

Fwd: Železnička stanica u Novom Sadu
Subject: Fwd: Železnička stanica u Novom Sadu

From: Istorijski arhiv Grada Novog Sada Ians <arhivns@gmail.com>

Date: 11.03.2022, 08:17 AM

To: marija.djuricanin@arhivns.rs

1388

kućica 3
NSVT
01-4

----- Forwarded message -----

Од: **Tatjana Zamaklar** <zamaklartatjana@gmail.com>

Date: чет, 10. мар 2022. у 14:55

Subject: Železnička stanica u Novom Sadu

To: <arhivns@gmail.com>

Poštovani,

Kao student arhitekture na Fakultetu tehničkih nauka u Novom Sadu, dobila sam zadatak da istražim objekat Železničke stanice. Da li biste mogli, ukoliko imate, nešto o ovom objektu da mi pošaljete ili bih mogla da dođem lično i da istražim, bila bih Vam veoma zahvalna.

Srdačan pozdrav,

Tatjana Zamaklar

Subject: Re: Odgovor

From: Marija <marija.djuricanin@arhivns.rs>

Date: 11.03.2022, 11:44 AM

To: Tatjana Zamaklar <zamaklartatjana@gmail.com>

Istorijat gradnje Vam šaljem u prilogu. Sam projekat ni fotografije nemamo, uputila sam Vas gde ih, eventualno možete naći. Takođe možete kontaktirati i Muzej ŽTP-a u Beogradu. Kod nas, u arhivu, još biste možda mogli naći građevinsku i upotrebnu dozvolu, ali to bi, već, zahtevalo istraživanje.

Ako to želite, javite mi se na ovaj mejl da zakažemo termin za istraživanje, pa bih Vam donela delovodnike i imenike da tražite nešto o temi, 1963-1964 godine.

On 11.03.2022 10:53, Tatjana Zamaklar wrote:

Poštovani,

Potrebna mi je nova železnička stanica.

пет, 11. мар 2022. 09:32 Marija <marija.djuricanin@arhivns.rs> је написао/ла:

Poštovana,

Morate precizirati koja Vas Železnička stanica interesuje, stara ili nova? I šta konkretno? Projekti se nalaze u projektno-tehničkoj arhivi grada Novog Sada, u školskoj 3. Fotografije nemamo, to biste morali tražiti u Muzeju grada ili Zavodu za zaštitu spomenika.

Sa pštovanjem,

--

Marija Đuričanin, Istorijski arhiv Grada Novog Sada

--

This email has been checked for viruses by AVG.

<https://www.avg.com>

--

Marija Đuričanin, Istorijski arhiv Grada Novog Sada

— Attachments: —

ŽELEZNICKA STANICA 1.jpg	1.6 MB
ŽELEZNICKA STANICA 2.jpg	1.7 MB

ПРВИ ВОЗ У НОВОМ САДУ

У новосадску Железничку станицу први воз је стигао 5. марта 1883. по н. к. у 11.14, а истог дана у 14.30 први путнички воз је отишао за Суботицу.

Први воз је довео железничке чиновнике и доселио им ствари, други је био ради пробе мостова (овај се састојао од три локомотиве). Трећим возом дошао је директор Угарских државних железница П. Толнаји, са начелником Грађевинске инспекције П. Нађом и многобројним мерницима, који су дошли да претходно прегледају пругу.

После тога успостављен је редован путнички саобраћај. Док није уведена железница, Новосађани су у Пешти могли да путују тако што би до Кикинде дошли колима.

(р)

шалтерске службе: благајне за међумесни и међународни саобраћај, за кушет и спаваћа кола, за информације, поштанске услуге, а ту су такође књижара, киосци за штампу и остале потребе путника. Са бочне стране овог тракта налазе се гардеробе за привремено прихватање ручног пртљага. Из хола воде степенице на спрат, где су чекаонице I и II разреда, санитарни чвор. И треће крило (Ц) служи путницима. Према перону је експрес ресторан, а према станичном тргу ресторан са столовима за обедовање.

У четвртм тракту (Д) смештене су техничке службе железнице, као и историје за полицију.

Два станична перона - Први перон је покривени плато на излазу из чекаоница и ресторана. Испред њега је први пролазни колосек, са чепа су два колосека одакле полазе возови према Тителу, Бечеју и Сомбору, и на другом

крају такође два локална колосека за правце према Руми и Инђији.

Из хола се потходником, димензија 35x8 м, излази степеништем на први, а такође и на други перон, где су колосеци 2 и 4. И други перон је наткривен армиранобетонском конзолом, тако да су путници који чекају возове за Београд или Суботицу заштићени од кише или снега. Даље се по ширини налази још осам колосека, који искључиво служе за пријем и мимоилажење теретних композиција.

Најлепша станица у земљи - Новосадска Железничка путничка станица сматра се најлепшом у земљи, а представља успело и функционално архитектонско решење. Најистуренија тераста љуска не прелази висину од 25 м, тако да се визуелно складно уклапа у обриси панонске низије. Сва је у стаклу и алуминијуму, обложена са 17 врста мермера - све фасаде, предња, задња и бочне, унутрашњи зидови, подови и стубови. На зиду главног хола налази се уметничко дело Љубише Петровића, израђено у керамици.

Изградњом станице започета је велика реконструкција читавог железничког чвора. Истовремено је пробијен и Булевар ослобођења, који повезује станицу са мостом Слобода на Дунаву, преко којег се Нови Сад везује са Сремом и Аутопутем Београд-Загреб.

Т. Ач.

ЖЕЛЕЗНИЧКА УЛИЦА улази у ред оних које имају богату прошлост. Многи догађаји се за њу везују, већ и због тога што је дуго била главна саобраћајница, која је повезивала Железничку станицу са центром града. Па и када је станица премештена на други крај града, остао је

њен стари назив као успомена на некадашњи Нови Сад.

Пошто је пробијањем Булевара ослобођења пресечена на два дела, онај други део ближе ранијој станици, добио је име овдашњег песника Ласла Гала.

Улица постојала пре железнице - Пре него што је стигла железница до Новог Сада, део ове улице је већ постојао. Њену леву страну населили су становници несталиг дунавског острва, на месту где је сада Ђачко игралиште. Острвско насеље називало се Рибарско село или Хрватско село (Kroatendorf), па кад је у великој поплави 1772. поплавлено, његови житељи су се преселили у град. Подигли су куће на простору од Јерменског насипа до футошког атара, па и у будућој Железничкој улици.

Ово насеље називало се Прњавор, што би могло да значи да је ту био и неки манастир, или да се назив везује за Јерменску цркву, у коју су одлазили и становници ове улице. Шокци и Буњевци - позната су нека њихова презимена: Антуновић, Беговић, Зурковић, Палић, Станишић, Миланковић, Маурић. Већина се одавде одселила, а остали су се асимиловали, најчешће помађарили.

Један од потомака ових католика велики жупан Парчетић је овде, на данашњем Тргу младенаца 7, подигао велелепну палату, садашње Матичарско звање.

Становници тог дела будуће Железничке улице бавили су се рибарењем и виноградарством. Историчар Трива Милитар наводи да је његов деда по мајци као сапунџија становао у Прњавору, да му је дунавска вода служила за кување сапуна, а у Дунав је испуштао прљаву воду.

Прекретница у развоју - И ова улица страдала је у бомбардовању 12. јуна 1849. и после тога је дуго представљала запуштену градску периферију. Прекретницу у развоју улице донела је железница. После подизања Железничке станице 1883, плацевима је скочила вредност и почела је изградња кућа на спрат, са локалним за занатске радионице и трговачке радње.

Отварање су крчме и веће гостионице, као и свратишта. Јавили су се, наравно, и бурдели. Довођењем девојака власници гостионица настојали су да извуку што више пара од оних који су возом стизали у Нови Сад.

Улица је калдрмисана, постављена је на коловозу ситна коцка, а тротоари су асфалтирани. Уведена је и јавна расвета, најпре гасна, а крајем прве деценије XX века и електрична. Кад је Нови Сад 1911. добио трамвај, овуда је пролазила пруга, која је ишла од Железничке станице до хотела Јелисавића на главном тргу, и даље према пристаништу.

Знаменити становници улице - У овој улици живели су многи познати Новосађани. Куће где су становали Јаков Игњатовић и Ђорђе Рајковић порушене су приликом пробијања Булевара ослобођења (раније 23. октобра). Нема више ни куће у којој је живео и радио познати лекар-гинеколог др Бранко Илић, који је граду оставио своју Збирку стране уметности.

У Железничкој улици становали су и грађевинар Карл Лерер, трговац и градоначелник Коста Миросављевић, адвокат и старешина Сокола Игњат Павлас, убијен у рацији, познати офталмолози др Светозар Понтић и син му др Ђорђе, пројектант Никола Хандлер и др.

галерија 4) основали су 1951. љубитељи природе, запослени у Железничко-транспортном предузећу Нови Сад. Отвореног је типа и прима у чланство све који желе да се баве планинарењем.

Ово друштво организује две значајне акције, *Планинарска маршан на Фрушкој гори и Пешачко у природи* (заједно са *Дневником*). Друштво негује и оријентацију у природи, а чланови учествују и у алпинистичким успонима у високој гори. Носилац је Петастојулске награде Југословенских железница и војвођанске спортске Награде *Јован Микић Спартак*.

Добровољним радом планинари Железничара изградили су на Поповици планинарску кућу, који прихвата све који излазе у Фрушку гору, ради рекреације и упознавања вредности овог Националног парка. Сваког викенда планинарошко друштво *Железничар* организује излете у Фрушку гору, а често и екскурзије на

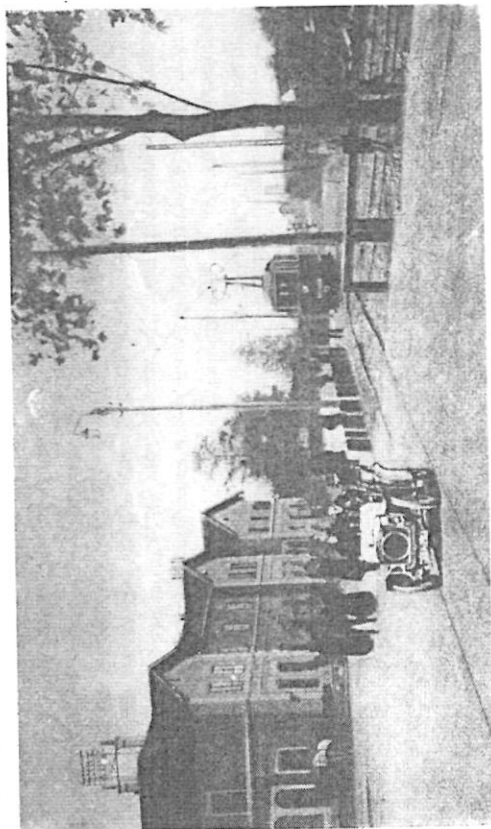
дуже туре, по планинама у Србији и иностранству. *Железничар* је једно од најактивнијих планинарских друштава у Србији.

Љ. П.

ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА

Отворена је у Новом Саду 1883. истовремено са пуштањем у саобраћај пруге Суботица-Нови Сад. На њој је обављан и путнички и теретни саобраћај. Касније је она генерално преправљена и проширена, с обзиром на нарастаје потребе (1931). По свом изгледу ова станица личила је на све друге овакве објекте у већим провинцијским местима, са једним отвореним пероном. Налазила се на простору у близини данашње поште код Лиманске пијаци. Срушена је 1973.

Изградња нове путничке станице - Кад је било при крају подизање армира-



Скица железничке станице у Новом Саду, изрушена 1973. године

нобетонског железничко-друског моста на Дунаву и пуштала се у саобраћај нова деоница пруге Петроварадин-Нови Сад, у оквиру програма прве етапе изградње железничког чвора. Градски народни одбор је, заједно са Дирекцијом Југословенских железница, расписао конкурс за идејно урбанистичко решење нове путничке станице.

У току 1960. на конкурс су стигла четири идејна решења. Прва награда није подељена, те је израда главног пројекта поверена новосадском пројектном бироу *Архитекти*, чије је идејно решење, са извесним корекцијама, било најприхватљивије и за Железницу и за урбанистичко-техничке услове које је поставио град Нови Сад.

Главни пројектант био је арх. Имре Фаркаш, док је статички прорачун јединствене љускасте конструкције урадио инж. Драшко Берисављевић. Главни инвеститор била је Дирекција Железница, чији је представник и координатор био инж. Лајош Лајко. Суинвеститор за градску инфраструктуру (водовод, канализацију, електричну и ПТТ мрежу, прилазне путеве) био је Завод за изградњу града са Војом Васићем на челу.

У рекордном року - Изградња станице започета је 1. марта 1963, а завршена је за рекордно кратко време од 15 месеци. Пуштена је у саобраћај за нови ред возње који је ступио на снагу 31. маја 1964.

Био је то изузетан грађевинско-архитектонски подвиг, поготово што су радници већим делом извођени мануелно у три смење, јер се располагало са свега четири мешалице за бетон, три стубне дизалице типа *вулкан* носивости од по 500 кг и једном корпастом дизалицом ГД-4. А ипак, сви били благовремено завршени сви

детали из главног пројекта и често су парцијално доношени на градилиште директно из пројектног бироа.

Извођачи радова - Станица је подигнута захваљујући изузетном залагању радника главног извођача ГП *Немаара* из Новог Сада, са многобројним кооперантима, међу којима су били *Новомон* из Новог Сада, који је изводио електроинсталатерске, лимарске и керамичарске радове, постављао инсталације телефона, водовода, канализације, централног грејања са посебном котларницом, затим београдске фирме *Мејтал* и *Полет*, које су стављале алуминијумске прозоре и облагале фасаде према граду и перону елементима тзв. црне браварије великих димензија, односно интарзијама од гипса, потом предузеће из Аранђеловца за уградњу мермера, новосадска *Алба* са њеним стаклоресцима, који су за 28 сати непрекидног рада застаклили целу зграду, великим делом стаклима од 6 и 8 мм.

Одговорни руководилац свих радова на згради био је у име *Немаара* инж. Теодор Ачански, а главни надзорни орган инж. Стеван Харић из ЖТП Нови Сад.

Опис станице зграде - Станица је постављена паралелно са изграђеним колосецима у дужини од 246 м. Функционално је подељена у четири крила. Прво крило (А) служи за административно-техничке послове железничког саобраћаја. На спрату се налази и дела дворана са ламперијама, у којој се одржавају разне свечаности и скупови, као и шаховски турнири. Друго крило (Б) намењено је путницима - састоји се од великог хола (22x55 м), који покрива армиранобетонска љуска дебљине 8 цм, без иједног потпорног стуба. У холу су