

КОНФЕРЕНЦИЈА
ИНДУСТРИЈСКО И ТЕХНИЧКО НАСЛЕЂЕ

ЖЕЛЕЗНИЧКО НАСЛЕЂЕ



19. и 20. септембар 2024.

ЗБОРНИК РАДОВА



ЗАВОД ЗА ЗАШТИТУ
СПОМЕНИКА КУЛТУРЕ
У ПАНЧЕВУ



КОНФЕРЕНЦИЈА
„ИНДУСТРИЈСКО И ТЕХНИЧКО НАСЛЕЂЕ”

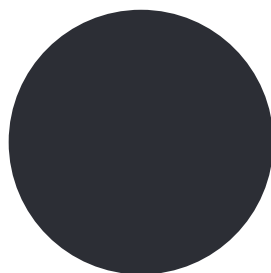
ЖЕЛЕЗНИЧКО НАСЛЕЂЕ
ЗБОРНИК РАДОВА

ЗАВОД ЗА ЗАШТИТУ СПОМЕНИКА КУЛТУРЕ У ПАНЧЕВУ

КОНФЕРЕНЦИЈА
„ИНДУСТРИЈСКО И ТЕХНИЧКО НАСЛЕЂЕ”

ЖЕЛЕЗНИЧКО НАСЛЕЂЕ

ЗБОРНИК РАДОВА



ЗАВОД ЗА ЗАШТИТУ СПОМЕНИКА КУЛТУРЕ У ПАНЧЕВУ
Панчево, 2025.

**ЗБОРНИК РАДОВА СА КОНФЕРЕНЦИЈЕ
„ИНДУСТРИЈСКО И ТЕХНИЧКО НАСЛЕЂЕ – ЖЕЛЕЗНИЧКО НАСЛЕЂЕ”**

Издавач

Завод за заштиту споменика културе у Панчеву

За издавача

Милица Минић, в. д. директора Завода

Уредник

Јасмина Вујовић

Организациони одбор конференције

Гроздана Миленков, в. д. директора, копредседник

Јасмина Вујовић, дипл. инж. арх, копредседник

Јасна Јованов, дипл. археолог, члан

Тамара Косијер, мас. историчар, члан

Мирјана Шарац, дипл. ист. уметности, члан

Аутори

Жељко Комарица

Јасмина Вујовић

Снежана Вечански

Горана Лемајић

Адел Грбић Лудаши

Обрад Јанчић

Алекса Новаковић

Борјан Бранков

Дејан Вујић

Наташа Чолић Марковић

Наташа Даниловић Христић

Сања Симоновић Алфиревић

Никола Крунић

Божидар Манић

Јелица Илић

Анђела М. Дукић

Александар Станојловић

Страхиња Вуковић

Драгица С. Јовановић

Никола Конески

Тамара Косијер

Маја Николова

Рита Флеис

Снежана Половина

Лектура

Јасна Милићев

Дизајн, њелом и ѡриѡрема за шѡамѡу

Немања Вујић

Шѡамѡа

Графомаркет, Београд

Тираж

100 примерака

ISBN 978-86-83677-30-6

ПРЕДГОВОР	5
<i>Јасмина Вујовић</i>	
ГРАД КОЈИ ЈЕ ВОЛЕО ВОЗОВЕ	7
<i>Жељко Комарица</i>	
РАЗВОЈ ЖЕЛЕЗНИЦЕ У ЈУЖНОМ БАНАТУ СА ОСВРТОМ НА АРХИТЕКТУРУ ОБЈЕКТА КОЈИ СУ ГРАЂЕНИ УЗ ПРУГУ	21
<i>Јасмина Вујовић</i>	
АРХИТЕКТА ФЕРЕНЦ ПФАФ И ЗГРАДА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ ВРШАЦ	39
<i>Снежана Вечански</i>	
ЗНАЧАЈ ЖЕЛЕЗНИЦЕ ЗА ИНДУСТРИЈСКИ РАЗВОЈ СРЕМСКЕ МИТРОВИЦЕ И ЗАШТИТА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ И ИНДУСТРИЈСКОГ НАСЛЕЂА ГРАДА	41
<i>Горана Лемајић</i>	
РЕСТАУРАЦИЈА ЖЕЛЕЗНИЧКИХ СТАНИЦА НА ЛИНИЈИ СУБОТИЦА – СЕГЕДИН	49
<i>Агел Грбић Лудаши</i>	
РЕСТАУРАЦИЈА ЖЕЛЕЗНИЧКИХ СТАНИЦА НА ЛИНИЈИ СУБОТИЦА – НОВИ САД	51
<i>Обрад Јанчић</i>	
БЕОГРАДСКА ЛОЖИОНИЦА: ЦЕНТРАЛНА ТАЧКА СРПСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ У ДВАДЕСЕТОМ ВЕКУ И ЊЕНА САВРЕМЕНА ПРЕНАМЕНА	53
<i>Алекса Новаковић</i>	

РАЗВОЈ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ИНДУСТРИЈСКОГ НАСЛЕЂА ГРАДА ШАПЦА У СТРАТЕШКИМ ДОКУМЕНТИМА ОДРЖИВОГ УРБАНОГ РАЗВОЈА	63
<i>Борјан Бранков, Дејан Вујић, Нађаша Чолић Марковић, Нађаша Даниловић Христић, Сања Симоновић Алфиревић, Никола Крунић, Божидар Манић</i>	
ТИМОЧКА ПРУГА, ОД ПРОЈЕКТА ЗА ИЗГРАДЊУ ДО САВРЕМЕНИХ РЕКОНСТРУКЦИЈА	65
<i>Јелица Илић</i>	
ЖЕЛЕЗНИЧКА ДИРЕКЦИЈА „ЈУГ” – АРХИТЕКТОНСКО ОСТВАРЕЊЕ ПАВЛА ВАСИЉЕВИЧА КРАТА И БАЛТАЗАРА ДУЛИЋА	79
<i>Анђела М. Дукић</i>	
ПРЕТВАРАЊЕ НАПУШТЕНИХ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА У ПЕШАЧКЕ И БИЦИКЛИСТИЧКЕ СТАЗЕ	89
<i>Александар Сћанојловић</i>	
ПАРНЕ ЛОКОМОТИВЕ КАО ДЕО ЖЕЛЕЗНИЧКОГ НАСЛЕЂА	91
<i>Сћрахиња Вуковић</i>	
УЛОГА УДРУЖЕЊА ЉУБИТЕЉА ЖЕЛЕЗНИЦЕ У ИСТРАЖИВАЊУ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ НАСЛЕЂА И УНАПРЕЂЕЊУ ЖЕЛЕЗНИЦЕ У СРБИЈИ	101
<i>Драјица С. Јовановић</i>	
„СРЕБРНО ДОБА ЖЕЛЕЗНИЦА”: ЖЕЛЕЗНИЧКА МРЕЖА У КРАЉЕВИНИ ЈУГОСЛАВИЈИ 1918–1941.	103
<i>Никола Конески</i>	
ПОЛОЖАЈ ЖЕЛЕЗНИЧАРА У КРАЉЕВИНИ ЈУГОСЛАВИЈИ 1918–1941. ГОДИНЕ	105
<i>Тамара Косијер</i>	
УСПОМЕНЕ СА ЕКСКУРЗИЈЕ: УЛОГА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА У ВАСПИТАЊУ И ОБРАЗОВАЊУ СРПСКЕ МЛАДЕЖИ	107
<i>Маја Николова</i>	
СУБОТИЧКИ СИГНАЛИ – КЊИГЕ, ПЕРИОДИЧНА ИЗДАЊА И СИТНА ШТАМПА СУБОТИЧКИХ ШТАМПАРИЈА У КУЛТУРИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА	115
<i>Риша Флеис, Снежана Половина</i>	
ЗАКЉУЧЦИ СА КОНФЕРЕНЦИЈЕ „ИНДУСТРИЈСКО И ТЕХНИЧКО НАСЛЕЂЕ – ЖЕЛЕЗНИЧКО НАСЛЕЂЕ”	125

ПРЕДГОВОР

Пре 170 година, 1854. године, изграђена је прва пруга на територији Јужног Баната и најстарија железничка пруга на територији данашње Србије. Августа те године у саобраћај је пуштена пруга Лисава (Lišava) – Оравица – Базијаш (у данашњој Румунији), а преко Добричеве, Јасенова, Црвене Цркве, Беле Цркве и Врачевог Гаја, који се налазе у Јужном Банату. Служила је за превоз угља. Први возови покретали су се коњском, а од новембра 1856. године и парном вучом.

Године 1884. пуштена је у саобраћај пруга Београд–Ниш, прва пруга у јавном саобраћају у тадашњој Србији. Редовни саобраћај отпочео је 15. септембра 1884. године, па се тај дан обележава и као Дан железничара Србије.

У Панчево је први воз стигао 9. априла 1894. године око поднева. Ушао је у станицу „Панчево Варош”. То је био свечани воз који је дошао из Великог Бечкерека (данашњег Зрењанина), а у којем је била висока државна делегација на челу са мађарским министром трговине Белом фон Лукачем. Изградњом ове железнице успостављена је директна веза јужног дела Баната са Будимпештом и Бечом, што је тада било веома значајно за превоз пољопривредних производа, те развој индустрије и трговине.

Желећи да обележи ове значајне јубилеје, Завод за заштиту споменика културе у Панчеву реализујући пројекат *„Обележавање 170 година од пуштања у рад прве железнице у Јужном Банату и 140 година у Србији”*, организовао је другу по реду конференцију о индустријском и техничком наслеђу са темом железничког наслеђа у Србији која је одржана 19. и 20. септембра 2024. године у Панчеву. Првог дана програма организована је стручна екскурзија на којој су учесници конференције и заинтересовани грађани обишли железничке станице Вршац, Јасеново и Бела Црква. Други дан конференције био је посвећен презентацији радова.

Јасмина Вујовић

ЖЕЛЕЗНИЧКА ДИРЕКЦИЈА „ЈУГ” – АРХИТЕКТОНСКО ОСТВАРЕЊЕ ПАВЛА ВАСИЉЕВИЧА КРАТА И БАЛТАЗАРА ДУЛИЋА

мсц. Анђела М. Дукић
Универзитет у Београду – Филозофски факултет¹

АПСТРАКТ

Град Ниш је током историје представљао значајно геополитичко, економско и културно седиште. Као једно од просперитетних раздобља подручја истанчао се период између два светска рата (1918–1941). Увођењем диктатуре Краља Александра I Карађорђевића 1929. године, уследила је промена државног система. Административном поделом државе Ниш је постао седиште Моравске бановине, што се умногоме одразило на даљи ток развоја архитектуре и урбанизма. Почевши од јавних објеката, преко мултипликовања стамбеног фонда, до усложњавања и ојачавања инфраструктуре, Ниш је постао активно градилиште. Поред локалних архитеката и инжењера, градско језгро су преиначавали и оплемењивали многобројни пројектанти из Београда, ствараоци из других средина Краљевине, и у великој мери архитекти-емигранти са простора Русије. Фокус рада је стављен на историјат и валоризацију једног од објеката којим је обележено јачање Ниша као центра. Пројекат за зграду *Железничке дирекције „Југ”* Павла Васиљевича Крата и Балтазара Дулића из 1940. године представља један од последњих репрезентативних предратних архитектонских подухвата на овом простору. Зарад пресељења Железничке дирекције из Београда у Ниш, било је потребно подићи монументалну грађевину у ширем градском центру, чиме би био крунисан укупни раст и развој железничке традиције округа. Уз историографску анализу објекта, политичких и естетских начела која су условила његову просторност и фасадни ритам, рад је посвећен и положају који ово остварење заузима у урбаној матрици Ниша.

КЉУЧНЕ РЕЧИ:

архитектура, урбанизам, железничко наслеђе, Ниш, међуратни период.

¹ iu.andjeladukic@gmail.com

RAILWAY DIRECTORATE „JUG” – ARCHITECTURAL CREATION OF PAVLE VASILJEVIĆ KRAT AND BALTAZAR DULIĆ

ABSTRACT

Throughout history, Niš has been an important geopolitical, economic, and cultural seat. The period between the two world wars (1918–1941) stood out as one of the prosperous periods of the area. With the introduction of the dictatorship of King Alexander I Karađorđević in 1929, a change in the state system followed. Due to the administrative division of the state, Niš became the seat of the Moravian Banovina, which greatly influenced the further development of architecture and urban planning. Starting with public buildings, through the multiplication of the housing stock, to the complexity and strengthening of the infrastructure, Niš has become an active site of construction. In addition to local architects and engineers, the city center was modified and refined by numerous architects from Belgrade, the ones from other areas of the Kingdom, and largely by emigrant architects from Russia. The focus of the paper is on the history and valorization of one of the buildings that marked the strengthening of Niš as a center. The project for the building of the Railway Directorate „Jug” by Pavle Vasiljević Krat and Baltazar Dulić from 1940 portrays one of the last representative pre-war architectural endeavors in this area. Due to the relocation of the Railway Directorate from Belgrade to Niš, it was necessary to erect a monumental building in the wider city center, which would crown the overall growth and development of the district's railway tradition. Along with the historiographical analysis of the building, political, and aesthetic principles that determined its spatiality and facade rhythm, the paper is also dedicated to the position that this achievement occupies in the urban matrix of Niš.

KEYWORDS:

architecture, urban planning, railway heritage, Niš, interwar period.

УВОД

Град Ниш је током дугог постојања пролазио кроз многобројне промене у складу са актуелном влашћу и општом културном климом. У складу са значајним саобраћајним трансверзалама које су се укрштале са облашћу Ниша, град је *a priori* разматран када се током шездесетих година XIX века популаризовала идеја о градњи железнице на Балкану. Економска рентабилност је императивно налагала да нови пут следи трасу царског друма Београд-Цариград. Српска влада је 1881. године приступила изградњи деонице Београд-Ниш. Августа 1884. године завршена је градња и активирана пруга. Како је Ниш у потоњем периоду постао чвор преко кога је спојено три железничка правца, истанчао се његов значај за српску трговину, нарочито почетком извоза у Европу, при чему је овај град био централни пункт. Важни аспекти територијалног ширења и архитектонског усложњавања нишке области лежали су у његовом стратегијском и саобраћајном положају.² Након Првог светског рата уследио је процват на више поља те је било потребно да се приступи планском уређењу града. У циљу оснаживања инфраструктуре током међуратног периода постављане су многе нове, али и дорађиване и обнављане пређашње започете пруге.

2 Милић, Даница, главни уредник. *Историја Ниша II. Од ослобођења 1878. до 1941. године*. Ниш: Градина и Просвета, 1984, 67–69.

Круцијалну улогу у развоју Ниша имао је Драгиша Цветковић који је првобитно обављао функцију градоначелника, али је у потоњим годинама понео дужност министра социјалног старања и јавног здравља. Врхунац политичке каријере крунисао је улогом председника Краљевске владе.³ Активно се залагао за савремене архитектонске концепције о чему сведоче ангажовања архитеката и иницијативе за добијање финансија за капиталне објекте у Нишу и околини.⁴ Средином четврте деценије XX века градски пејзаж се сукцесивно транспонује са позиције устаљено-патријархалног на позицију индустријско-капиталистичког.

Доношење Грађевинског закона 1932. године представљало је значајну прекретницу у урбанистичко-архитектонском развоју града. Формирањем Грађевинског одбора започето је успостављање области, те је утврђен „Ужи грађевински реон“ подељен на зоне. Након „Програма за израду регулационог плана града Ниша“ из 1934. године и конкурса за идејну скицу Генералног урбанистичког плана из 1935. године, средином 1939. године одобрен је разрађен план архитектуре Михаила Радовановића.⁵ Радовановић је учртао простор за аеродром, гробља, паркове и зелени појас, као и многобројне објекте јавне намене. План није реализован у значајној мери јер је две године након његовог настанка почео рат, након ког је дошло до промене развојних приоритета.⁶ Током 1940. године започет је нови циклус грађевинске делатности у Нишу, при чему је поред приватних палата које су подизане у великом броју, Општина уступила плац на Тргу Кнеза Михајла (данас Трг Краља Александра) за Железничку дирекцију „Југ“.⁷

ЖЕЛЕЗНИЧКА ДИРЕКЦИЈА „ЈУГ“: ИДЕЈА, ИЗГРАДЊА, АУТОРИ

Потребу за подизањем објекта Железничке дирекције „Југ“ условило је свеопште јачање Ниша као центра у последњим годинама пре Другог светског рата. Како је град представљао интернационално железничко чвориште, његово ширење и унапређење, те последично архитектонско усложњавање, били су цивилизацијски оправдани. Ниш је у претходном периоду имао веома развијену железничку мрежу, радионицу и школу, те је репрезентативни објекат Дирекције требало да представља круну његовог укупног раста и развоја. Војно-административни идентитет ширег простора данашњег Трга Краља Александра су архитектонски сачињавали палате Команде пете армијске области и Окружног уреда за осигурање радника, као и Споменик краљу Александру, а планирано је и подизање читавог блока нових грађевина. У непосредној близини парка се у претходном периоду до железничке станице простирала дивља зелена површина и тек неколицина неплански подизаних кућа, да би у предметном раздобљу тај део био у потпуности изграђен и усклађен у садејству са савременим потребама.

Пре доношења коначне одлуке у стручној и широј јавности је постојало критичарско крило које се супротстављало оваквом виду реорганизације железничког устројства. Наводило се да је Ниш непогодан за смештај већих бројева надлежности јер нема погодне и повезане зграде, које треба да буду у непосредној вези са Железничком станицом. Даље је било говора о стамбеном питању, односно, истакнуто је да нема довољно јединица за смештај чиновнич-

3 Видети: Златић, Јован М. *Полијички животи у Нишу између два светска рата*. Ниш: Просвета, 1994.

4 Стојиљковић, С. „По свом досадашњем проширењу, Ниш захвата простор за насеље од двеста хиљада становника“. *Полијика*, 30. 4. 1939: 21.

5 „Резултати конкурса за скицу регулационог плана града Ниша“. *БОН* LIII, бр. 11–12 (1935): 107; Милић, Даница, главни уредник. *Историја Ниша II. Од ослобођења 1878. до 1941. године*. Ниш: Градина и Просвета, 1984, 479–480.

6 Медведев, Михајло. *Урбана традиција Ниша у планским приказима*. Ниш: Друштво архитеката Ниша, 2019, 11.

7 Аноним. „За осам година у Нишу је подигнуто преко 800 зграда“. *Време*, 19. 8. 1940: 7.

ких породица. Аргумент се заснивао и на идеји да ће град бити претрпан надлештвима и чиновницима и да ће у сваком погледу бити преоптерећен. Пре званичног решења по коме је требало наменски саградити колонију, нотирано је више од 300 погодних станова.⁸

У случају предметног архитектонског решења, није пронађена референтна документација ни у једној од надлежних институција, при чему су истражени Фонд Градског поглаварства у Историјском архиву у Нишу, фондови Министарства саобраћаја и Главне дирекције државних железница Краљевине Југославије у Архиву Југославије у Београду. Консултовани су Музеј железнице, као и Музеј науке и технике у Београду, но пројектна документација није похрањена на наведеним местима. Она се такође не налази *in situ*, те је по сведочењу Богољуба Рочкомановића,⁹ шефа службе за опште послове Правног факултета у Нишу, познато да постоје проблеми при обављању било какве врсте грађевинских радова услед њеног недостатка. Непубликовано истраживање др Александра Кадијевића, редовног професора на Одељењу за историју уметности на Филозофском факултету у Београду сведочи о постојању пројеката које је прерадио архитекта Јован Ранковић који је руководио преправком објекта, те да су они похрањени у Архиву Југославије.¹⁰

У недостатку оригиналне документације, реконструкција наратива условљена је праћањем хемеротечких извора. Почетком фебруара 1940. године, председник Драгиша Цветковић је током посете Нишу изјавио да је у потпуности регулисао питање подизања нове палате са Нишком општином, те да ће Хипотекарна банка омогућити изградњу. Тврдња да је Ниш несумњиво железнички центар послужила је аргументацији одабиру локације.¹¹ Крајем фебруара донешена је коначна одлука о пресељењу Железничке дирекције „Југ“ из Београда у Ниш, након конференције у Банској управи на којој су присуствовали председник владе Драгиша Цветковић, министар саобраћаја инжењер Никола Бешлић, бан Јанићије Краснојевић,¹² генерални директор државних железница Милан Јојић, обласни директор Љуба Дебељевић и председник Нишке општине Драгутин Живковић. Бешлић је обишао железничку станицу и ложионицу поводом чега је изјавио да је потребно да се оне уреде по савременој основи. Нагласио је да је потребно да се изгради модерна радионица која би могла да задовољи неопходне капацитете да би била погодна за коришћење радника Обласне железничке дирекције. Живковић је изјавио да ће Нишка општина преузети све материјалне трошкове потребне за зидање репрезентативне зграде Железничке дирекције и зидање станова за смештај чиновника. Земљиште је такође уступила Општина. Почетком априла 1940. године требало је да се пресели рачунски одсек Железничке дирекције „Југ“ у Ниш. Тим поводом је делегација чиновника Железнице апеловала да се за дирекцијске чиновнике обезбеде станови. Председник Општине нишке Драгутин Живковић је преузео обавезу решавања овог питања, наглашавајући да ће почетком грађевинске сезоне бити подигнуто 104 зграда са по осам станова у Нишком расаднику. Требало је да то буду јефтине и хигијенски станови, у чију сврху ће бити закупљено пола Расадника, који се налази на „најздравијем месту у Нишу”.¹³ Живковић је

8 Аноним. „Дирекција „Југ“ сели се у Ниш”. *Нишки лист*, 3. 2. 1940: 1.

9 Разговор објављен 16. јула 2024. године у Нишу.

10 Проф. др Александар Кадијевић је уступио ауторки на коришћење непубликовано истраживање о Павлу Васиљевичу Крату у коме се налазе важне информације о његовом животу и пројектантској делатности. Овом приликом му се искрено захваљујемо на помоћи.

11 Аноним. „На главне проблеме г. Станојевић и ја имамо исте погледе”. *Време*, 7. 2. 1940: 6.

12 Видети: Pavlović, Miodrag, Predrag Vajagić i Nebojša Stambolić, ur. *Banovi kraljevine Jugoslavije*. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2019.

13 Аноним. „За чиновнике Железничке дирекције Југ Нишка општина подићи ће 104 зграде у нишком расаднику”. *Време*, 23. 3. 1940: 10.

већ почетком године најавио да му је питање пресељења дирекције једна од првих дужности председника Општине.¹⁴

Министарство саобраћаја је расписало архитектонски конкурс на коме су учествовали архитекти и инжењери референтног Министарства из целе Краљевине. Сви конкурсни радови били су изложени у Београду а као најприкладнији нацрти изгласани су они архитекте-емигранта са простора Царске Русије, Павла Васиљевича Крата и суботичког архитекта Балтазара Дулића,¹⁵ услед чега је њима поверено да израде дефинитиван пројекат. Планови су били убрзо одобрени и требало је расписати лицитацију за грубе радове и започети изградњу у што краћем року. Јуна 1940. године срушен је блок старих зграда да би се ослободио и рашчистио терен за подизање Дирекције.¹⁶ Освећење темеља зграде Дирекције било је предвиђено за трећи новембар 1940. године.¹⁷ Приликом почетка изградње, постављена је ускотрачна пруга од железничке станице до градилишта у циљу бржег довоза грађевинског материјала.¹⁸ У складу са значајем који је Железница уважавала, било је потребно зидање монументалне грађевине која би истовремено означавала и велики корак у изграђивању Ниша као бановинског седишта. Планирано је да изградња буде завршена до јесени 1941. године, те да ће се у новој палати, једној од највећих зграда у Нишу, поред свих потребних просторија наћи и најмодернији канцеларијски и други уређаји. (Ил. 1)



Илустрација 1: Пројекат фасаде, извор: усђуиљен од сђиране проф. др Александра Кадијевића

Аутори су ово здање обликовали пратећи градитељске принципе монументализма, који је у затеченој сфери трансфера агресивних идеја потекао из идеолошких основа два ауторитативна режима: италијанског фашизма и немачког нацизма, чиме је јасно илустрован однос између политике и архитектуре. Велике силе су наметале пропагандне идеје о „новом поретку“ који је последично морала да прати нова архитектура, стога је олакшано разумевање токова који су одредили изглед неких од најважнијих државних управних објеката, међу који-

14 Аноним. „За новог претседника Нишке општине постављен је г. Драги Живковић”. *Полиџика*, 2. 1. 1940: 12.

15 Коауторство Балтазара Дулића на пројекту приписано је на основу извештаја у дневном листу *Полиџика*: Аноним. „У Нишу ће ускоро почети грађење зграде железничке дирекције”. *Полиџика*, 17. 7. 1940: 12. Накнадна истраживања имаће за циљ да докажу или оспоре изнету тврдњу.

16 Аноним. „У Нишу ће ускоро почети грађење зграде железничке дирекције”. *Полиџика*, 17. 7. 1940: 12.

17 Аноним. „Кроз нашу земљу”. *Полиџика*, 27. 10. 1940: 21.

18 Novaković, Milan Č. „Otkrivanje (nekada) najlepšeg niškog spomenika”. *Naissus Info*, 27. 11. 2019: <https://naissus.info/otkrivanje-nekada-najlepseg-niskog-spomenika/>.

ма је била и Железничка дирекција „Југ”.¹⁹ Тоталитарна линија је нарочито интензивирана крајем међуратног доба.²⁰ У архитектури манифестован монолитним формама и поретком, монументализам је у зависности од примене илустровао идеолошке тонове.²¹ У овом случају употпуњен је модернистичким формама прожимањем снажних вертикала и хоризонтала. Визуелна доминанта изражена је истанчаним хоризонталним габаритима рашчлањеним драстичним односом маса. Централна партија растеређена декорације била је истакнута улазом са петоро врата, и благо увучена у поређењу са бочним ризалитима наглашеним приближавањем зграде регулационој линији. Овим приступом масама омогућено је постојање широког прилаза чиме је додатно наглашена репрезентативност здања. Ритмом прозора бочних ризалита постигнут је утисак склада пропорција. (Ил. 2) Иако је архитектура станичних зграда била усмерена у правцу тражења обликовних израза националног стила, ови принципи нису важيلي када су у питању биле управне и задружне зграде железнице.²²



Илустрација 2: Скица Железничке дирекције „Југ”, извор: Време 3. 4. 1940, страна 9.

Рат је обуставио градњу,²³ а по његовом завршетку у првој фази подигнуто је источно крило за потребе железничке управе. Касније, средњи део и западно крило су адаптирани за потребе Правног и Економског факултета Универзитета у Нишу, али у далеко скромнијој реализацији од основног пројекта. Зграда је претрпела велике промене у послератном периоду. Бочни ризалити су повишени чиме је дошло до неуједначености складно компонованих маса и изгубљен је модернистички равни кров инсталирањем четвороводних. Уместо репрезентативног улаза који је требало да има петоро врата, присутно је три. Инкорпорирани прозори су слични оригиналним. (Ил. 3)

19 Маневић, Зоран. „Архитектура и политика (1937–1941). ЗЛУМС 20 (1984): 293.

20 Стефановић, Тадија. „Монументално и монументализам у архитектури међуратног Београда”. ЗЛУМС 46 (2018): 151.

21 Исто: 141.

22 Стефановић, Тадија. *Токови у српској архитектури (1935–1941)*. Докторска дис., Универзитет у Београду – Филозофски факултет, 2014, 157.

23 Сачувана је фотографија датована у зиму 1942. године на којој је видљиво да је подизање зграде тек започето.



Илустрација 3: Прочеље, извор: фототографија ауторке, 16. јул 2024.

Архитекте Балтазар Дулић и Павле Васиљевић Крат још увек нису активно заступљени у архитектонској историографији, но постоје извори за проучавање њиховог опуса. Балтазар Дулић је рођен у Ђурђину код Суботице 1905. године. Завршио је гимназију у Суботици, након чега је 1930. године дипломирао на Архитектонском одсеку Техничког факултета у Загребу. Радио је у суботичком грађевинском предузећу „Молцер“, те се окренуо приватној пројектантској пракси. Године 1934. положио је државни испит за овлашћеног пројектанта у архитектури и урбанизму.²⁴ Исте године добија наруџбину од стране суботичког бискупа Људевита Будановића за израду планова римокатоличке цркве у матичном месту. Од 1937. године у ресору Државне железнице ради као инжењер у суботичкој управи. Након Другог светског рата приступио је државној служби. Био је председник Друштва инжењера и техничара Суботице од 1945. до 1954. године и предавач у Средњој и Вишој техничкој школи у Суботици. Поред пројектовања нових зграда, извео је адаптације и рестаураторске захвате. У Суботици је започео пројектантску делатност у предузећу „Архитект“, те развија богат опус у сфери изградње јавних и индустријских објеката. Преминуо је у Суботици 1982. године.²⁵

Павле Васиљевић Крат (Павел Васиљевић Крат) је рођен 1907. године у Саратову. Након емиграције, похађао је Руско-српску гимназију. Јуна 1931. године је дипломирао на Архитектонском одсеку Техничког факултета Универзитета у Београду.²⁶ У најмлађој групи архитеката-емиграната са простора Русије, којој је Крат припадао, формирала се посебна генерација пројектаната, који су целокупно високо образовање стекли на техничким факултетима у Краљевини.²⁷ Становао је у згради у Улици Иваничкој 24. Етаблирао се као један од ретких архитеката-емиграната присталица модернизма, и једно време је радио у атељеу Драгише Брашована. Током Другог светског рата, од 1943. до 1945. године је био активан члан Савеза Совјетских патриота, а након ослобођења је радио у Пројектантском заводу НР Србије. У до-

24 Sekulić. Ante, uredio. *Hrvatski biografski leksikon (1983–2024), mrežno izdanje*. Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2024. Приступљено 16. 9. 2024. <https://hbl.lzmk.hr/clanak/dulic-bolto>.

25 Mitrović, Vladimir. *Arhitektura XX veka u Vojvodini*. Novi Sad: Akademski knjiga, 2010, 355.

26 Марковић, Војислав С, средно. *Именик дипломираних инжењера и архитеката на Техничком факултету Универзитета у Београду 1919–1938*. Београд: Технички факултет Универзитета у Београду, 1939, 67.

27 Кадијевић, Александар. *Југословенска архитектура између два светска рата (1918–1941): контексти тумачења*. Београд: Универзитет у Београду – Филозофски факултет, 2023: 76.

мањој стручној, научној и широј јавности је запамћен по реконструкцији Поште 2 1947. године, дела архитекте Момира Коруновића из 1929. године. У извештају, сачињеном од описа и коментара реконструкције Поште 2, Крат је експлицирао нескривен анимозитет према међуратној националној, романтичарско-експресионистичкој концепцији првобитног објекта.²⁸ Наведени запис из стручне публицистике илуструје начелне постулате којима се водио током пројектовања, пропагирајући идеал равних линија и безорнаменталних површина. (Ил. 4)



Илустрација 4: Павел Васиљевич Краћ, извор: <https://esu.com.ua/article-2333>

Након распада Информбироа 1948. године, ухапшен је и оптужен за непријатељски положај према Социјалистичкој Југославији. Истрага је трајала дуже од две године, након чега је започето суђење августа 1951. године. Осуђен је на четири године затвора због „помагања Совјетској обавештајној агенцији у Југославији“. Министарство иностраних послова СССР је захтевало хитно ослобођење политичких затвореника, али је њихов апел био неуспешан. Реимигрирао је у СССР 1955. године у Астраханску област, где се запослио са супругом архитекткињом Људмилом Родионовом Крат (Људмила Родионовна Крат 1906–1984). Након упућене молбе регионалном комитету, обезбеђен им је смештај и посао у Астрахану, но овде нису имали право на самостално пројектовање. Крат је у Москви захтевао од Савеза архитеката СССР-а да њему и Људмили Р. Крат пронађе посао у складу са њиховом професијом, након чега је у мају 1957. године примљен у „Гипрогражданпромстрой“. Исте године се преселио у Кијев, где ће остати до краја живота. Преминуо је 25. 12. 1969. године.²⁹

²⁸ Према непубликованом истраживању проф. др Александра Кадијевића.

²⁹ Арсенјев, А. Б. и М. Л. Ордовский-Танаевский, *Гимназия в лицах Первая Русско-Сербская гимназия в Белграде (1920–1944), Книга первая*. Белград: Архив Сербской Православной Церкви, 2018, 609–611.

ЗАКЉУЧАК

Палата Железничке дирекције „Југ“ вишеструко је значајна за архитектонско-урбанистичку матрицу међуратног Ниша и његов идентитет индустријско-капиталистичког града у развоју. Неопходно је перципирати је кроз призму свеукупног српског железничког наслеђа, при чему се потврђује стилско-типолошка дихотомија по којој се административни објекти пројектују ван устаљеног обрасца станичних објеката, превасходно израђених у складу са трагањем за националним изразом у архитектури. Како се Ниш рапидно ширио у годинама пре Другог светског рата, подизање Железничке дирекције „Југ“ требало је да представља једну од најважнијих прекретница у његовом даљем развоју, као и у усложњавању његове саобраћајне мреже. Истакнута је и њена улога нове административно-чиновничке матице, зарад чијег пресељења је саграђена Железничка колонија у Нишком расаднику, те у мапу града имплементирано типизовано стамбено насеље. Са стране архитектонско-урбанистичког поретка, поред истакнутог положаја које монументална зграда ужива ситуирана у централној градској области, истакнути су аспекти за употпуњавање историографског наратива о архитектури Ниша између два светска рата. Симултано је продубљено и истраживање улоге архитектата-емиграната са простора Русије у конструисању урбане матрице међуратног Ниша. Закључно, рад представља искорак у проучавању делатности Павла Васиљевича Крата, чији је стваралачки опус занемарен услед снажне критике коју су му стручна и шири јавност упутиле након реконструкције Корунчићеве Поште 2 у Београду.



ЛИТЕРАТУРА:

1. Аноним. „Дирекција ‚Југ‘ сели се у Ниш”. *Нишки лист*, 3. 2. 1940: 1.
2. Аноним. „За новог претседника Нишке општине постављен је г. Драги Живковић”. *Политика*, 2. 1. 1940: 12.
3. Аноним. „За осам година у Нишу је подигнуто преко 800 зграда”. *Време*, 19. 8. 1940: 7.
4. Аноним. „За чиновнике Железничке дирекције Југ Нишка општина подићи ће 104 зграде у нишком расаднику”. *Време*, 23. 3. 1940: 10.
5. Аноним. „Кроз нашу земљу”. *Политика*, 27. 10. 1940: 21.
6. Аноним. „На главне проблеме г. Станојевић и ја имамо исте погледе”. *Време*, 7. 2. 1940: 6.
7. Аноним. „У Нишу ће ускоро почети грађење зграде железничке дирекције”. *Политика*, 17. 7. 1940: 12.
8. Арсенъев, А. Б. и М. Л. Ордовский-Танаевский, *Гимназия в лицах Первая Русско–Сербская гимназия в Белграде (1920–1944), Книга первая*. Белград: Архив Сербской Православной Церкви, 2018.
9. Златић, Јован М. *Политички животи у Нишу између два светска рата*. Ниш: Просвета, 1994.
10. Кадијевић, Александар. *Југословенска архитектура између два светска рата (1918–1941): контексти шумаћења*. Београд: Универзитет у Београду – Филозофски факултет, 2023.
11. Маневић, Зоран. „Архитектура и политика (1937–1941)”. *ЗЛУМС 20* (1984): 293–308.
12. Марковић, Војислав С, средно. *Именик дипломираних инжењера и архитеката на Техничком факултету Универзитета у Београду 1919–1938*. Београд: Технички факултет Универзитета у Београду, 1939.
13. Медведев, Михајло. *Урбана традиција Ниша у њанским приказима*. Ниш: Друштво архитеката Ниша, 2019.
14. Милић, Даница, главни уредник. *Историја Ниша II. Од ослобођења 1878. до 1941. године*. Ниш: Градина и Просвета, 1984.
15. Mitrović, Vladimir. *Arhitektura XX veka u Vojvodini*. Novi Sad: Akademaska knjiga, 2010.
16. Novaković, Milan Č. „Otkrivanje (nekada) najlepšeg niškog spomenika”. *Naissus Info*, 27. 11. 2019: <https://naissus.info/otkrivanje-nekada-najlepseg-niskog-spomenika/>
17. Pavlović, Miodrag, Predrag Vajagić i Nebojša Stambolić, ur. *Banovi kraljevine Jugoslavije*. Београд: Institut za savremenu istoriju, 2019.
18. „Резултати конкурса за скицу регулационог плана града Ниша”. *БОИ LIII*, бр. 11–12 (1935): 107.
19. Sekulić. Ante, uredio. *Hrvatski biografski leksikon (1983–2024), mrežno izdanje*. Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2024. Приступљено 16. 9. 2024. <https://hbl.lzmk.hr/clanak/dulic-bolto>
20. Стефановић, Тадија. *Токови у српској архитектури (1935–1941)*. Докторска дис., Универзитет у Београду – Филозофски факултет, 2014.
21. Стефановић, Тадија. „Монументално и монументализам у архитектури међуратног Београда”. *ЗЛУМС 46* (2018): 141–160.
22. Стојиљковић, С. „По свом досадашњем проширењу, Ниш захвата простор за насеље од двеста хиљада становника”. *Политика*, 30. 4. 1939: 21.

CIP - Каталогизација у публикацији
Библиотека Матице српске, Нови Сад

656.2(497.11)"18/19"(082)

КОНФЕРЕНЦИЈА "Индустријско и техничко наслеђе" (2024 ; Панчево)

Железничко наслеђе : зборник радова / Конференција "Индустријско и техничко наслеђе", [19-20. септ. 2024, Панчево] ; [уредник Јасмина Вујовић].
- Панчево : Завод за заштиту споменика културе, 2025 (Београд : Графомаркет). - 126 стр. : илустр. ; 30 cm

Тираж 100. - Стр. 5: Предговор / Јасмина Вујовић. - Напомене и библиографске референце уз текст. - Библиографија уз сваки рад.

ISBN 978-86-83677-28-3

а) Железница - Србија - 19-20. в. – Зборници

COBISS.SR-ID 180297993



КОНФЕРЕНЦИЈА ЈЕ ОДРЖАНА
ПОВОДОМ ОБЕЛЕЖАВАЊА
170 година од пуштања у рад
прве железнице у Јужном Банату
140 година железнице у Србији
130 година од доласка
првог воза у Панчево
Дана европске баштине 2024. године



ЗАВОД ЗА ЗАШТИТУ
СПОМЕНИКА КУЛТУРЕ
У ПАНЧЕВУ



ГРАД ПАНЧЕВО



European Heritage Days
Journées européennes
du patrimoine

КОНФЕРЕНЦИЈА
ИНДУСТРИЈСКО И ТЕХНИЧКО НАСЛЕЂЕ
**ЖЕЛЕЗНИЧКО
НАСЛЕЂЕ**

