

STAMBENI I POSLOVNI OBJEKTI ŽELEZNICE U NIŠU IZ DRUGE POLOVINE 19. VEKA

Olivera Nikolić¹, Vladan Nikolić², Sonja Krasić³

Rezime: U ovom radu predstavljeni su rezultati istraživanja na polju stambenih i poslovnih objekata železnice, sagrađenih u Nišu u drugoj polovini devetnaestog veka. O arhitekturi objekata železnice ima vrlo malo naučnih radova usled nedostatka istorijskih pisanih i grafičkih dokumenta. Istorijskom metodom i analizom došlo se do bitnih podataka o arhitekturi objekata železnice koji imaju značaj u očuvanju baštine. Cilj rada bio je ukazivanje na arhitekturu koja je nastala kao posledica izgradnje pruge kroz Niš, što je u datom trenutku predstavljalo prekretnicu u razvoju grada i regiona, čime je i arhitektura grada dobila na značaju. Takođe, radom se skreće pažnja na potrebe zaštite graditeljskog nasleđa i predstavlja osnov za neka dalja istraživanja u okviru postavljene teme.

Cljučne reči: arhitektura, železnica, železnički terminal, stambeni objekti, poslovni objekti, baština, devetnaesti vek

Abstract: This paper presents the results of the field research of the railway residential and commercial properties, built in Nis in the second half of the nineteenth century. There are few scientific papers about architecture of railway facilities due to a lack of written historical documents and graphics. Historical method and the analysis resulted in the significant data on the architecture of railway facilities, which are important in preserving the heritage. The aim of this study was to point out the architecture that was created as a result of railroad construction in Nis, which was at that time represented a milestone in the development of the city and the region, by which the architecture of the city gained in importance. Also, work to draw attention to the need to protect building heritage is the basis for some further researches of this topic.

Key words: architecture, railways, railway terminal, residential buildings, office buildings, heritage, nineteenth century

¹ Dipl. inž. arh., saradnik u nastavi, Građevinsko–arhitektonski fakultet Univerziteta u Nišu

² Dipl. inž. arh., asistent, Građevinsko–arhitektonski fakultet Univerziteta u Nišu

³ Dr, docent, Građevinsko–arhitektonski fakultet Univerziteta u Nišu

1 UVOD

Drugu polovinu devetnaestog veka u Srbiji obeležilo je oslobođenje od Turaka, sticanje nezavisnosti i pomeranje dotadšnjih granica. Do tada vazalna država pod sizerenstvom sulatana, Srbija postaje Kneževina. Međutim, da bi nezavisnost Kneževine bila verifikovana od strane evropskih, velikih sila, Srbija je morala da ispuni uslov o izgradnji pruge od Beograda do Niša i Vranja. Nakon brojnih afera, nedostatka sredstava, potpisivanja i raskidanja ugovora o koncesiji, Skupština je većinom glasova usvojila konvenciju o izgradnji pruge i ozakonila je 3. juna 1880. godine Zakonom o potvrđivanju konvencije. „Na kraju su stvoreni uslovi da tada još uvek knjaz Milan Obrenović srebrnim budakom 3. jula 1881. godine udari temelj srpskim državnim železnicama.“⁴

Niš je oslobođen od Turaka 11. januara 1878. godine, nakon dugih borbi. Od tog vremena Niš prestaje da bude orijentalna kasaba i dolazi do naglog razvoja. Dobijanjem statusa druge prestonice, „varoš od 12.801 stanovnika, prema popisu sa početka 1878 godine“⁵, počinje da se izgrađuje i unapređuje kulturno i politički. U maju 1878. austrijski arhitekta Franc Vinter izradio je „Projekat za regulaciju varoši Niša“. Prema svedočenju Feliksa Kanica „Regulacija grada po austrijskom uzoru nametala se kao neminovna nužnost. Na mesto uklonjenih džamija, minareta i krivudavih sokaka svuda su nicali inpozantni trgovi i prave ulice.“⁶ Izgradnjom pruge Beograd – Niš, sa daljim trasama ka Vranju i Pirotu, odnosno ka Turskoj i Bugarskoj, grad se našao na važnom putnom pravcu između istoka i zapada, te je time njegov dalji razvoj ubrzan.

„Izgradnjom železnice, došlo je do promena u uređenju grada Niša, u opremi stanova i radnji, u načinu života Nišlija, u njihovom odevanju, obrazovanju, političko-duhovnom životu i privredi.“³

Paralelno sa izgradnjom mreže železničkih puteva, na svim budućim stajalištima gradili su se železnički terminali, pomoćni objekti i objekti za boravak i rad inženjera, upravnika i njihovih porodica. Arhitektura objekata železnice bila je novina za Srbiju, time i za

⁴ Železnice Srbije, M. Grujić, Z. Bundalo, Beograd, 2004.

⁵ 125 godina Vojne bolnice u Nišu, Sreten Milenković, Milorad Dimić, Niš, 2004.

⁶ Srbija - zemlja i stanovništvo : od rimskog doba do kraja XIX veka / Feliks Kanić, [preveo Gligorije Ernjaković], Beograd : Srpska književna zadruga Rad, 1985.

Niš. Izgradnjom železničkog terminala i dva poslovno stambena objekta u periodu od 1883. do 1903. godine, Niš je dobio nove kapije grada, a njihova arhitektura i današnja vrednost sa aspekta graditeljskog nasleđa su tema ovog rada.

Na slikama 1 i 2 prikazana je lokacija pomenutih objekata u današnjoj ulici Dimitrija Tucovića, nekada Prizrenska ulica.



Slika 1 – Niš 1893. god



1. Položaj starog železničkog terminala
2. Novi objekat železničke stanice
3. Stambeno-poslovni objekat br. 14
4. Stambeno-poslovni objekat br. 8
5. Stambeni objekat br. 24

Slika 2 – Niš, ul. Dimitrija Tucovića, Položaj prikazanih objekata, 2010. Godina

2 O ARHITEKTURI I ISTORIJATU OBJEKATA

2.1 STARI ŽELEZNIČKI TERMINAL

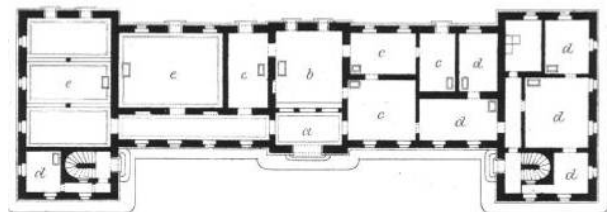
Lokacija: Niš, ulica Dimitrija Tucovića

Godina izgradnje: od 1883. do 1884. godine

Projektant: nepoznat

Zgrada železničke stanice u Nišu građena je po uzoru na austrijske železničke terminale tog vremena. Ne postoje podaci o tome ko je projektovao objekat, a takođe u arhivima Srbije ne postoje arhitektonski planovi ovog objekta. Ono što se može zaključiti iz starih fotografija i svedočenja je da je projektovana kao jednospratna građevina, duga oko 70m i široka oko 20m. Deo projektne dokumentacije staničnog kompleksa čuva se u Fondu starina i arhivu Nacionalne škole za mostove i puteve⁷. U dodatku ovog rada dati su delovi projektne dokumentacije pomoćnih objekata i nadstrešnica.

Glavni ulaz u objekat železničke stanice je bio postavljen centralno i orjentisan ka današnjoj ulici Dimitrija Tucovića. Postojala su i dva sporedna ulaza sa istom orijentacijom na blago isturenim krilima. Prolaskom kroz vetrobran ulazilo se u prostoriju sa šalterima, za kupovinu karat i kasetama za odlaganje prtljaga, iz koje se izlazilo na perone. Levo od vetrobrana, hodnikom se pristupalo čekaonicama prve i druge klase, koje su takođe imale izlaze na perone, a desno kancelarijama. Kraj sporednih ulaza nalazilo se stepenište kojim se pristupalo spratu, na kome su se nalazile stambene jedinice. Priložena osnova prizemlja železničke stanice prve klase u Mađarskoj (sl. 3), sa veoma sličnom osnovom objekta u Nišu.



a. vetrobran b. biletarnica i prtljag c. kancelarije
d. stanovanje e. čekaonice

Slika 3 – Osnova prizemlja zgrade železničke stanice prve klase u Mađarskoj

Duž čitave fasade orjentisane ka peronima pružala se nadstrešnica čiju su konstrukciju činili blago ukrašeni čelični stubovi i rešetkasti nosači.

Spoljašnja obrada izvedena je u stilu akademizma i neoklasicizma. Sokla je naglašena rustičnim, tamnim kamenim pločama. Sva istaknuta zidna platna zatvorena su na stranama kamenim kvadrima. Prizemni otvori uokvireni su profilisanim gredicama. Otvori na spratu, na ispuštenim krilima nadvišeni su

trougaoim i lučnim timpanonima, a ostali profilisanim gredicama.

U drugom svetskom ratu zgrada je bila delimično porušena. Objekat je u potpunosti uklonjen 1982. godine, zbog izgradnje nove stanične zgrade u neposrednoj blizini. Jedino što je od ovog zdanja sačuvano je prizemni objekat koji se nastavljao na nadstrešnicu, sa desne strane u odnosu na glavni ulaz i u kome su se nalazili lokali. Stanje u kome se danas nalazi kao i funkcija magacinskog prostora, svedoči o nemarnosti i nebrizi kada je u pitanju zaštita graditeljskog naslađa.



Slika 4 – Prva zgrada glavne železničke stanice u Nišu, izgled sa perona



Slika 5 – Prva zgrada glavne železničke stanice u Nišu, izgled sa ulice

Objekat stare železničke stanice u Nišu predstavljao je tipičan primer železničkih terminala građenih u drugoj polovini devetnaestog veka u Evropi i u gradovima te veličine. Njegov poseban značaj ogleda se u tome da je građen u vreme izgradnje prve pruge u Srbiji i da je bio reprezent razvoja Srbije kao moderne evropske zemlje. Položaj novog objekta železničke stanice je pored starog, uklonjenog, a njegovim rušenjem se samo formirala zelena površina ispred glavnog ulaza u novi objekat. Ovakvim pristupom ne samo da je uklonjen spomenik kulture od izuzetnog značaja, već je propuštena

⁷ Fonds Ancien et Archives, Ecole Nationale des Ponts et Chaussees

moгуćnost da se novom objektu da poseban kvalitet u kulturološkom i estetskom smislu. Očuvanjem starog objekta železničke stanice i njegovom prenamenom, uz izgradnju novog, bila bi snažno potencirana tradicija železnica u Srbiji. Njegovo postojanje potpuno bi izmenilo današnji bezličan karakter šire lokacije, a mogućnosti budućih unapređenja bile bi značajno povećane. Uklanjanje ovog objekta primer je olakog odricanja mogućnosti da se jedan grad unapređuje oslanjajući se na postojeća kulturna dobra, uz naravno izgradnju novih objekata koji ne negiraju kvalitetne postojeće, već funkcionišu u sadejstvu u svakom smislu te reči.

2.2 STAMBENO – POSLOVNI OBJEKAT U ULICI DIMITRIJA TUCOVIĆA BR. 14

Lokacija: Niš, ulica Dimitrija Tucovića broj 14

Godina izgradnje: od 1883. do 1903. godine

Projektant: arh. Srećko Krajčić

Prema originalnoj projektnoj dokumentaciji, jednospratni stambeno-poslovni objekat projektovan za potrebe železnice delo je niškog arhitekta Srećka Krajčića. Tačna godina projektovanja i izgradnje nije poznata. Pretpostavlja se da je izgrađen u periodu od 1883. do 1903. godine, jer se konture zgrade naziru u pozadini na fotografiji železničke stanice datirane na navedeni period (slika 6). Projektovan je za potrebe 4. sekcije ZOP-a.



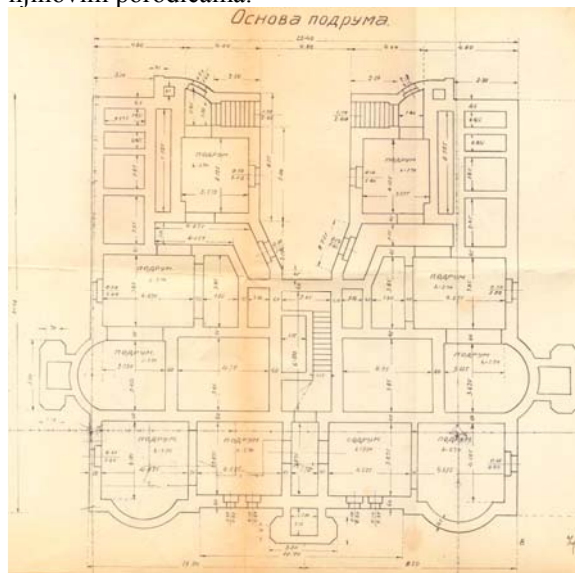
Slika 6 – Zgrade i koloseci stanice Niš, 1884-1903

U osnovi zgrada je kvadratnog oblika dimenzija približno 22x22m, sa poluotvorenim unutrašnjim dvorištom. Glavni ulaz orjentisan je ka ulici Dimitrija Tucovića i iz njega se preko izduženog vetrobranskog hola pristupa centralnom holu sa stepeništem.

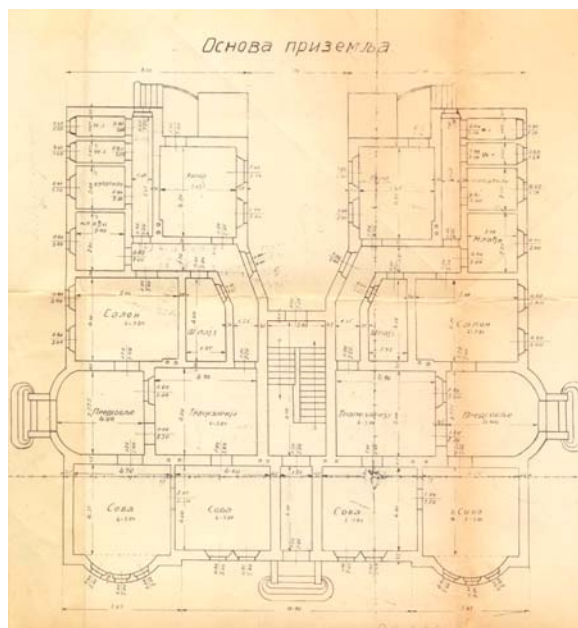
Na slici 7 data je originalna osnova podruma.

U prizemlju zgrade (slika 8) projektovana su dva prostrana troiposobna salonska stana, sa ulazima na bočnim fasadama. Stanovi su iz zadnjeg dvorišta imali i ekonomski ulaz direktno povezan sa kuhinjom i ostavama. Iz prostranog predsoblja ulazilo se u

trepezariju, levo u salon, a desno u sobu. Na trepezariju se sa leve strane nadovezivao hodnik oko koga su bile organizovane ostava, kuhinja, toaleti, kupatilo i soba za decu, a desno još jedna spavaća soba. Stanovi su bili namenjeni visokim činovnicima železnice i njihovim porodicama.



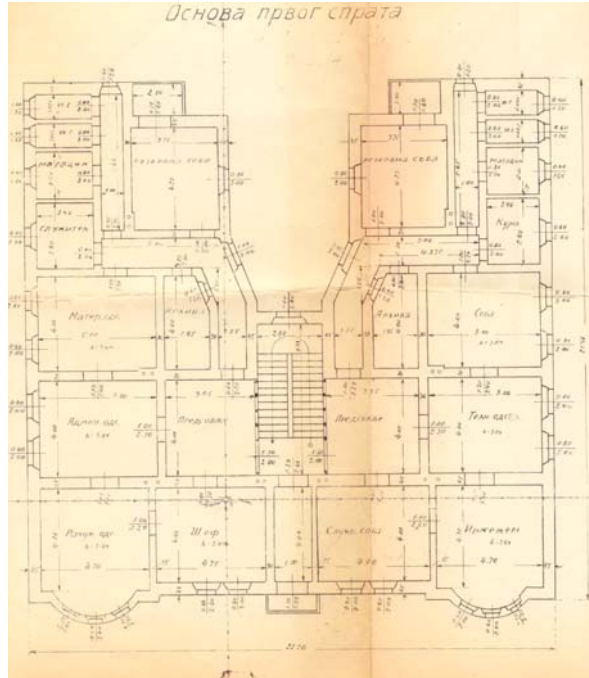
Slika 7 – Osnova podruma (originalni projekat)



Slika 8 – Osnova prizemlja (originalni projekat)

Sprat (slika 9) je projektovan kao poslovni prostor. Sa stepeništa se levo i desno pristupalo u predsoblja oko kojih su bile organizovane kancelarije inženjerskog, tehničkog, materijalnog,

računovodstvenog i administrativnog odseka, kancelarija šefa i kancelarija za sastanke. Ka zadnjem dvorištu sa obe strane vodili su hodnici sa kojih se pristupalo kuhinji, sobi služitelja, ostavama, toaletima i dvema rezervnim sobama.



Slika 9 – Osnova sprata (originalni projekat)

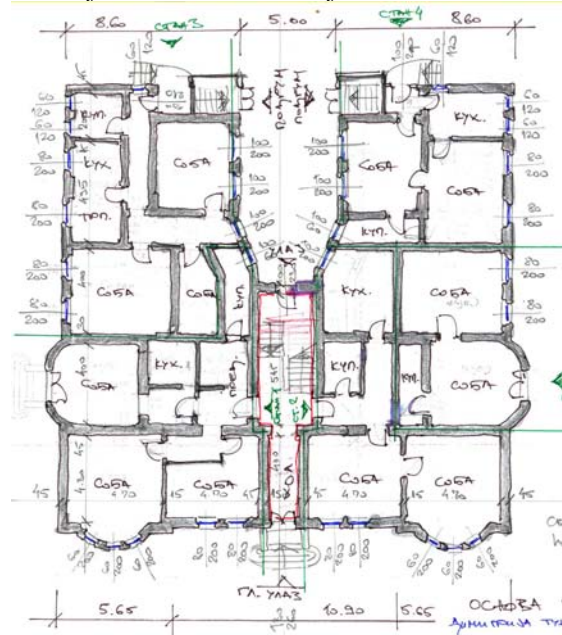
Konstruktivni sistem je masivni zidani. Spoljašnji zidovi u podrumu su debljine 60cm, a u prizemlju i na spratu 45cm. Nosači međuspratne konstrukcije su čelični I profili. Spratna visina prizemlja i sprata je 3.84m.

Izražena simetrija uočljiva je podjednako u enterijeru i eksterijeru. Fasade su u potpunosti očišćena od suvišnih ornamenata, gotovo skromne. Sva dinamika postignuta je rasporedom i dimenzijama otvora. Krajevi prednje fasade naglašeni su polukružnim nišama, na kojima se ističu po tri vertikalno izdužena prozora. Centralno postavljen glavni ulaz istaknut je zaobljenim ulaznim stepeništem i balkonom na spratu. Prvobitna boja fasade bila je žuta. Do 2. svetskog rata objekat je korišćen u projektovane svrhe, da bi za vreme rata korišćen za kancelarije Gestapoa u Nišu. Nakon rata objekat je dat na korišćenje Jugoslovenskim železnicama.

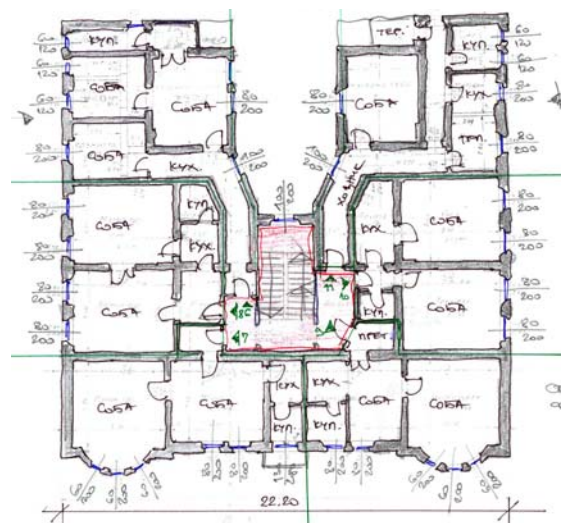
Pedesetih godina prošlog veka izvršena je prenamena prostora u isključivo stambeni. Bez narušavanja izgleda fasada i centralnog hodnika, prostor prizemlja adaptiran je za potrebe pet stambenih jedinica, tri dvosobna i dva trosobna stana,

a prostor sprata za šest, četiri dvosobna, jedan dvoiposoban i jedan jednosoban stan. Nimalo komforni i funkcionalni stanovi su predati na korišćenje radnicima Jugoslovenskih železnica.

Na slikama 10 i 11 date su osnove prizemlja i sprata sa trenutnim stanjem, gde su za razliku od prvobitne prenamene vidljive i naknadne intervencije samih stanara u smislu proširenja stanova na račun dela zajedničkih komunikacija.



Slika 10 – Osnova prizemlja nakon prenamene



Slika 11 – Osnova sprata nakon prenamene

Šestdeset godina poluprivatnog i privatnog vlasništva doveli su objekat u stanje kakvo je danas, slika 12. Na slici su vidljivi preostali originalni

elementi u entrijeru stepenišnog prostora. Slika zapuštenosti vidljiva je unutar objekta, podjednako koliko i spolja. Pored oronule fasade, problem su zastarele elektroinstalacije, neispravna vodovodna i kanalizaciona mreža, vlaga u podrumu, dotrajala krovna konstrukcija. Zbog istorijskog značaja i arhitektonske važnosti objekat bi se trebao naći pod zaštitom Zavoda za zaštitu spomenika kulture.



Slika 12 – Izgled objekta – trenutno stanje

2.3 STAMBENO - POSLOVNI OBJEKAT U ULICI DIMITRIJA TUCOVIĆA BR. 8

Lokacija: Niš, ulica Dimitrija Tucovića broj 8

Godina izgradnje: od 1883. do 1903. godine

Projektant: arh. Srećko Krajčić

Zgrada u ulici Dimitrija Tucovića br.8, po svim aspektima nalikuje zgradi u broju 14. Kao i prethodno opisanu, projektovao ju je arhitekta Srećko Krajčić za potrebe V sekcije ZOP-a i imala je istu namenu i raspored prostorija. Izgrađena je nešto kasnije, takođe u periodu od 1883. do 1903. godine. Bitna razlika ipak postoji i ogleda se u obradi fasadnih ravni. Krajevi prednje fasade u nivou krova naglašeni su gotovo baroknim zabatnim zidovima pročelja. Takođe, ovaj objekat ima bogatiju fasadnu plastiku.



Slika 13 – Izgled objekta – trenutno stanje

Trenutno stanje objekta je malo bolje od objekta na broju 14, ali je propadanje fasade značajno i zahteva što hitniju konzervaciju. Kako je kao i prethodni, objekat u privatnom vlasništvu, jedina realna i trenutno izvodljiva mera zaštite je sređivanje fasade objekta i njeno vraćanje u prvobitno stanje. Ova intervencija ne bi narušila trenutnu namenu objekta jer je položaj otvora nepromenjen, a nije bilo ni drastičnih naknadnih intervencija na fasadi.

2.4 STAMBENI OBJEKAT U ULICI DIMITRIJA TUCOVIĆA BR. 24

Lokacija: Niš, ulica Dimitrija Tucovića broj 24

Godina izgradnje: 1921. godina

Projektant: nepoznat

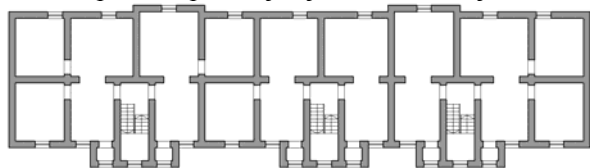
Stambeni objekat u ulici Dimitrija Tucovića 24 sagrađen je za potrebe stanovanja zaposlenih na železnici 1921. godine, o čemu svedoči „Zapisnik o valorizaciji stana u 1959 godini“.

Objekat je spratnosti Po+P+1, pravougaonog gabarita, dimenzija 40h10m. Posmatrano u osnovi prizemlja, postoje tri zasebna ulaza sa stepenišnim prostorom u svakom, oko kog su organizovane po dve stambene jedinice. Strukturu stanova u prizemlju, a takođe i na spratu čine dva trosobna, dva dvosobna i dva jednosobna stana. Od ulaza jedan stepenišni krak vodi ka podrumu, a drugi ka stanovima koji su na

prvom podestu. Na sledećem podestu, levo i desno od stepeništa nalaze se prostorije dimenzija 120h90cm, koje su projektovane kao kupatila koja nisu u skladu sa današnjim poimanjem i standardom kupatila. U samo nekim od stanova, njima se pristupa iz stana, u najvećem broju slučajeva pristupa im se sa stepeništa. U stanovima ne postoje jasno definisane ulazne partije, obično se ulazi u prostoriju koja je kuhinja sa trpezarijom, a iz nje u ostale prostorije.

Konstruktivni sistem je masivni zidani. Spoljašnji zidovi u podrumu su debljine 60cm, a u prizemlju i na spratu 45cm. Nosači međuspratne konstrukcije su čelični I profili. Spratna visina prizemlja i sprata je 3.40m.

Fasade su jednostavne, oslobođene svih detalja i ornamenata. Dva ispusta na fasadi orjentisanoj ka ulici ispraćena su i ispustom u krovu. Isti princip postizanja fasadne plastike primenjen je i na dvorišnoj fasadi.



Slika 13 – Osnova sprata prema originalnom projektu



Slika 14 – Izgled objekta – trenutno stanje

Oskudan dizajn spoljašnjosti, ne baš ispravno projektovana unutrašnjost, primena jeftinih materijala, neumešnost pri izvođenju objekta, logično objašnjenje i opravdanje mogu naći samo u činjenici da je zgrada sagrađena nakon prvog svetskog rata, dakle u vreme prazne državne i železničke kase. Oronulost, zapuštenost i nemarnost su utisci koje zgrada ostavlja

na posmatrača. Kako nema gotovo nikakvu arhitektonsku, kao ni istorijsku vrednost, a pritom zaklanja vizure na okolne savremenije objekte sa kojima ne korespondira, njeno uklanjanje doprinelo bi boljoj sagledivosti okolnog prostora.

3 ZAKLJUČAK

Razvoj železnica u Srbiji u drugoj polovini 19. veka doprineo je i razvoju arhitekture i građevinarstva i „evropeizaciji“ zemlje. Ovo je posebno uočljivo u južnoj Srbiji s'obzirom da je tu preovladavala arhitektura zasnovana na uzorima turske arhitekture i urbanizma. Objekti železnice projektovani su od strane arhitekata iz Francuske i Austrije a po uzoru na objekte iste namene u tim zemljama.

Postojao je veliki broj pomoćnih objekata različite arhitektonske i istorijske vrednosti. Mnogi od njih ostali su neprimetni stručnoj javnosti i kao takvi izloženi propadanju i estetskoj i funkcionalnoj devastaciji. Ovi objekti su češće bili uklanjani, ali se u nišu desilo upravo suprotno. Uklonjen je glavni objekat železničke stanice, koji je ujedno imao i najveću arhitektonsku i istorijsku vrednost.

Kroz sagledavanje arhitekture, istorije i trenutnog stanja postojećih objekata dati su komentari i sugestije, ali je i ostavljena mogućnost da se o njihovoj sudbini povede šira stručna rasprava. Više od jednog veka njihovog postojanja obavezuje Grad Niš i Zavod za zaštitu spomenika da pristupi njihovoj istorijskoj valorizaciji i adekvatnom tretmanu, posebno ako imamo u vidu nepromišljeno uklanjanje glavnog objekta.

U dodatku ovog rada dati su još neki prilozi neophodni za sagledavanje izloženih podataka u ovom radu.

LITERATURA

- [1] *125 godina Vojne bolnice u Nišu*, S. Milenković; M. Dimić, Niš, 2004.
- [2] *Na skretnici milenijuma 1 i 2, monografija*, Grupa autora, Preduzeće za železničku izdavačko-novinsku delatnost, Beograd, 2000.
- [3] *Poseta barona Herdera Srbiji i prvi plan za izgradnju železnice*, M. Samardžić, Istraživanja br. 18, str. 135-145, 2007.

[4] *Spomenici Niša: zaštićena kulturna dobra od izuzetnog i od velikog značaja*, B. Andrejević, Prosveta, Niš, 1996.

[5] *Srbija - zemlja i stanovništvo : od rimskog doba do kraja XIX vek*, F. Kanic, Srpska književna zadruga Rad, Beograd, 1985.

[6] *Železnice u Srbiji 1884–1958*, J. Raičević, Privredna hronika, sveska VI, Beograd, 1959

[7] *Železnice Srbije, monografija*, M. Grujić, Z. Bundalo, Preduzeće za železničku izdavačko-novinsku delatnost, Beograd, 2004.

ILUSTRACIJE

1. Istorijski arhiv Grada Niša
2. Privatna arhiva Andreje Filipovića, Niš
3. Privatna arhiva Dušana Stojakovića, Niš
4. www.skyscrapercity.com - preuzeto do marta 2010.
5. www.gis.ni.rs - preuzeto avgusta 2010.
6. Fonds Ancien et Archives, Ecole Nationale des Ponts et Chaussees, Paris www.enpc.fr