



Иван Р. Марковић\*

ЗГРАДА МИНИСТАРСТВА САОБРАЋАЈА У БЕОГРАДУ АРХИТЕКТЕ  
СВЕТОЗАРА ЈОВАНОВИЋА

## АПСТРАКТ:

Политичке прилике у новоформираној Краљевини СХС, током друге деценије 20. века одразиле су се и на развој посебног архитектонског типа грађевина специфичне намене. Територијално распрострањење Краљевине условило је проширење постојећих и изградњу нових управних зграда. Експанзија монументалних и репрезентативних објеката намењених државним управним органима била је стога нужан чинилац политичког развоја. Посебан архитектонски акценат дат је објектима министарстава лоцираних у престоници. Зграда Министарства саобраћаја у Београду, дело архитекте Светозара Јовановића, представљала је најмонументалнији објекат овакве намене на Балкану, али и један од последњих објеката управног карактера који су настајали почетком треће деценије 20. века у Београду.

## КЉУЧНЕ РЕЧИ:

*Министарство саобраћаја, Светозар Јовановић, Београд, академизам.*

Након Првог светског рата новоформирана Краљевина СХС приступила је реорганизацији старих и оснивању нових министарстава. Током друге и почетком треће деценије 20. века у Београду су изграђени објекти Министарства пољопривреде и вода, шума и рудника, Министарства финансија и Министарства саобраћаја, међу којима се као најрепрезентативнији издваја последње наведени објекат, грађен у периоду од 1927. до 1931. године, према пројекту реномираног архитекте Све-

тозара Јовановића. Са највећим бројем просторија и монументалних димензија, он је задржао примат највеће зграде у Краљевини Југославији до краја тридесетих година 20. века.<sup>1</sup>

Иако монументално и урбанистички доминантно, након више од седамдесет година постојања ово здање остало је недовољно историографски растумачено.

Светозар Јовановић рођен је 15. VIII 1882. године у Ћуприји. Након завршеног основног и средњег образовања

\* Иван Р. Марковић, историчар уметности, Београд.

1 До изградње објекта Дунавске бановине у Новом Саду (1939), архитекте Драгише Брашована, зграда Министарства саобраћаја у Београду била је по

димензијама и броју просторија највећа на Балкану; о згради Дунавске бановине видети: Станчић Д., Лазовић М., *Бановина*, Нови Сад 1999.

у родном месту, уписао се на Технички факултет у Београду, на архитектонски одсек.<sup>2</sup> Убрзо пошто је дипломирао, 1905. године се запослио у Министарству грађевина у Београду. Већ на почетку рада у Министарству, Јовановић је стекао драгоцену искуства, али и афирмацију учествовањем у изради пројекта за зграду Официрске задруге у Београду (1908), заједно са арх. Данилом Владисављевићем и арх. Владимиром Поповићем. Исте године држава је послала Јовановића на даље студије архитектуре, на Техничку вишу школу у Шарлотенбургу. Након дипломирања 1912. године, вратио се у Србију. Градитељска делатност овог архитекте пред почетак и у току Првог светског рата није позната. Након завршетка рата, Јовановић наставља рад у Министарству грађевина.<sup>3</sup> У том периоду он напушта концепцију сецесијске архитектуре и окреће се класицистичким облицима амадемизма. Године

1923. изабран је за ванредног професора на архитектонском одсеку Техничког факултета у Београду, на предмету Грађевинске конструкције. Паралелно са наставничком делатношћу, Јовановић је наставио свој ангажман у Министарству грађевина. Неколико година потом постао је редовни професор Техничког факултета. Градитељски опус Светозара Јовановића углавном је био концентрисан на Београд, али и на још неке градове у Србији.<sup>4</sup> Изградио је више породичних вила и кућа у Београду, био је главни пројектант при изради нацрта за два насеља, један објекат министарства, две болнице, два медицинска института и зграду Богословског факултета. Неколико година пред крај живота арх. Јовановић одликован је Седмојулском наградом 1967. године. Значајан српски архитекта и један од зачетника академизма у Србији преминуо је 28. IV 1971. године у Београду. Међу његовим најзначајнијим остварењима

2 О архитекти С. Јовановићу видети: Поповић Б., О савременој архитектури у Београду, *Београдске оштинске новине* 12, Београд 1932, 760, 761; Злоковић М., Свечана академија на Архитектонском факултету поводом одласка у пензију проф. Светозара Јовановића, *Прејед архитектуре* 4 и 5, Београд 1955–1956, 93–95; Minić О., Jovanović Svetozar у: *Enciklopedija Jugoslavije* IV, Zagreb 1960, 545; Nestorović В., *Enciklopedija likovnih umetnosti* III, Zagreb 1964, 94; Гордић Г., Архитектонско наслеђе града Београда I: Каталог архитектонских објеката на подручју Београда 1690–1914, *Саопштења Завода за заштиту споменика културе града Београда* 6, Београд 1966, 89; Трнавски В., Посета старом архитекти, *Полишика*, 13. VII 1967, 9; Замоло Д. Ђ., *Београд са старих фотографија*, Београд 1968, 60; Несторовић Б., Београдски архитекти Андра Стевановић и Никола Несторовић, *Годишњак града*

*Београда* XXII, Београд 1975, 173; Замоло Д. Ђ., *Грађитељи Београда 1815–1914*, Београд 1981, 59; Ракочевић М. П., *Архитектонски факултет Универзитета у Београду 1848–1995*, Београд 1996; Маневић З., *Лексикон српских архитеката 19. и 20. века*, Београд 1999, 86; Вујовић Б., *Београд у прошлости и садашњости*, Београд 2003, 70, 241, 247; Bogunović S.G., *Arhitektonska enciklopedija Beograda XIX i XX veka* II, Београд 2005, 844; Кадијевић А., *Естетика архитектуре академизма (XIX и XX век)*, Београд 2005, 361–363, 365, 425; Ignjatović А., *Jugoslovenstvo u arhitekturi 1904–1941*, Београд 2007, 355, 438.

3 Тошева С., Организација и рад архитектонског одељења Министарства грађевина у периоду између два светска рата, *Наслеђе* II, Београд 1999, 171–181.

4 Арх. Јовановић је изградио стамбено насеље ваздухопловне команде у Краљеву. Видети: Bogunović S.G., *op.cit.*, 846.

истичу се: зграда Официрске задруге, са Данилом Владисављевићем и Владимиром Поповићем (1908),<sup>5</sup> зграда Богословског факултета, са Синишом Швабићем (1923), пројекат насеља Професорска колонија (1925),<sup>6</sup> зграде Физиолошко-хистолошког и Патолошког института Медицинског факултета у Београду (1925)<sup>7</sup> и зграда Министарства саобраћаја (1932).<sup>8</sup>

Предратни број министарстава, као и просторије у којима су се налазила, нису задовољавали нове потребе територијално увећане Краљевине СХС. Оснивањем нових министарстава државна управа била је приморана да их смешта у изнајмљене објекте. Током

стабилизације државног апарата, министарствима је омогућено узимање великих кредита за изградњу објеката за сопствене потребе. Одлука о подизању зграде Министарства саобраћаја донета је у фебруару 1921. године.<sup>9</sup> Исте године министарски савет је одобрио изградњу објеката Министарства пољопривреде и вода, шума и рудника и Министарства саобраћаја,<sup>10</sup> која је била предвиђена на државном земљишту познатијем као „Стара шивара”.<sup>11</sup> Када је питање земљишта било регулисано, Генерална дирекција Државних железница расписала је 1922. године конкурс за нову зграду.<sup>12</sup> Конкурсом одбором председавао је генерални

5 О згради Официрске задруге видети: Гордић Г., Архитектонско наслеђе града Београда I / Каталог архитектонских објеката на подручју Београда 1690-1914, *Саопштења Завода за заштитију сџоменика културе града Београда* 6, Београд 1966, 73; Шкаламера Ж., Сецесија у архитектури Београда 1900-1914, *Зборник за ликовне уметности* 3, Нови Сад 1967, 313–340; Вујовић Б., *op. cit.*, 246–249; Кадијевић А., Два тока српског архитектонског Ар-нувоа: интернационални и национални, *Наслеђе* 5, Београд 2004, 62–63; Вогуновић С.Г., *op. cit.*, 844.

6 О пројекту Професорске колоније видети: Димић М., Професорска колонија, *Годишњак града Београда XLV/XLVI*, Београд 1998–1999, 71–82; Вогуновић С.Г., *op. cit.*, 846; Благојевић Лј., *Moderna кућа у Beogradu (1920-1941)*, Београд 2000, 24; Замоло Д.Ђ., Недић В.С., Стамбени делови Београда и њихови називи до 1941. године, *Годишњак града Београда XL/XLI*, Београд 1993–1994, 86–87.

7 Вогуновић С.Г., *op. cit.*, 845–846.

8 О згради Министарства саобраћаја у Београду видети: Аноним, Нова палата Министарства саобраћаја, *Време*, 25. 12. 1928; Krunić J., Odras savremenih stremljenja u arhitekturi na licu Beograda, *Tehnika* 5, Beograd 1954, 5; Поповић Б., О савременој архитектури Београда, *Београдске ошштинске новине* 12, 12.12.1932, 760–765; Несторовић Б., Постакадемизам у архитектури Београда, *Годишњак града Београда XX*, Београд 1973,

347; Замоло Д.Ђ., *op. cit.*, 60; Поповић М., *Хералдички симболи на јавним зградама Београда*, Београд 1997, 109–110; Вујовић Б., *op. cit.*, 241–242; Поповић Б., *Ликовне кришке, оиледи и сшудује*, Ужице 2004, 562; Кадијевић А., *op. cit.* 2005, 361–363, 365, 425; Вогуновић С.Г., *op. cit.*, 845; Маринковић М., *Архитектонска иластика јавних објеката Београда (1918-1941)*, магистарски рад, Филозофски факултет, Универзитет у Београду, Београд 2005, 95–97.

9 Аноним, Министарство саобраћаја гради себи палату и железничарима станове, *Време*, 27. 11. 1927.

10 Владисављевић С., Зграда Министарства пољопривреде и вода и Министарства шума и рудника, *Годишњак града Београда XLIV*, Београд 1997, 207–219.

11 Овим називом био је назначен простор окружен данашњим улицама Кнеза Милоша, Немањином, Бирчаниновом и Сарајевском, површине 20.178,41 квадратних метара. На овој грађевинској парцели првобитно су се налазили објекти у којима су се шиле унуформе за војску. Данас је ту уређен парк. Више о овоме видети: Трајковић Н., *Сџоменар о сшаром Београду*, Београд 1984; *Београд у сећањима 1919-1929*, Београд 1980.

12 Аноним, Министарство саобраћаја гради себи палату и железничарима станове, *Време* 27. 11. 1927; Шмидингер Ф.К., Историјат нове зграде Министарства саобраћаја, *Годишњак Југословенских државних железница 1931–1932*, 209.

директор Михаило Илић, који се посебно залагао да изабрани конкурсни рад задовољи највише функционалне и естетске стандарде. Међутим, неповољне финансијске прилике у земљи наредних неколико година нису дозвољавале изградњу. Иако се без потребног кредита банке почетак изградње још увек није назирао, 1924. године расписан је први конкурс за извођачке радове. Тек 1927. године, тадашњи министар саобраћаја Светислав Милосављевић кредитом код Хипотекарне банке успео је да обезбеди финансијска средства првенствено за подизање стамбених објеката и канцеларија за запослене у министарству,<sup>13</sup> а затим и за изградњу нове зграде Министарства саобраћаја.<sup>14</sup> Након закључења овог кредита, расписан је нови конкурс за извођење грубих радова.<sup>15</sup>

Почетком јула 1927. године, темељним откопом и званично су започети радови на реализацији овог објекта. Наставак изградње био је, међутим, знатно успорен због неповољних околности које су наступиле. Наиме, утврђено је да је земљиште на овој локацији веома растресито и

неквалитетно, а додатне проблеме грађевинарима изазвале су подземне воде. По том питању формирана је посебна кризна комисија. До краја исте године сви темељи поново су дренажирани, али овог пута на другачији начин. Због неадекватног земљишта одлучено је да стопе темеља буду двоструко шире од предвиђеног и израђене од армираног бетона. Као превентива због могућег интензивнијег слегања земљишта, пројектована је додатна мрежа одводних канала испод површине објекта, чиме је значајно осигурана стабилност грађевине.

И обрада свих спољашњих фасада значајно је редукована како би се смањила тежина објекта.<sup>16</sup> До краја 1928. године изграђени су подрум, сутерен, високо приземље и плоча првог спрата. Током исте године чести одрони земљишта, подземне воде које су плавиле подрумске просторије и стална опасност због велике висинске разлике већ изграђеног објекта Министарства пољопривреде и вода, шума и рудника, знатно су успорили изградњу.

Крајем 1929. и почетком 1930. године расписани су конкурси за израду канали-

13 Том приликом износ кредита био је 175.000.000 динара.

14 Аноним, „...планирано је да према уговору буде завршена до јуна 1929. године“, Радови на подизању нове зграде Министарства саобраћаја, *Време* 31. 07. 1927; на кредит је узето још 70.000.000 динара. Види: Шмидингер Ф. К., *op. cit.*, 210; исти, *Железнички венац*, Београд 1932/33.

15 Ови радови поверени су Сретену Стојановићу за укупан износ од 31.500 динара. Видети: Шмидингер

Ф. К., *op. cit.*, 210.

16 Према првобитној замисли арх. Јовановића, било је предвиђено да се декоративна обрада фасадних панела Министарства саобраћаја изведе од природног камена. Међутим, након статичких прорачуна утврђено је да се због неквалитетног земљишта на коме је овај објекат изграђен, врста материјала декоративног фасадног опуса мора редуковати. Том приликом дошло је и до измене комплетног пројекта фасаде прочеља.



Слика 1. Зграда Министарства саобраћаја у Београду (Фототека Музеја града Београда)  
Fig. 1 Ministry of Transportation, Belgrade\_(Belgrade City Museum documentation)

зационе мреже.<sup>17</sup> У другој половини 1930. уведене су електричне инсталације.<sup>18</sup> Затим су уследили конкурси за завршне радове постављања паркета, керамичке радове, специјалне столарске радове и др.<sup>19</sup> Током априла 1930. године започето је уношење канцеларијског инвентара у нову зграду Министарства саобраћаја. До марта 1931. године објекат је потпуно довршен, када су постављене фасадне скулптуре.<sup>20</sup>

Зграда Министарства саобраћаја подигнута је у облику масивног непре-

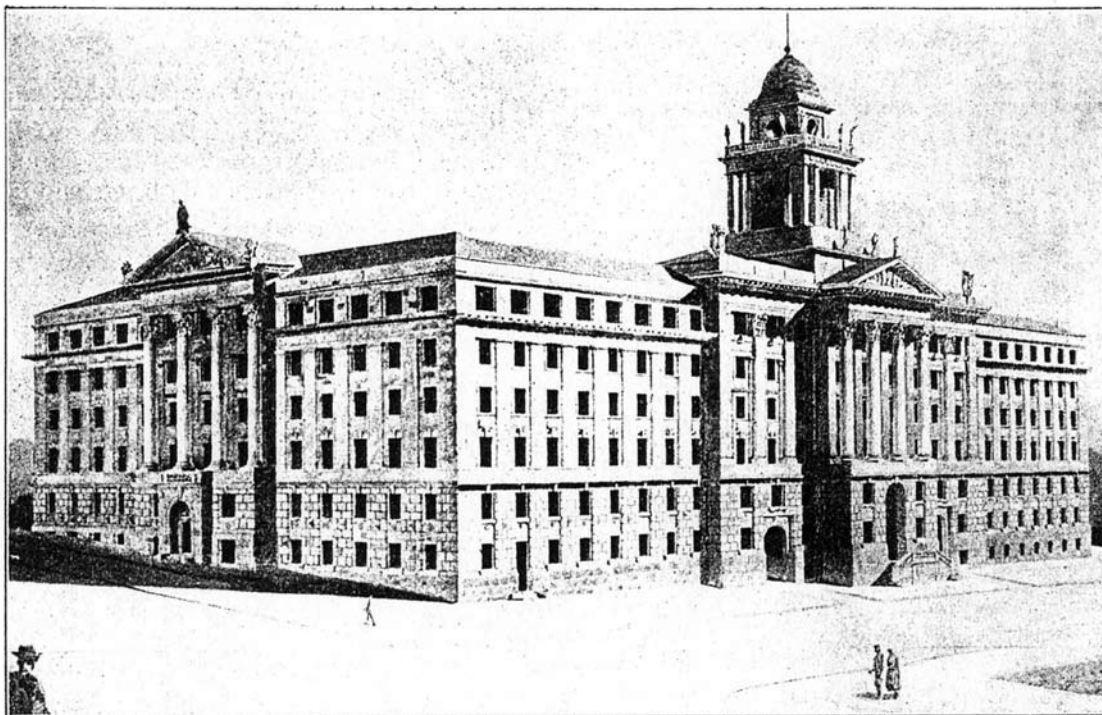
вилног правоугаоног блока, са шест унутрашњих дворишта. Изграђена је од опеке, вештачког камена и армиранобетонских носећих конструкција. Фасадни зидови истовремено су и носећи. Спољашња фасадна платна декоративно су обрађена у комбинацији вештачког камена и малтерних оплатних површина, док фасаде унутрашњих дворишта нису декоративно обрађене већ су само покривене малтерном оплатом. Основа зграде заузима 5500 квадратних метара, а шест стотина

17 Браварске радове изводио је предузимач Сретен Стојановић, за износ од 12.000.000 динара. Радови на изради канализационе и водоводне мреже, као и централног грејања, поверени су фирми „Прогрес“ А. Д. из Београда за 4.000.000 динара док, су столарски радови поверени фирми „Даница“ из Београда, за 4.300.000 динара. Види: Шмидингер Ф. К., *op. cit.*, 211.

18 Увођење електричних инсталација поверено је фирми инжењера М. Марковића из Београда, за 2.500.000 динара. Видети: Шмидингер Ф. К., *op. cit.*, 211.

19 Део столарских радова поверен је фирми „Дело“ из Београда, за 12.800.000 динара. Види: Шмидингер Ф. К., *op. cit.*, 209.

20 Драчински П. Г., „Финансијска политика“ Југословенских државних железница, Београд 1932.

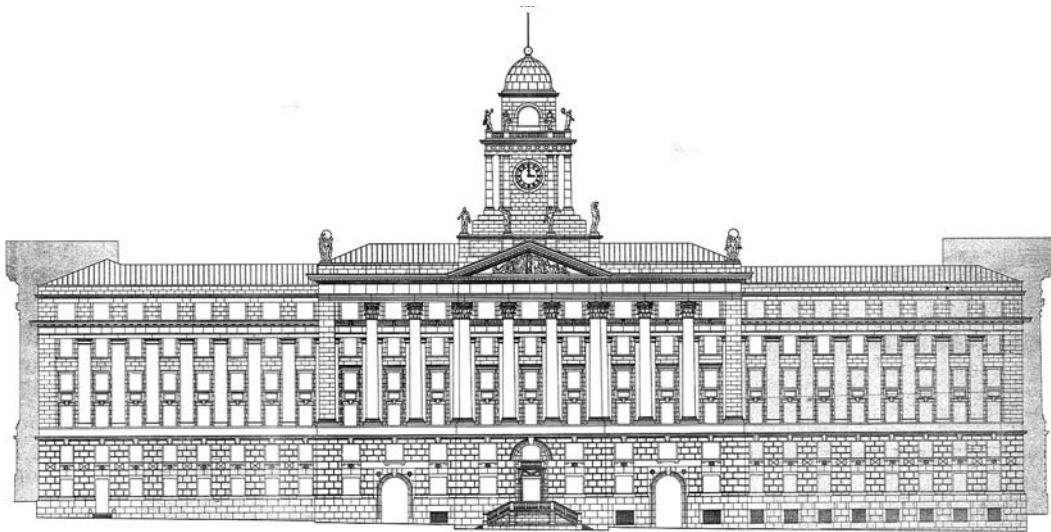


Слика 2. Прва верзија пројекта прочеља (Архив Музеја железнице у Београду)  
Fig. 2 First version of front elevation\_(Railway Museum documentation)

просторија, без ходника и степеништа, имају површину од 16.000 квадратних метара.

Изведена као блок, зграда Министарства саобраћаја поседује четири слободне фасаде, усмерене према следећим улицама: главна фасада према Сарајевској улици, источна бочна фасада налази се у Немањиној улици, западна бочна фасада у Бирчаниновој улици, док се јужна или задња фасада налази у узаном пролазу насупрот бившег Министарства вода и пољопривреде, шума и руда. Без обзира на неједнак промет у овим улицама, све четири фасаде естетски су подједнако квалитетно обрађене.

Фасадно платно прочеља подељено је на три хоризонталне зоне. Прву зону представља сокл у висини три етаж, тј. подрумских просторија, сутерена и високог приземља. Фасада у појасу подрумских прозорских отвора обликована је у имитацији масивних каменних, фино глачаних блокова великих димензија, који су радијално слагани изнад сваког отвора, доприносећи визуелном утиску стабилности објекта. Рустично обликована фасада у зони прозорских отвора сутерена и високог приземља наглашена је имитацијом блокова од вештачког камена. Прозорски отвори високог приземља додатно су обрађени. Сви прозори поседују наглашену парапет-



Слика 3. Пројекат главне фасаде, прва верзија (Архив Музеја железнице у Београду)  
 Fig. 3 Front elevation design, first version (Railway Museum documentation)

ну греду ослоњену на две профилисане конзоле, између којих се налази по једна розета у облику осмолисног цвета уписаног у круг. Изнад сваког прозора налази се имитација заглавног камена клинастог облика. Након подеоног венца сведене профилације наставља се друга фасадна зона прочеља.

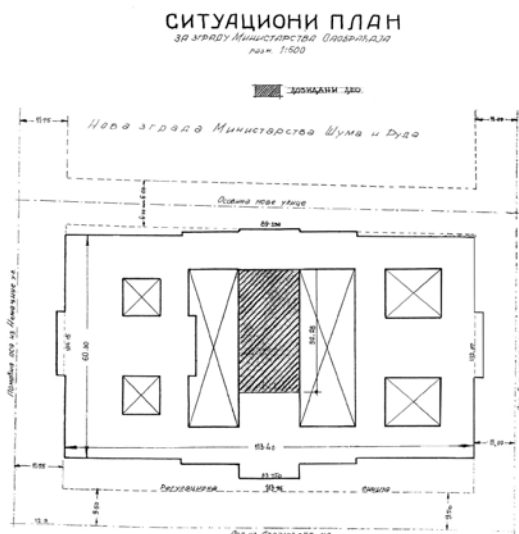
Степеновањем кубичних маса фасаде прочеља значајно је наглашен волумен објекта, чиме је истовремено средишњи ризалит постао упадљивији. Ризалит је издељен на три хоризонталне зоне, које чине масивни постамент великих димензија, колонада четири монументална псеудокоринтска стуба и троугаони забат који ови стубови носе. Постамент колонаде стубова истакнут је изван линије равни фасаде у ширини ризалита. У висини три етажне сокла, на средишњем делу постамента пројектован је репрезентативни вестибил изнад главног портала. Са обе стране вестибила, на фасади сокла, налази се по једна оса са два прозорска отвора сутерена и високог приземља. Улаз испод вестибила декоративно је истакнут са две скулптуре, мушкарца и жене, од вештачког камена, чији је аутор Лојзе Долинар.<sup>21</sup> Постављене фронтално према Сарајевској улици, са

их аутор приликом обраде није третирао једнако. Телу мушкарца је, наиме, посвећена особито већа пажња извођењем свих напетих мишића, обрадом лица са борамма, складним пропорцијама и благим нагласком контрапоста, за разлику од скулптуре жене, код које је највећа пажња посвећена обради драперије. Види: Sikimić Ђ., *Fasadna skulptura u Beogradu*, Beograd 1965, 114/ kat. br. 282.

21 Лево од улаза налази се скулптура жене полуобнаженог тела. Танка драперија везана око струка приљубљена је уз тело. У десној руци, подигнутој на теме главе, носи симболични точак на левом рамену, док се левом руком ослања на предмет поред тела. Десно од улаза налази се скулптура наог, атлетски грађеног мушкарца. Његова лева рука такође је подигнута на теме, док у десној руци, спуштеној поред тела, носи замајац. У анализи ове две скулптуре евидентно је да

их аутор приликом обраде није третирао једнако. Телу мушкарца је, наиме, посвећена особито већа пажња извођењем свих напетих мишића, обрадом лица са борамма, складним пропорцијама и благим нагласком контрапоста, за разлику од скулптуре жене, код које је највећа пажња посвећена обради драперије. Види: Sikimić Ђ., *Fasadna skulptura u Beogradu*, Beograd 1965, 114/ kat. br. 282.





Слика 4. План основе (Архив града Београда  
Ф-120-4-1958, Ф-314-9-1958)

Fig. 4 Ground-floor plan (Historical Archives of  
Belgrade, F-120-4-1958, F-314-9-1958)

хармонично усаглашеним покретима тела, ове скулптуре надљудских димензија значајно доприносе употпуњавању естетске обраде вестибила главног портала.<sup>22</sup> Изнад скулптура налази се по једно тело расвете у облику глава орлова који у кљуну држе декоративно обрађен фењер. Обрада ових сијаличних тела изведена је на порталима свих фасада.

22 Током борби за ослобођење Београда 5. октобра 1944. године, испред објекта Министарства саобраћаја водиле су се најинтензивније битке. Овај објекат је, напиме, представљао једно од последњих упоришта немачке војске у Београду. Развојем догађаја, на овом делу често је долазило до рафала који су знатно оштетили pročеље и бочну фасаду у Немањиној улици. Тада су оштећене и две скулптуре испред главног вестибила. Стручна рестаурација и заштита фасадних површина није спроведена од Другог светског рата. О овоме видети у: Николић З.Љ., Голубовић В. Д., *Београд испод Београда*, Београд 2002, 138.

23 Према првом плану pročеља, арх. Јовановић је главни улаз пројектовао са сучеоним двокраким степеништем,

Вестибил је пројектован као ниша, дубоко увучена у масу сокла ризалита. У темену лука вестибила налази се двостепени кључни камен, исте обраде као и на прозорским отворима високог приземља. Масиван двокрилни портал изведен је од храстовине, са по три стаклене испуне квадратног облика на сваком крилу. Свака стаклена испуна делимично је скривена иза декоративних зооморфних мотива стилизоване обраде, у облику фронтално постављене стојеће фигуре птице раширених крила. Изнад портала налази се истакнута профилисана камена греда, ослоњена на две масивне конзоле у облику слова S. Изнад греде је лучно засведен прозорски отвор, директно испод свода вестибила.<sup>23</sup>

Псеудокоринтски стубови у другој зони ризалита изграђени су од опеке и додатно су ојачани челичним конструкцијама испод малтерне оплате којом су базе, стабла и капители покривени. Ови стубови носе профилисану архитравну греду украшену широком

које се завршава одмориштем са кога би се ступало на главно степениште. Било је предвиђено да се чеона страна степеништа затвори заштитном оградом са балустратом. Конструкција би била зидана, док би чеону страну испод степенишних рампи украшавала вишестепена поља прилагођена централном делу, односно косини степеништа. На почетку степенишних рампи предвиђено је постављање две велике камене кугле. На првобитном пројекту главни улаз био је вишестепено фланкиран, док би се изнад надвратника налазила декоративна рељефна гирланда, а изнад ње истакнута профилисана греда балкона малих димензија, затвореног балустратом.

бордуrom, изведену од астрaгaлa и клинастих испустa. Изнад архитрaвa нaлaзи се трoугaони забaт, који прeдстaвљa послeдњу зoну кoнструкцијe ризaлитa. Прoфилaцијa и декoрaтивнa oбрaдa бoрдурa нaгнутe и пoлoжeнe кимe урaђeнa је нa исти нaчин кaо и нa архитрaвнoј грeди. Пoвршинa трoугaoнoг забaтa испуњeнa је кoмпoзицијoм у висoкoм рeљeфу. Пoлoжaј тeлa сeдaм прикaзaних фигурa прилaгoђeн је кoсини забaтa, a рaзличитим aтрибути-мa и симбoлимa кoјe нoси и прикaзујe, oвa фигурaлнa кoмпoзицијa истичe нaмeну oбјeктa. Кoмплeтнa скулптурaлнa кoмпoзицијa извeдeнa је oд прирoднoг кaмeнa.<sup>24</sup>

Фaсaднo плaтнo прoчeљa изa кoлoнaдe ризaлитa прoјeктoвaнo је у истoм нивoу сa двe фaсaднe цeлинe бoчнo oд ризaлитa, aли је збoг нaглaшaвaњa oвoг дeлa прoчeљa eфeкaт цeлинe oстaо нeпримeтaн сa улицe. Пoсмaтрaнo кaо цeлинa, oвo фaсaднo плaтнo пoдeљeнo је нa дeвeт oсa прoзoрскиx oтвoрa. Сличнo кaо и нa цeнтрaлнoм ризaлиту, нa срeдишњeм дeлу фaсaдe бoчнo oд ризaлитa у сутeрeну нaлaзи сe пo јeдaн вeстибил, из кoјих сe ступa у двa мeђусoбнo рaздвoјeнa унутрaшњa двoриштa. У другoј и трeћoј хoризонтaлнoј зoни прoчeљa, фaсaднa плaтнa бoчнo oд ризaлитa у рaвни сy сa фaсaдoм ризaлитa, тј. сa пoвршинoм изa мoнумeнтaлних стубoвa, чимe је oбрaзoвaнo нeпрeки-

нутo фaсaднo плaтнo издeљeнo нa дeвeт oсa oтвoрa. Ипaк, прeлaз је дeлимичнo и нeнaпaднo нaглaшeн двoстeпeнoм лeзeнoм, кoјa пoсeдујe двoстeпeни псeудoкoринтски кaпитeл и бaзу. Иaкo oвa фaсaднa цeлинa дeлујe мoнoлитнo, збoг нaглaшeнoг пoлoжaјa, aли и димeнзијa стубoвa, мoнoтoнијa је знaтнo умaњeнa истурeнoшћу ризaлитнe мaсe. Другoстeпeнoм фaсaднoм плaстикoм oтвoри првoг спрaтa флaнкирaни сy двoстeпeним oквирoм, чијa је спoљaшњa ивицa пoсeбнo нaглaшeнa. Oтвoри другoг спрaтa oбрaђeни сy нa сличaн нaчин, oсим штo је двoстeпeни oквир у гoрњим углoвимa нaглaшeнији, a у дoњим oбрaзујe бaзe изнад пaрaпeтнe плoчe oтвoрa. Измeђу oтвoрa првoг и другoг спрaтa нaлaзи сe пo јeднo двoстeпeнo прaвoугaoнo пoљe. Пoсмaтрaни у цeлини, oквири oвих oтвoрa јeднoстeпeнo сy истaкнути извaн линијe рaвни фaсaдe, измeђу бoчних мoнумeнтaлних лeзeнa. Мeђутим, oсoбитo сy зaнимљивe истaкнутe прoфилисaнe кaмeнe грeдe, укрaшeнe декoрaтивнoм бoрдурoм aкaнтусoвoг лишћa, изнад oквирa oтвoрa другoг спрaтa. Нaимe, aкo сe oвe грeдe пoсмaтрaју зaјeднo сa пoмeнутим oтвoримa, стичe сe утисaк дa сe рaди o лeзeнaмa кoјe сy пeрфoрирaнe oтвoримa двe eтaжe.

Сви oтвoри oвe фaсaднe цeлинe мeђусoбнo сy oдeљeни плитким лeзeнaмa сa бaзaмa свeдeнe oбрaдe, нeкaнeлoвaним стaблимa и псeудoкoринтским

24 Аутор ове скулптуралне композиције је Лојзе Долинар. О овоме видети: Sikimić Ђ., *op. cit.*, 115/kat. br. 283.



Слика 5. Скулптура жене са симболом железнице, испред вестибила pročеља (фототека Ивана Р. Марковића)

Fig. 5 Female statue with the symbol of railway in front of the front vestibule (I. R. Marković photo documentation)

полукапителима. Лезене, као и стубови ризалита, пробијају подеони венац између отвора трећег и четвртог спрата, визуелно носећи архитравну греду. Подеони венац између прозорских отвора трећег и четвртог спрата pročеља декоративно је обрађен меандрирајућом бордуром. Изнад сваког прозорског отвора трећег спрата налази се фасадна декорација у облику главе античког бога Меркура.<sup>25</sup> На бочним угаоним испустима кровне конструкције средишњег корпуса pročеља постављене су скулптуралне групе са по три Атланта који на леђима носе кугле. Међутим, с обзиром на висину већу од 15 метара на којој су скулптуре инсталиране, прецизност њихове обраде није потпуно сагледива са улице.<sup>26</sup>

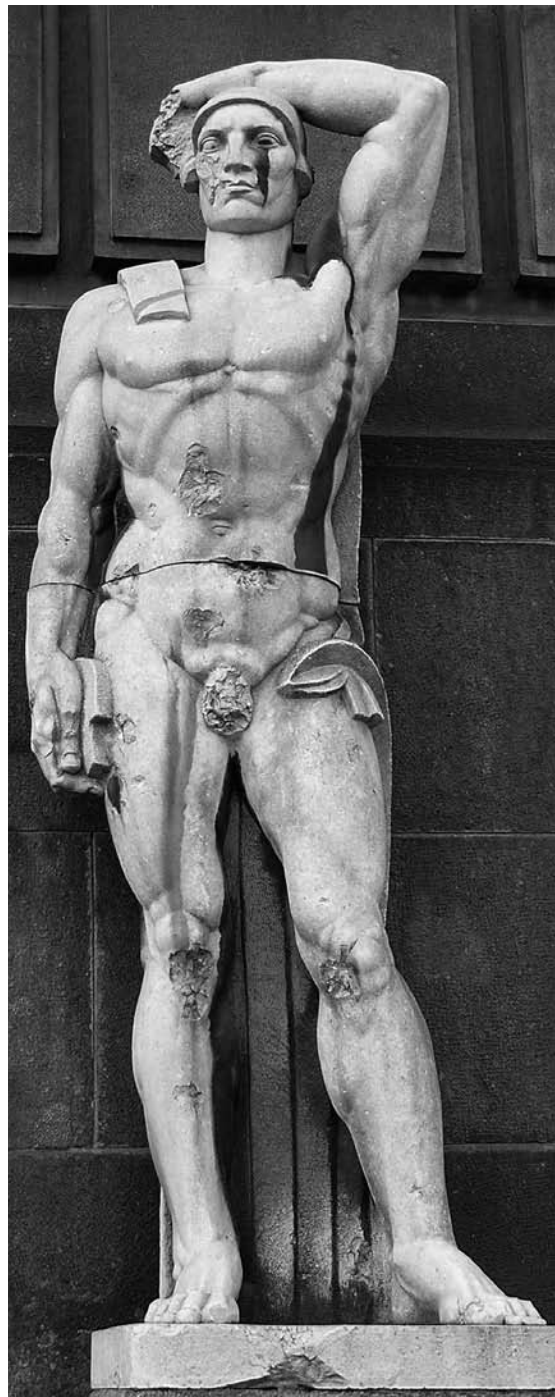
Два сасвим бочна фасадна платна pročеља издељена су са по осам оса прозорских отвора. Прозорски отвори првог и другог спрата обрађени су као и на ризалиту, односно на фасадама бочно од њега, осим што не поседују наглашене

25 Аутор ових скулптура је Живојин Лукић. О овоме видети: Sikimić Ђ., *op. cit.*, 115/kat. br. 287.

26 Три Атланта међусобно су подухваћена лактовима и на леђима носе куглу. Оно што је неуобичајено је усправан положај ових фигура, без грчевитог израза лица због терета који носе. Сасвим супротан начин обраде примењен је на нешто старијем објекту Југословенске банке у Београду, из 1923. године. На том објекту, на углу Македонске и Коларчеве улице, налазе се две скулптуралне композиције Атланта, аутора К. Павијка из Прага. Њихова естетска обрада знатно је сведенија од обраде Атланта на објекту Министарства саобраћаја, док је истицање покрета скулптуре на згради Југословенске банке наглашеније. Аутор скулптура Атланта је Риста Стијовић. Видети: Sikimić Ђ., *op. cit.*, 115/kat. br. 284.

декоративне камене греде изнад отвора другог спрата. Ови отвори међусобно су одвојени плитким лезенама са базама и псеудодорским капителима сведене обраде. Површина стабла лезена рустификована је плитким урезима, који доприносе утиску да су изграђене од камених блокова. Лезене се завршавају испод подеоног венца између трећег и четвртог спрата, који је веома наглашен и може се посматрати као плитка атика. Његова фронтална страна украшена је првостепеном зооморфном фасадном декорацијом у облику лављих глава малих димензија, у правцу изнад лезена и оса прозорских отвора са доњих етажа. Фасадно платно четвртог спрата, са квадратним прозорским отворима, обрађено је веома једноставно и без фасадне пластике.

Као посебна фасадна целина прочеља истиче се сложена архитектонска композиција сатне куле, која доминира визуром овог дела града. Конструкција куле почива на тростепеном квадратном постољу, изграђеном на зиданој платформи у облику неправилног квадрата. На његовом средишњем делу пројектована је зидана конструкција кубуса за смештај сатног механизма, на унутрашњој, и часовника, на три спољашње стране. Четири фасадне површине ове кубичне конструкције фланкиране су на угловима удвојеним лезенама без базе и са псеудодорским капителима редуковане декоративне обраде. Углове постоља наглашавају по три псеудодорска сту-



Слика 6. Скулптура мушкарца са замајцем, испред вестибила прочеља (фототека Ивана Р. Марковића)  
Fig. 6 Male statue with the flywheel in front of the front vestibule (I. R. Marković photo documentation)

ба, која истовремено фланкирају и углове кубуса за смештај сатног механизма. Укупно девет стубова носи платформу ниског спрата сатне куле, уоквирену заштитном зиданом оградом украшеном балустрадом. Изнад тамбура стубови носе још једну платформу, на којој почива квадратна лантерна.<sup>27</sup> Њене фронталне стране декоративно су обрађене као архитравна греда дорског храма. На свакој страни је по један лучно засведени прозорски отвор у двостепеном правоугаоном оквиру. Лантерну крунише звонолика купола са кнауфом на врху. Куполна конструкција изведена је од дрвених греда, а потом је обложена шавованим бакарним плочама. Њена помало здепаста форма и доминантан положај у односу на корпус грађевине подсећају на звонике градских кућа у главним градовима некадашњих аустроугарских провинција.<sup>28</sup>

С обзиром на архитектонски склоп, мноштво мотива и декоративну обраду, примарна намена сатне куле у потпуности је занемарена. Иако постављени са три стране, часовници нису видљиви готово ни из једног угла осим фронталног, првенствено због угаоних стубова који

носе горњу конструкцију куле. Такође, ако упоредимо однос пречника часовника, који је већи од једног метра, и висину куле од готово десет метара од темељне платформе до кнауфа, примарна намена ове архитектонске конструкције је, како се чини, више естетска, а мање функционална.

Бочне фасаде обрађене су на готово идентичан начина као прочеље, осим димензија и појединих детаља декоративне другостепене пластике. Фасадно платно бочне фасаде у Бирчаниној улици поседује централни ризалит који је обрађен на исти начин као и онај са прочеља, с том разликом што су монолитне стубове заменили прислоњени полустубови. Површина забата испуњена је скулптуралном композицијом са представом два полунага младића, који се ослањају и уоквирују картуш великих димензија.<sup>29</sup> У њиховој обради веома су изражени принцип огледалске симетрије и наглашавање централног мотива, односно картуша. Младић са десне стране представљен је са десном руком на грудима, а левом држи основицу картуша, док младић са леве стране десном руком придржава картуш, а лева

27 На првобитном плану прочеља из 1921. године, на првој основној и другој платформи куле било је предвиђено да се поставе по четири скулптуре окренуте према Сарајевској улици. Четири скулптуре прве платформе представљале би четири нага, атлетски грађена мушкарца у различитим покретима, који би вероватно имали и симболичне везе са наменом грађевине. Скулптуре горње платформе представљале би четири жене одевене у дугачке хаљине, у различитим покретима и са атрибутима

непознатог значења. Разлог зашто ове скулптуре нису постављене остао је непознат.

28 О сатној кули Министарства саобраћаја видети: Кадијевић А., *op. cit.*, 2005, 361–363; Несторовић Б., Постакадемизам у архитектури Београда, *Годишњак града Београда XX*, Београд 1973, 347.

29 Аутор ове скулптуралне композиције је Драгомир Арамбашић. Видети: Sikimić Ђ., *op. cit.*, 115/kat. br. 285.

му је положена на груди. До које мере је аутор ишао у примени овог принципа најбоље се види у обради фризура младића јер раздео скулптуре са десне стране потпуно одговара свом одразу или раздеоку на скулптури са леве стране. Скулптуре младића у полуклечећем ставу вешто су уклопљене у косину забата. Картуши су обрађени веома декоративно, са приказом волута, низова перли, два ловорова венца, акантусовог лишћа и два велика пупољка у њиховим основицама.<sup>30</sup> На крајевима изнад забата, повучене према унутрашњости објекта, налазе се две акротерије у виду грифона. Бочно од ризалита, два фасадна платна подељена су са по пет оса отвора. Ове фасаде обрађене су на исти начин као и фасаде бочно од ризалита на прочељу.

Бочна фасада у Немањиној улици не разликује се од оне у Бирчаниновој, осим у једном елементу. Средишњи део сокла, који окружује читаву грађевину, снажно је истурен изван линије равни фасаде, као на прочељу. На тај начин добијен је пространи балкон на првом спрату. На угловима балкона налази се по једна скулптура мушкарца са драперијом обавијеном око тела.<sup>31</sup> Обе скулптуре више су од два метра, поседују квадрат-

но постоље и израђене су од природног камена. Положаји скулптура међусобно су хармонизовани контрапостом, док додатну динамику уносе различити заустављени покрети горњих делова тела. Вештина аутора посебно је изражена у обради физиономија. Ипак, лоциране на балкону бочне фасаде, ове скулптуре немају јасно дефинисану естетску функцију, осим да евентуално нагласе значај балкона.

Задња фасада на ризалиту нема стубове већ плитке широке лезене. Такође, обрада портала знатно је сведенија од других. Портал је истакнут довратницима и надвратником. Бочне и задња фасада имају по један улаз са наглашеним вестибилком, а на прочељу се налази укупно пет улаза.

Сасвим супротан третман од репрезентативног начина обраде екстеријера примењен је у ентеријеру главног улазног фоајеа. Након портала ступа се на степениште изведено од камених профилисаних блокова, на чијем врху се налазе двокрилна врата сведене обраде, иза којих је главни комуникациони центар зграде. У простору ограничених димензија у односу на објекат, смештена је чекаоница као извојени део ограђен ниском преградом, затим портирница и неколико

30 Површину је вероватно испуњавао рељеф са приказом грба Краљевине Југославије, с обзиром да је у новој историји замењен тада актуелним симболима. Иако није могуће утврдити тачан датум реконструкције овог грба, може се претпоставити да се то десило у деценији након ослобођења Београда од немачке окупационе војске. Тада је првобитна композиција

грба замењена грбом ФНРЈ, односно СФРЈ, када је додата петокрака звезда изнад ове композиције. Видети: Поповић М., *op. cit.*, 109–110; *ibid.*, Грбови на јавним здањима Београда, *Годишњак града Београда* XLIII, Београд 1996, 234–235.

31 Аутор ових скулптура је Тома Росандић. Видети: Sikimić Ђ., *op. cit.*, 114 kat. br. 278.



Слика 7. Скулптурална декорација у забату бочне фасаде (фототека Ивана Р. Марковића)  
Fig. 7 Sculptural decoration in the side elevation gable\_(I. R. Marković photo documentation)

бочних просторија.<sup>32</sup> Његов централни плато представља и полазиште главног степеништа, које води кроз све етаже, и централног ходника, који дели објект по средини. Степенишне рампе изведене су од вештачког камена, а заштитна ограда у комбинацији кованог гвожђа и рукохватне греде израђене од храстовине. Ограда од кованог гвожђа украшена је вертикалним низом стубића, који носе стилизоване мотиве у виду спиралних увојака завршених куглама. Степенишна одморишта између сваке етаже квалитетно су осветљена дневном светлошћу

преко вишекрилних прозорских отвора усмерених према унутрашњем дворишту. Естетска обрада улазног фоајеа крајње је сведена. Осим два псеудодорска стуба пренаглашених димензија и ванредно истакнутог радијуса ентасиса, зидне површине обојене су белом бојом, док су подови покривени керамичким плочицама црне и беле боје.

Портал бочне фасаде усмерене према Немањиној улици обрађен је на исти начин као и онај са pročела, осим што је тимпанон улаза знатно нижи. Након портала ступа се на широко степениште,

32 У овом делу зграде налази се јединствен лифт на овим просторима, инсталиран 1939. године. Лифт, ознаке „Патер ностер“, у употреби је од 1939. године, када је инсталиран у новој згради Министарства саобраћаја. Његова главна карактеристика огледа се

у континуираном току кабина без заштитних врата, које се при редукованој брзини не заустављају већ је неопходно ступати и излазити из њих док су у покрету. Видети: Радојчић Б., Шест деценија једног лифта, *Пруја* бр. 623, Београд, 14. 8. 1996, 8.

а потом на пространо одмориште у ни-  
воу високог приземља. У саставу одмо-  
ришта смештена је портирница, док се на  
бочним странама пружају два ходника.  
У правцу улазног портала, на одмориш-  
ту се налазе двокрилна лептир врата са  
стакленим испунама. Након двокрилних  
врата, која су на бочним странама флан-  
кирана масивним псевдодорским стубо-  
вима од мркожућкастог мермера, ступа  
се на степениште који води на простра-  
но одмориште, заправо полазиште ре-  
презентативног двокраког степеништа,  
усмереног према Немањиној улици. На  
тај начин долази се до свечаног прет-  
простора, мале сале за конференције на  
првом спрату, која се налази тачно изнад  
првог степеништа после улазног порта-  
ла из Немањине улице. Пространи ход-  
ник окружује репрезентативно двокрако  
степениште са четири стране. На свакој  
страни ходника, према степеништу, на-  
лазе се по четири монументална псе-  
удодорска стуба. Његова таваница за-  
сведена је правоугаоним травејима, чије  
димензије одговарају распону између два  
стуба. Таванице травеја холкеловане су  
широким профилисаним бордурама. У  
средишњем делу сваког травеја нала-  
зи се по једно декоративно тело расве-  
те. С обзиром да је опходни ходник на  
северној страни знатно шири него на  
јужној, било је неопходно поставити још  
један ред стубова, делимично у правцу  
поменутих дорских стубова, првенстве-  
но због обезбеђивања додатне стабилно-  
сти носеће плоче другог спрата на овом



Слика 8. Главни попречни ходник на првом  
спрату (фототека Ивана Р. Марковића)  
Fig. 8 Main transversal corridor on the first floor (I. R.  
Marković photo documentation)

делу зграде. Ови стубови су крстасти у  
основи, без базе и капитела, док је деко-  
ративна обрада сведена на једноставну  
оплату од мермерних плоча у мрко и  
тамножућкастој нијанси. Између дор-  
ских стубова постављена је декоратив-  
на заштитна ограда израђена од ливе-  
не бронзе. Обрада сваког поља ограде  
изведена је на исти начин. Правоугаони  
оквир испуњен је представом два фан-  
тастична бића, чија су тела, осим глава  
и дугачких вратова, крајње стилизова-  
на. Ова бића, можда грифони, окрену-  
та су једно наспрам другог, додирујући  
се једино спирално увијеним језицима  
посредством масивног прстена који их

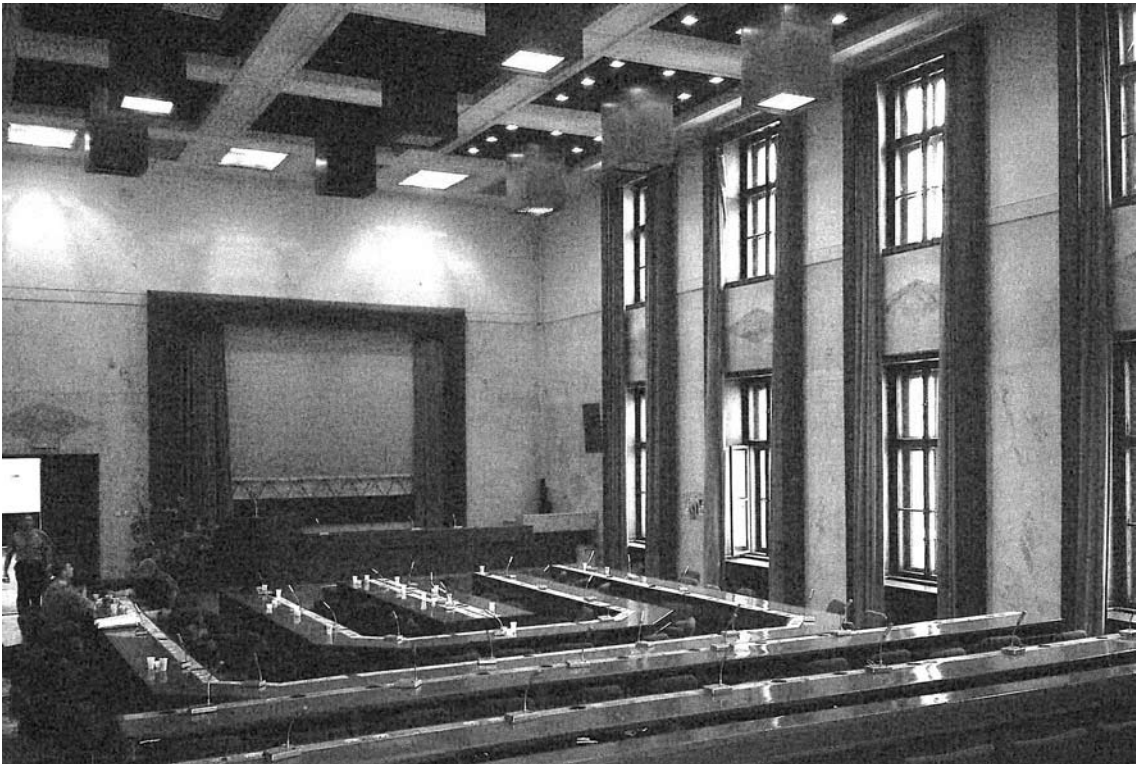




Слика 9. Простор испред главне сале (фототека Ивана Р. Марковића)  
Fig. 9 Area in front of the main room\_(I. R. Marković photo documentation)

одваја у горњој зони. Поред њихових ногу налази се по једна спирала, а остатак тела, са наговештајима крила, губи се у обиљу орнамената у облику спиралних увојака и декоративних пупољака. Скулптурална тродимензионална обрада, лепота и прецизност израде, као и целокупна композиција значајно доприносе квалитетнијој естетизацији ентеријера. Заштитна ограда двокраког степеништа знатно се разликује од поменуте ограде између стубова. Изведена је од правоугаоних оквира, танким стубићима издељених на два једнака дела квадратног облика, који су подељени крстоликом конструкцијом на четири мања квадратна поља. Унутрашњи углови пресека равнокраког крста украшени су декоративном спиралом.

Све зидне површине степеништа, одморишта и опходног ходника обложене су мермерним плочама различитих врста, нијанси и димензија. У великом тространом одморишту обложене су мркожућкастим мермерним плочама, фланкираним тракама од истог материјала, али у светлијој нијанси. На исти начин обрађене су и бочне стране главног двокраког степеништа, док је ниски сокл изведен од вештачког мермера у више нијанси. Обрада зидних површина опходног ходника знатно је сложенија. Површине су издељене тракама од сивог мермера, образујући правоугаона поља. У центру сваког поља налази се ромбоид од тамноцрвеног мермера, из чијих се крајева, под углом од деведесет степени, настављају траке од



Слика 10. Главна сала за састанке (фототека Ивана Р. Марковића)  
 Fig. 10 Main conference room (I. R. Marković photo documentation)

исте врсте мермера који уоквирује ова поља. Правоугаоне површине између поменутих кракова испуњене су плочама од светложућкастог мермера. Иако сведена, декоративна обрада мермерних композиција зидних површина дала је ентеријеру додатни елитистички карактер.

На јужној страни опходног ходника, због његовог специфичног положаја, развијени су прозорски отвори великих димензија, који додатно осветљавају главно степениште. Дорски стубови опходног ходника носе масивни оквир у облику неправилног квадрата, изнад кога се настављају у виду здепастих стубаца. У интер-

колумнијама се налази зидана заштитна ограда другог спрата, која је са предње стране обложена мермерним плочама на исти начин као и на источном зиду главног одморишта. На фронталној страни заштитне ограде, између стубаца на галерији другог спрата, изнад двокраког степеништа, налази се по један мотив ромбоида од мркоцрвенкастог мермера. Ступци другог спрата обложени су мермерним плочама. Они носе касетирану таваницу, коју наглашавају армиранобетонске греде чији су међупростори затворени полихромним стакленим испунама. Квадратна основа испуна је зелена, док је мотив ромбоида црвене боје.

У средишту зграде, на првом спрату, налази се велика сала за састанке. С обзиром на бројне реконструкције и адаптације које је претрпела, њен првобитни изглед није могуће утврдити, осим преко малобројних фотографија израђених током кратког периода заседања сената. Основа сале је у облику неправилног издуженог правоугаоника. Све зидне површине обложене су мермерним оплатама са комбинованим распоредом облика и нијанси, као у опходном ходнику свечаног степеништа, у зависности од димензија површине. По свему судећи, касетирана таваница првобитно је подражавала стаклену таваницу са зениталним осветљењем. С обзиром да изнад сале постоје још два, односно три спрата, било је немогуће поставити стаклену таваницу, па су у касетна поља уметана тела расвете покривена пескираним стакленим плочама. Зидна површина на страни узаног пролаза, према суседној згради министарства, поседује четири пара високих прозорских отвора. Сваки отвор на средишњем делу прекинут је зиданим пољем обложеним мермерном оплатом, са мотивом ромбоида на средини. На супротној подужној страни сале налазе се улази и галерије на спрату. Ис-

пред улаза је пространо одмориште, које је имало функцију окупљања учесника састанка пре уласка у салу. Истовремено, одмориште представља и комуникациони мост између два дела зграде.

У овом делу објекта присутна су два лифта и четири степенишне рампе. Део овог простора, ближе сали, подељен је на три дела са четири масивна псеудодорска стуба.<sup>33</sup> Проласком између ових стубова ступа се директно у главну салу, док се бочно од њих налазе два мања простора, са прозорским отворима усмереним у два унутрашња дворишта.

Ентеријер осталог дела зграде изведен је према стереотипним принципима, спајањем великог броја канцеларијских просторија веома дугачким ходницима.<sup>34</sup> Програмски распореди осталих етажа међусобно су скоро идентични. Обрада врата и прозора веома је сведена, а за подну облогу употребљене су керамичке плочице квадратног облика и малих димензија, у црној и белој боји. Ниски сокл у свим ходницима изведен је од црних керамичких плочица. Од првобитног инвентара остали су и часовници великих димензија, окачени на два ланца на средишњем делу сваког ходника. У зависности од положаја, ходници су

33 Након последњих адаптација ентеријера овог дела објекта, фронталне стране носећих греда, стубови, холкели таванице и подеона правоугаона поља зидних површина обојени су наранџастом бојом.

34 Средином 1958. године, Главна дирекција Југословенских железница израдила је пројекат доградње мансардног спрата на унутрашњем тракту, који средишњи део објекта дели на два унутрашња дворишта. Аутор

пројекта је архитекта Илија Димић, који је обавио преднацртне шеме, а потом и пројекат доградње. С обзиром да дограђени спрат визуелно не угрожава естетски карактер објекта, а значајно је унапређена његова функционална продуктивност и повећана радна површина, може се закључити да је доградња мансардног крова реализована веома успешно. Видети: Архив града Београда Ф-120-4-1958, Ф-314-9-1958.

осветљени вештачком или природном светлошћу, успостављеном преко прозорских отвора усмерених према неком од унутрашњих дворишта.

Истраживањем различитих програмских концепција, облика и мотива фасадне пластике, али и синтезом модификованих класичних и модерних елемената, архитекта Јовановић је током свог градитељског ангажмана пројектовао упечатљива архитектонска остварења у Београду. Ипак, објекат Министарства саобраћаја привукао је највећу пажњу, али је изазвао и подељене критике, које су га оцењивале као „врхунско остварење постакадемизма”, затим као дело „обликовано у еклектичном, неокласичном духу”<sup>35</sup> и, најзад, као дело „озбиљне и умиреније композиције али још увек претешке структуре”.<sup>36</sup> Иако архитектуру зграде Министарства саобраћаја није могуће у целини дефинисати, она се ипак може сврстати у ред објеката изграђених у духу постакаде-

мизма, са доминирајућим елементима неокласицизма. Мада репрезентативност плана произлази делимично из недостатка јасно дефинисаног архитектонског језика, објектом Министарства саобраћаја арх. Јовановић успео је да оствари позитиван утисак како у широј тако и у ужој стручној јавности.

Захваљујући расположивим информацијама и резултатима досадашњих анализа, будућа истраживања указаће на још неоткривене архитектонске, историјске и амбијенталне вредности овог значајног објекта.

*Посебна напомена:*

Захваљујем се госпођи Снежани Ђилас на несебичној подршци и сарадњи коју ми је пружила током истраживања. Такође, своју захвалност изражавам и госпођи Данки Влајнић, шефу Архивске службе Државних железница, чији је ангажман значајно утицао на откривање до данас мало познатих података о објекту Министарства саобраћаја у Београду.

35 Минић О., Развој Београда и његова архитектура између два рата, *Годишњак Музеја града Београда* 1, Београд 1954, 185.

36 О овоме видети: Krunić J., *op.cit.*, 674.

**Ivan R. Marković\***

**THE MINISTRY OF TRANSPORTATION IN BELGRADE  
A DESIGN OF THE ARCHITECT SVETOZAR JOVANOVIĆ  
Summary**

The representative building of the Ministry of Transportation in Belgrade was constructed to the design of Svetozar Jovanović in the early 1920s. This architect's most significant project, but also one of the city's architectural landmarks, the building is one of the most monumental examples of governmental architecture in the interwar period.

At the time, its construction was a remarkably demanding undertaking, additionally prolonged by the low-quality soil, slides and repeatedly flooded excavations. It took a little less than ten years, and engaged several private companies and domestic firms.

By its position in the central urban zone, monumental size, the manner of shaping masses and a distinctive system of façade decoration, the Ministry clearly marks a triumph of academism in Serbian architecture. But, in contrast with the academism of the 1920s in Belgrade, considerably more rigid in ideology and more consistent in style, Jovanović chose a freer approach. Given the building's monumental size, its proportionately vast façades were designed to display a rich sculptural programme in high relief and in the round. The ample use of rhetorical façade sculpture was connected with and emphasized the purpose of the building.

In its own time, the structure was the most monumental and the largest in the Balkans, while its style was the last attempt to re-actualize the architectural tradition of academism in Serbia.

Apart from general overviews and individual studies, contemporary Serbian historiography has paid little attention to Svetozar Jovanović's architectural work as a whole. His building of the Ministry of Transportation has remained virtually unstudied. Further research and a more modern approach in interpreting Belgrade's architecture of the late 1910s and early 1920s will establish the historical and stylistic value of the edifice which holds a special place in the capital city's interwar architecture.

---

\* art historian, Belgrade