

ГЕНЕРАЛНИ УРБАНИСТИЧКИ ПЛАН БЕОГРАДА ИЗ 1923. ГОДИНЕ

По завршетку првог светског рата Београд се нашао у новим условима, који су се разликовали од оних под којима се развијао пре 1914. године. Београд је морао да одговори новим захтевима, односно да се развије у административно, културно, трговачко и индустријско средиште једне веће државе. Исто тако, Београд, који више није био погранични град, требало је да постане значајна железничка раскрсница и речно пристаниште.

Да би ове нове потребе могле да буду задовољене, Београд је морао да има генерални урбанистички план. На предлог Удружења српских инжењера и архитеката, Општински одбор Београда је на седници одржаној 17. априла 1919. године, одлучио да изврши потребне припреме за расписивање међународног конкурса за израду генералног урбанистичког плана Београда. Прикупљање података и израда програма конкурса поверени су стручној комисији, састављеној од делегата Општине, министарстава и привредних удружења. Радом комисије руководио је архитекта Драгутин Ј. Ђорђевић, професор Универзитета.¹ Комисија је одржала десет седница и, на основу прикупљених података и размене мишљења, саставила програм конкурса. Овај програм комисија је поднела Суду Општине београдске 10. децембра 1919. године.²

У програму, који је израдила комисија, простор између Карађорђевог и Моравске улице (Улица Слободана Пенезића Крцуна), Топчидерског друма (Булевар војводе Мишића), Топчидерске реке и Саве, одређен је за главну железничку станицу и потребе железничког саобраћаја. Програм предвиђа и једну нову железничку станицу на дунав-

ској страни, која, на подесан начин, треба да се повеже са главном железничком станицом и Панчевом. Предложено је укидање кланичне пруге (пруга која иде испод Калемегдана и спаја главну железничку станицу са станицом „Кланица“ на месту данашње Дунав-станице) и пројектовање кружне железнице са електричном вучом. На простору између Београда и Земунa предвиђени су главно пристаниште и ранжирна станица. Пројектантима је остављена слобода у решавању питања градског саобраћаја, али је посебно наглашено да треба остварити што удобнију везу дунавске и савске падине са платоом града.

Терен између Калемегдана и Славије и Душанове и Немањине улице, означен је као административни и трговачки центар. Најважније јавне грађевине, као што су: нови краљевски двор, Општински дом, Берза, Народни музеј, Опера, Академија наука и Централна пошта, треба да буду смештени око Скупштине и двора и на простору старог гробља (на месту данашњег Ташмајданског парка). У непосредној близини биле би универзитетске зграде и Народна библиотека. Простор око цркве светог Саве предвиђен је за Патријаршију, Богословију, Музеј српске цркве са библиотеком и за нову саборну цркву, посвећену светом Сави. Горњи град је резервисан за потребе Министарства војске и морнарице, али пројектанти треба да дају предлоге за будуће уређење овог терена. Доњи град се сматра слободним простором. У програму се прецизно наводе одређени блокови за потребе министарстава и установа. Пројектантима се ставља у задатак да предвиде изградњу нових јавних грађевина, као што

су Соколски дом, Галерија ликовних уметности, Конзерваторијум, Природњачки и Историјски музеј, Државна штампарија, Академија ликовних уметности, Градско позориште, Државни савет и Телефонска централа.

У програму је Топчидер означен као простор за ботаничку и зоолошку башту. Пројектантима је указано на терене у правцу Београд—Авала и Београд—Раковица, као најпогодније за будућа предграђа. Стамбене блокове пројектанти ће решити слободно, по савременим урбанистичким начелима.

Општински одбор је прихватио програм конкурса који је израдила комисија на седници одржаној 17. маја 1921. године.³ Том приликом, у текст програма су унете неке мање измене и допуна која се односи на Рејонску улицу. Траса Рејонске улице није одређена, али је наглашено да она треба да обухвата град с постојећим предграђима, а изван простора окруженог Рејонском улицом налазила би се будућа предграђа. Сврха Рејонске улице је омогућавање удобног саобраћаја на периферији града.

На основу овако утврђеног програма, 17. августа 1921. године — расписан је међународни конкурс за израду генералног урбанистичког плана. Рок за слање радова био је 30. март 1922. године.⁴ У саставу оцењивачког суда били су, поред домаћих инжењера и архитеката, и по један представник француског и швајцарског удружења инжењера и архитеката. Радом оцењивачког суда руководио је председник Општине, Добра Митровић.⁵

Шестог маја 1922. године отворена је изложба примљених пројеката у сали основне школе код Саборне цркве. Приликом отварања изложбе, председник жирија — Добра Митровић, саопштио је резултат конкурса.⁶ После детаљног испитивања приспелих радова, оцењивачки суд је закључио да ни један рад не садржи решења свих питања постављених у програму конкурса. Због тога, прва награда није ни додељена. Три друге награде добили су Рудолф Берк, архитекта из Беча, са сарадницима, за рад под шифром »*Singidunum novissima*«, Марсел Обертен, архитекта из Париза са групом сарадника за рад »*Urbs magna*« и Емерих Форбах, инжењер из Бу-

димпеште, са сарадницима, за рад »*Santé, beauté, commerce et trafic*«. Две треће награде добили су радови »*Свети Сава*« професора Јозефа Брикса из Берлина и »*Danubius*« урађен под руководством Густава Блома, архитекте из Хамбурга. Три четврте награде добили су радови »*Војвода Мишић*« Јулијуса Заборског, архитекте из Вршца, »*Impartial*«, који су израдили Н. Болоки и Ј. Давидеско, архитекти из Букурешта и »*Ој на море*« швајцарских инжењера Алберта Бодмера и Уроша Жикића. Откупљени су радови »*Sapienti sat*« Леополда Бауера, архитекте из Беча, »*Београд 1918—1948*« Франца Музила, архитекте из Беча, »*Forum*« израђен под руководством швајцарског архитекте Ротмајера и »*Престоница Карађорђевића*« архитекте Емила Хемлеа из Беча. Накнаде за савестан рад добили су архитекта Лерхер из Берлина за рад »*СХС*«, Јозеф Витмер, архитекта из Цириха, за рад »*A fur et mesure*«, архитекта Артур Пајер из Прага, за рад »*Темпо*«, Матија Влеха, архитекта из Прага, за рад »*Praha — Beograd*«, Е. Генцмер, архитекта из Дрездена, за рад »*Велики Београд*« и Карл Шнидингер, архитекта из Љубљане, за рад »*Цар Лазар*«.⁷

Неколико награђених аутора истиче да је овај конкурс, у ствари, само конкурс идеја, на основу којих Општина треба да изради Генерални план. Поред тога што су се трудили да испуне услове конкурса, пројектанти су у својим радовима износили и замисли које заслужују пажњу, и по којима се радови разликују једни од других.⁸

У раду под шифром »*Singidunum novissima*« наглашена је монументална авенија која полази од улаза у Горњи град и иде проширеном Узун-Мирковом, Васином и Александровом улицом (Булевар револуције), поред старог гробља до данашњег Студентског парка. На овој авенији налазе се тргови са групама јавних грађевина, као што су Министарство правде, Скупштина, црква св. Марка, Уметничка академија, универзитетске зграде, библиотеке и Опера. Остварење ове монументалне авеније изискивало би велике материјалне трошкове, како због просецања саме авеније и рушења великог броја зграда, тако и због тога што су аутори предвидели да се око авеније просече нова правоугаона мрежа улица.



Урбанистички план Београда из конкурсног рада »Urbs magna«
Plan général d'urbanisme de la ville de Belgrade portant le chiffre »Urbs magna«.

Аутори пројекта под шифром »*Urbs magna*« сматрају да ће постојеће градско језгро временом постати пословни центар и да ће Београђани, који воле да живе у породичним кућама, становати у периферним зонама. Пројектанти предвиђају да ће градска територија да се шири у облику звезде, тако да ће између изграђених делова остати неизграђени терени као резерве простора. Да би се повезали овако настали делови градске територије, аутори предлажу кружни пут од Великог Села — преко Винче, Лештана и Белог Потока до Раковице. Постојећу градску територију пројектанти обухватају кружним булеваром, који полази од главне железничке станице, иде преко Губеревца и Топовских шупа (Аутокоманда), сече Александрову улицу, избија на главну пијаци, која је предвиђена у близини железничке станице „Дунав“, и долази до луке на Дунаву. Булевар је широк 38 метара, а испод њега пролази метро. Поред ове кружне линије, аутори предвиђају још три линије метроа: Земун—Велико Село, Славија—Авала и Губеревац—Ресник, с краком према Железнику.

Разматрајући питање железничког саобраћаја, аутори долазе до закључка да ће пруга која треба да се изгради од Београда до Котора, бити од прворазредног значаја. Железничка веза између главне железничке станице и станице „Дунав“ може да се оствари вијадуктом изнад Карађорђевог и Босанске улице (Улица Гаврила Принципа) и тунелом који се завршава испод Позоришне улице (Француска улица).

Према овом пројекту, монументална авенија, широка 50 метара, везује Калемегдан, Краљев трг (Студентски трг) и Централни трг на Ташмајдану. На Краљевом тргу налазили би се Општина, Штедионица, Државна лутрија и Префектура. На Централном тргу била би министарства, Саборна црква и двор. Од овог трга једна артерија води до Опере која гледа на Улицу краља Милана (Улица маршала Тита) и налази се на месту данашњег парка код Југословенског драмског позоришта. На Теразијама би се налазио видиковац, а на Тврђави — Акропол, са спомеником српској војсци. На Бановом брду налазио би се летњи двор, окружен парком.

На Ади Циганлији предвиђен је спортски центар са стадионом, базеном и теренима за фудбал, хокеј, тенис и риболов.

Изван постојеће градске територије аутори предвиђају изградњу нових насеља по угледу на енглеске и француске вртне градове.⁹

У раду под шифром »*Santé, beauté, commerce et trafic*« аутори се највише задржавају на решавању проблема саобраћаја. Пројектанти предлажу да железничка станица постане пролазна и да се изгради још један мост на Сави, преко којег би ишли железничка пруга, друм и трамвајска пруга. Нова зграда станице била би окренута према Улици Милоша Поцерца. Између главне железничке станице и станице „Дунав“ налазио би се тунел (од Карађорђевог до продужетка Позоришне улице) којим би се кретали пешаци, аутомобили и трамваји. Између станице „Дунав“ и обале Дунава, био би трг са хотелима, шеталиштем и цветним партерима.

У близини теретног пристаништа на Дунаву аутори предвиђају изградњу магацина и фабрика. Тако би се створила индустријска зона, па би, поред ње, требало створити радничку четврт окружену парковима.

Рејонска улица обухвата насељену територију и иде од Моравске улице, дуж Мокролушког друма (Булевар Франше Д'Епереа), серпентинама према Смедеревском друму (Булевар револуције), силази Славујском улицом (Улица Димитрија Туцовића) и долази до шеталишта код станице „Дунав“. Изван територије окружене овом улицом, у правцу према Топчидеру и Авали, аутори предвиђају чиновничка насеља.

Око Скупштине налазио би се трг с јавним грађевинама, као што су Опера, Позориште, Музеј ликовних уметности, Природњачки музеј и Уметничка академија. Цркву светог Саве аутори замишљају окренуту према Улици Милоша Поцерца, тако да путници који стигну у Београд возом, могу са станице да виде главну фасаду цркве.

У Топчидеру би се налазиле зоолошка и ботаничка башта. На Топчидерском брду и на Врачару предвиђени су видиковци.

Горњи град би се сачувао као споменик, а у Доњем граду би се уредио парк који се надовезује на шеталиште на обали Дунава.

У раду под шифром „Свети Сава“ посебна пажња је посвећена железничком саобраћају. Железничка станица повезана је тунелом са подземном станицом која се налази испод центра града. Из подземне станице путници излазе лифтовима у халу над земљом. Овим пројектом предвиђена је и кружна железница око Београда.

Аутори рада под шифром „*Danubius*“ износе веома смело решење проблема речног саобраћаја. У раду се предлаже скрећење тока Саве и стварање новог речног корита које би у правој линији водило савску воду у Дунав. Старо речно корито претворило би се у канал. Око овог канала и новог речног корита развијала би се индустријска зона.

Пројектанти су предвидели кружну железницу која спаја главну железничку станицу са станицом „Дунав“. У вези с кружном железницом је електрична железница која води до подножја Авале, а одатле до врха Авале продужава зупчана железница. Веза између главне железничке станице и станице „Дунав“ остварена је тунелом и улицом која од главне железничке станице води преко вијадукта до Зеленог венца а одатле Позоришном улицом до моста на Дунаву.

Око града предвиђен је прстен паркова. Ада Циганлија резервисана је за спортове. На Калемегдану би се налазио нови двор.

Аутор пројекта под шифром „Војвода Мишић“ највише се бави питањем уређења слободних површина. На Калемегдану би требало створити парк са споменицима и терасама. Ту би се налазио двор, Соколски дом и неколико музеја. Доњи град је спојен мостом с Ратним острвом, које је замишљено као место за излете и спортове. Од Топчидера успињача води до врха Дедиња, где би се налазио торањ — видиковац. Овај торањ и торањ на врху Врачара, повезани су кружним путем. Аутор предвиђа видикове код „Москве“ и на Ташмајдану. Изградња вила предложена је око Смедеревског друма, на Топчидерском брду и у долини Мокролушког потока (поред Мокролушког друма). На граници Мокрог Луга предвиђена је вртна четврт. Чиновничка насеља била би око Авалског друма и у

Раковици, а радничка дуж савске обале и у близини Крагујевачког друма (Булевар ЈНА).

У раду под шифром „*Impartial*“ предвиђене су четири зоне. Првој зони припадају трговачки центар града и секундарни центри у стамбеним четвртима. У другу зону спадају стамбене четврти, и то четврти са густом изградњом (око трговачког центра), четврти вила и радничка насеља. Трећа зона је индустријска и налази се на левој обали Саве и на Дунаву, према Вишњици. Четврта зона обухвата паркове.

Две кружне артерије повезују секундарне центре у стамбеним четвртима. Они су замишљени као тргови на којима су груписане административне и школске зграде и продавнице.

На левој обали Саве, између реке и трговачке луке, било би Сајмиште. На Тврђави би се налазила платформа — видиковац, с палатом уметности а Доњи град би био претворен у парк.

Аутори рада под шифром „Ој на море“ сматрају да простор за Универзитет није добро одабран, јер је мали, па предлажу да се Универзитет подигне на Калемегдану. Доњи град би био претворен у парк. Ада Циганлија и Ада Хуја резервисане су за спорт.

У раду под шифром „Београд 1918—1948“ истиче се потреба грађења породичних кућа. У радничким четвртима породичне куће би имале двориште у којем може да се гаји поврће и ситна стока. Чиновничке четврти замишљене су као вртни градови који се налазе на Врачару, Топчидерском брду и Дедињу. Око градске територије иде Рејонска улица која има дрвореде и широка је 42—45 метара.

У раду који је потписан шифром „*Forum*“, предлаже се одређивање висине зграда. У центру града подизале би се зграде које имају највише три спрата, а зграде подигнуте ван центра имале би највише два спрата. Јавне грађевине могле би да имају и већу висину. Стамбене четврти биле би одвојене од индустријске зоне појасом зеленила. На месту старог гробља аутори предлажу форум с јавним грађевинама, окружен алејом са дрвећем, цветним партерима, травњацима, фонтанама и базенима. На врху Топчидерског брда предви-

ђен је видиковац. Ратно острво је резервисано за спортове.

Аутор рада под шифром „Престоница Карађорђевића“ предвиђа стварање Рејонске улице широке 30—48 метара, која има важну улогу у градском саобраћају јер додирује железничке станице, пристаништа и пијаце. Ван Рејонске улице налазе се предграђа, као што је војничко предграђе које се простире дуж Крагујевачког друма, и радничка колонија између Чукарице и Жаркова. Горњи град је резервисан за двор а Доњи за спортове. На Ратном острву налазила би се плажа. Аутор предлаже да се на Авали изграде хотели и санаторијуми и да се уреде терени за зимске спортове. Око Миријева и Калуђерице подигао би се појас шума који би штитио град од кошава.

У раду под шифром »*A fur et mesure*« предлаже се стварање булевара широког 40 метара који полази од главне железничке станице, иде поред будућег црквеног центра код цркве светог Саве, поред велике пијаце у Милешевској улици (Улица Саве Ковачевића), сече Александрову и иде према гробљу и станици „Дунав“. Доњи град је замишљен као јавни парк, а у Горњем граду би се налазила монументална, али једноставна грађевина (министарство или музеј).

Аутор рада под шифром „Темпо“ сматра да је правоугаона мрежа улица погрешно примењена у Београду, који се простире на бреговитом терену. Пројектант сматра да улице морају да се прилагоде терену, како због удобности, тако и због уштеда у вези с нивелацијом. Стрми терени, непогодни за градњу, били би покривени зеленилом. Аутор предлаже да се само на гребену подижу комплекси јавних грађевина, а да се на падинама зидају породичне куће. У раду је предвиђено рушење зграда и стварање парка на простору између железничке станице и „Москве“. Веза између железничке станице и Теразија остварила би се жичаном железницом, која би превозила путнике од станице до терасе код „Москве“. Градска територија била би окружена појасом вртова.

На седници Општинског одбора одржаној 29. маја 1922. године, чланови оцењивачког суда поднели су извештај о резултатима конкурса. Пошто ни један од пројеката није решио све проблеме наведене у

програму конкурса, чланови жирија су закључили да треба образовати стручну комисију која би појединачна добра решења из награђених радова повезала и довела у склад. Ова комисија давала би упутства техничком бироу који би израдио план. Рад комисије трајао би до краја 1922. године. Општински одборници су усвојили предлог жирија, али су у исто време изразили мишљење да би пре израде Генералног плана, или упоредо с његовом изградом, требало утврдити градски рејон и израдити нови Грађевински закон.¹⁰

Стручна комисија је одржала 76 седница. Посао је био подељен на три секције. Прва секција решавала је питања о пристаништима и кејовима, друга о железничком саобраћају а трећа о унутрашњој регулацији вароши. Пословима око израде Генералног плана руководио је Ђорђе Ковалевски.¹¹ Јула, 1923. године Генерални план је био израђен, а усвојен је на седници Општинског одбора одржаној 10. августа 1923. године.¹² План је одобрио министар грађевина 19. јула 1924. године.¹³

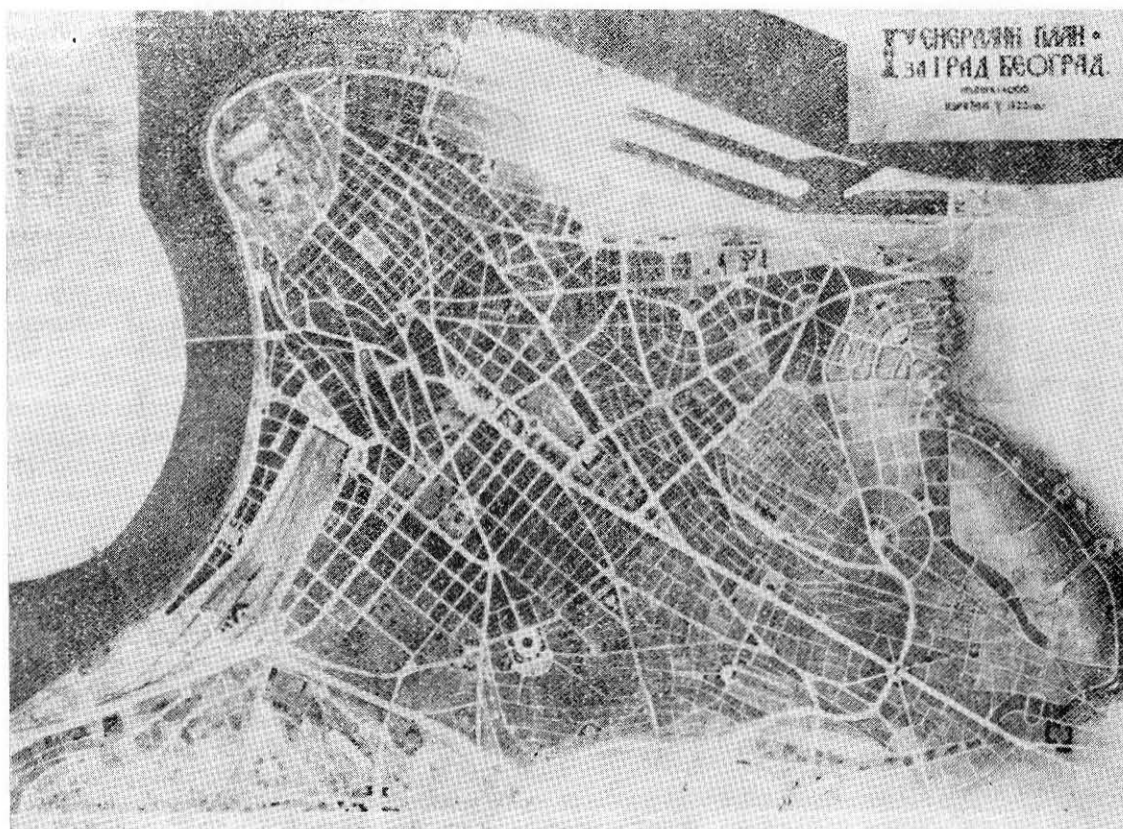
У Извештају о Генералном плану¹⁴ чланови комисије нарочито истичу потребу стварања трговачког и административног центра, стамбених четврти и индустријске зоне. Предвиђено је више зона с већом или мањом густином изградње. Прва зона обухвата терен од Калемегдана до Славије и од Немањине до Радничке улице (Улица Ђуре Ђаковића). На овом простору предвиђено је више паркова, тргова и пијаца. Насеље средње густине пружа се од прве зоне до Делиградске и Катанићеве улице и до будућег Булбудерског булевара. Насеље мање густине простире се на терену од Вајфертове пиваре (код „Мостара“), преко Крагујевачког и Смедеревског друма до радничког насеља. Радничко насеље планирано је на Карабурми и замишљено је као четврт са пуно зеленила и са улицама које се пружају у виду концентричних четвртина кругова. Ретко насеље налази се на периферији града и предвиђено је за изградњу вила и мањих стамбених зграда. На Бановом брду и Топчидерском брду предвиђена је изградња вила. Чукарица је означена као предграђе у коме треба да се подижу мање фабрике и раднички станова. Индустријска зона развила би се на Дунаву, код Великог Села, с тим што ово

подручје треба да добије засебан урбанистички план.

Нарочита пажња посвећена је питању саобраћаја. Постојећа железничка станица биће главна путничка станица, постаће пролазна и добиће још једну зграду у Карађорђевој улици. Главна теретна станица налазиће се поред будућег дунавског при-

Периферне делове градске територије повезује Рејонска улица, која се надовезује на Савски и Дунавски булевар и прави прстен око града. За трамвајски саобраћај планиране су радијалне, кружне и дијаметралне линије.

У Извештају о Генералном плану посебно поглавље посвећено је зеленилу.



Генерални урбанистички план Београда из 1923. године

Plan général d'urbanisme de la ville de Belgrade de 1923.

станишта. Поред ових главних станица, које су спојене тунелом, предвиђена је ранжирна станица у Макишу и мала теретна станица на Црвеном крсту. Локални путнички и теретни саобраћај одвијаће се кружном железницом са станицама Топчидер, Бањица, Маринкова бара и Миријево. Пристаниште на Дунаву и регулација савске и дунавске обале дати су само као идеје које треба разрадити кад се прикупе потребни подаци.

Предвиђено је уређење паркова на Ташмајдану и Калемегдану и проширење парка на Краљевом тргу. На Топчидерском брду предвиђен је велики парк — излетиште. Овакав парк, само још веће површине, предвиђен је и поред Лаудоновог шанца, на Звездари. У овом парку налазили би се санаторијуми, ресторани, павиљони и терасе. Са овим парком повезан је појас зеленила који се пружа дуж Чубурског потока (на месту дана-

шањег Булевара Црвене армије). Излетиште с ресторанима и терасама предвиђено је и на врху Бановог брда. Топчидер, Кошутњак, Ратно острво и Ада Циганлија биће исто тако претворени у паркове. На Ратном острву и Ади Циганлији налазиће се спортски терени.

Постојећа мрежа улица углавном је задржана, с тим што је предвиђено да се поједине уске улице прошире и да се кроз веће блокове просеку нове улице.¹⁵ На дунавској падини предвиђена је дијагонална веза између Душанове и Дечанске улице (Улица Моше Пијаде). Планиран је и продужетак Бранкове улице који води до предвиђеног савског моста. Пројектован је и продужетак Косанчићевог венца до Босанске улице. Између Косанчићевог венца и Карађорђевог улице замишљена је нова улица, повезана с Косанчићевим венцем и Карађорђевог улицом степеницама у продужетку Улице краља Петра (Улица 7. јула). Косанчићев венац обрађен је као тераса.

Између „Москве“ и „Балкана“ предвиђена је тераса — видиковац у два нивоа.

На терену око Скупштине планирана је изградња јавних грађевина — министарстава, Општинског дома и Централне поште. На простору Тркалишта (терен између Булевара револуције, Рузвелтове, Улице 27. марта и Улице Бориса Кидрича) предвиђен је комплекс универзитетских зграда.

У Улици кнеза Милоша предвиђено је подизање више зграда за министарства.

На Калемегдану, у Горњем граду — предвиђени су Историјски, Етнографски и Војни музеј. На месту где се из Узун-Мир-

кове улице улази на Калемегдан налазиће се Народни музеј.

Посебно је обрађен Трг светог Саве, на којем ће се, поред нове цркве светог Саве, налазити Патријаршија, библиотека, Музеј српске цркве и колонада кроз коју се пружа поглед према Авали.

Преко падина предвиђени су вијадукти, и то у продужетку Зрињске улице (Улица генерала Жданова), у продужетку Делиградске, на Булевару ослобођења (Булевар ЈНА), у Кичевској (Улица Максима Горког), Жичкој, Гробљанској (Рузвелтова улица) и у продужетку Улице Старине Новака.¹⁶

Остварење Генералног плана било је праћено многим тешкоћама, тако да неколико значајних замисли није спроведено у дело.¹⁷ То је, пре свега, истицање природног положаја Београда. На природним узвишењима у граду и ближој околини биле су предвиђене терасе за посматрање. Планом је предвиђено уређење речних обала, односно стварање кеја са шеталиштем и његово повезивање с постојећом мрежом улица. Није остварен ни прстен зеленила око града, ни Рејонска улица. Пошто је градска територија пружала пипке дуж прилазних путева, настајали су нови крајеви који нису били међусобно повезани. Рејонска улица би повезала те крајеве, служила би као шеталиште и одвајала би град од будућих предграђа, међу којима се истиче радничко предграђе на Карабурми које, такође, није остварено. Пошто је било предвиђено да се Рејонска улица повеже са савским и дунавским кејом, читава градска територија била би окружена булеваром и могла би се сматрати целином чији делови морају да буду у међусобној повезаности и складу.

НАПОМЕНЕ

¹ Остали чланови комисије били су: Андра Јовановић, инжењеријски пуковник, Аца Петровић, инжењер, Бранко Таназевић, Јефта Стефановић, Милан Андоновић и Милан Јовановић-Батут, професори Универзитета, Веселин Лучић, шеф Канализационог одсека, Војислав Кујунџић и Слободан Рибникар,

представници Министарства народног здравља, Душан Пантић и Зафир Станковић, представници Министарства трговине, Драгиша Мирковић, управник Водовода, Ђорђе Радојловић, члан Трговачке коморе, Јован Смедеревац, члан Занатске коморе, Мил. Башић, начелник Министарства шума, Милан Милосав-

љевић и Сергије Павловић Максимов, представници Министарства пољопривреде и вода, Миладин Ђорић, начелник Министарства саобраћаја, Пера Поповић и Филип Трифуновић, представници Министарства грађевина, Свет. Предић, секретар Индустијске коморе и Воја Ђорђевић, Лука Ђеловић, Риста Одавић, Стојан Вељковић и Таса Милојевић, општински одборници.

² О уређењу Београда. Извештај комисије, одређене од стране Одбора Општине града Београда, Београд, 1920.

³ Програм стечаја за израду Генералног плана о уређењу и проширењу Београда, Београд, 1921.

⁴ Исто, стр. 17—19.

⁵ Чланови жирија били су, поред председника Општине, Шифло, архитекта из Париза, Едмон Фасио, архитекта из Женева, Драгутин Ђорђевић и Влада Митровић, професори Универзитета, Ранислав Аврамовић, помоћник министра саобраћаја, Пера Поповић, начелник Министарства грађевина, Милан М. Јовановић, генерални инспектор Дирекције вода, Влајко Поповић и Бранко Поповић, општински одборници.

Генерални план Београда, Време, 7. IV 1922, II, бр. 109, стр. 3.

Будући Београд, Време, 1/4. IV 1922, II, бр. 112, стр. 3.

⁶ Генерални план Београда. Награђени пројекти, Време, 7. V 1922, II, бр. 137, стр. 3.

Имена награђених, Политика, 7. V 1922, XVIII, бр. 5041, стр. 2—3.

⁷ Радови »Urbs magna«, »Santé, beauté, commerce et trafic«, »Danubius«, »Војвода Мишић«, »Impartial«, »Ој на море«, »Београд 1918—1948«, »Forum«, »Престоница Карађорђевића«, »A fur et mesure« и »Темпо« чувају се у Библиотеци града Београда. То су, у ствари, само текстови, без планова, изузев рада »Urbs magna« који садржи фотокопије планова.

⁸ Приказ радова који су добили другу и трећу награду објављен је у чланку: М. С., Нови Београд, Политика, 7. V 1922, XVIII, бр. 5041, стр. 1—3.

⁹ Др Марија Илић-Агапова, *Илустрована историја Београда*, Београд, 1933, стр. 435—437.

¹⁰ Записник одборских одлука са X ванредне седнице Одбора Општине Београдске, одржане 29. маја 1922. г., Историјски архив Београда, Записник одборских одлука за 1922. г.

¹¹ Чланови комисије били су: председник Општине Добра Митровић (касније га је заменио Бора Пајевић), потпредседник Општине Бора Пајевић (заменио га је Шемајо Демајо), Андра Стевановић, Драгутин Ђорђевић, Драг. Спасић, Влада Митровић и Бранко Поповић,

професори Универзитета, Ранислав Аврамовић, помоћник министра саобраћаја, Пера Поповић, начелник Министарства грађевина, Милан М. Јовановић, инспектор Генералне дирекције вода, Влајко Поповић и Таса Милојевић, архитекти, Милош Бобић и Димитрије Наумовић, инжењери. Шеф бироа био је инжењер Ђорђе Ковалевски, а секретар комисије Јован И. Обрадовић, кога је заменио Драг. Миленковић.

¹² Записник одборских одлука са XVIII ванредне седнице Одбора Општине београдске, одржане 10. августа 1923. г., Историјски архив Београда, Записник одборских одлука за 1923. г.

Примљен је генерални план Београда, Време, 11. VIII 1923, III, бр. 589, стр. 5.

Седница општинског одбора, Политика, 11. VIII 1923, XIX, бр. 5494, стр. 4.

¹³ Draga Vuksanović-Anić, *Urbanistički razvitak Beograda u periodu između dva svetska rata (1919—1941)*, Istorija XX veka. Zbornik radova IX, Beograd, 1968, str. 471.

¹⁴ Извештај о Генералном плану за град Београд, који је израдила комисија састављена решењем Одбора и суда Општине београдске од 29. маја 1922. године, Београд, 1923.

Генерални план Београда. Подела града, Време, 14. VIII 1923, III, бр. 592, стр. 5.

Генерални план Београда. Мрежа саобраћајница, Време, 15. VIII 1923, III, бр. 593, стр. 5.

¹⁵ Постојећа и планирана мрежа улица могу да се упоређују на плану:

Генерални регулациони план за град Београд. Израдио по одобреном плану инж. Јован И. Обрадовић, инспектор Мин. Грађевина. 1924. [Постоји и издање из 1927. г.].

На овом плану су црвеном бојом означене пројектоване улице и зграде преко катастарског плана: План града Београда. Размера 1 : 10 000. Израдило Катастарско Одељење Општине Београдске за своје потребе 1921.

Планови се чувају у Библиотеци града Београда и Музеју града Београда.

¹⁶ М. Илић-Агапова, нав. дело, стр. 437—441.

Арх. Милош Сомборски, *Развој Београда између два рата* [У књизи:] Београд. Генерални урбанистички план 1950, Београд, 1951, стр. 40—51.

¹⁷ Друштвени услови под којима се одвијало остварење Генералног плана приказани су у радовима:

Оливер Минић, *Развој Београда и његова архитектура између два рата*, Годишњак града Београда, књ. I, 1954, стр. 180—182.

D. Vuksanović-Anić, nav. delo, str. 464—487.

PLAN GÉNÉRAL D'URBANISME DE 1923 DE LA VILLE DE BELGRADE

Svetlana Nedić

Le concours international pour le projet d'un plan général d'urbanisme de la ville de Belgrade a été ouvert en 1921. Le programme a été fait par une commission spéciale. Il prévoyait la solution du noeud ferroviaire, la division de la ville en zones administrative et résidentielle et la concentration des édifices publics. Comme aucun des projets du concours ne fut accepté on a créé une commission spéciale pour élaborer le plan. Le plan général a été fait en 1923 sous la direction de Djordje Kovaljevski. Le plan donnait la solution des réseaux ferroviaire, fluvial et routier, ainsi que des voies de

circulation urbaine. Le plan prévoyait la division de la ville en quatre zones d'après la densité des bâtiments construits ou à construire. On prévoyait aussi la formation des ensembles, des blocs de bâtiments publics, ainsi que la création des parcs, jardins et lieux d'excursion. Les projets les plus importants n'ont pas été réalisés. Ce sont la mise en valeur de la position géographique et territoriale de la ville, l'aménagement des rives des fleuves, la création d'une ceinture de verdure autour de la ville, la construction des résidences ouvrières dans la banlieue et la création des boulevards périphériques.