

MARIJANA TERZIN STOJČIĆ*

GLAVNA ŽELEZNIČKA STANICA BEOGRAD I FILM

1. ZVIŽDUK OTPRAVNIKA

Beograd je 1. jula 2018, posle 134 godine, ostao bez jedne od najprometnijih i najvažnijih železničkih institucija na Balkanu, Beogradske železničke stanice kroz koju je dnevno prolazilo i do 100.000 putnika, a u najsrećnije vreme oko 150 vozova.

Po prvom dolasku u Beograd, niko se više odatle neće uspinjati Balkanskom ulicom, niti će sa ove stanice dugim klackanjem ići na more ili na svoje prvo putovanje u inostranstvo. Na tim peronima ostaće nevidljivi tragovi suza roditelja i devojaka koje su pratile i dočekivale vojnike, osmesi akcijaša koji su virili iz prepunih kupea, tuga povratnika iz ratom zahvaćenih područja, nesanica koju su građani lečili noćnim vožnjama, reka ljudi koja je dolazila u centar „otvorenim metroom“ Beovoza.

Bilo je svačega između 70 koloseka i perona, sjaja i bede naroda, prepunih švercerskih kofera i onih povezanih kanapom u potrazi za boljim životom, auto-ukrcavanja, čekanja, nadanja, tišine skitnica i emigranata kojima je stanica bila drugi dom. Zavijen u dim života, miris ulja, glasove taksista i vrevu koja je dopirala do Slavije, jedan od glavnih gradskih toponima već sada u sablasnom iščekivanju dalje sudbine, mesto je lamenta. Ideja je da će stanica postati Muzej nastanka srpske države ili deo Istorijskog muzeja Srbije.

„Slikanje zabranjeno!” – dovikuje zaduženi policajac iz zaraslog perona svakom ko viri naslanjajući novu foto-uspomenu na stare. Kao u svakom strateški važnom objektu, i za snimanja na Železničkoj uvek su bile potrebne dozvole, čak i danas kada više ne postoji! Ipak, kamere i blicevi rado su se ovde uključivali baš zbog najraznovrsnijih motiva i onog čuvenog „železnica ide samo napred poznatim gvozdenim putevima i smatra se simbolom puta s kojeg ne može da se skrene”.

2. VREME I PROLAZNOST

Železnička stanica u prestonici prvi put se pominje u *Modifikovanom nacrtu železničke konvencije zaključene između Austrougarske monarhije i Kneževine Srbije 1880. u kojoj se Srbija obavezala da će izgraditi prugu koja će povezivati Beč sa Solunom i Carigradom preko Beograda*, navodi istoričar umetnosti Ivana Vesković. I pored više predloga, komisija je izabrala močvarno tle čije je nasipanje počelo 1882. Reprezentativni objekat izvan gradskog rejona, čijom je gradnjom Savski trg spojen s Ulicom kneza Miloša, simbol je stvaranja srpske železnice jer je izgrađen 1884. kad i prva srpska pruga Beograd–Niš. Za podizanje zgrade ogromnih dimenzija bilo je potrebno sedamnaest meseci, što je i za razvijene zemlje bio izazov. Postojalo je nekoliko projekata, ali se ne zna po kojem je zgrada izgrađena, i za autora se uzima Dragutin Milutinović, koji je izveo detaljnu razradu projekta u akademskom duhu. Prvi voz s Glavne stanice krenuo je 1. septembra ka Zemunu, a samo petnaest dana kasnije prva redovna linija na celoj deonici obećane pruge.

Iz Beograda su vozovi krenuli godinu pre nego što je najvažniji filmski voz ušao u parisku stanicu. Železnica i film se jednostavno ne mogu zamisliti odvojeno. Kreirajući zajedničku istoriju, idu od 28. decembra 1895. kada su braća Limijer prikazala *Ulazak voza u stanicu*. Istorijski trenutak stvaranja filmske umetnosti učinio je da vozovi postanu stalna inspiracija stvaraocima, te neki poznavaoци filma tvrde da se prosečno u svakom trećem igranom filmu pojavi po neki „železnički kadar”. Srbija je bila deo sveta, pa su svega šest meseci posle Pariza, prvi filmovi prikazani u Beogradu, 6. juna 1896. u kafani „Zlatni krst” na Terazijama. Nova umetnost, nova evropska stanica, snaženje države nisu prošli bez beleške pokretnih slika. Istorija srpske kinematografije beleži: *Kada su braća Limijer izvršili svoje*

* Marijana Terzin Stojčić, dipl. nov, Beograd, Kneza Višeslava 88, marijanaterzin@gmail.com

prve projekcije filmova, uzeli su u službu izvestan broj fotografa, poučili ih projekciji, snimanju i razvijanju filmova i razaslali po svetu da prikažu „čudo nauke“. Ti emisari dobili su uputstvo da po gradovima gde daju filmske predstave ponešto i snime, i u tom gradu prikažu – da bi filmske predstave učinili privlačnijim. Tako je učinjeno u svetu – tako u Beogradu, piše Bosa Slijepčević. Među filmovima *Izlaženje radnika iz fabrike duvana, Tramvajska stanica na Terazijama, Kalemegdanska šetnja*, Limijerov snimatelj Andre Kar zabeležio je i *Povratak kraljev iz Sofije*. Bio bi to prvi snimak Železničke stanice u Beogradu, ali za taj film, koji se u dokumentima pominje kao snimljen, nema podataka ni novinskih izveštaja da je prikazan! Možda nije uspelo snimanje ili laboratorijska obrada. Možda novine nisu prenele pravu vest. Izvesno, Kar je u Beograd stigao 23. februara 1897. i prvu predstavu dao 6. marta, ali su novine greškom izveštavale da je stigao sam Limijer. I kralj Aleksandar Obrenović se, po poseti bugarskom kralju, vratio u Beograd 21. februara 1897. U njegovoj pratnji bili su ministri Đoka Simić i dr Vujić, pukovnik Laza Petrović. Putovalo je u Bugarsku i mnoštvo naroda iz Srbije. Na dočeku na beogradskoj železničkoj stanici, koji je filmovan, bili su kraljica mati, mitropolit, ministri, velikodostojnici, navodi Bosnishe post. Nažalost, filmski dokument, prvi snimak Železničke stanice do danas – ako je i postojao – nije sačuvan.

Od tada do pedesetih godina prošlog veka snimljen je veliki broj dokumentarnih filmova o železnici. Oni su se bavili mahom razvojem infrastrukture i putne mreže, upotrebom, obnovom i ulaganjima u vozni park i korisničke usluge. Bili bi potrebni dani da se prikažu sva ostvarenja na tu temu iz bivše Jugoslavije. Gotovo je nepoznato da je zgrada Glavne železničke stanice bila predmet samo jednog srednjometražnog filma, namenski rađenog povodom 90. godišnjice objekta – *90 prkosnih godina*. Iza scenarija i režije Đurđa Mrđenovića, a ispred kamere Zorana Sindelića, stala je prava mala hronika šest puta rušenog objekta. Film otkriva malo poznate detalje o izgledu privremene stanice na istom mestu, nazvanom Bara Venecija, koja se ni do danas, u vreme gradnje tako pompeznog Beograda na vodi, nije isušila. Simbol saobraćaja, ali pre svega grada u koji su neumitno vodili svi putevi, rušena je čak šest puta, od toga najozbiljnije tokom Prvog svetskog rata i savezničkog bombardovanja. Iako je

danas zakonom zaštićen spomenik kulture, za nju ne postoje originalni projekti, nedostaju joj originalne kule i plastika, pa je kroz istoriju više puta s mnogo slobode bila obnavljana i krečena. Dakle, sva njena vrednost nije u arhitektonskoj originalnosti i autentičnosti, što se vrlo lepo može pratiti kroz filmska ostvarenja. Njen značaj ogleda se u činjenici da je bila prva državna kulisa zvaničnicima iz celog sveta, prvo mesto susreta domaćina i gostiju, mesto gde su Beograd i Srbija pokazivali obraz.

Jedan od najstarijih arhivskih materijala Jugoslovenske kinoteke jeste reportaža Svetozara Botorića *Deseti slovenski novinarski kongres u Beogradu 27. juna / 10. jula 1911. godine*. Na tom skupu učestvovalo je oko tri stotine novinara, Rusa, Poljaka, Čeha, Slovaka, Lužičkih Srba, Slovenaca, Hrvata, Bugara i Srba, koji su dočekani na beogradskoj železničkoj stanici, uz defile sokola koji se produžio kroz beogradske ulice. I IV konjički puk „Veliki knez Konstantin Konstantinovič“ se u filmu *Dolazak IV konjičkog puka u Beograd i doček na beogradskoj železničkoj stanici* (1913) vratio s ratišta prvo na beogradsku železničku stanicu u četiri časa po podne 3. avgusta 1913. godine, da bi osam dana kasnije defilovao na svečanom dočeku srpskih pobednika. U filmu Đoke Bogdanovića, prikazanom 3. oktobra 1913. godine u njegovom bioskopu „Kasina“, vidi se panorama grada iznad staničnih koloseka, izlazak vojnika, istovar konja, grupisanje eskadrona pred odlazak sa stanice. Restauracija filma obavljena je 2012. godine u Odeljenju digitalne restauracije Arhiva Jugoslovenske kinoteke sa skeniranog dubl negativa izrađenog u laboratoriji Gosfilmfonda – Ruske kinoteke. U isto vreme obavljena je i restauracija još jednog ostvarenja, *Dolazak regruta* (1914), pronađenog u filmskoj zaostavštini Đoke Bogdanovića, koju je Jugoslovenska kinoteka dobila od njegove porodice. U rano jutro 24. marta 1914. godine na železničku stanicu u Beogradu pristigla su dva voza s prvom generacijom regruta iz novooslobođenih oblasti, Stare Srbije i Južne Srbije. Posle svečanog dočeka regruti su krenuli glavnim gradskim ulicama do kasarne na Kalemegdanu. Na ulice se slegao sav Beograd, čiji su građani, a naročito srednjoškolska omladina, s oduševljenjem pozdravljali mlade regrute.

Glavna železnička stanica u Beogradu bila je mesto dočeka učesnika *Prvog svesokolskog sleta* (1930). Svečana povorka učesnika iz slovenskih zemalja

kreće se Nemanjinom ulicom od Glavne železničke stanice da bi došla do Dvora, gde ih pozdravlja kralj Aleksandar II Karađorđević. I na tom, kao i na snimcima iz predratnog perioda, odlično se vidi reprezentativna zgrada Pošte, koja je krasila Savski amfiteatar. Jednako značajan u grupi masovnih scena, na prvom peronu glavne stanice godinu dana kasnije snimljen je *Dolazak u Beograd poklonstvene delegacije seljaka iz četiri banovine: Drinske, Savske, Vrbaske i Pri* (1931).

situaciju gde se s prvog perona (tek od 1980. stajala je izložena lokomotiva Plavog voza) vide originalna ograda koja do danas nije sačuvana i portali, pre svega svečanog salona u koji su dočekani gosti ulazili, a zatim odatle izlazili na trg ispred stanice. Deo narativnog materijala o životu kralja Aleksandra Ujedinitelja *Legenda Oplenca (antologija)* jeste i doček kralja Petra II na Železničkoj stanici u Beogradu po povratku iz Londona da bi prisustvovao sahrani kralja Aleksandra. Među posetama



Slika 1. Glavna železnička stanica i zgrada Pošte

Beograd i njegova prva pristupna tačka bili su meta putopisnih reportaža od vremena prvih filmskih koraka. Tako je zgrada Železničke stanice ovekovečena u filmu *Beograd po zimi* (1914) Svetozara Botorića i *Belgrado, Hofstad van Het Koninkrijk der Serven, Kroaten en Slaven* (1922), prikazanom na Festivalu nitratnog filma, gde se od pogleda kroz kapiju dvora i kočije, preko volovske zaprege na Pozorišnom trgu, deskripcija grada proteže do Železničke stanice i saobraćaja na trgu, kao i u filmu *Beograd, prestonica Kraljevine Jugoslavije* (1932) u režiji Vojina Đorđevića. Mesto gde su nekada dominirale zaprege nepun vek kasnije pretvorile se u mrežu spajanja više od sto vozova dnevno i oko 20 gradskih autobuskih i tramvajskih linija.

Kao mesto susreta visokih državnika, u analima Kinoteke Železnička stanica datira iz 1933. kada kralj Aleksandar dočekuje cara Borisa. Arhivski materijali koji doslovce prenose svečarski ton svakog takvog događaja značajni su utoliko što prezentuju „in situ”

zabeleženim kamerom su i *Poseta poljskog Sejma Narodnoj skupštini 11. X 1933.* kada ministar Angelinović, dok orkestar svira, pozdravlja delegaciju Sejma, a potpredsednik Vaclav Makovski odgovara na pozdrav. U *Nepoznatom žurnalu 1933–1934* na Železničkoj stanici, 11. novembra 1933. godine, grčki ministar odbrane Georgos Kondilis, u pratnji ministra vojnog generala Dragoslava Stojanovića, vrši smotru počasne čete. Pri izlasku se pozdravlja s oficirima i razgovara s ministrom Bogoljubom Jevtićem. Prilikom *Posete Milana Hodže Beogradu* (1936), 22. februara, peron beogradske železničke stanice ispunjen je postrojenim vojnicima, sokolima, novinarima, dok se u pozadini vidi impozantna zgrada Pošte. Kada voz uđe u stanicu, prolaze predsednik jugoslovenske vlade Milan Stojadinović i čehoslovački premijer i ministar inostranih poslova Milan Hodža. Dok se Hodža pozdravlja na ulazu u svečanu čekaonicu, u pozadini se vidi Ivo Andrić, tada načelnik u MIP-u. Ispred železničke stanice goste i domaćine dočekuju kolona automobila i

mnoštvo novinara. Tu su i *Boravak poljskog ministra Jozefa Becka u Beogradu*, delovi mađarskog i *Žurnal Mišković filma 1940–1941*, u kome je zabeleženo kako ministar Mehmed Spaho ulazi u motorni voz na beogradskoj železničkoj stanici.

Ratna uništenja nisu zaobišla strateški važnu tačku grada, što je kamera, pre svega stranih izveštača i snimatelja žurnala, zabeležila. Među ruševinama nemačkog bombardovanja 1941. jeste i Železnička stanica, srušeni krov zgrade, peroni i uništeni vagoni. *Slom Jugoslavije – rat na Balkanu* (1941) i žurnal *Novosti dnja 1945 No 12: Osvobožennye Krasnoŭ armieŭ* (1945) takođe ilustruju stanje stanice u toku rata.

Ono što će se do tog momenta smatrati najveličanstvenijim događajem snimljenim kamerom na beogradskoj stanici jeste, nažalost, posmrtna povorka. *Veličanstvene posmrtne svečanosti blaženopočivšeg viteškog kralja Aleksandra I Ujedinitelja* (1934) prikazuju svu moć tadašnje države, čineći stanicu prvom kulisom za najveću posmrtnu smotru ubijenog kralja. To će se još samo jednom ponoviti, s upokojenjem komunističkog kralja Josipa Broza Tita. Voz kao simbol povezanosti, ali i prolaznosti, defilovaće kroz celu zemlju. Prvi put u funkciju snimanja sa zemlje i iz vazduha stavljeni su svi kapaciteti da bi se Plavi voz iz Ljubljane dočekaao u Beogradu. *Umro je naš Tito* (1980) prati u vagonu počasnu stražu gardista koji stoje pored kovčega. Na putu i usputnim stanicama građani okupljeni pored pruge odaju poštu preminulom. Grupa pionira prilazi železničkim šinama i na njih polaže cveće. Na železničkoj stanici gardisti iznose kovčeg iz voza, pred okupljenu masu koja u posmrtnoj povorci ide dalje prema Saveznoj skupštini. Samo četiri godine ranije, 28. maja 1976. na tom mestu ispred Beogradske železničke stanice, Josip Broz Tito građanima je govorio o značaju novoizgrađene pruge Beograd–Bar, o čemu svedoči film *Pređeni put* (1979). U međuvremenu, zlatno doba Jugoslavije obeležiće sveukupan privredni razvoj i stanica kao centar koji je savršeno odgovarao nameni. Iz mnoštva filmova, najbolje, čini se, tu idealnu, i danas priželjkivanu vezu s Evropom, ilustruje *Europa Express* (1970). Reditelj Ričard Karikford je čeličnom mrežom puteva likovno zavidno povezao Nemačku, Švajcarsku, Austriju, Mađasku i Jugoslaviju.

3. FILMSKI SVET VOZOVA

U domaćoj kinematografiji gotovo da nema filmskog ostvarenja kroz koje nije projurila parnjača ili dizelka. Za dva režisera, Živojina Pavlovića i Gorana Paskaljevića, često se ističe da su istinski voleli železnicu. Paskaljević je svoj prvenac *Čuvar plaže u zimskom periodu* (1976) posvetio teškom životu jedne železničke porodice koja stanuje u kući pored pruge. Sledeće, 1977. godine snima i svoj drugi film *Pas koji je voleo vozove*, priču o sinu železničara koji traži svog psa koji je s nekim od tih vozova otišao od njega. I u ostalim Paskaljevićevim filmovima junaci ljubuju i tuguju u vozovima koji menjaju sudbine. Vozovi su bili opsesija reditelja Živojina Pavlovića i u svakom njegovom filmu nalazili odgovarajuće mesto. Izuzetak je samo *Hajka* (1977), u kojoj nije imao tehničkih uslova za to. Pavlović je filmsku karijeru počeo dokumentarnim filmom *Voz 4686*, a završio *Državom mrtvih* (2002), gde ima puno kadrova železnice. Ipak, najvažniji i prema našoj oceni neizostavan u ovom ciklusu jeste dobitnik Zlatne arene u Puli *Zadah tela* (1983), film o železničaru (Dušan Janićijević) koji smatra da je moguće živeti u dva grada, Ljubljani i Beogradu, sa dva međusobno potpuno nezavisna života. Time otkriva dobre i loše strane ljudi iz te profesije, dajući pravu sliku sveta železnice.

Filmske kamere pratile su vozove na raznim kolosecima, trasama i stajalištima. Najzahtevnija su bila snimanja na najprometnijoj, Glavnoj stanici. Prvi igrani film gde su železnica i železničari glavna tema bio je *Poslednji kolosek* (1956). U režiji Žike Mitrovića glavne uloge su igrali Jovan Milićević, Marjan Lovrić, Olivera Marković, Irena Kolesar. Film je izazvao velike polemike o tome da li život železničara treba prikazivati realno, tegobno ili s akcentom na junake koji ulažu velike napore u obnovu i izgradnju zemlje. Iste godine pojavio se i film *Potruga* u režiji Žorža Skrigina, gde na stanici počinje praćenje ilegalnih štampara. Za praćenje bivšeg činovnika od strane agenta u civilu, stanicu je kao polazno mesto odabrao i Vladimir Pogačić u filmu *Čovjek sa fotografije* (1963). Sa stanice je i rezervni poručnik Veca ispratio porodicu na početku Prvog svetskog rata, što su i malobrojni mirnodopski kadrovi filma *Marš na Drinu* (1964) Žike Mitrovića. U ratnim filmovima, železničari su bili oni ljudi koji su koristili svoju profesiju da

pomognu partizane i borce protiv okupatora, što je pomenuti Mitrović učinio već narednim filmom *Operacija Beograd* (1968). Reditelj Jovan Živanović je u voz koji polazi sa stanice prepun savremeno odevenog sveta smestio kritičan momenat ljubavnog trougla u filmu *Kako su se voleli Romeo i Julija* (1966). Pošto su se već očešali o zid stanice kao ilegalci ili agenti, Aca Gavrić i Rade Marković, uz buntovnog Mišu Janketića, sada uživaju u društvu Špele Rozin i Zdravke Krstulović na putu do Hvara. Samo dve godine kasnije još jedna gradska ljubavna priča *Ima ljubavi, nema ljubavi* dovela je Jovana Janićijevića na peron da dočeka snaju s detetom. Već u filmu *Burduš* (1970), kao istoimeni junak s dobrom voznom kilometražom ispod kontrabasa, izlazi s voza za Nemačku i ostaje uz svoju Rajku (Seka Sablić). I Boris Dvornik se napešao na Glavnoj železničkoj stanici, u čitavom čvoru kao železničar, došljak u grad, prateći *Tragove crne devojke* (1972) i reditelja Zdravka Randića. To je još jedan od retkih filmova koji uz scene unutrašnjeg dekorativnog zida stanice, sličnog sekvencama iz filma *U raskoraku* (1968), daje upliv u rad železničara u beogradskom čvoru, garaži, ložionici ispod Gazele, koji takođe više ne postoje. Dvornik u jednoj sceni čak spasava malo dete da ne izađe na peron stanice, ali se uklapa u omaž železničarima kao običnim ljudima s periferije života. Film koji je u duhu starih vrednosti – pomoći železničara tokom okupacije – osvežio sećanje na tu njihovu ulogu jeste *Kraljevski voz* (1981), gde mašinovođa (Ljubiša Samardžić) treba da prenese poverljiva dokumenta Vrhovnog štaba do Kraljeva.

U vozovima, iako van Glavne stanice, spas od muža nasilnika, u prvoj filmskoj ulozi, u *Košavi* (1974), tražila je Tanja Bošković. Svetislav Gončić tragao je za novim životom iz železničke porodice u filmu *Živeti kao sav normalan svet* (1982), kolonisti iz krševite Bosne i Hercegovine prevoženi su u ravnu Vojvodinu u blokbasteru jugoslovenske kinematografije i najpoznatijoj odi železničarima, *Vlaku bez voznog reda* (1959) Veljka Bulajića.

I po zatvaranju stanice, ostaje činjenica da su kroz njene perone prolazili i kao putnici i kao filmske zvezde, u susret novom i odgovornijem životu mnogi, od Dragana Nikolića, tog čuvenog Flojda *Nacionalne klase* (1979), do mladog Miloša Bikovića, Tirketa, koji je sa ostatkom fudbalske reprezentacije krenuo put Urugvaja zahvaljujući rediteljskom prvencu Dragana Bjelogrića *Montevideo, bog te video* (2010). I u parafrazi mita o Odiseju, filmu *Leto je krivo za sve* (1961), Mija Aleksić menja vožnju kartu i pušta najpre ženu na more dok traje najmasovnija scena ljubljenja na peronu beogradske stanice – kako je to samo slobodoumni Puriša Đorđević i mogao da zamisli!

Kao što su film i železnica neodvojivi historiografski i likovno, tako se i tradicija železnice neretko preplitala s radom Kinoteke. Poslednji put, ciklusom filmova posvećenim tim motivima, Kinoteka je obeležila 125 godina od puštanja u saobraćaj prve pruge u Srbiji od Beograda do Niša. Decembar 2018. je prvi pokušaj sveobuhvatnog podsećanja na motiv grada i filma koji je odoleo zubu vremena, ali ne i ljudskim iluzijama. Da li je sveobuhvatan? Ne, jer se u bogatoj kinematografiji uvek nalazi kadar više...

CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

656.2(497.11)

ŽELEZNICE : naučno-stručni časopis Železnica Srbije / glavni urednik Milan Marković ; odgovorni urednik Vesna Gojić Vučićević. - god. 5, br. 7 (1949) - god. 61, br. 5/6 (maj/jun 2005) ; god. 62, br. 1 (2017) - . - Beograd : Društvo diplomiranih inženjera železničkog saobraćaja Srbije (DIŽS), 1949-2005; 2017 - (Beograd : Službeni glasnik). - 29 cm

Polugodišnje.

- Je nastavak: Саобраћај (Београд. 1945) = ISSN 2560-3566
ISSN 0350-5138 = Железнице
COBISS.SR-ID 959492