

**Зоран Љ. Николић
Мирко Радоњић**

Тајна Новог Београда

Допуњено издање

■ Laguna ■

Copyright © 2012, Зоран Љ. Николић, Мирко Радоњић
Copyright © овог издања 2025, ЛАГУНА

*Наши ђреци нису били карикаѿуралне фиѿуре које се
удрзано крећу и незѿрайно машу рукама док ходају,
као на сѿиаром филму.*

*Били су живи као ми данас. И нису били црно-бели.
Живели су „у колору“.*

САДРЖАЈ

Уводно слово	9
Прапочетак	15
Бежанија	35
Историја	47
Нада	53
(Из)Лет у свет	73
Пад природне границе	91
„Лаки метро“	149
„Догађање народа“ на ушћу	157
Свет у посети	161
Рођење	199
Пешчара преко Саве	221
Лети, лети... Икар!	263
Експанзија	269
Најава мрака	283
Покушај свитања пред сумрак	293
Хероји неба	311
Живот мора даље	325
Фабрика смрти	333
Дуг је дуг	357
Рађање из мртвих	365
Престоница Балкана	401
Фронт у мочвари	417
Вечерња школа	431
Титов град	439

Колективни смештај	453
Таворење и побуна	467
Новији мостови округа (ново)београдског	477
Експеримент	493
Убрзање	519
Пресудно лето '68.	533
Склапање коцкица	555
Блокови	569
Њ. В. стан	589
Увећање	593
Душко Радовић	603
„Бувљак“ и метропола	605
Уместо поговора: Поглед преко Дунава	647
Напомена о изворима	649
Белешка о ауторима	651

УВОДНО СЛОВО

Неко је једном рекао: ко жели да пронађе центар Београда, на мапи града треба да направи кружницу која ће обухватити његове важне делове. Онај ко буде тражио њен центар, пронаћи ће га на Старом сајмишту.

Ова мисао упутила нас је у срж београдског постојања. Сајмиште је можда најбољи симбол данашњег Београда и његовог судара са сопственом историјом. Можда знате неки град у Европи који више од пола века не уме да се избори с једним од својих најзначајнијих централних делова? Али то је усуд, београдско проклетство, можда...

Хајде да не размишљамо као урбанисти, већ као људи који живе овде, осећају свој град и воле га, не само зато што је леп већ и због тога што смо људи, па волимо своје, кад немамо ништа друго.

Овде никада није било лако. Најпризнатије светске енциклопедије дају Београду примат у броју битака које су се око њега одиграле. Једино у шта белосветски мудраци и људи од науке, сви тако стручни, не могу да се закуну јесте колико је заиста било таквих дојева. Сигурни су само да их је било више од стотину.

Превише, рекли би мудри.

Можда је ту део одговора зашто Београђани брзо заборављају своју прошлост. Тешко је поднети толики терет. Град иза себе није остављао само необележене гробове бранилаца и освајача већ и

заувек усахле амбиције и љубави, али и огорчење васколиким људским падом, из кога су проистекла зверства попут оних у логору на Старом сајмишту. И сударе идеологија које, истини за вољу, никада нису настајале овде, већ су их са различитих крајева света доносили некакви визионари. Све је Београд трпео, носио и, богами, дебело плаћао.

* * *

Историја области у којој се данас налази Нови Београд највећем броју његових житеља потпуно је непозната. Многи аутори су на безброј начина тврдили да је то „град без историјске прошлости, насупротив Београду чија је историја изузетно бурна“.

Тако је лева обала Саве, километрима пре него што ће се ова ули-ти у Дунав, остала крајња непознаница, или чешће – граница која је одвајала београдску варош од дела тако недоступног цивилизацији.

Чак у описима дела града који данас припада Новом Београду читалац често среће врло оскудне речи и штуре дескрипције у којима се неизоставно помињу трске и баруштине. Или баруштине обрасле трском. Или какогод... Интересантно, анимозитет свих који су крочили на ову територију био је толико велики да се веома ретко среће термин „бара“, као географска одредница за стајаћу воду, већ је обавезно у употреби путописаца или ондашњих описивача појам „баруштина“ који истиче неприступачност и нехуманост простора о којем говоримо.

Очигледно је да овом простору није посвећено нимало љубави, све док 20. век није озбиљно „загазио“ у деценије свог трајања. Ако би и изазивао икаква сентиментална осећања, Нови Београд би то чинио само у тренуцима када би посматрач гледао залазак сунца или само Ушће, али из даљине, са Калемегдана.

Зато је у доба када су Турци владали данашњим српским главним градом место одакле је са Калемегдана пуцао најлепши видик носило назив Фићир-баир, што би у преводу значило „брег за размишљање“. Новобеоградска страна је могла да послужи само као место иза којег

су завршавали сетни погледи, иза чијих је „баруштина“ (ето, опет!), оивичених Бежанијском косом, сунце тако моћно залазило.

На почетку, да не би било забуне, појам Нови Београд се првобитно уопште није односио на подручје којем је ова књига посвећена. Неки топоними на левој обали Саве имали су своја имена, као што је била Бурма, по турској речи за прстен, која се налазила на делу данашњег шеталишта, или Доње поље, по сремачком Дојно поље, у које се потом „утнездио“ стари аеродром.

За време кнеза Милоша, а затим и после њега, име „Нови Београд“ односило се на делове Београда које је виспрени владар градио да би проширио варош изван домета турских топова који су претили са тврђаве. Милош је тада, по писању Ђоа ле Конта, изрекао реченицу: „Када не могу да присвојим садашњу варош, онда хоћу да је привучем себи.“ Ову његову мисао данас можемо схватити вишезначно, а изгледа да смо сада, дубоко загазивши у 21. век, видели да се садашњи Нови Београд понекад тако понаша према старом граду из којег је изникао.

Тако су у 19. веку неке новоизграђене четврти Београда прозване Новим Београдом, више као варошки локализам који се врло лако уврежио међу ондашње житеље. То, на пример, важи за Чубуру, у којој је постојала и кафана са истоименим називом. А чим у Београду неки део добије „кафански легитимитет“, „осуђен“ је на дуго трајање. Кафана *Нови Београд* је на глас изашла по доброј кухињи и циганској музици. Почетком 20. века власник је био Милан Трандафиловић, а он вероватно није имао ни далеке примисли да ће се неки футуристички град свити преко пута Саве и носити име као његов бирцуз. Или, можда, јесте? Ко ће га знати.

Наше путовање у историју Новог Београда инспирисано је жељом да објаснимо како прошлост није баш непобитно изгубљена само због чињенице да је не познајемо. И да је и овај део данашњег велеграда имао своје место у њој.

Када користимо реч „путовање“, не бирамо је случајно. У данашњем поимању живота, овај термин користимо само када желимо да се изместимо из простора у којем живимо и одемо некако „у страну“

од свог обитавалишта, са намером да упознамо неке нове пределе и људе и тако се, макар привремено, одморимо од свакодневице.

Постоје, међутим, и друге врсте „путовања“, као што је ово које вам предлажемо, а то је путовање у прошлост. У онај део историје града у којем живимо у коме нисмо учествовали, што не значи да га наше непостојање у том времену чини мање битним.

На месту где се данас налази Нови Београд некада су постојали водотокови, римско пристаниште, а Сава је у време турске и аустријске власти била премошћена, па су и на овој страни реке планирана и подизана војна утврђења.

Данас је млађим становницима потпуно невероватно да су одавде, све до шездесетих година 20. века, полетали авиони са аеродрома који се пружао између садашњих шопинг молова. Било би нестварно када би изнад њих сада летео неки двокрилац са поносним пилотима, чијим се акробацијама дивила цела ондашња варош. Овде се налазио и први београдски сајам, место које је наговестило велики градски потенцијал и уклапање у светске економске токове, али је његову намену сурово преобратио Други светски рат, трансформишући га у логор у којем су многи недужни животи сурово окончани.

Да би настала оваква књига, неопходна је љубав, а за љубав су потребни људи. Ми смо је нашли међу стручњацима и зналцима који су нам помогли да дочарамо изглед некадашњег града и територије коју је у прошлости заузимао. Зато смо захвални Слободану Гиши Богуновићу, бриљантном историчару београдске архитектуре, као и Оливери Килибарди и Бранки Бранковић из Историјског архива Града Београда. Са стручњацима ове институције имали смо професионалну, али и пријатељску сарадњу. „Водичи“ кроз Музеј града Београда били су нам историчари виши кустос Дарко Ћирић и кустос Владимир Томић, као и археолог мр Адам Црнобрња. Помогао нам је и мр Ненад Марин, велики познавалац историје Новог Београда. Велики заљубљеник у реке и лађе које су некада њима крстариле Ђорђе Латовљевић помогао нам је када смо тражили илустрације насипања града.

Прави пријатељи појављују се када их најмање очекујете, а нама је такво изненађење приредила Биљана Плазинић, у чијој породичној заоставштини се налазе прави драгуљи историје Новог Београда. Археолог др Марко Поповић давао нам је значајне сугестије док је књига настајала. Писање о старом аеродрому било би нешто сасвим друго да се нисмо консултовали с Чедомиром Јанићем, једним од најбољих познавалаца авијације уопште, као и са историчарем Музеја ваздухопловства Предрагом Лажетићем. Највиђенији познавалац историје аутомобилизма у Србији Братислав Петковић отворио нам је архиве Музеја аутомобила. Значајну помоћ имали смо и од Бранислава Јовина, човека под чијом је руком Нови Београд настајао – после рата. Не би ова књига била иста да нам није помогао Томислав Никодијевић из Железничког музеја. Наш велики пријатељ и угледни стручњак др Момчило Павловић, директор Института за савремену историју, пажљиво је пратио наш рад. Захвални смо, такође, пријатељима Драгану Максимовићу, Драгану Гавриловићу и Леу Хани. Драгоцена нам је била помоћ мр Гордане Каровић, јединог стручњака у Србији за подводну археологију, као и господина Милоша Јуришића, преданог истраживача београдске архитектуре.

Посебну захвалност дугујемо Јовану Нешићу, сину Бранивоја Нешића, пионира стварања града на левој обали Саве.

Уметничко око фотографа Драгана Миловановића помогло нам је у овом путовању ка прошлости.

Посебним „очима“ на наше истраживање гледали су пријатељи из предузећа *Alma Quatro*, на челу са Владимиром Аврамовићем, као и заљубљеници у Београд Слободан Петровић и капетан Петар Ђорђевић. Захваљујемо се и сјајном новинару РТС-а Маријани Терзин, као и великом пријатељу, архитекти Будимиру Новаковићу.

Искрено се захваљујемо фоторепортерима Томиславу Петернеку, истинском барду фотографије, његовом сјајном колеги Војиславу Данилову Фекију, архитектама др Михаилу Чанку, мр Бојану Ковачевићу, Милану Миодраговићу, Горану Анђелковићу, Горану Петровићу и Предрагу Напијалу из Института за испитивање материјала Србије.

Изузетно ценимо и подршку историчара др Милана Кољанина и Љубице Ђоровић.

Огромну помоћ су нам пружили и пријатељи из Југословенске кинотеке, предвођени Динком Туцаковићем, а помогли су нам и ентузијаста из Архива ГСП-а *Београд* Александар Зајц и Милан Стошић. Захвални смо и мр Ненаду Марину, заљубљенику у Нови Београд.

Посебно драгоцену подршку имали смо од Дубравке Радовановић, Живана Р. Радовановића и Јована Ристића.

Захвални смо и Месној заједници *Павиљони*, која нам је учинила доступном изложбу бриљантног фотографа и хроничара Ратка Ђорђевића посвећену изградњи Новог Београда.

Нови Београд је град много чега, тако уплетеног и вечито контроверзног каква уме да буде само историја уткана у деликатан простор као што је овај наш, београдски.

Уосталом, ово већ дуго није град који је деценијама носио епитет „спаваонице“. Многи су се родили у њему, а немало је и оних који су га напустили, проживевши свој век управо у овом граду. Већ зато је вредан поштовања.

Ауџори

ПРАПОЧЕТАК

Када је Бог стварао овај део света, вероватно је допустио Сави да сама одлучи како ће се улисти у Дунав и тако окончати путовање, а своје воде посветити главној европској реци. Али, будући да Сава носи женско, а Дунав мушко име, и овде је симболика више него моћна, с обзиром на то да се невеста хиљадама година нећкала и припремала венчање, видно неодлучна у избору места на којем би свечаност требало да се одигра.

Тако је данашњи плато Новог Београда у ствари област на којој је Сава спроводила своје недоумице, између Београдског гребена и Бежанијске косе. Миленијумима се траса њеног корита мењала баш овде, при Ушћу.

Прецизно анализирајући овај феномен, професор Јован Ђ. Марковић објашњава како је „Сава између кречњачко-лесног Калемегданског рта на, источној (десној) страни, и лесне Бежанијске косе, на западној (левој) страни, усекла око четири километра широку и око тридесет метара дубоку долину. Кроз хиљаде година река је сукцесивно усецала и наносима засипала своју долину, пре него што ју је обликовала са данашњом физиономијом.

По својој пространој равници, Сава је дивљала, рачвала се и меандрирала“, бележи др Марковић. „Током десетина хиљада година она је померала корито све док, у најновије време, није заузела

данашњи положај. У току млађих померања Сава је тежила измештању уз Калемегдански рт. Удаљујући се од Бежанијске косе, река се прибила уз Шумадијску греду, односно њен најистуренији део на северу. Померајући се слева удесно, река је напуштала корита, све док је Калемегдански рт није спречио у померањима ка истоку. Отуда су у песковито-муљевитој равни са леве стране реке заостала бројна стара корита – стараче и мртваје (речне баре). Нестабилно и глибовито тло остало је миленијумима негостољубиво, све до данашњих дана. 'Живо блато' и 'живи песак' у зеленомркој каљузи савске терасе вековима су чували своје тајне. Животиње и људи који за њих нису знали, неповратно су нестајали у живом муљу и песку.¹

Сава је, дакле, током дугих миленијума свог постојања текла безмало кроз сва места на којима се данас простире Нови Београд.

Ниска речна тераса диже се само пет до шест метара изнад нивоа реке. Како бележи професор Марковић, вештачким насипањем белог и жутог песка, висина терасе је незнатно повећана – у настањеним деловима максимално до 78 метара апсолутне висине, а минимално до 74 метра у удубљењима. Насипањем песка до коте од 75 метара обезбеђивао се град од поплавних вода Саве и Дунава и од подземних вода. Кота насипа уз обалу Саве од 76,5 метара требало је да спречи штетне утицаје дунавских и савских вода, као и повишених нивоа подземних вода после изградње Ђердапског језера. Тераса је изграђена, бележи Марковић, за време млађих кварталних фаза интензивне акумулације речних материјала, пре најмлађе фазе ерозије у њој.

„Површина млађе кварталне терасе Новог Београда премашује 20 километара квадратних“, додаје Марковић. „Она има облик елипсе са дужином осом од шест километара и највећом ширином од четири километра. У средини терасе налазило се Дојно поље, које је подизањем насипа и пруге Београд–Земун 1884. године подељено на северни (дунавски) и јужни (савски) део“.²

¹ Др Јован Ђ. Марковић, *Нови Београд 1948–1968*, Општинска скупштина Нови Београд, април 1968.

² Исто.

Данашњи посматрач мисли да су „старача“ и „мртваја“ остале далеко у плусквамперфекту, али су се оне, заправо, дуго током 20. века могле видети све док их песак није потпуно покрио. Дуго је опстало Савино старо корито које се пружало недалеко и упоредо са садашњим речним коритом. Према напису професора Марковића, „таквих, фосилних корита на данашњем подручју Новог Београда било је више...“³

Изгледа, штавише, да је Сава била знатно више удаљена од Београда још „недавно“ у историји, пре само око две хиљаде година, када су Римљани владали Београдом (Сингидунумом), односно Земуну (Таурунумом). Један од важних аутора који се бавио овом облашћу Жељко Шкаламера, у раду *Подручје Новог Београда на историјским плановима*, бележи интересантну тезу како се „на основу тумачења античких писаца и геолошких истраживања сматра да је тло између лесног платоа код Бежанијске косе до геолошки стабилнијих слојева на београдској страни било непрекидано речним токовима и да се у античко доба главно корито Саве налазило у подножју лесног одсека, а затим се померало ка истоку под утицајем водене масе Дунава...“⁴

На месту данашњих Београда и Земуне постојала су насеља још у млађем каменом добу, а у београдском лесу пронађени су и остаци „београдског прачовека“, нашег претка из последњег леденог доба. Београд је као насеље постојао још у раном античком добу, у трећем веку пре нове ере, када га је основало келтско племе Скордисци. Римљани су у првом веку пре Христа преузели келтску тврђаву и додатно је проширили и утврдили, па се тако на северној граници Римске империје утврдио Сингидунум, војни бастион Четврте Флавијеве легије, док је у Таурунуму (Земуну) била смештена Дунавска флота.

„Из најстаријих картографских извора, какав је римски итинерер познат по средњовековној копији, такозваној Појтингеровој табли, не може се закључити о ушћу Саве“, пише Шкаламера. „Али, на

³ Исто.

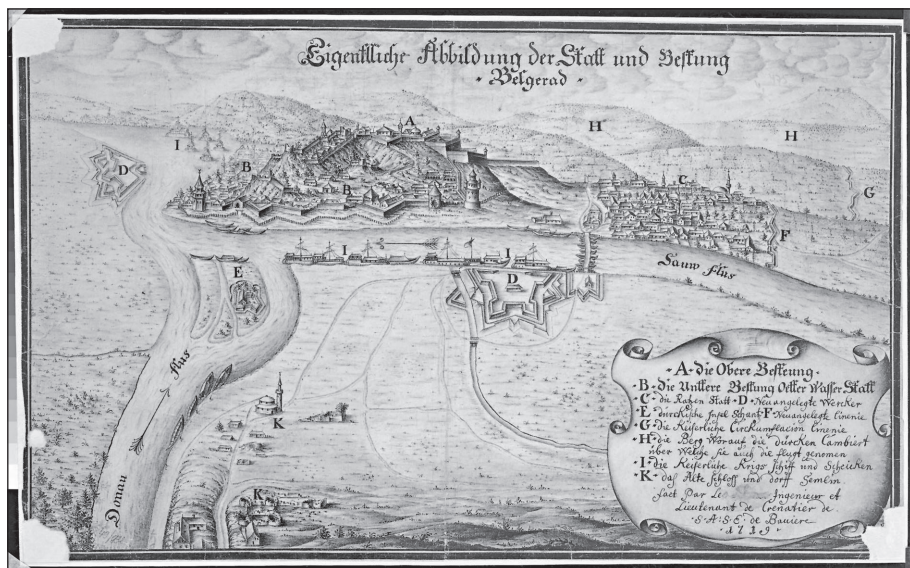
⁴ Жељко Шкаламера, „Подручје Новог Београда на историјским плановима“, *Урбанизам Београда*, бр. 25, Београд, 1973.

неким плановима из 18. и с почетка 19. века још увек се сремски Дунавац сматра старим коритом Саве!⁵

На најстаријим плановима и картама, наводи даље Шкаламера, од краја 15. века па до оних детаљнијих из 18. века, простор између Саве и Бежанијске косе увек је прекривен мочварама. А такав је сигурно био и у средњем веку.

А мало ка Дунаву и ближе Земуну постојало је место које ће пажљивом посматрачу карата и гравира старог Београда привући пажњу нечим врло необичним. То је скица из 1719. године, инжењера и поручника-гренадира у служби баварског престолонаследника, која представља панораму Београда, али гледано, отприлике, са Гардоша. Та перспектива описује град какав и очекујемо у том периоду, али са једним необичним детаљем на земљишту између Ушћа и Земунa. Пажљив посматрач ће тамо угледати – џамију. Њено постојање помиње и *Годишњак Географској друштва* у којем се тврди да се џамија налазила на простору где је данас Палата Србија, некадашњи СИВ.

⁵ Исто.



Картографова визија џамије на Новом Београду (Извор: Музеј града Београда)

Откуда она тамо? Према истоименом извору, ова грађевина требало је да обележи место са којег је, наводно, Сулејман Величанствени руководио нападом на Београд 1521. године. Џамија, по свему судећи, није била велика, тим пре што је није посећивало много људи на пустопољини која ју је окруживала. Историчари, ипак, тврде да је ова исламска богомоља вероватно грађевина на чијем је месту данас католичка црква у земунском Доњем граду. Могуће је, дакле, да је примат прве џамије од Новог Београда преотео његов велики „ривал“ Земун. То уједно наводи и на помисао да се старим картама не може у потпуности веровати. Овај картограф је, какогод, (земунску) џамију поставио на потпуно празан терен...

* * *

У турским плановима из 16. века, поред положаја турских топова, може се видети и ушће Дунавца у Саву. Дакле, Нови Београд је имао своје потоке и водотокове. Или, можда, нешто озбиљније, као што се већ назире на претходној мапи? Ово су, наиме, могли да буду веома значајни пловни путеви још у античко време. Како анализира мр Адам Црнобрња, археолог Музеја града Београда, некадашњи канал Дунавац сигурно је коришћен у ту сврху.

„Више пута се у литератури претпостављало да су поједини канали, а неки од њих су били и потоци који пресецају Срем – две Јарчине, Дунавац..., с обзиром на газ тадашњих пловила, као и економску предност речног саобраћаја над копненим, могли бити коришћени као пловни у антици“, каже нам у разговору Црнобрња.

Тако се Дунавац уливао готово на ушћу Саве у Дунав, што се може видети и на неким од старих планова. На једном таквом плану, аустријском из 1789. године, поток Дунавац (Dunavac Bach) прецизно је уцртан у карту која показује како се овај улива баш – у ушће двеју великих река. На плану је, такође, записано да Дунавац тече из правца Сирмијума. На свим мапама оног доба, ма како оне често биле непрецизне, велике површине означаване су као баре.



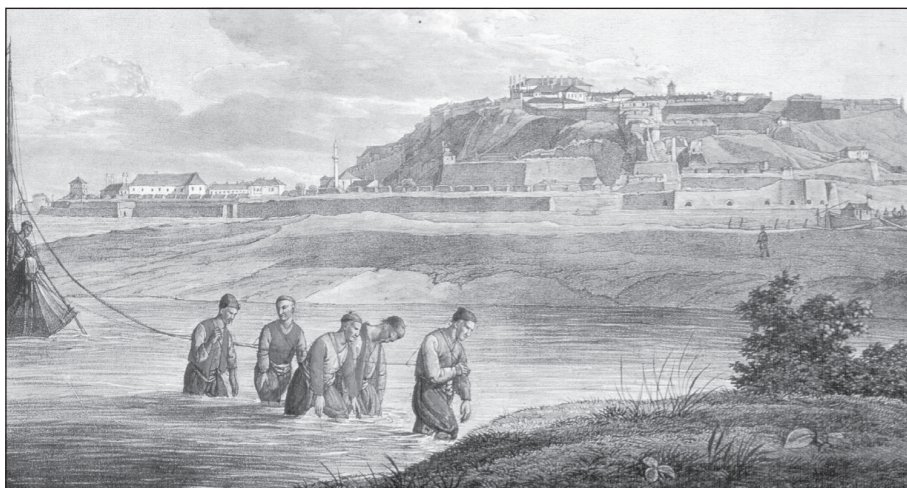
Карта из времена Лаудонове опсаде, на којој се види Dunavas Bach, некадашња новобеоградска „река“ (Извор: Музеј града Београда)

За причу о пловидби по данашњим блоковима и булеварима важно је и постојање гравире из 19. века која указује на коришћење тока Дунавца, свакако у комерцијалне сврхе. На њој су приказани људи који вуку брод узводно, од ушћа Саве у Дунав – негде око зграде Музеја савремене уметности.

Адам Црнобрња закључује да се наука није много бавила воденим саобраћајницама оног доба, које су, на мањим водотоковима кроз Срем, могле да буду значајне.

Да ли је постојала водена „пречица“ Сирмијум–Сингидунум (Сремска Митровица–Београд)? У римско доба била је сасвим логична. Пратећи ток канала Јарчина и Галовица, и данас би се могло скратити путовање за много километара.

Из монографије Задруге за исушење југоисточног Срема и Водопривредног предузећа Галовица из Земунa (1902–2002) сазнајемо да историја бележи како су се на простору југоисточног Срема канали



Сараори са Ушћа вуку брод у – Дунавац. Сава се види иза.
(Извор: Музеј града Београда)

копали још у трећем веку. Били су то „римски канали“ Прогарска и Јарачка Јарчина, али немамо података да ли су, евентуално, имали вишеструку намену. „Готово са сигурношћу можемо тврдити“, пише у поменутој књизи, „да је бар један од разлога њиховог копања било прихватање вода фрушкогорских потока ради спречавања њиховог разливања по подручју и одвођење у Саву, а затим, сигурно, и исушење неких од многобројних бара око којих се тадашње становништво кретало“.

Ископ Јарчина у трећем веку био је велики подухват и, како наводе стручњаци, пример за радове који ће уследити у 20. веку. Прокопани су у време римског цара Пробуса (232–282. н. е.), оба почињу код села Доњи Петровци – некадашњег римског града Буталиса – и одатле се настављају ка Сави. Укупна дужина је око педесет километара. До данас није разјашњено питање зашто су ископане две Јарчине, када је само једна од њих била довољна да одведе воду фрушкогорских потока Међеша и Шелевренца у Саву. Претпоставља се да су служиле и за одводњавање многобројних бара, али чињеница да секу сремску равницу између ширих подручја

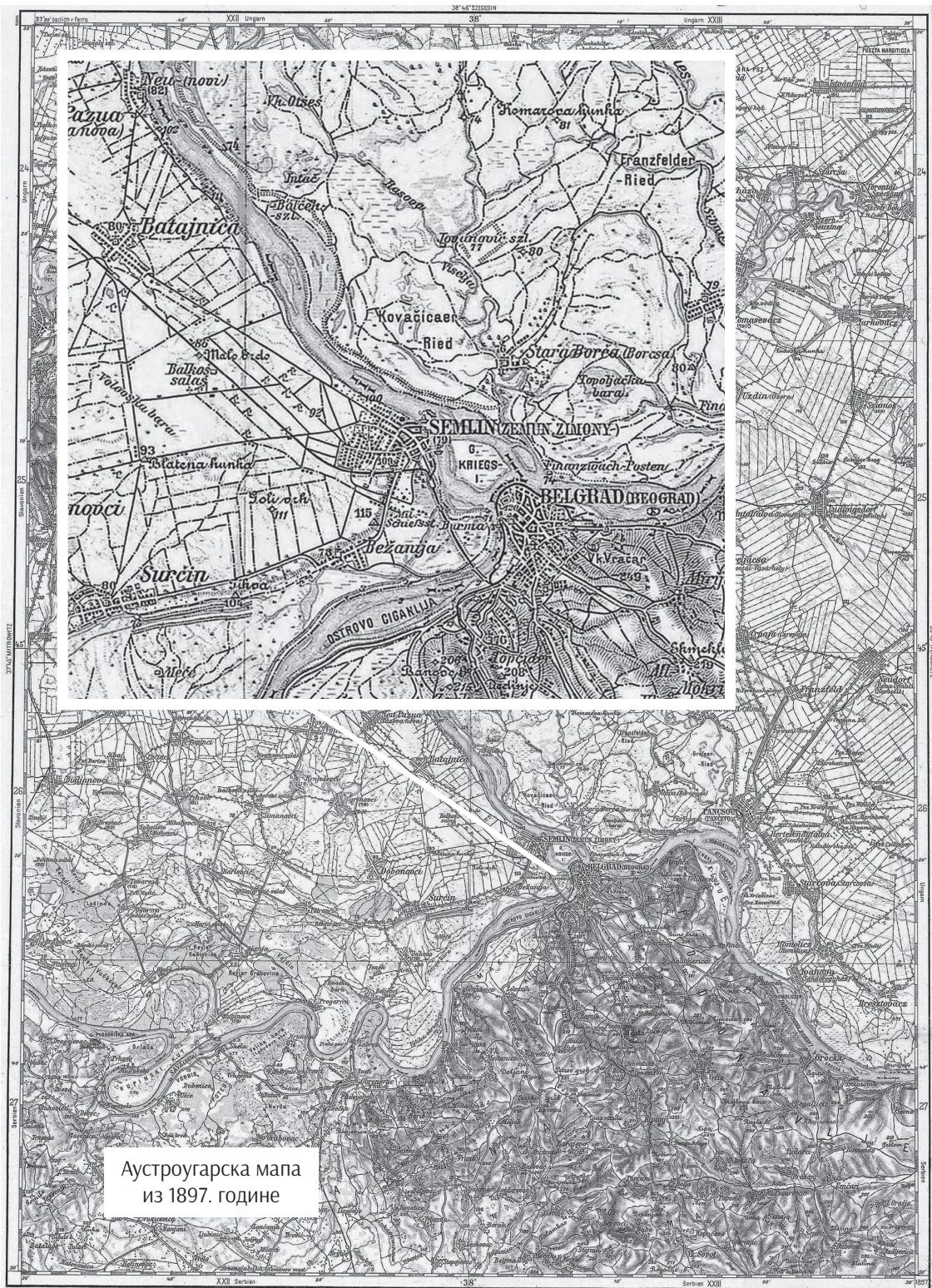
римских градова Сирмијума, Таурунума и Сингидунума отвара и простор за размишљања о пловидби овим токовима.

Становништво које се досељавало у 17. и 18. веку заинтересовало се за оснивање нових пољопривредних површина јер су људи желели да простор уреде и живот учине сношљивијим. Крајем 19. и почетком 20. века почели су први организовани радови на изградњи савских одбрамбених насипа и ископу канала на подручју југоисточног Срема.

* * *

Да бисмо вам, ипак, показали како би изгледало путовање данашњим Новим Београдом крајем 19. века, само неколико година пошто је Старим железничким мостом прошла железничка пруга ка Земуну, пробаћемо заједнички да призовемо машту и замислимо путника који би се нашао отприлике километар-два узводно уз обалу Саве, иза садашњег блока 45 и трамвајске окретнице. Отприлике преко пута њега налазио би се шпиц Аде Циганлије који је удаљенији од Ушћа.

Наш авантуриста би морао да се налази у солидном чамцу, са веслом у рукама, и да буде спреман на, за данашње појмове, крајње необично путовање. Судећи по аустријској карти из 1897. године, наш путник би заплвио великом баром која се простирала огромном површином од саме обале Саве и пружала се укосо према Бежанији, отприлике покривајући данашње празно поље иза блока 45, али и значајан део насеља „Др Иван Рибар“. Ако би се несрећник после дужег пробијања кроз трске и жабокречину некако приближио Бежанијској коси, веома близу места где се данас одваја пут за Сурчин и Ледине, упловио би у водоток који би га одвео кроз садашње блокове до области где се налази *Делџа* сити. Ту би се домогао територије Улице Јурија Гагарина, одакле је могао да изабере два пута. Једним би убрзо стигао до Саве, док би другим правио значајан заокрет, од око 90 степени, па би пловио пресецајући трасу данашње железничке пруге и ишао даље према месту где је касније изграђен Студентски град. Одатле би стрпљиви веслач могао да се домогне и Дунава јер се један крак канала уливао у ову реку, негде иза бившег СИВ-а (сада Палата *Србија*),



Аустроугарска мапа
из 1897. године

односно у близини Великог ратног острва, према хотелу *Јуџославија*. Још један стари канал, који се некада уливао на самом Ушћу, у близини Музеја савремене уметности, пресечен је насипом на који је 1884. године постављена железничка пруга.

Познато је да је у некадашњем Београду често било и маларије, коју су бесомучно преносили комарци, не само из овог дела већ и из Баре Венеције, која је на сличан начин настала на десној обали Саве, на месту где су се налазиле аутобуска и железничка станица. Због обиља воде, а самим тим и сваковрсне рибе и инсеката, потпуно је извесно да је територија Новог Београда, баш као што је то још увек Ратно острво, била невероватно раскошан дом за птице, којих је морало бити небројено много.

Њима је ова област била савршено станиште, као и свуда у приобаљу Дунава и Саве где су данас очувани само неки од резервата, попут Обедске баре, који постепено попуштају под суровим налетима цивилизације.

Прекретница у мењању слике и стања на овом простору била је оснивање Задруге за исушење југоисточног Срема 1902. године. До 1908. завршен је пионирски подухват изградње савског одбрамбеног насипа и црпне станице *Петрац* и ископана основна каналска мрежа, дуга око 245 километара.

Према писаним документима, утврђено је да су поправке насипа рађене око 1500. године, што значи да су они и раније постојали, а од када, прецизно се не зна.

Ово подручје је данас, после више од сто година, са 2950 километара канала, 2258 мостова и пропуста, дванаест црпних станица и шездесет километара насипа на Сави, потпуно другачије – они који су ту живели у римско или турско доба не би могли да га препознају.

* * *

Канал Галовица данас је једна од „река“ равнице Доњег Срема која се празнином наставља на Улицу Јурија Гагарина, на крају Новог Београда. Тамо ће се, према новим плановима, убудуће ширити



Галовица (Фото Д. Миловановић)

град. Галовица је ископана око 1880. године и пресекла је Прогарску Јарчину код Прхова. Од Сурчина па до ушћа у Саву, на десној страни, Галовица је имала насип дужине 13,4 километра, а од Бежаније, на левој страни, и други насип од 2,7 километара. Оба су изграђена између 1903. и 1906. године. У савском одбрамбеном насипу изграђена је главна устава којом је регулисано гравитационо отицање.

Канал Петрац главни је канал доњег подручја, дужине 22,5 километра. Бежанијске црпне станице – *Петрац*, изграђена 1906. године, *Галовица* 1917. године (плус провизорна станица *Галовица два*, 1956. године) – на почетку су се налазиле тамо где је данас новобеоградска топлана. Два вештачка канала текла су дуж Саве и секла њиве и лоше путеве трасом неког старог, античког корита велике сусетке.

Осим и даље постојећих, мада скрајнутих Галовице и Петраца, некада је постојао и канал Дунавац. Он је одводио воде између железничког насипа, пруге Земун–Београд, Старог бежанијског насипа и високог терена Бежанијске косе. Дужине 4,8 километара, уливао се у канал Петрац, пролазећи испод канала Галовица сифоном.



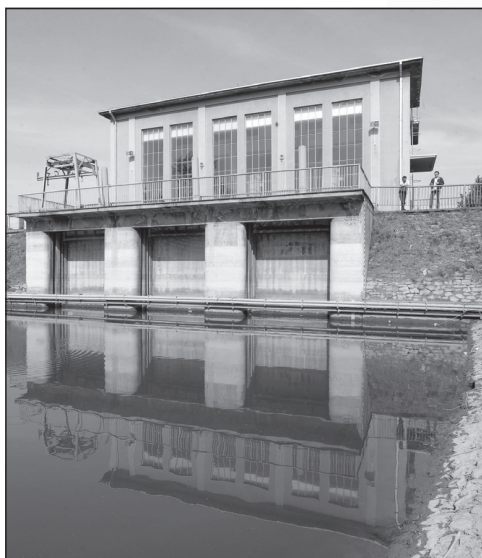
Петрац
(Фото: Д. Миловановић)

Мапа канала, пред
Други светски рат



За време Другог светског рата, 1942. године, када је овај крај био у саставу Независне Државе Хрватске, десиле су се тешке поплаве. Почетком новембра 1941. попустио је десни насип Галовице код Бежаније (према казивању савременика, у питању је била саботажа) и вода из канала изливала се у Доње поље села Бежанија и ширила ка Сурчину, Јакову и Бољевцима.

По ослобођењу 1945. године, није радила ниједна црпна станица. Одбрамбени насип био је у бедном стању, канали запуштени, обрасли трском, жбуњем и дрвећем. Постали су и сасвим сувишни! Донета је политичка одлука да се град шири преко Саве, а није било жеље да то буде Сремска Венеција. Канали су морали да нестану. И та одлука је донета, али су смеле урбанистичке визије у времену оскудице морале да чекају – не годинама, него пуне две деценије.



Црпна станица на ушћу
Галовице у Саву
(Фото Д. Миловановић)

Дивљина иза насеља „Др Иван
Рибар“ (Фото Д. Миловановић)

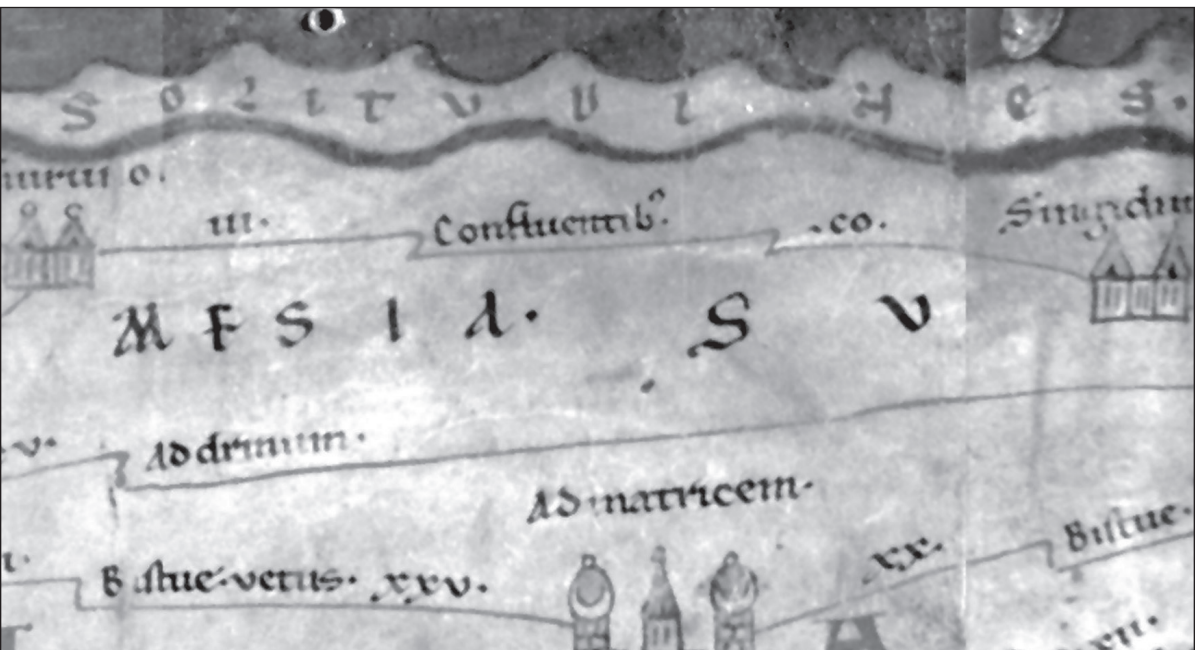


Године 1948, због помпезног старта изградње новог града на песку, наређено је Доњосремској водној управи да у року од шест месеци измести бежанијска црпна постројења на удаљеније место – после је Дирекција за изградњу Новог Београда тај рок продужила на неодређено време...

Тек крајем 1968, због изградње новобеоградских блокова уз Саву, црпне станице измештене су на нову локацију, удаљену узводно шест километара, где раде и сада.

* * *

Колико је познато, прве озбиљне грађевине које су настале на територији данашњег Новог Београда биле су римска царинска станица Конфлуентес и могући делови пристаништа уз водоток подно Бежаније. Обе су, дабоме, из римског периода, мада данас научници



Конфлуентес, између Таурунума и Сингидунума

имају велики проблем да прецизно лоцирају Конфлуентес, односно материјално докажу његово постојање.

Према истраживањима Слободана Душанића, највероватнији закључак је да се ова царинска станица налазила уз леву обалу Саве, на њеном ушћу у Дунав. Како истиче Адам Црнобрња, разматрања писаних извора, на основу којих је Душанић 1965. године дошао до овог закључка, углавном су општеприхваћена, али је изостала њихова археолошка потврда. Терен на којем би, према Душанићу, требало да се налазила царинска испостава током протеклих векова је више пута девастиран, док је грађевинска активност протеклих деценија читаво то земљиште довела до непрепознатљивости.

Најзад, Конфлуентес је био у непосредној близини места где се уливао и Дунавац, а ни њега више нема. Тако Црнобрња закључује да се „сагледавањем картографских и топографских података из више од три протекла столећа може и прецизније утврдити локација Конфлуентеса, за коју се може претпоставити да се налазила на потезу од зграде данашњег Музеја савремене уметности до око триста метара узводно, уз Саву“.

Управо ова позиција, каже Црнобрња, одговара и месту наспрам којег се, на десној обали реке, налазило и средњовековно пристаниште, као и претпостављена позиција римског пристаништа на Сави.

Никакви трагови Конфлуентеса до данас нису откривени, па се о времену његовог настанка, као ни о трајању, не може аргументовано расправљати. Материјалне остатке, како објашњава наш саговорник, научници могу да очекују, али, највероватније, уколико до њих и дођу, само у оквиру поремећених слојева, имајући у виду градитељске активности током 17, 18. и друге половине 20. века.

„Постојање ове станице, важност копнених путева који су до ње водили, претпостављено постојање пловног пута кроз Срем, који се такође завршавао ушћем у Саву на овом месту, као и значај Саве као пловног пута, поготово током првог и другог века нове ере, указују нам, ипак, на значај савске падине Сингидунума у периоду римске доминације, којој је несразмерно мало пажње поклоњено приликом проучавања античког Сингидунума“, каже Адам Црнобрња.

* * *

Пошто су заузели Београд 1717. године, под вођством Еугена Савојског, Аустријанци су направили још једну важну, историјску новобеоградску грађевину: утврђење крај понтонског моста, којим су повезали сремски и балкански посед своје монархије. Према Шкаламериним наводима, то се догађало „између 1717. и 1720. године, а то је било помоћно утврђење за бочну одбрану главне београдске тврђаве, повезавши је приобалним путем са Земунском и понтонским мостом са Београдом. У непосредној близини подигнуте су и циглане за велике грађевинске радове у самом граду. Оба објекта напуштена су 1740. године. Из сличног објекта, Петроварадинског шанца, такође на мочварном земљишту, развио се Нови Сад, али овде су за сличан развој услови били другачији“.⁶

После ратног пораза Аустријанаца, Београдским миром договорено је да се ови повуку из Београда, али тако што ће порушити сва значајна утврђења која су изградили у време своје власти у граду. Да је њихово време потрајало, односно да су до краја остварили амбиције које су зацртали у вези са овим простором, Београд би постао несвакидашње јако утврђење које су поредили са „Гибралтаром на Дунаву“.

Осим Београдске тврђаве, Аустријанци су планирали импресивну фортификацију на данашњој новобеоградској страни, али и преко пута Дунава, са банатске стране, као и на Великом ратном острву. Такви планови се и данас чувају у Музеју града Београда, али, како нас је упозорио историчар Владимир Томић, многе од њих сачинили су људи који нису никада долазили у овај град, већ су свој посао завршавали пратећи сећања или сведочанства оних који су им описивали стање на терену, балканских шпијуна. Сасвим логично, разапети између туђих сећања, маштања, снова и амбиција, уцртавали су и оно што историји није остало као доследан материјални ослонац.

⁶ Исто.

„Како се приближавамо данашњем времену, тај мочварни простор, који се простирао на Новом Београду, све је више засипан“, објашњава један од најпознатијих београдских археолога, др Марко Поповић. „Аустријанци су знали где је слаба тачка Београдске тврђаве, јер је утврђење било најрањивије ако је нападнуто са леве обале Саве. Одатле се цео Доњи град могао видети као на длану. За онога ко је бранио Београд посебно

би било опасно ако би баш ту била постављена батерија топова. А Аустријанци су из опсаде 1717. године, када су освојили Београд од Турака, баш са тих положаја погодили турско складиште барута у Доњем граду и изазвали страховиту експлозију.“

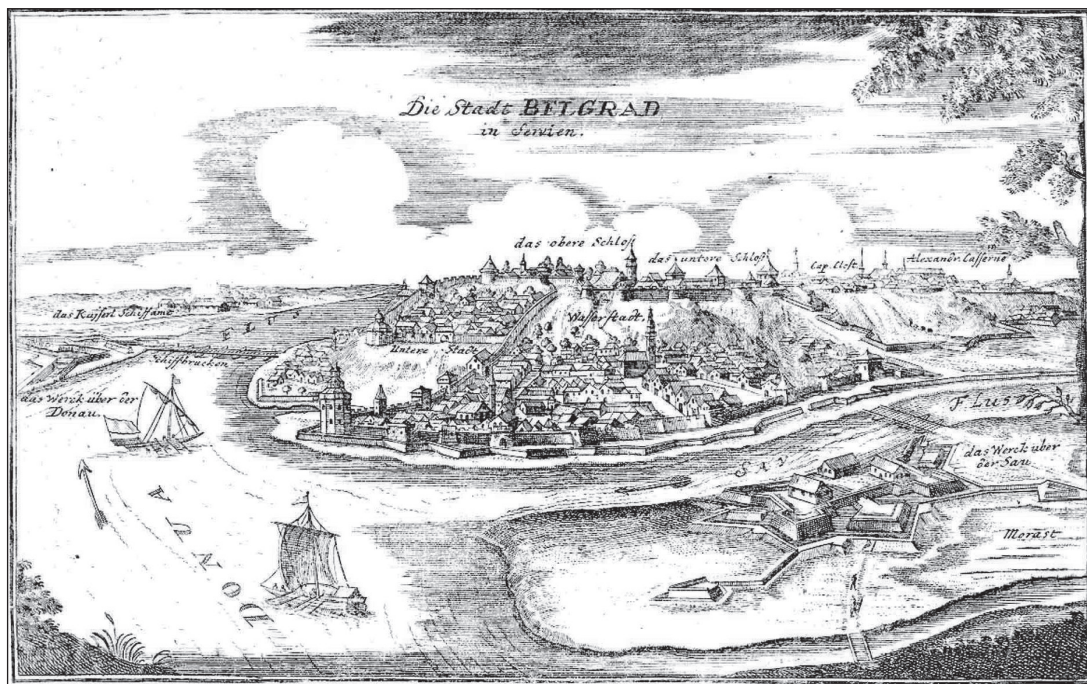
Тај догађај умногоме је одредио даљи ток битке јер је дизање барутане у ваздух оштетило бедеме, изазвало значајне људске жртве, али и психолошки уздрмало бранитеље. Зато су Аустријанци извукли поуке из тих опсада, јер су оне налагале да се, осим утврђивања Калемегдана, подигне и посебна тврђава на левој савској обали. Она би спречила нападача да са те стране уопште може да приђе и дејствује по најважнијем београдском утврђењу.

У времену од 1718. до 1722. године Аустријанци су интензивно почели да граде фортификације у Београду, а отпочели су радови и на такозваном Савском верку (утврђењу).

Тадашњи владари дуго су лутали трагајући за концепцијом одбране града. Они су интензивно радили на Савском верку, међутим, када је за вицекраља Србије дошао Карл Александар Виртембершки, десила се промена. Он је изнео читав низ критика на оно што су



Матија Зојтер: План Београда у 18. веку
(Извор: Музеј града Београда)



Нажалост, не постоје остаци утврђења које је почело да нице на данашњем Новом Београду, као ни понтонских мостова нити Дунавца који су га окруживали.

његови поданици до тада урадили. Зато је 1723. године усвојен пројекат Николе Доксата де Мореза и, с почетком велике реконструкције, која се одвијала према његовом пројекту, тежиште радова премештено је на Београдску тврђаву, као и на изградњу варошке фортификације. Други, Савски верк, прекопута реке, није избачен из Доксатовог концепта одбране. Радови на њему, међутим, слабо су извођени, или су, можда, чак били и прекидани.

Тако 1737. године, када је почео нови сукоб Аустрије и Турске, Савски верк није био до краја изграђен. Главни бедеми с бастioniма су само делом подигнути, додуше, није познато у којој мери, али пројектованих спољних утврђења, испред верка, није било. Ово утврђење због тога је практично било неупотребљиво за одбрану. У исто време, планирани Дунавски верк, на левој обали Дунава, отприлике

у равни данашњег Панчевачког моста, није био ни подигнут, а исту судбину доживела је и утврда на Великом ратном острву. Додуше, на самом шпицу острва постојало је мало, привремено, земљано утврђење, али је било далеко од онога што је Доксат планирао.

Поједини планови откривају нам још мало о овој „новобеоградској“ тврђави. С обзиром на то да је терен раван, да би нападаче држали што даље од бранилаца, Аустријанци су намеравали да простор између њих и бастиона испуне водом.

И положај Савског верка веома је занимљив, и враћа нас све до наше приче о античким пловним путевима. Утврђење је постављено да директно контролише шта се дешава на Сави и – Дунавцу. Дунав је мање опасан за Аустријанце! Логично, ако се зна да је прилаз великом реком са северозапада чувала Петроварадинска тврђава.



Замишљени бастиони на тлу Новог Београда испуњени водом – пројекат аустријске реконструкције Београда, око 1720. (Извор: Музеј града Београда)

Без жеље да нагађамо шта би се десило да су се историјски догађаји одвијали другачије, и да су Аустријанци имали снаге да одбране град од Турака, ипак можемо претпоставити да би Савски верк постао важна фортификација. А уз такве грађевине, у оно доба, готово по правилу би почињала да се шире и додатна насеља. Па би, ето, пропаст Савског верка можда могла бити протумачена и као губитак прилике да никне и прво озбиљније новобеоградско насеље, ако искључимо Бежанију.

Предео Новог Београда током 19. века постао је погранична област. Тада је приобаље претворено у санитарни кордон, „чекпоинт“ за посетиоце културног Запада који су долазили са турског Истока (претпостављало се да одатле долазе разне болештине). У то време су већ постојала два насипа која су, по свему судећи, подигнута до краја 18. века. Један је носио назив Римски, а други Бежанијски. Једино је туда саобраћај могао да се одвија неометано јер су само они били проходни током целе године. Остале стазе и богазе често су плављене.

БЕЖАНИЈА

Најмногољуднија општина у целој Србији Нови Београд одавно је прогутала старо сремско село по чијим се њивама и барама деценијама агресивно ширила. Село ништа није могло против тога. Ненадано или већ како, становници Бежаније су у 20. веку постали велеграђани.

Званично, име насеља Бежанија може се прочитати у *Крушевачком ѿменику* из 1713. године. На једној мапи Срема ово село означено је 1730. под именом *Verschania*. Извесно је, међутим, да су људи овде живели и знатно раније јер су на овој територији проналажени и римски остаци. То потврђују предмети које су откривали археолози.

Према подацима којима располажу у бежанијском Храму Светог великомученика Георгија, у књигама се спомиње да је у Бежанији, око 1645. године, рођен извесни чортановачки поп Стефан. После Карловачког мира 1699, цело село је остало у Турској и припало Београдској митрополији, а тек после Пожаревачког мира 1718. враћено је под управу карловачког митрополита. Од 1728. село је припадало спахилуку грофа Сенбора, све до укључивања у нову Славонску војну крајину 1745.

Почетак насељавања Бежаније повезује се, углавном, са српским живљем који је бежао пред турском најездом у 15. веку. Тадашњи становници користили су Сремску косу како не би одмах градили

куће, већ да у лесној падини, погодној за копање, прво направе лагу-мице, вештачке пећине и земунце за становање. Тек касније никле су и прве колибе и кућице, а ово место је, због судбине оних који су спас пронашли у бекству од Турака, и понело назив Бежанија. Касније је и Коса постала Бежанијска. Ето тако, „неисторични“ Нови Београд има један значајан део чије је име старо око пет векова.

До Другог светског рата Немци су по бројности били други народ у селу, где су се населили још у 18. веку, у време владавине аустријске царице Марије Терезије. Стари Бежанинци ће вам данас врло отресито рећи да је Нови Београд део Бежаније, и да никако не би могло да буде обратно. И вероватно су у праву јер су солитери и

НАЈСТАРИЈА СВЕТА КУЋА

Погрешно је веровање да Нови Београд, у време државног социјализма, није имао ниједну цркву. Не заслугом Партије него историје, Храм Светог великомученика Георгија постојао је и тада у центру Бежаније. Један је од најстаријих у читавој престоници.

Према подацима којима располажу у овој светињи, до 1733. године у Бежанији није постојала црква, а у списима се помиње да до 1718. у селу није било ни цркве ни свештеника. Тек 1773. спомиње се прва црква, направљена од ћерпича (непечене цигле), непатосана, покривена шиндром, без звона, са сводом од дасака. Била је посвећена Светом Георгију, али се у њој није служило. Тек ју је 1753. године освештао епископ Партеније. Због слабог материјала, грађевина је поправљана и дозиђивана, тако да су олтар и мушка црква били од черпића, а женска од цигала. Касније су направљени звонара и звона.

Та прва црква постојала је до 1827. године. Налазила се на месту где је касније изграђена зграда црквене општине. Одмах до цркве било је гробље, које је 1895. године затворено, а и данас се на њему види понеки стари споменик.

Постојећи храм подигнут је 1827. од новца који су локални Срби зарадили од целебџија: њима су, за испашу стоке, давали у закуп свој пашњак звани Камендин. Грађен је у барокном стилу, а првобитни иконостас 1938.

блокови почели да ничу на земљишту које је припадало ником другом него њима. Ако ћемо прецизно, садашња територија општине Нови Београд покрива целокупну површину предратне бежанијске општине и делимично источни део некадашњег Земуна. У књизи посвећеној Новом Београду, његовој прошлости, револуцији и изградњи, аутори Милорад Чукић и Слободан Кокотовић пишу да је „сеоска бежанијска општина, која је припадала земунском срезу, обухватала следећу територију и насеља: с источне и јужне стране граничила се са обалом Саве, са запада атаром општине Сурчин, а северна граница према земунској градској општини протезала се с Бежанијске косе, где је сада болница (ту је некада било



Храм Светог великомученика Георгија

године замењен је новим, радом руског емигранта Андреја Биценка. У почетку је црква имала три звона, али су их Аустроугари употребили у ратне сврхе током Првог светског рата. После је два звона платила црквена општина, а велико звоно су платили парохијани.

По благослову Његове светости Патријарха Павла, 2002. године започета је израда нових фресака по технологији српских средњовековних зографа, на свежем малтеру, што је завршено 2007.

немачко гробље), преко садашњег Студентског града и даље до зграде Савезног извршног већа број два, а одатле правцем где сада иде Булевар Лењина до зграде СИБ (данас Палата *Србија* – прим. аут.)⁷ Одатле се „граница“ под правим углом увијала удесно и излазила на Саву код Старог сајмишта.

Тако су тадашњој бежанијској општини припадала насеља: село Бежанија, Ново насеље, Старо сајмиште, затим мале насеобине у делу који је носио егзотично име Бежанијске ширине, који се простирао од данашњег стамбеног Блока 21, односно фамозних Шест каплара, па уз пругу до Бежаније, као и насеље поред Савског насипа, звано Нови Београд.

Како бележи један од најстраственијих истраживача бежанијске прошлости Зоран Матијашевић, први записи о селу Бежанији потичу с почетка 18. века. Тако је у овом насељу 1734. године било 32 дома, а 1774. било их је 66. Према попису из 1810. године, овде је већ било 115 домова. По црквеним подацима, у њима је 1808. живело 749 душа.

„Број домова је варирао у том периоду због ратова и болести“, пише у *Лейойису Храма Св. великомученика Георгија*, „јер је за време рата 1788–1790. било војске у Бежанији која је донела са собом и заразне болести од којих су ишчезавале читаве породице. Неке породице су и пребегле у Турску у том периоду.“

При крају 19. века, 1891. године, у Бежанији је сазидаана прва школа, а међу првим полазницима је уписано 69 дечака и 49 девојчица. До 1905. Бежанија је већ бројала 274 куће, у којима је живео 2.231 становник. Међу њима било је 1.113 Срба, 598 Немаца, 330 Мађара, 137 Хрвата и 59 припадника других нација. Већ 1929. године у Бежанији се налазило 45 занатских и услужних радњи.

Бежанија тада, почетком 20. века, није припадала ни Земуну, а поготову не Београду – престоници суседне државе Србије, већ је била потпуно самостално насеље, а једина комуникација одвијала

⁷ Милорад Л. Чукић и Слободан П. Кокотовић, *Нови Београд – прошлост, револуција, изградња*, Друштвенополитичке организације и Скупштина општине Нови Београд и НИРО Књижевне новине, Београд 1981.

МИЛОШЕВО ПРОКЛЕТСТВО

Прича коју помињу у Храму Светог Георгија каже да се почетком 20. века на месту где је претходно била прва бежанијска црква до 1827, налазила часна трпеза, покривена црепом и одвојена оградом. Када је купио плац, Милош Серафиновић, атеиста, хтео је да је поруши. Десило се чудо: Милошев син јединац добио је фрас и остао целог живота хендикепиран, у гласу и рукама, а зидар који се попео да руши цреп с крова пао је и остао на месту мртав. Милош се тада уплашио и покајао, почео је редовно да иде на богослужење и пред смрт је кућу коју је на том плацу подигао оставио цркви.

Још је једно чудо везано за бежанијску светињу, овога пута за нову. Крст на врху урадио је овдашњи Немац Филип Валтер. Прича се да је, пошто је завршио посао и наздравио са крова звоника, бацио чашу на земљу, а она се – није разбила.

се запрежним возилима и колским путевима. Матијашевић бележи и да су тадашњи момци почели да играју фудбал први пут направивши импровизовано игралиште тако што су оборали бразду око терена, а као стативе су им служиле чворновате летве. Ондашњим речником, то би значило да су јурцали за лоптом у тадашњој Периној бари, а данашњом топологијом бисмо објаснили да се све одвијало у садашњем блоку 63.

Канал Галовица текао је тик уз Бежанију, долазећи из Срема. Овај део града описали су нам староседеоци Волга и Слободан Илић. Одмах уз њихову кућу, која и данас постоји у Војвођанској улици 152, протицао је канал. Како прецизно описују, канал је дотицао поред данашње Виноградске улице и код садашњег кружног тока, који одваја Бежанију од насеља „Др Иван Рибар“, скретао је и настављао дијагонално кроз блок 61. Тамо је даље текао баш где се сада налази раскрсница улица Јурија Гагарина и Гандијеве, код тржног центра *Пирамида*. Ту је улазио у данашњи блок 70, а каснија траса се простирала дуж блока 70А до данашњег бродоградилишта и топлане,

у чијој околини се уливала у Саву. На око петсто метара узводно од ушћа налазила се плажа коју су мештани прозвали „Бомбај“.

Према сећању наших саговорника, постојало је неколико мостова преко Галовице, а најважнији и највећи налазио се код садашње телефонске централе у блоку 70. Непосредно преко пута моста налазило се насеље „Кореја“, састављено од барака у којима су били смештени радници. Због честих свађа и туча међу њима, насеље је педесетих година добило овакав назив по азијској земљи у којој је тада беснео рат.

Центар Бежаније налазио се код данашње продавнице *Рома*, на углу Војвођанске и Гандијеве улице, где је била надалеко чувена кафана *Код куме*. Близу је и Црква Светог Георгија и тај део је чинио срце овог насеља. Пошто је сваки део носио назив по некој од породица које су га насељавале, овај крај је био познат као Зековића ћошак. Данас је сачувана десна страна главне Бежанијске улице, од броја 2 до 152, док је лева страна порушена.

Како кажу Волга и Слободан Илић, чак су и новонастали блокови оформљени тако што су данашње саобраћајнице које их деле



Старо и ново у Војвођанској улици

у ствари наставак важних бежанијских улица. Почнимо од најудаљеније, Улице др Ивана Рибара, обичног пољског пута који је од Војвођанске улице водио ка Сави, удаљеној око километар и по. Уз улицу су биле свега две до три сиротињске кућице, далеко од насеља, а у њој се налазио још један мост преко Галовице. Паралелна Улица Душана Вукасовића је, такође, наставак Бежанијске улице, као и Гандијева која се некада звала Вука Караџића. У локалном жаргону Бежанинци су је звали Шорић јер и није била ништа друго него омањи шор.

Већ овде долази под благу сумњу теза да је Нови Београд никао „на ледини“, малтене *ex nihilo*, ако неки делови и јесу, добар део је, сасвим супротно, логичан наставак и последица онога што је на терену увелико постојало.

Иначе, током пролећа, када су биле високе воде на Сави, а пре него што је изграђен Савски насип, дешавало се да цело Доње поље буде поплављено, а да вода чак досегне и до кућа у Бежанији. Илићу је бака причала да се почетком 20. века дешавало да су ишли на богослужење у цркву чамцима.

Паралелно са Савом, стотинак метара од њене леве обале, текао је канал Петрац, а други је био Дудовац. Стари Бежанинци су ова два водотока и доживљавали као канале, али су Галовицу ипак осећали као реку и према њој гајили веће поштовање. Уосталом, нико са Бежаније и није научио да плива у Сави, која је ипак била подалеко, већ су се првим завеслајима научили у Галовици. Она је била чиста, а вода у њој топлија него савска.

Овде тло беше подводно, па је тако било релативно лако ископати бунар и уредно снабдевати домаћинство водом. Пијаћу воду су становници Бежаније, ипак, користили углавном из два веома дубока бунара, од којих се један налазио код поменуте кафане *Код куме*, а други стотинак метара пре завршетка Војвођанске улице. За стоку и кућне послове коришћени су бунари који су имали воду већ неколико метара испод земље.

Кроз Бежанију је пре Другог светског рата, и током њега, пролазио једини пут који је спајао Београд и Загреб. Водио је даље према

Сурчину, Бечмену, Петровчићу... Староседеоци су запамтили и немачко повлачење на завршетку рата, када се овуда кретала тзв. Група армија „Е“ са севера Африке и из Грчке, која је ишла назад ка Немачкој. Кажу да су колоне војника и ратне технике данима пролазиле улицама Бежаније.

У време Прве конференције несврстаних земаља, 1961. године, настало је и насеље Ледине, изнад Бежаније. Оно је настањено углавном људима који су претходно живели у баракама на Старом сајмишту. Тек тада је асфалтирана и највећа бежанијска улица Војвођанска, а јавни превоз је спојио Ледине са остатком града, јер је до тада аутобус возио само до данашње *Роме*, односно солитера и кафане *Код куме*.

* * *

Кафана *Тошин бунар* је и данас на месту где је направљена пре око два века, али нико прецизно не може да каже када. Необичан назив понела је по бунару који је овде некада заиста постојао, и то пред



Кафана *Тошин бунар*, популарна *Џакарта*

улазом у данашњи ресторан, популарну *Цакарџу*. Име је добила по Тоши Апостоловићу који је, према предању, у ствари био грчког порекла и прво се звао Теодорос Апостолос, а кад се доселио овде, узео је српско име. Био је вешт трговац и власник великог имања, па и ове кафане. Подаци на које указују аутори Чукић и Кокотовић говоре да је чак био и председник Земунске црквене општине, у доба када је Земун имао око шест хиљада становника. Они се позивају и на документ црквене управе од 15. маја 1784. године, који је потписао Тоша Апостоловић.

У књизи Владимира Николића *Знаменији земунски Срби*, из 1913. године, забележено је да је Тоша Апостоловић рођен 1745, а умро 1810. године. Тамо је записано и како је несрећни Тоша патио од неке тешке очне болести и да је једном уснио сан у којем му је речено да су под Бежанијском косом добри виногради и лековите воде, па да на врх однесе буре и заваља га доле ка низини. Наводно, тамо где буре буде стало, говорило је сновиђење, Тоша треба да ископа бунар, умива се водом из њега и бољка ће проћи. Предање говори да је заиста тако и било. Оно што сигурно није обична прича



Срета Даниловић показује место где је био Тошин бунар (Фото Д. Миловановић)

јесте постојање тог бунара, који многи још памте. Менаџер кафане *Тошин бунар* Срета Даниловић сећа се да је бунар имао ћерам, тако типичан за стари Срем тог доба. Бунар је, нажалост, затрпан током изградње Студентског града.

Кафана, која је такође припадала Тоши Апостоловићу, била је свратиште кочијаша и путника. Зграда и данас изгледа пристojно, мада је направљена од набоја и тек неколико гипсаних плоча које јој помажу да сачува елегантан изглед.

Тошин бунар је почео да се насељава тек између два рата. До тада су ту биле само колибе за чуваре винограда и башти. Куће уз дугачку улицу повезивале су Земун и Ново насеље, односно стари аеродром. У том периоду, на месту данашњег Студентског града, баш уз кафану о којој говоримо, налазила се и трошарина. Тамо су сељаци, који су доносили робу на земунску пијацу, плаћали таксу.

Близу кафане, у околини Студентског града, некада је протицао канал који је водио чак до „Бомбаја“, великог купалишта на Сави иза данашње топлане.

Релативно близу налазио се и легендарни ресторан *Наша крила*, тамо где се данас укрштају Булевар Милутина Миланковића и Тошин бунар. Ту су се окупљали сви виђенији људи који су имали везе са авијацијом јер је наспрам гостионице била велика капија – улаз у цивилни део некадашњег београдског аеродрома. Крајем 20. века, готово четири деценије откако су последњи авиони одлетели са Новог Београда, здање је већ било запуштено, а гости су морали да користе пољски тоалет јер није било канализације. Кафана је коначно срушена 1999. године, када је прошириван пут и додата му још једна саобраћајна трака.

ЖЕЛЕЗНИЦОМ У 20. ВЕК

Прва модерна грађевина, којом је савремено доба ступило на подручје Новог Београда, била је железничка пруга између Београда и Земунa. Осим два града, пруга је тада, другом половином 19. века, повезивала и две државе – Аустроугарску и Србију, а заједно с њима и централне делове Европе с Блиским истоком.

Њена изградња је била изузетно важна у сваком погледу. На Берлинском конгресу 1878. године Србија је преузела обавезу да изгради део од Београда до Ниша. Како бележи Јездимир Николић у књизи *Историја железница Србије, Војводине, Црне Горе и Косова*, то је била главна аустроугарска пруга направљена у државној режији која је требало да повеже Будимпешту, Суботицу, Нови Сад и Београд.

„Она се градила ради везе са Србијом код Београда по међусобном споразуму озакоњеном у Конвенцији од 1880. године“, бележи Николић. „Од Суботице до Новог Сада довршена је и предата саобраћају 5. марта 1883. године – 101,3 километра, од Новог Сада до Земунa 10. децембра 1883. године – 71,4 километра и од Земунa до моста на Сави 15. новембра 1884. године – 3,4 километра“.

Тако су сремска и балканска земља, после дужег времена присилне одвојености, коначно повезане – у физичком смислу. „Право“ уједињење требало је да буде политичко. Пре тога су морали да проговоре топови.

ИСТОРИЈА

Дошао је 20. век, држава је била стешњена између Дрине, Саве, Дунава и Тимока, а њена престоница, уместо на безбедној стратешкој дистанци, као да је својом тврђавом лебдела изнад поседа Аустроугарске, Жуто-црне монархије. Интелектуалци и народ сањали су много већу Србију, али и Велики Београд. Тако је Стојан Новаковић у освит модерног доба замишљао огроман европски град, који је електричним трамвајем освојио сремску и банатску равницу, а са најбурнијег места – стицаја две „велике воде“ – „аероплани“ полећу за Скопље, Битољ и Скадар на Бојани. Домаће линије, дабومه.

Жуто-црни нису мислили тако. Хтели су да се једног дана из Беча (и Пеште) лети без пасоша далеко на исток. Србија и балканске земље одлучиле су да протерају Турке, а Аустроугарска да провоцира – са данашњег Новог Београда.

Аустроугарски двокрилци су још од новембра 1912. без икаквог одобрења надлетали српску територију дуж Дрине, Саве и Дунава, кружили над Београдом и извиђали долину Мораве. „Ови летови били су део притиска вршеног на Србију да се повуче са обала Јадранског мора, на које су српске јединице доспеле после великих победа над Турском у Балканском рату.“⁸

⁸ Чedomир Јанић, Јово Симишић: *Више од летјења, осам деценија Аероуиџа и ЈАТ-а*, ЈАТ Airways, Београд 2007.



Одбрана Београда

Београђани су лепо могли да их гледају како узлећу са Бежанијске косе и да „часте“ пилоте глаголима из Вуковог речника, а војска би већ склепала некакав ПВО-топ – само да је смела да пуца. Није ли то могла бити објава рата, ако се науди страном авиону без правног основа? Изгледа да је Први светски рат у Србију могао да „долети“ са Новог Београда, уместо из Сарајева.

Влада се, ипак, досетила и доскочила бежанијским уљезима. Краљевина Србија убрзо је донела Уредбу о саобраћају справама које се крећу по ваздуху и тако се наша „међу државама зачетницама ваздухопловних правних норми“.⁹

Уредба је, иначе, прописивала да „справе које се крећу по ваздуху“ морају бити „сигурне“ и не могу се „употребљавати без дозволе Министарства унутрашњих дела“. На њима није смело бити „оружја

⁹ Исто



Поглед и цеви уперени ка сремској равници



Српски војници на мосту (Извор: Фонд В. Стојића)

и муниције, као ни справа за телекомуникације“, могле су „да прелазе на територију Србије само на месту и у време које одреди царинска власт...“, а „летеће справе које не поштују прописе из Уредбе могу се присилно спустити на земљу“. Тако је земља заштитила свој национални суверенитет и у ваздушном простору – пета у свету, и пре Америке!

Сличну уредбу Немачка је донела августа 1910, Британија јуна 1911, Француска новембра 1911, Аустроугарска 20. 12. 1912, Србија 18. 2. 1913, САД маја 1913, Италија септембра исте године, а већина осталих земаља много година касније. Неко ће рећи да је централни географски положај данашњег Новог Београда и ту умешао прсте.

Међутим, авиони почетком крвавог века још нису били много опасни – то је дошло у следећем рату. Топови су већ друга прича. Они су проговорили – 1914. Поново, са Новог Београда.

Рат је Србији телеграмом објављен 28. јула 1914, по новом календару, у један по подне. Тек четири сата касније Београђани су преко новина сазнали шта им се спрема с друге стране реке. Са железничке



Гвоздена конструкција „исечена“ изнад Саве (Извор: Фонд В. Стојића)

станице кренули су возови без возних карата. Први и други прошли су без проблема, а када је трећи, пун избеглица, стигао на брисани простор код Сењака, са аустроугарске обале код Железничког моста запуцале су пушке. Први злокобни пуцњи у Првом светском рату! Воз је утекао без страдалих.

У том тренутку браниоци града су били само четници Јована Стојковића Бадунског, једна чета 18. пешадијског пука, финанси, жандарми и чланови Гимнастичког друштва *Душан Силни*.

Око 2.30 ујутро четници су минирали Железнички мост, једини на Сави, и сурвали га у реку, управо у тренутку када су аустроугарски војници покушали да уђу у град – возом. Историчари Дарко Ђирић, Биљана Станић и Владимир Томић у књизи *Време улице – њолиџика на јавним њросџорима Београда у 20. веку*, бележе да се композиција кретала уназад: локомотива је гурала вагоне. Мост се срушио право на мађарски брод *Алкоџмањ*, препун непријатељских војника!

Тако су Аустроугари могли да забораве заузеће Београда на брзину. Некако у то време пала је и прва људска жртва, четник Душан И. Ђоновић, ђак Трговачке академије. Уморен је на десној обали Саве – пројектилом испаљеним са леве. Прве ноћи Великог рата Београђане су плашили рефлектори са карауле крај моста и с Бежанијске косе.

Другог дана рата, 29. јула, први пут у 20. веку, и прва међу европским градовима, српска престоница је разарана. Тада још не из ваздуха, већ са воде и са земље. Са непријатељских бродова-монитора стизали су шрапнели. Гранате су летеле са узвишења сремске равнице, пандана београдских брда, Бежанијске косе. Прва је ударила у Другу мушку гимназију, а онда су страдали Кнез Михаилова улица, Теразије, куће, фабрике... Београђани су се сакрили по подрумима, а затим их, немоћни, напустили.

Два пута су Аустроугари заузимали град, и оба пута су отерани преко Саве. Први пут, у хаотичном повлачењу преко понтонског моста, после дебакла у Колубарској бици 1914. године. Када су најурени по други пут, нису се зауставили до Алпа.



Београд – увек изнова у рушевинама. Задужбина Луке Ћеловића (лево) и Хотел Москва у даљини. (Извор: Фонд В. Стојића)