

БАЛКАНОЛОШКИ ИНСТИТУТ
СРПСКА АКАДЕМИЈА НАУКА И УМЕТНОСТИ

ПОСЕБНА ИЗДАЊА 141

ЖИВОТ НА РЕКАМА
ЈУГОИСТОЧНЕ ЕВРОПЕ

ИСТОРИЈСКИ АСПЕКТИ ПРОСТОРНОГ ПЛАНИРАЊА
НАСЕЉА И КОМУНИКАЦИЈА

Уредник
ЉУБОДРАГ П. РИСТИЋ

Одговорни уредник
ВОЈИСЛАВ Г. ПАВЛОВИЋ
директор Балканолошког института САНУ

БЕОГРАД 2019

Издавач
БАЛКАНОЛОШКИ ИНСТИТУТ САНУ
Кнез Михаилова 35
11000 Београд
e-mail: balkinst@bi.sanu.ac.rs
www.balkaninstitut.com

Редакциони одбор
др Вера Гошева, проф. др Дејан Ђорђевић, академик Борислав Јовановић,
др Бојана Миљковић Катић, др Ђорђе С. Костић, др Софија Патурска Спану,
проф. др Румјана Прешленова, др Љубодраг П. Ристић

Рецензенти
академик Љубодраг Димић
проф. др Мира Радојевић, дописни члан САНУ
др Ђорђе С. Костић

ISBN
978-86-7179-105-2

Књига је резултат рада на пројекту Балканолошког института САНУ
Дунав и Балкан: културно-историјско наслеђе (бр. 177006)
који финансира Министарство просвете, науке и технолошког
развоја Републике Србије

др Ранка ГАШИЋ,* др Злата ВУКСАНОВИЋ МАЦУРА**

САВА И ДУНАВ У УРБАНИСТИЧКОМ ПЛАНИРАЊУ БЕОГРАДА ИЗМЕЂУ ДВА СВЕТСКА РАТА***

Апстракт: У чланку је реч о урбанистичким плановима за трансформацију и уређење београдског приобаља, урађеним у периоду између два светска рата. Разматрани су планови и пројекти који су обрађивали питања речног саобраћаја, лука и пристаништа, регулисања обала и насипања баровитих терена. Они су пројектовани у тесној спрези са решавањем железничког чвора и са потребама уређивања градског ткива. Кроз анализу процеса израде и реализације планова за формирање лука на Сави и Дунаву, те бурних стручних и јавних полемика које су га пратиле, приказана је тежња Београда да своје реке и обале стави у функцију урбаног развоја. **Кључне речи:** Сава, Дунав, Београд, урбанизам, урбанистички планови, урбани развој, приобаље, међуратни период

1. Уводна разматрања

Важност водених токова Београда вишеструко је анализирана кроз историју а и у данашње време у одговарајућим урбанистичким и интегралним стратегијама и урбанистичким плановима као привредна, околишна, еколошка, културно-историјска, естетска и симболичка вредност и ресурс.¹

* rankagasic@gmail.com

** z.macura@gi.sanu.ac.rs

*** Рад је настао као резултат истраживања на пројектима „Српско друштво у југословенској држави у 20. веку: између демократије и диктатуре” (бр.177016) и „Географија Србије” (ТР 47007), Министарства просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије.

¹ Од великог броја стратешких докумената, урбанистичких планова и сродне документације који третирају проблематику београдских река, овде ћемо навести само неколико, насталих током протекле деценије. Стратегија развоја града Београда, *Службени лист града Београда*, 21/2011, Београд 2011; *Нацрт планова генералне регулације грађевинског подручја седишта локалне самоуправе – Град Београд*, Београд 2011; Регионални просторни план административног подручја града Београда, *Службени лист града Београда*, 10/04, Београд 2004. и 57/09, Београд 2009; Генерални план Београда 2021, *Службени лист града Београда*, 27/03, Београд 2003. и 25/05, Београд 2005; Урбанистички завод Београда, *Студија Београдског приобаља – прва фаза*, Београд 2007; Верица Гбурчик и Слободан Тошовић (ур.), *Еколошко вредновање Београда*, Београд, 2005; Решење о стављању под заштиту природног добра „Велико ратно острво”, *Службени лист града Београда 7–9/05*, Београд 2005.

Река утиче на географско-климатске карактеристике града, служи за водоснабдевање и хигијенске потребе, а посебно за саобраћај, што има изузетан економски, али и геополитички значај. Појам обала односи се на спој воде и копна, који захвата у попречном профилу део речног корита (при ниском водостају) и део копна (при високом водостају). Реч је о појасу са изразитом водопривредном функцијом – пловидба, пристајање, заштита од поплава, наводњавање итд.

Приобаље означава издужен, вијугав појас копна који прати линију обале реке. Док је спољна граница ка реци јасно дефинисана високим водостајем, дотле је унутрашња граница приобаља флуидна. Она се у урбанистичким плановима одређује у зависности од актуелног коришћења простора или будуће намене земљишта. Приобаље може да буде у функцији заштите, водопривреде и саобраћаја (инундација, заштићено природно добро, водоизвориште, приступ реци, пристани, везови, лука са својим садржајима и сл) или да има ма коју другу градску функцију (туризам, централни садржаји, привредна зона, индустрија, становање, рекреација и сл). Најчешћи третман приобаља јесте његово стављање у одређену категорију намене ради одређеног начина коришћења што изазива велике биотехничке и грађевинске промене обале и приобаља у односу на природно стање. За унутрашњу копнену границу приобаља може се условно узети прва јача саобраћајница, улица или пруга која јасно раздваја начин коришћења приобаља од начина коришћења градског ткива које се на приобаље наслања. Предмет овог чланка је урбанистички третман овако дефинисаних обала и приобаља Саве и Дунава у међуратном периоду, када је постављен основ за данашњи начин коришћења обала, њихов изглед и везу са градом.

Иако је београдске обале и приобаља могуће посматрати са разних становишта, у средишту овог рада је проблематика речног саобраћаја, лука и пристаништа, регулисања река и насипања баровитих терена.

2. Београдске обале и њихово планирање у 19. веку

Београд је у својој ранијој историји био утврђени град и према савременим мерилима мало насеље, окружено великим воденим токовима. Велика равница и воде које су сезонски плавиле околно подручје са обе стране река, биле су основно природно окружење људи на простору београдског гробена. Површина покривена водом, стално или повремено, била је много већа од површине насеља, па је изгледало да плато са Београдском тврђавом задире у огромно језеро. То се променило тек у последњих сто

година историје Београда, кроз време у коме је град вишеструко нарастао, а ток река и сезонске поплаве у великој мери регулисане у односу на стање у даљој прошлости.

Карактеристике терена на ширем подручју Београда отежавале су и чиниле скупим и дуготрајним радове на регулацији река и насипању терена у околини. Многи терени у граду били су стрми и водоплавни, сливови река мали, није било довољно шума, падавине су периодично биле веома велике, а разлике у водостају током године су биле знатне. Реке и потоци у околини Београда имају мали пад и малу просечну брзину, а обилне количине воде сливају се са великих површина. Све је то отежавало отицање воде и доводило до таложења наноса и до поплава.² Ниски терени око река нису били погодни за градњу и било је потребно насипање.³

Дунав и Сава око Београда природно имају нестабилан ток. Сава прavi нагли заокрет у околини Макиша, што је на том делу довело до формирања острва, која су се образовала и на простору ушћа. Иза Београда, ток Дунава се устаљује, осим што између Панчева и Великог Села поново има лабилан ток и серију острва.⁴ Макиш, делови уз Саву и простор касније назван Бара Венеција, те на дунавској страни Јалија, дунавско поље, простор низводно ка Карабурми и Карабурма, били су мочварно подручје које је трансформисано далеко након завршетка Другог светског рата. Када се овом низу додају и аде – велика и мала Циганлија и Ада Међица на Сави, затим Ада Врба, Мало и Велико ратно острво на Ушћу, те Ада Хуја на Дунаву, као и обала и приобаље будућег Новог Београда – добија се представа о приобаљу које је било предмет београдског урбанизма и изградње.

Дунав и Сава су крајем 19. века биле прометне саобраћајнице, а Београђани су проводили време дуж обала.⁵ У неким урбанистичким плановима из 19. века, донекле се узимало у обзир уређење обала и изградња пристаништа.⁶ То је случај са планом Стари Београд (део у шанцу) како сада

² *План града Београда са околином*, девет листова у R 1:10.000, Саставио и нацртао војни топограф Кондратјев, Дирекција за изградњу нових железница, Београд 1922.

³ Бранислав Мирковић, „Привредни чиниоци београдског подручја”, *Београд. Генерални урбанистички план 1950*, ур. Милош Сомборски и др, Београд 1951, 52–60, 52, 55.

⁴ Миладин Пећинар, „Хидротехнички проблеми Београда”, *исто*, 87–96.

⁵ Драгана Ћоровић, Љиљана Благојевић, „Water, society and urbanization in the 19th century Belgrade: Lessons for adaptation to a climate change”, *Spatium* 28, Београд, децембар 2012, 53–59, 55.

⁶ Мирјана Ротер Благојевић, „Предлог проучавања настанка и развоја насеља на простору Савске падине и трансформације њеног развојног изгледа”, у: *Зборник радова последипломских студија. Архитектонска организација простора 1997–1998*, Београд 1998, 91–132, 111–116.

постоји и како би био регулисан инжењера Емилијана Јосимовића из 1867.⁷ На Плану Вароши Београда који је потписао инжењер Јован Смедеревац 1890,⁸ уочавају се извесна унапређења и обала и приобаља. С обзиром на то да је претходне деценије већ био развијен, што се види и на плану Стевана Зарића из 1878,⁹ као и на плану из 1886,¹⁰ простор београдског пристаништа, између Карађорђевог улице и линије обале, претрпео је мање регулационе захвате. Планови из 1878. и 1886. године, као ни онај Јосимовићев, не садрже регулацију обала. У то време она није била занимљива за Београд који је био премали да би размишљао о одбрани од Дунава кејовима и насипима, а Савско пристаниште је било сасвим довољно за варош од педесетак хиљада становника.

Деведесетих година 19. века, постојеће пристаниште у Карађорђевој улици постало је претесно за обим трговине, па је професор Велике школе Никола Стаменковић, предложио 1895. изградњу пристаништа базенског типа у Бари Венецији.¹¹ Грађење истоварног кеја започето је 1907, али је убрзо обустављено због недостатка средстава. Године 1898, продужена је железничка пруга и постављени су нови магацини и станице, што је било од кључне важности за развој и функционисање дунавске индустријске зоне.¹²

⁷ Е. Јосимовић је предлагао градњу кеја са стовариштима на Сави и базенско пристаниште на Дунаву, као и њихово повезивање тунелом. На цртежу плана, простор Јалије и даље низводно означен је као „плављено поље” где је предлагао пошумљавање. (Недић Светлана, „Урбанистичко уређење Београда од 1886. до 1914. године”, *Годишњак града Београда* (даље: ГГБ) XXIII/1976, 176).

⁸ Није нам познато да постоји оригинал овог плана већ копија на плавом озалиду која се у Народној библиотеци Србије (даље: НБС) води са сигнатуром Кг II 808. План Јов. Смедеревца је усвојени план вароши Београда. Овај план, у интерпретацији Бешлића, објављен је у *Дневном листу* 1893. као „бесплатни примерак претплатницима”. У литератури се усталило да се овај план погрешно назива „Бешлићевим планом”.

⁹ Ратни архив, Беч, КАВ – ГIb55 (наведено према: Владимир Мацура, *Чаршија и градски центар*, Ниш – Крагујевац 1984, 272).

¹⁰ *План Београда – Plan de Belgrade*, 1886. год, НБС Кг I 53.

¹¹ С Недић, *нав. дело*, 193–194. То је приказано на плану *Београд (Belgrad) Размера 1:15.000*, који је највероватније из 1909. и приказује, поред планског решења Баре Венеције, и регулацију Дунавског краја (НБС Кг I 452).

¹² Ова пруга је касније била позната под именом „кличка пруга”, јер је Кличка, која је радила и за војску, била један од најважнијих погона дунавске индустријске зоне. (Саша Михајлов, „Настанак и развој индустријске зоне на десној обали Дунава у Београду од краја 19. века до средине 20. века”, *Наслеђе XII*, Београд 2011, 91–116).

Што се тиче дунавске обале, фебруара 1904, архитекта Димитрије Т. Лeko изradio је План измене регулације Дунавског краја.¹³ (Слика 1)



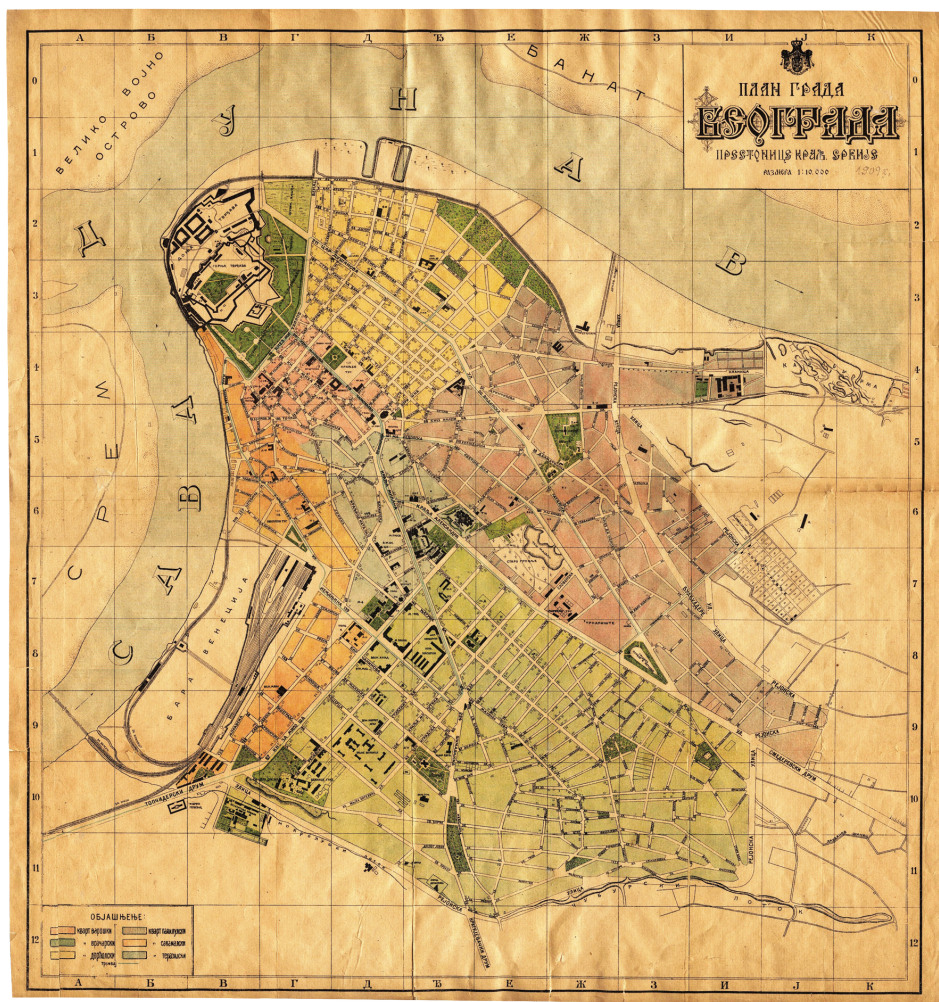
Слика 1: 1904 Дунавски крај Лeko 1904, ОГБ кутија 1492

Њиме је дефинитивно промењена ортогонална регулација Дунавског краја из 1890, те ће се и на каснијим плановима, све до 1923, јављати регулација сродна Лekoвој.¹⁴ Тако је, услед честих ратних операција и плављења приобаља, град пре 1918. године само малим делом излазио директно на реку, што се јасно види на Плану града Београда Престонице Краљ. Србије 1:10000.¹⁵ (Слика 2)

¹³ Историјски архив Београда (даље: ИАБ), фонд Општине града Београда (даље: ОГБ) 1492.

¹⁴ Један пример оваквог приказа је *План града Београда Престонице Краљ. Србије*, Израда општине Београдске, НБС Кг II 2404/43. Врло је важно да је овај план израдила општина, што значи да је регулација дунавског краја дефинитивно била промењена.

¹⁵ *План града Београда Престонице Краљ. Србије*. Размера 1: 10.000, НБС Кг II 812.



Слика 2: 1909 План Београда, МГБ Ур-16670

3. Међуратни период: Генерални план 1923. и Скица Генералног плана 1939.

После Првог светског рата, положај Београда се променио у геополитичком смислу, а самим тим и реке су добиле нову улогу у будућем градском простору. Центри политичког одлучивања у Краљевини СХС имали су чврсту намеру да искористе положај Београда на раскрсници важних водених и сувоземних путева. Планирање функције река и њихових обала био је зато изузетно значајан, али и обиман задатак тадашње београдске општине, у условима послератне немаштине и нове политичке улоге намењене граду, која је често постављала превише амбициозне циљеве у односу на могућности. Развој Београда после 1918. године одвијао се у врло динамичним и хаотичним приликама и град је доживео велики демографски раст.¹⁶ Територијално ширење града одвијало се готово сасвим изван регулативе.¹⁷ На ободима града ницала су насеља, углавном у правцу југа и истока, на брдовитом терену, неснабдевена инфраструктуром,¹⁸ док је спуштање града на обале река, а поготову његово ширење на супротне обале, представљало превелики технички и финансијски проблем, због чега су оне остале у великој мери неинтегрисане у градски простор.

У међуратном периоду, Београд је добио Генерални урбанистички план, израђен 1923. а одобрен 1924. године, аутора Ђорђа Коваљевског.¹⁹ (Слика 3) План је рачунао на јаку спрегу железничког и речног саобраћаја, тако да су обале обе реке биле планиране за бродска и железничка постројења.²⁰

¹⁶ Томислав Богавац, *Становништво Београда 1918–1941*, Београд 1991, 72.

¹⁷ Ранка Гашић, „Проблеми територијалног ширења Београда између два светска рата”, *Историја 20. века* 3/2010, Београд 2011, 57–68, 3.

¹⁸ Злата Вуксановић-Мацура, *Живот на ивици: становање сиротиње у Београду 1919–1941*, Београд 2012, 43–58.

¹⁹ *Генерални план за град Београд, 1:4000*. Урбанистички завод Београда.

²⁰ Питање пристаништа имало је своју предисторију пре Првог светског рата (види публикацију: *Претходни радови за грађење кеја и пристаништа у Београду*, Београд 1906. (наведено према: Драга Вуксановић Анић, „Урбанистички развитак Београда у периоду између два светска рата (1919–1941)”, *Историја XX века*, IX, Београд 1968, 447–510, 472).

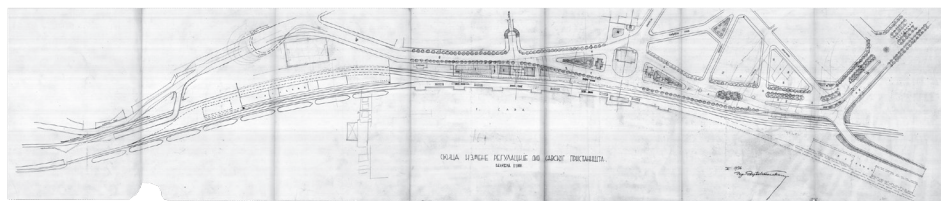


Слика 3: Генерални план 1923, Урбанистички завод Београда

Генерални план је предвиђао изградњу кејова, тунел за железницу испод Теразијског гробана, као и модерно пристаниште на Дунаву са зградама за администрацију, пристаништем, царином, слободном луком (*porto franco*) и кејом за ситну робу (жито, угаљ и цемент). Железничка пруга за Кланицу (на обали Дунава) требало је да се измести уз новопланирани дунавски кеј. На десној обали Саве било је предвиђено пристаниште дужине Баре Венеције са одговарајућим објектима – Савском централном пијациом и железничком станицом и њеним постројењима. Десне обале Саве и Дунава, изузев простора око Калемегдана и Доњег града, биле су намењене пристаништу, складиштима и железници.²¹ Генерални план из 1923. је током спровођења, из различитих разлога, систематски мењан детаљним регулационим разрадама, допуњаван како је ширена територија града, али је остао на снази све до 1939. године.

²¹ Милош Сомборски, „Развој Београда између два рата”, *Београд. Генерални урбанистички план 1950*, ур. Милош Сомборски и др, Београд 1951, 41; Извештај о Генералном плану за град Београд који је израдила комисија (састављена решењем Одбора и Суда општине београдске од 29. маја 1922), Општина града Београда, Београд 1923.

Када је 1931. донет нови Грађевински закон, требало је, у року од две године, њему прилагодити Генерални план Београда. Рок није испоштован, и тек 1937. приступило се изради новог генералног плана и уредбе за његово извођење. Следеће 1938, израђен је „Нацрт програма међународног натечаја за регулацију Саве и Дунава, решење железничког чвора и регулацију инундационих терена поред Саве и Дунава”.²² Наиме, Министарство грађевина дозволило је београдској општини да за нови генерални план њена стручна служба, односно Техничка дирекција, изради део плана унутрашње регулације Београда на простору који се налазио са десне обале Саве и Дунава. (Слика 4)



Слика 4: *Савско пристаниште, Измена регулације 1936,*
ИАБ-ОГБ, ТД, кутија 493

Међународни конкурс требало је да донесе предлог у вези планиране изградње на левим обалама река, као и решење железничког и речног саобраћаја и пристаништа. Програм конкурса за савску обалу предвиђао је да се сачува изведена линија кеја, да се изгради међународно путничко пристаниште до моста Краља Александра, а теретно узводно од моста.

Београдска општина је 1939. године одобрила Идејну скицу Генералног плана аутора Данице Томић-Милосављевић и Ђорђа Коваљевског,²³ као и Нацрт Уредбе за његово извођење, који је требало да буду на снази до доношења плана. Дискусије у вези са израдом овог плана односиле су се на знатно већу територију од оне обухваћене Генералним планом из 1923. У тим дискусијама начелно је направљена подела терена уз реку према намени: поред Дунава планирана је тешка индустрија испод Великог Села, летовалиште у Вишњичкој бањи, део између Вишњичке бање и Панчевачког моста

²² ИАБ, ОГБ 481.

²³ „Београдска општина упутила је идејну скицу генералног плана и уредбу за извршење Министарству грађевина”, *Политика*, 12. 11. 1939.

за зеленило (алтернативно, за пристаниште или железницу!), а између Панчевачког моста и улице Маршала Пилсудског (данас Тадеуша Кошћушка) за пристанишну трговину. Горњи и Доњи град требало је да буду под заштитом, где би могли бити само паркови, стадион или купалиште. Лева обала Саве и Дунава планирана је за насеље, а Велико ратно острво за спорт и рекреацију.²⁴ На десној обали Саве, Макиш је предвиђен за водовод (заштитни појас), а Ада Циганлија за спортски центар. Како су тада већ постојали пројекти Министарства саобраћаја за савско и дунавско пристаниште, амбициозно су планирана још и следећа пристаништа: локално на земунској обали, индустријска пристаништа на левој обали Дунава и у Панчевачком риту, за тешку индустрију око Великог Села, као и једно пристаниште са платформом за хидроавионе близу бежанијског аеродрома. Предвиђена су и три зимовника: главни, поред басена главног пристаништа на Сави, бежанијски и вишњички, код Аде Хује, где је било планирано и бродоградилште. Слободно пристаниште (*porto franco*) планирано је на Дунаву.²⁵

Међутим, услед рата у Европи, Београдска општина је тражила од Министарства грађевина да одустане од међународног конкурса за Генерални план, те да се решење за питање лука и пристаништа нађе кроз сарадњу надлежних државних и општинских инстанци. Тако су, 28. фебруара 1941, представници општине и државе усвојили Шему распореда пристаништа и зимовника у Београду 1:25.000,²⁶ која је умногоме била слична Генералном плану из 1923. (Слика 5)

²⁴ Инж. Миладин Пећинар залагао се за затварање дунавског рукавца (који је касније заиста затворен) ради бољег искоришћења терена за насеље, као и за спортске садржаје на Великом ратном острву. (М. Пећинар, *Уређење водених токова код Београда*. Прилог за рад Комисије за израду програма међународног конкурса, август 1938, ИАБ, ОГБ 481). Ипак, део пловног пута и даље је у овој Идејној скици задржан у садашњем Дунавцу као што је то било векови-ма пре, као веза Земуна и Београда.

²⁵ Нацрт програма међународног натечаја за регулацију Саве и Дунава, решење жел. чвора и регулацију инундационих терена поред Саве и Дунава, јун 1938, ИАБ, ОГБ 481; Записник конференције о положају будућег главног међународног и локалних пристаништа у Београду од 12. 12. 1940. у Министарству саобраћаја, ИАБ, ОГБ 488.

²⁶ Шема је донета од стране представника Управе поморства и речног саобраћаја, Генералне дирекције државних железница, Одељења за грађење железница, Министарства војске и морнарице, Инспекције земаљске одбране, Главног ђенералштаба, Речне пловидбе, Градског поглаварства и Трговачке коморе, ИАБ, ОГБ, 488.



Слика 5: Скица генералног регулационог плана 1939, Сомборски

На дунавској страни, низводно од електране „Снага и светлост”, а до Панчевачког моста, била је предвиђена лука са пет базена, слободним пристаном и новом железничком пругом. Планирано је спајање Аде Хује са копном, на спољној речној страни петролејско пристаниште, а у рукавцу дунавски зимовник, индустријско пристаниште и бродоградилиште. Узводно Дунавом, у Земуну је планирано земунско пристаниште, а између Малог ратног острва и Аде Врба пристаниште за Нови Београд.²⁷ Спољне обале Великог ратног острва требало је да буду регулисане и утврђене кејовима. На новобеоградској страни, узводно, налазио се зимовник код аде Мала Циганлија. На супротној страни Саве, иза Аде Циганлије планирано је Чукарничко пристаниште и Зимовник у Чукарничком рукавцу. Савско пристаниште, свакако најдужа линеарна структура, била је планирана од позиције данашњег Београдског сајма, па закључно са данашњом Бетон халом, односно тунелом испред приземља царинских магацина.

4. Савско приобаље

Подручје десне обале Саве, које се третира у разним плановима и дискусијама, обухвата Аду Циганлију, Аду Међицу, Макиш и Савски амфитеатар до ушћа Саве. Макиш је био зона београдског водовода, и као такав заштићен од градње, а било је предвиђено и постепено уклањање насеља и индустријских постројења, те пошумљавање тог дела, како се не би загадиле подземне воде.²⁸ Терен леве обале Саве, који обухвата данашњи Нови Београд, био је 1918. празан и мочваран. Његовом уређењу придаван је велики политички значај, пошто се радило о ширењу града на недавно прикључене територије бивше Аустроугарске.

Надаље ћемо приказати како су у урбанистичким плановима и општинским и државним пројектима третирали Сава, њене обале и њена острва.

²⁷ У то време се већ увелико употребљавао израз „Нови Београд” за некадашњи „Инундациони терен”.

²⁸ Писмо Техничке дирекције Министру саобраћаја од 24. 3. 1934, ИАБ, ОГБ 488.

4.1. Лева обала Саве

Највећи број пројеката са међународног конкурса из 1921–22. за Генерални план третирао је простор леве обале Саве, и то углавном као саобраћајно-привредну зону. Пројекат Singidunum Novissima, који се нашао међу добитницима највише награде на конкурс, предложио је и прокопавање канала од јужног шпица Аде Циганлије до ушћа. Такође, током израде Генералног плана 1923, испитивана је и могућност изградње на овом, тзв. „инундационом терену”. Ковалеvски је 1923. израдио и скицу која је третирао и лучка постројења у Земуну, рекреативне садржаје на Великом ратном острву, вештачко полујезеро на простору Дунавца, као и велику луку снабдевену железничким везама на простору данашњег зимовника, преко пута Аде Циганлије.²⁹ Земун, који је 1934. године припојен Београду, имао је посебан генерални урбанистички план који је 1930. урадио архитекта Ђорђе Шуица, и развијао се у урбанистичком погледу независно од Београда. Ђорђе Ковалеvски је 1932. израдио Регулациони план града Земуна – Дела од железничке станице до реке Саве са изменом одобрене регулације 1930, који никада није релизован.³⁰

Изградњом Моста краља Александра на Сави 1934. године, испуњен је важан услов за уређење и изградњу леве обале Саве, а 1937. био је подигнут сајамски комплекс.³¹ Крајем исте године, Београдска општина је ангажовала компаније из Копенхагена – Хојдегард и Шульца а.д. и Компсакса а.д, звану и Данска група, за насипање водоплавног терена површине око 50 хектара на делу земљишта између Саве и Дунава и пута за Земун.³² До почетка Другог светског рата, део терена данашњег Новог Београда био је исушен и обезбеђен од поплава. Радови на изградњи кеја, постављању камених облога и исушивању терена завршени су до фебруара 1941.³³ Непосредно

²⁹ М. Сомборски, *нав. дело*, 41, 45.

³⁰ Весна Матичевић, „Скица регулације инундационог терена Града Земуна са околином”, у: Живковић, Н. и Димитријевић Марковић, С. (ур.), *Очување градитељског наслеђа – Стварно и могуће*, Београд 2010, 43–45; Горан Антонић, „Регулациони план Земуна за подручје леве обале Саве из 1932”, *Историја 20. века* 1/2012, 217–226.

³¹ Р. Гашић, *нав. дело*, 383–391.

³² Детаљније о радовима Данске групе види: Р. Гашић, „Планови за изградњу Београда на левој обали Саве у међуратном периоду”, у: *Просторно планирање у југоисточној Европи до Другог светског рата*, ур. Бојана Миљковић Катић, Историјски институт, Балканолошки институт САНУ и Географски факултет Универзитета у Београду, Београд 2011, 386–389.

³³ Данска група – Техничкој дирекцији београдске Општине, 3. новембра 1941; В/ршилац/ д/ужности/ директора Техничке дирекције – председнику Општине града Београда, 21 марта

пред избијање рата, израђена су још два плана за простор леве обале Саве. Један је урадио Ђорђе Коваљевски 1940. и то за терен који је насула Данска група. Други је био план Драгише Брашована, из фебруара 1941, а обухватао је знатно већи простор од насутог.³⁴ Изградња Новог Београда почела је након Другог светског рата.

4.2. Савске аде – Циганлија и Међица

Да Ада Циганлија треба да буде намењена спорту и рекреацији владао је општи консензус, што се може видети у тексту Генералног плана из 1923, у награђеном пројекту *Urbs Magna* међународног конкурса „За израду генералног плана о уређењу и проширењу Београда” из 1921–22, као и у једном плану Министарства здравља из средине тридесетих година.³⁵ Тих, тридесетих година овде су се одржавале веслачке утакмице и ницали пливачки клубови.³⁶ Међутим, спортско-рекреативни садржаји нису искључивали и неке друге, као што су пристаниште, зимовник и, наравно, мост у склопу железничког чвора. Још је Генерални план из 1923. оставио могућност да се на Ади Циганлији направи и пристаниште.³⁷ Државна хипотекарна банка је, у складу са финансијским законом за 1935. годину, одобрила зајам београдској општини од 110 милиона динара за изградњу пристаништа и зимовника, за који је била потребна и сагласност Министарства саобраћаја.³⁸ Општина је хтела да сама уради пројекат и изведе радове, али је 1936. ово Министарство (Управа поморства и речног саобраћаја) одбило да изузме острва из своје надлежности и тражило је да му се сви пројекти достављају на сагласност.³⁹ Дакле, при регулацији Аде Циганлије морало се водити рачуна о решењу Министарства саобраћаја за зимовник и о железничком мосту.⁴⁰

1942, ИАБ, ОГБ 494.

³⁴ Љ. Благојевић, *нав. дело*, 48–49.

³⁵ Светлана Неђић, „Генерални урбанистички план Београда из 1923. године”, *ГГБ XXIV/1977*, 301–309, 304, 308; Извештај о Генералном плану, 30, 31; „Пројекат новог зимовника на Чукарици у вези са планом за претварање Аде Циганлије у спортско острво”, *Политика*, 5. 2. 1937, 15.

³⁶ Исто, *Политика*, 5. 2. 1937.

³⁷ Извештај о Генералном плану, 15.

³⁸ „Шта ће бити с београдским кејом и јадранским пристаништима?”, *Политика*, 17. 11. 1935, 11.

³⁹ Управник Техничког одељења Управе поморства Градском поглаварству 1. 8. 1936, ИАБ, ОГБ 493.

⁴⁰ Нацрт програма међународног натечаја за регулацију Саве и Дунава, решење жел. чвора и

Током 1937. постигнут је споразум око затварања десног рукавца Саве код Мале Циганлије, ради прављења зимовника. Министарство саобраћаја тада је имало свој пројекат за нови зимовник на Чукарици (који обухвата цело подручје данашњег језера на Ади Циганлији), са ледоломцима постављеним 1935. на горњем крају код Макиша. Био је планиран и насип са коловозом за пешаке испод ледоломца, као и уклањање Аде Међице.⁴¹ Коначно, Ада Циганлија је била значајна и за саобраћајну мрежу Београда. Железнички мост на Ади Циганлији био је предвиђен Генералним планом 1923, а у оквиру дискусија у вези са планом из 1939. помињала се могућност замене старог желеничког моста на Сави новим мостом преко ове аде. Градско поглаварство је у том смислу разматрало уступање земљишта између Цареве ћуприје и Фабрике шећера Министарству саобраћаја.⁴²

4.3. Десна обала Саве

Део савског приобаља са ширим залеђем, који је највише привлачио пажњу надлежних институција и стручњака, била је савска падина, односно простор око Карађорђевог улице, од доњег дела Калемегдана до Железничке станице. Овај крај пре Првог светског рата био је у саобраћајном погледу прилагођен тадашњим превозним средствима (коњска вуча и воловска кола) а у комуналном смислу неуређен.⁴³ После рата радило се на регулацији и просецању нових улица, а Зелени венац је спојен трамвајском линијом са Карађорђевог улицом. Крај је посебно почео да мења изглед у вези са изградњом Моста краља Александра почетком тридесетих година.⁴⁴ Одлучено је да се обала увуче ради регулације савског пристаништа, а да се Ка-

регулацију инундационих терена поред Саве и Дунава, јуни 1938, ИАБ, ОГБ 481.

⁴¹ Начелник Техничког одељења Управе поморства Градском поглаварству, без датума, ИАБ, ОГБ 493; Уређење водених токова код Београда. Прилог за рад комисије за израду програма међународног конкурса, август 1938, ИАБ, ОГБ 481.

⁴² Мишљење Градског поглаварства о тзв. железничком чвору и његовом генералном пројекту 1939, ИАБ, ОГБ 488.

⁴³ Дуж десне обале Саве, од радова на приобаљу пре 1914. значајно је било насипање дела Баре Венеције, од Железничке станице до Сарајевске улице и насипање колског пута на том делу, од 1903. до 1905, као и насипање простора између савске обале, кланичне пруге и канала који је одводио воду из Баре у Саву. (С. Неђић, *Урбанистичко уређење Београда*, 187).

⁴⁴ Александар Кадиевић, „Историја и архитектура Земунског моста Краља Александра I Карађорђевића”, *ПИНУС Записи*, 4, Београд 1996, 7–19; Александар Игњатовић, *Југословенство у архитектури 1904–1941*, Београд 2007, 360–367.

рађорђева улица битно прошири, ради потреба модерног саобраћаја.⁴⁵ Ово подручје остало је такође у целом међуратном периоду, па и знатно касније, и поред мноштва предлога⁴⁶ без целовитог решења. Проблем пристаништа на савској обали заокупљао је интензивно надлежне службе и стручне кругове, а његову изградњу пратиле су разне контроверзе. У Генералном плану из 1923, лука је планирана на Дунаву, с тим да на Сави такође постоји пристаниште за мањи део промета.⁴⁷ Године 1924, када је усвојен Генерални план, министарства саобраћаја и грађевина изнела су предлог да главно пристаниште треба преместити на савску обалу. Такође, Министарство саобраћаја израдило је 1931. нови пројекат железничког чвора, који је рађен без обзира на пристаништа.⁴⁸ Тај проблем узет је озбиљно у обзир средином тридесетих година, управо у вези са проблемом железничког чвора.

Управа поморства и речног саобраћаја при Министарству саобраћаја, не консултујући Општину, израдила је 1936. године пројекат за теретно, царинско и путничко пристаниште на Сави. Општина се невољно сагласила са овим, иако су њени стручњаци били за изградњу пристаништа на дунавској обали, како је било и предвиђено Генералним планом 1923.⁴⁹ Ипак, Ђорђе Ковалеvски, тада запослен у општини, израдио је фебруара 1936. *Скицу измене регулације око савског пристаништа*.⁵⁰ (Слика 6) Пројекат Министарства саобраћаја предвиђао је изградњу царинског магацина и кеја на потезу од бастiona Св. Јакова до тадашњег пристаништа, који је требало да служи за царински и путнички промет, што се налазило и у скици Ковалеvског.

⁴⁵ Милослав Стојадиновић, „За савремено уређење Београда”, *Београдске општинске новине*, 23–24, Београд 15. 12. 1930, 1314–1322.

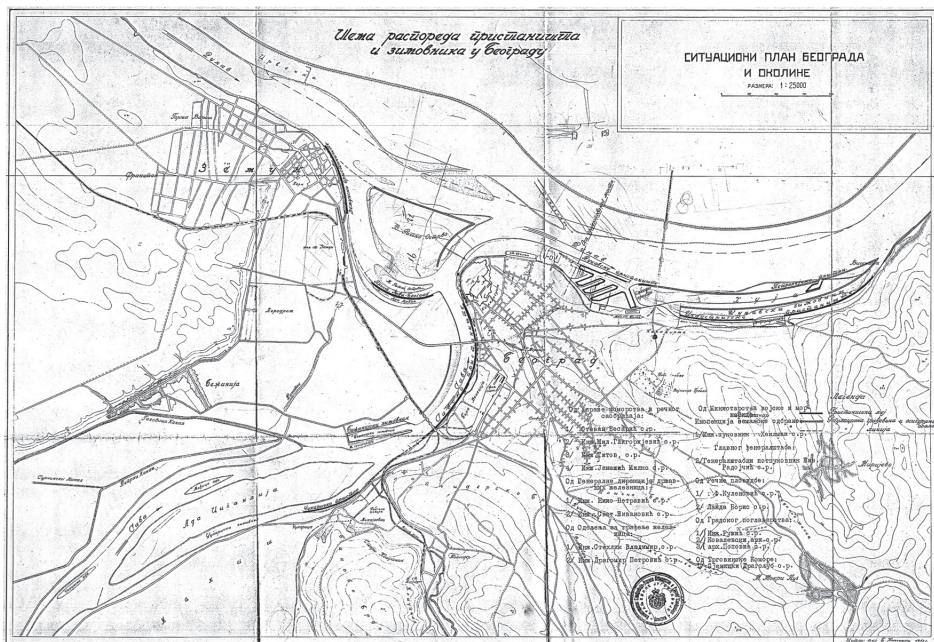
⁴⁶ Харис Дајч, „Успон и деградација савског приобаља”, *Лимес плус*, 1–2, Београд 1930, 97–112.

⁴⁷ С. Недић, „Генерални урбанистички план”, 307; Д. Вуксановић Анић, *нав. дело*, 476.

⁴⁸ Од тог пројекта остварен је само Панчевачки мост, али и он је помакнут 600 метара узводно у односу на место предвиђено Генералним планом. (Д. Вуксановић Анић, *нав. дело*, 504–505).

⁴⁹ Д. Вуксановић Анић, *нав. дело*, 493.

⁵⁰ Ово је био предлог усаглашавања свих интереса и очекиваних грађевинских елемената у овом простору, почев од денивелисане везе зоне Карађорђевог улице и пристаништа са зоном Железничке станице, преко успостављања степенишне везе Пристаниште – Улица краља Петра, па до лоцирања нових магацина дуж пристаништа (на позицији данашње Бетон хале), ИАБ, ОГБ, 493.



Слика 6: Шема пристаништа и зимовника 1941, ИАБ, ОГБ-ТД, Кутија 489

Радови су почели 1937. по пројекту који је урађен у Техничкој дирекцији општине, а достављен је Управи поморства. Према том пројекту, који је финансиран преко нарочитог фонда Државне хипотекарне банке, путничко пристаниште требало је да остане на истом месту, између моста и Капетаније, да се изгради 400 метара кеја, шест штекова, три чекаонице и три железничка тунела, као и административна зграда са билетарницама и чекаоницама. Уз то, био је планиран и парк у Карађорђевој, а царинско и теретно пристаниште површине око 5.000 м² низводно од путничког. Планирани су велики магацини због предстојећих промена у царинском законодавству. Зграду царинарнице требало је да подигне Општина за рачун Државе, из калдрминског фонда.⁵¹ Тада је порушен цео први ред зграда у Карађорђевој улици, тако да је остала само парна страна која гледа ка реци.⁵²

⁵¹ Д. Поповић, *нав. дело*, 661–663.

⁵² „Савски кеј изграђује се интензивно и ускоро ће почети с подизањем царинских магацина”, *Политика*, 29. 5. 1937.

Међутим, док су радови на пристаништу били у току, текла је жучна полемика у институцијама и у јавности око места и пројекта за царински магацин. Интереси и приоритети надлежних фактора (Министарства саобраћаја и његове Управе поморства и речног саобраћаја, Министарства грађевина и општинског Поглаварства) били су прилично различити. Поглаварство града било је противно идеји изградње савског пристаништа и пратећих објеката испод самог Калемегдана због конфигурације терена, саобраћаја и потреба тог краја. Оно је по закону имало право да учествује у одлучивању у вези са трасама и земљиштем за железнички и водени саобраћај који се тичу града и његове регулације. У Поглаварству су сматрали да је погодно место узводно од Моста краља Александра, а преко пута Сајмишта.⁵³ Мешовита комисија састала се у априлу 1936, али није донела закључак, па како градско Поглаварство није ништа предузело да спречи реализацију овог пројекта, радови су започети. Наиме, Поглаварство је дало начелну сагласност за градњу пристаништа, али не и на пројекат који је почео да се изводи. Министарство саобраћаја је средином 1937. одбило да мења решење за пристанишна постројења, на шта је градско Поглаварство, на основу Грађевинског закона, тражило обуставу радова. Царински магацини подигнути су на два спрата и затворили су поглед на реке, чиме је прекршен Грађевински закон, па је општина успела да издејствује обуставу радова.⁵⁴

Полемици се прикључио и инжењер Ранислав Аврамовић, помоћник министра саобраћаја у пензији, који је одржао предавања у Ротари клубу и Народном универзитету, а, 1937. године, написао је и чланак у Политици.⁵⁵ Заступао је став да се мора водити рачуна о урбанистичким проблемима Београда, те да царинско пристаниште никако не сме бити испод Калемегдана, већ узводно. Место на којем је почела изградња било је – по његовом мишљењу – непогодно због недостатка простора за манипулацију кабастом робом, која би се онда морала уносити у град најпрометнијим улицама. Поред тога, то решење је повлачило и изградњу железничке пруге око Калемегдана, уместо предвиђеног тунела испод теразијског гребена. Такође, залагао се за то да се радови обуставе, будући да није много урађено и тврдио је да се

⁵³ Примедбе Градског поглаварства на жел чвор, без датума, ИАБ, ОГБ 488; Мишљење Градског поглаварства о тзв. железничком чвору и његовом генералном пројекту, без датума, ИАБ, ОГБ 488.

⁵⁴ Изјава инг. Јована Обрадовића о пројекту савског пристаништа, од 15. 7. 1937, ИАБ, ОГБ 493; Полемика техничке дирекције са текстовима у новинама поводом београдског пристаништа, 23. 7. 1937, ИАБ, ОГБ 493; Д. Вуксановић Анић, *нав.дело*, 494.

⁵⁵ „Да ли је могућно извршити измене на пристаништу пошто су радови почели, и јесу ли оне оправдане?“, *Политика*, 20. 6. 1937, 13.

премештање може извршити без већих трошкова и правних компликација. Он се, заправо, залагао за решења која су била предвиђена Генералним планом из 1923, на којем је и сâм радио као руководилац секције за железницу.

Аврамовић је још раније, у извештају који је написао 1936, заједно са инж. Павлом Ришковим и Кирилом Савићем,⁵⁶ предложио градском поглаварству целовито решење саобраћаја на савској обали – железничку станицу пролазног типа, изградњу тунела испод Загребачке улице и пристаништа са цариним узводно, док сама управна зграда царине може бити и на другом месту. Међутим, не базирајући се на те ставове, Министарство саобраћаја је почело са радовима на изградњи царинарнице и предвидело задржавање железничке пруге око града. Аврамовић је доказивао да је овакво решење заправо много скупље, иако тако не изгледа.⁵⁷ Супротан став заступао је Јован И. Обрадовић, виши саветник Министарства грађевина и шеф Катастарског одсека београдске општине у време израде Генералног плана из 1923. Он је тврдио да се царински магацини налазе на истом месту већ 50 година, да је све дуго испитивано и проверавано, да је одабрано најбоље место и да би свака измена била много скупља.⁵⁸

Радови на путничком пристаништу на Сави, око којег није било спора између општине и Министарства саобраћаја, почели су 1939. Тада су обустављени радови на подизању другог спрата царинског магацина, а такође се одустало и од подизања царинарнице испод Калемегдана. Градња кеја је настављена, а два стручњака из општине (Хуго Ружић и Ђорђе Ковалевић) отишла су у Будимпешту да проуче како је тамо решено питање пристаништа. На основу оног што су тамо видели, предложили су да се пристаништа дислоцирају даље од центра, према границама атара.⁵⁹

⁵⁶ Ова три стручњака била су ангажована од стране Градског Поглаварства 5. 10. 1936. да дају мишљење о пројекту Министарства саобраћаја за београдски железнички чвор, идејно решење о могућности везивања железничке станице са Панчевачким мостом, без постављања пруге око Калемегдана и да дају мишљење о решењу савског пристаништа. (Мишљење К. Савића, П. Ришкова и Р. Аврамовића о везивању станице Београд – Сава са Панчевачким мостом без пролаза кроз тврђаву и околост града, од 5. 11. 1936, ИАБ; ОГБ 488).

⁵⁷ Мишљење К. Савића, П. Ришкова и Р. Аврамовића, ИАБ, ОГБ 488; „Где да се подигне београдско пристаниште за теретни саобраћај, а где магацин и царинарница?”, *Политика*, 11. 6. 1937, 9; „Пристаниште са магацинима под Калемегданом коштаће државу око 15.000.000 више него узводно од моста”, *Политика* 27.6.1937, 8.

⁵⁸ „Да ли је могућно извршити измене на пристаништу пошто су радови почели, и јесу ли оне оправдане?”, *Политика*, 20.6.1937, 13.

⁵⁹ Д. Вуксановић Анић, *нав. дело*, 494; „Београдско пристаниште на Сави биће поново предмет озбиљне студије стручњака да би се нашло одговарајуће решење”, *Политика*, 18. 3. 1939, 14; Записник VIII седнице за израду Програма међународног конкурса од 21. 3. 1939, ИАБ,

Почетком септембра 1939. срушен је други спрат магацина, а неколико дана касније почела је изградња путничког пристаништа на Сави, на простору између дотадашње капетаније и Моста краља Александра. Ти радови обављани су у државној режији, а требало је да буду завршени до 1940. На том месту било је планирано рушење зграда у Карађорђевој улици и изградња парка. Иначе, на дотадашње радове, од којих се одустало, потрошено је око 35 милиона динара.⁶⁰ Много тога и даље је остало спорно: остала су отворена питања где ће бити царински магацин, да ли ће уз путничко пристаниште бити и зграда пристанишне администрације, а нерешено је остало и питање подземних пролаза и железничке пруге. Градско Поглаварство противило се подизању административне зграде на том месту, као и томе да пруга обилази око Калемегдана.⁶¹ У лето 1940, радови на путничком пристаништу поново су обустављени, али сада зато што општина није имала средстава да плати скупу експропријацију зграде Вељковића у Карађорђевој, која је морала бити срушена. Коначан договор између Министарства саобраћаја и општине постигнут је годину дана касније, када се изашло у сусрет потребама општине. Одлучено је да се царински магацини подижу и на крову већ постојећих, да се не би прелазило преко пруге, а да се роба извлачи дизалицама, те да се царинарница подигне између магацина и Карађорђеве улице. Усвојен је пројекат архитекте Драгише Брашована по којем би рад на пристаништу, гледајући са Калемегдана, био скривен, а магацинске и царинске зграде прилагођене околини. Како је рат убрзо почео, пројекат је изведен само делимично.⁶²

ОГБ 481. Иначе, са овим мишљењем слагао се и Вернер Марх, истакнути архитект у Хитлеровој Немачкој, који је 1939. био ангажован од стране београдске општине на уређењу Калемегдана. (Писмо Вернера Марха Влади Илићу од 28. 7. 1939, ИАБ, ОГБ 489). Види и: Иван Р. Марковић, „Провокација нове естетике: два пројекта архитекте Вернера Марха у Београду”, *Зборник Матице српске за ликовне уметности* 41, Нови Сад 2013, 163–181.

⁶⁰ „Рушење другог спрата магацина који су имали да се изграде на новом Савском пристаништу”, *Политика*, 1. 9. 1939, 21; „Почело је грађење путничког пристаништа у Београду”, *Политика*, 10. 9. 1939, 8.

⁶¹ Исто, *Политика*, 10. 9. 1939, 8.

⁶² Д. Вуксановић Анић, *нав. дело*, 494, 495; „Између Министарства саобраћаја и београдске општине постигнут је споразум о питању грађења Савског пристаништа и радови се настављају”, *Политика*, 23. 2. 1941, 11; О овом Брашовановом пројекту види и: Љиљана Благојевић, *Нови Београд: оспорени модернизам*, Београд 2007, 48–50.

5. Обале Дунава

Послови на уређењу терена поред Дунава, којима се бавила београдска општина у овом периоду, обухватили су исушивање Панчевачког рита, изградњу Панчевачког моста, асанацију терена десне обале Дунава од куле Небојша до Панчевачког моста и одређивање места будућег пристаништа. Од овога је урађено само исушивање дела Панчевачког рита и изградња моста, док је асанација терена започета, а пристаниште није изграђено. Регулација обале и асанација терена биле су неопходне, јер на десној обали Дунав има лабилан ток, особито на простору између Панчева и Великог Села, где је настало неколико острва.⁶³ Корекција главног корита Дунава дата је у Генералном плану из 1923. само у идејама, без дефинитивног решења, јер у то време још није била урађена техничка анализа и нису постојали прецизни подаци о терену. Била је, међутим, начелно прихваћена изградња међународног пристаништа, које би обухватило и подручје Аде Хује.⁶⁴ Међутим, уместо великог, међународног пристаништа, општина је 1928. године, у продужетку Дубровачке улице, подигла мало, сасвим локално, привремено пристаниште, које је, како је писао новинар Политике, требало да „послужи потреби Дорћола, а нарочито дрварским и угљарским трговцима”.⁶⁵

Исушивању Панчевачког рита и утврђивању обале ради одбране од поплава приступило се 1929. у вези са планираном изградњом моста, на терену тадашње Дунавско-тамишке водне задруге у Панчеву. Било је предвиђено да радови трају три године. Исушивање је довело до повећања површине обрадиве земље за око 50.000 хектара, што је представљало значајан приход. Трошкови су износили 260 милиона динара и сносили су их подједнако држава и општина као заинтересоване стране. Радови су били завршени пре изградње Моста краља Петра II који је свечано отворен у новембру 1935. Истовремено је изграђена и железничка веза између Панчева и Београда.⁶⁶

У другој половини тридесетих година вођене су дискусије у стручним круговима и надлежним институцијама о асанацији терена десне обале Дунава до Панчевачког моста, а у вези са планирањем изградње пристаништа и зимовника. Тада је било много речи о томе у Одбору за изразу генерал-

⁶³ М Пећинар, *нав.дело*, 88.

⁶⁴ Извештај о Генералном плану, 15, 16.

⁶⁵ „Пристаниште на Дунаву”, *Политика*, 12. 12. 1928, 9.

⁶⁶ „Пред исушењем Панчевачког рита”, *Политика*, 19. 4. 1929; „Њ. Кр. Вис. Кнез намесник Павле, у присуству намесника г.г. Станковића и Перовића, предао је саобраћају мост Њ. В. Краља Петра II и пругу Београд – Панчево”, *Политика*, 11. 11. 1935, 1.

ног регулационог плана. Било је мишљења да би линију обале требало померити више према води, тако да тангира спољну обалу Аде Хује, што је сматрао и инжењер Милан Нешић, аутор пројекта пристаништа на Дунаву. Међутим, од тога се одустало због велике дубине воде на томе месту, па је 1937. закључено да се линија веже са обалом код Вишњице континуалном кривином и да се Ада Хуја не спаја са копном, по предлогу Управе поморства. Пошто се радовима није приступило ни у следећих годину дана, инж. М. Пећинар предложио је поново корекцију десне обале и могућност прикључења Аде Хује обали, што би дало простор за пристаниште и зимовник у рукавцу. У Идејној скици генералног плана из 1939, управо је овај предлог био усвојен, а била је предвиђена и копнена веза Аде Хује са десном обалом, која је изведена тек после Другог светског рата.⁶⁷ Београдска општина је, са своје стране, такође имала план за насипање дунавске обале и регулацију краја око Кланице и између ње и Лаудановог шанца, односно почетка Вишњице. То је било неопходно урадити из здравствених и хигијенских разлога, мада је захтевало велика финансијска средства. Велико међународно пристаниште на Дунаву, планирано и разрађивано током међуратног периода, није израђено.

6. Закључна разматрања

Регулација обала и приобаља у међуратном периоду била је дуготрајан и мукотрпан процес. Природне карактеристике терена (узрок честих поплава и ширења заразних болести) захтевале су велика финансијска средства и дуготрајни организовани рад на насипању и регулацији обала. Поред тога, саобраћајни положај Београда на ушћу Саве у Дунав пружао је велике могућности за развој, уколико би била изграђена одговарајућа инфраструктура. Како је Краљевина СХС/Југославија била земља у развоју, чија је политичка елита била посвећена идеји модернизације, често и преко својих реалних економских могућности, државне инстанце (Министарство саобраћаја и Министарство грађевина, а понекад и Министарство војске и морнарице) имале су непосредан утицај на ову проблематику. У урбанистичком планирању Београда, питања речног, железничког и колског саобраћаја била су најтешње повезана са питањима регулације града. Код планирања прио-

⁶⁷ Записник о конференцији представника у вези са дунавским кејом од 11. 6. 1937, ИАБ, ОГБ 493; Уређење водених токова код Београда. Прилог за рад комисије за израду програма међународног конкурса, август 1938, ИАБ, ОГБ 481.

баља, претходни услов за прављење и усвајање планова било је одлучивање и сагласност између надлежних фактора око намене појединих терена.

Неусаглашеност интереса и непоштовање већ донетих одлука, мегаломанске идеје као и финансијска немогућност да се спроведе и оно што је било неопходно, били су трајни проблеми који су пратили овај процес одлучивања. Како је питање регулације приобаља, посебно због саобраћајног значаја, имало огромну улогу у унутрашњој регулацији града, интерес развоја града, онако како га је видело Градско поглаварство, често није био у складу са политиком државних надлештава. Градске власти биле су онемогућаване да решавају питање унутрашње регулације града, јер је стално било отворено питање воденог и железничког саобраћаја. Сви ови чиниоци отежавали су решавање овог, ионако сложеног питања. Нереализовани су остали неки објекти планирани Генералним планом из 1923, као: Дунавско пристаниште, пијаце на Сави и Дунаву, блокови у Бари Венецији на потезу од Саве до железничких колосека, мост од Доњег града од Великог ратног острва. Такође, нереализован је и пројекат Драгише Брашована из 1940/41. за преобликовање савске обале и пристаништа.

Међутим, с обзиром на све поменуте тешкоће, може се констатовати да је у току овог двадесетогодишњег периода ипак урађено нешто значајно. Изграђена су два моста, један на Сави (Мост краља Александра, срушен у априлском рату 1941. и касније обновљен по сасвим другачијем пројекту) и један на Дунаву (Мост краља Петра II, познатији као Панчевачки мост). На савској страни, регулација, кејови и насипи урађени су од Железничког моста до бастиона св. Јакова (на десној обали) и од Моста краља Александра до Сава шпица и мало уз Дунавац (на левој обали). На Савском пристаништу направљени су магацини и царинарнице. Направљен је зимовник на Малој ади Циганлији и започета изградња спортских садржаја на Великој ади Циганлији (веслачки клубови, купатила и сл). На дунавској страни, направљен је одбрамбени насип Панчевачког рита, а Дунав је регулисан у подручју индустријских постројења, уз електрану „Снага и светлост” до канала који је водио до Стругаре Прометне банке. Реализована је пруга са две станице на Дунаву – Шаран и Кланичка, тј. Дунав станица. Направљен је прелаз на Аду Хују, и просечена је Дунавска улица у делу од Дубровачке до Француске и Платнаре Владе Илића.

Можда је најзначајније то, што су становници Београда изашли на своје реке.

Библиографија

Необјављени извори

Историјски архив Београда (ИАБ), фонд Општине града Београда, Техничка дирекција, фасцикле 481, 488, 489, 493, 494, 1492.

Музеј града Београда (МГБ), Ур-16670.

Народна библиотека Србије (НБС), Посебни фондови, Кг I 53, Кг II 2404/43, Кг II 812.

Објављени извори

Генерални план Београда 2021, *Службени лист града Београда*, 27/03, Београд 2003. и 25/05, Београд 2005.

Извештај о Генералном плану за град Београд који је израдила комисија (састављена решењем Одбора и Суда општине београдске од 29. маја 1922), Општина града Београда, Београд 1923.

Нацрт планова генералне регулације грађевинског подручја седишта локалне самоуправе – Град Београд, Урбанистички завод Београда, Београд 2011.

План града Београда са околином, девет листова у R 1:10.000. Саставио и нацртао војни топограф Кондратјев, Дирекција за изградњу нових железница, Београд 1922.

Регионални просторни план административног подручја града Београда, *Службени лист града Београда* 10/04, Београд 2004. и 57/09, Београд 2009.

Стратегија развоја града Београда, *Службени лист града Београда*, 21/2011, Београд 2011.

Урбанистички завод Београда. Збирка планова, *Генерални урбанистички план Београда, 1:4000*. (аутор Ђорђе Павлович Коваљевски, Београд 1923).

Урбанистички завод Београда, Решење о стављању под заштиту природног добра „Велико ратно острво”, *Службени лист града Београда*, Београд, 11. априла 2005.

Урбанистички завод Београда, *Студија Београдског приобаља – прва фаза*, рукопис, Београд 2007.

Литература

Антонић, Горан, „Регулациони план Земуна за подручје леве обале Саве из 1932”, *Историја 20. века* 1/2012, Београд 2012.

- „Београдска општина упутила је идејну скицу генералног плана и уредбу за извршење Министарству грађевина”, *Политика*, 12. 11. 1939, 9.
- „Београдско пристаниште на Сави биће поново предмет озбиљне студије стручњака да би се нашло одговарајуће решење”, *Политика*, 18. 3. 1939, 14.
- Благојевић, Љиљана, *Нови Београд: оспорени модернизам*, Београд 2007, 48–50.
- Богвац, Томислав, *Становништво Београда 1918–1941*, Београд 1991.
- Вуксановић Анић, Драга, „Урбанистички развитак Београда у периоду између два светска рата (1919–1941)”, *Историја XX века, IX*, Београд 1968, 447–510.
- Вуксановић-Мацура, Злата, *Живот на ивици: становање сиротиње у Београду 1919–1941*, Београд 2012.
- Гашић, Ранка, „Проблеми територијалног ширења Београда између два светска рата”, *Историја 20. века* 3/2010, Београд 2011, 57–68.
- Гашић, Ранка, „Планови за изградњу Београда на левој обали Саве у међуратном периоду”, *Просторно планирање у југоисточној Европи до Другог светског рата*, Историјски институт, Балканолошки институт САНУ и Географски факултет Универзитета у Београду, Београд 2011, 379–395.
- Гбурчик, Верица, Тошовић, Слободан (ур.), *Еколошко вредновање Београда*, Београд 2005.
- „Где да се подигне београдско пристаниште за теретни саобраћај, а где магацин и царинарница”, *Политика*, 11. 6. 1937, 9.
- „Да ли је могућно извршити измене на пристаништу пошто су радови почели, и јесу ли оне оправдане?”, *Политика*, 20. 6. 1937, 13.
- Дајч, Харис, „Успон и деградација савског приобаља”, *Лимес плус*, 1–2, Београд 1930, 97–112.
- „Између Министарства саобраћаја и београдске општине постигнут је споразум о питању грађења Савског пристаништа и радови се настављају”, *Политика*, 23. 2. 1941, 11.
- Мацура, Владимир, *Чаршија и градски центар*, Ниш – Крагујевац 1984.
- Мирковић, Бранислав, „Привредни чиниоци београдског подручја”, *Београд. Генерални урбанистички план 1950*, ур. Милош Сомборски и др, Београд 1951.
- Михајлов, Саша, „Настанак и развој индустријске зоне на десној обали Дунава у Београду од краја 19. века до средине 20. века”, *Наслеђе XII*, Београд 2011, 91–116.
- Недић, Светлана, „Урбанистичко уређење Београда од 1886. до 1914. године”, *Годишњак града Београда XXIII/1976*, Београд 1976, 175–216.
- Недић, Светлана, „Генерални урбанистички план Београда из 1923. године”, *Годишњак града Београда XXIV/1977*, Београд 1977, 301–309.
- „Њ. Кр. Вис. Кнез намесник Павле, у присуству намесника г.г. Станковића и Перовића, предао је саобраћају мост Њ. В. Краља Петра II и пругу Београд – Панчево”, *Политика*, 11. 11. 1935, 1.

- Пећинар, Миладин, „Хидротехнички проблеми Београда”, *Београд. Генерални урбанистички план 1950*, ур. Милош Сомборски и др, Београд 1951.
- Поповић, Драг., „Београдско савско пристаниште”, *Београдске општинске новине* 8–9, 1936, Београд 1936, 661–663.
- „Почело је грађење путничког пристаништа у Београду”, *Политика*, 10. 9. 1939, 8.
- „Пред исушењем Панчевачког рита”, *Политика*, 19. 4. 1929, 4.
- „Пристаниште на Дунаву”, *Политика*, 12. 12. 1928, 9.
- „Пристаниште са магацинима под Калемегданом коштаће државу око 15.000.000 више него узводно од моста”, *Политика*, 27. 6. 1937, 8.
- „Пројекат новог зимовника на Чукарици у вези са планом за претварање Аде Циганлије у спортско острво”, *Политика*, 5. 2. 1937, 15.
- „Рушење другог спрата магацина који су имали да се изграде на новом Савском пристаништу”, *Политика*, 1. 9. 1939, 21.
- „Савски кеј изграђује се интензивно и ускоро ће почети с подизањем царинских магацина”, *Политика*, 29. 5. 1937, 6.
- Сомборски, Милош, „Развој Београда између два рата”, *Београд. Генерални урбанистички план 1950*, ур. Сомборски Милош и др, Београд 1951.
- Стојадиновић, Милослав, „За савремено уређење Београда”, *Београдске општинске новине* 23–24, 15. 12. 1930, 1314–1322.
- Ђоровић, Драгана, Благојевић, Љиљана, „Water, society and urbanization in the 19th century Belgrade: Lessons for adaptation to a climate change”, *Spatium* 28, децембар 2012, Београд 2012, 53–59.
- „Шта ће бити с београдским кејом и јадранским пристаништима?”, *Политика*, 17. 11. 1935, 11.

Ranka GAŠIĆ, Zlata VUKSANOVIĆ MACURA

THE URBAN PLANNING OF BELGRADE RIVERBANKS
BETWEEN THE WORLD WARS

Summary

The importance of riverbanks in Belgrade, in terms of geography, ecology and history, can hardly be overrated. The Sava and the Danube have always influenced the climate, the sanitary conditions, the strategic position and the economy of the city. Furthermore, until nearly a century ago, Belgrade's rivers marked the state border and, as such, had a crucial role in the history of the city and the whole region.

In the aftermath of WWI, the development of the riverbank city zones, and especially the expansion to the other side of the rivers proved to be a great financial and technical challenge. Therefore, the riverbanks were not properly integrated into the urban space. However, a massive investment was made into the river regulations, which contributed to the improvement of health conditions in the city (diseases caused by flooding and waste water). The riverbanks regulation was treated both in the 1923 Master Plan of Belgrade, and in the 1939 Draft Master Plan. The Sava left bank was intended to become a traffic and economic zone. When the King Alexander Bridge in 1934 and the Fairground in 1937 were built, the necessary precondition for realizing this plan was satisfied. Until WWII, a part of present-day New Belgrade territory was drained and regulated. The Ada Ciganlija Island was intended for sports and recreation proposal that was never disputed. It was, however, crucially important for the Belgrade traffic network, and the railway bridge over the Sava, crossing the Ada Ciganlija, was planned as early as as the 1923 Master Plan. The focus of the authorities' attention was, however, on the right Sava bank. A comprehensive planning solution for this zone was not found in the interwar period, or in the postwar decades. The problem of the positioning of the quay was seriously taken into consideration in the mid-1930s, in connection with the railway network. The positioning of the customs warehouses on the Sava quay was the subject of a fierce public debate. Finally, in 1941 the agreement was reached between the Ministry of Transport and the Belgrade City Council. However, it was realized only in part, since the war soon

broke out. On the Danube riverbank, the City Council was planning to drain the Pančevo marsh, to build a bridge between Belgrade and Pančevo, to regulate the Danube right bank from the Nebojša Tower to the Pančevo bridge, and to come to a decision concerning the position of the future Danube quay. However, in the interwar period these plans were realized only in part – the bridge was built in 1936 and a part of the Pančevo marsh was drained.

To sum up, something important was done on the Belgrade riverbanks in the course of these 20 years. Two bridges were erected (on the Sava and on the Danube). The quays and embankments were built along the bank from the Railway Bridge to the St. James Bastion at the right bank, and from the King Alexander Bridge to the point of junction of the two rivers. Customs stations and warehouses were built on the Sava quay, as well as the winterport on the Ada Ciganlija Minor and some of the recreation grounds on the Ada Ciganlija Major. At the Danube riverbank, the embankment was built at the Pančevo marsh, and the river was regulated along the industrial zone. A railway track with two stations was built, as well as the Dunavska street and the isthmus between the Ada Huja and the mainland.

Translated by Ranka Gašić

План на корицама:

План Франца Јанкеа о регулацији Дрине код Бадовинаца,
Архив Србије, Фонд Књажева канцеларија, Сигн. XXXVII, 1161–3 и 4.

План на предњој поткорици:

План Београда
(Nicolas de Fer, *Belgrade, Ville forte Capitale de la Rascie dans la province de Servie qui fait partie du Grand Royame de Hongrie*, Paris 1695)
Акварелисани бакорез. Музеј града Београда, Сигн. И, 2836.

План на задњој поткорици:

План Београда и околине, са планом Шапца
(Adam Jonathan Felbecker, *Plan der Gegend und Grundriß der Vestung Belgrad in Servien*, Nürnberg 1683)
Акварелисани бакорез. Музеј града Београда, Сигн. И, 331.

CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

711(091)(4-12)(082)

ЖИВОТ на рекама Југоисточне Европе : историјски аспекти просторног планирања насеља и комуникација / уредник Љубодраг П. Ристић. - Београд : Балканолошки институт САНУ, 2019 (Београд : Бирограф). - 290 стр. : илустр. ; 24 см. - (Посебна издања / Српска академија наука и уметности, Балканолошки институт ; 141)

На спор. насл. стр.: Life on the Rivers in Southeastern Europe. - Радови на срп. и енгл. језику. - Тираж 300. - Стр. 7-8: Предговор / Љубодраг П. Ристић. - Библиографија уз сваки рад. - Summaries.

ISBN 978-86-7179-105-2

а) Просторно планирање - Историја - Југоисточна Европа - Зборници
б) Урбанизација - Историја - Југоисточна Европа - Зборници
COBISS.SR-ID 274983180