

Мр МИЛОШ РАДОВАНОВИЋ

ЧАЧАК НА РЕГУЛАЦИОНОМ ПЛАНУ ИЗ 1893. ГОДИНЕ

Мр МИЛОШ РАДОВАНОВИЋ
УУ 32000 Чачак
Технички факултет

УДК 911.375 „1893”

Први регулациони план Чачка израђен је 1893. године. Његова израда трајала је дуго, јер је највероватније у току израде било доста проблема. План је рађен на, картону димензија 100/70 цм, у размери 1 : 2500, и прилично је оштећен.¹ (сл. 1)

По овом плану варош је подељена на 5 секција², које обухватају простор у површини од око 150 ха. Назив плана је исписан на горњој страни и то: у левом углу Варош Чачак, а на средини Генерални план. У доњем левом углу је исписана размера и напомена аутора о измени дела плана³, а десно од њих према средини: примедба аутора која се односи на коте.

Овај план Чачка из 1893. године представља вредан документ о планирању и развоју града. То је први целовит план за уређење града, иако се зна да је и раније било парцијалних планова за поједине делове.⁴ Он представља драгоцен и незаобилазан материјал за праћење урбаног развоја града, али и српског урбанизма с краја прошлог века.

Регулациони план Чачка припада другој фази развоја српског урбанизма, који обухвата доба од 1861. год. — до Првог светског рата. То је период реконструкције српских градова.⁵ У првом периоду који обухвата време од 1831 — 1861. год. оснивају се нови градови и насеља са циљем да приме избеглице из крајева под турском ропством (Лешница 1836, Алексинац, Пожега 1832 год.⁶), или ради стварања нових центара државне управе (Доњи Милановац, Горњи Милановац, Рашка, Бајина Башта, Ариље). Сва ова нова насеља се подижу плански са мрежом правих широких улица, са крупним правилним правоугаоним блоковима по ортогоналној шеми.

У овом периоду постојале су идеје да се Чачак измести на љубићки плато и изгради као потпуно ново насеље, слично Милановцу и другим местима, али се од тога одустало.⁷ Уместо тог плана било је и у Чачку неких парцијалних решења, као што је план регулације Велике пијаце и предлог за уређење корита Мораве. Лазар Зубан је по обиласку Пожеге 1832. год. и „у Чачку је такође обиљежио да се једна страна узмакне и стим пијацу учли пространију и бољу.“⁸ У Чачак је на захтев грађана који су се жалили на поплаве „Совету Књажевства сербског“ кнез Михаило упутио инжењера Франца Јанкеа⁹ 1841. године. Он је предложио да се „Један конструирани насип према Морави подигне ради обезбеђења вароши“.¹⁰

У другом периоду српског урбанизма уместо оснивања нових вароши и насеља, прелази се на регулације и реконструкције наслеђених неправилних насеља, при чему се јављају два приступа:

1. Наслеђена неправилна урбанистичка структура насеља се потпуно мења регулационим плановима увођењем нове мреже правих улица са правоугаоним блоковима. Такви примери тоталне реконструкције су: Куршумлија, Прокупље, Ниш, Лесковац и Сурдулица.
2. Постојећа неправилна урбанистичка структура градова се регулише на тај начин што се исправљају и шире постојеће улице уз задржавање основног склопа града. Такви примери су: Крагујевац, Чачак, Пожаревац, Јагодина, Пирот и Врање.¹¹

У урбанизму другог периода јавља се и законодавство из те области¹², које ће много утицати на реконструкцију и уређење градова¹³, а Србију уврстити у водеће европске земље у области урбанизма.

Регулациони план Чачка са једне стране донет је веома касно у односу на друге бројне вароши и варошице у Србији (Доњи Ми-

лановац 1832; Горњи Милановац 1855; Ужице 1862., Врање 1883. и Куршумлија 1888 год.), али са друге стране по својој обухватности целог простора насеља сада међу прве те врсте у Србији. Исте 1893. год. израђен је први регулациони план Београда у целини (Бешлићев план)¹⁴ и регулациони план Ужица. Изради регулационог плана Чачка је допринела и допуна Закона о местима из 1885. год. по којој је варош Београд, као и остале вароши у Србији обавезне да у року од три године израде планове регулације и нивелације са обележавањем варошког реона.¹⁵ Да је то тачно видимо из огласа објављеног у „Серпским новинама“ од 1. јула 1888 године:

„По § (параграфу) — у 8-ом допуне закона о местима у Србији има се варош Чачак који је регулисан и нивелисан, премерити и почестни план у једној целину издати и цртеж извршити.

Стога суд општ. Чачак на основу одлуке одборске од 17-ог августа прошле године бр. 4314; позива стручна лица да му се од 15-ог јула ове год., који би желели горњи посао извршити, пријаве и означе цену.

Бр. 2703: Од суда општине Чачак 5. јуна 1888. год. у Чачку.“ Из огласа видимо да је израда плана почела по допунама закона, и да је 1888. године велики део посла већ био завршен, али не и цео план. Регулационе планове је обично радило инжењерско одељење Министарства грађевина¹⁶, али су због великих обавеза министарства општине биле принуђене да саме ангажују стручна лица. Израда регулационог плана Чачка је трајала доста дуго, јер је у његовој изради вероватно било проблема и примедби, и коначно је завршен тек 1893. године. Ко је био ангажован за израду првог дела и завршетак плана по огласу немамо документа, али се у потпису на сачуваном плану налазе имена: инжењера Св. Ст. Јовановића¹⁷ и инжењера Ст. Кучевског.¹⁸ Инжењер Ст. Јовановић потписан је на десној доњој страни испод примедби и највероватније је ангажован за завршетак плана, а Кучевски је потписан на левој страни и он би могао бити обрађивач првог дела плана, или 8 нека врста контроле.

Први део посла на изради регулационог плана је подразумевао премер вароши и израду геодетске подлоге. Она је на регулационом плану нанета танко црном бојом, па се из ње може видети изглед насеља пре израде плана (сл. 2). Од објеката обележени су само: црква, начелство и мост на Морави и пропусни на Лозничкој реци и каналу на Ивањичком сокаку (Кнез Милошева улица). Варош је заузимала простор готово најужег дела града: На северозападу од пош-

те до Моравице и уз Сарајевску улицу (Војводе Степе), па истоку до Ломине улице и врбака (парк код жел. станице), на југу до Обилићеве улице и уз пут за Краљево до Циганмале, и на западу до Кнез Милошеве улице (сл. 2).

Регулациони план Чачка припада типу конзервативне реконструкције, при којој је аутор настојао да се максимално прилагоди постојећем стању, али истовремено да предложеним решењем омогући даљи правилан развој града. Он је то учинио тако што је: задржао основну радијалну мрежу улица насталу на трасама главних путних праваца (према Краљеву, Милановцу, Пожеги и Гучи), исправио и проширио колико су то услови дозвољавали. Слично је урадио и са затеченим улицама у централном делу вароши: Добрачином, Богичевићевом, Пиварском, Чупићевом, Хајдук Вељковом и Љубићком (сл. 3). Видна су настојања аутора не само да постојећу мрежу побољша, настави и прошири већ се појављују радикалније интервенције на њеном повезивању, исправљању и убацивању нових улица у складу са саобраћајним потребама. Тако се пробија већи део Ломине улице (од Рајићеве до „Моравице“), Моравска, Синђелићева (до Кнез Милошеве ул), будућа Железничка, а појављује се и први део трасе будуће Кужељеве улице, од пијаца (трга) до Добрачине улице. Код пресецања и настављања ових улица видљива је тежња да се формирају што правилнији блокови иако су они још увек трапезастог облика и доста ситни.

По ободу наслеђеног дела града он настоји да успостави нову саобраћајну мрежу која тежи ка ортогоналној шема, али се фино наставља и везује са постојећом неправилном мрежом. У северном делу града тако настају трасе будућих улица: Краља Петра I, која полази од Мораве, а код садашњег парка скреће на југ¹⁹ и садашње Ул. Филипа Филиповића (пored парка). Нормално на њих формирају се трасе будућих улица: Цара Душана, Карађорђевог, Кабларске, Филипа Филиповића (од поште до парка), Учитељске и Пигове (сл. 3). Тако настају доста правилни блокови између ових улица и старог дела града. Следећу нову широку улицу аутор повлачи у јужном делу града паралелно са Цветном (део Ул. Цара Лазара), трасом садашње Улице 29. новембра²⁰, а управно на јужни крак Улице Краља Петра I. Ову улицу повезује са Цветном и њеним наставком према западу, попречним улицама нормалним на њих, док постојеће Улице Кнеза Милоша и Обилићева остају под благим углом. У источном делу вароши од вацаришта (парк код жел. станице) према Циганмали поставља се нова улица²¹ паралелна Ул. Кнеза Лазара (сада Драгише Ми-

шовић), а затим се ове две улице и нова улица у јужном делу града повезују попречним улицама, од којих су реализоване Курсулина и Бирчанинова (сл. 3). Ломина се новом улицом преко вашаришта (парка) везује са путем за Краљево (Ул. Драгише Мишовић) код кафане „Цар Лазар“, а од њеног северног крака код „Моравице“ предвиђа се нова широка улица управна на Краља Милана (Бате Јанковића) која иде према броду. Ова улица је ишла трасом садашње Београдске, а затим је скретала на југозапад приближно трасом пруге до врбака и завршавала се код садашње железничке станице.

У јужном делу града између Цветне (Цара Лазара) и нових улица, и у северозападном делу између Сарајевске (Војводе Степе) и нове улице уз парк (Ф. Филиповића) формирају се доста правилни благо трапезасти и правоугаони блокови приближних димензија 150x150—200 м. На простору између старог дела вароши, од Господар Јованове, до будуће Улице Краља Петра I, блокови су димензија 100—120x150—200 м. Блокови у старом делу града доста су ситнији, неуједначени, најчешће трапезастог или трапезоидног облика и крећу се од 50—100 м., па до врло ситних до величине једне парцеле.

Ширине улица су у регулационом плану²² издиференциране према значају, али и могућностима на три класе:

- Главне улице ширине 20 м.
- Средње улице ширине 15 м.
- Споредне улице ширине 12 м.

и доведене су у склад са предлогом грађевинског закона за варош Београд и друге вароши и варошице у Србији из 1894. год.²³ Улице ширине 20 м. по овом плану су предвиђене: Нове улице у северном делу града (део Краља Петра I и Филипа Филиповића поред парка), нова улица у јужном делу града паралелна Цветној (траса Ул. 29. новембра), садашње улице Љубићка и Београдска и кнеза Лазара (Драгише Мишовић) и улица од вашаришта до Циганмале. Улице ширине 15 м. су предвиђене: Цветна, Карађорђева, Синђелићева, Хајдук Вељкова, Пашићева, као и неке попречне нове улице у јужном делу града. Остале улице су ширине 12 м. а некад и уже када то услови нису дозвољавали. Одступања од ове категоризације су мала и примећена су код садашње Ул. Бате Јанковића, која се са 20 м. сужава према цркви на 16 м. и код Пиварске чија ширина остаје испод 10 м. јер није било услова за проширење. (сл. 3).

Регулационим планом је предвиђено и уређење слободних градских површина. Пијаца (трг) је већ била уређена од стране Зубана

и као таква је задржана, стим што се од ње сада појављују трасе две нове улице: Кужељева и од северозападног угла Караборђева. Сквер код Гимназије уобличен померањем регулационе линије ка унутрашњости блока, и на тој линији су касније постављени Гимназија и „Српски краљ“. Троугласти сквер код „Моравице“ (бензинска пумпа) је првобитним планом укинут а простор припојен суседном блоку, али је на захтев грађевинског савета линија враћена на садашњу регулациону линију и задржан сквер. Троугласто проширење код „мале“ (касније зидане пијаце) је задржано са нешто исправљеном геометријом, ради правилнијег уливања суседних улица на њега. Уочљиво је да су и у Чачку, слично Зајечару, Трстенику и другим, постепено регулисаним градовима, слободни простори настајали на косоуглим раскршћима засецањем оштрих углова и тако добијали троугаону форму. Планом је предвиђено уређење још два слободна простора: парка од данашње „Моравице“ до Мораве између улица Краља Милана (Б. Јанковића) и Моравске и формирање вашаришта на простору врбака (парк код ж. станице).

Првобитно предложено решење је на неким местима измењено на захтев грађевинског одбора, а по усвајању измена од стране Министарства грађевина. Измене су на плану унете зеленим мастилом а старо стање прекрижено и односе се на: трасу садашње Улице Краља Петра I која је померена за целу ширину према Институту за вођарство, на трасу Улице Филипа Филиповића која је померена за две ширине према парку, на трасу нове улице јужно од Цветне (Ул. 29. новембра), трасе Улица Учитељске, Железничке, део Цара Лазара (Драгише Мишовић) као и проширење Цветне улице и измене геометрије вашаришта и сквера код „Моравице“.

За време Првог светског рата план су користили окупатори, који су на њему плавом оловком исписали немачке називе улица. Тако је Улица Краља Милана сада Бате Јанковића носила назив *Konrad von Hölzendorf schtrase*, Ломина — *Fehervari schtrase*, Цветна (Цара Лазара) — *Andrassy schtrase*, Браће Глишића — *Hunyadi schtrase*, Божићевићева — *Laudon schtrase*, Краља Александра (град. шеталиште) — *Franc Jozef schtr*; Душанова (део Цара Лазара) — *Kayser Josef schtr*. Железничка — *Baninhof schtr.*; Кнеза Михаила — *Marija Terezija schtr*. и Велика пијаца — *Eugen plaz*. План је како у напомени пише „Сачувао од непријатеља и предао општини чачанској окружни инжењер Љубомир Ивковић 28. VII. 1919. год.“

Овај план је дуго био у употреби и значајно утицао на урбанистички развој и уређење Чачка. Његовим поређењем са геодетском

подлогом из 1933. год. може се констатовати да је доста поставки из овог плана реализовано, делимично или у целини. Изграђене су нове улице: Учитељска, Пигова, Железничка, Пашићева, Филипа Филиповића, Цара Душана, Моравска, Курсулина, део Ломине, део Караборћеве, део Краљице Марије и уређено је вацариште. Овим планом је нарочито саобраћај добро решен, задржавањем радијалног система улица, са делимичном реконструкцијом и формирањем прстена око центра добијено је и за данашње појмове савремено решење. На измене дела плана је утицала изградња железничке пруге, која је условила другачије уређење простора у овом делу града. Нажалост, касније, а нарочито одмах после рата неке важне поставке овог плана, као што је изградња кључних саобраћајница су напуштене, а за њих ни до данас нису лабене одговарајуће замене.

НАПОМЕНЕ

1. План је крпљен концем, лепљен и захтева темељну конзервацију.
2. Пета секција је упола мања од осталих.
3. Напомена се налазила десно испод размере па је због бледог мастила касније преписана 1901. године и гласи:
„Измене у предлогу општине, које је предложио грађевински савет уцртане су зеленим мастилом, и све је Г. мин. Грађев. на акту *Бр. 3168* усвојено, сем у Кнез Лазара улици где „Зелена линија не вреди“ већ „црвена“.
18. Јуна 1893. год. Свет. Ст. Јованович ср. инж.
4. План за уређење велике пијаце и план за регулацију корита Мораве.
5. Бранко Максимовић: Идејни развој српског урбанизма (период реконструкције градова до 1914 године) и стр. 19: Српска академија наука и уметности; споменик СХХI; БЕОГРАД 1978 године.
6. Пожега је регулисана да би примила избеглице из Ужица.
7. Исидор Јањић; Изградња и уређење Чачка; „Градац“ бр. 2 Чачак, 1966 год.; стр. 56.
8. „Урбанпројект“ Генерални урбанистички план Чачка и завод за урбанизам — Чачак; Чачак 1978 год. стр. 28.
9. Франц Јанке, инжџилир радио на регулацији Београда и исправљању кривих улица око Стамбол и Батал цамије и дао предлог за просецање Балканске улице до Теразија што је совјет одбио 1842. године (Максимовић, исто: стр. 31).
10. Б. Максимовић; исто; стр. 19.
11. Б. Максимовић; исто; стр. 19.
12. Закон о подизању јавних грађевина 1865 год. и закон о експропријацији приватних некретнина 1865 године.
13. По закону о експропријацији кад општенародна потреба изискује држава има право свако приватно добру у своју сопственост узети.
14. Б. Максимовић; исто; стр. 58.
15. Б. Максимовић; исто; стр. 58.
16. Делокруг Министарства грађевина био је подељен у три одељења; железничко, инжињериско и архитектонско, а регулација вароши и села спадала је у делокруг инжињериског одељења (Максимовић; исто: стр. 21).

17. Инжињер. Свет. Ст. Јовановић не налази се уписан у списку државних службеника у другој половини прошлог века ни у министарству грађевина, ни као окружни инжињер, иако се по плану види да се ради о искусном и добром инжињеру.

18. Инжињер Станислав Кучевски радио је 1881 године у Крагујевцу као окружни инжињер, а у периоду од 1882—1883 године у министарству грађевина, као инжењер II класе под уговором у Архитектонском одељењу. (Шематизам за 1881/83 и 1883/84 год.).

19. Траса ове улице прелазила је Сарајевску улицу (Војводе Степе) и ишла према југозападу трасом садашње Топличке улице.

20. Део ове улице је изграђен пре рата као Улица Краљице Марије.

21. Северни део ове улице налазио се између садашње Трнавске и Девет Југовића, а јужни је поклапа са југоисточним крајем Трнавске.

22. На регулационом плану се налази 21. улица са означеним називом и то: Краља Милана, Краља Александра, Јованова, Сарајевска, Кнеза Милоша, Љубичина, Мутапова, Хајдук Вељкова, Божићевићева, Ломина, Чушићева, Добрачина, Призренска, Кнез Михајлова, Скадарска, Пиварска, Синђелићева, Кнеза Лазара, Обилићева, Душанова и Цветна.

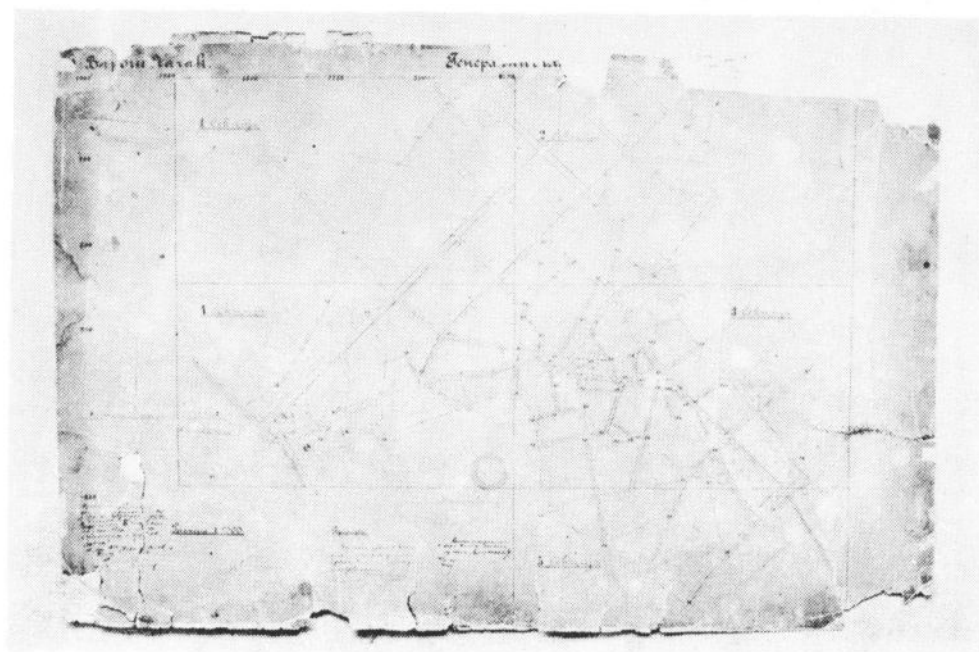
23. Б. Максимовић: исто; стр. 26.

LA VILLE DE TCHATCHAK SELON LE PROJET URBANISTIQUE DE 1893

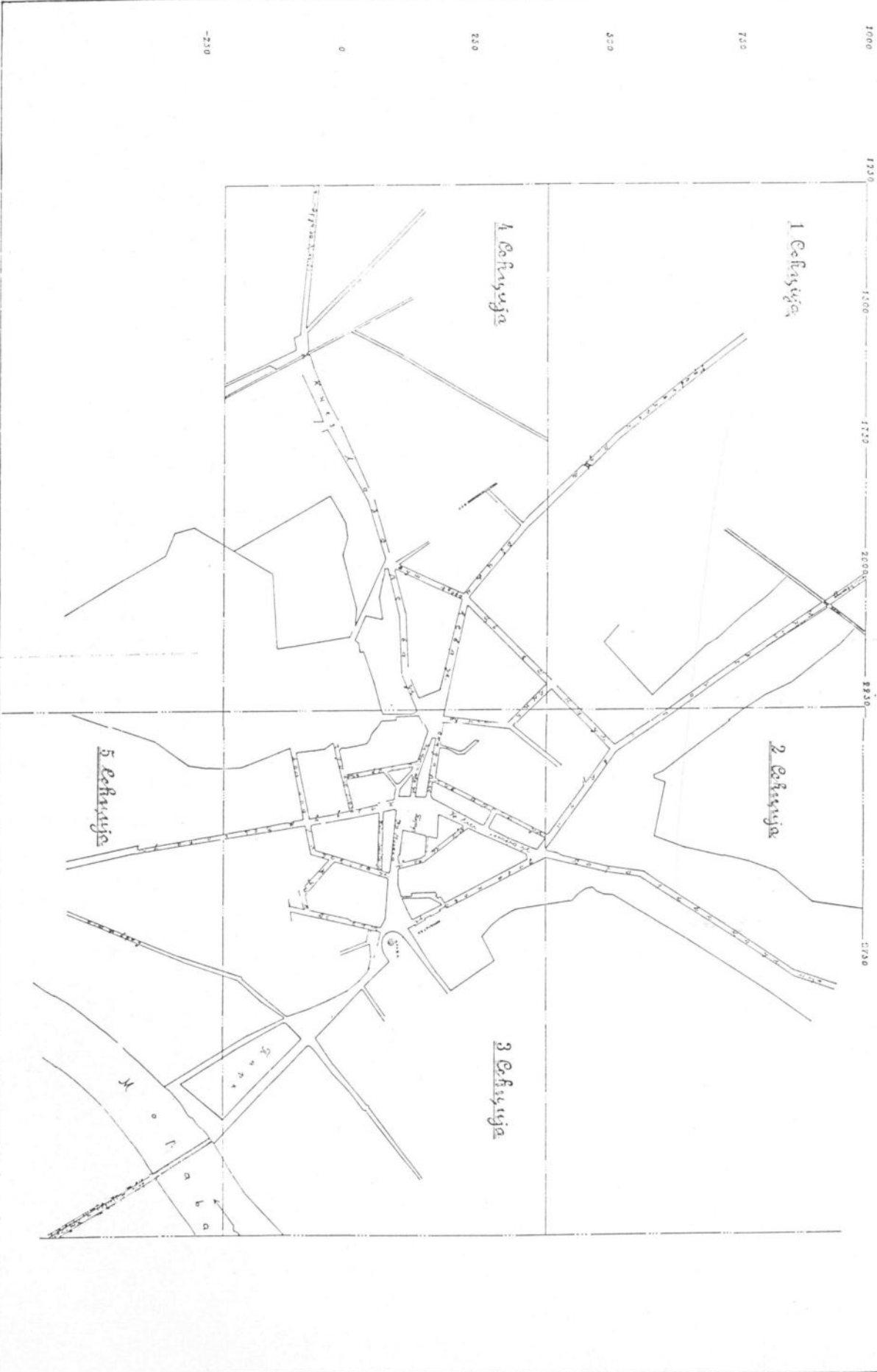
Le projet urbanistique de 1893 est le premier document et, en même temps, extrêmement important quant à la planification et au développement de la ville. Le projet présente le type conservateur, caractéristique de la seconde phase de l'urbanisme serbe dans la période comprise entre 1861 et la Première guerre mondiale.

L'auteur du projet avait cherché à respecter autant que possible l'état existant, mais aussi à assurer, par la solution proposée, un développement ultérieur régulier de la ville. Il atteignit ce but en gardant le réseau rayonné fondamental de rues, établi par le tracé des routes principales, ainsi qu'une partie du réseau dans le noyau de la ville, en l'étendant et en le rectifiant, alors qu'autour du noyau il créa un réseau nouveau tendant vers un schéma orthogonal. Ce réseau s'intégra parfaitement dans celui qui existait déjà et c'est en suivant les tracés de celui-ci que furent formées plus tard, dans la partie septentrionale de la ville, les rues du Roi Pierre Ier, de Karageorges, de l'Empereur Douchan, de Filip Filipović, Učiteljska, Pigova et autres, alors que dans la partie méridionale de la ville furent tracées par la suite les rues du 29. novembre, de Kur-sula et de Birčanin.

Ce projet fut longtemps observé et il influença dans une large mesure le développement et l'aménagement de la ville. C'est la circulation qui fut surtout bien réglée par ce plan grâce au maintien du système rayonné des rues. Une reconstruction partielle et la formation d'une ceinture autour du noyau de la ville ont permis d'obtenir une solution qui est moderne même du point de vue de l'urbanisme contemporain. Malheureusement, certains principes très importants de ce projet furent abandonnés par la suite, sans qu'on en trouvât d'autres, susceptibles de remplacer ceux-ci.



Багрови Цараѝ.



Байрам Аванш.

