Skupština« tritt in der im Generalplan vorgesehenen Komposition das mit einer hohen Kupel projektierte Gebäude der Beograder Gemeinde hervor. Dieser Platz wurde dem Gebäude der Postsparkassa (heute Narodna banka) überlassen. Beograd u prošlosti i sadašnjosti. Biblioteka »Savremene opštine«, br. 12. Beograd, 1927.



У зачељу Студентског трга изграђена је пословно-стамбена зграда за потребе Београдске берзе, за коју је био пројектован блок између Кнез-Михаилове и Коларчеве улице. Снимак око 1933. године. Аутор непознат (десно).

An der hinteren Front des »Studentski trg« wurde ein Geschäfts- und Wohnhaus für den Bedarf der Beograder Börse erbaut. Dafür war der Block zwischen Knez Mihajlova und Kolarčeva ul. projektiert. Aufnahme eines unbekannten Autors aus dem J. 1933.

У глави под насловом „Подела града", Комисија говори о две врсте поделе: (1) „према врстама изиђивања и густини насеља", коју је означила као најважнији задатак Генералног плана, и (2) поделе „на делове за трговину, индустрију итд.", коју ће допунити главним просторима за јавне грађевине, за зеленило, укључујући у ту поделу на функционалне зоне и острва — Велику Циганлију, Хују и Велико ратно острво, која се, поред погодности за пристаниште, намењују „за народно излетиште ... и као велики парк за спортове".[13]

Главна подела, опширно и детаљно изложена, односи се на четири зоне, различите по густини насељености и систему грађења стамбених зграда.

Централни део града, означен као „Густо насеље (прва зона)", био је ограничен улицама: Немањином, Београдском (Бориса Кидрича и Старине Новака) до Ратарске (27. марта), Ратарском до Таковске, па Таковском до Вишњичког пута (29. новембра), па њиме до Раденичке (Ђуре Ђаковића), до железничке станице на Дунаву (пројектоване), па новим булеваром до Кнез-Михаиловог венца (Тадеуша Кошћушка) и његовом целом дужином (Париском) до Саве и „поред Саве до полазне тачке".

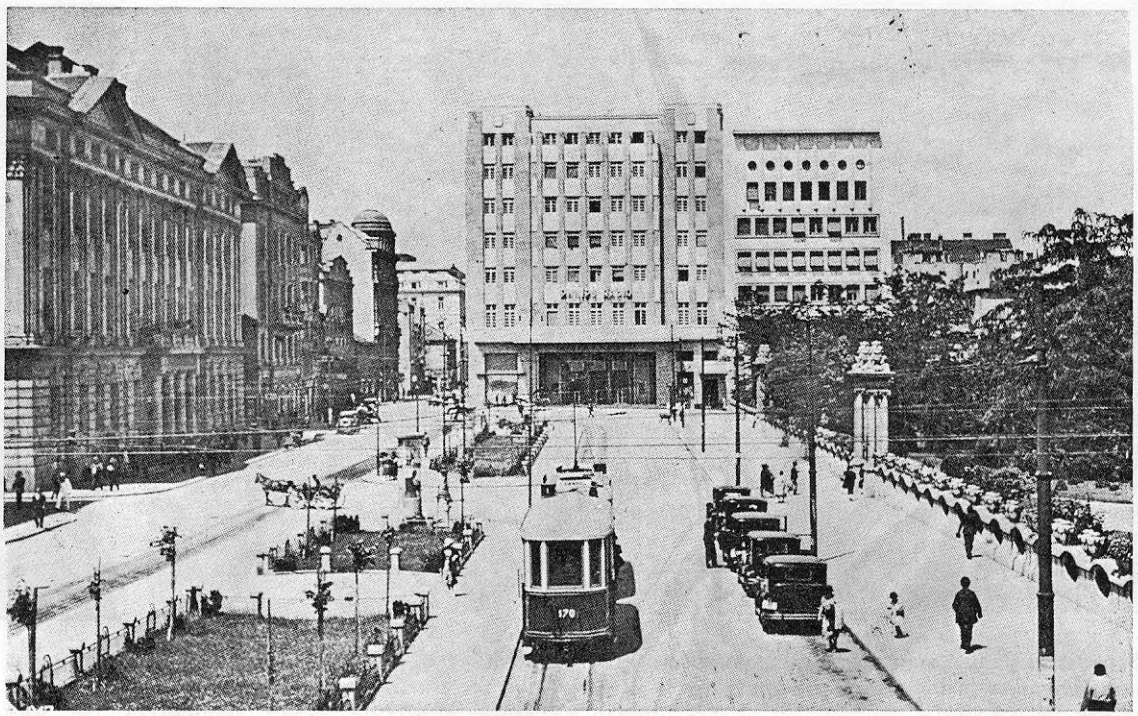
Значајније мере реконструкције у првој зони, која је, према Извештају „првенствено трговачког карактера", имају ванредне друштвене и културне вредности. Тадашњи слободни већи простори — Старо гробље и Тркалиште, уз главну магистралу града, Александрову (Булевар револуције), били су најпривлачнији за груписање главнијих јавних грађевина, што је већ Шамбон у

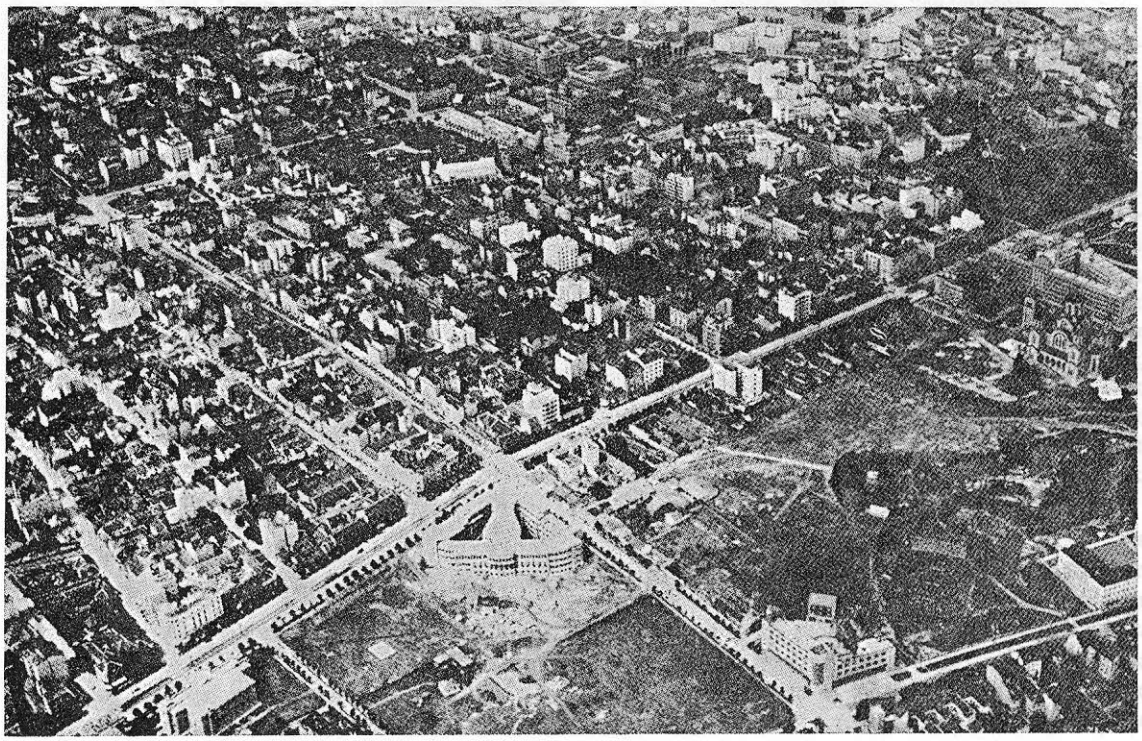
Зграда „Албанија", на месту неугледне, ниске кафане „Албанија", уместо пројектоване Берзе, постала је највиша, најистакнутија зграда модерне архитектуре Београда и просторна доминанта Теразија. Снимак око 1960. године непознатог аутора.

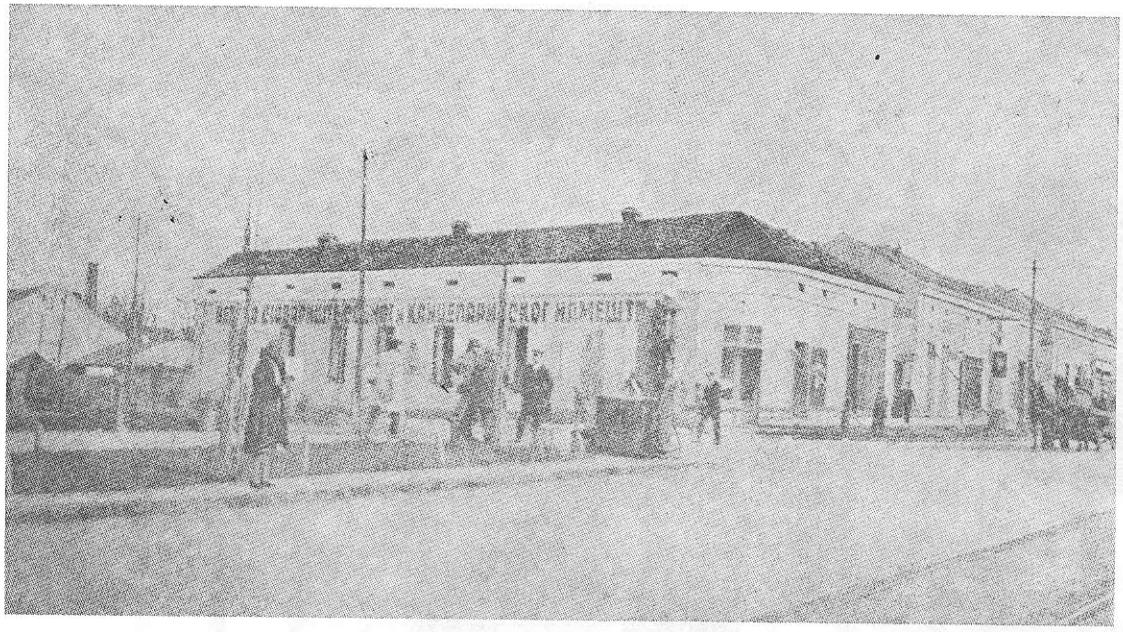
Gebäude der »Albanija« am Platze des unansehnlichen niedrigen Kaffeehauses »Albanija«. Statt der projektierten Börse wurde dies das höchste und hervorstehendste Gebäude der modernen Architektur Beograds und die räumliche Dominante der Terazije. Aufnahme eines unbekannten Autors aus dem J. 1960.

Авионски снимак Источног Врачара са Старим гробљем и делом „Тркалишта", на којем се виде зграде Универзитетске библиотеке и Правног факултета — око 1937. године. Снимак Команде ваздухопловства Краљевине Југославије (десно).

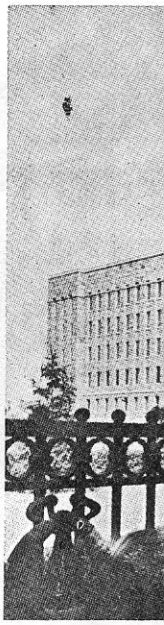
Luftaufnahme des Istočni Vračar mit dem alten Friedhof und einem Teil des Rennplatzes »Trkalište«, wo die Gebäude der Universitätsbibliothek und der Juridischen Fakultät um das Jahr 1937 zu sehen sind. Aufnahme des Kommandos der Luftwaffe des Königreichs Jugoslawien.







Зграда на углу Таковске и Александрове улице (Булевара револуције), на простору који је новом регулацијом употребљен за проширени део закривљене Таковске улице, према којој ће бити пројектована зграда Поштанске штедионице. Снимак објављен у „Општинским новинама“ око 1928. године.



Gebäude an der Ecke der Takovska und Aleksandrova ul. (Bulevard der Revolution) auf dem Raum, der in der neuen Regulation für den erweiterten Teil der gebogenen Takovska ul. verwendet wurde und der gegenüber das Gebäude der Postsparkassa projektiert werden sollte. Aufnahme veröffentlicht in »Opštinske novine« um das J. 1928.

свом генералном плану из 1908. године учинио.

Савска падина, њен изглед, као прво лице Београда, добила је много већи значај, откако је лева обала Саве ушла у састав нове државе. Стога се у Извештају истиче потреба урбанистичког решења и просторне композиције Косанчићевог венца, „као отворене терасе према Сави и то: једно ради добијања још једног места за леп поглед преко Саве, а друго, обрнуто, за добијање лепе слике града гледане са Саве при доласку у Београд, било водом, било железницом.“[14]

Иако је тада Тврђава била заузета од војних установа, она је, поред хортикултурног уређења, добијала и „карактеристичне објекте за силуету града: музеје, споменик ослобођења итд.“, што је касније и остварено, где је скулптура „Победник“ добила значајну улогу у силуети Тврђава на ушћу Саве у Дунав.

У навођењу реконструкције тргова стара Јосимовићева идеја о претварању широког простора пред Капетан-Мишиним зданьем у парк остварена је убрзо, уклањањем Велике пијаце и подизањем правилног, „француског“ парка, који је обухватио преуређен, према целинском плану и ранији, Панчићев парк. Добра је замисао била да се Универзитетска Ботаничка башта укључи у градско зеленило, јер је њено коришћење од грађана тада било прилично ограничено.

Насеље средње густине, у коме нове окућнице не смеју да буду мање од 500 м², требало је да буде грађено нижом спратношћу и мешавином колективних и породичних зграда, што произлази из текста:

„Ова зона има одељење „А“ и „Б“, гушћег и ређег насеља“.

Док су за шест нових тргова наведена само њихова места, уз кратко и застарело

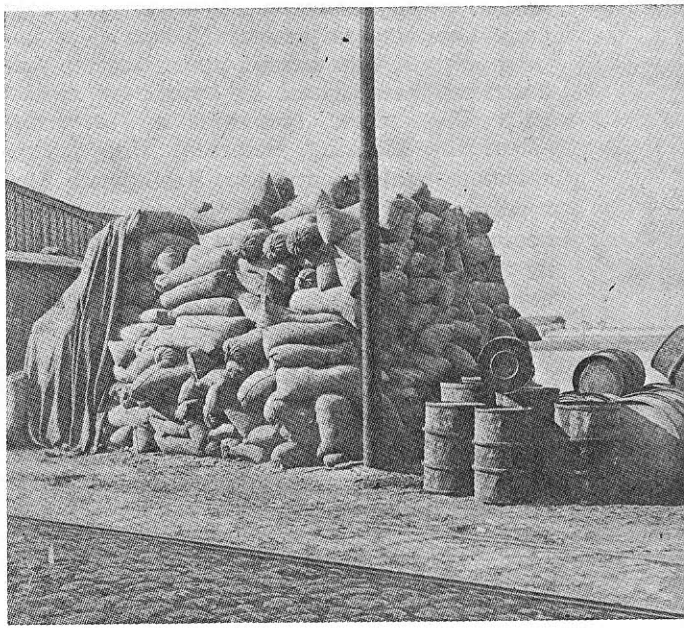
Зграда Поштанске штедионице, према Таковској улици, са закривљеном регулационом линијом, према Генералном плану, на месту пројектованом за зграду Београдске општине. Снимак непознатог аутора, око 1950. године.

Gebäude der Postsparkassa, gegenüber der Takovska ul. mit der gebogenen Regulationslinie nach dem Generalplan, an der Stelle, die für das Gebäude der Beograder Gemeinde projektiert war. Aufnahme eines unbekannten Autors um das J. 1950.

схватање за три периферијска трга „који ће служити за поделу саобраћаја", нови простори зеленила добили су више и савремених образложења. Тако је пространи шумски парк дуж Лаудоновог шанца добио важан задатак „да штити од кошаве и да буде главни резервоар чиста ваздуха за Београд и блиско излетиште Београђана, са лепим погледом на град."[15] Посебан хигијенски значај дат је зеленим просторима „око свију болничких постројења и Медицинског факултета."

После краћег излагања садржине „насеља мање густине", „ретког насеља" и „предграђа Београда", као зоне с посебним функцијама, под насловом „Острва" наведени су: Велика Циганлија, коју су већ тада предвиђали „за народно излетиште", док је Велико ратно острво, спојено са Београдом новим мостом, добило значајну друштвену функцију „као велики парк за спортове".

Поглавље о градском саобраћају заузело је највише простора. После критичког увода о недостацима постојеће саобраћајне мреже, у посебним одељцима Комисија је показала да је спроводила у плану теоријску поделу нових и реконструисаних саобраћајница: на радијалне, кружне, дијагоналне и на улице за узајамну везу градских центара. На крају је истакнут посебан значај двеју дијагоналних нових саобраћајница — на дунавској и савској падини којима су се повезивали објекти ванградског саобраћаја са горњим платоом и централном зоном града.



Изглед Савског, неуређеног пристаништа. Вреће брашна биле су „заштићене" од непогоде примитивним средством. Б. Максимовић, Проблеми урбанизма. Београд, 1932, снимак аутора 1930. године.

Aussehen des noch nicht eingerichteten Sawehafens. Die Mehlsäcke werden durch primitive Mittel von Unwetter geschützt. B. Maksimović, Problemi urbanizma. Beograd, 1932. Aufnahme des Autors aus dem J. 1930.

О мрежи градског и ванградског зеленила, спортским и дечјим игралиштима, шеталиштима и изгледним терасама

У последњим поглављима говори се језиком ближим обичном грађанину о задовољавању главних животних потреба и о неким питањима естетике градских простора. У поглављу „Паркови, булевари и шуме", после критичког увода о малом броју паркова и њиховом неравномерном распореду по граду, који „служе углавном само најближој околини", истиче се да је при изради Генералног плана била једна од главних тежњи да се Београд „довољно снабде разноврсним постројењима зеленила, која ће што више задовољити хигијенски пропис да на једног становника има 2 м² зеленила".[16]

Затим је Комисија желела да покаже да је проблем градског и ванградског зеленила решаван према савременим принципима урбанистичке теорије, тако да „постројења паркова, булевара, а по могућности и шума треба да дају један непрекидан прстен зеленила око града, који ће му служити као резервоар чистог ваздуха". Тај принцип, заступан од истакнутог француског урбанисте, почетком овог века, Ежена Енара (Eugène Hénard) допуњен је у Генералном плану новијим, системом радијалних клинова зеленила „булеварима„ који радијално иду ка центру Београда" и којима „струји чист ваздух кроз град", функционално заснованим од ауторског колектива Еберштата, Меринга и Петерсена (Eberstadt, Möhring, Petersen). Поред унутрашњег зеленог прстена, развијеног Мокролушком и Чубурском долином и Лаудоновим шанцем, од Саве до Дунава, значајну животну вредност добијао је спољашњи појас шума и паркова који се протезао од Топчидера и Кошутњака преко Бањице, Кумодрашке падине, спајајући се са шумским парком уз Лаудонов шанац. Посебно се истиче значај тог шумско-парковског појаса, његовим положајем на „висовима, те ће служити... и као излетишта, а и заштита граду од ветра".[17]

О парку испод Лаудоновог шанца говори се живље, с пуно одушевљења, па и поноса што ће Београд добити парк „један и по пута већи него Hide-park у Лондону". Затим се даје слика будућег парка:

„Низ алеа на гребену Лаудоновог шанца са споменицима, ресторацијама, павиљонима и др. и лепи видик на Београд и Дунав мора учинити овај парк једним од најомиљенијих излетишта за Београђане."[18]

Веома напредно и широко схватање било је изражено у поглављу о спорту и дечјим игралиштима. Иако су у то време многа спортска игралишта по европским градовима била окружена различитом изградњом, за нова игралишта била је предвиђена најповољнија природна околина, како је то јасно изражено у Извештају. Вредело би упустити се у истраживање могућих утицаја угледнијих спортиста и шире јавности на рад Комисије, на аутора Генералног плана за остварење напредне концепције о размештају и мрежи спортских игралишта. Омладина Београда и његови житељи много би добили да је следећа реченица добила и законску снагу доношењем Уредбе о извођењу Генералног плана:

„Природно је да места за спортске установе *морају бити у вези са шеталиштима и зеленим градским површинама — парковима, баштама и шумама, а специјалне врсте спорта на води још и у вези са водом*"[19] (подвукао Б. М.).

Тај императив остао је само као документ о схватању друштвеног значаја спортских игралишта, за која су „резервисане површине... у свима парковима, са павиљонима за чување спортских опрема." За ту замисао залагао се у првој деценији овог века Веселин Трипковић у своме раду о зеленилу Београда. Такође и текст тога поглавља: „Дечја игралишта распоређена су равномерно по целој површини града, нарочито у зонама густог насеља",[20] треба схватити само као добре жеље, које се нису остварили.

У последњем поглављу, поред излагања о спровођењу „економских и техничких начела, које је дало Генералном плану несумњиву практичну вредност" истицане су извесне естетске вредности плана. Поред животних вредности градског зеленила, које је распоређено по парковима, посебно се истиче и естетски значај зелене природе по дечјим игралиштима, булеварима, алејама, скверовима, малим трговима „у

намерама за разноврсност уличних перспектива".[21] Ту се посебно наглашава уобличавање „архитектонских тргова" (према прихваћеној терминологији): Мишићев трг, са зградом Парламента и његовим оквиром друштвених зграда, трг око цркве Св. Саве, на којем зграде које „окружују цркву морају чинити једну целину".[22]

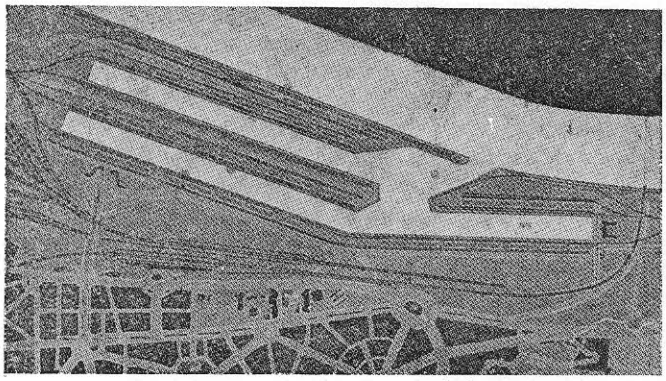
Са жељом да Горња тврђава добије своју друштвено-културну садржину, планом је предвиђен још један „чисто архитектонски трг", са четири музеја, који је замишљен као сложена, барокна просторна композиција, укомпонована симетрично у облик главних зидина, са два бастиона, са централно постављеним споменником ослобођења. Тај монументални просторно-архитектонски ансамбл од око 110.000 м² далеко би премашио својом површином светски познате класичне тргове: „Конкорд" у Паризу (79.000), св. Петра у Риму (57.000), „Етоал" у Паризу (59.000), Црвени трг у Москви (49.600). Ванредно значајан, доминантан природни положај Горњег града над Панонском низијом, који се издиже над речним токовима, оцењен је у Извештају по својој важној улози „у силуети града, која мора да буде нарочито истакнута."[23] Од тога пројекта остварен је само Војни музеј у западном бастиону, за чије се подизање била заложила тадашња војна управа, која је још увек била пуни господар над целом Тврђавом, као посебним, ванградским просторним елементом.

Ближе животним токовима и потребама биле су замисли о стварању изгледних тераса на оним положајима, с којих се пружају „најинтересантније перспективе оних делова града, који се налазе у долинама, са дањом перспективом река, брда и равница."[24] Ипак, морамо приметити да се аутор Извештаја прилично занео у својој визији тих перспектива, када му се омакло да напише да се оне пружају „на сваком кораку". Али, та хипербола је и разумљива и допуштена када замислимо ону одушевљену атмосферу при предаји завршеног првог Генералног урбанистичког плана Београда као престонице Југославије. У навођењу нових тераса и изгледних тераса, истакнути су њихови видици и декоративно уређење.

Са Теразијске терасе отварали су се погледи „на Саву, Топчидерско брдо, острва, Ваљевске и Подринске планине", а била је замишљена у два нивоа до Улице краљице Наталије (Народног фронта). Аксијална композиција, са симетрично распоређеним друштвеним зградама, у горњој групи „за надлештва, а доња за ресторане, кафане, кинематографе итд."[25] Прву, зачетну идеју о Теразијској тераси изложио је још 1901. године. Д. Т. Леко, предлажући да се зграда Скупштине мора подићи на Теразијама, па као најпогодније место за њу предлаже место „иза кнез-Милошеве чесме" на простору садашње Теразијске терасе. Он је ту своју замисао проширио даље, уз предлог да се „нерегулисана пијаца Зелени венац измести тако, како би скупштинско здање уједно украсило и ту пијацу (његов назив за трг — прим. Б. М.) и доминирало над њом".[26] Не помињући Лекова предлог Јефта Стефановић је 1910. предлагао да се Општински дом подигне на простору садашње Теразијске терасе. По њему би „једно од најлепших места било место између „Росије" и „Балкана", на Теразијама".[27] Иако су то биле ембрионалне идеје о Теразијској тераси, требало их је, најкраће поменути.

Калемегданској тераси дат је изузетан значај њеним повезивањем и проширењем" до трга у Горњем граду". Тако се главно шеталиште Калемегдана сједињује са историјским простором Тврђаве, а са терасе се „указује велики видик особите лепоте од Подринских и Ваљевских планина до огранака Карпата код Вршца". Још једна вредност терасе била је у њеној саобраћајној вези са Савским кејом „једним декоративним степеницама ради потпуности ефекта целине."[28]

Давање значаја Савском амфитеатру требало је да буде остварено терасом на Косанчићевом венцу, с које су се такође предвиђале декоративне степенице за везу са Савском обалом. И овде треба напоменути да је Д. Т. Леко, 1901. године у своме чланку „Ревизија регулационог плана Београда" знатно шире замислио композицију једног дела Савске падине, која би требало да буде један од најлепше уређених и особених градских простора „са терасама и баштенским постројењима, са степеницама, водоскоцима и споменицима".[29] Навођење аутора те идеје дало би Извештају, па и самом Генералном плану, већу објектив-

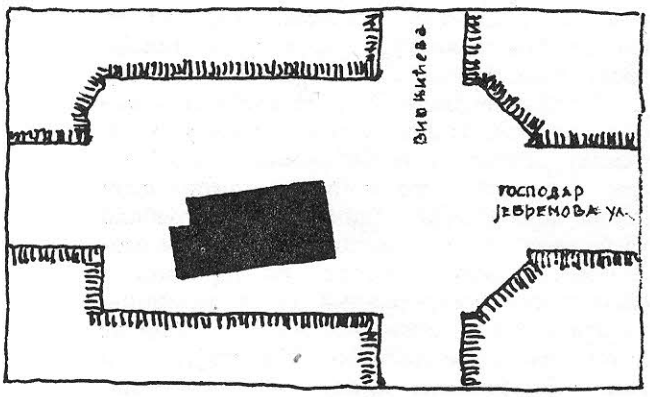


Пројект Дунавског басенског пристаништа према Генералном плану Београда из 1923. Фотоснимак аутора из Генералног плана.

Projekt des Donau-Bassinhafens nach dem Generalplan aus dem J. 1923. Fotoaufnahme des Autors aus dem Generalplan.

Историјска зграда Доситејевог лицеја била је, и без Закона о заштити споменика културе, не само заштићена њеним задржавањем у Генералном плану Београда, него је њена споменичка вредност још више истакнута пројектованим тргом око Лицеја, чије би му остварење дало знатно прикладнију околину. Прилог уз чланак „Зар и то да пропадне?“ у „Политици“, 15. 6. 1926, од Б. Максимовића.

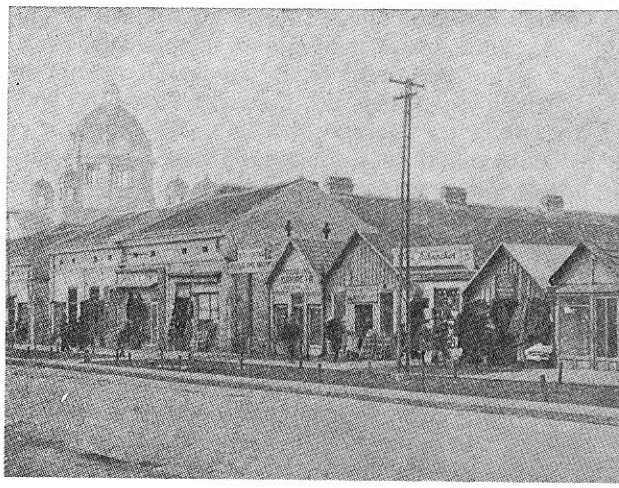
Das historische Gebäude des Dositej-Lyceums war auch ohne Gesetz über Denkmalschutz nicht nur durch seinen Inhalt sondern durch die Einschliesseng in den Generalplan von Beograd geschützt. Sein Denkmalwert wurde noch durch einen projektierten Platz um das Lyceum stärker betont und die Verwirklichung desselben hätte eine viel entsprechendere Umgebung geschaffen. Beilage zum Artikel »Zar i to da propadne»« in »Politika« 15. 6. 1926. von B. Maksimović.



ност и везу с ранијим радовима на теоријском пољу српског урбанизма.

Нешто краће су изложене изгледне вредности трга код цркве Св. Саве, Лаудоновог шанца, са алејама, парковима и терасама и Топчидерског брда код Прокопа.

Предвиђеним ослобађањем и уређењем обала Саве и Дунава у облику булевара и шеталишта било је замишљено сједињавање градског живота са свежином и лепотом речних токова и остварење новог лика Београда, његових нових просторно-естетичких вредности. Ту би и извесни објекти за разоноду могли да привлаче житељство Београда на речне обале, да ту осете да је то „град на води“:



Изглед неугледних „старинарница“ у Улици краља Александра, на простору на којем је изграђена Поштанска штедионица. Снимак аутора, 1927. године.

Aussehen der unansehnlichen Altwarenhandlungen in der Kralja Aleksandra ul. auf dem Raum, auf dem die Postsparkassa erbaut wurde. Aufnahme des Autors aus dem J. 1927.

„Савски и Дунавски булевари дуж кеја постаће са својим павиљонима на пристаништима и јак декоративни елемент Београда.“[30]

Поред тих нових, приобалних животних и естетичких вредности, Комисија баца поглед на цео Генерални план, истичући и друге његове композиционе вредности:

„Мали скверови са павиљонима, клупама, статуама и споменицима појачаће ефект перспектива улица и тргова.“[31]

А затим није требало заборавити ни естетичке вредности нових инжењерских објеката, међу којима се посебно истиче шест вијадуката:

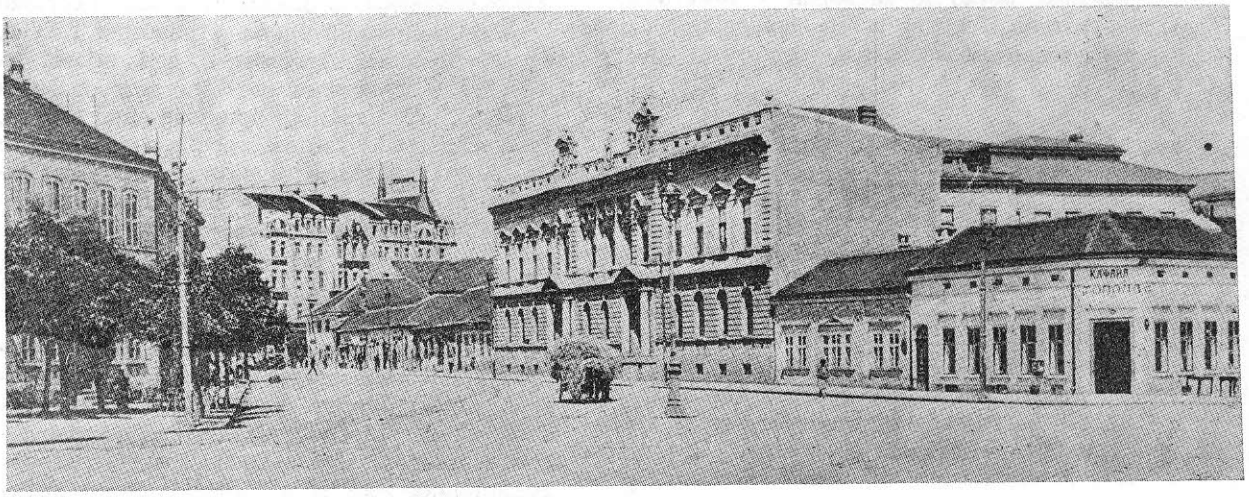
„Као особито леп декоративан елеменат послужиће још и предвиђени вијадукти преко падина, везани општим пејсажем паркова и башта што још боље истиче њихове контуре.“[32]

После навођења десет места за подизање споменика, на трговима и другим просторима, уз напомену да „сем побројаних места има још доста других за споменике у парковима и на споредним трговима“, даје се веома скраћен преглед размештаја друштвених зграда, уз напомену да је на плану у размери 1:4.000 изложен регистар тих зграда.

Схватајући да је тешко предвидети за дужи пројектни период све друштвене зграде, јер ће научни и технички, друштвени и културни развој изазвати нове потребе и захтеве, Комисија је изразила савремено схватање о динамици и развојности урбанистичког плана, о потреби његових периодичних измена и допуна овом реченицом којом се Извештај завршава:

„Генералним планом предвиђен је још знатан број резервних места за установе и јавне грађевине које ће време створити и тражити. Таква се места налазе у свима деловима града.“[33]

Уместо навођења имена свих чланова Комисије, редактор Извештаја је, вероватно, сматрао да је довољно што су имена чланова Комисије наведена у почетку Извештаја, па на крају стоје само речи: „Чланови Комисије.“



На почетку Александрове улице биле су, после првог светског рата, непосредно уз зграду Општинског суда, веома неугледне страћаре. Снимак непознатог аутора око 1920. године.

Am Anfang der Aleksandrova ul. standen nach dem ersten Weltkrieg knapp neben dem Kreisgericht ganz unansehnliche kleine alte Häuser. Aufnahme eines unbekannten Autors um das J. 1920.

Када је Емилијан Јосимовић, шест деценија пре Генералног плана Београда, завршио први регулациони план Београда у Шанцу, 1867, он је сматрао да треба да изиђе пред најширу јавност са својим „*Објашњењем предлога за регулацију оног дела вароши Београда што лежи у Шанцу*“, тим првим стручним, идејно значајним делом из урбанизма, којим је желео да покаже житељству Београда: које ће му животне вредности пружити остварење његовог плана реконструкције старе вароши.

После завршеног Генералног плана требало је очекивати да Комисија, о којој се говори, или Београдска општина, изиђу пред најширу јавност Београда објављивањем самог плана и његових главнијих жи-

вотних вредности, којима ће се на јасан, сваком разумљив начин приказати шта ће одрасли и млади грађани Београда добијати постепеним остварењем Генералног плана.

Током двадесетих и тридесетих година вршене су знатне измене у Генералном плану, уз различите разлоге, често насупрот интересима грађанства. Да је Општина била припремила и објавила популарни приказ Генералног плана, можемо претпоставити да би се јавило много добрих, корисних предлога за измене, односно допуне плана, за његово приближавање животним потребама грађана. Извештај Комисије, упућен Суду и Одбору Општине београдске, остао је затворен у томе узаном друштвеном кругу и био ван додира с јавним животом Београда.

Ступање у живот Генералног плана Београда и рад Комитета за разраду Генералног плана

За остварење Генералног плана Београда била је неопходна уска сарадња главних државних установа, као будућих инвеститора, са Београдском општином. Нарочито је недостајала сарадња министарстава грађевина и саобраћаја, која су доносила одлуке о изградњи друштвених зграда и саобраћајних објеката, о њиховој локацији или о одустајању од неких, планом предвиђених, без икаквог обавештавања и споразума са Одсеком за Генерални план, односно с Комитетом за разраду Генералног плана.

Недостајала је и законска основа, у облику уредбе о извођењу Генералног плана, која би постављала, поред низа одредаба које би тумачиле графичку представу урбанистичког развоја Београда и законске обавезе и одговорности, у првом реду Београдској општини и државној управи, као и свима жељима који ће учествовати грађењем стамбених зграда на својим парцелама. Уредба је, са веома штурим текстом и ограниченим схватањима о њеном значају, донета 1935. или 1936. године.

Спровођење у живот Генералног плана, без напредне концепције урбанистичке политике, без етапног плана изградње друштвених, нарочито школских и дечјих установа, које су спадале у оквир комуналне изградње, тешко је било очекивати без тих важних инструмената.

Код промена општинских управа и одбора мењали су се и програми комуналних радова, који су састављани без потребних испитивања и критичке анализе приоритетних потреба града. На ту тему објавио сам критички чланак у „Општинским новинама“ (1. марта 1930) под насловом „Програм техничких радова“, где сам истицао да „програм и план општинских радова може бити састављен само после детаљних студија“.

Технички елаборат који је Комисија за израду Генералног плана била поднела Суду и Одбору Београдске општине, састојао се из Генералног плана у размери 1:4.000, са убележеним списком и локацијама за 142 јавне грађевине, из секција у размери 1:2.500, из генералног нивелационог плана, са израдом подужних профила у размери 1:4.000 и решењем карактеристичних попречних профила улица, са идејним решењима пројектованих вијадуката.[34]

Тај елаборат, пошто је био усвојен од Суда и Одбора Општине, био је достављен Министарству грађевина и Министарству унутрашњих дела на одобрење. Министарство грађевина извршило је извесне измене у оригиналном, колорисаном Генералном плану у 1:4.000, израђеном на „енглеском“ платну, уцртавањем измењених регулационих линија пунијим, плавим цртама. Према мом сазнању, све измене у плану извршио је, по свом личном схватању, ранији секретар Комисије за израду Генералног плана, Јован Обрадовић, начелник Одсека за грађевинарство. Све измене у плану биле су саставни део одобреног Генералног плана Београда који је ступио на снагу 1924. године.

Београдска општина је после тога имала нов задатак — израда детаљних регулационих планова у размери 1:500, према којима би се одређивале на терену нове регулационе линије за поједина градилишта. У тако крупној размери, с повећањем површине 64 пута према Генералном плану, било је могућно и потребно детаљније разрађивати поједине тргове, раскршћа, скверове, паркове, архитектонске ансамбле друштвених зграда и центара, с њиховим идејним решењима и перспективним изгле-

дима. У ту сврху био је образован Комитет за разраду Генералног плана у којем су учествовале и многе личности из састава раније Комисије, што је било потпуно разумљиво.

Рад Комитета био је веома интензиван, јер нам записник говори да је на неким седницама било дефинитивно прегледано и усвојено по 20 и 30 секција у размери 1:500. Секције су биле разрађиване у посебном бироу, којим је руководио Д. Ковљевски.

Тешкоће и препреке на првим корацима спровођења Генералног плана

Још у току израде Генералног плана неки подаци из записника говоре о препрекама на које се наилазило код грађана, намерних да граде на својим парцелама. Тако већ на другој седници Комисије председник Општине Д. Митровић износи обиман програм од 15 тачака и захтева да се питање неких регулација одмах реши „јер јавност показује много нестрпљивости и тражи да се ова питања што пре реше". Сопственици желе да зидају, а регулационе линије не могу да добију. И председник и потпредседник изјављују „да су опсађени од молилаца који траже само да раде (да могу зидати, прим. Б. М.) па макар како било да Општина одреди регулацију. Има грађана који 30 година чекају да могу зидати."[35]

Питање остаје нерешено, отворено, јер је подједнако тешко рећи не, као и да. Не допустити изграђивање умноженог Београда, после вишегодишњег застоја и ратних рушења, изгледа као несоцијалан став, против горућих потреба за ублажавање стамбене кризе, али и пустити да се изграђује ван Генералног плана од којег се очекује много доброга за грађане, такође је против друштвеног интереса. Међутим, то питање почеће да се решава од самих грађана, нарочито оних, на даљој периферији, коју Генерални план није ни обухватио. Тако регулационе линије нових улица одређују парцелациони планови доскорашњих њива и утрина на Душановцу, Вождовцу, у Маринковој бари, на Чукарици, а на новим парцелама се подижу, с највећом брзином, сопственим снагама и најштедљивијим материјалом, најчешће недељом, кад нема грађевинске контроле, мале, скромне породичне куће, око којих ће убрзо бити и цвећа и поврћа и по које младо дрво јабуке, трешње или проста, необојена ограда од летава.

Ни центар града не мирује, не мири се са дугим чекањем плана. Док Комисија решава да у Кнез-Михаиловој улици, на делу од кафане „Руски цар" до Академије наука, буду пројектоване на обе стране аркаде, па се о томе дискутује на више седница, дотле се ради пројект за нову зграду, с кафаном, на месту кафане „Руски цар", али која нема аркаде. На питање једног члана Комисије — може ли се забранити такво зидање, без аркада, и тражити да се план саобрази пројектованој регулацији, председник изјављује „да законског ослонца за то нема".[36]

Из даљих дискусија о том питању види се да сви чланови схватају важност тог првог удара и рушења Генералног плана, да се на томе првом кораку огледа судбина његовог остварења. Професор Андра Стевановић говори да је под оваквим условима рад немогућ и да се не могу примати мишљења сопственика. Мора се радити без обзира на личности којима неки пројекти нису у интересу. Најзад, он у два маха говори да ће дати оставку, ако се по решењу Комисије не поступи. Међутим, „ствар је пропала" по његовим речима, јер се „Руски цар" зида, без обзира на пројектоване аркаде. Један од чланова, сасвим оправдано пита: „Кад се спотичемо на овако „невина" питања, шта ће бити кад наиђемо на крупније ствари?" Питање је било важно и требало му је посветити пуну пажњу.[37]

Међутим, када је председник Општине био позван да објасни Комисији зашто је то питање решено онако како је она то захтевала, он изјављује да је одлука Комисије била примљена од Суда, али да су сопственици поднели жалбу и да ће се цео предмет изнети пред Одбор.

На идућој седници, када је опет било покренуто то питање и када су се чули протести од чланова Комисије, потпредседник изјављује:

„Комисија има потпуно поверење Суда и Одбора; задатак Комисије није да спроведе, већ само да донесе решења, а да Суд има да води даљи поступак за спровође-

ње. Зато не треба због једне ствари оставити целокупан посао. Молим да се посао продужи и доврши. А ако буде неких измена, то неће бити кривица Комисије."[38]

Није тешко замислити како су те речи деловале на људе, који су били позвани као највиши стручњаци по питањима планског уређења градова и који нису били навикнути да њихови радови очекују такву судбину. Ту се јављало осећање узалудног рада, без наде за светлију урбанистичку перспективу Београда.

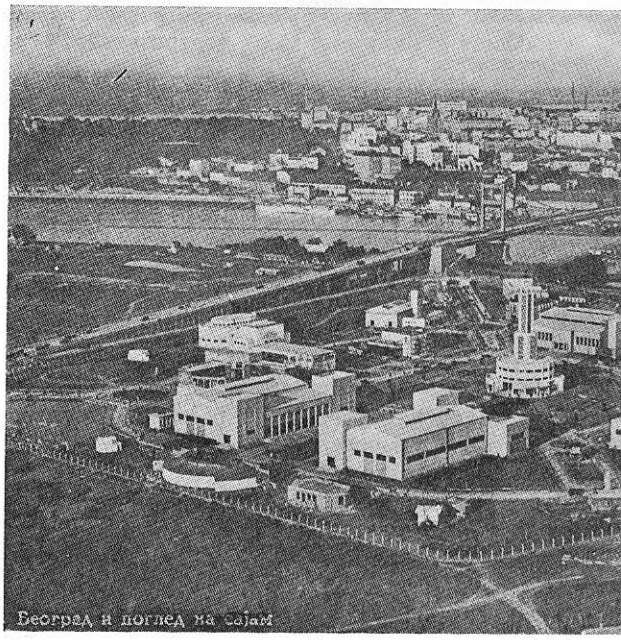
Држава и Општина као рушиоци Генералног плана Београда

Међу значајне вредности Генералног плана спада широка мрежа јавних, друштвених и културних грађевина, чија би изградња задовољила развијање пунијег, савременијег друштвеног и културног живота, остварујући и складно просторно уобличење нових градских центара, тргова, паркова, обалних шеталишта и постепено новог лика Београда у целини. У томе великом, значајном подухвату важне улоге су добијали држава, преко својих министарстава, и Београдска општина, као инвеститор и градитељи пројектованих друштвених зграда. Те своје улоге и држава и Општина већ у првим годинама живота Генералног плана почеле су да се одричу, остајући годинама у неудобним, преправљаним старим стамбеним зградама.

Када се приступало изградњи појединих државних јавних грађевина често су вршена одступања од локације и пројектованих габарита. Такав је био почетак остварења Универзитетског града на слободном простору некадашњег „Тркалишта", на око 125.000 м². Прва, веома обимна зграда Техничког факултета, према Генералном плану, била је постављена према Гробљанској (Рузвелтовој) улици, као чеони, завршни елемент аксијалне просторне композиције, који је делимично залазио и у Александрову улицу (Булевар револуције) и у Ратарску (27. марта) улицу.

Пројект зграде Техничког факултета и њен положај, на којем почиње грађење, битно су измењени. Зграда је пројектована према предратном плану тог комплекса и према одређеном габариту. Министарство грађевина, као врховна надзорна власт над спровођењем Генералног плана, одобрава пројект Универзитетске зграде па тиме и сама учествује у рушењу Генералног плана.

Један од већих потеза на рушењу Генералног плана био је распис југословенског конкурса за идејне пројекте зграде Поштанске штедионице, на углу Таковске и Александрове улице (Булевара револуције), где је била предвиђена зграда Београдске општине, на новом, правоугаоном блоку, који би се образовао продужењем Косовске и Ресавске (Генерала Жданова) улице преко Старог гробља. Поред зграде Поштанске штедионице, на месту предвиђеном за Министарство спољних послова, гради се од стране цркве Св. Марка већа стамбено-пословна зграда, а на простору предвиђеном за Министарство унутрашњих дела подиже се вишеспратна стамбено-пословна зграда, позната као „Мадера", по називу кафане.



Подизањем комплекса Сајмишта, Београд се почео ширити на леву обалу Саве. Снимак Београдског сајмишта око 1940. год. Аутор непознат.

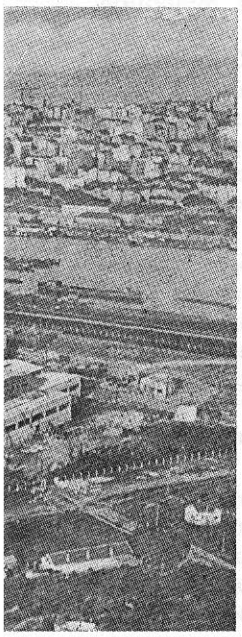
Beograder Markt-und Messegelände um das J. 1940. Aufnahme eines unbekannten Autors.

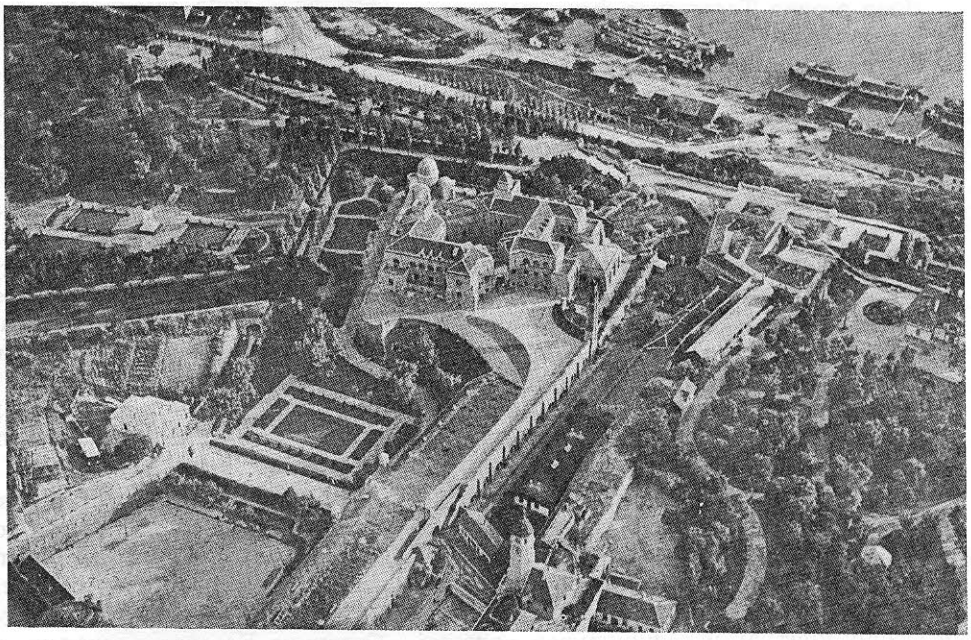
За остварење монументалне осовине, која би се завршавала зградом Опере, у блоку неизгледних касарни краљеве гарде (сада парка „Мањеж") и на другом крају црквом Св. Марка, била је пројектована нова улица, кроз крупне блокове, између Кнез-Милошеве и Ресавске улице. Да би се што пре дошло до остварења нове цркве, за коју се, конкурсом дошло до коначног пројекта, црква или други органи су „издејствовали" одступање од Генералног плана, па је нова црква постављена и изграђена у продужењу осовине Ресавске улице, на простору, на којем се налазила стара црква, која је порушена, иако је она имала вредност споменика културе из првих година обновљене Србије.

За Београдску берзу био је планом одређен цео блок између улица Кнез-Михаилове и Коларчеве и Позоришног трга (Трга Републике). Како Берза ни преко једне деценије није показала интерес за грађење сопствене зграде у том блоку, јер је себи изградила пословно-стамбену зграду на углу Узун-Миркове улице и Студентског трга, тиме је била измењена урбанистичка судбина тог блока. После рушења неугледне приземне кафане „Албанија" подигнута је, крајем тридесетих година нова, модерно компонована, највиша друштвена зграда Београда од 12 спратова, која је постала, у зачељу Теразија, њена добро постављена и решена просторно-композициона доминанта.

Министарство грађевина, врховни орган за урбанизам прави крупнији потез на рушењу Генералног плана. Зграда Државног архива, која не спада у пројектовани универзитетски комплекс, поставља се у његов централни простор, према пројекту, израђеном у Министарству грађевина.

Пошто сам сазнао за тај други урбанистички преступ, пожелео сам, као архитект Одсека за разраду Генералног плана, да и сâм нешто учиним, да се прекине с таквом праксом, где би се, као бранилац Генерал-





Део Горњег града, с једним од групе музеја, предвиђених на том простору по Генералном плану. У десном, горњем углу види се нова тераса, којом је, преко степеница, продужено главно шеталиште Калемегдана према Сави. Порекло и аутор снимка непознати.

Teil der Oberstadt mit einem aus der Gruppe der Museen, die im Generalplan auf diesem Raum vorgesehen waren. In der oberen, rechten Ecke ist die neue Terrasse sichtbar, durch welche über Treppen die Hauptpromenade Kalemegdan bis zur Sawe verlängert wird. Herkunft und Autor der Aufnahme unbekannt.

ног плана појавила Београдска општина, односно њена Техничка дирекција. Пут ка остварењу те замисли сагледао сам у једном званичном, протестном акту, који би Техничка дирекција упутила Министарству грађевина. Са уверењем да ће мој предлог бити прихваћен, написао сам акт, чији рукопис чувам више од пола века, а чија садржина говори о борби против рушења Генералног плана. Смарам да она спада у историју урбанизма Београда, па је у целини наводим:

„Техничкој Управи

Министарство грађевина почело је ове јесени са грађењем зграде Државне Архиве на општинском земљишту „Тркалиште", иза зграде Универзитетске Библиотеке. Цео тај комплекс општинског земљишта резервисан је према Генералном Плану искључиво за универзитетске зграде, а место за Државну Архиву одређено је Генералним планом на Булевару Ослобођења (Булевар југословенске армије), на једном од најлепших архитектонских тргова.

Нова зграда Техничког факултета, која је постављена сасвим друкчије но што је било предвиђено Ген. Планом, обнова сале „Мањежа" на месту које је предвиђено да остане слободно, зидање зграде Медицинског факултета без унапред утврђеног плана који би сачињавао једну целину, — све те појаве дају повода да се верује да ће се у том правцу и надаље радити и да ће се на тај начин и даље подизати јавне грађевине престонице.

Стога Одсек за разраду Генералног плана има част предложити Техничкој Управи и замолити је да се издејствује код Министарства Грађевина, сходно чл. 3. и 4. Грађевинског закона за варош Београд решење којим се Министарство Грађевина, пре но што приступи изради пројеката појединих државних, а нарочито јавних грађевина, има обратити Техничкој Управи Општине Београдске да са овом споразумно, а на бази идеја Генералног плана, утврди главну контуру и дефинитиван положај будуће грађевине. А ако је у питању више зграда, које ће бити у међусобној вези, онда ће се решавати цео комплекс грађевина, тако да оне чине једну складну и органску целину; да се само по тако утврђеном општем плану има у будуће градити, јер ће се само тим путем постићи оно, што је била једна од главних тежњи Генералног плана: логичан распоред и хармонично груписање будућих јавних грађевина Београда".[39]

Архив Техничке управе је изгорео 6. априла 1941. а архив Министарства грађевина, колико се сећам, одмах после рата није најбоље прошао, па би тешко било пронаћи даљи траг овоме акту.

Биће занимљиво да се подсетимо у каквим се скромним размерама почело са остварењем просторне замисли о Теразијској тераси. Први кораци ка томе били су у рушењу ругобног низа ниских страћара, разних продавница-старинарница, између хотела „Москве" и „Балкана", а затим да се на ослобођеном простору, уз потребно планирање и терасирање, засађивање украсног зеленила, оствари пријатно одмориште у самом центру града, са отварањем нових видика са Теразија.

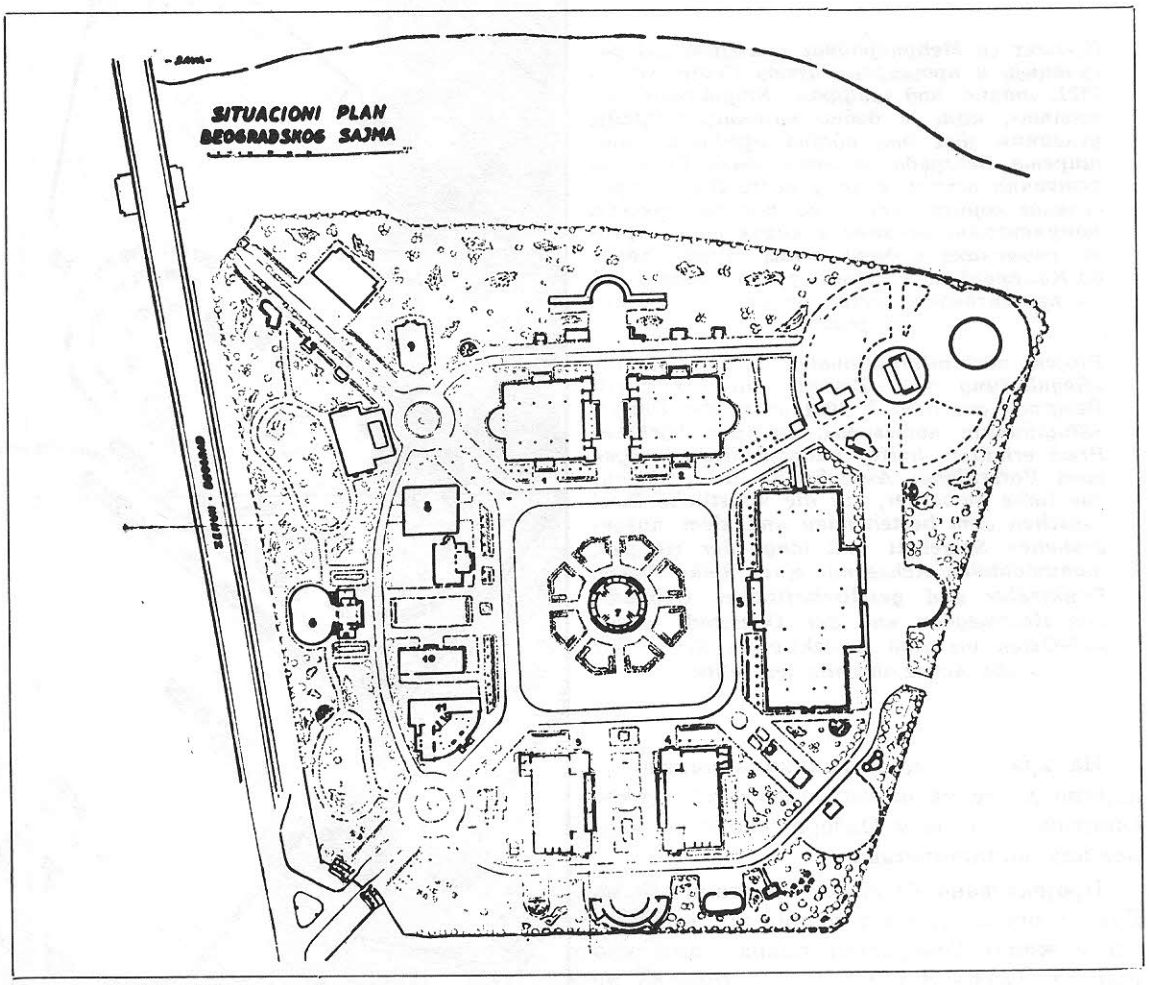
Моје присуствовање на седницама Комитета за разраду Генералног плана, уз повремено учествовање у раду Комитета, без званичног именовања моје функције, стављало ме је, често, пред задатак да неке главније идеје и предлоге Комитета јасно и убедљиво изложим, у облику акта, упућеног Техничкој управи. Тим путем је и идеја о почетку Теразијске терасе добила свој писмени облик у моме тексту — акту, који, због његове садржине, сматрам да вреди у целини изложити:

„Генералним планом Београда предвиђено је да се Теразије отворе према Сави једном великом терасом, која би имала за циљ да веже директно Теразије са Улицом краљице Наталије (Народног фронта), поред њеног главног циља да служи као одмориште грађана и посматрачница околине Београда.

Међутим, како би само откуп потребног земљишта за терасу стајао око 40,000.000 динара, то се остварењу ове терасе из финансијских разлога не би могло приступити у скорој будућности. Међутим, како је Општина Београдска вољна да у границама својих могућности приведе у дело идеју о Теразијској тераси у што скоријем времену и на тај начин убрза уклањање ружних страћара на почетку Балканске и Призренске улице, — то се приступило студијама и пројектима за једну терасу скромнијих димензија, водећи рачуна о потреба-

ма грађана, како у саобраћајном, тако и у естетском и здравственом погледу. После студирања дошло се до једног решења које се одликује тиме, што се тераса није учинила *пролазом*. Тераса је пројектована и замишљена као једно пријатно одмориште, са доста зеленила, клупа, са изгледом на Саву и београдску околину, украшена уметничким објектима, а уоквирена зградама, које би биле изведене по унапред утврђеним прописима, да би се добила једна лепа целина.

Да се поглед са терасе не би задржавао на неправилним двориштима и забатима зграда из Краљице Наталије улице, желело се, да се поред уличне регулационе линије фиксира и дворишна регулација, те да се на тај начин добије и архитектура из дворишта према тераси. Да би се тераса што боље одвојила и истакла као једна мо-

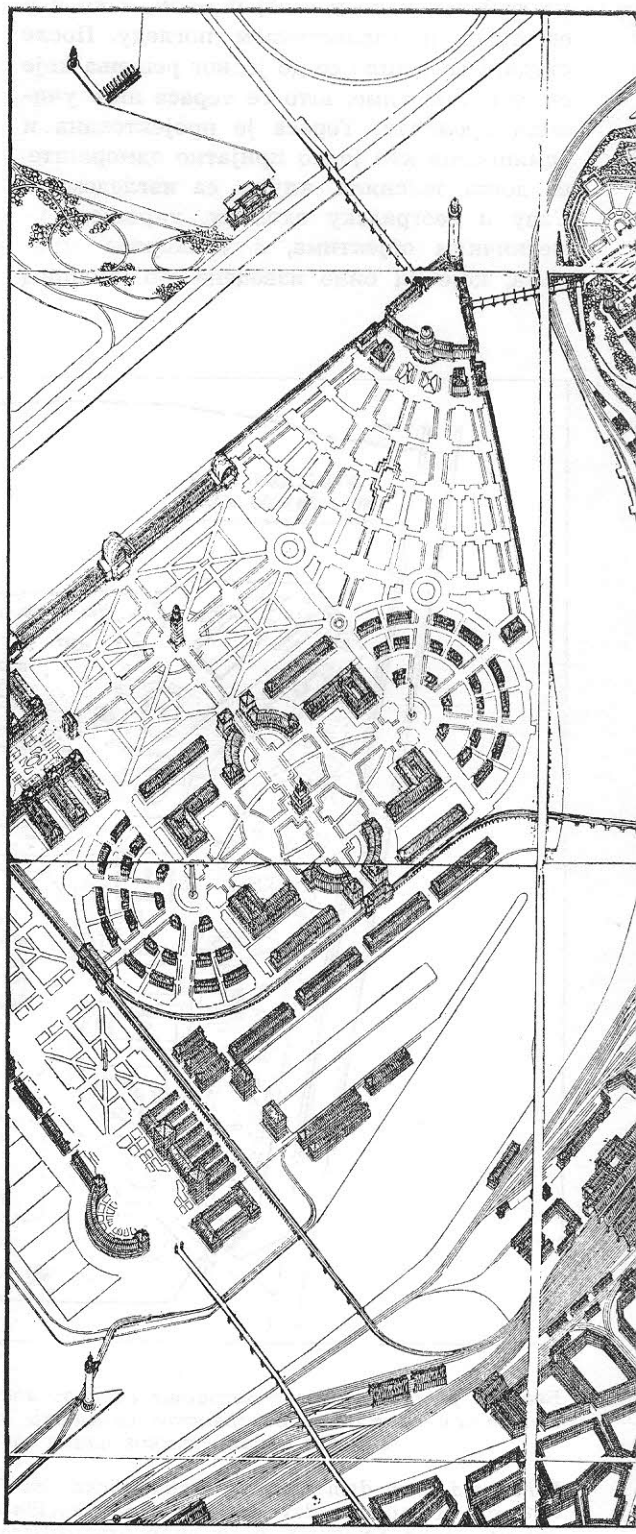


Београд је, ускоро после изградње савског моста (порушеног 1941) кренуо на леву обалу Саве, подизањем комплекса Београдског сајмишта, на основу конкурсног, првонагађеног пројекта, али без урбанистичког плана за тако започето проширење града.

Sehr bald nach dem Bau der Sawebrücke (im J. 1941 zerstört) überstrat Beograd mit der Errichtung des Komplexes des Markt-und Messegelän des aufgrund eines prämiierten Konkursprojektes auf das linke Saweufer, doch ohne urbanistischen Plan für eine derartige Erweiterung der Stadt.

нументална целина пројектован је испод ње један пасаж, ширине 6 метара, који би ишао од Рељине до Пајсијеве улице. Осим тога, ради што боље перспективе и да би се добила боља саобраћајна веза, цела Призренска улица држана је право, без прелома, који се налази у Генералном плану".

Комитет за разраду Генералног плана усвојио је на својој седници од 29. априла 1927. године овај предлог за измену једногласно.[40]

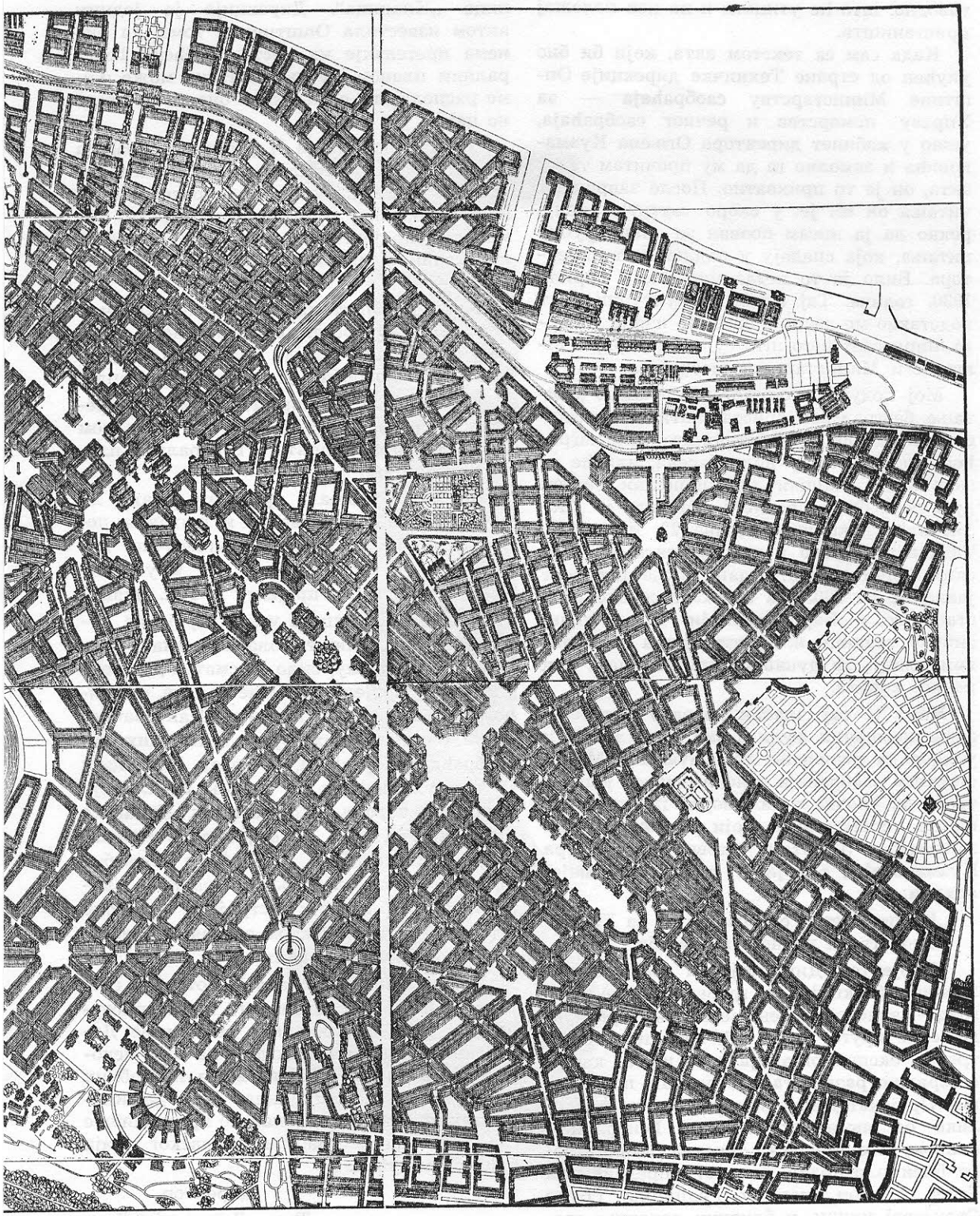


Пројект са Међународног конкурса „за регулацију и проширење града Београда" из 1921. године, под шифром »Singidunum novissima«, који је добио највишу награду, углавном због два идејна предлога: проширења Београда на леву обалу Саве, на вештачко острво између постојећег и просеченог корита Саве и, по дужини огромне, монументалне осовине, с низом нових тргова, споменика и друштвених зграда, почев од Калемегдана и Горњег града према Ј—И, до пројектоване звезде, којом се осовина завршава.

Projekt vom internationalen Konkurs für die »Regulierung und Erweiterung der Stadt Beograd« aus dem J. 1921 unter der Chiffre »Singidunum novissima«, das den höchsten Preis erhalten hatte, hauptsächliche wegen zwei Vorschläge: Ausdehnung Beograds auf das linke Saweufer, auf die künstliche Insel zwischen dem bestehenden und dem ausgegrabenen Sawebett und längs der riesigen, monumentalen Achse mit einer Reihe Plätze, Denkmäler und gesellschaftlicher Gebäude, von Kalemegdan und der Oberstadt gegen süd-Osten bis zum projektierten Stern, der die Achse abschliessen sollte.

На крају се моли *Техничка управа* за дејство да се та измена одобри од стране Општинског суда и Одбора, као и од надлежних министарстава.

Пројектовано басенско пристаниште на Дунаву остало је шест година после ступања у живот Генералног плана само као пројект. Осећајући да је оно требало да постане важан чвор привредног живота и међународног саобраћаја, који је мимоилазио Београд, одлучио сам да покренем питање његове изградње, израде коначног пројекта, нарочито с обзиром на померање пројектованог дунавског моста за 600 м



узводно, што ће утицати и на нов положај пристаништа.

Када сам са текстом акта, који би био упућен од стране Техничке дирекције Општине Министарству саобраћаја — за Управу поморства и речног саобраћаја, ушао у кабинет директора Огњена Кузмановића и замолио га да му прочитам текст акта, он је то прихватио. После завршеног читања он ми је, у скоро љутитом тону, рекао да ја нисам позван за тако крупна питања, која спадају у надлежност директора. Било је то негде марта или априла 1930. године. Тај његов некултурни гест подстакао ме да моја замисао изиђе у много шири свет него што су канцеларије Општине и Министарства саобраћаја.

Мој подужи, докуметован чланак „Питање београдског пристаништа" са поднасловом „Да ли ће пристаниште бити изграђено на Дунаву, у виду басена, или ће се задржати данашњи нерационални систем дуж целе савске обале?", објавила је „Политика" преко целе стране 22. маја 1930. Тада сам објавио и два пројекта београдских пристаништа: један, дотле непознат јавности, из 1905. за савско басенско пристаниште, у „Бари Венецији", поред железничке станице и, други, према Генералном плану, за дунавско пристаниште, ван речног корита.

Како је тај чланак изазвао интересовање пословних људи и ван наше земље и утицао на решавање тог питања у Министарству саобраћаја, мислим да се јавност треба да упозна с тим мојим првим покушајем, текстом акта, који је онако тужно завршио у љутитом одговору директора Кузмановића, а који је сачуван у мојој архиви:

„Министарству саобраћаја — за Управу поморства и речног саобраћаја

„Пројектом Дирекције за грађење железница (Секција за грађење пруге Београд—Панчево) решено је питање трасирања саме пруге, па је већ извршена и потребна експропријација земљишта, као и генерални размештај потребних постројења. Пројекат Дирекције разликује се утолико од онога, предвиђеног Генералним планом, што Дунавска теретна станица неће бити пласирана на месту предвиђеном Генер. планом, него у Радничкој (Ђуре Стругара) улици, у близини данашње станице „Кланица". Дирекција је једним актом известила Општину о томе, да она нема претензије на место одређено Генералним планом, те да Општина може њиме располагати онако како она то за сходно нађе.

Управа поморства и речног саобраћаја својим пројектом Савског пристаништа оспособљава савску обалу за теретни и путнички саобраћај за један дужи период. Самим тим пројектована изградња дунавског пристаништа одлаже се за извесно дуже време.

Како је Општини београдској законом о новом атару остављена могућност измене у Ген. плану још до краја 1931. год. — то ће бити потребно да се коначно утврди:

а) слаже ли се горња Дирекција (требало: Управа, прим. Б. М.) са пројектом Дунавског пристаништа у Генералном плану у принципу?

б) ако га усваја у принципу, слаже ли се са размештајем басена и њиховим положајем према положају Панчевачког моста који је сада померен 600 м узводно према првобитном пројекту у Ген. плану?

Било да Дирекција усваја пројекат Дунавског пристаништа онакав какав је у Генералном плану, било да сматра да треба учинити у пројекту извесне измене, с обзиром на измењени положај Панчевачког моста, било из којих других техничких или саобраћајних разлога, — овој Дирекцији је част умолити *да се у свакоме случају приступи изради пројеката за Дунавско пристаниште, који ће обухватити регулацију дунавске обале, развијање потребне дужине кејова, пласирање будућих пристанишних објеката и постројења* и све оно што се једним пројектом за речно пристаниште ове величине захтева.

Израда ових пројеката је потребна стога, што ће се тек после тога моћи приступити изради дефинитивне регулације Дунавског краја, његове поделе на зоне искоришћавања и на пројектовање потребних приступних саобраћајница. Без дефинитивних пројеката за Дунавско пристаниште сав посао на регулацији Дунавског краја биће онемогућен.

Директор
Техн. Дирекције".[41]

Слабо финансијско стање Регулационог фонда и буџетских позиција Општине, често несхватање значаја важнијих идеја у Генералном плану, а уз то још многи обзири према личним интересима појединих сопственика, утицали су на многе измене у Генералном плану, тачније на његово рушење.

О једном таквом рушењу остала ми је у живом сећању једна драматична седница Комитета за разраду Генералног плана, на којој је био изнет предлог за укидање пројектоване дијагоналне саобраћајнице бр. 18 на Дунавској падини. Остало је непознато од кога је потекао тај предлог, који су његови прави корени, али су остале основане сумње да су у тај предлог били умешани интереси неких сопственика, преко чијих је зграда и парцела требало да буде просечена нова саобраћајница.

Из сачуване копије образложења предлога за укидање те саобраћајнице, наводим само главнија места:

„Генералним планом пројектована дијагонална улица бр. 18, која би, према Извештају ... имала за задатак да веже централну пијацу на Дунаву са центром града, са успоном од 4% ... остала је само на плану. За спровођење те улице ... било би потребно уклонити око педесет већином солидно грађених зграда ... Према приближној процени откуп имања и зграда која су у питању стајао би око 40—50 милиона динара.

Како Општина за сад ... не може мислити на тако скупе и велике откупе, јер су на реду много хитнији и неопходни радови то је сопственицима онемогућено да располажу сопственим имањима: не могу на њима зидати, дозиђивати, нити их продавати, па је њихов захтев потпуно оправдан ... да се пројектована улица укине односно измени.“

Свој предлог Министарству грађевина, да се улица бр. 18 укине, Комитет образлаже потребом да се тиме „потпомогне што правилније развијање центра вароши, који даје веома ружну и нелогичну слику: док се периферија шири и гради муњевитом брзином, већином без система ... и док Београд узима по површини димензије милионских градова, многи делови његовог центра подсећају на паланке из прошлог столећа“.

Такво бацање кривице на пројектовану улицу бр. 18 за ружан изглед центра и замрлост његове изградње, морало се учинити већини чланова као неозбиљно, па је на крају тај аргумент скоро одбачен:

„Овим се не жели рећи да баш та пројектована улица смета развој центра Београда, али стоји чињеница ... да би се тиме несумњиво потпомогло интензивније изграђивање овог, за сада врло мирног, скоро заосталог дела вароши.“.[42]

Пре него што је био прочитан и усвојен тако састављен предлог укидања те улице, расправљање о томе било је веома бурно и жучно. Остао ми је у живом сећању огорчени револт професора Драгутина Ђорђевића, који је био одлучно против укидања те улице, истичући њен важан саобраћајни и привредни значај и као једну од главних вредности и идеја Генералног плана.

Са јасном алузијом на могуће личне утицаје и интересе неких од чланова Комитета, Ђорђе је, веома узбуђено и огорчено говорио о одушевљеном раду на стварању Генералног плана, са главном идејом за бољу будућност Београда и лепши живот његових грађана, када нико није помишљао на било какве личне интересе. Као пример запостављања личних интереса Ђорђевић је навео пројектовање друге важне саобраћајнице на Савској падини, која би повезивала Савско пристаниште са центром града, ради које би се, такође, морале рушити многе зграде.

Затим је, веома узбуђен, поставио питање свим члановима Комитета: да ли ћемо једног дана предложити да се и та важна саобраћајница укине? Он је веровао да ће одбранити улицу бр. 18 дајући један снажан аргумент. При трасирању и усвајању нове савске саобраћајнице бр. 19 није се видела препрека у неминовном рушењу кућа и сечењу приватних имања. А када је видео да та нова артерија сече по средини његово имање у Ломиној улици 38, да му она уништава његову драгу башту и да ће му унети буку и прашину у кућу, он није ни помислио да би могао у Комитету макар само напоменути о тој његовој личној незгоди. Нова траса улице бр. 19 била је за њега неписани закон.

Када је осетио да ће превагнути мишљење да се улица бр. 18 укине, он је,

још више узбуђен, изјавио да му савест не допушта да суделује у рушењу Генералног плана, при чијем је рађању и стварању учествовао, са убеђењем да се приватни интереси морају подредити општим, друштвеним интересима и потребама и да, стога, подноси оставку као члан Комитета.

Неке измене Генералног плана изазивао је развој живота и животних потреба за удобнијим саобраћајем између појединих делова града. У том смислу пред Комитет је постављен предлог Београдске општине да се успостави знатно краћа трамвајска веза градског центра са Савским пристаништем и Железничком станицом, што није било предвиђено Генералним планом.

Комитет се сложио с тим предлогом и у свом образложењу, поред краћег увода и разлога, описана је траса нове трамвајске линије:

„Најповољнија веза, са најмањим падом и при том најмањим издацима, добила се следећим улицама: Теразије — Призренска — Југ Богданова — Јаворска — Црногорска — Карађорђева улица."

Даље се објашњава да је Генералним планом за све те улице, сем Црногорске, предвиђена довољна ширина од 20 и 15 метара, па да је потребно само Црногорску улицу проширити од 12 на 15 метара.[43]

Београдска општина давала је себи неограничена права да изводи своје радове мимо Генералног плана, па и да места одређена за комуналне објекте уступа другима. Типичан је случај за то са истакнутим местом за зграду Београдске општине, на углу улица Таковске и Краља Александра (Булевар револуције). На томе углу зграда Општине имала би веома угледно место у ансамблу јавних грађевина око зграде Скупштине. Када се појавила финансијски јака Поштанска штедионица са захтевом да јој се уступи то место за њену зграду, Општина се лако одрекла тог свог места и остала за дужи период у старој згради из доба кнез-Милоша.[44]

Када је Општина почела са изградњом нових пијаца она је троугаони блок Цветног трга одредила за пијацу, иако је по Генералном плану тај трг био одређен за сквер. Када се појавила потреба да се Јованова пијаца прошири, Општина је издејствовала код Управе града да се зграда Доситејевог лицеја (Вуков и Доситејев музеј) огласи као „склона паду", да би се, затим, могла порушити. Због тога је било потребно преко јавности одбранити Лицеј од рушења. Својим чланком „Зар и то да пропадне?" („Политика", 15. 6. 1926) успео сам, доносећи уз текст и исечак из Генералног плана, према којем се зграда Лицеја не само задржавала, него је око ње био пројектован правилан трг, чиме је Лицеју признат још већи значај тако да није порушен.

Положај нове Академије ликовних уметности према Генералном плану, у склопу јавних грађевина, на Старом гробљу (Ташмајданском парку) без тешкоћа је жртвован за зграду Пожарне команде која је била у саставу Општине (данас Спортски центар). А тек како се брзо морала мењати планска локација када је био постављен захтев да се зграде краљеве гарде подигну на месту одређеном за зграду за просветне конференције.

Клуб архитеката о програму међународног конкурса за нови генерални план Београда из 1939. године

Због све чешћих и крупнијих измена Генералног плана и одустајања од изградње главних постројења железничког и речног саобраћаја, нарушавања композиције градског центра на Ташмајдану (беспланске изградње „Мадере" и црквене зграде — сада служба ЈАТ-а) и Универзитетског центра на „Тркалишту", поред низа других измена и одустајања од изградње значајних друштвених зграда и нових проблема који су се појавили насипањем плављених земљишта на левој обали Саве, у Београдској општини (градском поглаварству), односно у Техничкој дирекцији — дошло се до закључка да је потребно расписати међународни натечај „за уређење проширеног Београда са решењем железничког, речног и путног саобраћаја на подручју града Београда".

Техничка дирекција Општине доставила је један примерак копије куцаног текста „Програма међународног натечаја", на 62 стране, Удружењу југословенских инжењера и архитеката, Секцији Београд, које је тај програм упутило Клубу архитеката на мишљење. На једној седници Клуба од-

ређени смо, Ђорђе Шујица и ја — да поднесемо Клубу реферат о програму натечаја.[45]

Пошто смо се упознали са садржином програма и о њему изградили заједнички став, договорили смо се да ја напишем реферат и да га што пре изложимо на једној седници Клуба. Према сачуваном рукопису, у реферату се дају критичке анализе појединих главнијих поглавља, где се указује на нејасан став расписивача натечаја према основним биоурбанистичким проблемима, на непотребна оптерећења статистичким подацима, на нејасну представу о урбаној структури града, на непотребно набрајање стамбених зграда по спратности, што само уноси нејасност у програм стамбене изградње. О водоводу и канализацији дато је много података, али се не указује на проблеме.

На уводном делу реферата истакнута је потреба сарадње са Клубом архитеката:

„1) Градско поглаварство је код решавања овог питања, као и код многих ранијих, сматрало да при томе није била потребна сарадња Клуба архитеката, иако је Клуб у више махова изражавао вољу и готовост да сарађује при решавању свих важнијих урбанистичких и архитектонских проблема Београда.

2) Потписани сматрају да је било много правилније да је већ при изради овог пројекта програма Клуб био позван на сарадњу... па да својим учешћем припомогну да тај сложени задатак буде што правилније постављен."

Тај уводни део требало је да буде достављен Општини пре него што би се приступило обимном послу на анализи Програма и давању предлога. То јасно произлази из овог питања:

„Најзад, да ли ће Градско поглаварство у овом конкретном случају узети у обзир мишљења, која буде Клуб поднео, по поднетом пројекту услова, чак и у случају да то мишљење не буде повољно по сам пројекат услова?"

Затим се потписани обраћају Клубу, да би он учинио „потребне кораке код Градског поглаварства... како се не би понновио случај са мишљењем које је Клуб дао о пројекту Уредбе (о извођењу Генералног плана, — прим. Б. М.) а које је просто отишло ad acta".

На крају бих са посебне странице *мојег* рукописа, под насловом „Заједнички састанак и закључак са инж. Ђ. Шујицом од 26. 4. 1939", навео неке тачке:

„2) Обзиром на развој потреба Београда и развој технике за последњих 15 година потребно је ревидирати раније идеје о регулацији, али већ решене проблеме оставити као дефинитивне...

„3) Главни проблеми натечаја били би:

в) острва у самом Дунаву укључити у област урбанистичке целине Великог Београда и тиме их излучити из интернационалне зоне, одн. припојити их самом Београду,

д) проблем урбанистичког решења насутог терена поставити једносмислено, идејно већ утолико решено, што би се имало подвући *да се не жели у скорој будућности његова изградња,* него претварање засада у слободну површину, блиску и лако приступачну од центра."[46]

Ту последњу тачку развио сам знатно потпуније, дајући том новом слободном простору у зеленилу важне животне вредности у своме предавању одржаном 6. 12. 1940. у Клубу архитеката, под насловом: „Град одмора, спорта и разоноде на левој обали Саве".[47]

Закључак

Израда Генералног плана Београда од 1923. године и његово спровођење у живот требало је и могло је да постане значајна прекретница у урбанистичком развоју и целокупном животу града. У Генералном плану биле су садржане значајне потенцијалне друштвене и културне вредности, за чије су оживотворење били позвани и одговорни и државна управа и Народна скупштина и Београдска општина, јер се ту радило о задовољавању многих и акутних потреба државних и комуналних установа за новим зградама, потреба грађана за пунијим друштвеним и културним животом, за бољом и лепшом животном средином.

За остварење Генералног плана било је неопходно стварати етапне и приоритетне планове, у оквиру државног и општинског

буџета, привредних и друштвених организација и створити једно извршно тело које би координирало планове и радове на остварењу Генералног плана, служећи се при том Уредбом о извођењу Генералног плана, као његовим саставним делом. Уместо таквог планског, систематског и одговорног спровођења у живот Генералног плана, решавање многих крупних проблема привредног и културног живота годинама је било одлагано, па и потпуно брисано, а да за то рушење Генералног плана нико није полагао рачуна пред јавношћу.

Но, упоредо са недостатком истинске бриге највиших кругова за бољи животни пут Београда, јављали су се друштвени покрети, критички и борбени ставови у јавности, где су се нарочито истицали Клуб архитеката и Група архитеката модерног правца, одлучни заштитници урбанизма Београда, са захтевима за спровођење културно засноване урбанистичке политике града.

Клуб архитеката већ четири деценије не постоји. Али зато постоје Друштво архитеката и Савез урбаниста, институти и катедра за урбанизам, Републички и градски секретаријат за урбанизам, а ево имамо и Годину урбанизма. Од тих бројних стручних и научних установа данашње друштво, с пуно права, очекује критички и борбенији став према многим и тешким падовима урбанизма Београда, него што га је заузимао пре рата Клуб архитеката. Међутим, уместо тога влада самозадовољна тишина и то у свечаној прослави Године урбанизма.

Зар треба да оставимо да, после пола века, опет неко пише о невољама урбанизма Београда, или да зазвонимо на урбанистичку узбуну? Пожелео бих да ово питање изазове први удар звона.

НАПОМЕНЕ

[1] Извештај о Генералном плану за град Београд, који је израдила Комисија образована решењем Одбора и Суда Општине београдске од 29. маја 1922. године. — Општина града Београда, Београд, 1923, 9.

[2] Програм натечаја за израду Генералног плана о уређењу и проширењу Београда. — Општина града Београда, 1921, 9.

[3] Wettbewerb Belgrad. Der Städtebau, br. 11/12, 1922 23, 121 u. Tafel 48.

[4] Под насловом „Чланови комисије" наводе се, са нејасном функцијом: председник Општине београдске Доб. Митровић и потпредседник Бор. Пајевић, а затим, као чланови: професори Универзитета Андра Стевановић, Драгутин Ђорђевић, Драгољуб Спасић и Владимир Митровић, Ранисав Аврамовић, помоћник министра саобраћаја, Пера Поповић, архитект, начелник Министарства грађевина, Милан Јовановић, инспектор Генералне дирекције вода. — Даље се наводе одборници Општине београдске: Влајко Поповић, архитекта, Бранко Поповић, професор Универзитета, Милош Бобић, инжењер, Димитрије Наумовић, инжењер, Таса Милојевић, архитекта. — У новом ставу наводи се: шеф Биро-а Ђ. Коваљевски инжењер, затим: секретар Комисије Јов. Обрадовић, инжењер, шеф Катастра Општине београдске.

У току рада Комисије дошло је до извесних промена у њеном саставу, па се у посебној „напомени" наводи да је одласком Доб. Митровића дошао за председника Комисије Бор. Пајевић, врш. дужности председника Општине београдске. На место Бор. Пајевића дошао је Шемајо Демајо, врш. дужности потпредседника Општине београдске. Пок. Драг. Мирковић, инжењер и одборник Општине београдске сарађивао је на Генералном плану све до своје смрти. Одласком Јов. Обрадовића дошао је за секретара Комисије Драг. Миленковић, архитекта, врш. дужности шефа Катастра Општине београдске. (У тексту је испред свих имена стајало „г." што је овде изостављено, поред неких правописних исправки.)

[5] Називи поглавља су следећи: I. Подела града, у којем су посебни ставови: 1. Густо насеље, 2. Насеље средње густине, 3. Насеље мање густине, 4. Ретко насеље (четврта зона), 5. Предграђа Београда, 6. Острва, 7. Земунска страна. II. Железнице, III. Пристаништа, IV. Градски саобраћај: а) Мрежа саобраћајница — 1. Радијалне саобраћајнице, 2. Кружне улице, 3. Дијагоналне улице, 4. Улице за узајамну везу градских центара; б) Трговови, в) Трамвајска мрежа, аутобуси и метрополитен. Затим се наводе пројектоване линије јавног градског саобраћаја: а) Радијалне линије (1—11), б) Кружне линије (12—14) и в) Дијагоналне линије (15—19). За мрежу брзих трамвајских линија (25—28 км/сат!) за везу са предграђем и летњиковцима пројектовано је 7 лини-

ја. — Градски саобраћај се завршава ставом: г) Попречни профили улица. Даља су поглавља: V. Водовод и канализација; VI. Паркови, булевари, шуме; VII. Спорт — дечја игралишта у граду, стадиони, острва; VIII. Трасирање улица и пласирање тргова.

6 Оригинална копија текста, куцаног машином, носи наслов: „ГЕНЕРАЛНИ ПЛАН БЕОГРАДА — Израда, реконструкција и уређење саобраћаја Београдског железничког чвора. Београд, маја 1923. г.“ На обратној страни изложен је садржај елабората: „I. 1. Опште напомене, 2. Улога вароши Београда и повећавања броја становника у Београду, 3. Промет робе на постојећој станици „Београд“, 4. Интензивност железничког саобраћаја, који се очекује у београдском железничком чвору, 5. Избор типа и распоред станичних постројења и упоређење различних варијаната, 6. Путнички саобраћај: а) главна путничка станица „Сава“, б) спојни колосеци за путнички саобраћај, 7. Теретни саобраћај: а) ранжирна станица, б) теретна станица „Дунав“, в) теретне станице: „Врачар“ и „Сава“, 8. Опрема пристаништа (колосецима), 9. Кружна варошка железница, 10. Постројења за вучну службу и опрема станица, 11. Генерални закључак о пројекту за израду и реконструкцију Београдског железничког чвора. — II. 12. Ред у извршењу радова за реконструкцију Београдског железничког чвора и приближна сума коштања. — III. 13. Веза између Београда и Панчева. — Референт, инж. Р. М. Аврамовић”.

7 Извештај о Генералном плану, 7.

8 Б. Максимовић, *Проблеми урбанизма*, Београд, 1932. У поглављу „Питање београдског пристаништа“ аутор наводи делове из Извештаја Комисије о Београдском пристаништу (у напомени се наводи под насловом *„Експозе о Београдском пристаништу“*, без ознаке места навођених текстова). Стр. 97—99.

9 Извештај о Генералном плану, 16.

10 Исто, 8.

11 Исто место.

12 Исто место.

13 Исто, 9.

14 Исто, 12.

15 Исто, 13.

16 Исто, 28—29.

17 Исто, 29.

18 Исто, 30.

19 Исто место.

20 Исто, 31.

21 Исто, 33.

22 Исто, 34.

23 Исто место.

24 Исто место.

25 Исто место.

26 Б. Максимовић, *Идејни развој српског урбанизма. Период реконструкције градова.* Српска академија наука и уметности, Споменик, CXXI. Београд, 1978, 170.

27 Исто, 167.

28 Извештај, 34.

29 Б. Максимовић, наведено дело, 171.

30 Извештај, 35.

31 Исто место.

32 Исто место.

33 Исто, 36.

34 Тај елаборат се наводи у Извештају, стр. 9. Међутим, Генерални план био је представљен и у размери 1:10.000 и са идејним решењем новог дела Београда на левој обали Саве у размери 1:25.000.

35 Према записнику седница Комитета за разраду Генералног плана, који ми је био приступачан за време мог рада у Техничкој дирекцији, у Одсеку за разраду Генералног плана. Датум седнице тада нисам означио.

36 Исти извор.

37 Исти извор.

38 Исти извор.

39 Рукописни архив аутора.

40 Исти извор.

41 Исти извор.

42 Исти извор.

43 Исти извор.

44 Зграда у Узун-Мирковој улици 1, између два узана ћор-сокака, некадашња гостионица „Круна“, преправљена из турског хана.

45 Копија програма била је заведена са следећим печатом: „Градско поглаварство Београд — Техничка дирекција. Т. Д. бр. 14572 — 13 април 1939 у Београду“. — Пропратни акт је гласио: „Удружењу југословенских инжењера и архитеката — Секција Београд. — Београдска општина (!) намерава, у сагласности са Министарством грађевина и Министарством саобраћаја да распише међународни натечај за уређење проширеног Београда са решењем железничког, речног и путног саобраћаја на подручју града Београда. — У вези закључка последње седнице Комисије за израду програма за горњи натечај Техничка дирекција доставља у прилогу један примерак програма и нада се да неће дуго чекати да јој УЈИА достави своје оправдане коментаре и примедбе“.

46 Рукопис реферата о Програму међународног натечаја за уређење проширеног Београда итд. Рукописни архив аутора.

47 Предавање је, под тим насловом, објављено у целини у Годишњаку града Београда, Књ. XXIV — 1977. према сачуваној копији рукописа.

DIE WERTE DES GENERALPLANS VON BEOGRAD AUS DEM JAHRE 1923 UND DEREN MISSACHTUNG

Branko Maksimović

Nach dem ersten Weltkrieg ist Beograd von der Residenz des Königreiches Serbien zur Haupstadt Jugoslawiens geworden, eines dreimal so grossen Staates, mit einer viel grösseren Perspektive der urbanistischen Entwicklung: die grossen Flüsse Donau und Sawe, die seine Grenzen gegen Österreich-Ungarn bildeten, wurden in Jugoslawien wichtige Wege der Binnenschiffahrt und dadurch erhielt Belgrad die Möglichkeit sich auf das linke Saweufer auszudehnen. Diese neue wirtschaftliche und raumgegebene Lage Beograds regte die Initiative der Vereinigung serbischer Ingenieure und Architekten, unterstützt von bedeutenden Kulturarbeitern im Jahre 1919 an, der Stadt eine je bessere urbanistische Entwicklung durch die Ausschreibung eines internationalen Konkurses für die ideelle Lösung eines Generalplans zu sichern.

So wurde im J. 1921, unter den ersten in Europa nach dem Weltkriege, ein internationaler Konkurs ausgeschrieben für die »Ausarbeitung eines Generalplans für die Gestaltung und Erweiterung Beograds«. Dieser Konkurs regte eine rege Beteiligung nicht nur vieler Fachleute Jugoslawiens sondern auch solcher aus der Schweiz, Frankreich, Deutschland, Tschechoslowakei, Österreich, Rumanien und Ungarn an. Insgesamt trafen 20 Projekte ein, davon mehr als die Hälfte aus dem Ausland. Zu einer so grossen Beteiligung hatte die Tatsach beigetragen, dass in der Jury der Vertreter der Vereinigung französicher Ingenieure und Architekten, Architekt Chiflot, und der Vertreter der Vereinigung schweizerischer Ingenieure und Architekten, Ingenieur V. Duc waren.

Der Konkurs gab nicht die erwarteten Werte, weil die Projekte in vielen Dingen unreal waren und teilweise auch wegen des ideellen Standpunktes der Jury in Bezug auf einige grössere Probleme der Entwicklung der Stadt.

Nach dem Konkurs wurde eine Kommission bedeutender Fachleute für die Ausarbeitung des Generalplans für Beograd formiert. Diese arbeitete in mehreren Sektionen für besondere Fragen. Es wurde auch ein Büro mit den Hauptprojektanten des Generalplans geschaffen. Nach der Fertigstellung des Generalplans legte die Kommission in ihrem »Bericht zum Generalplan für die Stadt Beograd »1923 die Grundideen, die Probleme und deren Lösungen dar und hob die funktionellen und ästhetischen Werte des Plans hervor.

In der Darstellung dieses Berichtes, der einen Bestandteil des Generalplans bildet, hebt der Autor als fortschrittliche Erscheinung die Organisierung einer kollektiven Arbeit hervor mit der Verteilung in drei Kommissionen für spezielle Fragen: für den Hafen und die Quais, für den Eisenbahnverkehr und die urbanistische Konzeption im ganzen. Eine Hauptkommission koordinierte die Arbeit dieser drei Kommissionen.

Die Art und der Stil der Darlegung in diesem Bericht ist verschieden in Zusammenhang mit der Problematik, die vorgebracht wird. Neben technischen Beschreibungen stösst der Leser auf energische und kampflustige Stellungen und Forderungen, die die Kommission auch ohne Adresse an die Staatsverwaltung und an die Beograder Gemeinde sowie an die ganze Öffentlichkeit richtet, um damit zur Durchführung des Plans beizutragen. Ausser der projektierten Grünflächen in und ausserhalb der Stadt fordert die Kommission, dass »*Parks und Gärten die Stadt umgürten und durchkreuzen,* so dass diese mit den Bulevards ein ununterbrochenes Netz bilden«. Weiter ein zweiter wichtiger Imperativ: »Die Industrie *muss neben der Donau angelegt werden,* flussabwarts von der Stadt... Die Arbeiterschaft *muss billige und gesunde Wohnungen bekommen*«. (unterstrichen von B. M.).

Die Kommission fordert ganz entschieden, dass die alte Festung nach dem Plan in einen Park verwandelt werde, der den schon bestehenden Park Kalemegdan, der bis zur Sawe und Donau hinabsteigt, ergänzen würde. Bei der Darlegung des Problems der städtischen Grünanlagen hebt die Kommission die damals moderne theoretische Auffassung über die Schaffung eines ununterbrochenen Ringes von Grün um die Stadt als Reservoir frischer Luft hervor im Sinne der Ideen von Eugene Henard und vervollständigt dieses Prinzip mit einem neuen Prinzip radialer grüner Keile, »durch welche frische Luft durch die Stadt strömt«. Weiter wird der Wert des äusseren Wald-und Parkgürtels hervorgehoben, wo eine Reihe Objekte, die dem geselligen Leben und der Unterhaltung der Beograder dienen sollen, untergebracht werden könnten.

Eine bedeutende Rolle erhielten im Plan Sport-und Kinderspielplätze. Für die Lozierung derselben wird verlangt, dass sie »mit den Promenaden und den städtischen Grünanlagen und mit Wasser in Verbindung seien«. Die Kinderspielplätze sind in der Stadt gleichmässig verteilt. Die beiden Inseln Ratno ostrvo und Ada Ciganlija sind für verschiedene Sporte, sogar auch für Autorennen vorgesehen.

Um den ästhetischen Anforderungen zu genügen, sind Aussichtsterrassen mit dem Blick auf die Pannonische Niederung, auf die Gebirge Westserbiens und in der räumlichen Komposition des Sawe-Amphitheaters mit dekorativen Treppen zum Saweufer projektiert.

Durch den Ausbau der Ufer der Sawe und der Donau in Form von Bulevards und Promenaden wollte man die Pflege des geselligen

Lebens mit der Frische und Schönheit der Flusslaufe und ebenso die Schaffung einer neuen Gestalt Beograds, im wahren Sinne des Wortes »der Stadt am Wasser« fördern. Diese Räume an den Ufern werden auch schöne ästhetische Werte haben: »die Bulevards an der Sawe und an der Donau längs des Quais werden mit ihren Pavillons auf den Anlegeplätzen auch ein starkes dekoratives Element Beograds werden«.

Die Kommission legte Wert auf die Bestimmung und Auswahl der günstigsten Stellen für die Aufstellung von Denkmälern und war der Ansicht, dass dieses Problem mit dem Generalplan gelöst werden müsse. Sie führt 10 Stellen, zumeist auf Plätzen und Terrassen an, mit der Bemerkung, dass es noch genung andere Plätze für Denkmäler in Parks und auf seitlich gelegenen Plätzen gibt.

Der Bericht endet mit einer kurzen Übersicht der Lozierung der wichtigsten gesellschaftlichen Gebäude mit der Bemerkung, dass im Plan ein Register aller öffentlichen Gebäude angeführt sei. In Anbetrach dessen, dass es schwierig ist für eine: längere Projektionsperiode alle gesellschaftlichen Gebäude vorzusehen, weil die wissenschaftliche und technische sowie die gesellschaftliche und kulturelle Entwicklung neue Bedürfnisse und Erfordernisse hevorrufen werden, drückt die Kommission die moderne Auffassung über die Dynamik und die Entwicklungsfähigkeit des urbanistischen Plans und die Notwendigkeit periodischer Änderungen desselben mit den abschliessenden Worten aus: »Mit dem Generalplan sind noch eine grosse Zahl Reserveplätze für Institutionen und öffentliche Gebäude vorgesehen, die die Zeit schaffen und fordern wird. Solche Plätze befinden sich in allen Stadtteilen«.

Nachdem das Ministerium für Bauwesen den Generalplan angenommen hatte, begann man mit der Ausarbeitung detailierter Pläne im Büro der Gemeinde. Zur Durchsicht und Genehmigung der Detailpläne wurde ein Komitee geschaffen, in welchem sich fast dieselben Mitglieder befanden wie in den früheren Kommissionen.

Als junger Architekt nahm der Autor in der Sektion für die Bearbeitung des Generalplans an der Tätigkeit des Komitees teil. Hier wurde er mit vielen aktuellen Problemen und mit den Schwierigkeiten in der Durchführung des Generalplans bekannt. Viele Bürger, gesellschaftliche und wirtschaftliche Organisationen, die schon mehrere Jahre bauen wollten, bekamen von der Gemeinde keine Bewilligung, weil man auf die Ausarbeitung des Detailplans wartete. Unter dem Drucke der Einwohner musste die Gemeinde oft Baubewilligungen nach den alten Regulationslinien erteilen. So musste z.B. wegen des Baues des Kaffeehauses und Restaurants »Ruski car« an der Ecke der Knez Mihajlova auf der alten Baulinie die Idee der Kolonnaden zu beiden Seiten der Gasse aufgegeben werden und damit verlor das Zentrum sehr viel. Das war einer der ersten Angriffe zur Umstossung des Generalplans.

Später treten jedoch der Staat und die Gemeinde als Vernichter des Plans auf. Zu den bedeutendsten Werten des Generalplans gehört ein weites Netz von mehr als 140 öffentlichen Gebäuden. Die Errichtung derselben hätte zum volleren gesellschaftlichen und kulturellen Leben, zur räumlichen Gestaltung neuer Stadtzentren und zu einem schöneren Aussehen der Stadt im ganzen beigetragen. In diesem Unternehmen erhielten der Staat mit seinen Ministerien und die Beograder Gemeinde als Erbauer der projektierten öffentlichen Gebäude die Hauptrolle. Doch schon in den ersten Jahren verzichteten sie auf diese Rolle, indem sie weiter in den alten Gebäuden blieben. Wenn die Notwendigkeit eintrat, für den Staat oder für die Gemeinde neue öffentliche Gebäude zu errichten, wurden diese im Einverständnis mit dem Ministerium für Bauwesen oft auf ganz anderen Stellen erbaut. So wurden die Gebäude der Technischen Fakultät, des Staatsarchivs, der Staatsdruckerei, der Postsparkassa, der Beograder Börse und auch noch andere gebaut und damit der Generalplan umgestossen und missachtet.

Der Autor hat mit seinen Publikationen und Eingaben an das Ministerium für Bauwesen diesen Verstoss gegen den Generalplan kritisiert und über die Öffentlichkeit einige wichtige Fragen in Bezug auf den Bau des Hafens, des Eisenbahnknotens, des Zentralparks, der Ansiedlungen auf der Peripherie, die Frage der urbanistichen Politik und des kommunalen Wohnugsbaus aufgeworfen. Die Bearbeitung dieser Dokumentation gehört der Ansicht des Autors nach in die Geschichte des Urbanismus der Stadt Beograd.

ЗОРАН МАНЕВИЋ

Годишњак града Београда
књ. XXVII — 1980.

ИЗЛОЖБЕ ЈУГОСЛОВЕНСКЕ САВРЕМЕНЕ АРХИТЕКТУРЕ У БЕОГРАДУ

(1931, 1933)

Прва изложба југословенске савремене архитектуре, која је одржана од 18. до 26. фебруара 1931. године у Уметничком павиљону на Калемегдану,[1] означава настајање доба пуне зрелости модернистичког покрета ако се под овим обично подразумева признавање двеју битних особина: легалности и аутономије.

Израз „легалност" треба, разуме се, схватити сасвим фигуративно. Модернисти никада нису били „илегалци" у оном смислу у коме се овај израз среће у политичком жаргону, они никада нису били прогањани. Али нису били ни признавани као независни субјекти. На Првом салону архитектуре у лето 1929. године они се изузетно скромно потписују као организатори манифестације на којој не само што излажу уз Коруновића, Лека или Милицу Крстић, већ и избор сопствених дела подешавају тако да се оповргну сумњичења о њиховој наводној „сецесији". Изложба Облика изнела је модернисте на глас, но чињеница је, ипак, да су они овде излагали „уз сликаре". Најзад, о прашкој изложби, првом у свему самосталном наступу модерниста, шира домаћа јавност није знала баш ништа.

Почетком 1931. године модернисти су се нашли пред дилемом: ваљало је изаћи у јавност, али истовремено и осигурати пуни успех првог наступа на коме се по правилу све запажа и који се дуго памти. Дилема је у београдским оквирима изгледала нерешивом. Модернисти још увек нису имали довољно вредних пројеката — а камоли објеката — и било их је уопште мало на броју да би својим делима испунили велику салу Уметничког павиљона. Треба се, такође, подсетити да у то време није владао обичај посебне припреме експоната, већ се излагало оно што се има. Често су то биле копије планова сведене на величину дописнице. Тако је један аутор могао да на квадратном метру изложбене површине изложи целокупни свој опус.

Нашавши се у двострукој невољи, да унапред осигурају успех својој манифестацији и да испуне изложбени простор, модернисти су се држали спасоносне идеје: да заплове набујалим водама југословенства. Биће да су се пред сличним мукама нашли и загребачки и љубљански модернисти, па је договор о заједничком излагању склопљен врло брзо и изузетно срдачно.

Југословенство са почетка четврте деценије није југословенство од пре светског рата. Раније југословенске (у ствари: јужнословенске) изложбе, које су биле тако популарне између 1904. и 1912. године, замрле су током треће деценије. Ове изложбе биле су засноване на идеји о заједништву

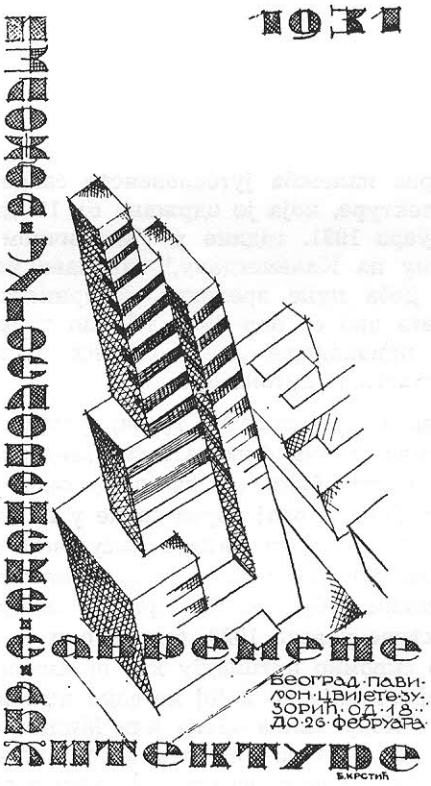
равноправних културних средина; отуда стална промена места одржавања изложби (Београд 1904, Софија 1906, Загреб 1908, Београд 1912. и после рата Београд 1922. и Нови Сад 1927). Пролетњи салони „Цвијете Зузорић“, који су у неку руку наставили традицију југословенских изложби после 1929. године, били су засновани на идеји да је Београд политичко, привредно и културно средиште државе, па отуда не само право, већ и дужност да бар једном годишње централна институција за пропаганду уметности буде отворена свим југословенским уметницима.

Почетком јануара 1929. године Александар је укинуо институцију „посредништва између Краља и народа“ а непуних годину дана касније држава је Указом од 3. октобра 1929. године, променила не само име већ је некадашњих 33 области прекројено у девет бановина. Принцип на коме су утврђене границе Бановина није био етнички већ територијални а називи Бановина одговарали су називима речних сливова. Војводина, Србија, Космет и Македонија (која је све до 1941. године званично сматрана „старом Србијом“) подељени су на три Бановине: Дунавску, са седиштем у Новом Саду, Моравску са седиштем у Нишу и Вардарску са седиштем у Скопљу.

Нова подела државе могла је изазвати буђења и отпоре у појединим етничким заједницама чије је тело овом поделом раскомадано, нарочито после крвавих догађаја у Скупштини, још свежих у памћењу. Отуда потреба да се популаризацијом идеје о југословенству као заједничкој националности спрече или бар гурну у илегалност сепаратистички покрети. Током читаве 1930. године „поклонствене депутације“ из свих крајева Југославије дефиловале су Београдом у знак подршке одлуци о новој организацији државе.

С друге стране, било је несумњиво и искреног југословенства. Они који су се у београдској средини сматрали „дошљацима“ нису имали разлога да искрено не прихвате шире оквире за своје деловање. Таква је била већина модерниста: Злоковић, Дубови, Бабић, Брашован: они нису били „интернационалисти“, што би у српској средини било изразито непопуларно па и политички неопортуно, али су у више наврата истицали своје супротстављање романтичарском национализму. Ни „интернационалисти“, ни „националисти“, они су, треба веровати, искрено прихватили друштвену подлогу идеје о одржавању југословенске изложбе модернистичких дела.

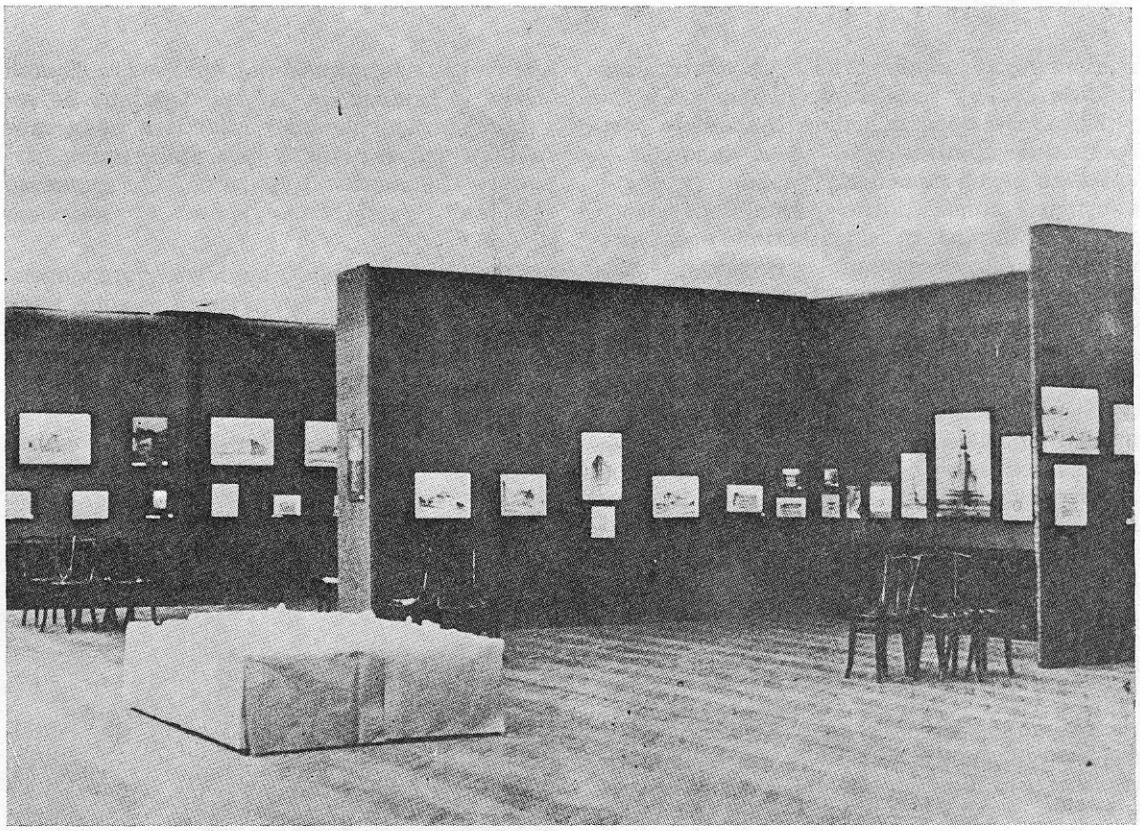
Сличне идеје јављале су се и међу ликовним уметницима. Тако је управо 1930. године основано Коло југословенских ликовних уметника чији је циљ био „да здружи све југословенске ликовне уметнике са-



Прва изложба југословенске савремене архитектуре, Каталог, Насловна страна, Београд 1931. и Поставка у Уметничком павиљону. Снимио др Бранко Максимовић.

Première exposition de L'art contemporain yougoslave, Catalogue, Page de titre. Belgrade 1931.

Première exposition de l'architecture contemporaine yougoslave (Pavillon des Beaux-Arts). Photographies du dr Branko Maksimović.



временог уметничког става".[2] У скоро идентичном облику иста мисао забележена је и у Каталогу прве изложбе савремене југословенске архитектуре. „Ова изложба — каже се усред невеликог уводног текста — као израз колективитета оних који долазе, жели да наговести перспективе нове *југословенске* архитектуре"...[3] Израз „југословенска", који налазимо и у наслову изложбе, овде је подвучен и то је једина подвучена реч у читавом тексту.

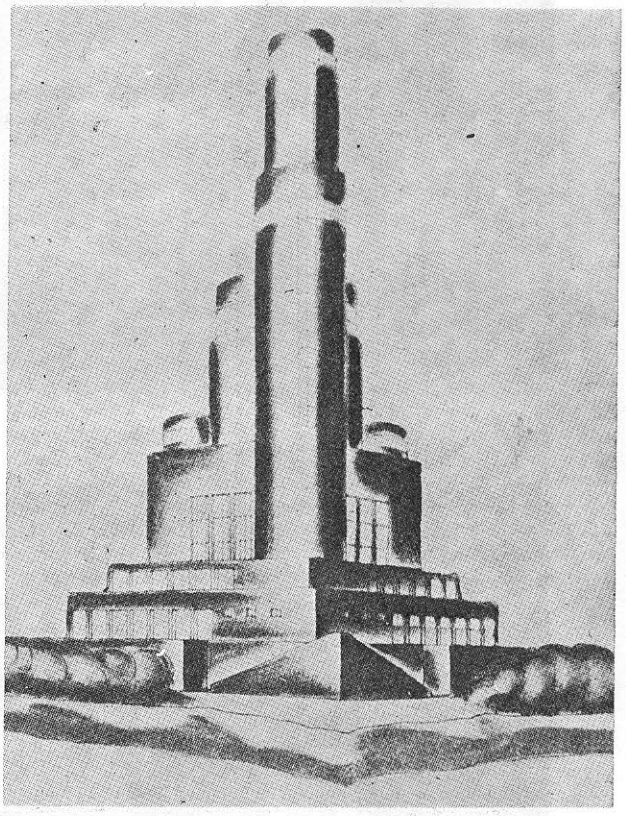
Од три критичка текста, публикована поводом отварања изложбе у дневној штампи, два имају у наслову званични назив изложбе, а један само: „југословенска архитектура". То је текст Бранка Поповића. У завршној реченици Поповић изложбу препоручује пажњи посетилаца „јер је уметнички на врло високом степену и јер је југословенска".[4]

Нешто раније, познати уметнички критичар Коста Страјнић објавио је у специјалном броју прашког часописа Архитект, посвећеном у целини делу Николе Добровића, текст под насловом „Савремена југословенска архитектура / Никола Добровић и његов значај".[5] У опису садржаја аутор разликује уводно поглавље о „југословенској архитектури" од каснијег поглавља о „савременој архитектури у Југославији", Код нас је овај текст преведен две године касније и публикован у часопису Архитектура под насловом „Савремена архитектура Југословена".[6] Између наслова оригинала и наслова преведеног текста разлика може бити у нијанси, али управо ова нијанса одражава стварно стање: термин „југословенска архитектура" није имао јасно значење али је несумњиво представљао тему о којој се говорило.

Овај први договор српских, хрватских и словеначких архитеката о организацији заједничке изложбе био је, такорећи, договор без стварне предисторије. Једина заједничка манифестација ове врсте до тада била је Четврта југословенска изложба одржана 1912. године у Београду. Али, пета и шеста југословенска изложба прошле су без архитеката. Тако је континуитет заједничких акција био прекинут на самом зачетку.

На првој пролетњој изложби „Цвијете Зузорић", одржаној маја 1929. године, појављују се међу неколицином београдских архитеката и загребачки архитекти Вилко Еберт и Подхорски Ђурић. Обојица се ни у ком погледу не могу сматрати представницима загребачког Круга архитеката, поготову Подхорски Ђурић, који је изложио пројекат иконостаса једне православне цркве.

Редовни скупови Удружења југословенских инжењера и архитеката такође нису била места на којима је могло доћи до узајамног упознавања. Како је време одмицало, Удружење се све више бавило



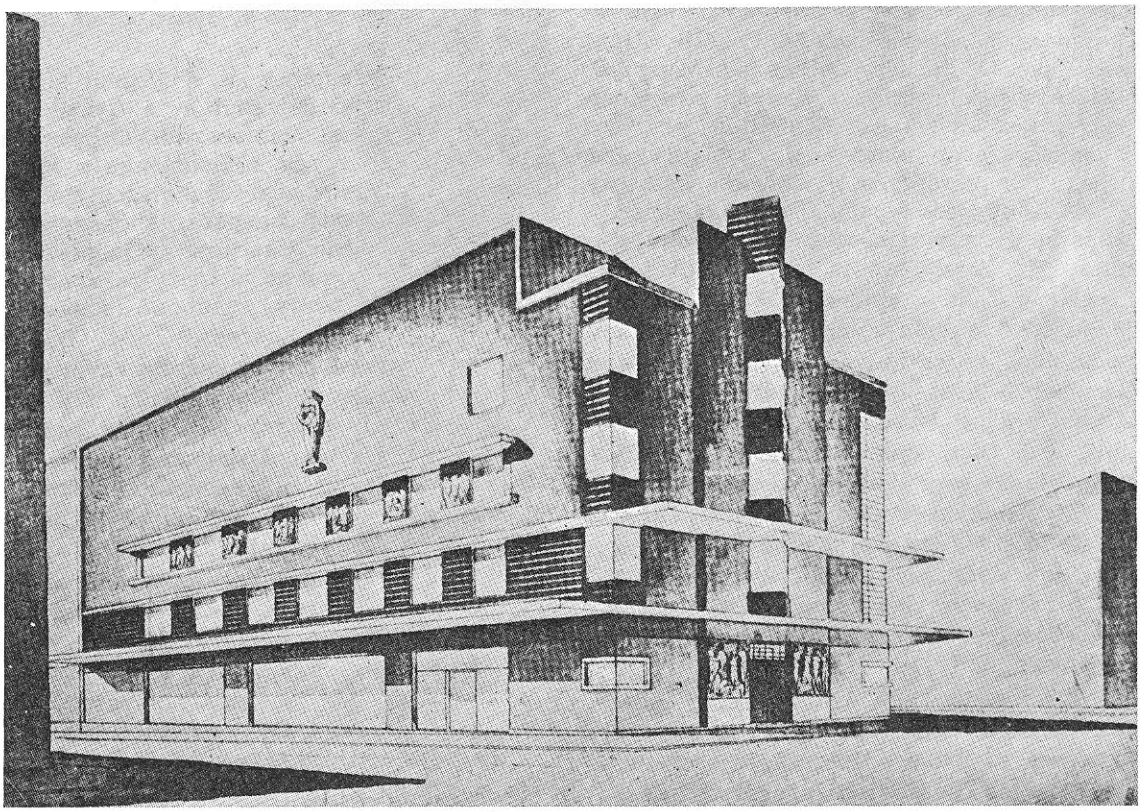
Милан Злоковић, Конкурсни пројекат Колумбусове куле у Сан Домингу, Београд 1929. (Дело излагано на Првој изложби југословенске савремене архитектуре).

Milan Zlokovič, Le projet de concours pour la tour de Colomb à San Domingo, Belgrade 1929. (Ouvrage exposé à la Première exposition de l'architecture contemporaine yougoslave).

сталешким питањима инжењера или се утапало у бесконачне дискусије око нормативних аката. То је, уосталом, и био

главни разлог да архитекти већ пре 1914. године оснују полу-аутономне Клубове у Београду и Љубљани и Круг архитеката у Загребу. Но и у овим организацијама модернисти су у почетку у мањини. Почетком четврте деценије, рекло би се, модернисти нагло освајају кључне позиције, нарочито у Загребу и Љубљани, чији су Круг и Клуб архитеката потписници Прве југословенске изложбе, мада и овде ваља водити рачуна о нијансама у формулацији у којој се каже да „изложбу приређује Група архитеката модерног правца из Београда *уз сарадњу* (подв. З. М.) Клуба архитеката из Љубљане и Круга архитеката из Загреба.“[7]

Ко су били излагачи? Од београдских архитеката присутни су сви тадашњи чланови Групе архитеката модерног правца[8] осим Војина Симића, који се вероватно клонио да своје једино дело, пројекат Дечје болнице, изложи и по трећи пут. Излагали су и они архитекти чији су погледи били блиски модернистима, као Јосиф Најман, или они који су сматрани приправницима као Јовановић, Пиперски и Маринковић. Присуство Драгомира Тадића, који је формално био члан Групе а излагао академску Болничку капелу, може се сматрати заиста занемарујућим инцидентом.



Душан Бабић, Пројекат за Дом УЈИА, Београд 1930. (Дело излагано на Првој изложби савремене југословенске архитектуре).

Dušan Babić, Projet pour la Maison de UJIA, Belgrade 1930. (Ouvrage exposé à la Première exposition de l'architecture contemporaine yougoslave).

Међу загребачким архитектима најзначајније место припада Драгу Иблеру и његовим ученицима и саборцима из Земље, Хорвату и Планићу. И остали учесници били су ништа мање истакнути носиоци модернистичког духа. Златко Нојман је од

1918. до 1927. године радио у атељеу Адолфа Лоса, као и многи други загребачки архитекти.[9] Штерк је припадао нешто старијој генерацији; студирао је пред светски рат у Прагу. Његов опус развија се од историцизма до модернизма. Штерк и Марко Видаковић, који се интензивно бавио теоријским проучавањима архитектонских проблема, нису формално били припадници групе загребачких модерниста.[10]

Међутим, исто тако дугачак и бар подједнако значајан могао би се сачинити списак загребачких модерниста чија дела нису била представљена на изложби. Овде би најпре требало уврстити најстарије, Шена и Ерлиха. Обојица су на различите начине већ били у контакту са београдском архитектонском средином. Едо Шен је узео учешћа у раду жирија на конкурсу за зграду Министарства финансија 1924. године. Конкурс се завршио скандалом[11] и Шен је у знак протеста иступио из жирија. На конкурсу за Музеј јадранске страже у Сплиту крајем 1928. године Шен је такође био члан жирија и том приликом пред њим су се нашли радови Којића и Злоковића. Хуго Ерлих је 1929—30. године градио зграду Југословенске банке у улици 7. јула. Овај објекат иде у ред занимљивијих Ерлихових дела. Ваља запазити различито обликоване фасаде из улице 7. јула и Рајићеве. На главној фасади очит је утицај „конзервативне грађевне госпоштије као и грађевног редарства" на које се Ерлих тужи у тексту објављеном у часопису Архитектура.[12]

На изложби није био присутан ни Јосип Пичман, добитник прве награде на конкурсу за палату Поштанске штедионице. Разлози Пичмановог одсуствовања могли би се тражити у чињеници да инвеститор није био спреман да сместа приђе реализацији његовог конкурсног рада. У време одржавања изложбе Пичман је сарађивао са Ерлихом који, као што смо видели, такође није узео учешћа у излагању.

Из сасвим других разлога на изложби није било Хеђимовића, Вајсмана и Најдхарта. Сва тројица били су у то доба више у иностранству него у Загребу. Поред њих није било ни Зденка Стрижића, који је стално живео и радио у Берлину, слично као што је и Никола Добровић, чије се дело иначе блиско повезује са београдском средином, живео и радио у Прагу.

И међу словеначким архитектима више од половине оних које словеначки историограф Стане Берник сматра „најнапреднијим"[13] није узело учешћа на изложби. Посебне разлоге за одсуствовање имао је Иван Вурник који је управо у години одржавања Прве југословенске изложбе излагао своја дела у Берлину, на Грађевинској изложби, која је по речима Станислава Винавера била „немачки и светски датум".[14]

Критичке текстове о изложби поред Бранка Поповића објавили су и Ђурђе Бошковић и Бранко Максимовић. Структура оба текста је слична: и Бошковић и Максимовић у уводном делу објашњавају основе модернистичког покрета. Максимовић, симпатизер и нешто касније активни члан Групе, био је склон да покрету за модерну архитектуру у свету припише „известан револуционарни карактер",[15] док Ђурђе Бошковић сматра да „принципи савремене архитектуре нису ништа друго до принципи архитектуре уопште изражени једним новим конструктивним материјалом — бетоном".[16] О Групи као целини Бошковић изриче тачан суд када истиче да се „међу тринаесторицом излагача... осећа више него игде велика разлика схватања међу појединцима". Следећи закључак, о „робовању Западу", и сам аутор ставља под сумњу. „Уосталом — пише он — ако и робују, то чине само када понављају мане које су са Запада примили. Буду ли успели да их се ослободе, њихови ће (модернистички) постигнути резултати бити исто толико наши, можда чак и више, колико и они који су добивени имитовањем наших старих националних творевина".

Почетком 1933. године модернисти су оргаизовали Другу изложбу савремене југословенске архитектуре. Овако је изложбу назвао Ђурђе Бошковић у Српском књижевном гласнику.[17] Бранко Максимовић у уводу свог приказа, који је објављен у Београдским општинским новинама, објашњава зашто је изложби дао назив „Изложба Групе архитеката модерног правца

у Београду".[18] Најзад, анонимни критичар Политике, неоптерећен истанчаним познавањем прилика у модернистичком покрету, изложбу једноставно назива Другом изложбом модерне архитектуре.[19] Истовремено, међутим, за дневни лист Време то је Трећа изложба модерне архитектуре.[20]

Збрка није случајно настала и није неоснована. Критичар Политике очигледно меша Први салон архитектуре и Прву југословенску изложбу када пише да су „наше модерне архитекте . . . пре две године . . . изишле пред публику не саме, већ у друштву извесног броја својих колега који се у архитектури, мање или више, још држе старих праваца и вековних традиција".

Неки закључци овог критичара занимљиви су управо са своје наивности. „Док је у време прве изложбе — вели он — модерна архитектура у Београду била још углавном само у покушајима, данас је она толико ухватила маха да се већ може предвиђати њена дефинитивна победа". Термини „покушаји" и „победа" очигледно су веома непрецизни, али неоспорно садрже осећање средине о легалности модернистичког метода, бар када је реч о мањим грађевинама приватних инвеститора.

При крају свог текста, критичар Политике констатује да „ова необично значајна и занимљива изложба није привукла ону онолику пажњу Београђана, колику заслужује". „Кад се узме у обзир да ће изложба трајати само три дана — пише он даље — онда је број посетилаца који су присуствовали отварању заиста био мали. Нарочито је запажено одсуство представника београдске Општине коју на првоме месту треба да интересује архитектонски развој престонице".[21]

Одсуство претераног интересовања за изложбу било је, изгледа, опште, и код излагача и код публике. Група архитеката модерног правца упутила је, као и у претходном случају, позив за учешће загребачким и љубљанским архитектима. Али, овога пута љубљански архитекти се уопште нису одазвали, док су из Загреба радове послали само тројица аутора, и то оних који нису узели учешћа на Првој југословенској изложби.

Чланови Групе били су присутни на изложби у целини, осим Симића и Секулића. Али у овом акту солидарности нема одушевљења. Многи од чланова Групе изложили су своје старе радове, од којих су неки излагани већ више пута.[22] Бранко Максимовић замера својим колегама што уз фотографије и перспективе не излажу и техничке цртеже сматрајући ово симболом лежерног односа према читавој акцији.

Примедбе до сада изнете односе се на организацију изложбе. Њен садржај изгледа нам из данашње перспективе у најмању руку чудним. Ако се и може тражити некакво оправдање за излагање пројеката и објеката старих по неколико година, свакако је тешко објаснити зашто су модернисти на сопственој изложби, дакле без директне принуде, решили да излажу дела као што су Злоковићева Хипотекарна банка, Брашованов Музички павиљон Краљеве гарде или Цркву св. Марка браће Крстић. „Има пројеката — вели Ђурђе Бошковић — којима на овој изложби уопште није место . . . који би се могли изложити на колективним изложбама самих пројектаната — ни у ком случају пак међу радовима који треба да показују истински савремене тежње у архитектури".[23]

НАПОМЕНЕ

[1] Каталог изложбе југословенске савремене архитектуре, Павиљон „Цвијете Зузорић", од 18. до 26. фебруара, Београд 1931.

[2] Нав. према Лазар Трифуновић, Српско сликарство . . ., 464.

[3] Каталог изложбе . . .

[4] Бранко Поповић, *Југословенска архитектура*, Време, 20. 2. 1931.

[5] Коста Ст(р)ајнић, *Soudoba jihoslovanska architektura, Nikola Dobrović a jeho vyznam*, Architekt, god. 29, br. 10, Praha 1930.

[6] Коста Страјнић, *Савремена архитектура Југословена*, Архитектура, Љубљана 1932, 108—113.

[7] Каталог изложбе . . .

[8] Душан Бабић, Ђура Борошић, Драгиша Брашован, Јан Дубови, Бранислав Којић, Петар и Бранко Крстић, Михајло Радовановић, Милан Секулић, Драгомир Тадић и Милан Злоковић. Уп. Каталог Изложбе југословенске савремене архитектуре, Београд 1931.

[9] Поред Нојмана, кроз Лосов атеље прошли су Бела Ауер, Хуго Ерлих, Владимир Поточњак. Виктор Ковачић, који се сматра претходником хрватског модернизма, такође је био у блиским контактима са Лосом.

[10] Сви подаци о школовању и делима загребачких архитеката преузети су из Каталога изложбе загребачке модерне архитектуре. Томислав Премерл, (тематска и критичка обрада изложбе), Загребачка модерна архитектура између два рата, Музеј града Загреба, 30. 12. 1976—15. 1. 1977).

[11] Уп. Резултат стечаја за израду скица за палату Министарства финансија у Београду, Технички лист, Загреб 1924, 248, као и: Из секције Београд УЈИА, Извештај са месних скупова у месецу септембру Технички лист, Загреб 1924, 264; Из секције Београд УЈИА, Закључак по питању резултата конкурса за зграду Министарства финансија у Београду, Технички лист, бр. 4, Загреб 1925, 63—64.

[12] (Хуго Ерлих), *Југославенска удружена банка А. Д.*, Архитектура, Љубљана 1932, 187.

[13] Уп. Стане Берник, *Nekateri problemi predstavitve in vrednotenja sodobne slovenske arhitekture, urbanizma in oblikovanja*, Словенска ликовна уметност 1945—1978, Љубљана 1979, 97.

[14] Станислав Винавер, *Стремљења савремених градова*, БОН, бр. 18, Београд 1931, 1203—1210.

[15] Бранко Максимовић, *Прва изложба савремене југословенске архитектуре*, Политика, 22. 2. 1931.

[16] Ђурђе Бошковић, *Изложба југословенске савремене архитектуре*, Време, 27. и 28. 2. 1931.

[17] Ђурђе Бошковић, *Изложба савремене југословенске архитектуре*, СКГ, књ. 38, Београд 1933, 387—389.

[18] Бранко Максимовић, *Изложба Групе архитеката модерног правца у Београду*, БОН, бр. 3, Београд 1933, 228—230.

[19] Аноним, Друга изложба модерне архитектуре, Политика, 20. 2. 1933.

[20] Аноним, Трећа изложба модерне архитектуре, Време, 19. 2. 1933.

[21] Аноним, Друга изложба . . .

[22] Милан Злоковић изложио је Хотел у Матарушкој бањи (излаган и на Првој југословенској изложби) Хипотекарну банку у Сарајеву (Први салон архитектуре, Прва изложба Облика); Јан Дубови Опсерваторију на Звездари (Изложба у Прагу, Прва југословенска изложба); Драгиша Брашован Павиљон у Милану (Прва југословенска изложба); браћа Крстић Вилу проф. Томића и парк виле адвоката А. Павловића (Прва југословенска изложба), итд.

[23] Ђ. Бошковић, Изложба савремене . . . 389.

LES EXPOSTITIONS YOUGOSLAVES DE L'ARCHITECTURE MODERNE À BEOGRAD

Zoran Manević

Contrairement à ce qu'on pourrait attendre les expositions d'architecture en Yougoslavie sont très rarement organisées. Dans le cadre des expositions d'art sud-slave (1904—1912), les architectes ont pris part seulement à la Quatrième exposition à Beograd en 1912. Dans les salons de printemps à »Cvijeta Zuzorić« qui avaient la tendance de continuer la tradition des expositions d'art yougoslave (avant la première guerre mondiale de tous les Slaves du Sud y compris les Bulgares) participaient presque uniquement des arcnitectes de Beograd, notamment dans les deux premiers.

La première grande et importante manifestation de ce genre a été l'Éxposition de l'arcnitecture moderne yougoslave qui a eu lieu de 18. à 26. fevrier au palais d'art »Cvijeta Zuzorić« au Kalemegdan à Beograd. Des architectes modernes de Beograd, de Zagreb, de Ljubljana y ont pris part et elle representait dans un certain sens le moment fort de l'affirmation de l'architecture moderne à Beograd. L'iniciateur de cette action a été le Groupe d'architectes modernes de Beograd (1928—1934) le seul mouvement organise des architectes qui a jamais apparu à Beograd.

La deuxième exposition de l'architecture yougoslave contemporaine, qui a eu lieu aussi à Beograd en 1933, a été en même temps la dernière manifestation dans ce genre dans la période entre deux guerres mondiales. Pourquoi ces manifestations n'avaient pas de suite, pourquoi ne sont-elles pas devenues une tradition?

Après l'année 1933 dans tous nos centres culturels l'architecture moderne est devenue la réalité de tous les jours et par cela même le motif principal des organisations des expositions-lutte pour l'affirmation des principes modernes de l'architecture — a perdu sa raison d'être. Après la mort du roi Alexandre en 1934, le deuxième motif inspiré par l'idée politique de la communauté yougoslave supranationale avec son centre à Beograd, lui aussi a perdu son sens. A la deuxième exposition dèjà en 1933 les architectes de Ljubljana n'ont pas pris part et la participation des architectes de Zagreb en comparaison avec la Première exposition a diminué considérablement. Avec la disparition de la revue »Architecture« (publiée juste à cette époque de 1931—1934 ce qui n'a pas certainement pas été un pur hasard) les relations entre des architectes serbes, croates et slovènes se maintiennent seulement dans le cadre des associations professionnelles.

Проф. арх. БРАНКО ПЕТРИЧИЋ

Годишњак града Београда
књ. XXVII — 1980.

ПРОБЛЕМИ РЕКОНСТРУКЦИЈЕ СТАРОГ ЈЕЗГРА БЕОГРАДА

(Славија)

У послератном периоду Београд се углавном развијао на слободним површинама и ширио око старог градског ткива запостављајући реконструкције. Кретао се у распону између могућности и жеља. Стари део, ограничен рекама, усмерио је своје ширење ка југу брже него што је ишло планирање и урбанистичко пројектовање. Старо језгро, уоквирено новим животом, скоро стагнира и почиње да колидира са функцијама и потребама целине. Током времена појавио се низ урбанистичких предлога за решење језгра, али чешће недовољно припремљени. Бројни су били они, што су полазили од различитих поставки и аргумената. А тај несклад одуговлачио је дефинитивно решење. Заједничко за све је да су уочавали пресудан значај Славије за централну зону рада. Уочена је бар прва истина, али недоречена да се мора за њу доста жртвовати. Не може се рећи да истраживања саобраћаја у језру није било; била су планска, континуирана са дугим роком али без пратеће и сигурне урбанистичке прогнозе, која треба да је синхронизована са свестраним развитком града и осцилацијама у његовим различитим правцима развоја.

Истинити, или назовимо их „природни", аргументи постоје, али су били често заклоњени вештачким, некад атрактивним, ради неке помодне теоретске стајне тачке. Једном су у плану саобраћајни, други пут ликовни, гдекад нумеричко-статистички или економски аргументи, често и са жељом да потоње буде другачије од претходног.

Та једностраност је одуговлачила одлуку. Уместо реконструкције чешће се нуди ремоделација, која је сигурно лакша и безболнија, али недовољна да саобраћај у језгру реши без задржавања и успоравања. Садашњи саобраћај на Славији је углавном транзитни, пошто нема циљеве задржавања. Изградњом нових намена и садржаја у високим објектима постаће циљ гравитације, саобраћаја ка њој, који ће се задржавати или полазити од ње. Те количине отежавају предвиђања, а полазна компонента урбанизма је објективност.

На празном терену урбанистичко пројектовање је најтеже. јер су могућности и мотиви неисцрпни, али може бити и најлакше, пошто се примењују проверене шеме које унапред мимоилазе крупне грешке (Нови Београд). Пројектовање у насталим условима, у старом језгру, где су време и живот већ нешто остварили, сасвим је нешто друго. Не може се рећи да је тешко а ни лако, јер извесна одређеност већ постоји. Ту се могу филтрирати аргументи и познате чињенице које воде најобјективнијем решењу, које се намеће јер је природно а не теоретски форсирано.

Старо језгро Београда је најосетљивије подручје за реконструкцију града, пошто је то и „историјско језгро“ а стално је нападнуто захтевима новог времена за реализацију и уређење тога простора. Циљеви су били разни, који су одговарали датом времену. Те зоне имале су мешовиту намену — пословања и становања. Проблем саобраћаја, поготово оног мирујућег, био је увек актуелан; изграђеност терена и густина насељености велики, блокови неуједначени, као и постојећа опремљеност и пратећи садржаји. Поред конкурса и многих дискусија, није се обратила довољна пажња доживљају и валоризацији простора.

Изостао је неопходни стручни метод рада а с њим сигурна пројектантска опредељеност, што се одражава на хетерогености појединих амбијената и великој мешавини и шароликости архитектонских остварења. Један циљ се нужно наметнуо — уклањање неповољних узрока и последица деградације као што су бука, загађење, паркирање, транзит или још горе — успоравање саобраћаја. Цело слеме, са свим трговима, је јединствена целина и захтева апсолутну равноправност у третирању интервенција. У намени и садржају корисно је дати предност онима, који значењем, величином и интензитетом одговарају овој целини а да не изазивају еколошке и друге сметње.

Данас су стара језгра у већини случајева пропорционално контрахирана — онолико колико град постаје све већи и шири, и са собом доноси нове непожељне моменте. Данас је психолошки, скоро филозофски проблем, колики град треба да буде. Да ли смо за средње велике градове или мегалополисе. Кад би се више размишљало, питање се не би ни постављало. Што је већи град-мегалополис, његови су становници све сиромашнији (Каиро, Мексико и др.), не само у материјалном погледу већ и у еколошком и психолошком. Земље континуираног и хармоничног развоја, развиле су висок стандард живота (Швајцарска, Холандија, Данска) али су остале при низу нормалних — средњих градова с високом комуналном опремљеношћу и стандардом. Данас је чак и у тим земљама дошло до појаве субурбанизације и до опадања становништва у тим градовима. Срећа није у величини већ у добром. На сваком новом терену урбанистички клишеи временом се мењају, али не и урбанистичка суштина, нарочито где је историјски урбанизам, односно „време“ учинило своје, где је људска сензибилност дуго и дуго деловала.

Еколошки фактори

Анархично и енормно нарастање градова са потрошачком тенденцијом, довело је до негативне урбане трансформације која угрожава становнике жељне сунца, ваздуха и мира, а што је довело до појаве исељавања из старог језгра градова. Међутим, нови све већи пораст популације који наилази, тражиће нова урбана подручја и нову технологију, што ће неминовно изазвати ремећење еколошког система.

Питање квалитета животне средине представљаће кључно питање у проблематици урбанизма и пораста градова. Све до данас ни урбанизам, ни просторно планирање нису се прилагодили захтевима времена, иако је наука већ одавно упозоравала на чињеницу расипања енергије и на заобилажење постулата који су и раније постојали: осунчавању, осветљењу, природној вентилацији, заклону од ветра. Метеорологија ни до данас није коришћена у урбанистичком и архитектонском пројектовању, већ једино као украс елабората. Остварују се свакојаке локације. Илузија је да се у архитектури може стално и на сваком месту у неограниченим могућностима стварати вештачки клима и вештачко осветљавање, као да зграда не зависи од локалне средине, простора и климе. Сувише смо се одвојили од природног. Пред временом смо смањења једних енергија и појаве других али сунчана остаје увек као најбогатија. Са овим се не ограничава ни урбанизам ни архитектура већ се проширују мотиви и инспирације. Сваког дана у старом језгру, а највише око Теразија, затрпавамо новим објектима тамна дворишта, затварајући очи пред тим чињеницама. Вредновање простора: еколошко, соларно, аеролошко, биотско, сеизмогено, као и истраживања у густинама насељености, гравитационим кретањима, још није постао обавезан метод у урбанистичком истраживању, тако да се не уочавају деграда-

дациони фактори у локацијама, изградњи, густини, саобраћају и др. а који утичу и те како на физички развој и психичку конституцију становништва.

О валоризацији простора

Вредновање је до сада било углавном субјективно због недостатка методских елемената и непознавања разних утицаја, претежно еколошких. Потребни су правилни критерији, принципи и фактори; поред физичких и техничких, битни су хуманистички. Простор је комплексан, услови и циљеви многобројни, а гдекад се међусобно сукобљавају. Данас углавном оперишемо природно просторним факторима: терен, сунце, ваздух и вегетација. Међутим, човек је део — учесник комплексног еколошког и друштвеног система, који непрестано утиче на његову физичку и психичку конституцију. Не могу се у истраживању простора примењивати само „техничко-економски" приступи вредновања простора чији су ефекти квантитативни и новчани, већ метод интегрални или комплексни где се сагледавају сви фактори. Уколико се примењује први приступ, долази се до несигурних решења која одговарају једном периоду времена или краткотрајној могућности. Тренутно је ова пракса присутна у урбанистичком предлогу Славије. Саобраћајне површине представљају најоптерећеније и еколошки најкритичније просторе, услед велике фреквенције возила и људи. Негативни ефекти се повећавају где је мрежа гушћа, где су извори загађења у издувним гасовима, прашини и буци, где нема ивичног зеленила.

У експанзији изградње, нарастању урбаних структура, повећаној густини закрчености и загађености, нарушавају се вредности природне средине и долази се до еколошких проблема. То је све условило и стварање први пут новог законодавства за еколошку валоризацију и заштиту простора, а о чему говори Устав Ср Србије: „Човек има право на здраву животну средину . . .", где су природни чиниоци нарочито значајни за изградњу као: геоморфолошке особине терена, нагиби, експозиције терена, микроклиматске особине простора, распоред и интензитет аерозагађења.

Колико срећних услуга и здравих чинилаца доносе огромне слободне површине и паркови у најужем језгру, боље рећи у самом центру највећих градова света, као Централ-парк у Њујорку, Хајд-парк у Лондону или зелени комплекси уз Сену у Паризу, а то су по новчаној валоризацији и најскупљи терени. Ово су примери из прошлости, а охрабрује чињеница да се прелази на истраживање новог лика града с новим идејама да би се решили нови животни услови, избегло повећање густине насељености, саобраћајне загушености и буке, да се не би прешла граница еколошких фактора и оптималне настањености.

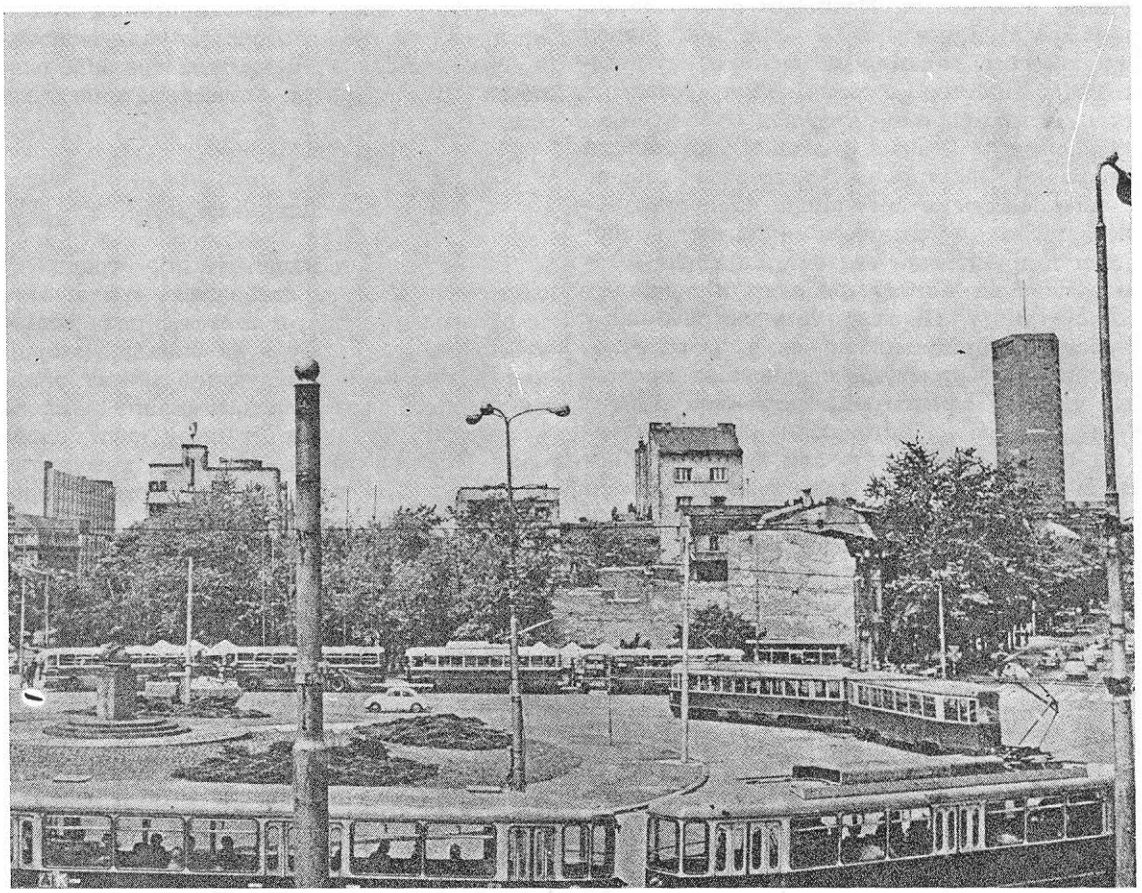
Реконструкција

Парцијалне реконструкције града су скупље и теже за становнике града; зато је одмах после другог светског рата дошло у Европи, на Истоку и на Западу, до бројних успелих реконструкција ширег замаха да би се уклониле нагомилане тешкоће и препреке стваране у миру због слабе организације, инерције или недостатка средстава. Међутим, рат је многе те проблеме на силу решио.

Непосредни поратни период, Београд није довољно користио. С једне стране, тек се почела формирати урбанистичка организација, са извесним закашњењем и тек иза ње могло је доћи и до концепције о реконструкцији. Опредељења према реконструкцији старог ткива била су доста нејасна и несигурна. Углавном су се интервенције замишљале као ремоделација. Са друге стране, материјална средства су била скромна. Излаз из комуналних тешкоћа тражио се преко нетакнутих али технички неприпремљених терена леве обале Саве (данас Нови Београд). Док се овај сложени процес на левој обали одвијао, у старом језгру ремоделација је добила замах. Цветали су пломбирање, ивична изградња, затварање неповољних блокова, а што је најгоре — затрпавање унутрашњих блокова до великих густина, које су се кретале од 500—900 ст/ха. То језгро постало је подручје централне активности: културе, пословања, трговине, банкарства, осталих специјализованих услужних делатности и

атрактивности. Изненада, саобраћај се нашао у конфликту са осталим наменама језгра, како на слемену Калемегдан—Славија, тако и у трансверзалним смеровима од запада према истоку, односно од Саве ка Дунаву. Почело се са пробијањем подземних веза (тунела), што је природан, радикалан али ефикасан и сигуран пут. Међутим, на том се путу застало. Најтежа последица је остала у виду мирујућег саобраћаја. Коловози улица су скоро свуда обострано сужени, протицајни профил је редукован на половину капацитета. Уместо улица и тротоара, централно језгро постало је паркиралиште.

Ово издигнуто слеменско језгро је, у ствари, полуострвског облика и као сви такви рељефи свој саобраћајни систем, због река, заснивају на два нивоа, јер би, иначе, долазило до бочног одсецања услед падина и до саобраћаја по дужини слемена Калемегдан—Славија, где долази до уског грла и то баш на њој — на Славији.



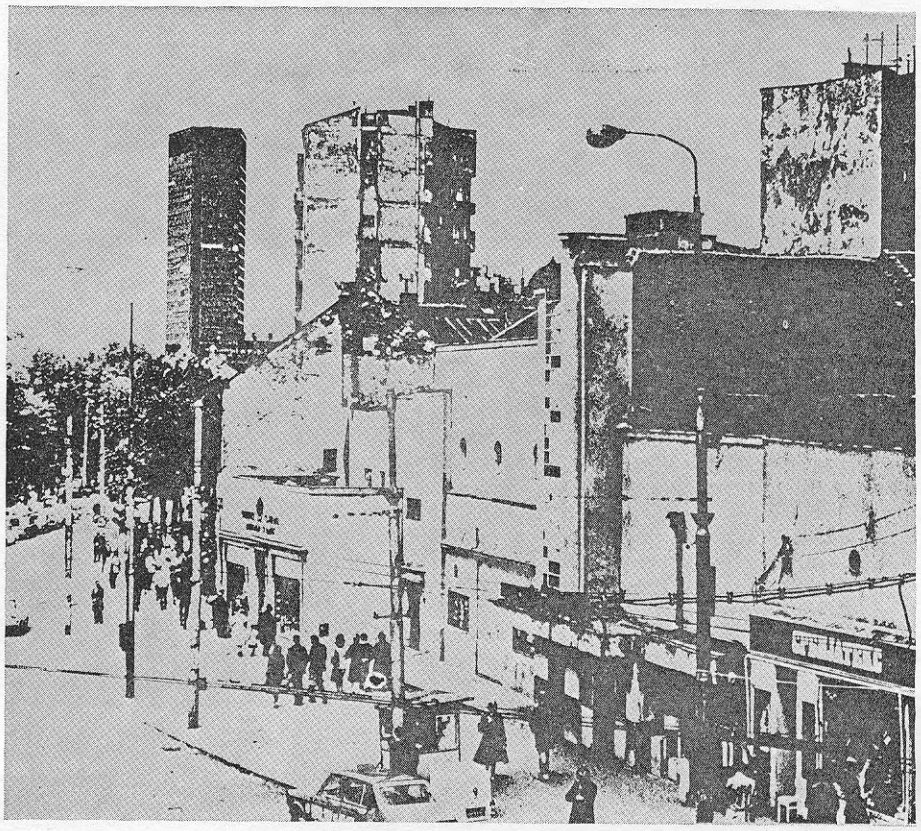
Поглед на северну страну трга Славије (Димитрија Туцовића) — постојеће стање.

Blick auf die Nordseite des Platzes Slavija (Dimitrija Tucovića) — heutiger Zustand.

Поглед на Теразије (десно горе).
Blick auf den Platz Terazije.

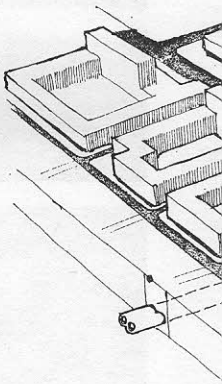
Изглед блокова између улице Маршала Тита и улице Народног фронта. (десно доле).
Aussehen der Blöcke zwischen der Maršal Tito und der Narodni front Gasse.

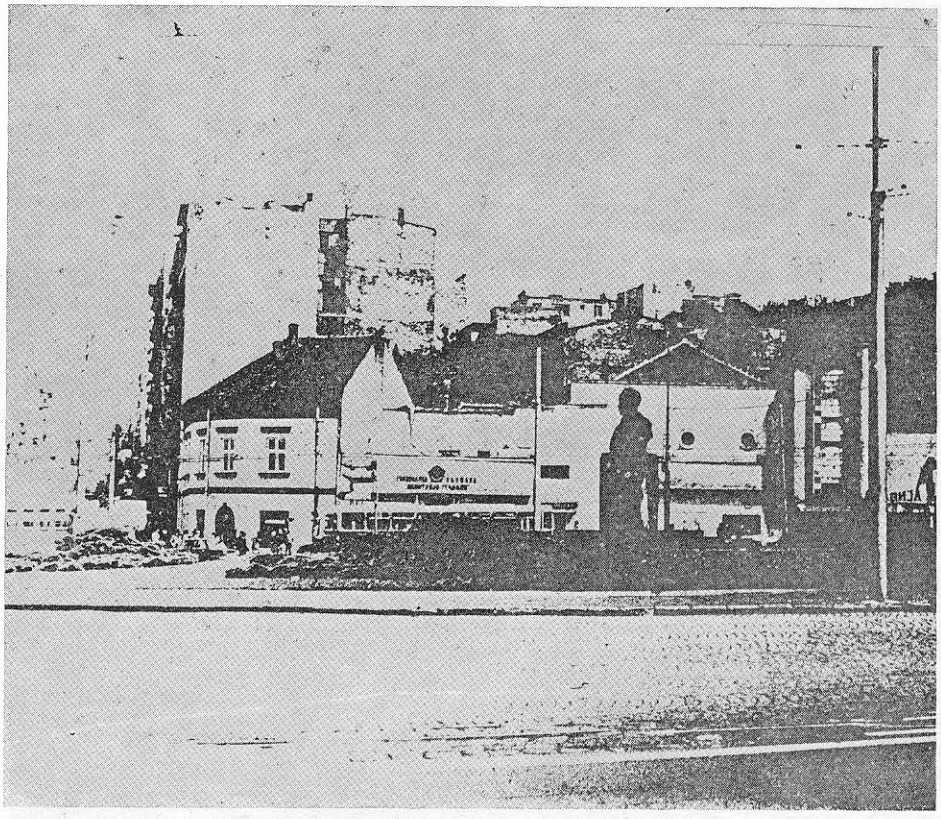
Досадашњих тридесетак решења Славије проистекло је из одговарајућих друштвено-економских услова, из одраза идеј-



Поглед са трга Славије ка улици Маршала Тита — постојеће стање.

Blick auf die Maršal Tito Gasse — heutiger Zustand

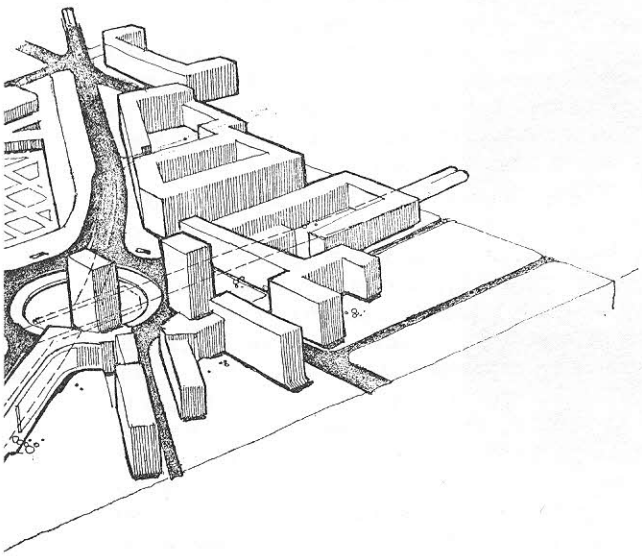




Изглед источне стране трга Славије — постојеће стање.

Aussehen der Ostseite des Platzes Slavija — heutiger Zustand.

них стремљења и стручних сазнања свога времена које је било под утицајем и светских духовних кретања и која су давала превагу оним урбанистичким елементима, који су били често и од тренутног интереса. Међутим, добра предвиђања у прошлости, а то је битно за урбанизам, остављала су за собом остварења која и данас нису демантована. Још је Шамбон отварао Теразијску терасу попречним тргом ка Сави и наслућује оно што ће бити тема Генералног плана 1923. године и каснијег великог конкурса, где је први пут сагледана Теразијска тераса у правом урбанистичком смислу. Шамбон је засновао и аксијалну



Реконструкција трга Славије по предлогу Дирекције за тргове 1963. год. (аутори проф. арх. М. Пантовић и др. инж. В. Божичковић).

Rekonstruktion des Platzes Slavija nach dem Vorschlag der Direktion für Plätze aus dem J. 1963 (Autoren Prof. Arch. M. Pantović und Ing. V. Božičković).

композицију Теразије—Славија—Савинац. Значи, да извесни урбанистички постулати имају трајну вредност. Да тога нема, не би било ни урбанизма као науке и уметности. Иначе, штогод би данас радили, сутра би било одбачено.

Центар на слемену, на том дивном и вечном постаменту, деценијама се спонтано и природно померао од Калемегдана преко све већих тргова — Студентског, Трга Републике и Теразија све до Славије. Сваки у овом низу и доцнији, бивао је већи, ако не већи а оно значајнији, да би прерастао цео овај низ у данашњу најзначајнију лонгитудиналну, необично интересантну, која Београд карактерише и издваја из монотоних низова других градова, чини једну ретку, монументалну амбијенталну вредност, која се — мимоилазећи светосавски плато, завршава моћним саобраћајним чвором, петљом Ауто-команде. Она је једини мост за дубоко јужно залеђе најквалитетнијег дела београдске околине. Овом историјски доказаном сукцесијом настанка и развоја тргова, Славија је ушла у најшире ткиво старог града, у жижу гравитације већ данашњег саобраћаја.

Тргова је у Београду због рељефа мало. Два су правилна, већ скоро завршена, Студентски трг и Трг Републике са одличним продорима — видицима на Дунав, окренути североистоку, сенци и хладноћи, имају скраћену сезону, а зими непријатан уплив ветра. Њихови оквири и величина одговарају могућностима амбијента, те представљају срећну позицију у језгру и градском склопу. Архитектонски оквир није стилски и ликовно јединствен, али му тај недостатак надокнађује живост и сведочанство једног настајања. Студентски трг је без живости, пешачких кретања, функција му је да скупља једну мању гравитацију за почетни и терминални саобраћај. Одсуство људи смањује хуманост простора, коју донекле ублажава коректно решен постојећи парк пријатних пропорција. За разлику од претходног, Трг Републике презентира знатно пешачко кретање, пошто улази у сферу гравитације и налази се на повољној трансверзали Француске улице. Трећи трг — Теразије, издужен по контури, недефинисан у смислу типологије трга а, у ствари, проширена улица, са дивним западним продором на топли савски амбијент са дубоким погледом на Срем, Посавину и ближи савски амфитеатар. Досадашњи пројектантски покушаји доказују да се овај продор може изванредно степенасто да спусти на конкавну

обалу Саве и, вероватно, будући центар великог Београда. На жалост, скоро су сви тргови саобраћајни, коју им је судбину одредило слеме. Проблем није наиван и са друге стране, пошто су тргови одувек били најзначајнији унутрашњи амбијенти града, не само у погледу функције већ и у архитектонском и ликовном смислу. Некад су се поносили репрезентативном архитектуром, пластичним богатством и изражавали јединство времена и схватања, што се моћно одражавало у најбољем материјалу, рафинираном обликовању, чак и у одређивању висине. Због нових видова конструкција, нових материјала и технологије, далеко већег репертоара намена, данас је далеко сложенији задатак у њиховој успелој реализацији.

Изнад ових сложених поступака битно је да се постигне просторна хомогеност и координација његових архитектонских делова у целину, која треба да оствари обавезну хуману амбијенталну атмосферу, а што у данашњим димензијама и одговарајућим пропорцијама није лако.

Славија

Постојећи саобраћајни облик Славија је добила још 1905. године. Недостајање погодних трансверзалних веза у језгру, од Славије се већ данас створио изразити транзитни чвор што ће она и надаље остати, и дало јој карактер саобраћајног трга. Половина путника овде преседа у промени средстава или линија. Поред осталих, овде су проблем и пешачка кретања. Транзитни чвор дефинише њену урбанистичку физиономију. Разумљиво је да овде настаје бука и загађеност, али сама позиција даје предност у времену — саобраћај и за околне становнике, доступност линија и близину снабдевања. Околни бројни блокови унутра су преизграђени, без зеленила и крију друге недаће које у урбанистичком смислу не би смеле да се појаве на том месту. Метро је неопходан у језгру града, а што се тиче саобраћаја, Славија је идеална позиција за њега, јер има доминантан положај у саобраћајном систему Београда.

Преко ње секу се три правца: лонгитудинала, Калемегдан—Ауто-команда, за коју нема алтернативе, дијагонала Нови Београд—Савски амфитеатар—Црвени крст, исто без алтернативе, и трећа трансверзала — панчевачки мост—Кидричева улица—Железничка станица (нова), која има делимично растерећење трансверзалом Улицом кнеза Милоша—Таковска, или мање повољну алтернативу у трансверзали Рузвелтова—Библиотека—Булевар ЈНА, где наилази у нивоу на Булевар ЈНА и пресецањем онемогућује капацитет прве наведене лонгитудинале, тј. излаз ка југу. Она је од свих тргова, по карактеру и нужности, саобраћајни трг, који се, на жалост, не може да избегне. Природно, да је треба оспособити за ове функције, дати јој четири саобраћајне траке и већи пречник него што је данашњи. Ова већа површина користиће и радовима на изградњи будуће подземне железнице, чија се станица може и раније изградити, што би било најповољније, па да привремено служи за друге корисне намене, док дођу повољнији услови за изградњу.

Неизвесно је да ли се по званичном пројекту и предлогу може остварити изградња једне сложене подземне станице. Трг се пројектује не за данас, већ за будући оквир збивања и живота који ће бити сложенији и још бржи. Пет улица, Кидричева, Толбухинова, Светосавска, ЈНА и Делиградска сливају се са југа у тањирасти облик трга, једна је у равни, Улица маршала Тита, а само се једна — Немањина, спушта. Трг окренут северу, већим делом године је влажан и таман, а Београд има све више магловитих дана због ширења и загађења. Углавном, чувени тргови у свету окренути су југу, светлу и сунцу, што није случајност, чак и на југу Европе, а у Лондону, локали окренути југу, плаћају кирију два до три пута већу него комшије преко пута који су окренути северу. Наменом и функцијом, као и положајем Славија треба да знатно премаши величине осталих тргова. Ради елементарних недаћа, неопходних комуналних служби у градовима, тргови се обично међусобом повезују. Неприродно је прекинути ток Улице Маршала Тита у Славију и претворити је у пешачку улицу, пошто она евакуише радни свет из језгра града у јужни стамбени најшири сегмент града, где већ данас колоне возила не могу прићи Славији и центру града. Свакодневна слика је аргу-

мент који упозорава на последице. Овај прилаз је и иначе отежан попречним правцима те би било корисно Булевар ЈНА подвожњаком подвести испод трансверзале око Крушедолске улице, што је у интересу проточности и повезивања две парковске површине. Растерећење пре Славије — Његошевом улицом, има недостатак ради малог капацитета, нагиба и тешкоћа код оштрог заокрета у Кидричеву улицу. За само растерећење слемене лонгитудинале Улице маршала Тита, али не за њену замену, сигурно да је добра алтернатива целом дужином улица Народног фронта и Његошевом (не фрагмент Његошева од Улице 1. маја) али са денивелацијом испод Улице маршала Тита, на делу од Вознесенске цркве до Цветног трга, што је предлагано, али урбанистичка служба то није примила већ је лоцирала зграду „Београђанке" што ту варијанту данас отежава.

Не може се рећи да је срећна комбинација када се од једног стварају два трга; један већи — пешачки, уз то витоперан, и један мали — саобраћајни. Парк Мањеж по дијагонали у паду композиционо је решен и обликован као да је у равни. Тај недостатак у овом предлогу решења потенциран је извлачењем осовине и даље ка тргу једном нејасном оптичком циљу, а класична композиција парка не одговара ни рељефу ни будућем решењу. Унутрашња састојина дрвећа, јабланови и тополе, парковски је сиромашна и дотрајала, изузев ободног дела где су кестени, четинари, те се и иначе треба да врши дендролошка реконструкција и санирање, а с тим се омогућује да се у парку изврши савремено компоновање. Повољније је будуће зграде повући у дубину ка северној страни, а да се велики парковски простор приближи тргу за пешаке, што неће деградирати трг већ ће оплеменити сваку архитектонску вертикалну концентрацију. Дирекција за тргове 1963. године урадила је један предлог на сличним урбанистичким поставкама (аутори: проф. арх. М. Пантовић и др инж. В. Божичковић).

Саобраћај

На Славији се сусрећу сви видови саобраћаја: општеградски, јавни, индивидуални, тролни, трамвајски и метро, те се не може поједноставити на четворокраку раскрсницу са укрштањем у нивоу, пошто смањује капацитет, проточност, брзину, а закрчиће уливање саобраћаја у трг. То не одговара брзом транзиту, нарочито уколико се повећава улога јавног саобраћаја, што је нормалан циљ, са крупним возилима, с којима је отежано манипулисање и где чешће долази до непредвиђених застоја. Систем стајалишта и станица тражи широк простор баш на овом тргу, ради контакта надземног и подземног саобраћаја, што у студији и решењу трга игра значајну улогу. Старо језгро града има мало саобраћајних површина, свега 15%, што је половина од потребног, а паркирањем возила улични капацитет је смањен на пола, што значи да је саобраћајна површина у језгру испод 10%. Улице су и иначе неповољног типа — уске и дугачке, што успорава токове саобраћаја; због рељефа и неправилног развоја мало је улица у правилном ортогоналном систему, што доводи до даљег успоравања, те је жеља да бар трг својом проточношћу поправи ту ситуацију. Затварањем саобраћаја у најмањи оквир сабија се загађење до максимума, отежавају микроклиматски и еколошки услови до непредвиђеног минимума, што може да буде и опасно. Пешачки саобраћај не само да је везан, већ је условљен концепцијом јавног саобраћаја. Уколико је површина трга већа и јединственија, утолико ће се мање тај саобраћај упуштати у подземни ниво.

Трг на овом месту сигурно је да прима све садржаје и намене, али не решава трајније друштвене проблеме као што је становање; то је општеградска укрсница и масовна пешачка циркулација, виталан орган градског организма у врло широком гравитационом прстену, који се не може ничим повременим деформисати. Свака од седам улица има своју функцију, чак и најкраћа Светосавска, која — сем дивне дубоке визуре ка светосавском платоу, корисно одвија један смер, а нови хотел не би опстојао без ње.

Полазни мотиви су саобраћајни, а завршни мотив је архитектонски оквир а не обрнуто. То наводи на кружни ток саобраћаја, тј. кружни подеоник, ако не у два нивоа, а оно сигурно у једном нивоу. Да би се то постигло, ивичне грађевинске линије

треба повући на оптималну дистанцу, да прими све надземне и подземне потребе и да би се спојио саобраћајни део трга и парк Мањеж, а иза њега могу доћи високи објекти који траже одговарајући припадајући претпростор, тако ће се доћи до пространог, прегледног, осунчаног и целовитог трга.

Могућности реализације Славије виде се само у оној концепцији која трг третира као широко подручје које обухвата постојећи трг и парк Мањеж. На тај начин могу да се врше етапни радови на дужи рок — наизменично на једној, па на другој половини, а да се за то време одвија текући нормални живот зоне и тог дела језгра.

Пошто је најновијим мерењима и анализама стручњака утврђено да Славија има претерану густину насељености, преизграђене блокове и неповољно затворене, недовољну слободну површину по становнику, недовољно зеленила, претерану буку и загађеност — поставља се питање: зашто се новим предлогом трг сужава, даљом изградњом покрива?

PROBLEME DER REKONSTRUKTION DES ALTEN STADTKERNS VON BEOGRAD (SLAVIJA)

Branko Petričić

In den Nachkriegsjahren entwickelte sich Beograd auf den freien Flächen um das alte Stadtgewebe herum und vernachlässigte eine Rekonstruktion in der Spanne zwischen den Möglichkeiten und den Wünschen. Durch zwei Flüsse eingeengt richtete sich die Stadt in ihrer Ausbreitung gegen Süden rascher als die Planung fortschritt. Der alte Kern von neuem Leben umrahmt, beginnt mit den Funktionen und den Bedürfnissen der Gesamtheit zu kollidieren. Der alte Kern ist auf Konstruktionen empfindlich, weil er als »historischer Kern« ständig unter dem Angriff der neuen Zeit und der neuen Raumgestaltung steht. Das Terrain ist stark ausgebaut und die Besiedlungsdichte sehr gross, die Blöcke ungleichmässig. Damit es nicht zu einer Degradation infolge des Lärms, der Verschmutzung, des Parkens und des Transits komme, ist es notwendig den Verkehr zu regeln. In der Transformation soll der Stadt wieder Sonne, Luft und Ruhe zurückgegeben werden, um die ökologischen Faktoren zu verbessern. In der Valorisierung des Raumes müssen die richtigen Kriterien, Prinzipien und Faktoren gefunden und neben physischen und technischen auch humanistische eingeführt werden, da der Raum komplex ist und der Mensch einen Teil des ökologischen und gesellschaftlichen Systems bildet. Die Verkehrsflächen stellen die am stärksten belasteten und ökologisch kritischesten Punkte vor, die negative Faktoren und Quellen der Verschmutzung hervorrufen und so die Umwelt des Menschen beeinträchtigen. Es ist wichtig in der inneren Stadt je mehr Grünflächen zu schaffen.

Parzielle Rekonstruktionen sind kostspieliger und für die Bewohner schwerer zu ertragen. Beograd hat die unmittelbare Nachkriegsperiode wegen der bescheidenen materiellen Mittel nicht genügend ausgenützt, ist auf das linke Saweufer übergetreten und hat den Ausbau des neuen Beograd in Angriff genommen. In dieser Zeit ist es im Stadtinneren zu einer Überfüllung der inneren Blöcke und zu einer grossen Dichte — 500—900 Einwohner /ha gekommen. Die zentralen Aktivitäten wurden durch den Bau von Objekten für Kultur, Geschäftsbetrieb, Handel, Banken, Dienstleistungen und Attraktionen fortgesetzt. Plötzlich geriet der Verkehr in Konflikt mit den anderen Bestimmungen des Stadtzentrums sowohl auf dem Bergrücken Kalemegdan — Slavija als auch in den transversalen Richtungen von Westen gegen Osten, bzw. von der Sawe zur Donau. Man begann mit dem Durchbruch unterirdischer Verbindungstunnele, was einen radikalen und wirksamen Weg bedeutet, aber die Realisierung wurde nicht fortgesetzt. Die schwerste Folge besteht im ruhenden Verkehr im Parking. Der Fahrweg in den Strassen ist fast überall zu beiden Seiten eingeengt, das Durchgangsprofil auf die Hälfte der Kapazität reduziert, so dass das Stadtinnere ein Parkplatz geworden ist. Dieser Stadtkern liegt auf einem Bergrücken, einem herrlichen und ewigen Postament, auf dem alle wichtigeren Plätze der Stadt entstanden sind: Studentski trg. Trg Republike, Terazije und Slavija. Diese Kette von Plätzen charakterisiert Beograd, hebt es aus der Reihe der übrigen monotonen Städte hervor und verleiht ihm einen monumentalen ambientale Wert. Der Platz Slavija ist in das weiteste Gewebe der Altstadt eingefügt und in den Brennpunkt der Gravitation des heutigen Verkehrs gelangt.

Die Umrahmung der Plätze und deren Grösse entsprechen den Möglichkeiten des

Ambients und dem Stadtgefüge. Obzwar die architektonische Umrahmung in der Gestaltung und im Stil nicht einheitlich ist, wird diesem Mangel durch die Verschiedenheit des Entstehens und die Lebhaftigkeit der Bewegung der Bevölkerung entgegengewirkt. Der Platz Terazije hat eine grosse Möglichkeit in Terrassen kaskadenförmig zur Sawe hinabzusteigen und den unteren und oberen Stadtteil zu verbinden.

Der Platz Slavija hat seine Verkehrsform schon im J. 1905 bekommen und ist dadurch zum Transportknotenpunkt geworden, was seine urbanistische Physiognomie definiert. Auf diesem Platz kreuzen sich drei Strassenzüge: die Longitudinale Kalemegdan—Autokommande, für welche es keine Alternative gibt, die Diagonale Novi Beograd—Savski amfiteatar—Crveni krst, ebenfalls ohne Alternative und die Transversale Pančevački most—Kidričeva—neuer Bahnhof, die eine teilweise Entlastung durch die Transversale Kneza Miloša—Takovska, oder eine weniger günstige Alternative in der Transversale Ruzveltova—Bibliothek—Bulevard JNA erfährt. Unter allen Plätzen ist dieser dem Charakter und der Notwendigkeit nach ein Platz des Verkehrs und muss für diese Funktion befähigt werden, indem er einen grösseren Durchmesser als der heutige ist erhält. Das führt zu einer kreisförmigen Verkehrsrichtung oder »Rundfahrt« in einem, oder noch besser in zwei Höhenlagen, so dass der bestehende Verkehrsteil des Platzes und der Park Manjež verbunden werden, um eine Einheit zu erhalten.

Der alte Stadtkern hat nur wenig Verkehrsflächen, im ganzen 15%, was nur die Hälfte des Bedarfs ausmacht. Mit dem Parken der Fahrzeuge ist die Kapazität der Strassen auf die Hälfte verkleinert und das bedeutet, dass im Stadtinneren die Verkehrsflächen unter 10% betragen.

Der Platz nimmt auf dieser Stelle alle Inhalte und Bestimmungen auf, aber auf die Dauer löst er nicht die gesellschaftlichen Probleme des Wohnens. Das ist eine allgemeine städtische Kreuzung mit einer massenhaften Fussgängerzirkulation, ein vitales Organ des städtischen Organismus in einem sehr weiten Gravitationsring. Jede von den sieben Gassen hat ihre Funktion und ihre Rolle kann nicht umgangen werden. Selbst die kürzeste hat herrliche tiefe Visuren zum Svetosavski Plateau und wird für den Verkehr in einer Fahrrichtung genützt.

Проф ХРАНИСЛАВ СТОЈАНОВИЋ,
дипл. инж. арх.

Годишњак града Београда
књ. XXVII — 1980.

МРЕЖА ГРАДСКИХ САОБРАЋАЈНИЦА У УРБАНИСТИЧКИМ ПЛАНОВИМА БЕОГРАДА

Несумњив је изузетан значај саобраћаја за нормално функционисање и развој градских организама, нарочито када су у питању велики градови.

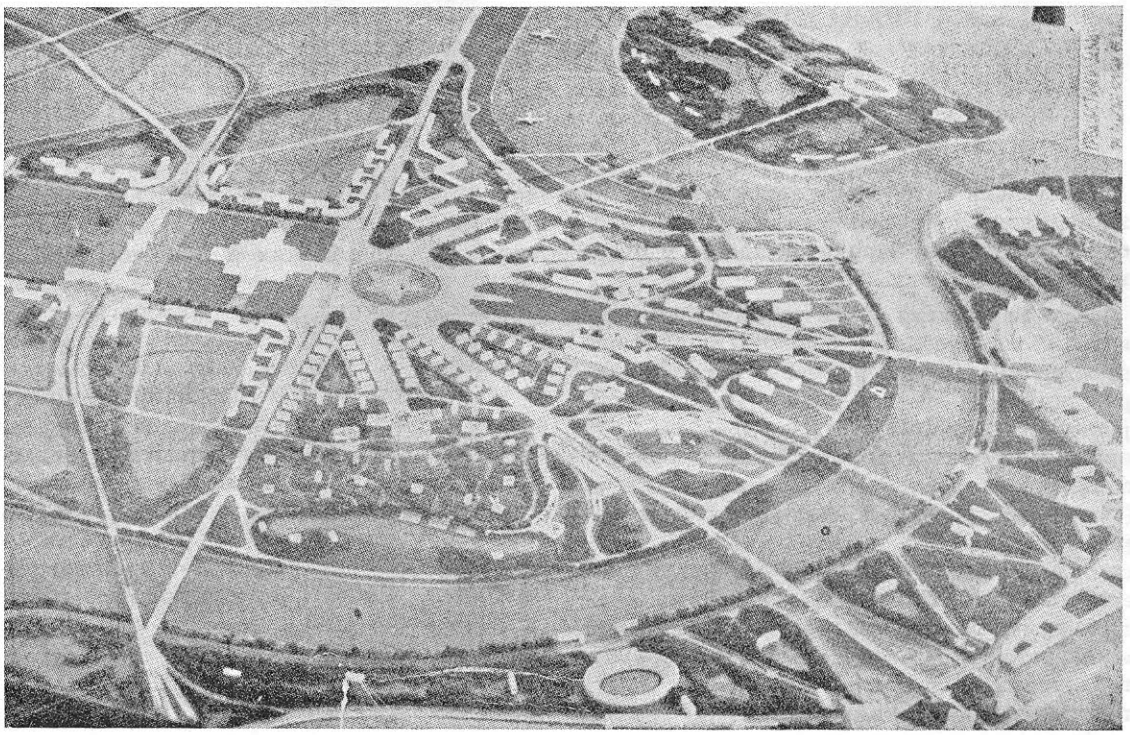
Ако се осмотри улога саобраћаја у животном изражавању различитих видова просторних целина (градова, насеља, ширих подручја), онда се може јасно да уочи једна иста нит која се увек одражава кроз појаву саобраћаја као основног чиниоца у синхронизовању дејства осталих функција (становања, рада, рекреације), осталих територијализованих манифестација људских заједница. Уколико је саобраћај омогућио стварно синхронизовано дејство осталих функција, утолико се и он исправно манифестовао као значајан просторни фактор, ефикасно испољио као особена територијализована функција. На тај начин саобраћај се јасно исказује као неопходан везни елеменат између других функција, као прворазредан синхронизатор њиховог просторног дејства.

Улога саобраћаја се конкретно испољава кроз сложени процес преноса. Преноса добара или производа, као резултата људске активности (у разним видовима и на различитим ступњевима), преноса људи, преноса и размене људских мисли и идеја а тиме и свих сазнања и достигнућа науке и уметности као општег људског добра. Тиме се и сам саобраћај појављује као значајан вид омогућавања материјалне егзистенције и општег развоја људских заједница. Омогућавањем одговарајућег нагомилавања (квантитативног и квалитативног) људских материјалних и духовних производних вредности, омогућава се у суштини остварење неопходних услова за материјалну егзистенцију и културни развој друштвених заједница. Зато је и схватљиво особено место које саобраћај заузима у процесу привредно-економског и културног развоја земаља. Из тих разлога је схватљива и изузетна улога извесних људских агломерација насталих и развијаних на стециштима значајних саобраћајних струјања, које су узрасле у праве ризнице материјалних и духовних људских вредности са далекосежним дејством.

У свим видовима преноса, саобраћају, као својственој просторно-функционалној појави служе: саобраћајни пут, саобраћајно средство и покретачка снага средства. Специфичношћу путева, средстава и покретачке снаге, обележени су и специфични видови саобраћаја. У савременом урбанистичком планирању третирају се сви видови саобраћаја, првенствено са дубљим захватањем основног елемента — саобраћајног пута. Ово је сасвим разумљиво када се има у виду суштински циљ — планско организовање просторних функционалних целина. Пошто се преко сложеног процеса овог планирања дају основне подлоге за територијално организовање људских агломерација, смишљеним усклађивањем односа између појединих функција и планским

усмеравањем ка целовитом дејству, то је онда јасно да се ту првенствено задире у елеменат саобраћајног пута, односно комплексније гледано — у проблем саобраћајне мреже. Преко плански дефинисане мреже, у ствари, смишљено установљеног система мреже, тежи се сврсисходном повезивању различитих делова захваћене територије, намењених за одвијање различитих функција, ради пуног активирања и самих функција појединачно и синхронизованог манифестовања читавог просторног организма. Елеменат саобраћајног средзано кроз комплетно дефинисану мрежу, комплетно саздану градску (или насељску) уличну мрежу, која се појављује као просторни одраз саме функције саобраћаја (њеног динамичног вида) и у којој доминира по свом значају њен примарни део — мрежа градских саобраћајница.

Из свега што је до сада наведено, показује се као неопходно да се обави бар основно упознавање са карактеристикама појединих система мреже, на којима су плански заснивани и развијани градови, односно са њиховим функционалним свој-



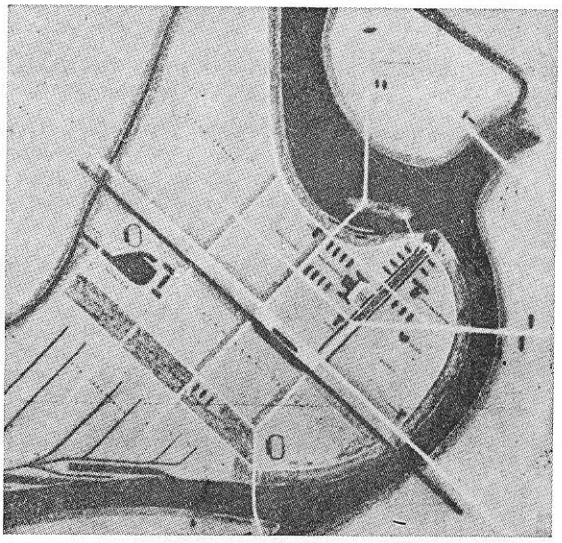
Сл. 1 — Идејна уређајна основа Новог Београда из 1947. године (снимак макете).

Fig. 1 — The layout of Novi Beograd from 1947 (photo of the scale model).

ства осматра се притом првенствено по линији утицајног дејства на сам пут — односно мрежу, а исто тако, само са претежном карактеристиком увида, и елеменат покретачке енергије (вучне снаге). Према томе, може слободно да се закључи, да се у домену урбанистичког планирања тежишно питање разматрања саобраћаја своди на његово планско територијализовање искаствима. Ово је потребно ради јаснијег сагледавања одређених проблема који ће се исказати и у случају самог Београда.

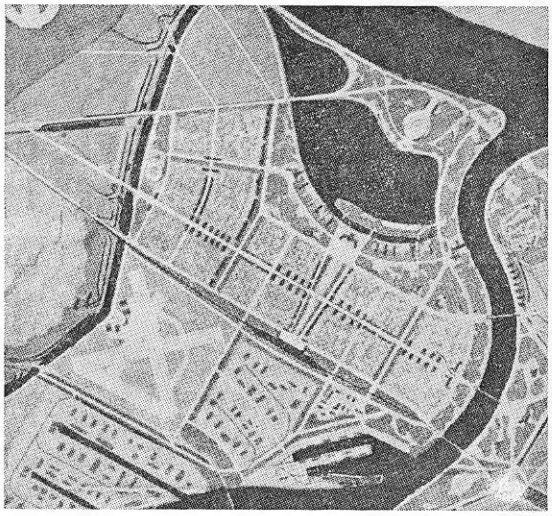
Ортогонални систем (први историјски систем уличне мреже), поседује подобност за примену на претежно равничарским теренима (без појава нагиба преко граница толеранције), пошто оперише с ти-

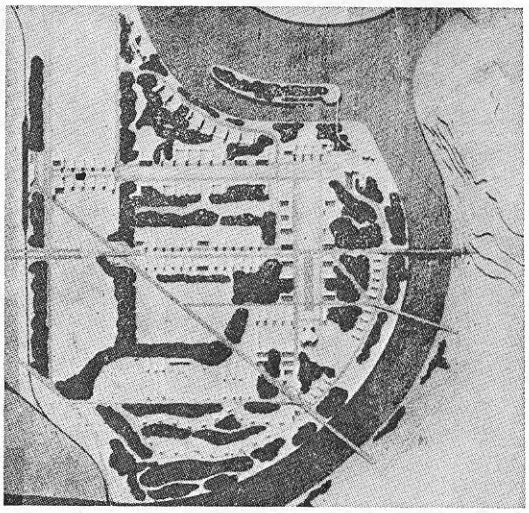
пизираним елементима (права и прав угао), као и подобност за брже формирање блокова, такође због типизираних елемената у виду основних геометријских фигура — квадрата или правоугаоника. Међутим, геометријски стриктна, у суштини формалистичка примена овог система, носи у себи и одређене функционалне неповољности. Оне се првенствено исказују кроз следеће моменте: децентралишу се и расплињују то-

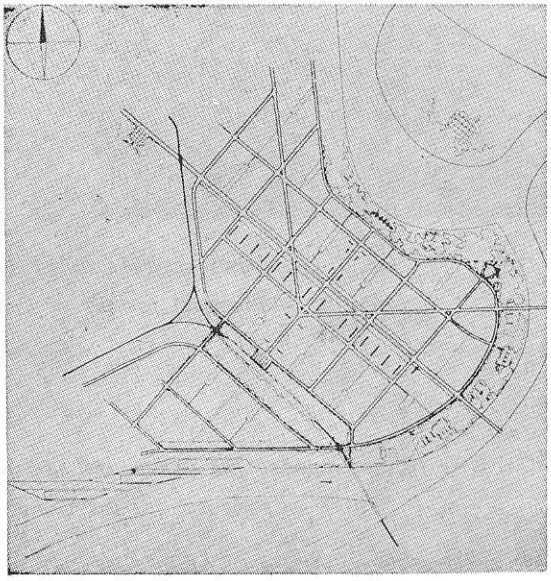


Сл. 2 — Идејна уређајна основа Новог Београда — алтернативни предлог 1947. године.

Fig. 2 — The layout of Novi Beograd — An alternative proposal from 1947.







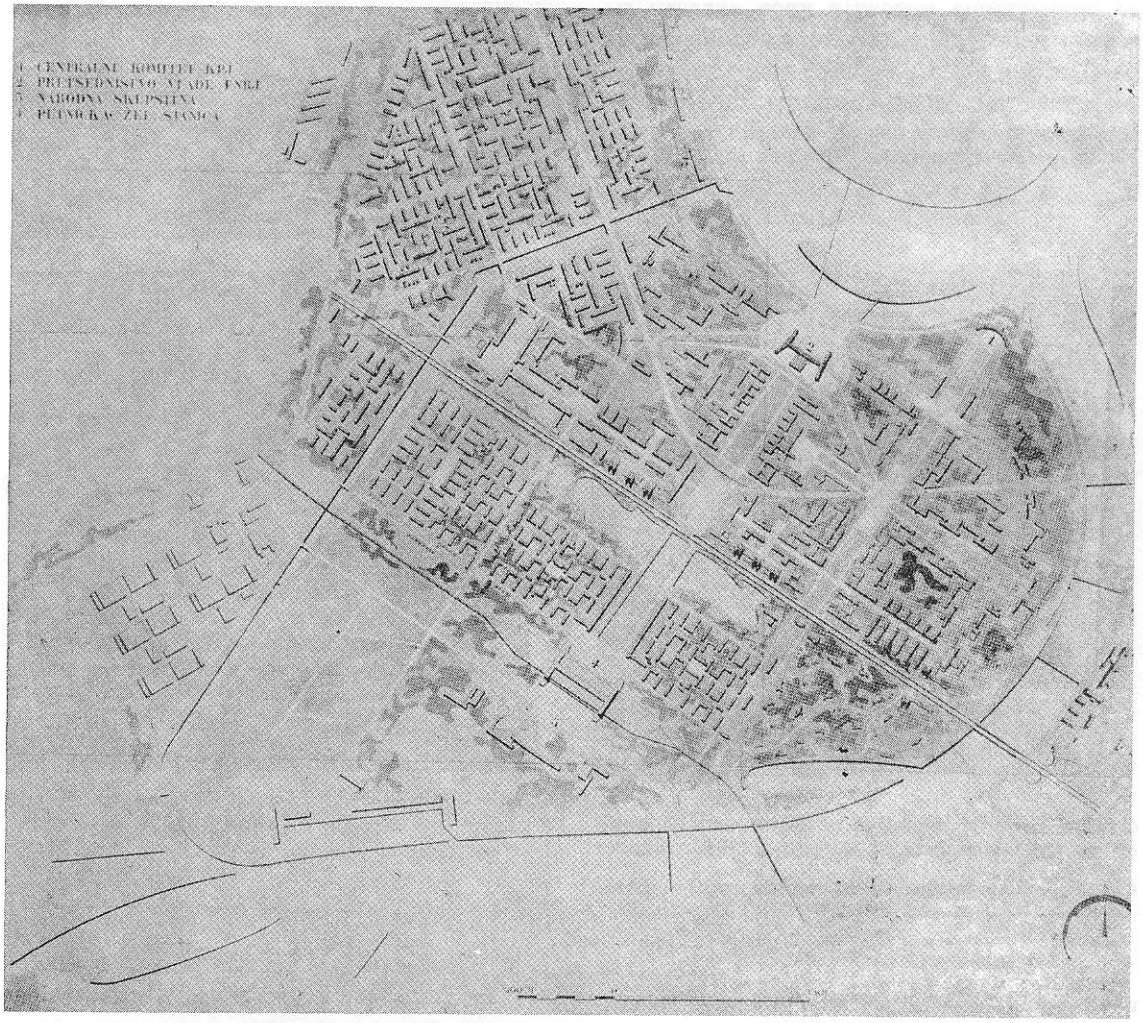
Сл. 3 — Идејне уређајне основе Новог Београда — три предлога са конкурса 1947. (десно).

Fig. 3 — The layout of Novi Beograd — Three proposals appeared on the 1947 competition.

кови саобраћаја по читавој мрежи, јер така примена система не пружа довољно услова за изразито диференцирање потеза по важности и особеном функционалном значају, због једнообразног планирања мреже и приближне равноправности свих њених елемената. Ово доводи до непожељног повећања дужине свих оних струјања која у суштини имају дијагоналну тенденцију кретања, односно директну — завршну (због наглашених обилажења). Поме-

Сл. 4 — Идејни урбанистички план Београда из 1948. године. Јединствена основа заснована на планској повезаности територија на обема обалама Саве (десно).

Fig. 4 — City plan of Beograd from 1948. Unique basis for planned linking together the areas on both sides of the Sava river.

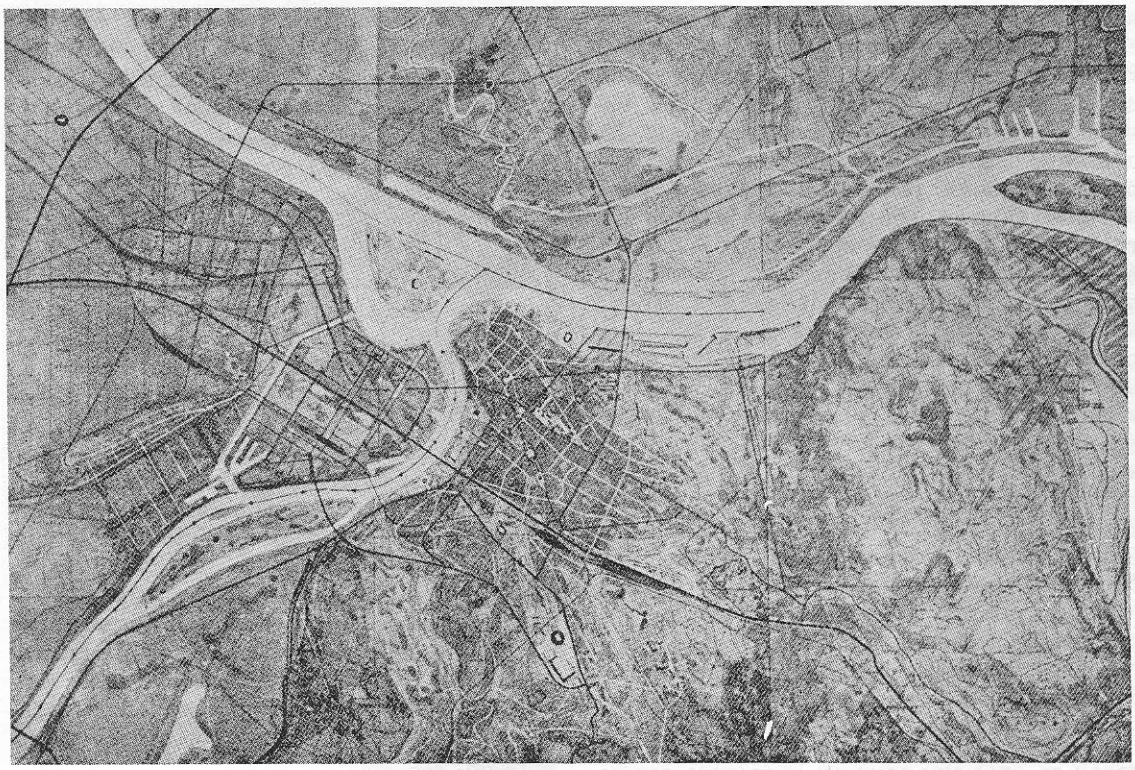


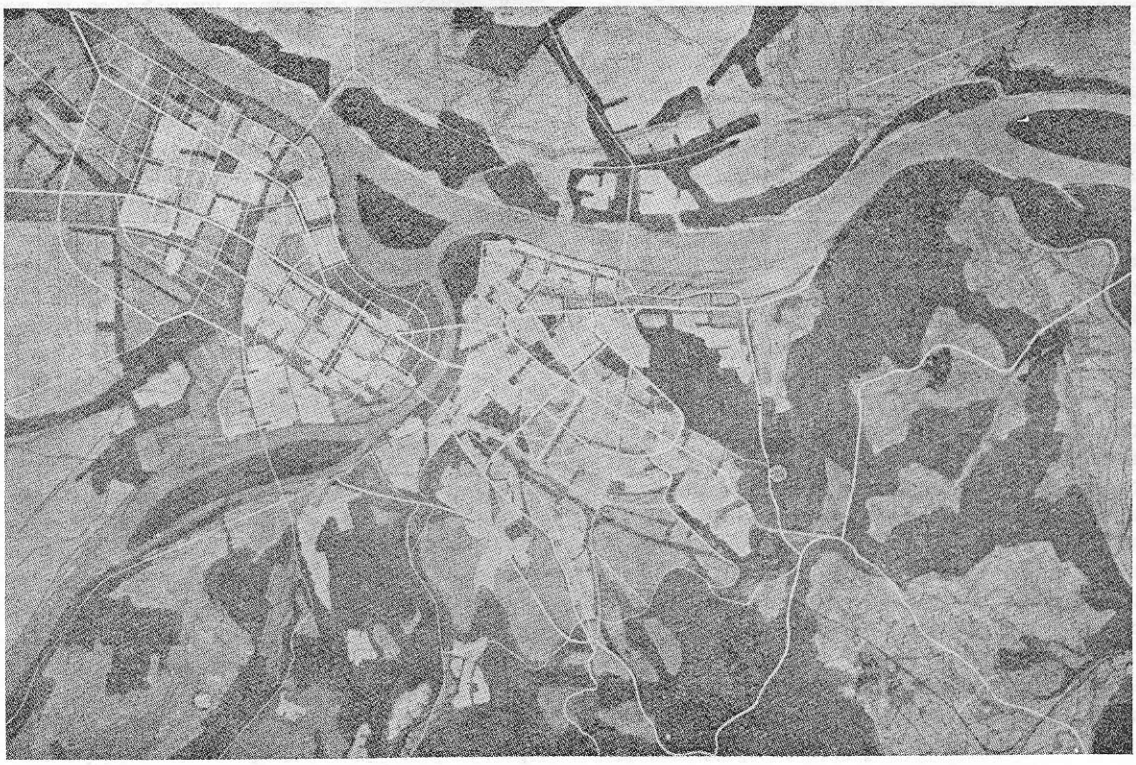
Сл. 5 — Идејни предлог за уређење Новог Београда из 1948. године.

Fig. 5 — Proposal for the arrangement of Novi Beograd from 1948.

Сл. 6 — Идејни предлог за Генерални урбанистички план Београда из 1949. године (десно).

Fig. 6 — Proposal for the General City Plan of Beograd from 1949.





нуте неповољности се нарочито исказују у случајевима прегусто планиране мреже. Исецкани, међусобно слични делови града, доводе такође и до одређених појава монотоније, до аморфне структуре града. Не осећа се постојање неопходних чвршћих организационих језгара и њиховог привлачног дејства, већ преовлађује само потреба да се што брже прође кроз једноличну територију града. Због тога обично долази до преоптерећења појединих потеза који су се готово спонтано наметнули као повољнији правци за даљинска струјања, што доцније доводи и до појава њиховог загушења, нарочито у вршцима оптерећења. Све то, разуме се, онемогућава или знатно отежава савремену организацију града, а такође отежава и смањује укупну ефикасност дејства и самог саобраћаја. Значи, строго геометријска (односно шаблонска) примена ортогоналног система, исказује се као неповољна за појаве директног (завршног) саобраћаја, а поседује одређену повољност за појаве пролазног саобраћаја.

Радијални систем је такође погодан за примену само на претежно равничарским теренима. Он испољава своју подобност у најкраћој вези ободних делова града са централним подручјем, због равномерно расподељеног зракастог сливања ка геометријском средишту. Тиме се овај систем исказује као повољан за појаве завршног саобраћаја, док је пролазни у неповољној ситуацији пошто се одвија преко централног подручја. Исто тако је и јасна неповољност система због немогућности повезивања појединих градских делова међусобно директним правцима већ само посредством средишњег подручја, које је овде видљиво преоптерећено. Уочавањем ових неповољности, дошло се у самом развоју система до његове допуне, односно до формирања радијално прстенастог система. Установљењем прстенова као допунских елемената (са тенденцијом обилажења центра), донекле се побољшао ранији чисто радијални систем. Међутим, и поред тога, и овај допуњени систем испољава функционалне неповољности како у погледу и даљег преоптерећења и загушености атрактивног средишњег подручја у вршцима оптерећења, тако и због немогућности повезивања појединих градских делова тзв. „правцима тангенти и тетива". (Иначе, и овде је у важности одређена повољност за појаве завршног, односно неповољност за појаве пролазног саобраћаја.)

У савременом урбанистичком планирању тешко се среће геометријски стриктна и шаблонска примена било којег од наведених историјских система уличне мреже. Савремени урбанизам, истина, користи позитивна својства ових система и примењује их у одговарајућим случајевима и одређеним оквирима, али излечен од болести композиционог формализма и геометријског шематизма, не примењује их ни шаблонски ни круто. Посматрајући сваки градски организам као посебан случај, руководећи се прогресивним принципима у планском решавању вишеструких проблема сложених функција градског организма, подробно осветљавајући саму функцију саобраћаја, поштујући битне карактеристике саме физичке средине која се захвата, савремени урбанизам је створио (и стално га развија и унапређује) својствени органски систем уличне мреже, као саставни део општег органског система планирања.

У наредним редовима указаће се на то каква је пажња поклањана овим питањима у процесу планирања просторног развоја Београда у послератном периоду, како су решавани искрсли проблеми — и до каквих се резултата дошло.

Убрзо по завршетку рата приступило се формирању одговарајуће службе којој је стављено у задатак планско решавање сложених проблема просторног развоја Београда. Био је то Урбанистички институт Министарства грађевина Народне Републике Србије, који је основан Уредбом Председништва владе НРС од 23. марта 1946. године. Иако се делокруг рада ове установе протезао на територију читаве републике, проблеми Београда били су за њу од прворазредног значаја. Тако се и у самој Уредби о оснивању изричито констатује: „Урбанистички институт је научно и стручно радно тело за изградњу теорије и практике урбанизма, као и за решавање конкретних урбанистичких задатака на територији Народне Републике Србије, а првенствено за израду уређајних основа Београда." Нешто доцније, поделила се ова установа и формирала су се два одвојена тела: Урбани-

стички завод Београда и Урбанистички завод Србије.

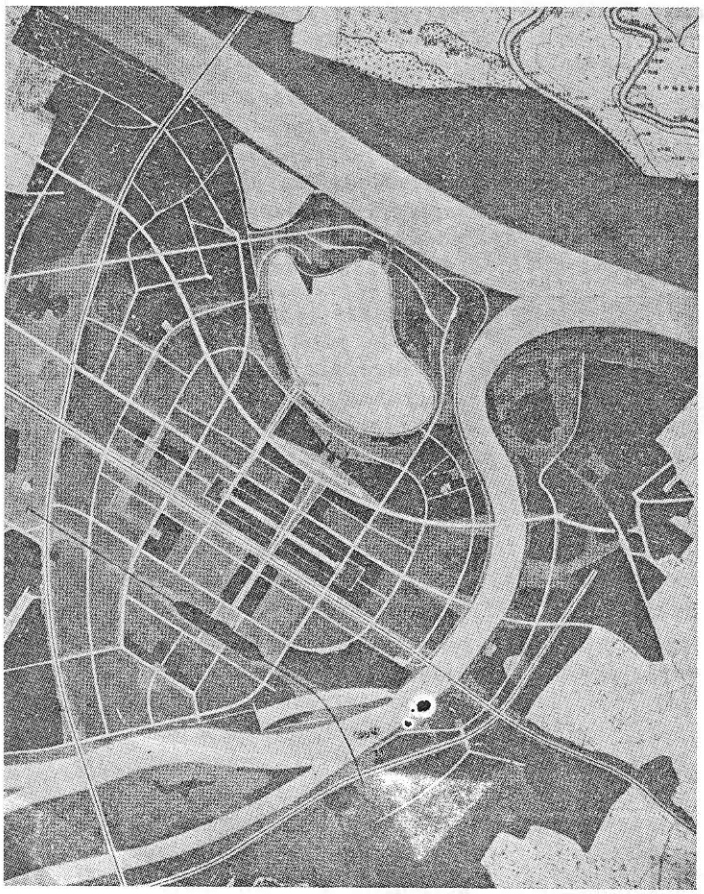
Први кораци новоформиране установе, у вези са самим Београдом, сводили су се на аналитичко осматрање ширег подручја и утврђивање његовог утицаја на сам град. Упоредо с тим, приступило се и изради предлога за решавање неких пунктова у граду, али су ти предлози углавном одисали личним схватањима и композиционим могућностима самих аутора, без дубљег залажења и реалнијег приступа самим проблемима.

Међутим, далекосежна одлука о преласку града на леву обалу Саве, мобилисала је готово сав стручни потенцијал и усмерила га на решавање тог проблема. (Истини за вољу, идеја о ширењу Београда захватањем територије на левој обали Саве, није била нова. Још 1923. године израђен је план којим се захватала и та површина за плански развој града, али је то остало без конкретног резултата.) Као плод таквог ангажовања појављује се 1947. године (од стране урбанистичке службе града) идејна уређајна основа Новог Београда, која је у фази регулационе скице послужила и као подлога уз распис конкурса за идејна решења значајних објеката на територији леве обале Саве: зграде Председништва владе ФНРЈ, Централног комитета КПЈ и репрезентативног хотела уз обалу Дунава. Заснована на радијалном систему уличне мреже, скоро би се могло рећи на класичном рецепту тог система, с великим кружним тргом на стецишту саобраћајних струјања — уз који су постављени објекти нове Скупштине и нешто западније нове железничке станице, ова уређајна основа *(сл. 1)* није била дугог века због свих оних неповољности које су изнете у претходном оцртавању карактеристика система (саобраћајно загушење на стецишту токова, неповољна повезаност појединих градских делова међусобно, композициони формализам итд.). И мада је ова основа била прихваћена од приличног броја учесника на поменутом конкурсу, најчешће због тадашњег непознавања дубље суштине проблема, појавили су се и други предлози са претежном идејом организовања простора применом ортогоналног система мреже — са изразитом наглашеношћу таквог растера или уз геометријско комбиновање са одређеним дијагоналним потезима (како се види из *сл. 2.* која представља алтернативни предлог групе сарадника урбанистичке службе града, — и *сл. 3.* на којој су неки од успелије пласираних радова на поменутом конкрусу). Међутим, оно што би могло да се извуче као карактеристика многих предлога, јесте претежно изоловано третирање простора Новог Београда, скоро независно од постојећег града, па су и предлагани растери мреже углавном носили карактер геометријског компоновања првенствено условљеног самим обимом захваћене територије. Вероватно је до овога дошло и због тога што многа питања, повезана са постојећим стањем на десној обали Саве, тада нису била ни довољно сагледана, а још мање рашчишћена, па је органска повезаност територија на обема обалама у склопу будућег великог Београда још увек била прилично магловита визија.

Рад се даље наставља, па се у току наредне, 1948. године (године када је започела и изградња Новог Београда), презентира од стране урбанистичке службе града први идејни урбанистички план великог Београда, као јединствена основа заснована на планској повезаности територија на десној и левој обали Саве *(сл. 4)*. Као резултат дубље студиозности, повећаног обима сазнања, коришћења извесних сугестија из неких претходних предлога, овај идејни план се посебно карактерисао богатијом и садржајнијом општом структуром града и прогресивнијом концепцијом унутарње саобраћајне мреже. Она се овде заснива на функционалном комбиновању ортогоналног система са плански уклопљеним специфичним дијагоналним потезима, предвиђеним за брже и ефикасније струјање директног саобраћаја до одговарајућих значајних пунктова града. Посебно је територија Новог Београда савременије и квалитетније организована (у поређењу с ранијим предлозима), при чему је био од значаја предлог за формирање атрактивне партије ширег карактера са централним језерима и зеленим комплексом око њих, у склопу богатије конципираног новог општеградског центра, који би својом привлачном снагом вршио позитивно растерећење (посебно саобраћајно) централног подручја

старог Београда *(сл. 5)*. Уз то је била интересантна и сугестија за стварање пловног канала кроз Нови Београд, који би повезивао рукавац Дунава са Савом.

Полазећи од основних идејних поставки овог плана, наставља се интензивно са радом на оформљењу Генералног урбанистичког плана. Први предлог се појављује 1949. године *(сл. 6)*. Дошло се притом до одређених одступања од претходног идејног плана с мотивацијом неопходности „реалнијег планирања". Та се одступања првенствено односе на територију Новог Београда, где долази до укидања вештачких језера у склопу централне партије, а такође и до померања и скраћења дијагоналних потеза у уличној мрежи, која све више поприма изразити ортогонални карактер. Такође се појављује и варијантно решење Новог Београда, произишло под притиском хидротехничких сугестија заснованих на потреби затварања рукавца Дунава и стварања великог језера *(сл. 7)*. У ортогоналној уличној мрежи овог решења све изразитије се исказују тенденције подужног пролазног струјања саобраћајних токова.



Сл. 7 — Идејни предлог за уређење Новог Београда из 1949. — варијанта са језером.

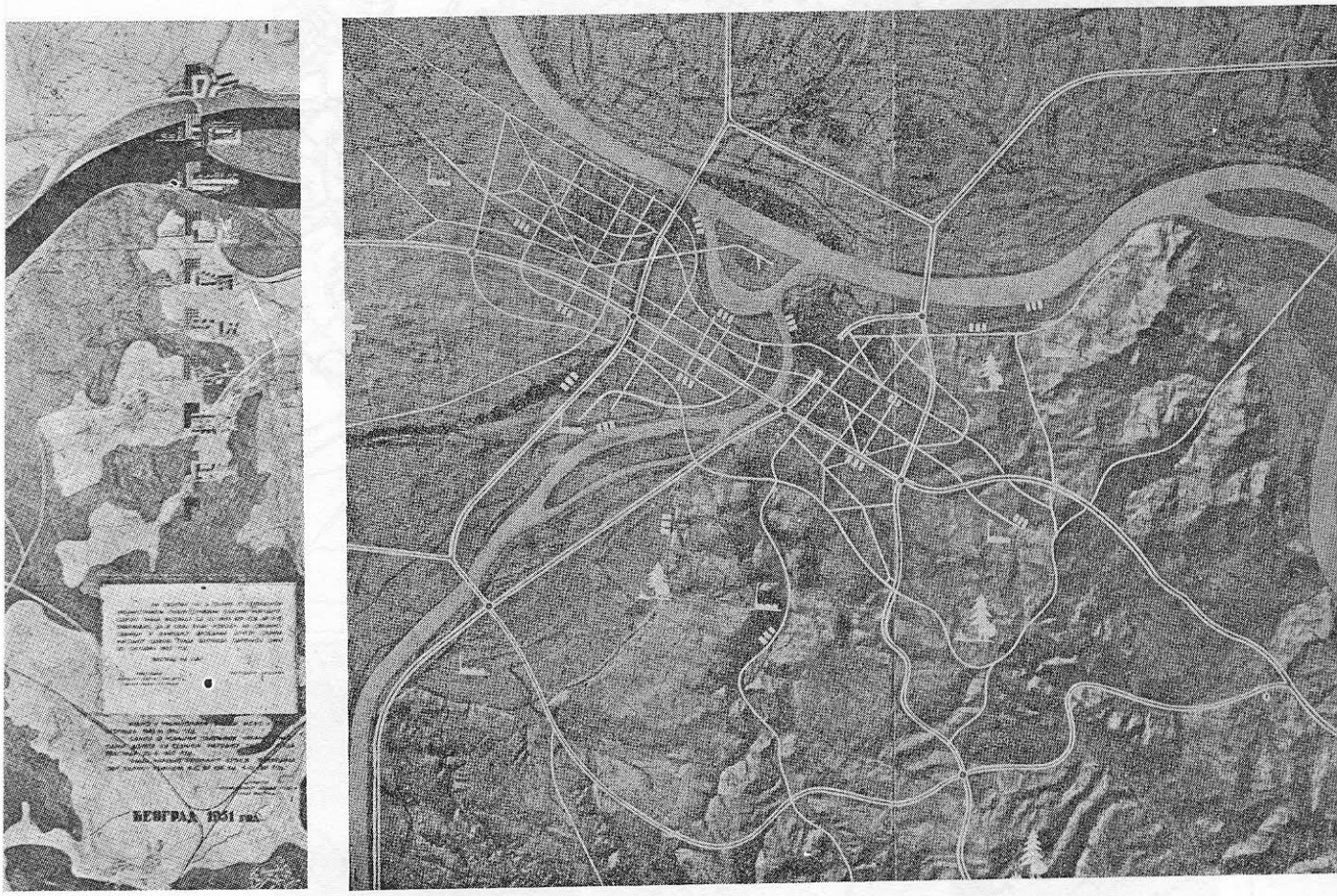
Fig. 7 — Proposal for the arrangement of Novi Beograd from 1949 — The variant with a lake.

Сл. 8 — Први послератни Генер. урбан. план Београда — усвојен и озакоњен 1950.

Fig. 8 — The first post-war General City Plan of Beograd — Accepted and legalized in 1950.

Даљим радом дошло се до првог послератног Генералног урбанистичког плана Београда, који је усвојен и озакоњен 1950.

године *(сл. 8)*. И поред извесних измена усвојени план је у суштини представљао потврду предлога из претходне године, с тим што је коначно прихваћена и у план унета језерска варијанта хидротехничког решења. У целини гледано, предлог опште просторне организације града који је нудио Генерални урбанистички план, представљао је здраву подлогу, посебно због пружања могућности за стварање неопходне вишецентричне структуре града. Систем кичмене саобраћајне мреже, заснован на функционалном склопу лонгитудинале и три трансверзална потеза *(сл. 9)*, јасно је указивао на пут позитивног разрешавања сукоба унутарградског, ванградског и даљинског међуградског саобраћаја, сукоба који се у постојећем стању одвијао преко унутарње уличне мреже у осетљивом градском ткиву. Све је говорило о створеним планским предусловима за сигурнији даљи рад на детаљном планирању и смелије приступање етапном решавању бројних сложених проблема града у развоју, а посебно саобраћајних. Међутим, и поред тога што се одмах по усвајању Генералног плана приступило изради детаљних урбанистичких планова за поједине делове града и важније саобраћајне потезе (од чега је већи део и урађен), реализа-

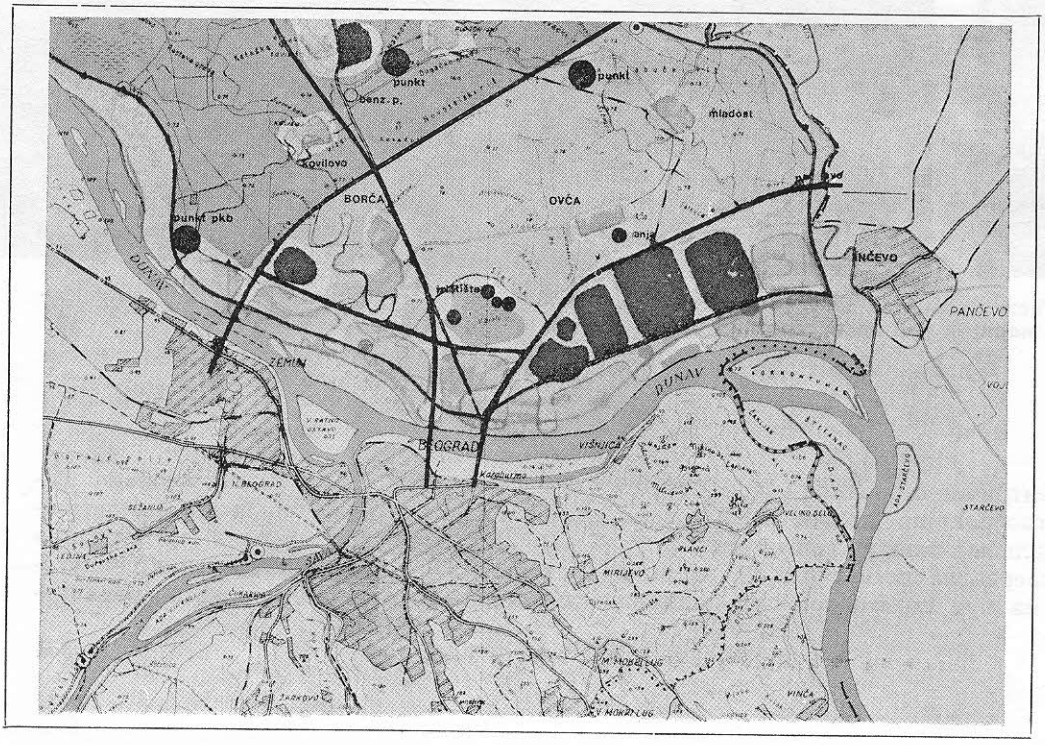


Сл. 9 — Систем кичмене саобраћајне мреже заснован на функционалном склопу лонгитудинарне и три трансверзална потеза. Генерални урбанистички план 1950.

Fig. 9 — Main traffic network in the General City Plan from 1950.

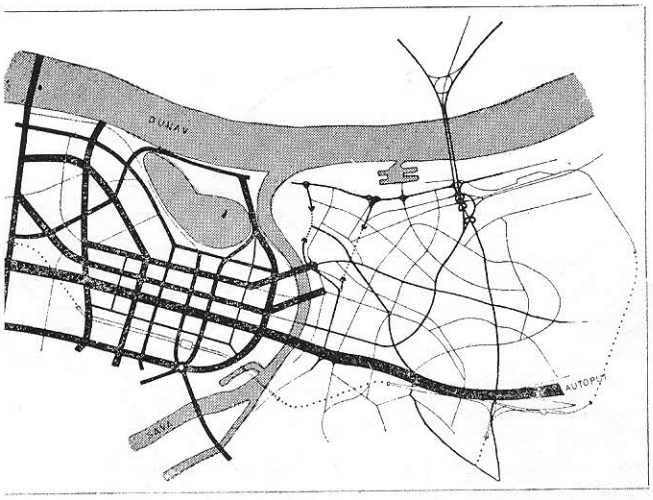
Сл. 10 — Идејн уређајна основ Новог Београда из 1957. године

Fig. 10 — The layout of Novi Beograd from 1957.



Сл. 11 — Идејни предлог за укључење леве обале Дунава у општу површину Генералног урбанистичког плана Београда.

Fig. 11 — Proposal for including the left Danube bank in the space covered by the General City Plan of Beograd.



Сл. 13 — Наглашеност подужних везних праваца у саобраћајној мрежи Новог Београда.

Fig. 13 — Emphasized longitudinal connections in the traffic network of Novi Beograd.

ција је кренула сасвим другим током. Ово се посебно односи на територију града на десној обали Саве — на матични Београд. Град се ту развијао практично без поштовања плана, на бази парцијалних решења, и путем бројних међусобно неусклађених интервенција. Није било ни спремности, ни снаге за велике планске захвате, па ни довољно схватања њиховог правог значаја.

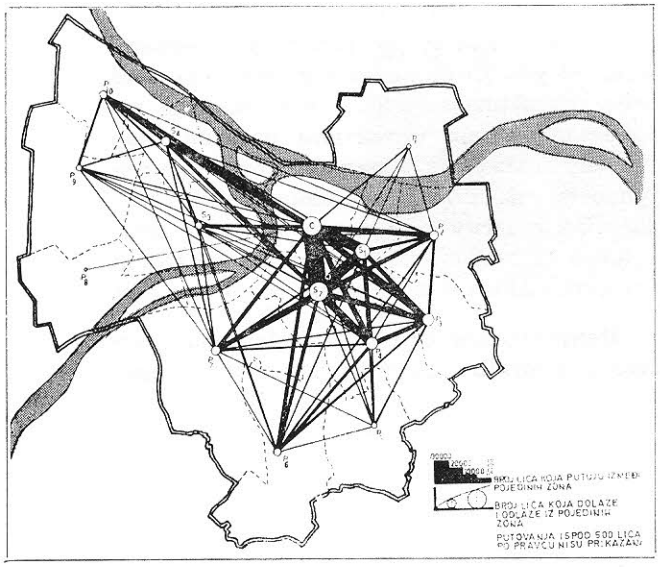
У току 1957. године, у вези са Одлуком о изменама и допунама Генералног урбанистичког плана, долази до напуштања неких поставки усвојеног плана, а такође и до новог генералног решења за територију Новог Београда. У домену уличне мреже ово ново решење заснива се на стриктном поштовању ортогоналног система (са свим карактеристикама које он у себи носи) и на претежно једнообразном планирању блокова у погледу њихове величине (који се овде појављују као основне стамбене

Сл. 12 — Идејна уређајна основа Новог Београда дата у процесу ревизије Генералног плана.

Fig. 12 — The layout of Novi Beograd given in the process of revision of the General Plan.

Сл. 14 — Гравитациони модел градског подручја према стању 1965—66. године.

Fig. 14 — Model of gravitating in the city area according to the situation in 1965—66.



јединке). Посебно су наглашени потези са тенденцијом подужног струјања токова и везе са територијом на десној обали Саве *(сл. 10)*. Такође, повезано с поменутом Од-

Сл. 15 — Мрежа градских саобраћајница у Генералном урбанистичком плану Београда из 1972.

Fig. 15 — Network of city thoroughfares in the General City Plan from 1972.

луком о изменама и допунама Генералног урбанистичког плана, долази се, најзад, до решења о укључењу територије Крњаче, односно леве обале Дунава, у општу површину захваћену планом. Израда уређајне основе за тај део, за такозвани „Дунав — град", представљала је корак од посебног значаја, јер се тиме први пут укључују обадве реке у укупан плански захват, односно — Београд се у таквој планској визији први пут исказује као град који је природно запосео своје реке, што представља логичан пут његовог развоја. Притом се још више наглашава важност потребе остварења трансверзалних потеза *(сл. 11)*, као значајних елемената костурне саобраћајне мреже будућег великог Београда.

Доцније долази до рада на поновном решавању територије. Новог Београда, што опет резултира новим планом, који се такође заснива на стриктном ортогоналном систему мреже, уз упадљиво уочавање могућности транзитирања саобраћајних токова кроз градску територију (што му примењени систем пружа), нарочито преко одређених потеза у подужном смеру *(сл. 12)*.

Међутим, док се одвијао тај процес честог напуштања ранијих предлога и тра-

жења нових урбанистичких решења, град се и даље развијао. Његов развој се кретао првенствено путем нове стамбене изградње, израстањем структурално некомплетних стамбених насеља, познатим начином стварања нових „спаваћих соба“ за матични део града, у чијим оквирима је углавном остајала највећа концентрација активности ка којима су интензивно струјали саобраћајни токови са новоосвојених површина. На тај начин се продужавао век наслеђеној моноцентричној структури града (недораслој новим потребама) и наслеђеној уличној мрежи матичног дела града, која није била у стању да удовољи новонасталим захтевима. Интервенције у домену техничке реконструкције појединих потеза (ради побољшања протока саобраћаја) и вештачко подизање тих потеза на виши ранг у мрежи, није представљало прави метод планског преображаја мреже у нови органски систем, који је граду у узрасту био неопходан. Услед незадрживог механичког прираштаја, матични део града нагло се ширио ка југу и југоистоку (на бази парцијалних решења) путем освајања нових површина (и то најчешће обрадивих), чиме се стално повећавала дужина превожења и оптерећеност потеза који су у мрежи имали карактер радијалних праваца ка ужем подручју матичног дела града. Истовремено се на територији Новог Београда (која је чвршће држана у планским оквирима) интензивно одвијала изградња стамбених блокова произашлих из ортогоналног растера мреже, али без осталог садржаја неопходног за комплетно живљење, чиме је стално расла зависност ове територије од матичног дела града. Перманентна струјања ка матици и обратно, афирмисала су и у самом плану подужне потезе у ортогоналној мрежи као битне елементе за ефикасно транзитирање кроз новоосвојену територију *(сл. 13)* која је била без неког чвршћег организационог језгра са одговарајућом снагом привлачности, већ се исказивала као чисто стамбена зона. На тај начин су се спонтано диференцирали потези са значајнијом улогом у општем склопу мреже (на укупној територији града), и то првенствено на правцима повезивања централне зоне матичног дела града с местима становања, на шта јасно указује урађени „Гравитациони модел градског подручја“ према постојећем стању 1965—66. годи-

Сл. 16 — Разлика у обиму захваћене територије између првог и другог Генералног урбанистичког плана Београда.

Fig. 16 — Difference in the extent of the territory set out in the first and second General City Plan of Beograd.

не *(сл. 14)*. Међутим, све је то довело и до одређених појава преплављености и саобраћајних загушења како поменуте централне зоне, тако и одређених потеза у мрежи при навали саобраћајних бујица у вршцима оптерећења. Уз то је и нерешени проблем стационирања индивидуалних возила стално погоршавао ситуацију. Потпуно неприпремљено за решавање све акутнијег питања стационарног саобраћаја (због неочекивано наглог пораста степена моторизације), уже подручје матичног дела града није поседовало ни приближне могућности да удовољи новонасталим потребама. Због тога је дошло до појава паркирања возила на коловозима, на тротоарима и пешачким трговима, односно до запоседања свих тзв. „неискоришћених" простора. Разуме се да је заузимање површина намењених динамичном саобраћају доводило до сужавања коловоза и смањења пропусних моћи улица, што се штетно одражавало на мрежу уопште, а недопустиво отимање простора пешацима — крајње отежавало општу ситуацију. Саобраћајна загушења, угрожена безбедност пешака, звучни хаос — бука, аерозагађење, били су, на жалост, само логична последица досегнутог стања. Међутим, ширим проблемима савремене реконструкције града није поклањана потребна пажња, нити је придаван одговарајући значај. Приступало се брзим, ситнијим интервенцијама и неким административним мерама уз то, па до правих резултата није могло ни да се дође.

И тако је наступио период ревизије Генералног урбанистичког плана, окарактерисан већ оствареним значајним проширењима града, одложеним проблемима реконструкције за неко будуће време и утврђеним одустајањем од извесних ранијих поставки, нарочито у домену решавања саобраћајних проблема, као што су: локација железничке станице на територији матичног дела, „источна магистрала", „трансверзала" итд., што је утицало на читав ранији предлог мреже градских саобраћајница, а преко тога и на ранији план уопште.

У процесу ревизије, после дужег рада, дошло се до новог Генералног урбанистичког плана (1972. године). Овим планом је извршено санкционисање свега што је дотле учињено, дефинисане су све промене у односу на претходни план, а посебно је карактеристично то што се одустало од ранијег захватања територије на левој обали Дунава (од „Дунав-града") — као да се устукнуло пред снагом и ширином велике реке. Јасно је да је и у домену мреже градских саобраћајница дошло до изразитих промена у односу на првобитни Генерални урбанистички план. Док је у њему доминирао јасан костур саздан на склопу подужне кичме и три магистрале трансверзалног карактера, дотле се у нови план, поред прихваћеног подужног потеза (ауто-пута кроз град) и тзв. „савске магистрале", уводи познати систем „одбрамбених прстенова" који би требало да заштити одговарајуће подручје града и обилазно усмери одређене саобраћајне токове ка жељеним правцима *(сл. 15)*. Притом се у допунској мрежи испољавају и радијални правци који су се, у већ обављеном ширењу града, више спонтано (мање плански) наметнули. Одустајањем од преласка града на леву обалу Дунава (у смислу органског присаједињења тих површина граду у развоју), сва проширења се и даље усмеравају ка југу, југоистоку и југозападу, на систему тзв. стамбених „оаза у мору зеленила". На тај начин је нови план предложеним развојем града (и поред поменутог одустајања) захватио замашну територију која по свом обиму знатно прелази оквире првобитног Генералног урбанистичког плана *(сл. 16)*. Самим тим готово се намеће закључак како је преовладало мишљење да се под појмом развоја града првенствено подразумева његово ширење путем освајања нових слободних површина, док се питање савремене реконструкције наслеђеног организма не обухвата тим комплексним појмом.

Из обављеног посматрања досадашњег процеса планирања мреже градских саобраћајница, може да се уочи како се он карактерисао упоредним појавама честих измена и нових тражења, с једне — и спонтано наметаним реализацијама претежно текућег карактера, с друге стране. Изузев подужног потеза (ауто-пута кроз град), већих и снажнијих захвата који врше радикалнији преображај наслеђеног стања и воде новом, шире-позитивном систему кретања, није било. Као да се веровало како је могуће и без њих. Међутим, стално од-

лагано питање свестранијег приступа савременој реконструкцији наслеђеног стања, постаје све акутније. У тим оквирима постаје неизбежна и савремена реконструкција наслеђене мреже. Она пак подразумева: планску измену система путем органског уклапања нових потеза; промену карактера (промену функционалних својстава) одређених елемената постојеће мреже; планско успостављање оптималне густине мреже; неопходну промену односа примарног дела (мреже градских саобаћајница) према секундарном делу (што је сада на штету примарне мреже); савремено функционално димензионисање свих елемената мреже; потпуно просторно издвајање динамичног од стационарног саобраћаја итд. Тек после тога, уз спроведену проверу одређених поставки плана која ће се тада сама наметнути, отвориће се јасне перспективе за сигурније дефинисање функционално оптималног система (значи органског система) комплетно схваћене мреже. Ово је свакако задатак за предстојећи процес ревизије Генералног урбанистичког плана, који се све гласније најављује.

ПОМОЋНА ЛИТЕРАТУРА

(Часописи коришћени само у избору слика)

„Архитектура“ бр. 3 (1947).
„Архитектура“ бр. 8—10 (1948).
„Урбанизам-Архитектура“ бр. 1—4 (1951).
„Архитектура-Урбанизам бр. 41—42 (1966).
„Урбанизам Београда“ бр. 1 (1969).
„Урбанизам Београда“ бр. 44—45 (1977).

NETWORK OF CITY THOROUGHFARES IN THE CITY PLANS OF BELGRADE

Hranislav Stojanović

The process of planning the network of the city thoroughfares within the general resolving of complex problems concerning the spacial development of Belgrade in the post-war period has been taken into consideration. The characteristics of many suggestions and proposals have been set out beginning with the first sketches of regulating the traffic to the last General City Plan of Belgrade. It has been depicted that the very developing process of planning the spacial organization of the city and consequently of the network itself of the city thoroughfares was characterized by searches and changes on the one hand and spontaneously imposed materialization on the other. The continuous spread of the city by taking new areas was pointed out, but so was also underlined the negligence of modern reconstruction of the existing state, as well as its permanent postponing for some future time, which must have mirrored on the way of resolving difficult problems linked with the establishing of an optimal system of the network of city thoroughfares.

Др инж. ВЛАДИМИР БОЖИЧКОВИЋ

Годишњак града Београда
књ. XXVII — 1980.

ГЛАВНИ ПОЛОВИ МОБИЛНОСТИ СТАНОВНИШТВА НА ГРАДСКОМ ПОДРУЧЈУ БЕОГРАДА, СА УТИЦАЈЕМ НА МРЕЖУ САОБРАЋАЈНИЦА

1. — *Уводне напомене*

Градска агломерација Београда, развијала се кроз разне временске етапе зависно од низа пратећих услова, који су били резултат пораста становништва, а и његове активности.

Пре првог светског рата, када су реке Сава и Дунав биле и државне границе, ширење града могло је да буде усмерено само ка јужном подручју, између две реке, при чему је постојећи градски центар, сабијен на полуострву при ушћу река, временом постао све више ексцентричан по положају, а у односу на једносмерно растуће градско ткиво.

После првог светског рата, настало је доста нагло ширење градског подручја, у већ утабаним границама, с обзиром на то да друмски мостови преко Саве нису постојали, док је мешовити колско-железнички мост преко Дунава пуштен у саобраћај тек 1932. године. Ширење градског подручја ишло је укорак с повећањем становништва, као и све већим учешћем активних у односу на укупно становништво. Нагло повећање активности уследило је унутар тзв. градског језгра, које се споро али ипак поступно ширило од сабијеног центра у Кнез-Михаиловој и 7. јула улици, ка Теразијама и даље ка тргу Славија; допуна садржаја активности на потезу Кнез-Михаилова ул. — Теразије — Славија уследило је у тзв. терцијарном сектору активности, при чему је логично поступно расла и мобилност активног становништва, запосленог у половима тих активности.

На овом месту покушаћемо да извршимо једну сумарну анализу полова домицила, као и активности становништва, који су тзв. генератори свакодневних кретања његових маса. На првом месту долази одређивање тзв. извора и циља кретања, а затим долази у обзир низ подстицаја у току радног времена, узрокованих самом обликовном структуром привредних активности.

Главни коридори свакодневних кретања активног становништва, ограничени су на известан број доводних праваца из стамбених зона у градско језгро, пре почетка и по свршетку радног времена, док су тзв. „пословне посете“ доста равномерно распоређене на мрежу саобраћајница у градском центру.

У времену између два рата новоизграђена подручја града ницала су на празним лединама, док се дотрајали стамбени фонд зграда унутар градског језгра врло споро уклањао, при чему је уследила изградња нових објеката по већ тада одавно превазиђеним убранистичким концепцијама. Све је ово добрим делом било условљено и постојећим грађевинским законом, као и доста сложеним имовинским односима.

Изградњом мостова преко Саве и Дунава у прво време није се ништа битно изменило, у односу на правце ширења града преко река, изузев што је на левој обали Саве био изграђен комплекс тадашњег београдског Сајмишта.

Међутим, ужи градски центар је између два рата остао и даље већим делом неизграђен, а урбанистички потпуно необликован, услед лутања за неким недостижним решењима. Истовремено може да се напомене да су узроци све више нарастајуће мобилности становништва били у суштини наслућени, али неистражени, што се огледало често у доста промашеним планерским захватима у односу на линије масовног превоза. Тако се у поједине крајеве града могло једино пешице да стигне. Сама мобилност становништва, која је пре изградње мостова преко Саве и Дунава била на ниском ступњу, нешто је порасла; порасла је и постојећим размештајем нових радних места у Земуну и Панчеву (углавном у индустрији).

Међутим главни пол окупљања низа активности у терцијарном сектору услуга (трговине на велико и мало, банке, пословна предузећа и сл.), био је смештен на потезу Калемегдан — Теразије, с мањим делом у продужењу ка тргу Славија. После другог светског рата услови су утолико измењени, што је тај центар нешто проширен све до околине трга Славија, као и дуж дела потеза Булевара револуције, при чему се већ назиру тенденције постепеног одумирања постојећег садржаја у крају око Калемегдана, а услед битно измењених околности. Те су околности настале великим порастом градског ткива и становништва, како у подручју с десне обале Саве, тако и у подручју с леве обале, при чему усмеравање великог дела активног становништва према скроз ексцентрично положеном градском примарном центру ствара, бар за сада, огромне тешкоће, које се огледају на првом месту у односу на просечан утрошак времена да би се из просечно удаљених стамбених зона стигло у градски центар. Порастом вредновања изгубљеног времена при свакодневном прелажењу пута од домицила до радног места и обрнуто, порашће свакако и тенденција да се утрошено време смањи, што ће даље да утиче на планерско-урбанистичке захвате у односу или на одржавање или, пак, померање растућег садржаја у градском примарном центру.

Кључне тачке, које су чиниле прелаз из контраста делова града с ниском изградњом и градског језгра с тенденцијама уравнотежене спратне изградње, били су тргови, већ унапред предиспонирани као саобраћајни чворови: трг Славија, део око Студентског дома, трг код Мостара и Аутокоманда (сплет улица које су заједно стварале саобраћајни чвор). У околини тих места у време између два рата, престајао је „приземни" део Београда и почињао део са вишеспратном изградњом. На неки начин би то могло да се изрази да је престајала у прошлости настала ближа периферија, изграђена под утицајем балканског начина становања, а настајао део града, који је био условљен новонасталим околностима и схватањима урбанизма. При томе је главни чвор „прелома" био трг Славија, на којем је престајао да егзистира бивши начин изградње, а почињао нови начин, по свим европским урбанистичким мерилима.

После другог светског рата прилике су се битно измениле. На све стране ницали су новоизграђени делови града, са вишеспратним фондом објеката (често до 10 и 12 спратова). И постојећи градски центар је поступно добијао своју коначну физиономију, после уклањања дотрајалих и уопште неодговарајућих објеката, као и доста смишљеном ивичном изградњом фронтова. Планском изградњом подручја Новог Београда, настао је нови део града на левој обали Саве, при чему су, међутим, увелико нарасли проблеми услед свакодневне мобилности становништва преко мостова на Сави. Тако су настали, поред већ постојећих, нови полови извора и циља вожњи, па су при том обликовани и додатни коридори масовног кретања активног становништва.

Од свих чворних тачака, унутар градског центра, прворазредну улогу имају тргови Зелени венац, Трг Републике и трг Славија, и то са аспекта дистрибуције саобраћајних токова, при чему су они истовремено и терминали низа линија масовног превоза.

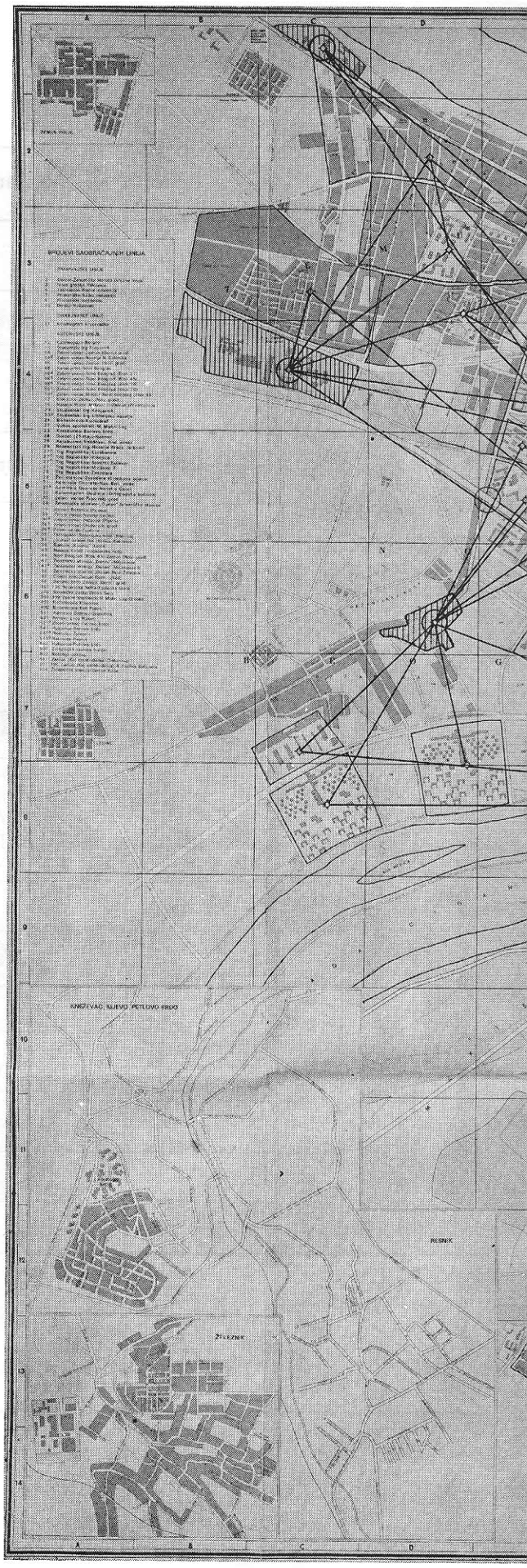
У вези тога може да се истакне да је трг Славија далеко испред осталих чвор-

них тачака што се тиче значаја по дистрибуцију и усмеравање саобраћајних токова. Значај тог чвора ће и да порасте изградњом планираног моста преко Саве, у продужењу Немањине улице, при чему је очигледно да ће то да представља најкраћу везу Врачара, Звездаре и околних подручја и дела Палилуле с подручјем Новог Београда. Тако би се истовремено растеретио и мост у Бранковој улици од могућег потенцијалног пораста токова на њему.[1] (В. прилог 2).

Поступним ширењем градског подручја и прерастањем у тзв. метрополитанско подручје, изменили су се односи између градског језгра и ширег градског подручја. Само градско језгро, са примарним центром, условљава низ повратних спрега са осталим подручјима града. При том су по саобраћај од великог утицаја односи мобилности становништва при прелажењу пута од места становања до радног места, и обрнуто. Сама расподела путовања, у смислу одакле и куда, има своје одређене законитости, условљене местима извора, односно циља путовања, а у виду гравитације саобраћајних токова, било индивидуалним возилом или пак линијама масовног превоза. При обради тзв. гравитационих модела, долази до испољавања одређених типичних карактеристика појединих сабирних тачака — у овом случају саобраћајних чворова, у том смислу што они представљају и тачке расподеле токова. *(В. сл. 1).*

2. — *Тенденције развоја структуре града*

Својевремено обликовано градско језгро — између два рата — у послератним годинама, у односу на врсту садржаја, незнатно се померило и то углавном у правцу трга Славија, као и делу Булевара револуције. При томе је карактеристично да се тзв. пословни центар ширио углавном дуж изводних саобраћајница које воде из њега, док је крај на потезу Карађорђеве улице потпуно изумро, са својом некадашњом трговачком мрежом на велико. При том је Савска падина на целом потезу од Калемегдана до Балканске улице скоро потпуно неискоришћена, вероватно због помањкања коначне урбанистичке концепције. Постоје већ индиције поступног, али ла-

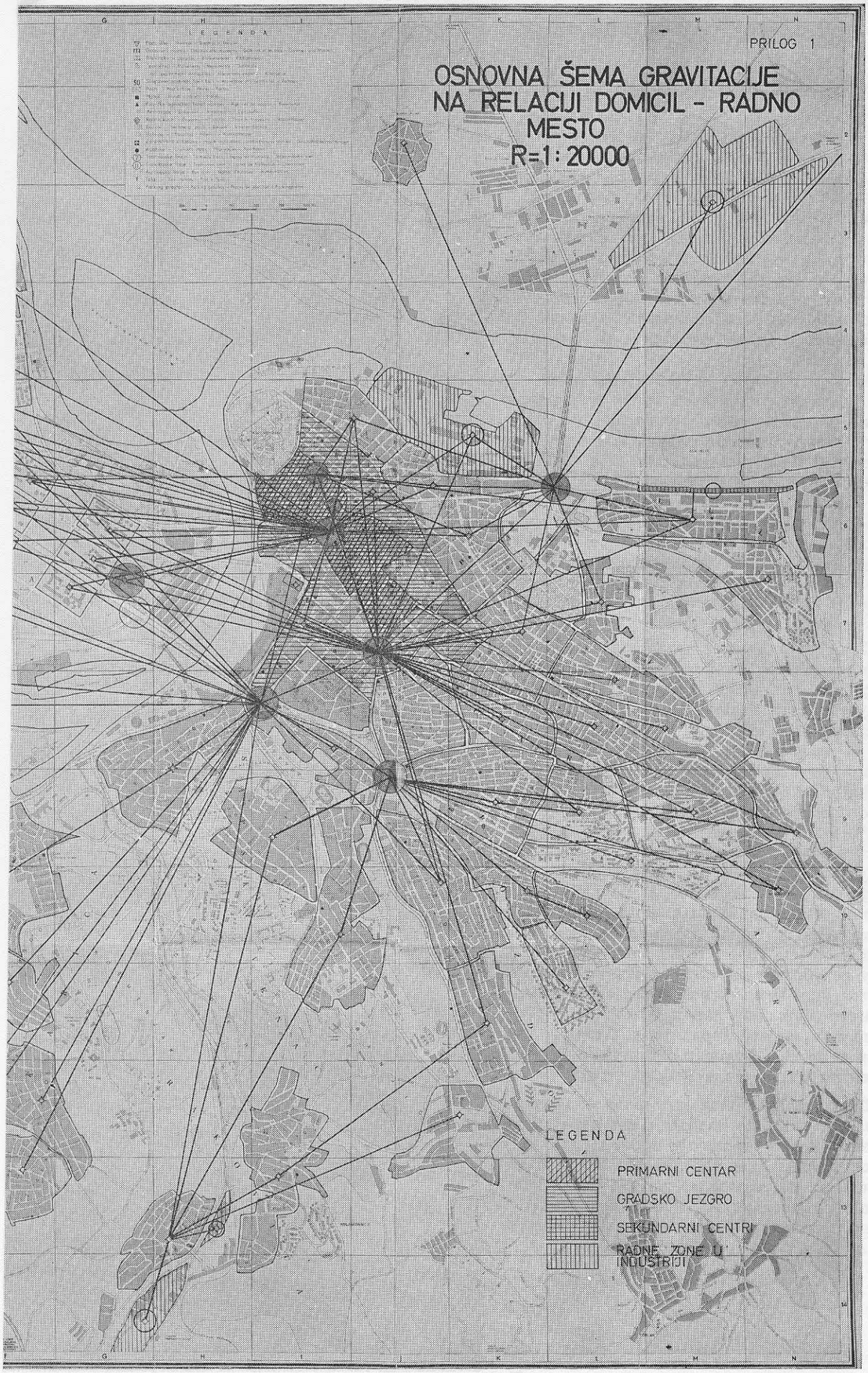


Слика 1.

PRILOG 1

OSNOVNA ŠEMA GRAVITACIJE NA RELACIJI DOMICIL - RADNO MESTO

R=1:20000

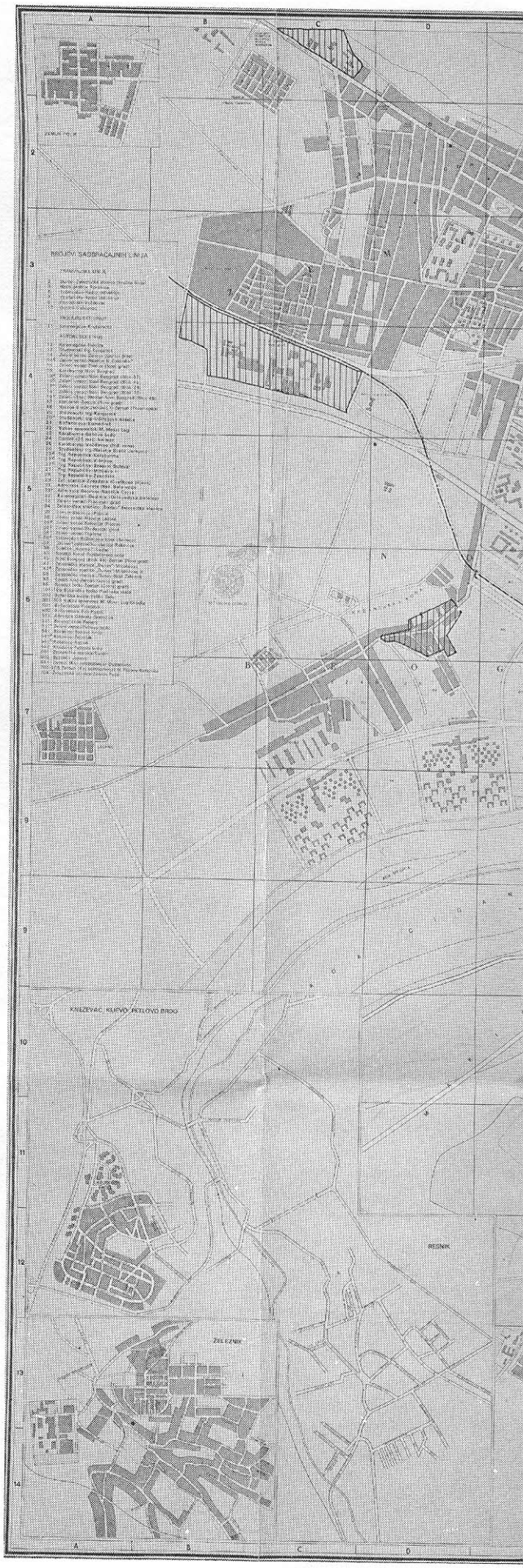


ганог неизбежног одумирања садржаја унутар ужег градског центра у подручју око Калемегдана; тај је крај између два рата био један од полова окупљања висококвалитетних места привређивања у терцијарним делатностима, са окупљањем центара високошколског образовања (САН, више факултета, научних института итд.). Постојао је један одређени модел гравитације активног становништва, зависно од размештаја полова активности и обима запослености.

Даљим развојем ширења градског, са приградским подручјима, и то окупљањем нових индустријских погона по периферним зонама градског подручја, као и приградским зонама, с низом новоизграђених стамбених зона, односи гравитације активног становништва доста су се изменили. Поред свега, међутим, и даље се наставља нагомилавање пословног простора у постојећем, иако нешто проширеном, градском примарном центру, који у односу на цело градско и метрополитанско подручје лежи потпуно ексцентрично.

Тако је мобилност становништва на релацији главне концентрације стамбених подручја — градски центар и даље расла, при чему су све више долазиле до изражаја све негативне појаве саобраћајних токова, — појавом низа ексцентричних гравитација, с непотребним преклапањем саобраћајних токова. *(В. сл. 1).* Због такве констелације, данас је врло тешко ма с ког краја града стићи у градски центар, било то линијама масовног превоза, било индивидуалним возилом. Па када се у то подручје и стигне, поставља се за сада нерешив проблем паркирања, који је нарастао до те мере, да треба озбиљно размишљати о могућности низа утицаја који временом могу да убрзају одумирање једног дела тог центра, при чему се већ данас осећају тенденције „бежања" неких садржаја даље у правцу ка потезу Теразије — Славија, као и дуж потеза Булевар револуције и Македонска ул. — Лоле Рибара улица.[2]

Данас долази код активног становништва све више до изражаја све веће вредновање дневно утрошеног времена при прелажењу свакодневних путовања од места становања до радног места, као и у свакодневним „пословним" кретањима у току радног времена. Такво стање — пораста

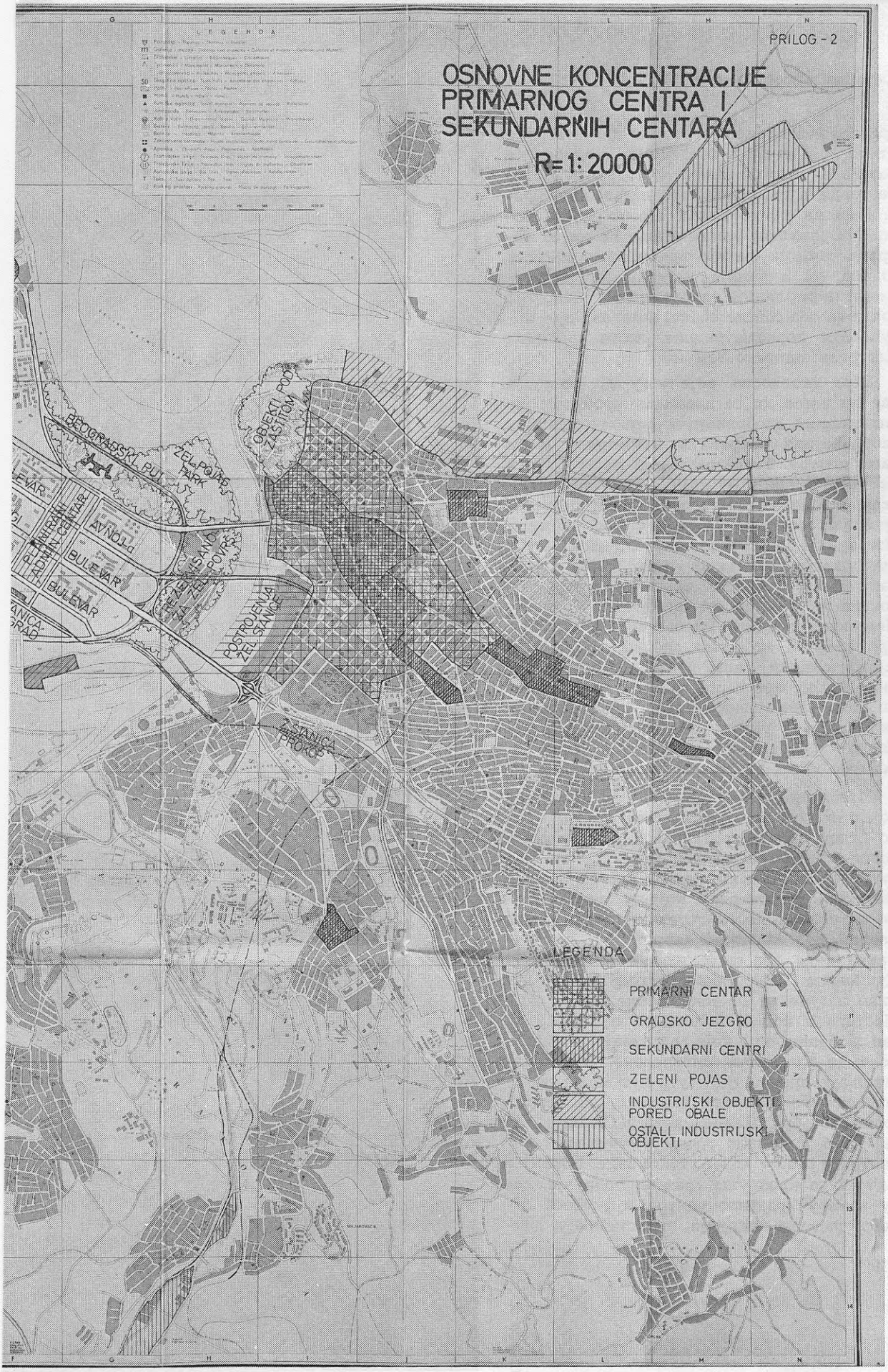


Слика 2.

PRILOG - 2

OSNOVNE KONCENTRACIJE PRIMARNOG CENTRA I SEKUNDARNIH CENTARA

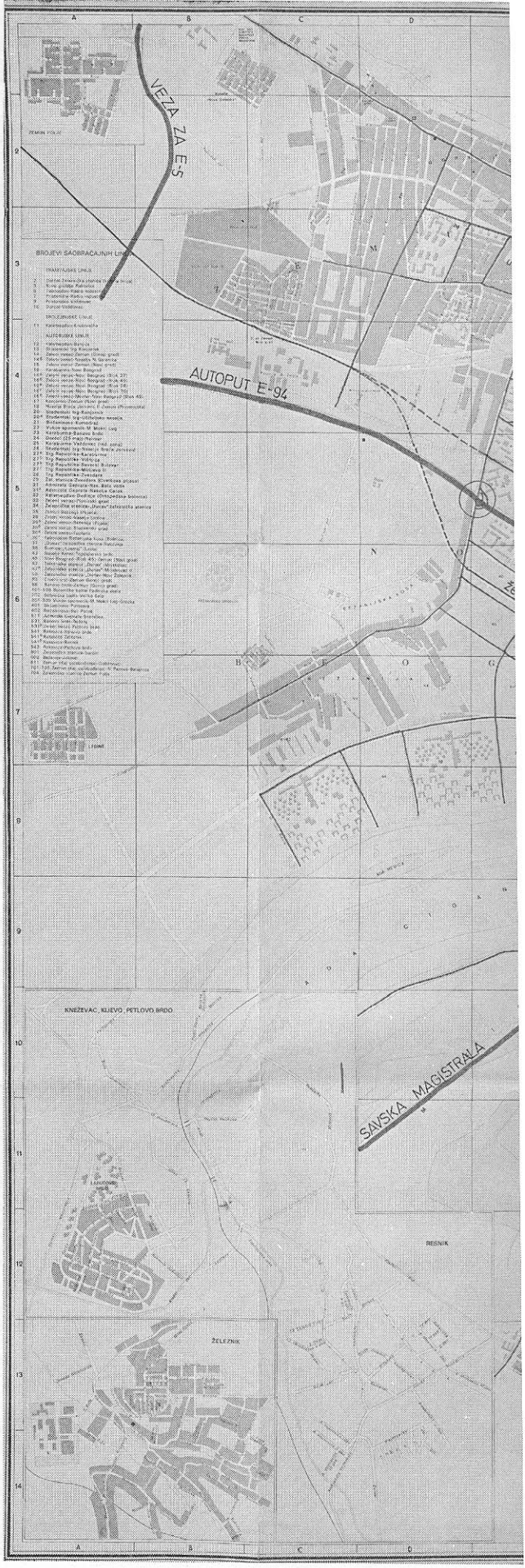
R=1:20000



вредновања времена — може да негативно утиче на постојеће тенденције у односу на повећање радних места у подручју Новог Београда, а услед већ сада недовољног броја мостова преко Саве.[3] Проширењем моста у Бранковој улици стање ће да се поправи само за кратко време; кроз десетак година, па и раније, настаће поново проблеми циркулације токова између подручја града са обе савске обале, поготово при могућности пораста радних места у Новом Београду, односно Земуну.

Због околности, које могу да наступе, све ће више да се заоштри проблем око оптималних саобраћајних решења главних саобраћајних чворова у примарном градском центру. То се на првом месту односи на чвор Славија — који и сада већ представља најкритичнији пол у одвијању саобраћајних токова ка центру и обрнуто. Изградњом планираног моста преко Саве у продужењу Немањине улице треба очекивати даљи, још већи проток саобраћајних токова на том чвору, особито на потезу Немањина улица — нови мост преко Саве, при чему ће тај потез да представља најфункционалнију везу дела Београда на падинама Врачара с подручјем на левој обали Саве. Мимо свих осталих императивних околности, то указује на хитну потребу коначног саобраћајног разрешења трга, вероватно у два или можда више нивоа.

Истовремено, постоје разлози зашто су поједини потези који се уливају у трг, преко целог дана преоптерећени. При томе је довољно да се подсетимо да је траса Ауто-пута кроз градско ткиво, пресекла град тако рећи на два дела, која су спојена свега на четири места потезима преко њега: чвором код Мостара, чвором код Аутокоманде и са два надвожњака у подручју Душановца. Због таквог стања настаје велико загушење на две главне петље, код Мостара и код Аутокоманде, при чему су све саобраћајнице које се уливају у те чворове до крајности оптерећене, јер представљају правац где Ауто-пут може да се „прескочи". То важи нарочито за четири уливне саобраћајнице на тргу Славија, јер тај чвор је главна спона између градског центра и петље код Аутокоманде. Вођењем Ауто-пута кроз уже градско подручје, везу између градског центра и јужних делова градског подручја, представљају, дак-



Слика 3.

PRILOG 3

PLANIRANA ŠEMA SAOBRAĆAJNICA PREMA G.U.P.

R=1:20000

ле, четири чворне тачке, па је и циркулација токова попречно преко Ауто-пута врло учестана. То се нарочито непријатно осећа на потезу Аутокоманда — Славија у вршно време оптерећења.

При вођењу подужних саобраћајница у подручју Новог Београда, треба једном приобалном саобраћајницом повезати све подужне — у денивелацији, како би се избегло разврставање токова у градском језгру у мрежи иначе већ преоптерећених саобраћајница. *(В. сл. 2)*. Услед таквих околности велики део чисто транзитних токова улази непотребно у градски центар и то мостом у Бранковој улици, као и већи део циљно-изворног саобраћаја, користећи у доброј мери теразијски тунел, што би могло једним делом да се избегне. Треба одмах напоменути да ће проширењем моста преко Саве у Бранковој улици капацитет моста далеко да премаши капацитет чвора Зелени венац, као и капацитет теразијског тунела, тако да може у извесно доба дана да дође до загушења, особито тунела. Временом ће постати неопходно да се тај чвор поново преиспита и пронађе одговарајуће решење. Очигледно да на петљи на улазу у мост у Бранковој улици недостаје директна веза с Карађорђевом улицом итд. Исто тако, у склопу самог чвора недостаје веза при излазу из теразијског тунела ка улици Народног фронта, већ сви токови усмерени у том правцу обилазно оптерећују околне саобраћајнице, при чему долази до великог обима њиховог преклапања.

Слично важи и за саобраћајни чвор Теразије, при чему постоје два непотребна преклапања:

— токови из смера трга Славија — усмерени ка мосту у Бранковој улици треба да скрену ка Тргу Републике да би ушли обилазно кроз теразијски тунел на трг Зелени венац;

— до скора сви токови из смера Зелени венац, усмерени ка Тргу Републике, улазили су у теразијски тунел и обилазно преко Теразија у Трг Републике.[4]

Очигледно да систем мреже саобраћајница у градском центру није добио још адекватни ниво истраживања, при чему изгледа да и сам теразијски тунел није функционално лоциран, па је услед тога и немогуће стићи са Теразија директно на трг Зелени венац, због саобраћајних токова у оба смера на улазу у тунел, који би се пресецали с правцем кретања из смера Теразије.

Уопште, непотребно преклапање токова на скоро свим потезима унутар примарног центра, последица је постојећег система саобраћајне мреже, као и усвојеног режима саобраћаја. Довољно је само осмотрити протицање токова у вршном часу, по свршетку радног времена, па да се уоче могућности скорог слома сваког функционисања.

Када би се претпоставило да би активно становништво, које је на неки начин везано за примарни центар, у целости користило линије масовног превоза, значи и онај део који се данас превози индивидуалним возилима, па би од те врсте превоза услед разних рестриктивних мера морао да одустане, — излази да би по неком апроксимативном прорачуну требало да се превезе још око 50.000 до 60.000 путника/h линијама масовног превоза, које воде у градско језгро. То значи да би на тим линијама требало да циркулише још око 100 до 120 аутобуса, што не може да се оствари из низа разлога. Тиме би се поставило питање разматрања избора неког капацитетног превозног средства, што у том случају не може да буде ни аутобус, ни трамвај.

Мимо свега, када би се и претпоставило да је могућно располагати са тако великим бројем аутобуса,[5] проблеми настају при сувише густом наиласку возила, с минималним могућим временским редоследом од по 5 до 10 секунди, који може још да се смањи услед нагомилавања на раскрсницама ,при регулисању помоћу светлосне сигнализације. При том треба приметити да на свима потезима рад сигнала није још синхронизован, па може да дође до већег загушења протока због нагомилавања возила, тј. аутобуса, при чему могу да се створе колоне од 5 до 6 таквих возила. То се врло неповољно одражава на стајалиштима, при чему је манипулација око уласка и изласка путника отежана, па се време потребно за заустављање неки пут продужава у недоглед.

Да би се добио један скупни преглед фреквенције возила на појединим линијама масовног превоза, дајемо податке о про-

сечном временском редоследу возила на четири главна терминала у градском центру (вршни час поподне):

— Окретница код Калемегдана — у просеку t_r=40—50 сек.

— Терминал Студентски трг — у просеку t_r=1 до 2 мин.

— Терминал Трг Републике — у просеку t_r=4 мин.

— Терминал Зелени венац — у просеку t_r=30 сек.

Према подацима добијеним осматрањем и бројањем саобраћајних токова на главним коридорима који воде у примарни центар, у времену од 6—8^h уђе у то подручје 25.000 индивидуалних возила и 400 аутобуса.

У вршном часу од 14,30 до 15,30 изађе из тог подручја (без пролазног саобраћаја, само извор—циљ) 30.000 индивидуалних возила и 250 аутобуса.[6]

У времену од 8 до 14^h у подручју градског језгра је паркирано 24.000 возила, с просечним трајањем од 4 до 6 часова (од тога више од 30% припада становништву у примарном центру).

У вршном часу поподне радним даном, на појединим главним коридорима кретања, долази до повременог застоја протока, услед недовољног капацитета саобраћајница, при чему је осматрано и до 2.000 индивидуалних возила/h по смеру и траци, с просечном брзином кретања од свега 10—12 км/h.

Међутим, проблем није само у недовољним капацитетима изводних саобраћајница, већ у самом дефектном систему мреже, као и преклапањем токова, због самог режима саобраћаја.

Може да се постави питање, како сама структура градског центра може да утиче на одвијање токова? То је питање комплексне природе, на које одговор треба тражити у низу испитивања, не само одвијања саобраћајних токова, већ функционалној повезаности међусобних утицаја садржаја појединих хомогених подручја града и са урбанистичког аспекта.

Градско језгро, са својим примарним центром, представља највећу концентрацију висококвалитетних места активности, са просечно највећим приходима по глави становника. Концентрација радних места у примарном градском центру представља цео низ активности у тзв. терцијарном сектору услуга, па има свој утицај на целу земљу, а појединачно и далеко ван граница земље. (Поједине научне делатности, као разни институти и факултети, САН, а коначно и издавачка делатност, као и јавна средства информисања.)

Главни саобраћајни токови у градском центру настају услед мобилности становништва, првенствено у виду свакодневних путовања на радно место и обрнуто, а затим услед пословних релација у току радног времена. Један део тих токова представља и превоз добара ради снабдевања трговачке мреже на велико и мало, а појединачно снабдевање огревом за кућне потребе, као и горивом за моторна возила (претакање на црпним станицама).

Превоз маса путника, врши се двојако: линијама масовног превоза и индивидуалним возилима.

Саобраћајни токови настају, дакле, услед путовања активног становништва од домицила до радног места, између полова концентрације активности унутар трајања радног времена, и коначно — у циљу свакодневних набавки и куповине (углавном, у поподневним часовима). Поједине, хомогене зоне са својим садржајем представљају извор, односно циљ кретања, чији интензитет зависи од низа фактора, као нпр. величина зоне, густина становања, броја радних места, степена моторизације итд. Однос превезених путника линијама масовног превоза и индивидуалним возилима зависи од низа утицаја, који по одређеном систему исказа могу да се представе као низ параметара. Могући прорачун удела врсте превоза (тзв. Modal-spleit) приказан је у табели 1. Дакле, како из саме поставке произилази, удео превоза по појединим коридорима не зависи само од расположиве мреже масовног превоза и његове ефикасности, већ и од низа других утицаја, који су меродавни за избор начина превоза. Првенствено по утицају је утрошено време при путовању, затим цео низ услова, као и коначно могућност паркирања за кориснике индивидуалног возила.

Износ времена путовања зависи опет од низа фактора, као износа тзв. отпора на путу; при линијама масовног превоза вре-

ме путовања зависи од редоследа возила по линији, као и могућег капацитета возила.

При даљем порасту превезених путника на линијама масовног превоза, које улазе у градско језгро, излаз треба тражити у избору капацитетног превозног средства. Међутим, трамвај који је капацитетно превозно средство, за сада изгледа да није по укусу надлежних, узевши у обзир и чињеницу да су унутар градског језгра саобраћајнице релативно уске, осим неколико изузетака, као и конфигурација Београда, при чему низ саобраћајница има велике нагибе. Међутим не може да се увиди, зашто трамвај на подручју Новог Београда, на равном земљишту, не би могао да опслужи саобраћајне потребе.

Треба још напоменути да би при увођењу трамвајских линија, настао велики проблем при обликовању главних саобраћајних чворова у градском центру, што је при постојећим концепцијама скоро немогуће.

За неку даљу будућност планира се увођење неколико линија подземне железнице — метроа, што изгледа да је једини излаз при постојећем моноцентричном ткиву града, с великим концентрацијама активности на релативно малом простору, када треба у распону кратког времена да се превезу велике масе активног становништва.

3. — *Аспект даље прогнозе разматрања садржаја — са утицајем на мобилност становништва*

Поред даљег, поступног ширења примарног градског центра, са обостраним захватом на потезу Теразије — Славија, указују се тенденције и стварања секундарних центара унутар градског подручја. Главни секундарни центар се већ обликује на подручју Новог Београда, у непосредној близини и околини Робне куће „Меркатор". Врло је спорно очекивати да ће тај центар ускоро да прерасте у неки виши ниво, с обзиром на то да у старом делу града постоји примарни центар, који у односу на свој ексцентрични положај може и да се помера, али само у оквиру ужег градског подручја на десној обали Саве. За сада не постоје неке индиције да би та, центар могао да се „прелије" и на леву обалу Саве. Треба имати у виду да подручје Новог Београда није од старог одвојено само реком Савом, већ и великим зеленим појасом на левој обали, који је за низ садржаја „мртав" простор. Поред тога је просечна кота Новог Београда за 10 м нижа од просечне коте мостова преко Саве, при чему је потребно да се вијадуктима спушта на сам терен; они су дугачки 250 до 300 м, па је на тај начин терен с те стране Саве исецкан. *(В. сл. 2)*. До првих објеката у подручју Новог Београда, рачунајући од леве обале Саве, постоји раздаљина од 800 м. Тај „мртав" простор на левој обали не би могао да прими никакав други садржај, па неко „преливање" примарног центра не долази у обзир. Да је, међутим, и настала нека изградња тик уз леву обалу Саве, доста би тешко било прикључивање са вијадукта мостова на евентуалне приобалне саобраћајнице; то би могло да се изведе помоћу денивелисаних прикључака, па на тај начин не би могао да се оствари неки континуитет садржаја.

Исто тако може да буде спорно, да ли будући планирани центар у Новом Београду, постављен попречно на подужне саобраћајнице, може да одигра функцију, која му је намењена. Тако замишљен потез, који треба да повеже будућу железничку станицу у Новом Београду са зградом Савезног извршног већа — на једном подесту изнад подужних саобраћајница — већ је одавно превазиђен, па треба за секундарни центар тражити друго решење. Прво, будућа планирана железничка станица у Новом Београду, губи потпуно свој ранг, јер је у међувремену изабрана нова локација главне железничке станице у подручју с десне обале Саве (већ у изградњи). Главни садржај будућег центра Новог Београда сам се намеће обликовањем дуж две главне подужне саобраћајнице: Лењиновог булевара и тзв. Булевара АВНОЈ-а, као и у непосредној околини Тржног центра (Месна заједница IV). Све су остало идеје, које у пракси неће моћи да се спроведу. Поред тога, увек још постоји резерва, с обзиром на то да је за неку одређену концентрацију трговине и осталих пратећих додирних делатности потребна густа ивична изградња са згуснутим садржајем,

што при постојећој и планираној изградњи у Новом Београду — поред тога с високим партерима — ни у ком случају не може на задовољавајући начин да се постигне. За обликовање једног центра на подручју Новог Београда, за окупљање активности у терцијарном сектору услуга, претпоставка би била густа концентрација локација за те делатности, са истовремено великом понудом места за паркирање. Планираним проспектом на потезу железничка станица — Савезно извршно веће, било би потребно да се велике масе возила и потенцијалних путника пењу у доласку на плато, висине преко 6 метара и обрнуто у одласку да се спуштају. Поред осталог, постојеће четири подужне саобраћајнице биле би на делу „подеста" провучене у денивелацији испод, на дужини од скоро 400 метара.

Услед свега наведеног, треба по логичном редоследу разматрања претпоставити да ће, по свој вероватноћи, постојати и даље тенденције у смислу најквалитетнијег нивоа снабдевања у старом примарном центру, можда нешто помереном и проширеном.

Данас су остали секундарни центри разбацани у градском подручју по периферним зонама, без неких већих квалитетних понуда. Одатле и појава да се све квалитетније набавке и куповине врше већим делом у постојећем примарном центру. Та се појава може да запази нарочито суботом у преподневним часовима, када становништво периферних зона града просто преплави потез Калемегдан — Теразије — Славија. Настају, дакле, повратне центрипетално-центрифугалне тенденције кретања становништва, које могу да се упореде са свакодневним кретањем на посао и обрнуто, али без неких изразитих вршних часова.

При даљој реконструкцији и изградњи постојећих насеља с ниском изградњом (мисли се првенствено на Дорћол и део Палилуле), не би требало рачунати с неким новим обликовањем секундарних центара, услед релативне близине примарног центра. Он има свој непосредни, као и посредни утицај на целу градску агломерацију, па и регион. Постоје, поред гравитације мобилног становништва, у свакодневном кретању због његових разних активности, и други секундарни подстицаји који стварају кретања, па сходно томе настају и саобраћајни токови. Ти су подстицаји само једним делом познати, док су другим делом неухватљиви; они зависе од низа психолошких узрочних чинилаца, који су условљени разним жељама, као и навикама становништва.

Делимично спроведеним осматрањима и анкетирањем, може донекле да се утврди да је само један део пролазника везан за набавке, односно куповину, док је циљ преосталих доста неодређен. На самом потезу Калемегдан — Славија има доста биоскопа, као и угоститељских објеката; ових последњих је већи број ниског нивоа опремљености, доста неодређене структуре. До сада вршени покушаји одржавања неког нивоа услуга у већини су случајева пропадали. Очигледно да маса пролазника у већини није много заинтересована за посету тим објектима.

Док је стање унутар ужег градског центра како је овде описано, у секундарним центрима је стање такво, што је одсутна свака могућност неког дужег задржавања у иначе мало постојећих угоститељских објеката. Због помањкања ма какве разоноде, постоје тенденције „бежања" једног дела становништва у градски центар. Услед тога настаје вероватно и велико нагомилавање пролазника у поподневним и вечерњим часовима.

У даљем излагању могло би да се постави питање, какви би могли да буду аспекти даљег развоја постојећег примарног центра, и то услед измене, односно допуне садржаја, као и развоја секундарних центара у појединим деловима градског подручја. Да ли ће проширени градски центар имати перспективу да и даље опстане у оквирима свог данашњег нешто увећаног простирања, при моноцентричном ткиву града ,или пак треба размотрити евентуалну могућност развоја неког будућег бифокалног центра с обе обале Саве. Међутим, планирани урбанистички захвати су често једно, а функционални односи обликованог живота града су друго. Ово последње зависи од низа тенденција појаве разних повратних спрега баш на појединим местима у граду, при чему треба осетити животно

било, као резултат свих активности становништва. У вези с таквим разматрањем, требало би у неку руку скептички гледати на начин како је планиран градски центар на подручју Новог Београда. Он је замишљен као један проспект нормално постављен на подужне саобраћајнице (једна од њих је Ауто-пут); међутим, по свом редоследу логичких закључака, тај центар би требало да лежи у осовини правца Лењиновог булевара, уколико би се уопште доказало да он има тенденције развоја неког вишег нивоа.

По првобитној замисли планера, обликовањем градског центра у Новом Београду, то би био примарни центар, при чему не постоје разматрања шта ће да се деси са већ постојећим примарним центром у подручју града на десној обали Саве. Ни један град од 2 милиона становника, по већ постојећим упоредним показатељима, нема потребе за два примарна центра, а камо ли Београд, чије ће градско подручје према Генералном урбанистичком плану до 2000. године (са приградским подручјима) да има највише 2 милиона становника. Градски центар на десној обали Саве требало би да остане примарни, док планирани градски центар на подручју Новог Београда, може да буде административни центар, тј. по коначном обликовању, односно изградњи.

Окупљање активности у примарном градском центру следи по одређеним законитостима, које утичу на обликовање низа садржаја.

С друге стране, могу ствари да се размотре са гледишта мобилности становништва:

Услед огромног пораста моторизованости становништва, степен покретности је веома висок, при чему се и одстојања од 6 до 7 км свакодневно психолошки лако прелазе, али до границе када настају загушења саобраћајних токова, што негативно утиче на коришћење индивидуалног возила. У том пак тренутку настају велике потешкоће у односу на одржавање низа појединих активности у постојећем градском језгру; при томе, логично може да се појави низ тенденција у смислу могућег померања тих активности у друга подручја града, која би по своме положају могла да поднесу увећану покретљивост становништва. Ово се на првом месту односи на трговачку мрежу, а затим на низ локација пословних активности у тзв. терцијарном сектору услуга. Линије масовног превоза могу при том да испуне постављене захтеве само онда ако њихове трасе имају засебне траке, односно коловозе, при чему треба да возила имају и одређени капацитет. Постоје међусобни односи између броја превезених путника на линијама масовног превоза и индивидуалним возилима, који имају своју законитост, исказану:

— садржајем у примарном центру;

— степеном моторизованости становништва;

— потребним просечним утрошком времена при вожњама линијама масовног превоза и индивидуалним возилом;

— степен тзв. погодности саобраћајног опслуживања на линијама масовног превоза, који у неку руку приказује „комфор“ превоза.

Како је већ речено, постоје у пракси опробани методи за одређивање меродавне расподеле путника на линије масовног превоза и индивидуална возила. На основу тих разматрања излази да је поред низа фактора, један од главних сам капацитет појединих линија, што коначно зависи и од избора превозног средства и путне брзине. *(В. табелу 1).*

Треба још напоменути да у граду постоје схватања (углавном неупућених), да би већим коришћењем постојећих линија масовног превоза од стране потенцијалних путника (тј. једног дела корисника индивидуалних возила) загушења која настају дуж свих главних саобраћајница, у време вршног оптерећења, могла да се смање. То је само једна условна претпоставка. Из расположивих података, који су резултат осматрања и бројања саобраћаја, познато је колико путника у распону тзв. „вршних“ часова користи за превоз путничко возило. Тако нпр. у распону од 6 до 8 часова изјутра уђе у градско језгро преко 25.000 путничких возила која тамо остају; по извршеним осматрањима просечна запоседнутост једног возила износи око 1,4 пут-

ника; у сам центар путничким возилима превезе се око 35.000 путника. У време највећег оптерећења (тј. у поподневним часовима) у распону од само 1 часа у повратку се превезе исто толико путника. Ако се узме да би нпр. само једна половина тих путника прешла на линије масовног превоза, које тако рећи улазе радијално у градски центар, било би потребно да се превезе у распону од 1 часа вишак од око 17.000 путника. Обичном рачуницом се добија, да би за то било потребно да се убаци у погон још око 80 до 100 возила ГСП — у овом случају аутобуса, с неким просечним редоследом од око 2 мин. чиме би се временски редослед на постојећим линијама још више смањио (сада износи 8—10 сек. по линији, услед нагомилавања група возила на сигналима).

Независно од тога, проблем се своди у крајњој линији на мали капацитет постојећих возила, у овом случају аутобуса. Постојећи систем масовног превоза не може у оквиру неког обичног комфора да превезе ни постојећи број путника. Како је већ разматрано, за сада увођење неких трамвајских линија (које могу да имају веће капацитете од постојећих аутобуских) не долази у обзир, углавном због нерашчишћеног питања коначног обликовања појединих главних саобраћајних чворова у градском центру. За даљу будућност се планира неколико линија подземне железнице (метроа), која је капацитетно превозно средство. Међутим, сама тема оваквог разматрања поставља питање, да ли су тренутно могуће дислокације појединих полова активности у градском ужем подручју, тј. премештањем из ужег центра у шире подручје, а у циљу смањења густине активности у ексцентрично положеном градском центру. То је питање, међутим, скопчано с низом финансијских и економских анализа и врло је сложено.

Треба претпоставити да у низу градских саобраћајница треба извршити одређене мере у односу на раскрчавање, односно на уклањање једног дела возила која паркирају. Велики број возила у мирујућем стању, последица је велике концентрације низа активности унутар градског језгра. Постоје две могућности растерећења мирујућег саобраћаја унутар мреже саобраћајница:

— или изградњом неколико капацитетних паркинг-гаража у градском центру,

— или пак дислокацијом низа активности у тзв. терцијарном сектору услуга, у периферне делове градског језгра.

Истовремено, може да се постави питање шта је финансијски сношљивије. Очигледно да ће то, бар тренутно, да буде прва могућност. При садашњим околностима, трошкови једног дела дислокације били би свакако замашни, услед великих трошкова низа потребних адаптација за пословни простор. Уколико би се водила једна дугорочнија политика изградње потребног пословног простора у периферним деловима градског језгра или пак унутар још коначно необликованих делова, као што је нпр. планирана изградња теразијске терасе, или пак потенцијалне могућности преобликовања Савске падине од Калемегдана до саме терасе, постојале би могућности стварања квалитетног допунског пословног простора и унутар градског центра. При томе постоје, што је битно, потенцијалне могућности и за планску изградњу простора за мирујући саобраћај. Независно од тога — уклањањем дотрајалих објеката на Савској падини и простору за будућу теразијску терасу, постоје објективне могућности за изградњу дела тзв. унутрашњег саобраћајног прстена унутар градског језгра.[7]

Међутим, постоји теоретски и могућност да, услед велике густине саобраћајних токова, градски центар, бар делимично, буде разорен, односно могућност да наступи опадање фреквенције тзв. пословних релација у појединим половима активности, а због великог износа потребног улагања времена да би се уопште стигло у тај центар. Порастом вредновања уложеног времена, тај ће проблем све оштрије да се постави.

Може алтернативно да се размотри и својевремено присутна идеја да се примарни центар једноставно премести у подручје Новог Београда (по Генералном урбанистичком плану из 1950. год.). Да се таква могућност проанализира, било би довољно извршити следећа разматрања:

— Тренутно ,у градском подручју на левој обали Саве има око 300.000 становника

(подручје Новог Београда и Земуна), док у подручју на десној обали, око 700.000. У подручју на десној обали, унутар тзв. градског језгра, постоји преко 90.000 радних места, док у подручју на левој обали једва око 30.000.

По свима прогнозама, до 2000. године у подручју на десној обали треба да буде око 1,20 милиона становника, док ће у подручју на левој обали да буде око 400.000, дакле — однос ће да буде негде 3:1. Не би било логично да се већина која ће да станује у подручју града на десној обали Саве „претаче" у подручје на левој обали; при томе се мисли на једну идеју по Генералном урбанистичком плану да ће у подручју на левој обали Саве по коначној изградњи да буде око 300.000 радних места, при чему би, по тој замисли, у подручју с десне обале било свега око 200.000 до 250.000. Остатак од око 50.000 радних места отпао би на будућу планирану индустријску зону на левој обали Дунава. При оваквим планерским захватима, требало би имати у виду, да би фреквенција путовања активног становништва преко савских мостова могла да износи и преко 100.000 путника на час по смеру! Ако се претпостави да би само половину тих путника примила планирана линија метроа и осталих линија градског јавног саобраћаја, преостало би да се превезе индивидуалним возилима око 50.000 путника/час по смеру, што у просеку износи 36.000 возила/час. За ту би количину возила било потребно 6 до 7 мостова преко Саве, што вероватно неће моћи да се оствари у скорој будућности. Преостала би да се размотри и могућност изградње две линије метроа преко Саве. При томе је сумњиво да одједном две линије могу да буду и рентабилне. Оваква разматрања воде ка врло комплексним дискусијама, при чему је једна ствар очигледна: нема логике да се у једном подручју са три пута мањом гравитацијом становника, стварају концентрације радних места, и то претежно веће него у подручју гравитације с већим бројем становника.

На крају, ако би се и претпоставило да ће број мостова, потребан за срачунате теоретске капацитете, под претпостављеним условима и да постоји, поставља се једно далекосежно питање: како и којом мрежом саобраћајница стићи до тих мостова? Овакве би полемике могле да расту у недоглед. Међутим, једна је ствар јасна: не би требало стварати нови примарни центар у подручју града, које за сада по својој концепцији није ни обликовано у том смислу.[8]

Један незанемарљив део свакодневних путовања становништва уопште, везан је за набавке и куповине, што је условљено самом атрактивношћу примарног градског центра, као и слабом снабдевеношћу секундарних центара.

На крају, треба истаћи да скроз ексцентрично положени примарни центар, у односу на цело градско подручје, ствара специфичне услове у односу на одвијање мобилности становништва, при чему се велики део саобраћајних токова преклапа. На тај се начин стварају загушења на главним коридорима протицања токова. Један већи износ тако насталих токова могао би да буде избегнут низом планерских захвата, као и одговарајућим избором режима саобраћаја. *(В. сл. 3 — планирана мрежа.)*

Закључак

Упоредним анализама и показатељима, могућно је да се предвиде алтернативне тенденције даљег развоја градског центра само у главним смерницама. Тај развој двојако зависи — од самог садржаја, као и мобилности становништва.

Сам садржај градског центра производ је низа елемената, као нпр. од укупног броја становника метрополитанског подручја, учешћа активних, структуре активности, привредне оријентације, просечног прихода по глави становника итд. Степен мобилности укупног становништва зависи од саме структуре запослености, као и садржаја у појединим подручјима активности, на првом месту у примарном градском центру, а затим у секундарним центрима. Затим, мобилност зависи у доброј мери и од међусобног размештаја стамбених зона и појединих концентрација радних места, зависно од величине укупног метрополитанског подручја.

Свакодневна путовања становништва уопште, условљена су низом функционалних односа, првенствено при прелажењу

пута од домицила ка радном месту, а затим и због пословних обавеза у току радног времена.

Међусобни размештај стамбених подручја и концентрација радних места, условљавају величину и фреквенцију путовања у виду саобраћајних токова, при чему се стварају захтеви за неким оптималним обликовањем саобраћајне мреже у градском подручју и његовом региону. Зависно ,дакле, од садржаја и постојеће мреже стварају се тзв. саобраћајне потребе, које могу да буду само онда задовољене, ако се урбанистичко-планерским захватима, паралелно подређује и једно оптимално саобраћајно планирање.

НАПОМЕНЕ

[1] Мост Газела, на Аутопуту, у том случају служио би првенствено за транзитне токове, а у мањој мери за изворно-циљне.

[2] На овом последњем потезу осећа се тенденција окупљања разних погона „високе моде".

[3] То се у најоштријој мери испољило затварањем моста у Бранковој улици због његове реконструкције.

[4] Постојеће регулисање токова при уливању Призренске улице у Теразије је привремена мера.

[5] Од трамвајских линија, у ужи центар улази само једна (линија бр. 2), а дотичу га код Калемегдана три (линије 1, 7 и 9), а на тргу Славија линије 3, 7, 9, 13 и 2.

[6] Осматрање и бројање вршено од стране Института за саобраћај и транспорт у 1976. години.

[7] Својевремено планирани прстен који обухвата потез: Париска ул. — Карађорђева ул. — Немањина ул. — трг Славија — будућа трансверзала — Ул. 27. марта — Душанова ул. — Калемегдан.

[8] Отворена изградња — разбацани објекти; зграде с високим партерима; велики путеви циркулације при свакодневном снабдевању итд.

MAIN COURSES OF THE MOBILITY OF PEOPLE IN THE CITY AREA OF BEOGRAD AND THEIR INFLUENCE ON THE TRAFFIC NETWORK

Vladimir Božičković

In this paper have been analysed the occurences which affect the traffic in the city area and which are in the first place the result of the distribution of the chief poles of activity of the people. These poles are expressed foremost through the accumulating of the activities in the so called tertiary sector of services, which is chiefly restricted to the so called city core with a primary center. It need not have a stationary character and by time, under the influence of various factors which have been described, it may also get conditions for a smaller or larger shifting. These factors are conditioned by the existing position of the primary center within the city agglomeration, as well as by the gradual forming and character of new concentrations of the residential areas.

Due to the functional reciprocal linking in everyday relations of the mobility of the working people in respect of their going from the dwelling place to the place of work and in the opposite direction, specific regularities appear which mirror in everyday circulations of the traffic within the narrower city area.

In the proficient circles of the city planners is for a longer time present a dilemma, if in the near future a bifocal city core should be expected which would stretch on both sides of the river Sava. According to another conception we should expect the further forming of a mo-

nocentric city tissue with a primary center. In this connection efforts were made for an analysis of the influence of the poles of activity on final shaping the city core with its primary center to be given.

In the further expounding was made an analysis of everyday mobility of the city inhabitants in respect of the network of traffic arteries within the city core. The mobility of the citizens over the Sava bridges was separately dealt with bearing in mind everyday jamming on them. Taking into consideration the influences of the concentration of the activities in the tertiary sector of services in the city core on the right side of the Sava and the large concentration of dwelling places on both sides of the river, we shall see that they result in large frequency of the mobility of potential passangers over the Sava bridges. Accordingly, thought should be given to the choice of appropriate mass means of transportation.

Finally, the circulation of large masses of pedestrians in the main area of the existing primary center was considered thereby we tried to present a brief analysis of the excessive concentration at a specific time of the day.

МАРА ХАРИСИЈАДИС

Годишњак града Београда
књ. XXVII — 1980.

ИЗЛОЖБЕ ОРГАНИЗОВАНЕ ПОВОДОМ ЗАСЕДАЊА XXI ГЕНЕРАЛНЕ КОНФЕРЕНЦИЈЕ УНЕСКА

Поводом заседања XXI генералне конференције Унеска којој је Београд био домаћин, наши музеји, библиотеке, архиви, и музичке организације као да су се такмичили ко ће боље репрезентовати нашу културну баштину, тако да је наш главни град у једном тренутку био права метропола културе, науке и уметности света.

Већ у просторијама „Сава-центра", где је заседавао Унеско, организовано је неколико мањих и већих изложаба.

Веома занимљива изложба Четвртог тријенала керамике, која се могла видети претходних месеци у Музеју примењене уметности у Београду, репрезентовала је ову грану наше примењене уметности низом раскошних експоната. Исто тако је била репрезентативна изложба етнографских предмета из Земаљског музеја Босне и Херцеговине у Сарајеву, која је у целини била приказана у иностранству. Ту су се могли видети занимљиви и, за те наше крајеве, карактеристични примерци грађанске и сеоске ношње, а и накит. У једној просторији била је смештена добро одабрана изложба слика савремених уметника Косова. Народна библиотека Србије изложила је копије орнамената српских рукописа од XIII до XVI века.

Већи број значајних изложаба организован је ван „Сава-центра". Сасвим изузетно место заузимала је изложба „Народне уметности Југославије" у Хали X Београдског сајма. Експонате су послали Етнографски музеј из Загреба, Војвођански музеј из Новог Сада, Земаљски музеј Босне и Херцеговине из Сарајева, Етнолошки музеј из Скопља, Словенски етнографски музеј из Љубљане, Музеј Косова из Приштине и Етнографски музеј са Цетиња. Сарадници Етнографског музеја из Београда, чији су експонати такође били изложени, нису жалили труда да са стручњацима тих музеја ускладе веома хетерогене и добро одабране примерке стваралаштва наших кујунџија, ткаља и везиља, дрворезбара, грнчара и друге предмете намењене свакодневној употреби. Преко хиљаду и пет стотина предмета изванредно је илустровало изузетно богатство народних рукотворина. Ти се експонати доста разликују према крајевима у којима су настали, богатству маште њених твораца и по разним утицајима којима су били подложни. Сваки музеј изложио је карактеристичне предмете из свог краја. Тако је Етнографски музеј из Београда изложио низ зубуна, делове женске свечане ношње, као и кошуље, чарапе — мушке и женске, плетене и везене, ћилиме, обрамице и низ предмета употребљаван при раду и украшавању. Етнографски музеј из Загреба послао је одела, шамије, рубине — делове женске ношње, кошуље и друге предмете. Словенски етнографски музеј из Љубљане изложио је низ експоната карактеристичних за тај део наше земље, слике са кошница, слике на стаклу, преслице, колевке, поја-

севе; Етнолошки музеј из Скопља делове невестинске ношње, рукаве и сакај-украсе за главу, прегаче, појасеве. Веома су разноврсни предмети из војвођанских музеја — мараме, капе и кожуси. Земаљски музеј Босне и Херцеговине из Сарајева изложио је везове са рукава, женске кошуље, појасеве, прегаче, пешкире — украсне, преслице, антерије, Етнографски музеј са Цетиња јатагане, кубуре, олтарнике — прекривке од дариваних марама, леденице — врсте кратке пушке, капе, сукње. САП Косово, изложио је из музеја Косова и Приштине пешкире, мараме, превезе, душечке чаршаве. Изложба је пропраћена одлично опремљеним каталогом са предговорима Николе Пантелића, саветника Етнографског музеја у Београду и стручњака из појединих музеја — Љиљане Бељкашић-Хапидедић, Младена Ломпара, Иванке Бакрач Анице Петрушеве, Зорке Делиниколове Горазда Макаровића и Јасне Бјеладиновић.

У вези рада самог Унеска, била је приређена Изложба публикација те значајне установе, организована у халама Народне библиотеке Србије у Београду. Изложбу су отворили генерални директор Унеска Амаду Мохтар М'бо и Васо Милинчевић, управник Народне библиотеке.

Околности су биле изузетно повољне приликом заседања Унеска да се прикаже културни живот нашег главног града, јер је у то време у њему био прикупљен велики број уметничких дела, наших и иностраних. Тако је Друга међународна изложба ликовних уметника 80, иначе планирана у то време, отворена поводом заседања Унеска у Музеју савремене уметности на Ушћу. Изложени су радови из двадесет и девет земаља света и то у свим просторијама Музеја, тако да су излагачи могли бити широко заступљени, указујући својим радовима на стремљења савремене уметности. Изложба је пропраћена изузетно детаљно документованим каталогом.

Исто тако срећним стицајем околности дуго времена планирана Изложба енглеског сребра, у оквиру међународне сарадње између Велике Британије и СФРЈ, одржана је у време заседања Унеска. На тој изложби, коју је отворила Маргарета Тачер, премијер Велике Британије, изложени су енглески радови у сребру настали између 1510. и 1923. године. Највећи број од деведесет и осам изложених експоната позајмљен је из Викторија и Алберт музеја, али су били заступљени и примерци из других музеја. Ово је прва изложба енглеског сребра у Југославији. За узврат, ми ћемо послати радове нашег златарства на изложбу у Енглеску.

Најстарији изложени предмет је здела израђена око 1510. године у мермеру и окована позлаћеним сребром. Хронолошки следе путир и патена из 1518—1519. године, затим крчаг од глеђосане керамике опточене позлаћеним сребром из 1547—48. године, путир израђен око 1560. године. Даље, можемо пратити рад на енглеском сребру из године у годину и из деценије у деценију све до 1922—23. године Изложба је снабдевена одлично документованим каталогом с предговором др Бојане Радојковић, директора Музеја примењене уметности, и уводом Клод Блер, кустоса Одељења уметничких предмета од метала Музеја Викторије и Алберта.

Истовремено је у суседним просторијама Музеја примењене уметности организована Изложба „Yufil-Unesco 80", односно филателистичка изложба из југословенских збирки. Изложене су ретке марке, пригодни коверти и жигови. Задатак је изложбе да прикаже развој поштанске марке и филателије у целини на тлу Југославије од префилателистичког периода до данас.

Такође је срећном околношћу скоро у исто време, отворен Конак кнегиње Љубице — зграда чија је реконструкција започета 1972. године, када је исељен Завод за заштиту споменика културе Србије. Приземне просторије Конака намештене су у турско-балканском стилу, док је први спрат снабдевен намештајем из београдских кућа. Поједини делови намештаја припадали су члановима породице Обреновића или имућним породицама XIX века.

Међутим, у просторијама „под сводовима", односно у сутерену, као у каквој средњовековној крипти, поводом заседања Унеска, организована је изузетно занимљива Изложба „Антички театар на тлу Југославије". Изложба је била резултат брижљиво и систематски прикупљеног материјала који је у вези са грчким и римским позориштем у нашој земљи, почев од култ-

них игара Дионисија и његових пратилаца представљених на рељефима. Следе планови и снимци сачуваних античких позоришта у нашој земљи, до снимака са представа античких аутора у нашим савременим позориштима.

У Изложбеном салону Музеја града Београда у ово време су постављене две изложбе. Прву је организовао сам Музеј града Београда изложивши старе карте и гравире из свога фонда и то претежно оне које се односе на Београд и борбе око њега у XVII и XVIII веку.

У истим просторијама је Историјски музеј Србије изложио оружје и опрему средњовековних ратника у Србији. Оригиналне примерке оружја и ношње ратника допуњавају копије фресака и снимци минијатура на којима су представљени ратници у пуној ратној опреми на зидовима манастира и у рукописним кодексима.

У току трајања Конференције Унеска отворено је сукцесивно још неколико изложаба. Међу њима су најзначајније оне које су одржане у Народном музеју у Београду. Ту је у малој сали организована изложба југословенске скулптуре настале између 1900. и 1950. године. Изложене су скулптуре наших најпознатијих вајара — Ђорђа Јовановића, Ивана Мештровића, Сретена Стојановића, Томе Росандића, Ристе Стијовића, Петра Палавичинија, Лојза Долинара, Франа Кршинића, Антуна Аугустинчића, Михаила Томића, Стевана Боднарова и других.

Скоро у исто време отворена је сасвим изузетна Изложба „Уметност у средњовековној Србији од 12. до 17. века". Изложбу је отворио Амаду Мохтар М'бо. Са својих 246 експоната, прикупљених са разних, често веома удаљених области, представља развојне фазе српске уметности од њених почетака у доба првих Немањића до оних насталих у временима турске окупације, када је јурисдикција Пећке патријаршије обухватала далеко пространија подручја.

Већ на степеништу посетиоца је дочекало Распеће са грандиозног иконостаса у Дечанима, настало 1594. године. Оно нам дочарава раскош велике лавре дечанске, коју су кроз векове богато снабдевали њени многобројни дародавци.

У пространој сали Музеја изложени експонати изненађују својом разноврсношћу и избором, који су доказ изванредног познавања наше уметности средњег века аутора изложбе, Десанке Милошевић, истовремено аутора и одлично документованог каталога, који посетиоцу даје сажет преглед развоја нашег фреско сликарства и богату библиографију изложених објеката.

Изложба почиње са оригиналним фрагментима фреско сликарства, скинутих са зидова наших цркава у Ђурђевим Ступовима, цркве св. Апостола у Пећкој патријаршији, старијег слоја фресака из Богородице Левишке у Призрену, манастира Градца, Жиче и цркве Светих Арханђела код Призрена и доноси целу фреску Успења Богородице у Палежу крај Студенице, указујући на могућности наших мајстора монументалног сликарства.

На Изложби следи неколико икона из XIV и XV века, које представљају сјајно доба иконописа у средњовековној Србији. Међутим, нарочито је богат избор икона из времена после губитка државне самосталности када су и даље украшаване наше задужбине. Неколико икона са Дејзисног чина у Крушедолу, задужбини Бранковића, уводе нас у област фрушкогорских манастира и делатност њихових иконописаца XVI века. Иконе из Дечана, Овчара, Велике Хоче и Ломнице дочаравају нам доба у коме је готово непрекинуто текао континуитет претежно црквене уметности, појачане после обнове Пећке патријаршије.

Међу иконама из Дечана нарочито се истичу радови даровитог Лонгина, значајног писца, аутора Акатиста првомученику архиђакону Стефану, преписивача старих рукописа, које украшава орнаментима, сликара фресака, а пре свега плодног иконописца. На изложби је дат богат избор из његових дела који осветљава његову делатност и омогућава његово даље проучавање, почињући од иконе краља Стефана Дечанског, опкољеног сценама из његова житија, на којој се потписао тајнописом. Даље се поглед заустављa на његовим иконама Богородице са Христом, опкољене пророцима, и Христа окруженог апостолима, пренетих из цркве Светог Јована претече у Великој Хочи, као и на другим иконама позајмљеним из Ломнице, манастира крај Зворника, где је такође радио тај изу-

зетни мајстор наше старе уметности. Из ризнице Пећке патријаршије позајмљене су иконе сликара Радула, а из манастира Благовештења у Овчару икона Крштења Христовог, рад сликара Митрофана. Мајстор Козма, чије иконе овде видимо, недавно је према запису тајнописом, прочитан као Јован, тако да сада имамо два имена за истог иконописца и сликара.

Сем фресака и икона, на Изложби се налази неколико рукописа од којих су неки илуминирани у раскошном византијском стилу, док је Каранско јеванђеље наш најбогатије орнаментисан рукопис у чисто исламској орнаментици.

Од предмета у дуборезу изложен је саркофаг Стефана Дечанског, позајмљен из Дечана, један од најлепших радова у тој техници који је сачуван до данас.

Изузетан је избор радова у ситној пластици. Ту се истиче Богородица заступница из XII века израђена у стеатиту, нађена приликом археолошких ископавања у Куршумлији, затим Богородица заступница изливена у бронзи, рад XII—XIII века, нађен приликом археолошких ископавања у манастиру Раковцу и Богородица са Христом, рад у бронзи, нађен у истом локалитету. Истом приликом је нађена и иконица Христа Пантократора из XII—XIII века. Међу радовима ситне пластике налази се и Панагија са представом Богородице окружене пророцима и апостолима, која је позајмљена из ризнице манастира Дечана.

Од предмета богослужбене намене изложен је низ крстова изрезаних у дрвету и окованих у сребру, затим путири, кадионице, рипиде.

Српски црквени вез заступљен је низом експоната и то с неколико епитрахиља насталих између XIV и XVI века, набедреником са почетка XV века, митром коју је извезла Кантакузина, кћерка Ђурђа Бранковића и нарочито раскошном катапетазмом монахиње Агније, која је из манастира Раче доспела у Беочин.

Од радова примењене уметности изложено је доста експоната, сребрних чаша, као и стаклених чаша и боца.

Керамика је заступљена са двадесетак експоната насталих између XII—XIII и XV—XVI века. Ту се налазе крчази, бокали, зделе нађене приликом археолошких ископавања у Прилепу, Градцу, Сопоћанима, Малом Граду код Сталаћа и Лазаревог града у Крушевцу.

Другу, не мање значајну, изложбу у Народном музеју „Уметничко благо Пиве" организовали су Републички завод за заштиту споменика културе Црне Горе са Цетиња и Народни музеј из Београда. Изложбу је отворио академик Чедо Вуковић. Она је такође организована поводом заседања Унеска. Посебан интерес Изложбе представља подухват да се манастир Пива, због грађења хидроцентрале Мратиње, премести високо изнад места, где је првобитно био саграђен у XVI веку. Тај подухват има паралеле у Египту, где су циновске скулптуре храмова у Абу Симпелу и фреске цркве у Фарасу, због грађења хидроцентрале на Нилу, морале бити премештене са свог првобитног места.

Одлично одабране фотографије показују нам манастир пре премештања, у току радова и после реконструкције. На Изложби, која изненађује својом раскошју, низ копија уводи нас у амбијент манастира у коме се налази око 1.260 квадратних метара фресака. Реконструисан иконостас, са престоним иконама Лонгина и мајстора Козме, иконама великих празника мајстора Козме и хоросним иконама Лонгина, дочаравају првобитни изглед цркве.

Из ризнице манастира Пиве, која је једна од најбогатијих у нас изложени су бројни експонати, путири, рипиде, висеће и ручне кадионице, петохлебнице, панагијари, орар, али су сасвим изузетни крстови са иконографским сценама рађеним у дуборезу и опточени сребрним оковима у филиграну. Ти крстови спадају у најфиније радове наших златара и мајстора минијатурног дубореза.

Црквени вез је репрезентован епископским омофором, митром и набедреником, али нарочито привлачи пажњу сакос, који је, изгледа, направљен од одежде, која је била венчана хаљина, израђена крајем XVII века у Венецији, па је дарована цркви.

Од црквеног намештаја изложени су хорос или Богородичино коло, један од двадесет и два саставна елемента израђена од

ораховине и украшена интарзијом, затим игумански „стол" из 1601. године и изванредна двокрилна врата, која се сматрају за најлепша настала у нашим крајевима, све у интарзији.

Рукописи из XVI века су раскошно илуминирани. Они су добили нешто касније раскошне сребрне окове. Од штампаних књига у манастиру се чува и изложена је овом приликом једна од првих књига штампаних у нас, Псалтир из штампарије Црнојевића, из 1493. године. Књигу је манастиру Пиви поклонио њен оснивач митрополит Саватије.

Бројни су заветни дарови, сребрни и позлаћени појасеви и копче. Изложене су и фишеклије Баја Пивљанина којима се закључује изложба.

Аутор Изложбе и богато документованог и опремљеног каталога, Аника Сковран, руководила је, са сарадницима Душаном Нонином, главним рестауратором Пиве, и инжењером Љубомиром Иванишевићем и другим рестаураторима Завода за заштиту споменика културе Црне Горе, радовима на грандиозном подухвату — преносу цркве и њених фресака.

У међувремену, у просторијама Архива Србије отворена је Изложба докумената Архива Котора, града који је уврштен у споменике светске баштине. Изложба с називом „Архив и наука — културно благо Црне Горе" понуђена је учесницима заседања XXI генералне конференције Унеска, као презентација прошлости и културе СР Црне Горе. Изложба је пропраћена каталогом др Милоша Милошевића, у којем је богати архивски материјал подељен на шеснаест тематских кругова архивске грађе, настале од 1309. до земљотреса 1979. године. Каталогом су обухваћени документи о градским и сеоским управним структурама, о правном животу, поморству, пољопривреди, уметности, књижевности, занатима, језику и школству, здравству, неким истакнутим личностима, бунама, устанцима и ратовима, радничком покрету и НОР-у и, најзад, земљотресима. Каталог, у вези са изложбом, снабдевен је, сем детаљне литературе, која се односи на свако поглавље, и географским картама и снимцима појединих аката, као и уметничких споменика. Материјал је узет из више музеја и архива, и то Бискупског архива Котора, Историјског архива Котора, Надбискупског архива Пераста, Поморског музеја Котора, Жупског уреда Прчња, као и других установа и приватних архива.

Свако поглавље нам осветљава поједине аспекте историје которског подручја, као и његове ближе околине. Тако се у поглављу које се односи на најстарије помене појединих земаља и градова, наводе најстарији помени Црне Горе, Цетиња, Бара и то према подацима из најраније сачуване књиге судско-которског фонда из које се види да је Котор у првој половини XIV века одржавао живе везе са Баром, Пећи, Будвом, Брсковом, Скопљем, Скадром и Улцињем. Из поглавља о здравственој култури сазнајемо да је Котор имао градску апотеку основану најкасније крајем XIII века, тако да је то била једна од најстаријих апотека на тлу Југославије.

У литератури о занатима помиње се Вита Которанин, неимар Дечана, о коме су писали Ристо Ковијанић као и други, али је посебно занимљиво поглавље о уметности. У том поглављу аутор каталога наводи фреску которске сликарске школе, откривену 1971. године у цркви Св. Луке у Котору, а која представља три светитеља и која се може сматрати својеврсним „архивским документом". О тој фресци је прва запажања дала Аника Сковран (Зограф 4, Београд 1972, 76—78), а В. Ђурић, који се у више махова задржавао на тој фресци, дао је најновију студију у Фисковићевом зборнику (Сплит 1980, 225—240). У истом поглављу донета је доста исцрпна литература и о другим споменицима Котора, од којих су неки везани и за Србију.

Сем ових неколико изложаба, организованих у вези са заседањем Унеска, у Београду је у исто време било отворено још неколико изложаба тако да су учесници тог значајног заседања могли стећи слику о ликовним збивањима у нашем главном граду и нашој земљи. У то време одржана је и Изложба пољске таписерије у Уметничком павиљону на Малом Калемегдану, којој је у истим просторијама следио Октобарски салон. Исто тако су у то време биле отворене многобројне галерије и музеји с њиховим сталним поставкама.

Што се тиче музичких приредаба за делегате Унеска организатори XII Бемуса своју прву приредбу Ораторијум Зорана Христића „Корак" одржали су у „Сава-центру".

Овим изложбама и приредбама још једном је дошла до изражаја гостољубивост наших људи и њихова жеља да се госту понуди најбоље што имају, што је учињено и овом приликом.

EXHIBITIONS AND PERFORMANCES ORGANIZED ON THE OCCASION OF THE 21st UNESCO GENERAL CONFERENCE IN BELGRADE

Mara Harisijadis

The last days of September 1980, when the 21st Unesco General Conference was held in Belgrade, saw a competition of our museums, libraries, archives and organizations concerned with music as to who would best represent our cultural heritage.

In the Sava Centar, where the session took place, were arranged several exhibitions.

Of an exceptional importance was the Fourth Triennial of Ceramics which represented this branch of our contemporary applied art. So was also extraordinary the exhibition of the material from the Land Museum of Bosnia and Herzegovina already displayed complete abroad. In one of the rooms were well chosen paintings of the artists from Kosovo, while the National Library in Belgrade displayed the copies of ornaments in Serbian Cyrillic manuscripts deriving from the 13th—16th century.

Quite exceptional was the exhibition »Folk Art in Yugoslavia« arranged in the Hall X at the Belgrade Fair which included the exhibits from the Ethnographic Museum in Zagreb, Museum of Voivodina in Novi Sad, Land Museum of Bosnia and Herzegovina in Sarajevo, Ethnological Museum in Skoplje, Slovene Ethnographical Museum in Ljubljana, Museum of Kosovo in Priština and Ethnographical Museum in Cetinje. These exhibits were brought into line by the experts of the Ethnographical Museum in Belgrade, which itself sent many exhibits to be shown there.

So that the work of Unesco might be presented in public an exhibition of its publications was arranged in the halls of the National Library of Serbia in Belgrade.

On the occasion of the Unesco General Conference the Second International Exhibition of Fine Arts 1980 was organized in the Museum of Contemporary Arts at Ušće.

We were fortunate finally to see the exhibition of English Silver, planned since long, within the framework of the international collaboration between Great Britain and the SFR of Yugoslavia arranged at the time of the meeting in a number of the rooms of the Museum for Applied Arts. At the same time and in the same museum was also organized the exhibition »Jufil« Unesco 1980 showing the philatelic specimens from Yugoslav collections.

Thanks to an occurrence of events, almost at the same time was opened the Konak of Princess Ljubica. In the building, whose reconstruction started in 1972, the ground-floor was furnished in the Turkish-Balkan style, while the first floor got the furniture from Belgrade homes of the members of the Obrenović or well-to-do middle class families from the 19th century. In the space »Under the Arches«, i.e. in the basement, was organized the exhibition »Antique Theater in Yugoslavia«.

In the display salon of the Museum of the City of Belgrade were organized two exhibitions. The first one included old maps and engravings concerning Belgrade and battles at its walls in the 17th and 18th century, housed in the collection of the Museum, and the other presented the arms and equipment of medieval warriors in Serbia.

The exhibitions of exceptional importance were arranged in the National Museum. In the small hall there were the sculptures of the most prominent Yugoslav artists made in the period from 1900 to 1950. Almost at the same time was opened an outstanding exhibition under the title »Art in Medieval Serbia from the 12th to the 17th Century«. Two hundred and fourty six exhibits represented in the best way the phases of development of art from its very beginning at the time of the first Nemanjićs until the works appeared at the time of the Turkish domination. So was also remarkable the exhibition »Art Treasures of the Monastery of Piva«. The author of the exhibition and catalog Anika Skovran and her collaborators managed an imposing undertaking of removing the monastery church with a thousand and two hundred fourty square meters of frescoes from the original site of the church, built in the 16th century, to a considerably higher location, because a hydro-electric power plant had to be built at Mratinje.

At the same time Polish tapestry was displayed in the artistic pavilion »Cvijeta Zuzorić«.

In the meantime, in the rooms of the Archives of Serbia, was opened an exhibition showing the documents from the Archives of Kotor, a town included on the World Heritage List of Unesco. The exhibition named »Archives and Scientific Cultural Wealth of Montenegro« was offered to the participants in the 21st Unesco General Conference to give them an insight in the past and culture of Montenegro.

This brief survey includes only some exhibitions and performances offered to the delegates to the Conference which were organized in our capital almost every day. So the 12th Belgrade Musical Festival saw the première of the choreotorium »Korak« by Zoran Hristić performed in the Sava Centar, hence for the participants in the Conference.

Many galleries and permanent exhibitions in the museums of Belgrade gave a broad insight into the culture of our peoples throughout their history to those who took part in the work of the General Conference of Unesco giving them survey of the monuments concerned and supported by Unesco.