

Др Милица Божић Маројевић, ванредна професорка
Универзитет у Београду, Филозофски факултет,
Центар за музеологију и херитологију
mbozic@f.bg.ac.rs

Оригинални научни рад
Примљен: 16. 8. 2023.
Прихваћен: 13. 9. 2023.

Лице и наличје транзиције Савамале: од мочваре до тезауруса историје Србије

Апстракт: Идеологије реконструкције градова у својој сржи почивају на мењању старе структуре ради стварања хуманије животне средине. Но, измене урбаног пејзажа често немају подршку становништва. На нашем поднебљу нарочито, пошто нас је искуство научило да уређење градова по мери његових житеља све чешће уступа место интересима крупног капитала. Уколико бисмо као студију случаја узели актуелно преуређење Савамале, анализирајући доступне изворе, могли бисмо рећи да атмосфера отпора прати њен развој од самих почетака, односно исушивања Баре Венеције, преко формирања прве железнице, па све до њеног укидања и изградње Београда на води. Рад испитује шта најстарији део града губи, а шта добија измештањем београдског железничког чвора, уређењем приобаља и дуго чеканим силаском на реке. Фокус у истраживању стављен је на последњу у низу промена које прате овај потез, односно на пренамену станичне зграде у музеј који ће баштинити историју Србије.

Кључне речи: Савамала, Железничка станица у Београду, београдски железнички чвор, Историјски музеј Србије, баштина, урбанизам.

„Град, та појава којој дугујемо све оно што називамо тековинама и наслеђем цивилизације, почиње наједном да нестаје из нашег видног поља и да се претвара у нешто ново, нешто друго, нешто што за сада нема ни своје име којим би се

могло назвати.¹ Када погледамо генезу и визуре данашњег Београда, у овим речима архитекте Богдана Богдановића из давне 1976. године, лако препознајемо модус савременог урбанистичког планирања главног града. То је донекле и логично, будући да идеологије реконструкције градова у својој сржи почивају на мењању старе структуре ради стварања хуманије животне средине, док се у модерним државама на тај начин бори и против непланске изградње.² Но, измене урбаног пејзажа често немају подршку становништва. На нашем поднебљу нарочито, пошто нас је искуство научило да уређење градова по мери његових становника све чешће уступа место интересима крупног капитала. Штавише, уколико бисмо као студију случаја узели актуелно преуређење Савамале, анализирајући доступне изворе, могли бисмо рећи да атмосфера отпора прати њен развој још од исушивања Баре Венеције, преко формирања прве железнице, па све до њеног укидања, изградње Београда на води и пренамене станичне зграде у музеј који ће баштинити историју Србије.

Контекст или како је све почело

Смислена, или, прецизније, смишљена урбанизација Београда почела је средином 19. века, на иницијативу кнеза Милоша. Први озбиљнији помаци у том правцу јављају се 1842. године, када у Београд долази словачки инжењер Франц Јанке. Његов задатак био је да изведе регулацију простора данашњег западног Врачара – Савске падине, односно простора на којем ће кнез Милош формирати *Нови српски Београд*. Геометријски осмишљена, ова варош, чији је центар била данас посебно експлоатисана Савамала, имала је две препознатљиве улице – Кнеза Милоша и Немањину. На том потезу су кнез, а касније и његов син Михаило подизали најзначајније грађевине обновљене Србије.³ Захваљујући њиховим иницијативама, Београд почиње да добија обресе модерног, европског града. Четврт века касније Емилијан Јосимовић је урадио предлог регулације Вароши у Шанцу, а у првим деценијама 20. века уређење вароши препушта се Албану Шамбону, премда његове идеје Београдска општина никада није усвојила.

Крајем 19. и почетком 20. века Савамала је имала велики значај за развој Београда и Србије. Наиме, од обнављања српске државе након турске власти па све до Првог светског рата, савска махала и лиман, иначе некадашња пери-

¹ Богдан Богдановић, *URBS&LOGOS: Огледи из симбологије града* (Београд: Градина, 1976), 73.

² Дејан Ђорђевић и Тијана Дабовић, „Идеологије и пракса планирања Београда 1867–1972: период успона“, *Зборник радова*, св. LVIII (2010), 154.

³ Бранко Максимовић, „Урбанизам и архитектура Београда од 1830. до 1941“, *Историја Београда* (1995), 247–262.

ферија града, захваљујући свом пограничном положају, постају центар економије и финансија. Бара Венеција се насипа, извршена је парцелација, почиње изградња пристаништа и кеја, трговачких магацина, локала... Електрификација и изградња железничке инфраструктуре доприносе привредном замајцу. Подижу се и најрепрезентативнији објекти тога времена – Београдска задруга, хотел Бристол, Вучина кућа, те куће браће Крсмановић, Луке Ћеловића... Најзначајнији архитекти тог доба, Андра Стевановић, Никола Несторовић, Јован Илкић, Димитрије Т. Леко и други, формирају нови градски центар. Међутим, иако се град убрзано развијао, на први урбанистички план чекало се све до окончања Првог светског рата.⁴ Тада је, по угледу на европске градове, Београдска општина расписала међународни конкурс за уређење и проширење града. Упркос томе што на овом конкурсима није додељена прва, већ три друге награде, идеје изнете у пројектима, извештаји, те препоруке жирија, чиниће основу Генералног плана, који је сачињен 1923, а усвојен наредне године.⁵ Шеф Бироа за израду Генералног плана био је руски архитекта Ђорђе Павлович Ковалеvски. План је важио до 1940. године и обухватио је само северни део града на десним обалама Саве и Дунава.⁶ Читав поменути простор припада целини „Стари Београд”, која је уписана у евиденцију добара под претходном заштитом, и спада у најстарији сачувани део града.

Силазак на реке и Савски амфитеатар, као грађевинско земљиште, у више наврата су интригирали архитекте и урбанисте. Један од првих предлога његовог уређења у нашој новијој историји скицирао је Милорад Пантовић, члан ауторског тима који је осмислио и Београдски сајам, који, парадоксално, такође чека измештање. Године 1940. Пантовић је у Савамали, по узору на Корбизјеа, предвидео такозвани линеарни друштвени центар, односно вишеспратнице испресеци парковским целинама и употпуњене културним садржајима, односно нешто што је коју деценију касније изграђено у Новом Београду.⁷ Данашње решење и преуређење које преживљава најстарији сачувани део града, ипак, значајно је комерцијалније од свега што је претходних деценија предлагано.

⁴ Светлана Недић, „Урбанистичко уређење Београда од 1886. до 1914. године“, *ГБ XXIII* (1976), 186–188.

⁵ Злата Вуксановић-Мацура, „Генерални план Београда 1923: компарација планираног и оствареног“ (докторска дисертација, Универзитет у Београду, Архитектонски факултет, 2014).

⁶ Марина Ђурђевић, „Урбанистичко-архитектонска делатност Ђорђа Павловича Ковалеvског у Србији“, *ГБ XLVII–XLVIII* (2002–2003), 169–181.

⁷ Мирослава П. Петровић Балубић, „Планирање и пројектовање урбане структуре приобаља Београда: трансформација урбаног пејзажа и третман наслеђа“ (докторска дисертација, Универзитет у Београду, Архитектонски факултет, 2018).

Формирање српске железнице

Иницијатива за развој железнице на нашем поднебљу јавља се још 1851. године, у време владавине кнеза Александра Карађорђевића. Иако је знатан део Европе у то доба већ био повезан железничком мрежом, због размимоилажења с Портом ове идеје остале су на нивоу лепих жеља. Други покушај био је 1875. године, када је Народна скупштина донела Закон о грађењу железнице Београд – Алексинац. Ратови с Турском, међутим, поново су одложили реализацију. Ипак, одредбе Берлинског конгреса 1878. су биле неумољиве, па се тако Србија обавезала да ће у року од три године изградити пругу која ће Аустрију, преко Београда, повезати са Турском и Бугарском. Један од нацрта је тада предвиђао трасу и железничку станицу у Мокролушкој долини. Каснијим плановима пруга је знатно приближена граду, и ту ће о(п)стати све до друге деценије 21. века.⁸

Градња железнице започета је симболично, у присуству великог броја грађана јуна 1881. године, када је краљ Милан Обреновић сребрним будаком три пута закопао земљу. Српске новине су сутрадан известиле: „Јуче у престоници нашој обављена је светковина, у нашој земљи до данас невиђена наша светковина, срећно започето грађење прве српске државне железнице... На мокролушкој речици, између Београда и Топчидера... његово височанство имало је да будаком ископа земљу у знак отпочетога грађења прве српске државне железнице... Представник предузимача г. Саван предаде министру грађевина Г. Гудовићу на јастуку од црвене кадифе сребрни будак, кога господин Министар опет предаде његовом Височанству с молбом да његово Височанство благоизволи ударити темељ првој српској државној железници, што његово Височанство уз громовито ‘живео’ целе публике и пуцњаву топова, својеручно учини, закопавши три пута будак у земљу. У истом тренутку захори се бурно ура из редова радника, који беху намештени на пруги, приправни да на тај знак отпочну железничку радњу, коју иза свечаног тога тренутка живо и наставише“.⁹

Паралелно с овим радовима, у стручној јавности су се водиле дискусије о локацији железничке станице. Иако је већина планова као место за зграду предвиђала Бару Венецију, француско друштво коме је поверена концесија сматрало је да станица треба да буде ближе Сењаку. Тада је министар грађевина оформио комисију од 31 члана. На првом заседању предложен је Мокри луг, но већ приликом наредног сусрета комисија се ипак определила за Бару Венецију. Овде би ваљало напоменути да је Савски амфитеатар у то доба био ван градског рејона и без везе са градом, као и да подизање станичне зграде

⁸ Злата Вуксановић-Мацура, „Бара Венеција и Сававала – железница и град“, *Наслеђе*, 16 (2015), 9–26.

⁹ Аноним, „Вести“, *Српске новине*, 22. јун 1881, <https://www.zeleznicesrbije.com/zanimljivosti/> (Пристапљено 12. 4. 2023).

није било обухваћено општим уговором о изградњи читаве пруге, већ је било предмет посебног уговора између Друштва за изградњу и експлоатацију српских државних железница и предузимача.¹⁰

Након утврђивања локације, на ред је дошло осмишљавање самог објекта. Идејно решење станичне зграде дао је Фон Флатих, док је пројекат у духу академизма, разуђене основе, израдио архитекта и инжењер Драгутин Драгиша Милутиновић,¹¹ професор Велике школе у Београду и службеник Министарства грађевина. Школовао се у Београду, Панчеву и Бечу, а када је добио државну стипендију уписао се у Берлину на архитектуру, коју је завршио 1865. Након тога је у Карлсруеу дипломирао инжењерске науке. Ренесансна личност, каква је био Милутиновић, опробао се у различитим гранама пројектовања. По његовом плану је подигнут Димитровград, а израђивао је и цркве у старом српском стилу, те саставио упутства другима како то да раде. Са Михаилом Валтровићем је проучавао српске средњовековне споменике, а за њим је остала књига „Наука о грађевинама на суву и на води“. Био је почасни члан Српске краљевске академије.¹²

Будући да је требало безмало годину и по дана за подизање станице, упоредо са репрезентативним објектом грађено је и привремено решење. Колико се озбиљно приступило послу сведоче извори тог доба у којима се наводи да је годину дана касније више од пет и по хиљада радника радило на пословима зидања. Управо са привремене станице августа 1884. године пуштена је у саобраћај пруга Београд – Ниш.¹³ Српске новине забележиле су да је тога дана она била окићена разним амблемима и заставама, а да су два воза стајала на два колосека, спремна да крену на југ Србије. „И младо и старо, и богато и сиромашно, и лепо и ружно, сјатило се у Бари Венецији да поздрави путнике. Након што је локомотиве освештао архиепископ београдски и митрополит српски Теодосије, у 18 вагона сместило се око 200 путника. Са београдских бедема су тог дана пуцали и топови, а из првог воза свирала је краљева химна. Један воз је из Београда кренуо у 8.35 ујутру. Након свечаног доручка у Лапову и задржавања на успутним станицама, у Ниш је стигао у 6.23 после подне. Други воз се, нажалост, покварио у Алексинцу и у Ниш стигао тек после 10 часова

¹⁰ Иван Клеут, „Историја и архитектура железничке станице у Београду“, *Наслеђе*, 7 (2006), 40–41.

¹¹ Исто, 43.

¹² Сима Ђирковић и Раде Михаљчић, *Енциклопедија српске историографије* (Београд: Knowledge, 1997), 511 (А. Кадијевић). Милан Милићевић, *Додатак Поменику од 1888. Знамениити људи у српскога народа који су преминули до краја 1900* (Београд: Чупићева задужбина, 1901), 91–92.

¹³ Аноним, „Вести“, *Српске новине*, 21. август 1884, https://nbs.rs/sr_RS/o_nbs/arhiv-i-biblioteka/arhiv/srpske-novine/pretraga/ (Приступљено 12. 4. 2023).

увече.¹⁴ У првом возу били су позвани гости, странци и чланови француске управе, укључујући и директора Амиљоа, док су у другом возу били чланови српске владе и остали гости. Прва редовна линија кренула је према Нишу три дана касније, а убрзо је почела да саобраћа и линија до Будимпеште. На почетку су на овим линијама путовала по два воза дневно.¹⁵ Занимљиво је да је за потребе српске железнице наручено 12 најсавременијих локомотива, чија је максимална брзина била 55 км на час. Кола која су саобраћала на првој српској прузи била су веома луксузна. Наиме, вагони првог разреда су имали црвена плишана седишта, а свака кабина је имала и грејач, вентилаторе и осветљење на таваници. Кола другог разреда имала су кожна седишта, док се за она трећег разреда наводи да су била удобна и лепа.¹⁶

Септембра 1885. године почела је да се користи главна станична постаја. Зидана по узору на европске станице, препознатљива је по pročелу ка Савској улици, које има наглашен централни ризалит са монументалним порталом украшеним удвојеним пиластрима. На њима почива архитрав са исписаном годином почетка железничког саобраћаја у Србији. Изнад је смештен тимпанон, који је некада красио грб Краљевине Србије са крилатим лавовима са стране. Сат, који чини декоративни елемент фасаде, сматра се једним од првих јавних часовника у Србији. У њеном главном крилу су се налазиле: канцеларије шефа станице и осталих службеника, благајна за путнике и пртљаг, телеграф, телефонска централа, гардероба за чување пртљага, канцеларија комесара полиције. Лево крило било је опредељено за свечану краљевску чекаоницу са посебним улазом са улице и излазом на перон. У десном крилу су се налазиле чекаонице за путнике и ресторан. Занимљиво је и то да су на спрату били станови службеника станице.

Пред Први светски рат било је у плану реновирање станице, међутим, то се није остварило. Штавише, зграда је током априлског бомбардовања 1941. и страдала. Наиме, из правца Румуније, 6. априла рано ујутру почели су да долећу немачки бомбардери. На станици је, срећом, било само дежурно особље, а према реду вожње требало је да крене путнички воз за Ваљево. Зграда тада није претрпела велика оштећења, међутим, у поподневном нападу лево крило је погођено запаљивим бомбама па је објекат изгорео.¹⁷ Ипак, највећу штету је

¹⁴ Ксенија Ђирић, *Железничка станица* (Београд: Завод за заштиту споменика културе града Београда, 2010), 5.

¹⁵ Аноним, „Распоред возидбе влакова“, *Српске новине*, 2. септембар 1884, https://nbs.rs/sr_RS/o_nbs/arhiv-i-biblioteka/arhiv/srpske-novine/pretraga/ (Приступљено 12. 4. 2023).

¹⁶ Аноним, *Српске новине*, 21. август 1884; Аноним, „Домаће вести“, *Српске новине*, 23. август 1884, https://nbs.rs/sr_RS/o_nbs/arhiv-i-biblioteka/arhiv/srpske-novine/pretraga/ (Приступљено 12. 4. 2023).

¹⁷ Аноним, „Пре осамдесет година у бомбардовању изгорела зграда Железничке станице“, *Железнице Србије*, <https://www.zeleznicesrbije.com/pre-osamdeset-godina-u-bombardovanju-izgorela-zgrada-zeleznicke-stanice/> (20. 4. 2023).

претрпела током савезничког бомбардовања 1944. Том приликом је пострадао централни део зграде. Током обнове, која је уследила веома брзо, проширен је и приземни ниво истицањем упоље, док су адаптацијом педесетих уклоњене бочне куле са фасаде у Карађорђевој улици.¹⁸ Одлуком Скупштине града Београда железничка станица, као објекат архитектонско-урбанистичких и културно-историјских вредности, тек је 1981. године проглашена за споменик културе. Две године касније је утврђена за културно добро од великог значаја.¹⁹ Конзерваторски радови извођени су у два наврата – 1982. и 1986. године.

Од пуштања у рад, железница у Савској имала је двоструку улогу – како путничке, тако и теретне станице. Када је донета одлука да се железнички саобраћај измести, прво је укинут теретни у јуну 2016, премештањем у Макиш. Након постепеног измештања линија, путнички је пребачен у Прокоп, а станица је званично престала да постоји 1. јула 2018. Вече пре тога са ње је кренуо последњи воз број 340. Композиција је отишла за Будимпешту, симболично, уз звуке песме „А сад, адио“.²⁰ Потом је, поводом годину дана Владе Србије, на овом месту отворена изложба „Настављамо да правимо добре вести“, на којој су посетиоци могли да уђу у Плави воз, виде брзе пуњаче за електричне аутомобиле, дроне, чамце, симулаторе за превртање возила, као и „пијане наочаре“.²¹ Добре вести, међутим, замениле су лошије – зграда и дан-данас није ни близу привођења новој намени.

Београдски железнички чвор и (пред)услови за силазак на реке

Уређење савског приобаља значајно је утицало на формирање београдског железничког чвора, чији развој можемо пратити кроз неколико фаза. Прву представља раздобље од изградње железничке станице до Другог светског рата. Преломну тачку тог периода чини Конкурс за израду Регулационог плана Београда 1922. и 1923. године, који је обухватао и београдски железнички чвор. Овом темом бавила се посебна група стручњака, предвођена референтом Министарства саобраћаја и потоњим помоћником министра Раниславом М.

¹⁸ Клеут, „Историја и архитектура железничке станице у Београду“, 43.

¹⁹ Одлука Скупштине града Београда број 6–385/81–XXVIII-01 од 17.09.1981; „Железничка станица“, Информациони систем непокретних културних добара, https://nasledje.gov.rs/index.cfm?jezik=Serbian_CIR (Приступљено 8. 3. 2023).

²⁰ Дејан Алексић, „Од свечарских топова до *А сад, адио*“, *Политика*, 5. септембар 2019, <https://www.politika.rs/scc/clanak/437263/Od-svecarskih-topova-do-A-sad-adio>. (Приступљено 5. 3. 2023).

²¹ Аноним, „Главна железничка станица – наредних дана као музеј“, *RTS*, 2. јул 2018, <https://www.rts.rs/page/stories/sr/story/125/drustvo/3188206/glavna-zeleznicka-stanica--ovaj-put-kao-muzej.html>. (Приступљено 15. 5. 2023).

Аврамовићем. Кључни став експертске групе подразумевао је раздвајање путничког и теретног саобраћаја, док је друга важна одлика овог решења била да у Главној станици Сава теретни колосеци треба да служе за лако кварљиву робу намењену пијацама. Интересантно је да су тадашња предложена урбанистичка и саобраћајна решења остављала могућност ширења града према реци. Но она никада нису добиле сагласност тадашњег Министарства саобраћаја, тако да су железничка постројења и даље наставила да заузимају веома атрактивно грађевинско земљиште. На узаном простору приобаља постепено су почели да доминирају магацини и разна складишта, а највећи део тих објеката, као и пружна постројења, био је подигнут у периоду до 1930. Ово, дакако, није било једино одступање од Генералног плана, које ће утицати на планирање приобаља. Треба истаћи да је управо због развоја железнице мост преко Дунава померен око 800 метара узводно.²²

Другу фазу промишљања београдског железничког чвора уоквирују два генерална урбанистичка плана – из 1950. и 1972. Нацрт Генералног урбанистичког плана урадио је чувени архитекта и урбаниста Никола Добровић 1949. године, док је под руководством Милоша Сомборског усвојен 1950. У то време Добровић пише: „По питању београдског железничког чвора, тог најтежег наслеђа из прошлости, дошло се после напорног рада до одлуке о неминовној потреби реконструкције целокупног железничког саобраћаја у рејону Београда, као и начину извођења овог преуређења, у складу са целинским саобраћајним планом будућег Великог Београда. Преуређење предвиђа, у духу савремених урбанистичких тековина које прописују раздвајање путничког од теретног саобраћаја, искључење транзитног промета, као и диференцијацију далеког и локалног путничког саобраћаја, то јест међуградског и ванградског. Главне путничке станице, од којих се једна предвиђа у Новом Београду, а друга у Старом Београду, на простору Аутокоманде, отпремају путнике на далеке релације; повезане су међусобом јаким саобраћајном артеријом, градским аутопутем... .. Реконструкцијом железничког саобраћаја ослободиће се Београд свих сметњи у свом правилном надограђивању. Тако се ослобађају сви досад паралисани градски простори, а пре свега савска и дунавска обала. Град ће изаћи на реке, у чему је деценијама био спречаван“.²³ И касније су иницирани различити пројекти који су предлагали измену железничке инфраструктуре, међутим, значајнијих помака, како због примедби комисија тако и због бројних персоналних промена, али и недостатка финансија, није било све до савременог доба. Наиме, пројекти који су рађени до педесетих година 20. века садржали су врло компликована и скупа решења за београдски железнички чвор. У свим варијантама Главна путничка

²² Злата Вуксановић-Маџура, „Бара Венеција и Савамала – железница и град“, 15–16.

²³ Никола Добровић, *Контуре, развој и значај Великог Београда*, куцани текст обима 22 стране из 1946. године, Заоставштина архитекте Николе Добровића, Музеј науке и технике, Београд.

железничка станица требало је да остане на простору Савамале, с тим што се по неким решењима претварала у делимично пролазну станицу за правац ка Панчеву. Предлози су, такође, задржавали мост преко Дунава, али и мост преко Саве за путнички саобраћај. Предлагана је изградња новог моста преко Аде Циганлије. Веза ка банатском делу града решавана је на два начина, задржавањем пруге око Калемегдана или тунелском везом испод града, док сремски део града у контексту развоја железнице није узиман у обзир.²⁴ Каснији нацрти углавном су као окосницу имали раздвајање путничког и робног саобраћаја, а како би се дошло до коначног предлога ангажована је САНУ, која је формирала тим на челу са академиком Бранком Жежељем. Он је 1971. модификовао решење железничког путничког система, са новом путничком станицом у Прокопу. Годину дана раније урађени су урбанистичко-технички услови за робну станицу „Макиш“ и ранжирну станицу „Железник“. Модификовано решење чвора сачувало је карактеристике ГУП-а 1950. године, односно ослобађање дела подручја уз обалу реке Саве и Топчидерске долине од железничких постројења, али и равномеран распоред железничких станица на целој територији града.²⁵

Тада наступа трећи период развоја, који ће обележити планови из 1972, 2003, 2016, и он траје до данас. У ГУП-у из 1972, чији су аутори Александар Ђорђевић и Милутин Главички, констатовано је да је путнички железнички чвор недовршен у свему. Постоје четири путничке станице, „Београд – главна“, „Дунав“, „Топчидерска“ и „Земун“. Њихов положај у простору, као и стање опреме не одговарају потребама града, тако да је један велики део Београда (сремски) изолован од железничког саобраћаја.²⁶ Године 2003. Владимир Мацура и Миодраг Ференчак су потписали план до 2021,²⁷ који је почео да се ревидира већ 2006, а потом и 2009, како би се усагласио са изменама и допунама Закона о планирању и изградњи. Тај процес се одужио, међутим, када је државни приоритет постала изградња Београда на води он је измењен септембра 2014. године. Тада је Скупштина града усвојила измене и допуне ГУП 2021 којима се укинула Студија о забрани градње високих објеката, тако да су у Београду постали дозвољени објекти виши од 32 метра. Овим изменама су, између осталог, створени услови за Београд на води, као и за измештање железничке ста-

²⁴ „Историјат Београдског железничког чвора“, ЈКП Београдски метро и воз, Историјат БГ воза, <https://www.bgmetro.rs/index.php/sr-rs/bg-voz/istorijat-bg-voza> (Приступљено 10. 2. 2023).

²⁵ Žaklina Gligoriјевић, Ana Graovac, ur., *70 godina Urbanističkog zavoda Beograda*, Knjiga 1 (Beograd: Urbanistički zavod Beograd, 2018), 32.

²⁶ Predrag Krstić, „Analiza razvoja šinskih sistema u Beogradu“, *Urbanizam Beograda 01/02*, ur. Marija Lalošević (Beograd: Urbanistički zavod Beograd, 2019).

²⁷ Zlata Vuksanović-Macura, Angelina Banković, „Stvarajući kulturno dobro: planovi Urbanističkog zavoda Beograda“, *70 godina Urbanističkog zavoda Beograda*, Knjiga 4, Eсеји, ur. Žaklina Gligoriјевић, Ana Graovac (Beograd: Urbanistički zavod Beograd, 2018), 96–102.

нице на Прокоп, те аутобуске станице у Блок 42.²⁸ Такође, Београд је почео да силази на реку, премда не ни приближно онако како би то било да се приобаље промишљало у интересу свих грађана.

Ка музеју?

У јавности се дуго спекулисало чему је место уступила Железничка станица. У том периоду напуштени објекат је био дом бескућницима, а некадашњи перони претворени су у дивљу депонију. Коначно, априла 2022. године је одлучено да ће Милутиновићево ремек-дело удомити Историјски музеј Србије (ИМС), а свега седам месеци касније део објекта је чак био захваћен и пожаром.²⁹

Судбина ове установе, такође, доста је занимљива. Наиме, само оснивање музеја трајало је дуги низ година. Први покушај формирања било је доношење Уредбе о оснивању Историјског музеја НР Србије 1950. године. Како се то није реализовало, 1954. године, поводом обележавања 150 година од подизања Првог српског устанка, у Конаку кнеза Милоша направљен је Музеј Првог српског устанка. Но, тек 1963. године, Уредбом Извршног већа Народне скупштине, Србија је добила историјски музеј, због потребе постојања „једног музеја општег типа који би свестрано приказивао богату историју српског народа“.³⁰ У склопу новоформиране установе нашао се и Музеј Првог српског устанка, док је Конак кнеза Милоша, дело Хаци Николе Живковића из 1831. године, био једини изложбени простор. Језгро музејског фонда тада су чинили предмети издвојени из Историјске збирке Народног музеја у Београду. Данас ова установа баштини оружје и војну опрему од краја средњег века, униформе, заставе, знамења, реалије и меморијалне предмете везане за значајне личности и догађаје, карте, планове и атласе, плакате, летке, фотографије и разгледнице историјске садржине; привредно-технички материјал фабричке израде.³¹

У циљу привођења новој намени, након неколико расписаних тендера, кренула је реконструкција, адаптација и санација некадашње станичне зграде. Тај дуг, скуп и сложен посао досад је грађане Србије коштао пар десетина милиона динара, а колика ће сума до краја бити уложена у преуређење ових око 3.000 квадратних метара тек ћемо видети. О томе како радови напредују, као и како ће изгледати нова стална поставка, с обзиром на то да из средњег века

²⁸ „Измене и допуне Генералног плана Београда 2021“, *Службени лист Града Београда бр. 70*, 18. септембар 2014.

²⁹ Аноним, „Bivša Glavna železnička stanica: Gde su se preselili pacovi, narkomani i zmiје“, *Vreme*, 11. новембар 2022, <https://www.vreme.com/vesti/bivsa-glavna-zeleznicka-stanica-gde-su-se-preselili-pacovi-narkomani-i-zmije/>. (Pristupljeno 15. 5. 2023).

³⁰ „О нама“, *Историјски музеј Србије*, <https://imus.org.rs/o-nama/> (Пристапљено 1. 2. 2023).

³¹ Исто.

Музеј нема довољно артефаката (посебно из световног периода), доступан је мали број новинских чланака, текстова тендера и телевизијских прилога. Један од њих чини и телевизијска емисија, коју је Редакција за културу и уметност РТС емитовала крајем фебруара 2023. године, у моменту када је Историјски музеј Србије обележавао 60. рођендан.³² Гледаоци су тада сазнали, према речима директорке ИМС, историчарке Душице Бојовић, да је циљ сталне поставке „да прикаже историју српског народа онако како је она некада била“. С тим у вези, централни део објекта опредељен је за средњи век. Три портала – дечански, студенички и каленички биће полазишта за то путовање. Средишњи, студенички, води у причу о Преднемањићкој и Немањићкој епохи. Дечански портал треба да покаже сублимирану симболичку слику односа државе и цркве и тај део простора красиће реплика манастирског полијелеја. Каленички портал водиће у деспотовину, и надаље до 20. века. Дакле, приземље зграде ће, према речима директорке ИМС, садржати целокупну историју Србије, употпуњену идеалним реконструкцијама гардеробе (орнаменти су израђени сито-штампом), обуће и средњовековних круна (досад завршено пет од предвиђених девет). Од оригиналних предмета из раног средњег века биће изложен печатњак кнеза Стројимира, новчићи, делови копаља итд. Место у сталној поставци наћи ће и Синајски рукопис из 11. века. Радиће се и четири слике на великим платнима на тему српских владара у раном средњем веку, чији ће аутор бити Предраг Милошевић. Биће израђена и реконструкција цркве Светог Петра у Расу, којој ће симболичку и декоративну паралелу представљати крстионица кнеза Вишеслава, као и копија иконе Светог Николе, која се чува у Барију. Горњи спрат је предвиђен за музејске колекције и биће изложени намештај, други предмети примењене уметности, заставе, реалије, одела, униформе, печати, инсигније из 20. века. Од експоната моћи ће да се виде владарске повеље од 18. до почетка 20. века, печат краља Милана израђен у аметисту, два печата Карађорђа, накит кнеза Милоша, жардињера краља Милана Обреновића, печат краљице Драге, круна краља Петра Првог Карађорђевића, оружје (пиштољ Стевана Книћанина, официрска сабља Александра Обреновића, аутомат Коче Поповића), али и предмети из свакодневног живота људи који су део етнографске збирке.

Тендерска документација је нешто прецизнија. У њој се наводи да ће приземље бити посвећено и излагању повремених гостујућих изложби кроз тематске целине, као што су Немањићи, Сеоба Срба 1690. године, Додир Србије са Русијом, Србија током Османског периода, Предустаничка Србија, Музеј железнице. Део простора планиран је и за постављање лапидаријума, где ће бити изложени вајарска дела и споменици, а места ће бити и за вишенаменску салу за одржавање састанака, стручних скупова, саветовања. Концепција првог спрата

³² „U susret prvoj stalnoj postavci, Istorijski muzej Srbije“, *RTS*, 25. februar 2023, <https://www.youtube.com/watch?v=0ZmCfEvP99U> (Pristupljeno 30. 3. 2023).

представља мешавину изложбеног простора и музејске поставке. Предвиђено је да се овде смести ПР служба, као и простор где ће бити постављене тематске области из друштвене историје: Жене владарке у Србији, Комадни намештај који је коришћен током историје, Костими 19. и 20. века, збирка уметничких дела, изложба техничких апарата које поседује Историјски музеј Србије (фотоапарати).³³ Посао израде пројекта за извођење адаптације и реконструкције зграде Главне железничке станице у Београду поверен је фирмама Машинопројект Копринг и ДБС и Институту за испитивање материјала, док су за музеолошки пројекат задужени *Group Brendomania* и *Inform Technologies*.

Да ли је предложен концепт добро решење и у којој мери је у складу са савременом музеологијом и науком о баштини? Има ли израда овако великог броја идеалних реконструкција предмета у ери имерзивних поставки смисла? Зашто је одлучено да се орнаменти на гардероби раде сито-штампом? Да ли адекватан начин илустровања српског средњовековног живота представљају платна великог формата са портретима златокосих владара иако нисмо у потпуности сигурни како су изгледали у младости? У тендерској документацији се наводи да је „... осим предлога реконструкције постојећег објекта, потребно предложити визију новог музеја као флексибилне, отворене институције која, уз поштовање историјског карактера и квалитета, успоставља ‘платформу’ отворену за примену различитих савремених музеолошких концепата“.³⁴ Подаци којима досад располажемо чине нас да будемо скептични с тим у вези. Но, за коначан суд мораћемо, ипак, да сачекамо отварање музеја, а у међувремену, парафразирајући Лајбница, и да се задовољимо претпоставком да је овакво какво је, решење сталне поставке најбоље у датом тренутку.

Quo vadis?

„Укратко, целокупна дужност човека своди се на то да презре сопствене корене у крају у којем је одрастао и да са дивљењем убере папирни цвет који је произведен и продат у метрополи.“³⁵

Прича сваког града чита се кроз наслаге прошлости, односно, како то Луис Мамфорд каже, „седиментне нивое историје“. Ти облици, сукцесивни у времену, постају кумулативни у простору, из чега, логично, произлази да збир прошлих постигнућа у садашњости чини метрополу.³⁶ Развој Београда, као метрополе, у

³³ Anonim, „Zgrada Železničke stanice postaje muzej istorije Srbije. Evo kako će izgledati“, *E kapija*, 6. avgust 2021, <https://www.ekapija.com/news/3373800/zgrada-glavne-zeleznicke-stanice-postaje-muzej-istorije-srbije-evo-kako-ce-izgledati>. (Pristupljeno 11. 5. 2023).

³⁴ Исто.

³⁵ Luis Mamford, *Kultura gradova* (Novi Sad: Mediteran Publishing, 2010), 288.

³⁶ Isto, 251.

19. веку је био условљен пре свега порастом броја становника. У прилог томе говори не само настанак, већ и вртоглави успон железнице у првим деценијама њеног постојања. Упркос томе, још и пре постављања колосека у Бари Венецији, било је очигледно да београдски железнички чвор на том месту не може опстати. Наиме, изградњу пруге, као и зграде станице, од самог почетка пратиле су бројне потешкоће. Од дана њеног отварања, па све до дана затварања, приликом израде сваког ГУП-а разматрало се измештање железнице. Историја „дугог трајања“ убрзана је планом из 1972. којим се предвидела станица у Прокопу, док је окончана 2018. године затварањем станичне зграде у Савамали. Занимљиво је, ипак, да је и развој Прокопа испресецан разним препрекама. Поред тога што се железничка станица зида деценијама, као и њена претходница у првим годинама функционисања – лоше је повезана са остатком града... Ипак, делимичан крај „епопеје Прокоп“, дочекали смо 20. октобра 2023, прецизније, 51 годину доцније од њеног помињања у урбанистичком плану.

Савамалска железничка станица је нестала, али је њена зграда опстала и нова сећања правиће као установа културе. Након пола деценије самавања, чекајући да постане музеј историје Србије, чеона страна овог објекта представља кулису предимензионираном споменику Стефану Немањи, који се, пак, налази на лоше нивелисаном Савском тргу. Његова задња страна гледа на дивљу депонију. У свом транзиту од мочваре, преко железничке станице, до запуштеног објекта, а ка музеју српске историје, поменута локација из неместа прераста у место³⁷; из света усамљене индивидуалности, привремености и пролазности у асоцијативни простор акумулираних евокативних елемената; из места у простор.³⁸

Но, шта те промене значе за Савамалу? Град је све мање резултат смисленог пројектовања, а све више израз економских и друштвених снага. То ће рећи да ниједан ауторитет не контролише форму града – за то је задужена комбинација бирократије и тржишних сила. Резултат тога су окружење, у коме је нестабилност једина константа, и аморфни град који делује апстрактно, несређено и нелогично.³⁹ Ипак, право на град, писао је Дејвид Харви, више је од индивидуалне слободе да користимо урбане ресурсе – то је право да променимо себе тако што мењамо град.⁴⁰ Једна од промена наступила је у 21.45 ч, последњег дана јуна 2018. године, када је отпремник возова Ђуро дао знак да са Главне

³⁷ Неместом означавамо две комплементарне, али различите стварности. С једне стране, то су простори створени ради одређених циљева (транспорт, транзит, трговина). С друге, реч је о односу људи према тим просторима. Према се те стварности делимично преклапају (људи путују, купују итд), оне се не могу поистоветити. Mark Ože, *Nemesta* (Beograd: Biblioteka XX vek, 2005), 89.

³⁸ Ože, *Nemesta*, 76–77.

³⁹ Richard Marshall, “Contemporary urban space-making at the water’s edge”, in: *Waterfronts in Post-industrial Cities*, Edited by Richard Marshall (Spoon Press, 2001).

⁴⁰ David Harvey, “The Right to the City”, *New Left Review*, No. 55 (Sept/Oct 2008).

железничке станице крене последњи воз за Будимпешту и тиме ставио тачку на причу ове станице, дугу пуне 134 године.⁴¹ Та промена, која је омогућила даље измене визура Савске падине, није у духу онога што је Харви сугерисао. Ипак, чињеница остаје – како у Београду никада није опстала тенденција да се град обликује по мери његових становника, ми смо, готово неприметно, успели да новоформираном, нехуманом амбијенту Савамале прилагодимо нас. Остаје, такође, још да се види да ли ће нас трезорирање српске историје у њему подстаћи на неку другачију трансформацију, те да ли ће Савамали дати – одавно изгубљену у народу – позитивну симболику.

Izvori i literatura

- „Domaće vesti“, *Srpske novine*, 23. avgust 1884. *Narodna banka Srbije, Srpske novine 1834–1919*. https://nbs.rs/sr_RS/o_nbs/arhiv-i-biblioteka/arhiv/srpske-novine/pretraga/. (Pristupljeno 12. 4. 2023). (ćirilica)
- „Raspored vozidbe vlakova“. *Srpske novine*, 2. septembar 1884. *Narodna banka Srbije, Srpske novine 1834–1919*. https://nbs.rs/sr_RS/o_nbs/arhiv-i-biblioteka/arhiv/srpske-novine/pretraga/. (Pristupljeno 12. 4. 2023). (ćirilica)
- Srpske novine*, 21. avgust 1883. *Narodna banka Srbije, Srpske novine 1843–1919*. https://nbs.rs/sr_RS/o_nbs/arhiv-i-biblioteka/arhiv/srpske-novine/pretraga/. (Pristupljeno 12. 4. 2023). (ćirilica)
- Aleksić, Dejan. „Od svečarskih topova do *A sad, adio*“. *Politika*, 5. septembar 2019. <https://www.politika.rs/scc/clanak/437263/Od-svecarskih-topova-do-A-sad-adio>. (Pristupljeno 5. 3. 2023). (ćirilica)
- „Bivša Glavna železnička stanica: Gde su se preselili pacovi, narkomani i zmije“. *Vreme*, 11. novembar 2022, <https://www.vreme.com/vesti/bivsa-glavna-zeleznicka-stanica-gde-su-se-preselili-pacovi-narkomani-i-zmije/>. (Pristupljeno 15. 5. 2023).
- Bogdanović, Bogdan. *URBS&LOGOS: Ogledi iz simbologije grada*. Beograd: Gradina, 1976. (ćirilica)
- Bojović, Branko. „Urbanizam Beograda u XIX i XX veku“, *GGB XLIX – L (2002–2003)*: 109–130. (ćirilica)
- Ćirić, Ksenija. *Železnička stanica*. Beograd: Zavod za zaštitu spomenika kulture grada Beograda, 2010. (ćirilica)
- Ćirković, Sima i Rade Mihaljčić. *Enciklopedija srpske istoriografije*. Beograd: Knowledge, 1997. (ćirilica)

⁴¹Željka Vesić, „Izmeštanje železničke stanice – javni ili privatni interes?“, *Istinomer*; 3. jul 2018, <https://www.istinomer.rs/analize/izmestanje-zeleznicke-stanice-javni-ili-privatni-interes/>. (Pristupljeno 10. 5. 2023).

- Dobrović, Nikola. *Konture, razvoj i značaj Velikog Beograda*. Kucani tekst obima 22 strane iz 1946. godine, Zaostavština Nikole Dobrovića, Muzej nauke i tehnike, Beograd. (ćirilica)
- Dorđević, Dejan i Tijana Dabović. „Ideologije i praksa planiranja Beograda 1867–1972: period uspona“, *Zbornik radova*, sv. LVIII (2010): 153–174. (ćirilica)
- Durđević, Marina. „Urbanističko-arhitektozna delatnost Đorđa Pavlovića Kovaljevskog u Srbiji“, *GGB XLVII–XLVIII* (2002–2003): 169–181. (ćirilica)
- Gligorijević, Žaklina i Ana Graovac ur. *70 godina Urbanističkog zavoda*, Knjiga 1. Beograd: Urbanistički zavod Beograd, 2018. (ćirilica)
- „Glavna železnička stanica – narednih dana kao muzej“, *RTS*, 2. jul 2018. <https://www.rts.rs/page/stories/sr/story/125/drustvo/3188206/glavna-zeleznicka-stanica--ovaj-put-kao-muzej.html>. (Pristupljeno 15. 5. 2023).
- Harvey, David. “The Right to the City”. *New Left Review*, No. 55, Sept/Oct 2008.
- Informativni sistem nepokretnih kulturnih dobara. „Železnička stanica“. https://nasledje.gov.rs/index.cfm?jezik=Serbian_CIR. (Pristupljeno 12. 3. 2023).
- Istorijski muzej Srbije. „O nama“. <http://www.ims.org.rs>. (Pristupljeno 1. 2. 2023). (ćirilica)
- JKP Beogradski metro i voz. „Istorijat Beogradskog železničkog čvora“. <https://www.bg-metro.rs/index.php/sr-rs/bg-voz/istorijat-bg-voza>. (Pristupljeno 10. 2. 2023). (ćirilica)
- K., I. „Predsednik Vučić najavio je otvaranje zgrade železničke stanice Prokop za 20. oktobar, evo kako će izgledati“. *24 Sedam*, 19. februar 2023. <https://24sedam.rs/beograd/vesti/198457/otvaranje-zgrade-zeleznicke-stanice-prokop-20-oktobra/vest>. (Pristupljeno 15. 4. 2023).
- Kleut, Ivan. „Istorija i arhitektura železničke stanice u Beogradu“, *Nasleđe*, 7 (2006): 37–50. (ćirilica)
- Maksimović, Branko. „Urbanizam i arhitektura Beograda od 1830. do 1941“, u: *Istorija Beograda*, ur. Zdravko Antonić, Beograd: Balkanološki institut SANU, Draganić, 1995, 247–262. (ćirilica)
- Marshall, Richard. “Contemporary urban space- making at the water’s edge”, In *Waterfronts in Post-industrial Cities*, edited by Richard Marshall. Spoon Press, 2001.
- Milićević, Milan. *Dodatak Pomeniku od 1888. Znameniti ljudi u srpskoga naroda koji su preminuli do kraja 1900*. Beograd: Čupićeva zadužbina, 1901. (ćirilica)
- Nedić, Svetlana. „Urbanističko uređenje Beograda od 1886. do 1914. godine“, *GGB XXIII* (1976): 175–217. (ćirilica)
- Odluka Skupštine grada Beograda broj 6–385/81–XXVIII-01 od 17.09.1981. (ćirilica)
- Ože, Mark. *Nemesta*. Beograd: Biblioteka XX vek, 2005.
- Petrović Balubdžić, Miroslava P. „Planiranje i projektovanje urbane strukture priobalja Beograda: transformacija urbanog pejzaža i tretman nasleđa“. Doktorska disertacija, Univerzitet u Beogradu, Arhitektonski fakultet, 2018. (ćirilica)
- „U susret prvoj stalnoj postavci, Istorijski muzej Srbije“, *RTS*, <https://www.youtube.com/watch?v=0ZmCfEvP99U>. (Pristupljeno 30. 3. 2023).

- Vesić, Željka. „Izmeštanje železničke stanice – javni ili privatni interes?“. *Istinomer*, 3. jul 2018. <https://www.istinomer.rs/analize/izmestanje-zeleznicke-stanice-javni-ili-privatni-interes/>. (Pristupljeno 10. 5. 2023).
- Vuksanović-Macura, Zlata i Angelina Banković. „Stvarajući kulturno dobro: planovi Urbanističkog zavoda Beograda“. U: *70 godina Urbanističkog zavoda Beograda*, Knjiga 4, Eseji, ur. Žaklina Gligorijević, Ana Graovac, 96–102. Beograd: Urbanistički zavod Beograd, 2018.
- Vuksanović-Macura, Zlata. „Bara Venecija i Savamala – železnica i grad“, *Nasleđe*, 16 (2015): 9–26. (ćirilica)
- Vuksanović-Macura, Zlata. „Generalni plan Beograda 1923: komparacija planiranog i ostvarenog“. Doktorska disertacija, Univerzitet u Beogradu, Arhitektonski fakultet, 2014. (ćirilica)
- „Pre osamdeset godina u bombardovanju izgorela zgrada Železničke stanice“. *Železnice Srbije*. <https://www.zeleznicesrbije.com/pre-osamdeset-godina-u-bombardovanju-izgorela-zgrada-zeleznicke-stanice/>. (Pristupljeno 20. 4. 2023). (ćirilica)
- Železnice Srbije. „Zanimljivosti“. <https://www.zeleznicesrbije.com/zanimljivosti/>. (Pristupljeno 12 .4. 2023).

Summary

Milica Božić Marojević, PhD

Two faces of Savamala transition: from a swamp to a thesaurus of Serbian history

The ideologies of urban reconstruction are primarily based on changing the old structure to create a more humane environment. However, changes to the urban landscape often do not have the support of the general population. Especially in these spaces, since experience has taught us that the shaping of cities according to the needs of its inhabitants is increasingly giving way to the interests of “big money”. If we were to take the current reconstruction of Savamala as a case study, we could say that resistance follows its development from the very beginning, i.e., the draining of Bara Venecija, the building of the first railway, as well as its abolition and the construction of the Belgrade Waterfront. This paper examines the losses and gains of the restructuring of Savamala, especially with the relocation of the railway station to Prokop and with reconstruction of the old station building into a museum dedicated to the history of Serbia.

Key words: Railway station in Belgrade, Belgrade railway junction, Historical Museum of Serbia, heritage, place, non-place, urban planning.