



Марија
ДРЉЕВИЋ

АРХИТЕКТУРА ДВА ЗНАЧАЈНА ЈАВНА ЗДАЊА ЧАЧКА С КРАЈА ЧЕТВРТЕ ДЕЦЕНИЈЕ XX ВЕКА - ПОШТА И ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА

UDK: 725.161 (497.11) „19”
725.31 (497.11) „19”

АПСТРАКТ: У раду је описана архитектура Поште и Железничке станице у Чачку. Саграђене у четвртој деценији XX века, ове грађевине представљају прве примере модернизма у архитектури чачанских јавних објеката. Опис архитектуре прати и историја поштанске и железничке службе у Чачку, као и смештање ова два објекта у контекст архитектуре модернизма у Србији, у периоду између два светска рата.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: Пошта, Железничка станица, јавне грађевине, модернизам у архитектури

У Чачку су у међуратном периоду подигнута два јавна објекта у стилу модерне архитектуре - Пошта и Железничка станица.¹ Зграда Поште се налази у центру града, на углу улица Степе Степановића и Господар Јованове, а подигнута је по пројекту архитеката Јована Ранковића и Бранка Петричића 1938. године.² Железничка станица се налази у индустријском делу града, у Железничкој

- 1 Архив СЦГ, ф62 МГ КЈ, збирка планова, план бр. 346; ф148 МС КЈ, 25; ИАЧ, Фонд градског поглаварства, Чачак, Ф-В-К-25-99/38; Миле Мојсиловић, *Саобраћајне прилике и везе Чачка и околине у 19. веку*, Зборник радова Народног музеја 1, Чачак, 1969, 146; Ратко Трипковић, *На шинама, Железница и железничари Чачка*, Чачак, 1983, 53–56; Делфина Рајић, *Архитектонско наслеђе Чачка*, каталог изложбе, Чачак, 1997, 14; Милош М. Радовановић, *Просторни развој и архитектура чачанског подручја од средњег века до савременог доба*, Београд, 1998 (рукопис докторске дисертације одбрањене на Архитектонском факултету у Београду 1999. године), 192 – 194, 211–212; Зоран Маневић, *Лексикон српских архитеката XIX и XX века*, Београд, 1999, 146, 157; Ђ, Лазић, *Пун сјај старом здању*, Пруга, Београд, 16. јануар 2006, 1, 4.
- 2 О архитекти Јовану Ранковићу: Александар Кадијевић, *Један век тражења националног стила у српској архитектури (средина XIX – средина XX века)*, Београд, 1997, 175–176, 186, 331; Делфина Рајић, *н. д.*, 14; Зоран Маневић, *н. д.*, 157; о архитекти Бранку Петричићу: Зоран Маневић, *Novija srpska arhitektura*, у: *Srpska arhitektura: 1900 – 1970*, Beograd, 1972, katalog izložbe, 27; Gordana Gordić, *Biografije*, у: *Srpska arhitektura: 1900 – 1970*, Beograd, 1972, katalog izložbe, 138; Б. Стојановић, *Проф. арх. Бранко Петричић, In memoriam*, Политика, Београд, 23. 10. 1984, 8; Зоран Маневић, *Srpska arhitektura XX veka*, у: *Arhitektura XX vijeka*, Beograd – Zagreb – Mostar, 1986, 28; Зоран Маневић, *Лексикон српских архитеката XIX и XX века*, Београд, 1999, 146; Slobodan Bogunović, *Arhitektonski enciklopedija Beograda XIX i XX veka*, Arhitekti, 2, Beograd, 2005, 1036–1037.

колонији бр. 1, а настала је по пројекту инжењерског тима Министарства саобраћаја, који је радио на изградњи пруге Краљево – Чачак – Ваљево – Бања Лука.³ Саграђена је 1940. године.

Проблем истраживања архитектуре Поште и Железничке станице у Чачку лежи у недостатку информација како у литератури, тако и у архивској грађи. Међутим, то је судбина многих српских грађевина, не само из периода између два светска рата, већ и из ранијих, па и каснијих раздобља. Стога је анализа препуштена оскудним подацима и компаративном методу са грађевинама насталим у истом или приближном периоду, и њиховом везом са европском архитектуром тог времена. Услед недостатка претходног историјско - уметничког осврта на архитектуру Поште и Железничке станице, истраживање и анализа архитектуре ових двеју грађевина у Чачку су отежани, јер су оне дуго биле занемариване. Први од два основна историографска полазишта у анализи ових грађевина је каталог изложбе „Архитектонско наслеђе Чачка” (1997) у коме се Делфина Рајић осврће на архитектуру поштанске зграде, са нагласком на њен модернизам.⁴ Том приликом, Железничка станица није поменута. Две године касније, Милош М. Радовановић се у својој докторској дисертацији први пут у историографији детаљније бави архитектуром како Поште, тако и Железничке станице.⁵ На тај начин, поменути осврти на поштанску и железничку зграду у Чачку представљају основно полазиште за даље истраживање. Други извор је архивска грађа, која пружа основне информације о датумима и учесницима градње.⁶ Ово су две најважније одреднице и основе за даље истраживање поменутих јавних здања у Чачку.

Пројекти за зграде Поште и Железничке станице настали су у атељеима државних институција - Министарства грађевина и Министарства саобраћаја Краљевине Југославије. Министарство грађевина имало је дугу традицију још од 1862. године и одиграло је важну улогу у обнови земље након Првог светског рата.⁷ Било је надлежно за пројектовање, изградњу и одржавање свих државних грађевина, за уређење градова, насеља и бања, као и за надзор над пројектовањем, израдом и одржавањем окружних, средњих и општинских грађевина, па и надзор над јавним радом самоуправних и приватних инжењера и предузимача.⁸

3 | Архив СЦГ, ф148 МС КЈ, 25.

4 | Делфина Рајић, *н. д.*, 14.

5 | Милош М. Радовановић, *н. д.*, 192 – 193, 211 – 212.

6 | Архив СЦГ, ф62 МГ КЈ, збирка планова, план бр. 346, Архив СЦГ, ф148 МС КЈ, 25; ИАЧ, Фонд градског поглаварства, Чачак, Ф-В-К-25-99/38.

7 | Бранислав Којић, *Друштвени услови развоја архитектонске струке у Београду 1920 – 1940. године*, Београд, 1979, 259–263; Zoran Manević, *Jučerašnje graditeljstvo I, Urbanizam Beograda, prilog 9*, Beograd, 1979, 15; Снежана Тошева, *Организација и рад архитектонског одељења Министарства грађевина у периоду између два светска рата*, Наслеђе 2, Београд, 1999, 171–181.

8 | Снежана Тошева, *н. д.*, 171.

Најангажованије у изградњи земље, у периоду између два светска рата, било је Архитектонско одељење Министарства грађевина, које је заслужно за подизање великог броја јавних грађевина широм земље, међу којима је и поштанска зграда у Чачку. Неопходно је нагласити да је у трећој и четвртој деценији XX века у Министарству грађевина радио немали број архитеката који су се у свом раду одлучили за модернистички приступ архитектури. Међу њима су Светозар Јовановић, Бранислав Којић, Миладин Прљевић, Милан Минић, али и двојица пројектаната поштанске зграде у Чачку - Јован Ранковић и Бранко Петричић.⁹ Многим младим архитектама је Министарство грађевина било одскочна даска у каријери. Они су се у њему задржавали кратко и одлазили након усавршеног знања, али их то није спречавало да остваре нека значајна дела и да се изражавају на начин који им је одговарао.

Архитекти су се, за разлику од предратног периода, школовали на Архитектонском одсеку Техничког факултета Универзитета у Београду, где су стицали почетно знање.¹⁰ Усавршавање је даље текло у државним институцијама, нарочито у Министарству грађевина. Нису изостала ни путовања у иностранство. Центар културне оријентације младих српских архитеката и уметника у периоду између два светска рата постао је Париз. Такође, архитекти су били обавештени о токовима у европској архитектури преко страних часописа, који су стизали из свих већих европских престоница.¹¹

Осим образовања, млади архитекти су имали прилике да се директно упознају са различитим начинима архитектонског изражавања, управо преко плурализма стилова који је у земљи био присутан у периоду између два светска рата. Често су се сами архитекти опредељивали за неколико различитих начина стилског изражавања или су пролазили кроз бројне фазе. Међу владајућим стилевима треба поменути *академизам* кога је власт фаворизовала и сматрала званичним државним стилем, *национални стил* који се јавио још средином XIX века, затим *сецесија*, која је своје примере показала пре Првог светског рата, али је оставила трагове и на међуратној архитектури, затим, ту је *Ар-Деко*, као један од омиљених стилова младих архитеката и, најзад, појава *модерне*, која се догодила у трећој деценији XX века.¹² Упливи различитих утицаја су били свеprisутни у међуратној архитектури. Веома је значајно и присуство руских архитеката, који су махом радили у Министарству грађевина, а дошли су у земљу

9 | Исти, 174; Бранислав Којић, *н. д.*, 260 – 262.

10 | Бранислав Којић, *н. д.*, 265 – 266, Zoran Manević, *op. cit.*, 15 – 17.

11 | Педа Ј. Marković, *Beograd i Evropa 1918 – 1941*, Beograd, 1992, 167 – 169.

12 | О академизму у српској архитектури: Александар Кадиевић, *Естетика архитектуре академизма (XIX – XX век)*, Београд, 2005; о националном стилу: исти, *Један век тражења националног стила у српској архитектури (средиња XIX – средиња XX века)*, Београд, 1999; о сецесији: Жељко Шкаламера, *Сецесија у српској архитектури*, Зборник радова Народног музеја у Београду 1, Београд, 1985, 7 – 13; о Ар-Декоу: Миодраг Јовановић, *Француски архитект Експер и „ар деко” у Београду*, Наслеђе 3, Београд, 2001, 67 – 83.

након Првог светског рата. Они су се изражавали у својеврсном академском стилу.¹³ Бечки, чешки и француски архитекти такође нису изостали.

Поред Министарства грађевина, готово истим интензитетом радило је и Министарство саобраћаја. Индустријализација и европеизација друштва условили су градњу путева и пруга, као и усавршавање аутомобилског, железничког и воденог саобраћаја.¹⁴ Министарство саобраћаја је, како је поменуто, одговорно за градњу Железничке станице у Чачку. У току Првог светског рата скоро цела железничка мрежа у земљи је уништена приликом повлачења аустријске војске. После рата приступило се хитној обнови пруга.¹⁵ Тако је Министарство саобраћаја постало надлежно за изградњу и ширење, као и модернизацију железничке мреже у Краљевини Југославији. Поред обнављања старих, изграђен је велики број нових пруга, које су спајале различите делове земље. Поред пруга узаног колосека, грађене су и пруге нормалног колосека. За регулацију пружног тока ангажовани су и радници из иностранства. Градње су финансиране из државног и страног буџета.¹⁶

Краљевина Југославија пролазила је кроз економске кризе у међуратном периоду, али то није спречило њен индустријски, економски и културни развој. Део тог развоја био је и град Чачак, који је за веома кратко време од турске вароши прерастао у индустријски град.¹⁷ Брз и снажан развој индустрије, трговине и занатства крајем XIX и почетком XX века условили су и брз развој градског подручја, настављен и после Првог светског рата. Константан индустријски и привредни напредак града Чачка условио је и учесталу изградњу објеката различите намене, што је нужно довело до продора модерног стила у његову архитектуру. Већ двадесетих година XX века саграђена је зграда за потребе електричне централе у модерном стилу. Подигнут је и низ стамбених објеката у истом стилу, као што су куће Ивковића, Јаковљевића, Бјекића, затим Брушлијина кућа и кућа Радуловића. Међу овим грађевинама налазе се и два јавна објекта – Пошта и Железничка станица, који су тема овог рада.¹⁸

13 О доприносу руских архитеката српској међуратној архитектури и њиховом раду у Министарству грађевина: Бранислав Којић, *н. д.*, 261, А. Кадијевић, *Допринос руских неимара – емиграната српској архитектури између два светска рата*, у: Руси Без Русије, српски Руси, Београд, 1994, 243 – 255; Снежана Тошева, *н. д.*, 174 – 175; А. Кадијевић, *Улога руских емиграната у београдској архитектури између два светска рата*, Годишњак града Београда XLIX – I, Београд, 2002 – 2003, 131 – 142.

14 Педа Ј. Marković, *op. cit.*, 27–32, 137 – 151.

15 Јездимир С. Николић, *Историја железница Србије, Војводине, Црне Горе и Косова*, Београд, 1980, 253 – 261; Милан Грујић, Зоран Бундало, *Железнице Србије*, Београд, 2004, 209 – 213.

16 Јездимир С. Николић, *н. д.*, 276 – 298, 302 – 305; Милан Грујић, Зоран Будало, *н. д.*, 213 – 223.

17 Делфина Рајић, *н. д.*, 3 – 5.

18 *Исти*, 5; Милош М. Радовановић, *н. д.*, 210 – 212.

Историја поштанске службе у Чачку једнака је историји поште у Србији. Од успостављања самосталности поштанског саобраћаја у Србији 1840. године, у време кнеза Милоша, проћи ће скоро цео један век док поштанске службе у српским градовима не добију нове зграде примерене институцији. Пре тога су поште смештане у већ постојеће грађевине које су адаптиране за поштанску службу, али често нису биле адекватне.¹⁹ Чачак добија главну поштанску зграду истовремено кад и Београд, 1938. године.

Прве поштанске јединице успостављене су још у турском периоду и називале су се *мензулане*, а биле су стациониране у важним административним центрима. Таква једна мензулана формирана је у Чачку 1834. године. Постоји податак да је ова мензулана добила своју грађевину око 1848, на тзв. поштанском плацу, на месту где се данас налази грађевина из 1938. године. Међутим, од те грађевине није остало ни трага. После Првог светског рата пошта је смештена у Кућу Драговића, у улици Кнеза Милоша, да би нову зграду добила тек 1938. године, између осталог, и на иницијативу Војка Чвркића, народног посланика Среза љубићког, који је 1937. године постао министар пошта.²⁰

Зграда Поште у Чачку налази се у самом језгру града, на углу улица Степе Степановића и Господар Јованове, а, као што је већ истакнуто, саграђена је 1938. године, по пројекту архитеката Јована Ранковића и Бранка Петричића.

У време грађења Поште у Чачку двојица архитеката радила су у Министарству грађевина Краљевине Југославије. Јован Ранковић је архитектуру завршио 1928. године на Архитектонском одсеку Техничког факултета у Београду и исте године се запослио у Министарству грађевина Краљевине Југославије.²¹ Пре пројектовања Поште у Чачку, његову архитектуру претежно су карактерисале одлике националног стила, што се види на Банској палати у Бања Луци (са Ј. Бончић – Катеринић и А. Павловић) из 1930–1933. године,²² на Пошти у Крушевцу из 1938. године,²³ као и Ар-Декоа, што се види на стамбеној згради у Булевару Краља Александра бр. 17²⁴ и стамбеној згради у Палмотићевој улици бр. 26²⁵ у Београду. На пројекту за Пошту у Чачку од 9. фебруара 1938. године,

- 19 О историји српског поштанског саобраћаја: Olga M. Kovačević, *Arhitektura i lokacija menzulana i poštansko – telegrafskih zgrada u Srbiji*, Arhiv РТТ 10, Београд, 1964, 199 – 240; Драгољуб Попоски, Милашин Милановић, *ПТТ Музеј*, Београд, 1999, 30 – 42, 46 – 53.
- 20 О историји поштанске службе у Чачку: Миле Мојсиловић, *Саобраћајне прилике и везе Чачка и околине у 19. веку*, ЗРНМ 1 Чачак, 1969, 140 – 148, Љубодраг Поповић, *Развој поштанског саобраћаја у Чачку до 1875. године*, ЗРНМ 7, Чачак, 1976, 187–195.
- 21 Зоран Маневић, *Лексикон српских архитеката [...]*, 157.
- 22 Александар Кадјевић, *Један век тражења националног стила [...]*, 176 – 177, 331, Зоран Маневић, *н. д.*, 157.
- 23 Исти, 186; Исти, 157.
- 24 З. Маневић, *н. д.*, 157; Миодраг Јовановић, *н. д.*, 80.
- 25 Исти, 157.

може се видети да је архитекта Јован Ранковић основу решио у виду правоуглог кубичног простора са полукружно решеним шалтерским делом, и то решење предложио Министарству грађевина. На сачуваном плану, кога је одобрило Министарство грађевина, односно шеф Архитектонског одсека Министарства грађевина, истакнути архитекта Момир Коруновић, са датумом 26. април 1938. године, може се пратити промена основе.

Други архитекта поштанског здања у Чачку, Бранко Петричић, овом објекту дао је коначан облик, тако што је основу закривио у облику полукружног прстена.²⁶ Овакво решење највише подсећа на једну каснију, много познатију Петричићеву зграду, Дом синдиката на Тргу Николе Пашића у Београду из 1947. године,²⁷ грађену у стилу тада владајућег социјалистичког монументализма. Пошта у Чачку је предвиђена као једносратница са приземљем, али јој је шездесетих година XX века дозидан још један спрат.²⁸

Архитекта Бранко Петричић је, такође, дипломирао на Архитектонском одсеку Техничког факултета у Београду 1935. године. По завршеном факултету, запошљава се у Министарству грађевина Краљевине Југославије, али, за разлику од Ранковића, он се убрзо отиснуо на путовање у Европу. Годину 1937. провео је радећи у атељеу архитекте Ле Корбизијеа, где је помагао на пројекту „Plan de Paris-37”.²⁹ Боравак у Паризу пружио му је знања о урбанизму градова, тако да ће Петричић цео свој животни и радни век провести у истраживању овог аспекта архитектуре. По повратку у земљу, имао је прилику да сарађује са Јованом Ранковићем на пројекту за Пошту у Чачку, где је применио своја знања, стечена у Паризу.

Пројекат за Пошту у Чачку одобрен је у априлу 1938. године. Истог месеца је и започета градња, која је довршена крајем године. Поред основе у облику полукружно закривљеног прстена, грађевина је саграђена у бетону и обложена полихромним вештачким каменом који имитира мермер. Фасада је безорнаментална. Пројектом је било предвиђено да прозори буду решени у виду трака. У приземљу би тај низ био омеђен улазима са страна, а на спрату би стајао у једном континуитету. Није познато зашто ово решење фасаде није изведено. Прозори у приземљу су добили висину улаза, и на тај начин одредили ритам овог дела фасаде, док је спрат добио пет прозора, који се смењују са блоковима вештачког камена између њих. Кров је решен равно. Дограђени спрат у потпуности прати решење грађевине и разлика је приметна само у боји употребљеног камена. У унутрашњости грађевине, у приземљу, налази се сала

26 | Архив СЦГ, ф62 МГ КЈ, збирка планова, план бр. 346.

27 | Zoran Manević, *Novija srpska arhitektura*[...], 27; Gordana Gordić, *Biografije*[...], 138; Б. Стојановић, *н. д.*, 8; Zoran Manević, *Srpska arhitektura XX veka*, 28; *Исти, Лексикон српских архитеката*[...], 146; Slobodan Bogunović, *Arhitektonska enciklopedija Beograda*[...], 1036 – 1037.

28 | Милош. М. Радовановић, *н. д.*, 211

29 | Види напомену 26.

са шалтерима која заузима највећу површину овог дела грађевине. Око сале са шалтерима поређане су канцеларија управника, телефонске кабине, одељење за писма, благајна, одељење за пакете. На спрату су биле смештене просторије за телеграфску и телефонску опрему, инсталацију, аутоматска сала, ПТТ радионица, магацин прибора и опреме, као и канцеларије.³⁰ Распоред просторија указује на то да је архитектура грађевине прилагођена функцији институције.

Пошта се налази у централном делу града, који карактеришу претежно грађевине настале у еклектичном стилу академизма и сецесије. Пошта у Чачку је вешто уклопљена у такво окружење. Посматрањем грађевине стиче се утисак монументалности, иако, због скучености простора на коме се налази, то није било могуће остварити. Управо закривљењем фасаде грађевина илузорно добија на величини, мада је то, по димензијама и простору који заузима, прилично мали објекат. Такође, полихромни вештачки камен, имитација мермера, као реминисценција на архитектуру прошлости, доприноси успешнијем уклапању у амбијент. На тај начин, Пошта у Чачку постаје успешно решење модернизма у комбинацији са прилагођавањем урбанистичком плану града и његове еклектичне архитектуре, настале углавном у ХИХ веку.

Са друге стране, ван центра града, у индустријској зони налази се други јавни објекат саграђен у модерном стилу 1940. године – Железничка станица.

Први воз прошао је кроз Чачак 1905. године, у тренутку свечаног отварања Железничке станице, захваљујући градњи пруге узаног колосека Краљево – Чачак – Ужице.³¹ Развој железничког саобраћаја у Србији није био константан као развој поштанског. Већ је напоменуто да је Први светски рат донео велика разарања. Аустроугарска војска је, повлачећи се, за собом остављала рушевине, тако да је скоро комплетна железничка мрежа у Србији била уништена. Обнова је била неопходна, али је уједно подстакла и интензивнији развој железничке мреже.³² Тридесетих година ХХ века Министарство саобраћаја изнело је план о изградњи пруге нормалног и узаног колосека Краљево - Чачак – Ваљево - Бања Лука, на којој је важан комуникациони чвор била и чачанска Железничка станица. Тако се јавила потреба за градњом нове, модерне Железничке станице у Чачку, што је и остварено 1940. године, уочи Другог светског рата. Градња ове пруге започета је 1935. године,³³ а у току градње била је присутна идеја о новој Железничкој станици у Чачку. Истовремено, све важне деонице пруге добиле су своје железничке станице, укључујући Краљево и Ужице. Министарство

30 | Милош. М. Радовановић, *н. д.*, 193.

31 | О историји чачанске железнице: Миле Мојсиловић, *Саобраћајне прилике[...]*, 148–153; Ратко Трипковић, *н. д.*

32 | О историји српске железнице: Миле Мојсиловић, *н. д.*, 148–153; Марија Урошевић, *Сигналне светиљке на железницама до Другог светског рата*, ЗРНМ 7, Чачак, 1976, 238 – 241; Исти, *Железничке капе и ознаке на железницама Србије*, ЗРНМ 10, Чачак, 1979, 165 – 178; Јездимир С. Николић, *н. д.*; Ратко Трипковић, *н. д.*; Милан Грујић, Зоран Бундало, *н. д.*

33 | Архив СЦГ, ф148 МС КЈ, 25.

саобраћаја Краљевине Југославије ангажовало је специјалну комисију за грађење станице, јер је сматрало да овај део железничког саобраћаја има велику важност.

Градско веће општине града Чачка је 1938. године расправљало о месту на коме је требало да буде смештена нова станица. За председника преговарачке комисије постављен је инжењер Светолик Станковић, који се залагао за то да станица буде смештена у јужном делу општине, ван градског језгра.³⁴ Када су се стекли неопходни услови, Министарство саобраћаја Краљевине Југославије је дало одобрење за грађење станице. Одређени су чланови комисије за грађење Железничке станице у Чачку: инжењери Димитрије Димитријевић, Момчило Костић, Антоније Крал, као и Љубомир Јовићевић и Љубомир Дебељевић. Градња је одобрена у фебруару 1940. и завршена крајем исте године, непосредно пред почетак рата.³⁵

Станица је грађена по правилима постављања станичних зграда у правцу пруге, као путничка станица, по типском плану за веће железничке станице.³⁶ Основа је разуђена и развија се у ширину. Смењују се истурени централни и бочни делови. Овакво решење основе је уобичајено за станичне зграде не само у Краљевини Југославији, већ и у Европи.³⁷ Посебно је интересантна безорнаментално решена фасада у модерном стилу. Иако је симетрична, основа поседује одступање од плана у виду полукружно завршеног бочног дела према прузи. Прочеље је решено тако што је наглашено паровима стубова. Два у приземљу и два на спрату. Централни део има два спрата, за разлику од остатка грађевине, која је планирана као једносpratница. Фасада је безорнаментална, са повременим вертикалним акцентима у виду пиластера између прозора, који прате целу висину грађевине. На прочељу се налазе угаони прозори који доприносе целокупном утиску.

Железничка станица је веома дуго била препуштена пропадању, што је захтевало хитну обнову. Тај посао је 1999. године преузело чачанско грађевинско предузеће „Урбанпројект“, које је извршило валоризацију постојећег стања и предложило решење по коме ће станица бити обновљена. Овај покушај обнављања станице је пропао услед бомбардовања земље, али је настављен 2005, и приведен крају почетком 2006. године, када је станица свечано пуштена у рад.³⁸ Архитектура Железничке станице је том приликом измењена. Бочним деловима грађевине додат је још један спрат, а прочеље са паровима стубова је добило још четири пара стубова.

34 | ИАЧ, Фонд градског поглаварства, Чачак, Ф-В-К-25-99/38.

35 | Види напомену 31.

36 | О правилима грађења и постављања станичних зграда: Т. Милојковић, М. Вуковић, *Железничке пруге и станице*, Београд, 2001, 179 – 182.

37 | Nikolaus Pevsner, *A History of Building Types*, London, 1976, 225 – 234.

38 | Ђ. Лазић, *н. д.*, 1, 4.

Унутрашњост грађевине је подређена њеној функцији. У приземљу се налази чекаоница за путнике, билетарница са шалтерима, као и друге просторије за особље које ради на станици.³⁹

Зграде Поште и Железничке станице у Чачку представљају прве примере модерне архитектуре у овом граду, када је у питању изградња јавних објеката. Појава модернизма у историји српске архитектуре најчешће се везује за двојицу истакнутих архитеката, Милана Злоковића и Драгишу Брашована. Њихове грађевине - Дечја клиника у Тиршовој улици Милана Злоковића и Државна штампарија у Булевару Војводе Мишића Драгише Брашована, обе саграђене у периоду између 1935. и 1940. године, у историографији се наводе као најзначајнији примери чистог модернизма у српској архитектури,⁴⁰ чији су елементи и раније били присутни. Један од кључних тренутака у историји модерне архитектуре је оснивање Групе архитеката модерног правца крајем 1928, која је први пут јавно иступила изложбом 1929. године. Група је заступала теорије интернационалног стила, одбацујући присутни национални стил. Првобитни чланови ове групе били су њени оснивачи Бранислав Којић, Милан Злоковић, Душан Бабић и Јан Дубови. Прикључили су им се и архитекти Миладин Прљевић, браћа Петар и Бранко Крстић, Драгиша Брашован и други.⁴¹ Прва појава Групе архитеката модерног правца у дневној штампи остала је запажена. Они су након тога названи модернистима. Од тог тренутка, продор модерног у архитектури био је брз. У периоду између 1933. и 1939. године модерна архитектура је доживела афирмацију. Уследиле су још две изложбе, које су означиле званичан продор модернизма у српску архитектуру и повлачење академизма и националног стила. Прва изложба је приређена 1931, под називом Прва изложба савремене југословенске архитектуре, а друга 1933. године, сличног назива - Друга изложба југословенске савремене архитектуре. Том приликом је дефинисан пут српског модернизма у архитектури, који је увек био умерен и током свог трајања није имао радикалне иступе. Група архитеката модерног правца се разилази 1934. године, и од тог времена почиње период зрелог модернизма у српској архитектури.⁴² У таквом окружењу стасавају архитекти поштанске зграде у Чачку, Јован Ранковић и Бранко Петричић.

Крајњи циљ у анализи архитектуре Поште и Железничке станице сам се по себи намеће. То су валоризација и смештање у српску међуратну архитектуру и њихово уклапање у тековине модерног стила српске архитектуре, коме евидентно припадају. Зграда Поште у Чачку нема директних предложака. Јован Ранковић је своје архитектонске замисли до тада излагао у националном стилу, када је у питању архитектура јавних здања, и у Ар-Декоу, када је у питању

39 Милош М. Радовановић, *н. д.*, 194.

40 О појави модернизма у српској међуратној архитектури: Zoran Manević, *Novija srpska arhitektura*[...], 21 – 26; Isti, *Srpska arhitektura XX veka*, 22 – 27.

41 Zoran Manević, *op. cit.* 21 – 23; Бранислав Којић, *н. д.*, 169 – 198.

42 Исти, 22 – 23.

архитектура стамбено – пословних објеката. Пошта у Чачку је прва модерна грађевина овог архитекте. Елементи стилова, за које се Ранковић определио у својој каријери, на згради чачанске поште се не могу наћи, али на основи са пројекта од 9. фебруара 1938. године могу. Они се виде на правоугаоно решеној основи, подређеној компактности и кубично решеној маси, коју карактерише и низ познатих и највећих остварења националног стила, као што су, на пример, Коруновићева Пошта 2 на Вилсоновом тргу (1928 – 1929) у Београду⁴³ или хотел „Авала” на Авали, Виктора Лукомског (1931).⁴⁴ Ранковићева верзија из фебруара 1938. године претрпела је стилизацију како основе, тако и маса, да би грађевина могла да се прилагоди и уклопи у предвиђени простор. Бранко Петричић је, како је поменуто, дао коначно решење поштанске зграде у Чачку тако што је правоугаону Ранковићеву основу полукружно закривио и на тај начин прилагодио урбанистичком плану града. Може се закључити да је зграда Поште у Чачку производ стеченог знања и искуства младих архитеката, који су у то време радили у Министарству грађевина и приликом њене градње имали одрешене руке, а ту прилику веома добро искористили.

Архитектура Железничке станице у Чачку на први поглед одаје утисак типски грађене станичне зграде, карактеристичне за европске железнице.⁴⁵ Примећује се да је станична зграда у Чачку грађена по типу великих градских станица што одудара од њене функције, јер кроз њу воз само пролази. Обрада фасада, међутим, сведочи о решености њених аутора да саграде једну модерну грађевину. И управо је фасада то што је чини модерном. Безорнаментална, али и ритмички решена са пиластрима између прозора који је рашчлањују. Плитки пиластри би могли да укажу на утицај компоновања фасада у архитектури Веркбунда, као и Штутгартске изложбе из 1927. године, на којој је приказан пројекат насеља Weissenhof. На њему се може видети пример полукружно завршеног сегмента основе, са асиметричним распоредом кубичних маса и равним крововима, а угласти прозори асоцирају на бечка стамбена насеља, подигнута у двадесетим и тридесетим годинама XX века, на иницијативу тада владајуће Социјалдемократске партије у Аустрији.⁴⁶ Целокупан распоред маса, подела фасадне површине, као и прозори, указују на вероватне аустријске или немачке утицаје. У историографији се ова грађевина повезује са тековином Баухауса,⁴⁷ у коме су се, свакако, стекли утицаји Веркбунда и Штутгартске

43 | Александар Кадиевић, Момир Коруновић, Београд, 1996, 63 – 65; исти, *Један век тражења*[...], 150.

44 | Исти, *Један век тражења*[...], 149 – 150.

45 | На пример, централна Железничка станица у Милану из 1912. године или *Karlsruhe* из 1913. године, види у: Nikolaus Pevsner, op. cit., 232.

46 | О Веркбунду: *Enciklopedija moderne arhitekture*, Београд, 1970, 85 – 87; о изложби у Штутгарту: Karin Kirš, *Internacionalni stil 1927/2002 – imaginarni muzej rane Moderne Arhitekture. Pokušaj dokumentacije*, каталог изложбе *Internacionalni stil 1927/2002*, апстракт, Београд, 2006, 3 - 6; о бечким насељима: Josef Bittner, *Die Neubauten Der Stadt Wien*, Wien, 1926.

47 | Милош М. Радовановић, н. д., 212; О Баухаусу: *Enciklopedija*[...], 47 – 54.

изложбе. Железничка станица својим изгледом и композицијом представља једно од успешних остварења модернизма у српској архитектури међуратног периода.

Без обзира што предлошци за настанак поштанске и железничке зграде у Чачку нису познати, а о њиховим модернистичким узорима се може дуго расправљати и могу се тражити у различитим изразима, постоји један елемент који ове две грађевине повезује и чини модерним - функција. Обе грађевине поседују функционалност простора, карактеристичну за појаву и развој модерне архитектуре уопште.

Зграде Поште и Железничке станице у Чачку стога представљају прве примере модерних јавних објеката у овом граду. Вешто и са искуством, ови објекти су уклопљени у урбанистичку структуру града, који је разгранат уским улицама и мноштвом раскрсница. Такође, у потпуности се уклапају у еkleктичну архитектуру која доминира Чачком. На тај начин, зграде Поште и Железничке станице представљају успешније примере модернизма у архитектури међуратног периода.

Architecture of Two Significant Public Buildings in Cacak from the Fourth Decade of XX century - Post Office and Railway Station

In the period between the two Wars, two public buildings in the style of modern architecture were built in Cacak. They are the Post Office and Railway Station. The building of the Post Office is in the centre of the town on the corner of the streets of Stepa Stepanovic and Gospodar Jovan and it was designed by architects Jovan Rankovic and Branko Petricic in 1938. The Railway Station is in industrial area of the town in Railway colony No. 1 and it was built according to the project of the engineering team of the Ministry of Traffic which was building the railway connecting Kraljevo – Cacak- Valjevo- Banja Luka. It was built in 1940.

Projects for the buildings of Post Office and Railway Station were created in ateliers of state institutions – Ministry of Civil Engineering and Ministry of Traffic of the Yugoslav Kingdom.

Regardless the fact that propositions for building these two buildings are not known, as well as the fact that we can discuss at length about their modern role models and they can be looked for in different expressions, there is one element which links these two buildings and makes them modern. That is their function. Both buildings possess functional space characteristic for appearing and development of modern architecture in general.

That is why the buildings of the Post Office and Railway Station present the first examples of modern public buildings in this town. These buildings were skillfully and with experience incorporated in the urban structure of the town, which is spreading out by narrow streets and numerous crossroads. Also, they fit in completely in eclect-

Марија ДРЉЕВИЋ

tic architecture which dominates Cacak. Thus, the buildings of the Post Office and Railway Station present successful examples of modernism in the architecture of the period between the two Wars.

Marija DRLJEVIC

**L'architecture de deux importants édifices publics
de Cacak datant de la fin de la quatrième décennie
du vingtième siècle – la Poste et la Gare**

À Cacak furent édifiés pendant la période d'entre-guerre deux bâtiments publics dans un style d'architecture moderne. Il s'agit de la Poste et de la Gare. Le bâtiment de la Poste se trouve au centre de la ville, au coin de la rue de Stepa Stepanovic et de la rue du Gospodar Jovan et fut édifié d'après le plan des architectes Jovan Rankovic et Branko Petricic en 1938. La Gare se trouve dans la zone industrielle de la ville à l'adresse : Zeleznicka kolonija no 1, et résulte du plan de l'équipe d'ingénieurs du Ministère des transports qui travailla sur la construction de la ligne de chemin de fer Kraljevo – Cacak – Valjevo – Banja Luka. Elle fut construite en 1940.

Les plans pour le bâtiment de la Poste et de la Gare furent effectués dans les ateliers des institutions nationales – au Ministère des constructions et au Ministère des transports du Royaume de la Yougoslavie.

Bien que les projets pour le commencement du bâtiment postal et ferroviaire à Cacak ne furent pas connus, de même qu'il peut être longuement débattu à propos de leurs idéals modernistes et eux-mêmes peuvent être recherchés dans diverses expressions, il existe un élément qui relie ces deux constructions et les rend modernes. Il s'agit de la fonction. Les deux bâtiments possèdent le fonctionnalisme de l'espace, caractéristique à l'apparition et à l'évolution de l'architecture moderne en général.

Les bâtiments de la Poste et de la Gare à Cacak représentent ainsi les premiers exemples de constructions publiques modernes dans cette ville. Habilement et avec de l'expérience, ces bâtiments furent intégrés dans la structure urbanistique de la ville, qui s'embranchent en des rues étroites et en une multitude de carrefours. De même, ils s'intègrent entièrement dans l'architecture éclectique qui domine à Cacak. De cette manière, les bâtiments de la Poste et de la Gare représentent les exemples les plus florissants du modernisme dans l'architecture de la période d'entre-guerre.

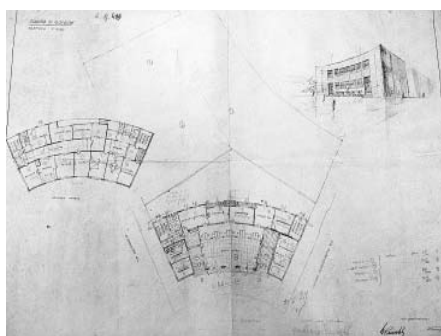
Marija DRLJEVIC



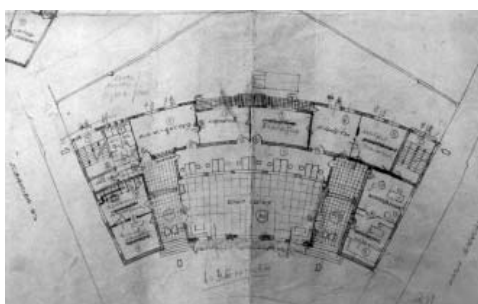
1. Пошта



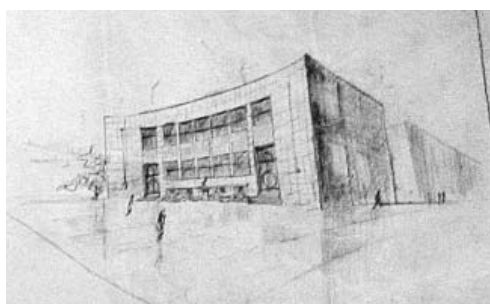
2. Железничка станица



3. Пошта – план приземља, спрата и фасада



4. Пошта – основа приземља



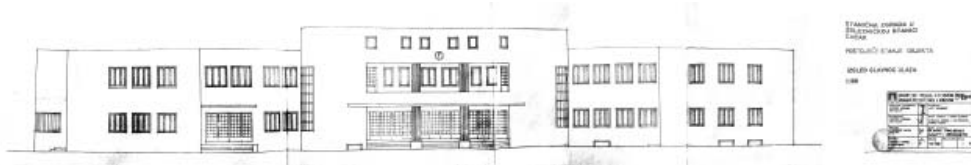
5. Пошта - фасада



6. Пошта – бочни изглед



7. Пошта – прочеље и бочни изглед



8. Железничка станица - pročelje



9. Железничка станица - pročelje према прузи (1954)



10. Железничка станица - pročelje према прузи (1960)



11. Железничка станица - pročelje према прузи (1965)



12. Железничка станица - стање пре обнове



13. Железничка станица - стање после обнове