ЖЕЛЕЗНИЦА
ТЕМЕЉ РАЗВОЈА И НАПРЕТКА НОВОГ САДА

THE RAILWAY
FOUNDATION OF NOVI SAD DEVELOPMENT AND PROGRESS

АРХИВ ВОЈВОДИНЕ
store CULT

ЖЕЛЕЗНИЦА
ТЕМЕЉ РАЗВОЈА И НАПРЕТКА НОВОГ САДА
THE RAILWAY
FOUNDATION OF NOVI SAD DEVELOPMENT AND PROGRESS

ЖЕЛЕЗНИЦА
ТЕМЕЉ РАЗВОЈА И НАПРЕТКА НОВОГ САДА
THE RAILWAY
FOUNDATION OF NOVI SAD DEVELOPMENT AND PROGRESS

Каталог изложбе_Exhibition catalogue

Нови Сад, 2022.

АРХИВ ВОЈВОДИНЕ

store CULT

© Архив Војводине, 2022
© CULTstore, 2022

САДРЖАЈ_CONTENTS

7 УВОДНА РЕЧ
FOREWORD

19 ДРУШТВЕНО ПОЛИТИЧКЕ ОКОЛНОСТИ
SOCIO-POLITICAL CIRCUMSTANCES

33 АРХИТЕКТУРА ЖЕЛЕЗНИЧКИХ СТАНИЦА
RAILWAY STATION ARCHITECTURE

83 ЖЕЛЕЗНИЧКИ МОСТОВИ
RAILWAY BRIDGES

99 ЖЕЛЕЗНИЧКО НАСЛЕЂЕ
RAILWAY HERITAGE

169 ПОГОВОР
AFTERWORD

181 ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА
SOURCES AND LITERATURE

УВОДНА РЕЧ
FOREWORD

Железнички тунел_The railway tunnel, 1883_www.facebook.com/Istorija Novog Sada

Као ефектна позорница за изражавање дубоких емоција и снажних контраста, железничка станица је инспирисала уметнике попут Оноре Домијеа или Клода Монеа, који се нису уклањали од прозаичне, често застрашујуће слике света, неповратно промењеног након индустријске револуције. Са упорно нарушаваним, усиљеним достојанством, ово магловито поприште раздирућих чежњи, нежне бриге, неизвесности и уопште непревазиђене сентименталности, верно осликава сву трагику епске патње и усамљености модерног човечанства. Олакшање исцрпљених домаћина који се ко-

As an effective stage for demonstrating deep emotions and strong contrasts, the railway station has inspired artists such as Honoré Daumier or Claude Monet, that have not distanced themselves from the prosaic, often terrifying, picture of the world, which was irrevocably changed after the industrial revolution. With continually crushed and strained dignity, this foggy arena of conflicting desires, gentle care, uncertainty and unrivaled sentimentality in general, faithfully paints a picture of all the tragedy of epic suffering and the loneliness of modern man. The sense of release by weary hosts that can finally say goodbye

Нови Сад_Novi Sad, 1930_www.facebook.com/Istorija Novog Sada

начно опраштају од наметнутог гостопримства, болни растанци и весели састанци, узбуђење, авантура путовања и радост због коначног кретања у сусрет судбини, сви облици испољавања наде и вере представљају само мали део колорита који дефинише интензивирани живот на чудесним местима какве су железничке станице у свим градовима. Истина, на овом простору срећу се и неки опомињући, сасвим потресни и у потпуности непривлачни призори. Хладовина и топлота јавних чекаоница равнодушно пружају уточиште свим невољницима али и могућност да зграбе неку од могућности за сопственим остварењем.

Железничка станица свакако представља једно од најупечатљивијих здања Новог Сада, које остаје дубоко урезано у свест непрегледног мноштва успелих и пропалих сањара. Монументално неимарско

to the imposed hospitality, painful parting and joyful reunions, excitement, travel adventures and the joy of finally meeting your destiny, and all forms of demonstrating hope and faith represent only a small part of the coloring that defines the intense life in wondrous places that are the railway stations in every city. It is true though that in this area there are also some foreboding, even shocking and completely inappropriate sights. The shade and heat of public waiting rooms indifferently provides refuge to all victims, but also a chance to grab hold of some of the numerous possibilities for their own achievements.

The railway station certainly represents one of the most noticeable structures of Novi Sad that remains deeply imprinted into the consciousness of countless multitudes of successful and unsuccessful dreamers. This monumental architectural work of architects Imre

Воз кроз Нови Сад_Train across Novi Sad, 1940_www.facebook.com/Istorija NS

дело архитеката Имре Фаркаша и Милана Матовића и данас стоји као бучни подсетник на друштвене процесе који су од Новог Сада направили модеран град.

У дану када очекујемо да воз протуњи новосадском станицом брзином од 200 км на час, удруженим снагама колеге из Платформе за студије кутлуре CULTstore, Историјског архива Града Новог Сада, Музеја Града Новог Сада, Архива Војводине и Завода за заштиту споменика Града Новог Сада организовали су изложбу и изадавање каталога који ће подсећати на ову историјску прекретницу, када су српске железнице кренуле у будућност заувек мењајући стварност у којој живимо. Ово је доказ да су снови достижни и да их зато ваља имати.

Farkaš and Milan Matović stands to this day as a loud reminder of the social processes that shaped Novi Sad into a modern city.

On a day when we would expect a train to pass by the Novi Sad station, going 200 kilometers per hour, colleagues from the Cultural studies platform CULTstore, Historical Archives of the City of Novi Sad, City Museum of Novi Sad, the Archives of Vojvodina and the Institute for the Protection of Cultural Monuments of the City of Novi Sad have, with their combined effort, organized an exhibition and the publishing of a catalog which will remind us of this historical turning point, when Serbian railways stepped into the future – forever changing the reality in which we live in. This just goes to show that dreams truly are achievable and are indeed worth having.

Петар Ђурђев

Нови Сад_Novi Sad, 1969_ИАГНС

Нови Сад_Novi Sad, 1970_ИАГНС

ДРУШТВЕНО ПОЛИТИЧКЕ ОКОЛНОСТИ
SOCIO-POLITICAL CIRCUMSTANCES

Железничка мрежа_The railway network, 1890_www.maps.arcanum.com

Остварење идеје о интеграцији Новог Сада у железничку мрежу Хабзбуршке монархије, односно Угарске, датира из 1836. године, када је донет први закон о Угарским железницама. Године 1848. су промењене одлуке овог закона, а у јануару исте године гроф Сечењи Иштван је презентовао своје визије о развоју железнице у Угарској – између осталог и Балканску везу. Након револуције, за време апсолутизма, реинтерпретирали су предлоге грофа, али предлог линије према Балкану је задржан и у плановима објављеним 1854. године. Центар, односно полазна тачка је био Беч, а не Будимпешта. Након аустроугарске нагодбе поново је покренуто то питање, међутим због привредних потешкоћа, ова линија није реализована. Године 1880. Србија је склопила железнички споразум са Аустроугарском, и након тога се приступило изградњи ове линије.

Realization of the idea of integrating Novi Sad into the railway network of the Habsburg monarchy, i.e. Hungary, dates back to 1836 when the first law on Hungarian railways was passed. In 1848. the decisions of this law were changed, and in January of the same year, count Sečenji Ištvan presented his visions on the development of the railway in Hungary – among other things, the Balkan connection. After the revolution, during absolutism, they reinterpreted the count's proposal, but the proposal of the connection towards the Balkan was kept and published in the official plans in 1854. The centre, that is, the starting point, was Vienna, not Budapest. After the Austro-Hungarian settlement, the issue was raised again, however, due to economic difficulties, this connection was not completed. In 1880. Serbia concluded a railway agreement with Austro-Hungary, and after that, the construction of this connection began. The citizens of Novi Sad

Железничка мрежа_The railway network, 1930_Матица српска

Новосађани су успели да уђу у крвоток Монархије и Европе пет деценија након првог покушаја. Новосађани су, поред званичних, имали и сопствене акције за реализацију везе са железничком мрежом. Током 1870-их година били су у договору са више извођачких фирми и хтели су да на сопствени трошак остваре конекцију мрежи, међутим нису успели сакупити потребну суму новца за реализацију. (Keller, 1992)

Дакле, споразум о изградњи пруге Будимпешта – Суботица – Нови Сад – Земун, односно споредних пруга Калоча и Сремска Митровица, донет је 1880. године, а од стране скупштине је прихваћен и објављен 31. маја 1881. године. Пруга је реализована државним капиталом, а изградња је започета још те године. (*Magyar Vasúti Évkönyv*, 1882)

Новоизграђена железничка веза Новог Сада са Будимпештом, преко Суботице, свечано је

managed to enter the bloodstream of the Monarchy and Europe five decades after their first attempt. In addition to the official ones, the citizens of Novi Sad also had their own operations for the realization of the connection with the railway network. During the 1870s, they were in agreement with several construction companies and wanted to realize the connection to the network at their own expense, but they failed to raise the necessary funds. (Keller, 1992)

Therefore, the agreement on the construction of the railway Budapest – Subotica – Novi Sad – Zemun, i.e. the secondary railways Kaloča and Sremska Mitrovica, was passed in 1880, and it was accepted by the assembly and published on May 31. 1881. The construction of the railway was funded by the state capital, and it started that very year. (*Magyar Vasúti Évkönyv*, 1882)

The new railway connecting Novi Sad to Budapest, via Subotica, was

отворена 5. марта 1883. године. Тај значајан догађај у историји града свечано је обележен на перонима путничке железничке станице, изграђене на ондашњој јужној ненасељеној периферији града. Бројни окупљени радознали грађани са усхићењем су дочекали први захуктали воз. Железничка пруга ка Суботици је углавном грађена на насипу, који је на подручју града истовремено представљао и одбрамбени систем од поплава, с обзиром да је на појединим местима имао висину и до 2 метра. Траса железничке пруге се пружала дуж данашњег Булевара цара Лазара, од Улице цара Душана према истоку, а затим до моста на Дунаву, у дужини од око 2,5 километара. Крајем исте, 1883. године, 10. децембра, за саобраћај је отворена и деоница пруге до Земуна, у дужини од 74 км. Угарске државне железнице су процениле, да је ова пруга

solemnly inaugurated on March 5, 1883. This important moment in the city's history was celebrated on the passenger railway station platforms, built in the southern, then uninhabited periphery of the city. Many curious citizens gathered around, ecstatically saluting the first train. The railroad to Subotica was built primarily on an embankment which also protected the city from flooding since at certain points it was 2 meters high. The railway line ran along Car Lazar Boulevard, up to Car Dušan Street on the east, and up to a bridge on the Danube, about 2,5 kilometres long. Towards the end of 1883, on December 10, a 74 km long railway section to Zemun was completed. The following year, on the 2nd of September 1884, the Belgrade – Zemun railway was officially opened, thereby connecting the Austro-Hungarian and Serbian railways.

The Hungarian State Railways estimated that this railway was realized in a relatively short period of time,

Железничка мрежа_The railway network, 1960_DaNS 85-86

реализована у релативно кратком року, квалитетно и прилично јефтино. (*Magyar Vasúti Évkönyv*, 1882) Наредне године, 2. септембра 1884, свечано је отворена пруга Београд – Земун и на тај начин су повезане аустроугарске и српске железнице.

До почетка 20. века Нови Сад се развио у значајно железничко чвориште на простору јужне Угарске. Имао је пет железничких станица, два утоварно-истоварна терминала, као и радионице за одржавање кола и локомотива. Станице су биле стратешки позициониране и међусобно функционално повезане пругама. Међутим, са интензивнијим развојем града у међуратном период, трасе железнице постају препрека несметаном урбаном развоју, посебно када је у питању излазак град на обалу Дунава.

Други светски рат је представљао прекретницу у развоју

with quality materials, while still being quite cheap. (*Magyar Vasúti Évkönyv*, 1882)

By the beginning of the 20th century, Novi Sad became an important railway junction in southern Hungary. The city had five railway stations, two loading/unloading terminals, as well as the wagon and locomotive maintenance workshops. The stations were strategically located and connected to one another by railway. However, following a more intense development of the city during the period between the two World Wars, the railroads became an obstacle to urban development, especially as regards the expansion of the city to the Danube river shore.

The Second World War represented a turning point in the development of Novi Sad's rail network since after the destruction of both bridges across the Danube the city was temporarily cut off from the southern parts of the country. After the end of the war,

новосадске железнице, с обзиром да је након рушења оба моста преко Дунава, град привремено остао одсечен од јужних делова државе. По завршетку рата, почетком 1946. године, на месту Моста краљевића Томислава изграђен је привремени друмско-железнички мост. Парне локомотиве тутњале су кроз барокно подграђе Петроварадинске тврђаве све до 1962. године, када је завршен нови железнички мост, а потом и станична зграда. (*Pruge i vozovi u Vojvodini*, 2002)

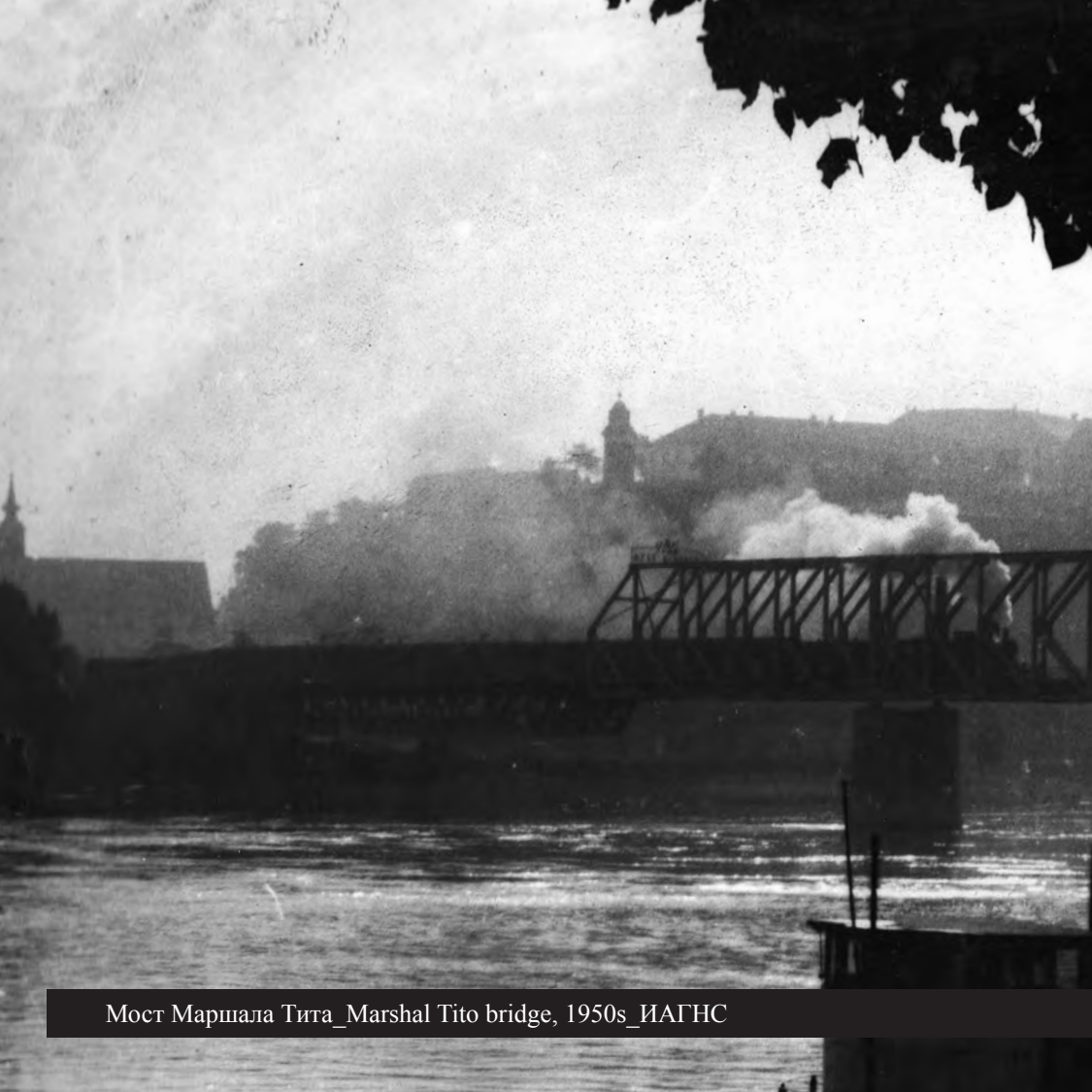
Реконструкција срушеног железничког моста није урађена након рата, јер су већ постојале идеје о проширивању и измештању железничке мреже, како то не би спутавало урбанистички развој града, а тунел испод тврђаве је био ширине једног колосека, те је било прилично компликовано бушење још једног колосека. (Holnapy, 1994)

at the beginning of 1946, a temporary road railway bridge was built in place of the Prince Tomislav Bridge. Steam locomotives rumbled through the baroque downtown Petrovaradin till 1962 when the new railway bridge was completed, followed by the construction of the railway station building. (*Pruge i vozovi u Vojvodini*, 2002)

Reconstruction of the collapsed railway bridge was not done after the war, because there were already ideas about expanding and relocating the railway network, so as not to hinder the urban development of the city. More precisely, the tunnel under the fortress was one track wide, making the process of drilling another one quite complicated. (Holnapy, 1994)

Железнички мост_The railway bridge, 1900_Zempléni Múzeum, Szerencs

Железнички мост_The railway bridge, 1941_fortepan / Kókány Jenő



Мост Маршала Тита_Marshal Tito bridge, 1950s_ИАГНС

АРХИТЕКТУРА ЖЕЛЕЗНИЧКИХ СТАНИЦА
RAILWAY STATION ARCHITECTURE

Прва железничка станица_The first railway station, 1900_Zempléni Múzeum, Szerencs

ПРВА ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА
THE FIRST RAILWAY STATION

Прва железничка станица изграђена је на пустом песковитом делу Великог Лимана, на простору данашње Лиманске пијаце. Свечано је отворена 5. марта 1883. године. Имала је више од тридесет колосека, била је мешовита путничко-теретна станица. Индустријски колосеци пружали су се према зимском пристаништу на Дунаву, према Петроварадину, где је такође било стајалиште поред моста, (MÁV Zrt. Központi Irattár KR 10058) као и према електричној централи, која

The first railway station was built in a deserted, sandy part of Veliki Liman, in the area now occupied by Liman green market. It was ceremoniously opened on March 5, 1883. The station, which served both passenger and freight traffic, had more than thirty tracks. The industrial tracks stretched towards the winter port on the Danube, towards Petrovaradin, where there was also a stop next to the bridge (MÁV Zrt. Központi Irattár KR 10058) as well as towards the power plant, which was located next to the Karađorđe Stadium. The pro-

се налазила поред стадиона Карађорђе. Пројекат за проширење станице помоћним објектима је урађен већ 1884. године. (MÁV Zrt. Központi Irattár KR 10078)

Пријемни објекат станице је реализован по типском пројекту Угарских државних железница. Био је то објекат прве категорије, једноспратна зграда са верандом (MÁV Zrt. Központi Irattár KR 10079). Станица је поседовала централни хол са благајнама и чекаоницама за путнике, службене просторије и ресторан. Крај главне зграде били су смештени магацини, зграда намењена царини, а касније и зграда у којој се одвијао поштански саобраћај. Станица је убрзо постала омиљено место не само путника, већ Новосађана уопште.

Угарске државне железнице су између 1890. и 1905. године у значајнијим железничким чворовима изградили нове, репре-

ject for the expansion of the station with auxiliary facilities was done as early as 1884. (MÁV Zrt. Központi Irattár KR 10078)

The reception facility of the station was realized according to the standard project of the Hungarian State Railways. It was a one-story building of the first category with a veranda. (MÁV Zrt. Központi Irattár KR 10079) The station was comprised of the central lobby area with cash desks and waiting rooms for passengers, offices and a restaurant. The main building was flanked by warehouses, the customs service building and the railway mail service building. The station quickly became a favourite place not only for passengers but also for the citizens of Novi Sad.

Between 1890. and 1905, the Hungarian State Railways built new, representative railway stations in major railway intersections, which fitted into the modern appearance of the city. In some places, the existing

Прва железничка станица_The first railway station, 1900_Országos Széchényi Könyvtár

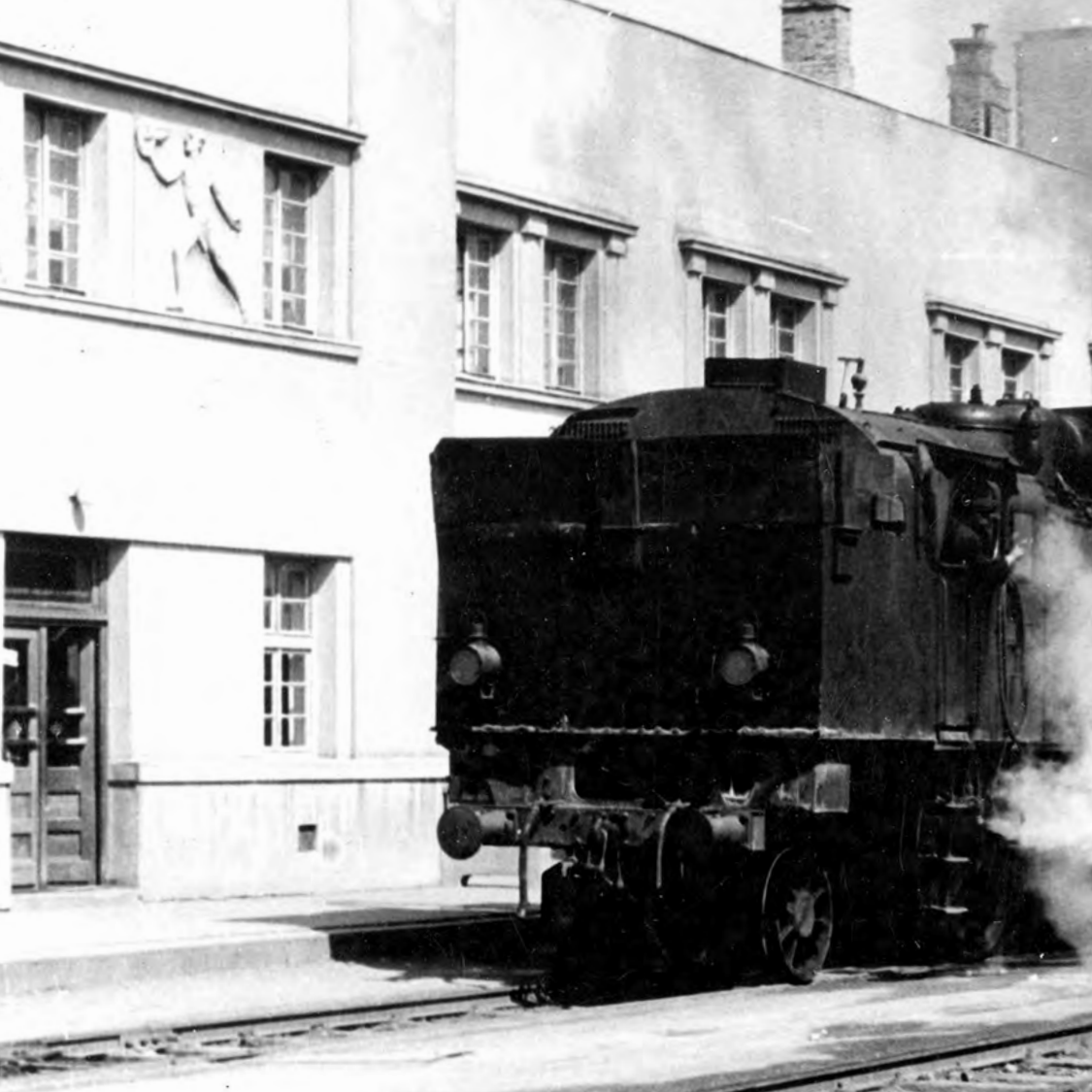
Прва железничка станица_The first railway station, 1937_fortepan / Indóház

зентативне железничке станице, које су се уклопиле у модеран изглед града. У неким местима су срушени постојећи објекти и изграђени нови, а понекад су само дограђиване старе железничке станице. (Kubinsky, 1986) Новосадска железничка станица је била изван ових планова.

У међуратном периоду извршена је реконструкција железничког комплекса: станична зграда је добила нову, модернистичку фасаду према колосецима; уређен је приступ за трамваје са варошке стране; извршене су и извесне интервенције у ентеријеру, у циљу повећања његове функционалности. (Vojvođansko društvo za železnicu, 2014) Један путник из Печуја 1941. године сведочи о постојању трамвајске везе између железничке станице и центра града: „Са железничке станице до центра града, путнике превози отрцан трамвај браон

facilities have been demolished and new ones were built in their place, but, in other ones, the old railway stations were only built upon. (Kubinski, 1986) The Novi Sad railway station was excluded from these plans.

The reconstruction of the railway complex was completed during the interwar period: the station building got a new, modernist fasade oriented towards the rail tracks; the entry point for trams was built on the side looking towards the city; some interventions were also carried out in the interior, in order to improve its functionality. (Vojvođansko društvo za železnicu, 2014) A passenger from Pécs in 1941 testified about the existence of a tram connection between the railway station and the city centre: „From the train station to the city centre, passengers are transported by a shabby brown tram and from there to the bank of the Danube, to the ferry.“ (*Dunántúl*, 1941/213)



Прва железничка станица_The first railway station, 1930s_ИАГНС

боје а отуд до обале Дунава, до скеле.“ (*Dunántúl*, 1941/213)

За време мађарске окупације ова станица је поново припала дирекцији Мађарских (угарских) државних железница. У фебруару 1944. године је из Новог Сада пристигла молба дирекцији, уз детаљан предрачун радова, за проширивање путничке станице у Новом Саду – део према Петроварадину. (MÁV Zrt. Központi Irattár U00037973)

Зграда старе железничке станице је срушена 1973. године, након што је у рад пуштена нова (1964) која је функционална до данас.

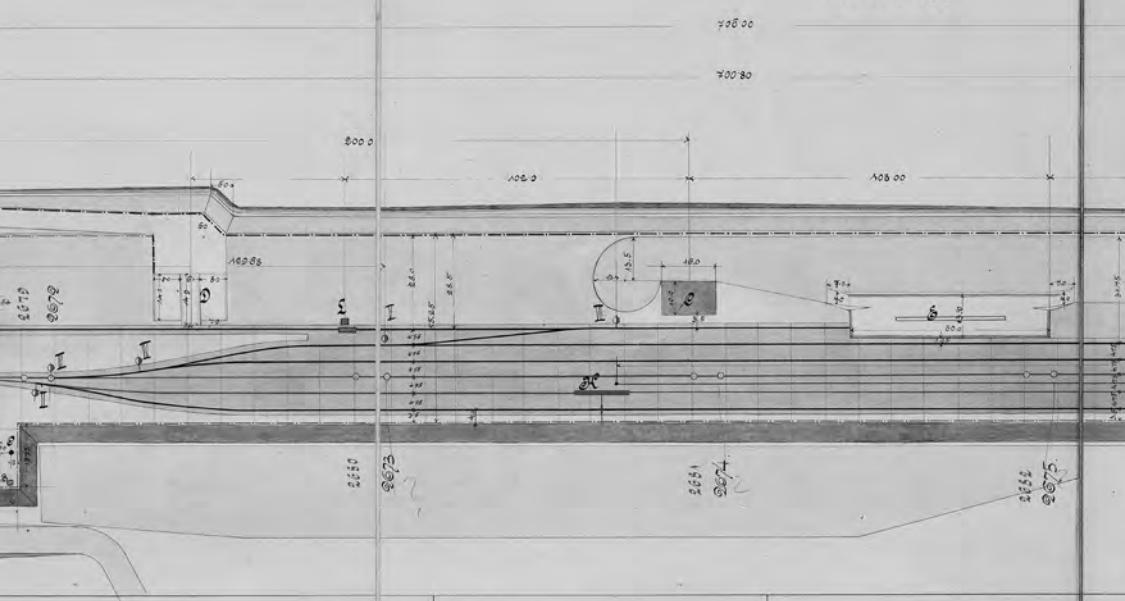
During the Hungarian occupation, this station again belonged to the directorate of the Hungarian state railways. In February 1944, a request arrived from Novi Sad to the directorate, with a detailed estimate of works, for the expansion of the passenger station in Novi Sad – the part towards Petrovaradin. (MÁV Zrt. Központi Irattár U00037973)

The old railway station building was demolished in 1973, after the inauguration of the new station (1964).

Прва железничка станица_The first railway station, 1950s_www.facebook.com

Újvidék állomás.

706.0 m. h.



Magas épitmény.

A. felvételi épület 1. oszt. verandával 's 2. melléképült.
B. áruraktár 3. kapuval.
C. gabonaszin 4000 mérőre
D. markarakodó.
E. ágyurakodó 60.0 m. h.
F. vizállomas 1. oszt. 4. lakásu toldalék ép.
G. pályafentartási raktár.
H. gazdasági udvar. 3 drb.
I. házi kút.
P. Elzáró szelep. Q. Tűrváltó
R. Szemétgödör.
S. Őrházi sütő kemencze.

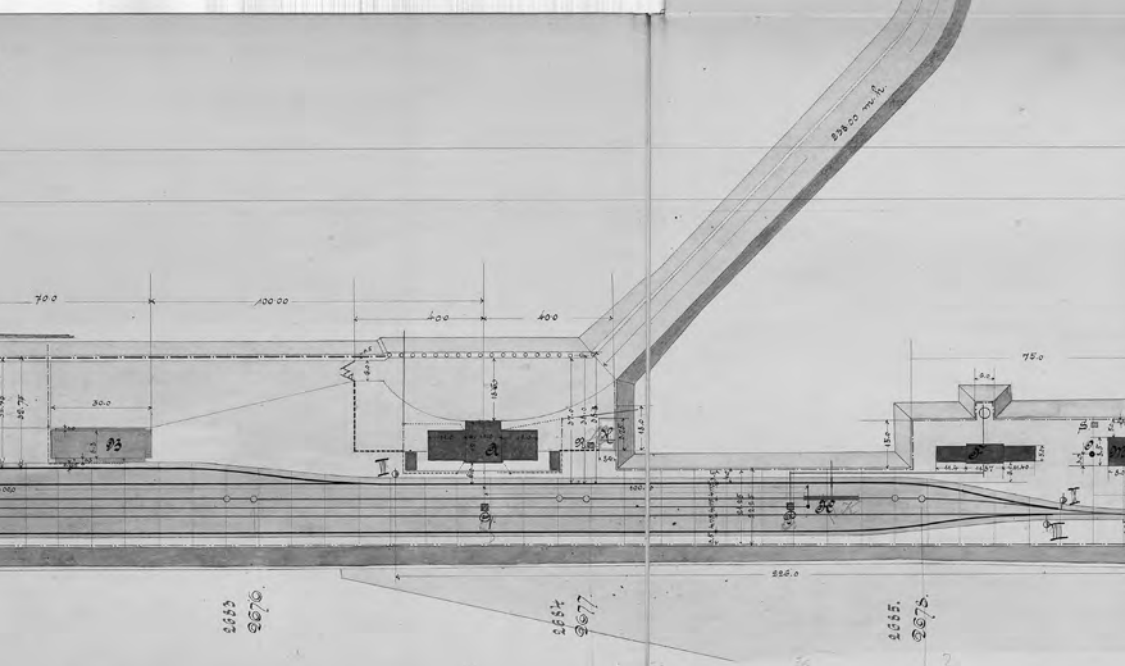
H. vizdaru tisztitó gödörrel.
L. mérlegház.
M. emelt. őrház raktárral.
N. őrházi melléképület.
O. őrházi kut.
ajtók
kapuk.

Csatornázás.

0. szabvány.
1. „
1. a. „
II. „
II. a. „
a vágány alatt.
szivárgási.

Jelmagyarázat.

chossirozott terület, 15 cm. alépitmény 15 cm. kavicsolás.
15 cm. kavicsolás.
szabványos kavicsolás.



Kerítések

- ---------- szürkült.
- — — — — — mészk.
- — — — — — könnyü.
- ° ° ° ° ° ° ° ° ° ° Kerítéskárikák.
- ——— vízvezeték.

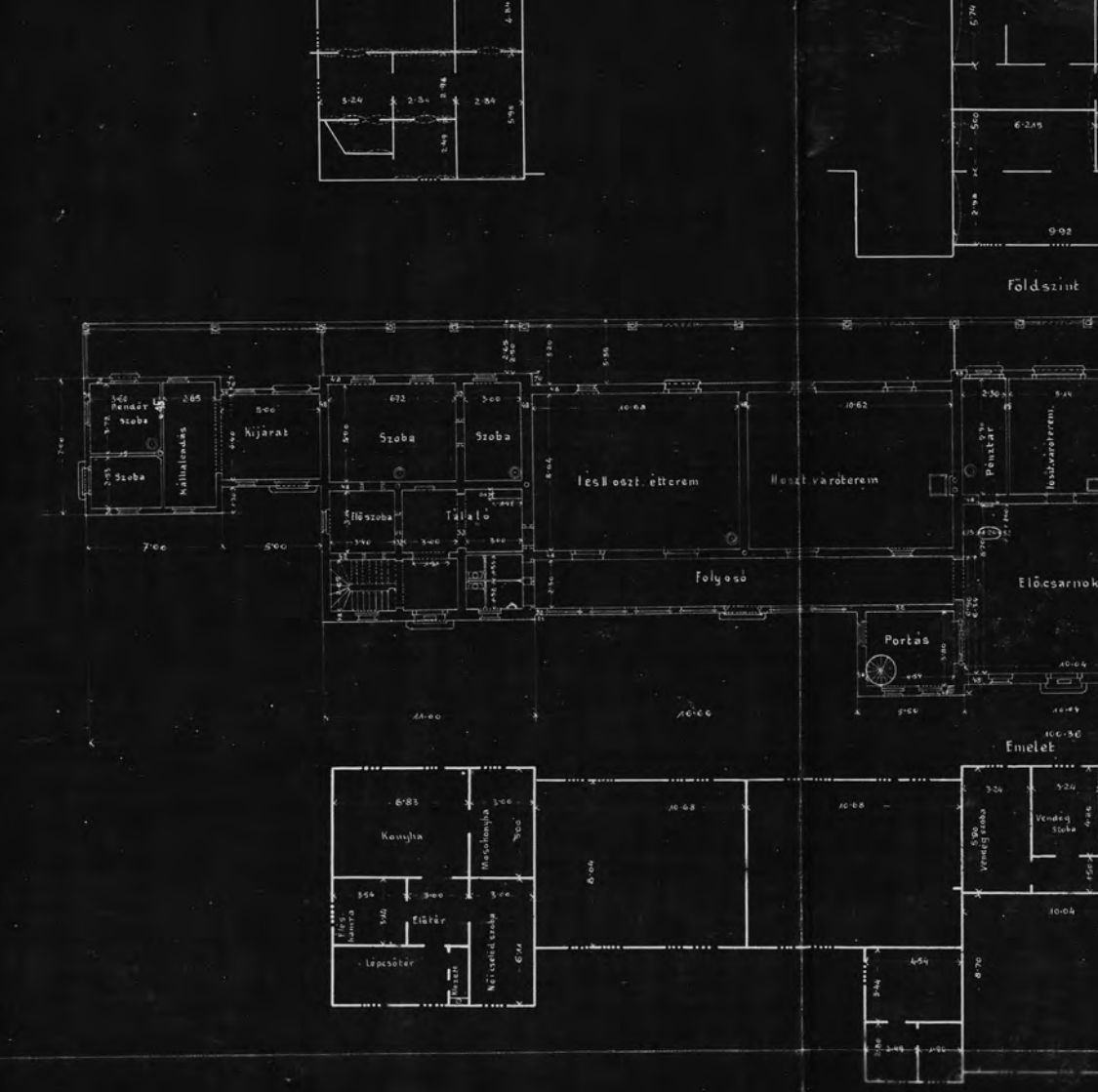
Vágányok:

- ——— Fővágány
  - 1/1 váltótól 10/9 váltóig
  - 1/2 " 10/9 "
- ——— mellékvágány
  - 2/1 váltótól 8/1 váltóig
  - 3. " 9. "
  - 4. " 7. "
  - 5. " 6. "
  - az ágyazatkezdéktől az állomás vágóig . . . . .

	egyenként.	összesen.
	700.88	
	700.88	1401.76
	641.95	
	641.87	
	415.86	
	71.43	
	267.71	2035.85

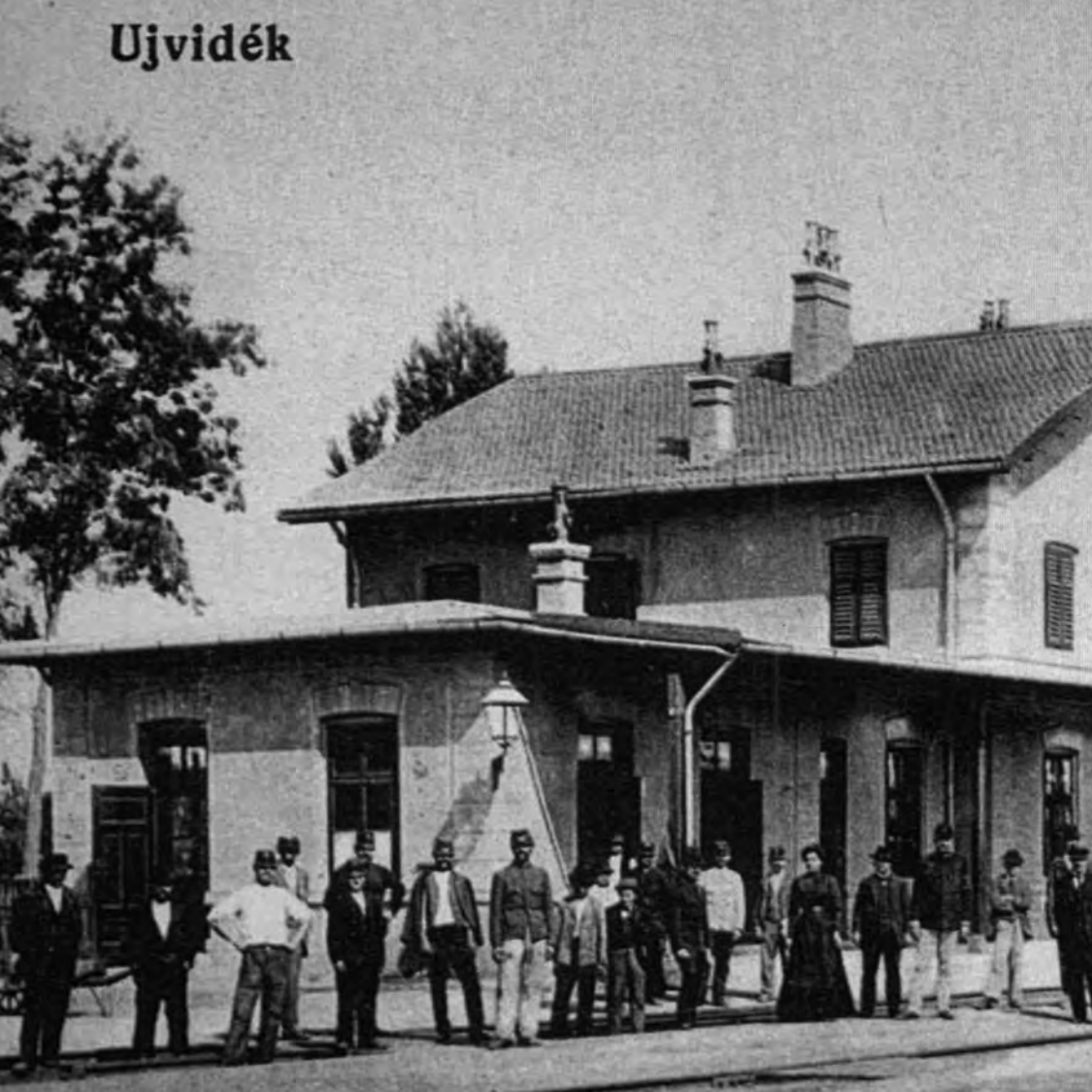
MÁV AR

Прва железничка станица_The first railway station, 1883_MÁV AKI KR. 10079

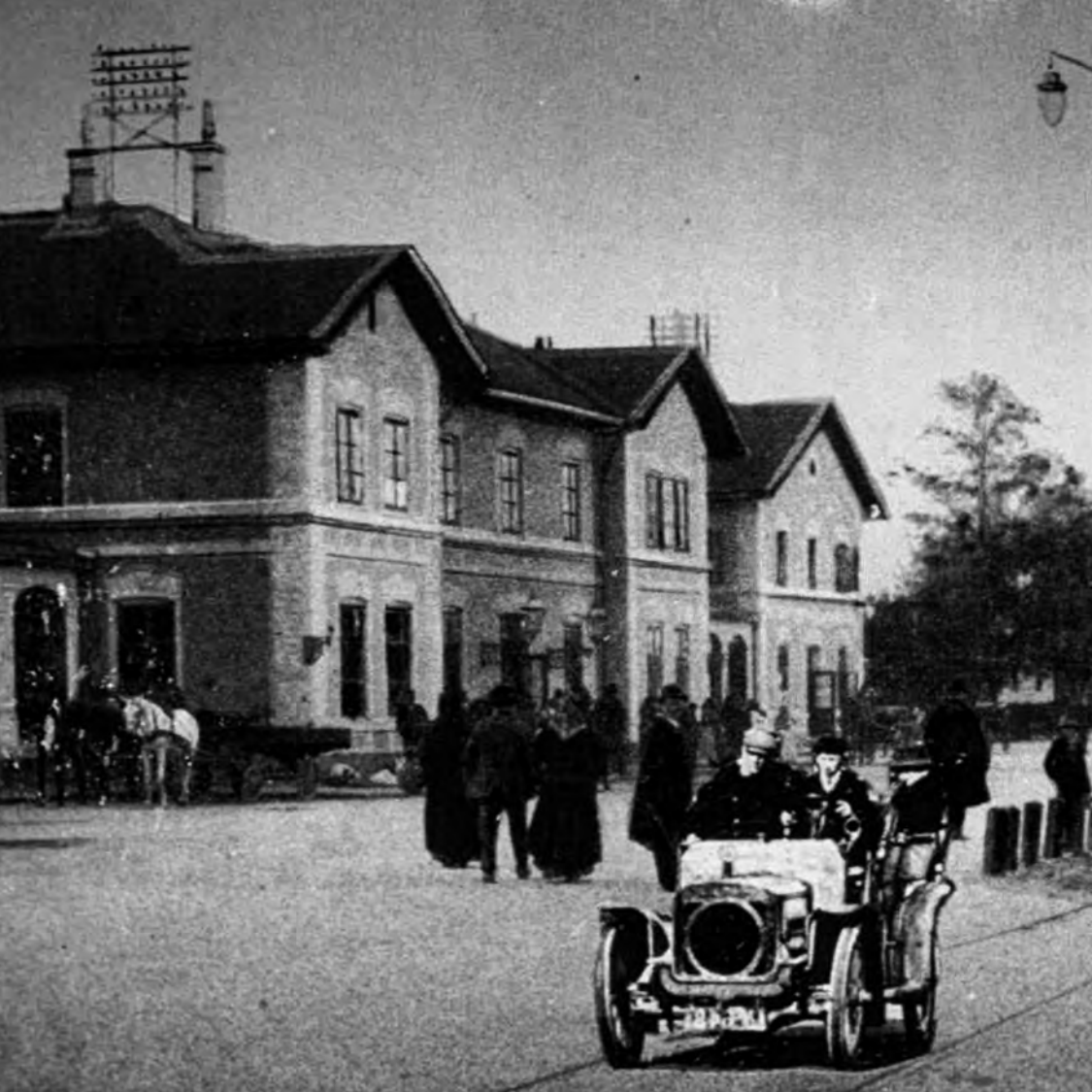

Földszint
Pendőr szoba
Szoba
Kálhalondás
Kijárat
Szoba
Szoba
Előszoba
Tálaló
Iés II oszt. étterem
II oszt. váróterem
Pénztár
Iosút. váróterem
Folyosó
Elő csarnok
Portás
Emelet
Konyha
Mosokonyha
Előtér
Lépcsőtér
Nőcselédszoba
Vendég szoba
Vendég szoba

Прва железничка станица_The first railway station, 1883_MÁV AKI KR. 10102

Ujvidék



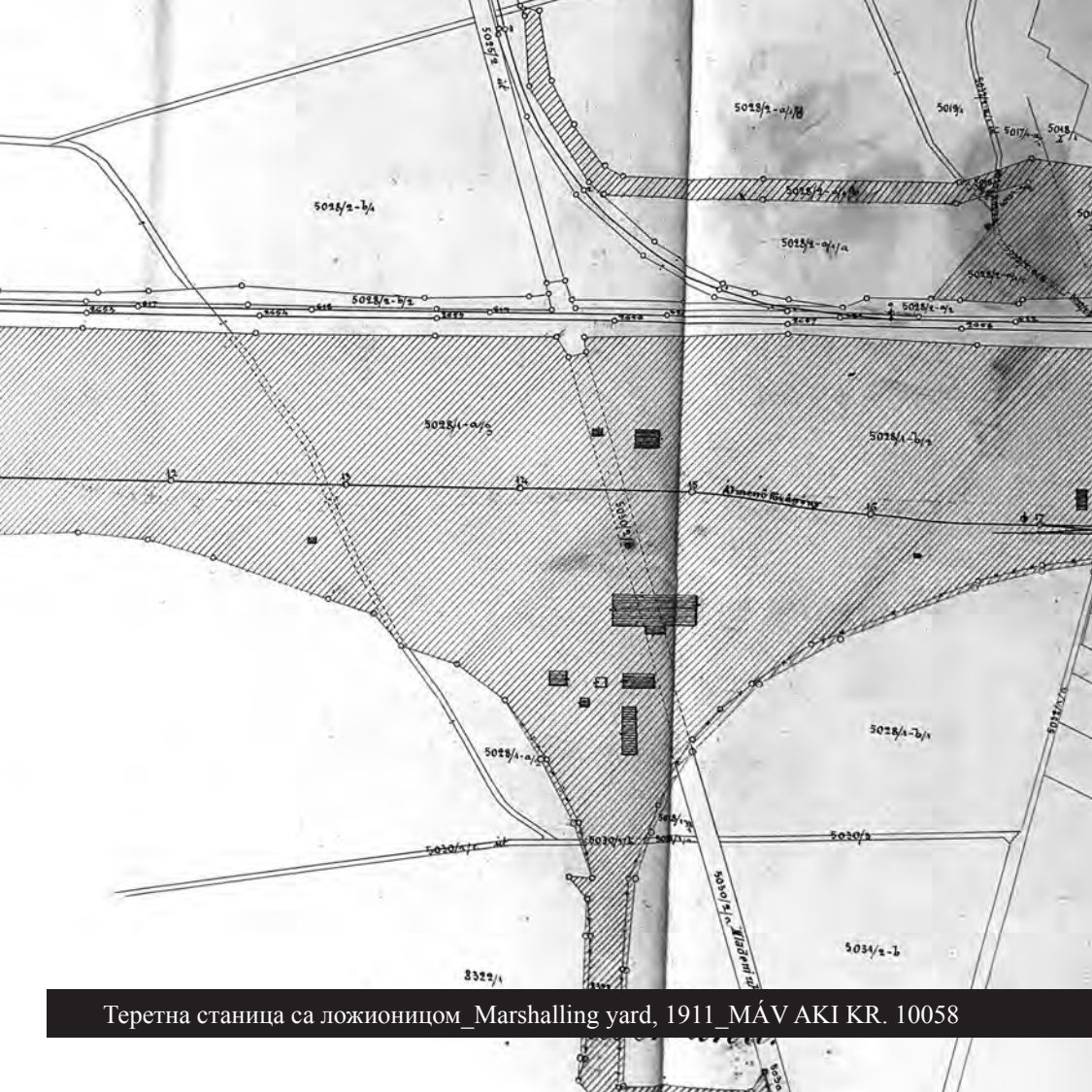
Прва железничка станица_The first railway station, 1900_Zempléni Múzeum, Szerencs



Прва железничка станица_The first railway station, 1918_Zempléni Múzeum, Szerencs

НОВИ САД NOVI SAD

Прва железничка станица_The first railway station, 1937_fortepan / Indóház



Теретна станица са ложионицом_Marshalling yard, 1911_MÁV AKI KR. 10058

ТЕРЕТНА СТАНИЦА СА ЛОЖИОНИЦОМ
MARSHALLING YARD

Већ почетком 20. века, са константним повећањем путничког и теретног транспорта, прва новосадска железничка станица постала је преоптерећена. Како није више било могуће ефикасно организовати мешовити путничко-робни саобраћај, нити опслуживати велики број локомотива и теретних вагона, приступило се измештању теретне станице и радионица у западни део града. (Максимов, 2009) Пројекат ранжирне станице је одобрен 1915. године (MÁV Zrt. Központi Irattár

Already at the beginning of the 20th century, the first railway station in Novi Sad became overburdened, due to a constant increase in passenger and freight rail traffic. It was decided to move the freight train station and warehouses in the western part of the city because it was no longer possible to efficiently organize mixed passenger and freight traffic and to host a large number of locomotives and freight wagons. The construction of an auxiliary freight railway station, with a modern stokehold and locomotive repair shop, was com-

KR 10058), а уговор о изградњи станице између Министарства рата у Бечу и Магистрата Новог Сада је склопљен 1916. године. (Историјски архив Града Новог Сада Ф1 3699) Потом је 1918. године започета експропријација земљишта (Историјски архив Града Новог Сада Ф1 5920). Пројекат објекта ложионице са депоима датира из 1924. године. (Завод за заштиту споменика културе Града Новог Сада)

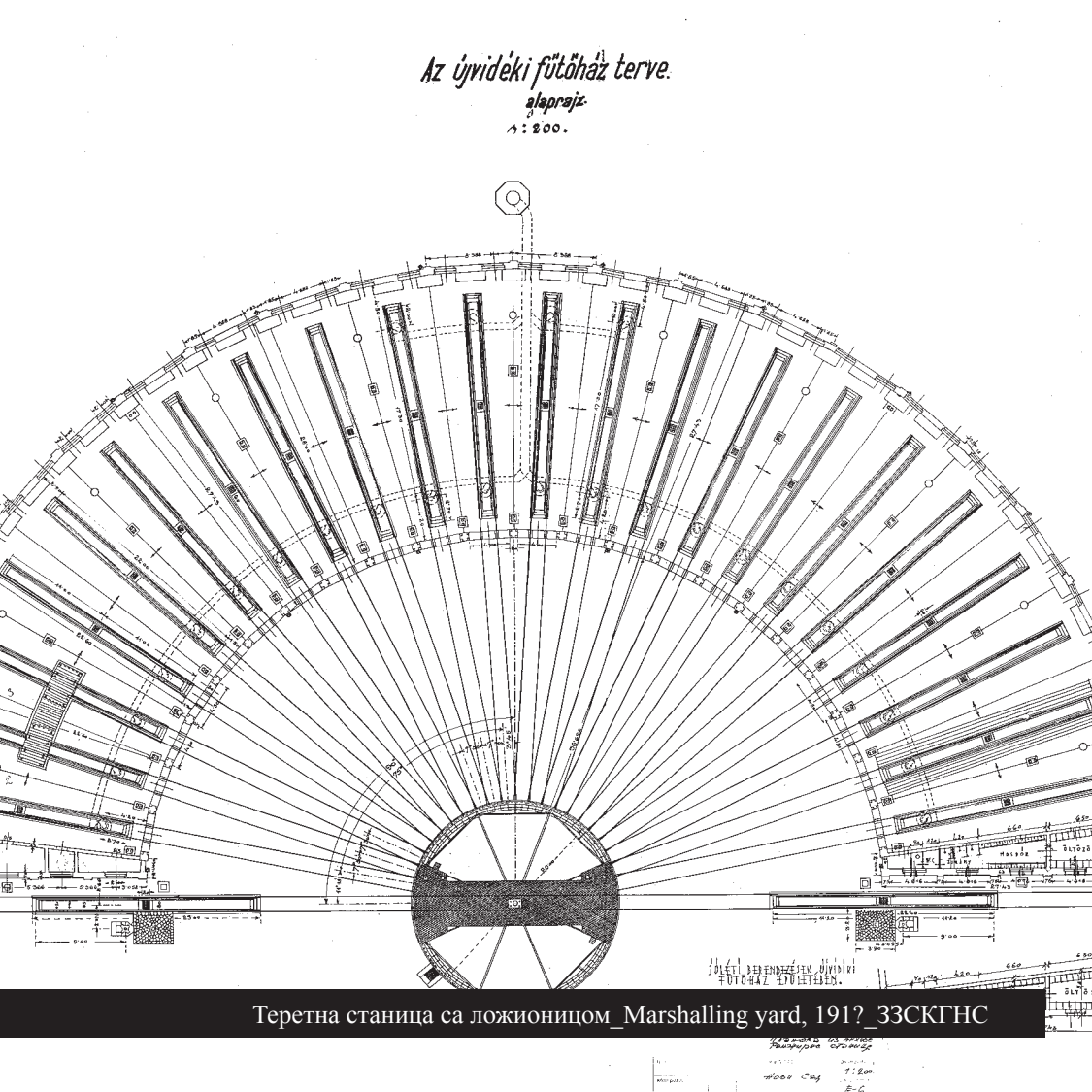
Архитектонски најинтересантнији објекат унутар комплекса представља ложионица, централно позиционирана зграда полукружне основе. Уз њу су постепено дограђивани разноврсни објекти који су били неопходни за функционалну употребу теретне станице.

Ложиницу карактерише функционална шема карактеристична за овај тип железничких објеката грађених почетком 20. века широм Европе. Од централ-

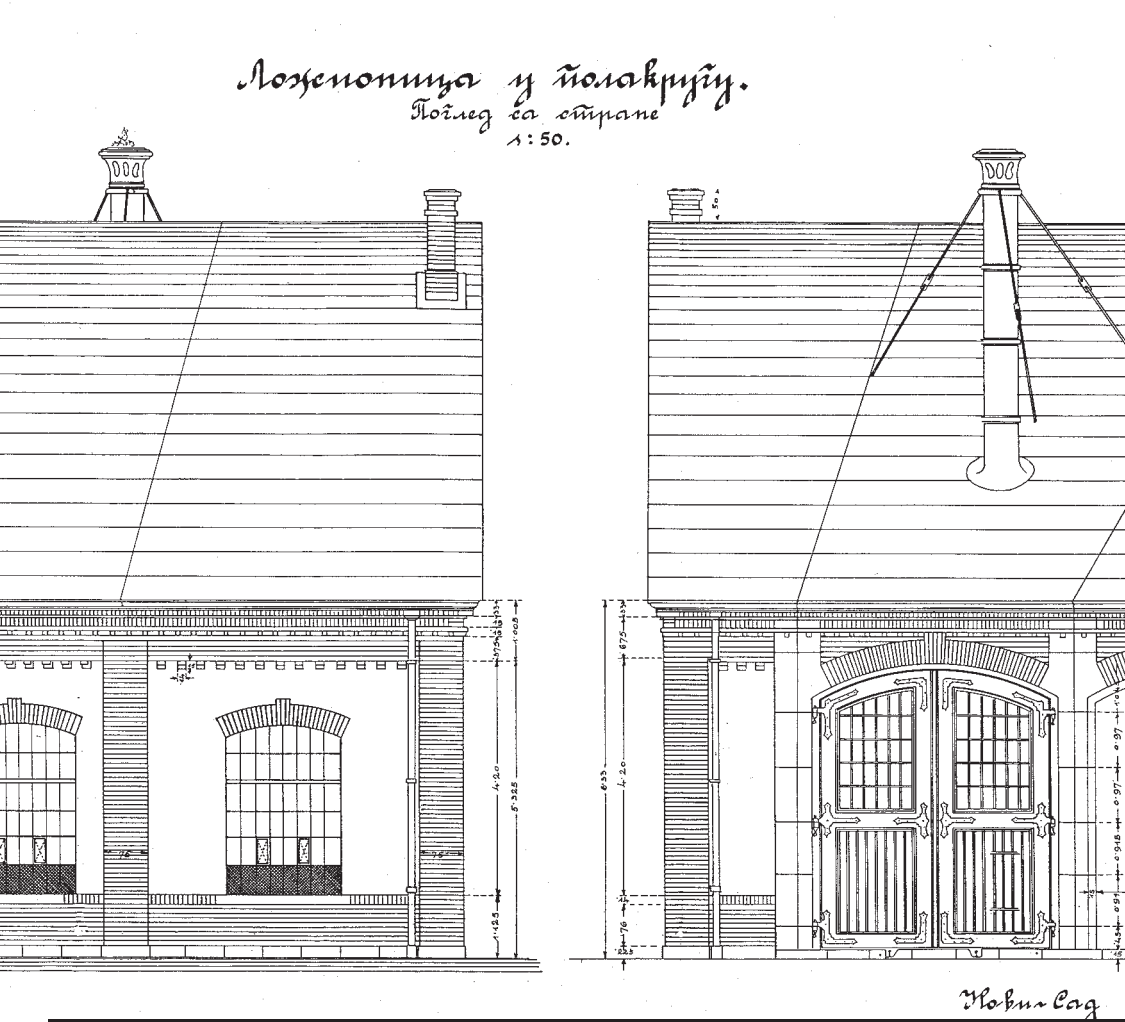
pleted in 1911. (Максимов, 2009) The project of the shunting station was approved in 1915. (MÁV Zrt. Központi Irattár KR 10058), and the contract for the construction was concluded in 1916. between the Ministry of War in Vienna and the City of Novi Sad. (Historical Archives of the City of Novi Sad F1 3699) Then, in 1918, the expropriation of land began. (Historical Archives of the City of Novi Sad F1 5920) The project of the furnace with depots dates back to 1924. (Institute for the Protection of Cultural Monuments of the City of Novi Sad)

The most interesting building of the complex, architectonically speaking, is the stokehold, a centrally located building with a semi-circular plan. The building was progressively flanked over the years by different facilities necessary in order to ensure the efficient functioning of the marshalling yard.

The stokehold is characterized by a functional scheme, typical of this



Теретна станица са ложионицом_Marshalling yard, 191?_ЗЗСКГНС



Теретна станица са ложионицом_Marshalling yard, 1924_ЗЗСКГНС

не тачке унутрашњег платоа, где се налази механизам за навођење возила, према ложионици се радијално пружају 22 шинске трасе. Свака од њих пролази кроз двокрилну металну капију и, прелазећи преко канала, уводи возило у објекат. Ентеријером полукружне хале доминира челична кровна решетка. Површина спољног зида подељена је плитким пиластрима на 22 поља, унутар којих се налазе по два прозора већих димензија. Занимљив детаљ сведене индустријске архитектуре представља зупчасти кровни венац урађен у опеци.

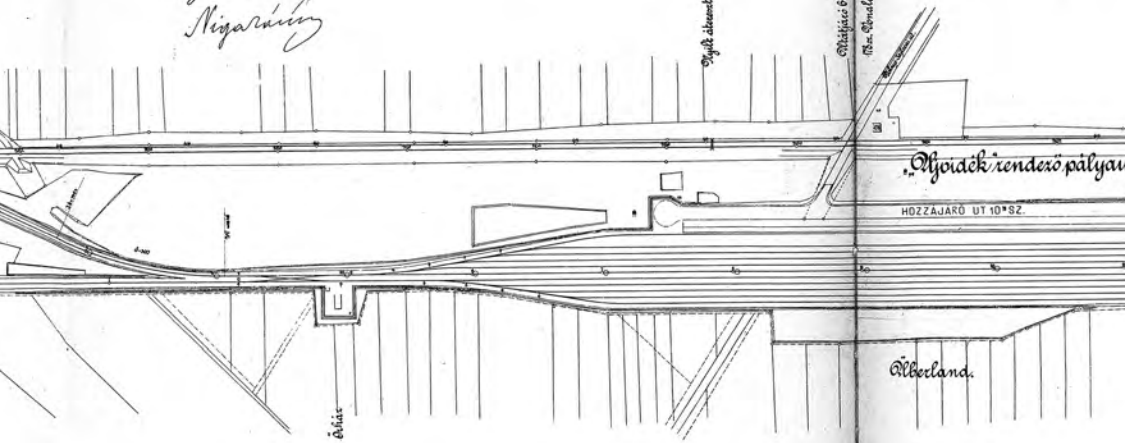
Када је у рад пуштена нова железничка станица, 1964. године, ранжирна станица, која је била прилично удаљена од старе железничке станице, задржала је своју намену, јер се уклапала у нову железничку мрежу. (Holnapy, 1994) Функцију ранжирне станице обавља и дан данас.

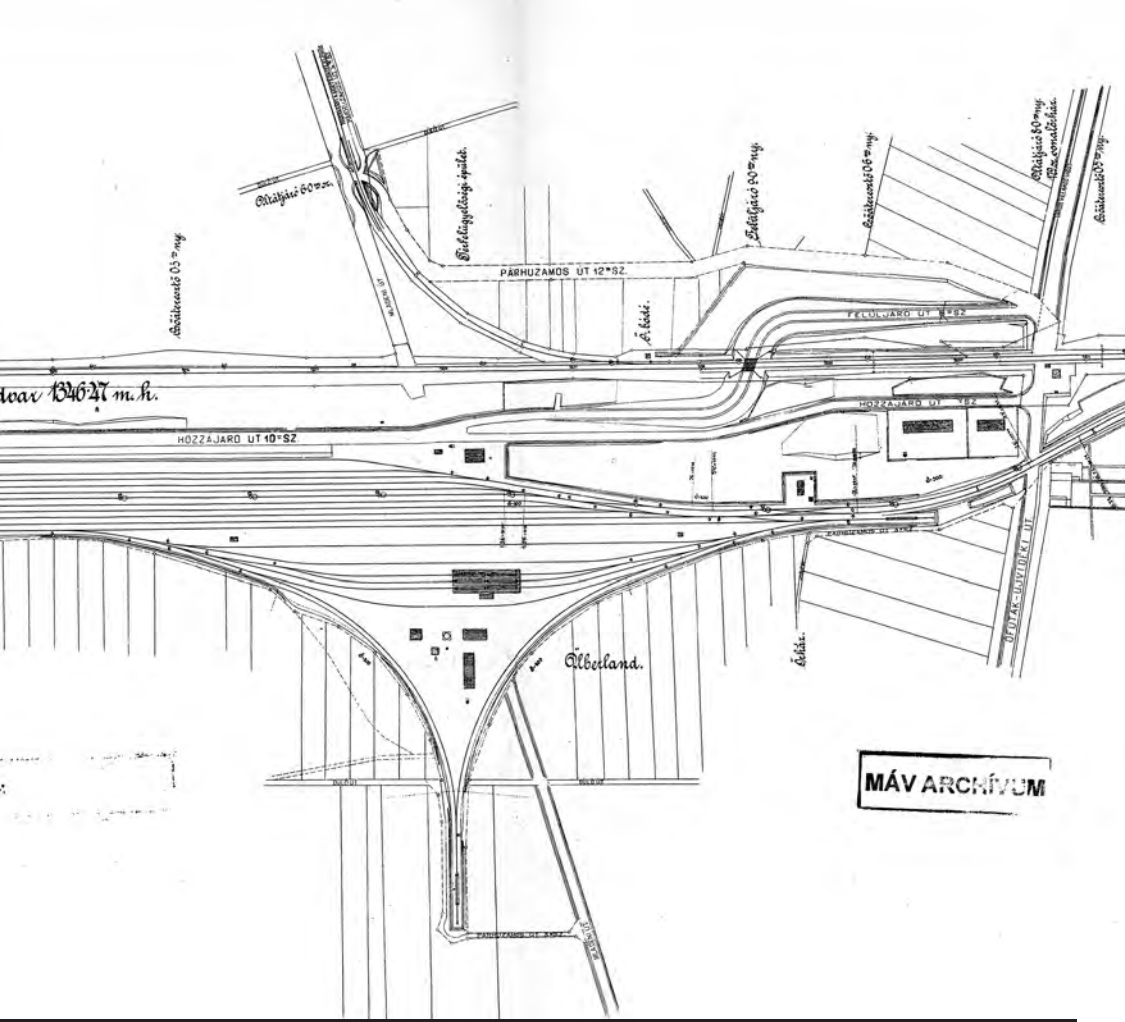
type of railway facilities built at the beginning of the 20th century across Europe. 22 railway tracks radially extend from the central point of the internal plateau, where the vehicle guidance mechanism is located, towards the stokehold. Each track passes through a two-winged metal gate and, crossing the canal, brings a vehicle into the building. The interior of the semi-circular hall is dominated by a steel grating roof. The exterior wall surface is divided by shallow pilasters into 22 segments, each containing two large windows. An interesting detail of this simple architecture is a jagged roof cornice made of brick.

When the new railway station was put into operation, in 1964, the shunting station, which was quite far from the old railway station, kept its purpose, because it fits into the new railway network. (Holnapy, 1994) It still performs the function of a shunting station today.

Felülvizsgáltatott
és a leszámolás alapjául helyesnek
találtatott.

Ujvidék 1915 ... hó 16 ...





Теретна станица са ложионицом_Marshalling yard, 1915_MÁV AKI KR. 10058

Нова железничка станица_The new railway station, 1960s_Владимир Митровић

НОВА ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА
THE NEW RAILWAY STATION

Генералним урбанистичким планом Новог Сада из 1950. године предвиђене су радикалне интервенције у урбаној матрици града, које су подразумевале и трансформацију железничког саобраћаја. Четири године касније усвојено је ново идејно решење новосадског железничког чвора. Године 1961. је изграђен нови железнички мост. Тиме су створени услови за изградњу нове путничке железничке станице, позицио-

The 1950 Urban General Plan of Novi Sad envisaged radical interventions in the urban matrix of the city, including the transformation of railway traffic. Four years later, a new conceptual design for the Novi Sad railway junction was adopted. In 1961, a new railway bridge was built. This created the conditions for the construction of a new passenger railway station, positioned at the endpoint of the newly designed Boulevard, on the

ране у завршној тачки новопројектованог Булевара, на неизграђеној северној периферији града.

Конкурс за идејно урбанистичко решење железничке путничке и аутобуске станице расписан је 1960. године. С обзиром да ниједно конкурсно решење није задовољило критеријуме, пројектни задатак је поверен пројектном бироу „Архитект“ из Новог Сада, а за главног пројектанта именован је Имре Фаркаш. (Projektno preduzeće “Arhitekt”, 1962) Допуњујући конкурсне критеријуме стручним сугестијама у домену модернизације железнице, у полетној креативној атмосфери пројектована је савремена железничка станица. Објекат је са скромном грађевинском техником изведен у рекордно кратком року и уз знатно мање трошкове од очекиваних. Предат је на употребу пре рока који је био дефинисан ступањем на снагу новог међународног реда

undeveloped northern outskirts of the city.

The open call for the design of a new passenger railway and bus station was launched in 1960. Since none of the proposals submitted met the necessary requirements, the project was entrusted to architecture studio “Arhitekt” based in Novi Sad, and Imre Farkaš was appointed chief designer. (Projektno preduzeće “Arhitekt”, 1962) The modern railway station was designed in a dashing, creative atmosphere, integrating the open call requirements with expert suggestions for modernizing the railway. The station was built in record time, using simple construction techniques, and the costs were much lower than expected. The building was handed over for use before the deadline envisaged after the coming into force of the new international rail timetable. The first train left the new station on May 24, 1964.

вожње. Први воз са нове станице кренуо је 24. маја 1964. године.

Здање је карактеристично по тестерастом крову који симболизује кровове типичних панонских кућа. Вредност објекта представља и велики хол без стубова, са 17 врста стручно одабраних и уграђених мермера. Мало је позната оригинална функционална схема железничке станице. Комплекс у функционалном смислу чине четири целине: крило А (приземље и два спрата са службеним просторијама и са излазним холом), крило Б (централни хол са два нивоа, где је у приземљу вестибил са шалтерима, док је на спрату у нивоу перона галерија са чекаоницама), крило Ц (у коме се налази станични ресторан, у нивоу перона, а у приземљу магацини за експресне робне пошиљке и службене просторије) и крило Д (где су службене просторије машинске службе, техничко колске

The building is characterized by a sawtooth roof, as a symbol of a typical Pannonian house roof. Another value of the building lies in its big hall without columns, with 17 types of carefully selected embedded marble blocks. The original functional scheme of the railway station is little known. The complex consists of four functional units: wing A (ground floor and two floors with offices and exit hall), wing B (a two-level central hall, with a vestibule with ticket windows on the ground floor and a gallery with waiting rooms on the first floor, at the platform level), wing C (a restaurant, at the platform level, and express package warehouses and offices at the first level) and wing D (machine services offices, technical service office, police office, ambulatory, and other services). The railway station has unused spatial capacities which need to be reactivated. The representative spa-

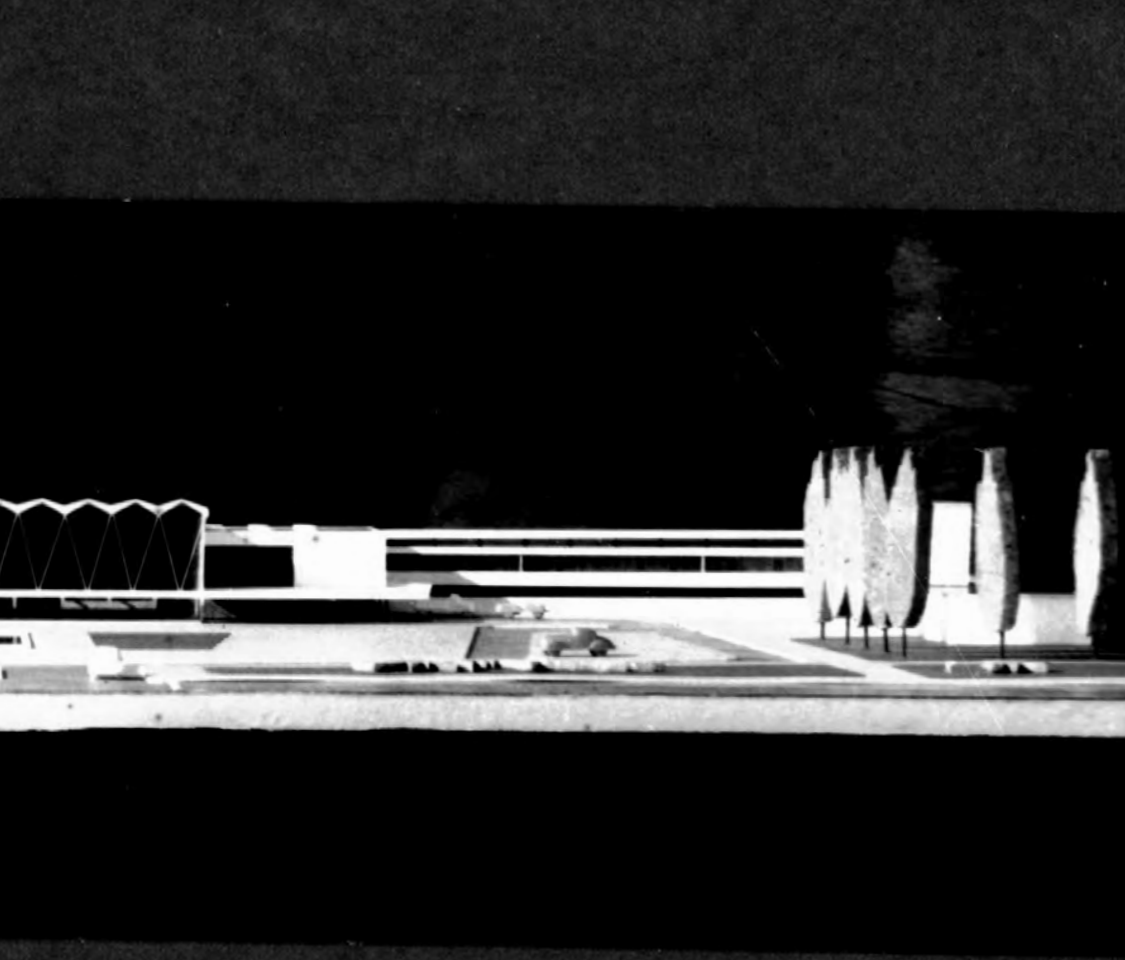
службе, полиције, амбуланта и друге службе). Железничка станица има неискоришћене просторне капацитете којима је потребна нова намена. У оквиру репрезентативног простора налази се кино сала, оригинално дизајнирана за пројектовање филмова за путнике који чекају воз. Данас се ова сала готово уопште не користи.

Градитељи новосадске железничке станице направили су својеврстан искорак у концептуалном, функционалном, конструктивном и урбанистичком погледу.

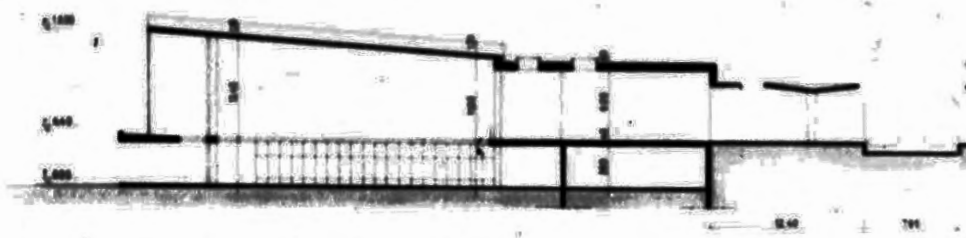
ce hosts a movie theatre, originally designed for projecting movies for passengers waiting for their train. Today this movie theatre sits almost completely unused.

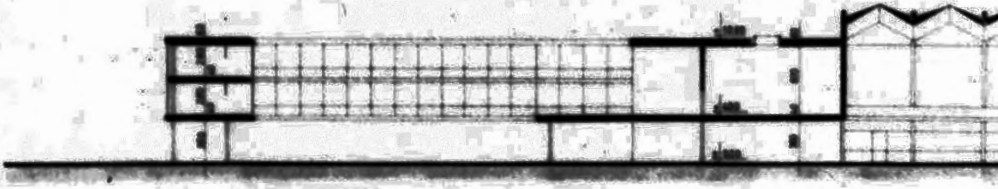
The constructors of Novi Sad railway station made an authentic breakthrough in the conceptional, functional, constructive and urbanistic sense.

Нова железничка станица_The new railway station, 1960s_АЖСНС

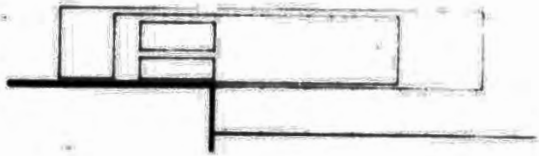


Нова железничка станица_The new railway station, 1960s_Владимир Митровић

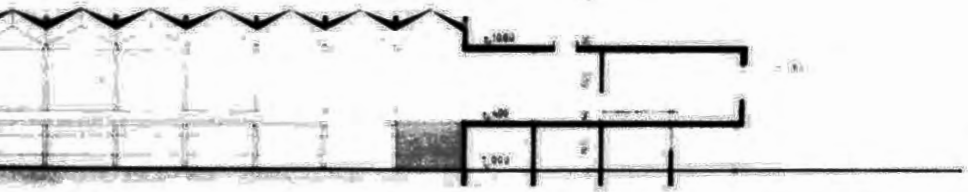




PRESEK A-A

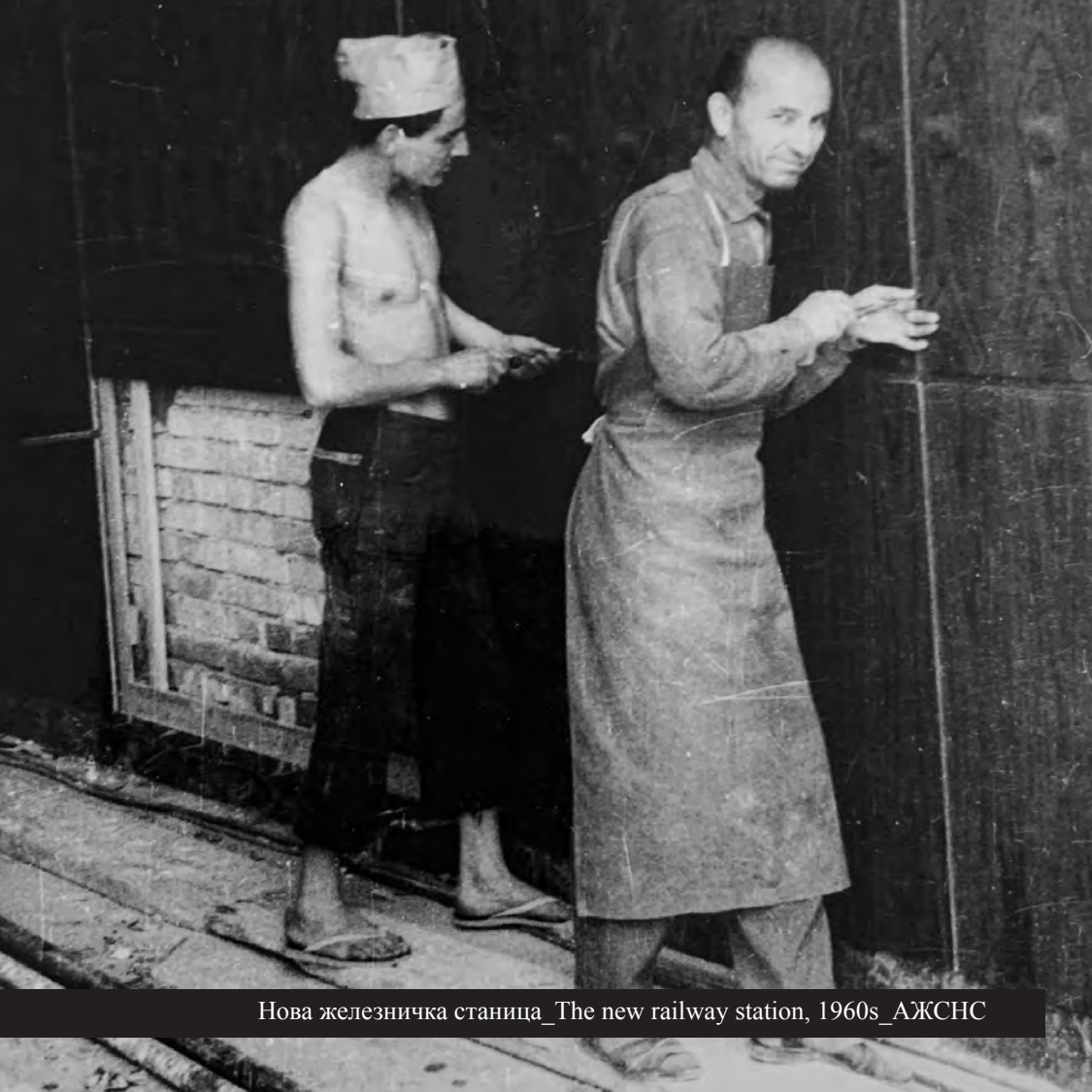


BOČNI IZGLED



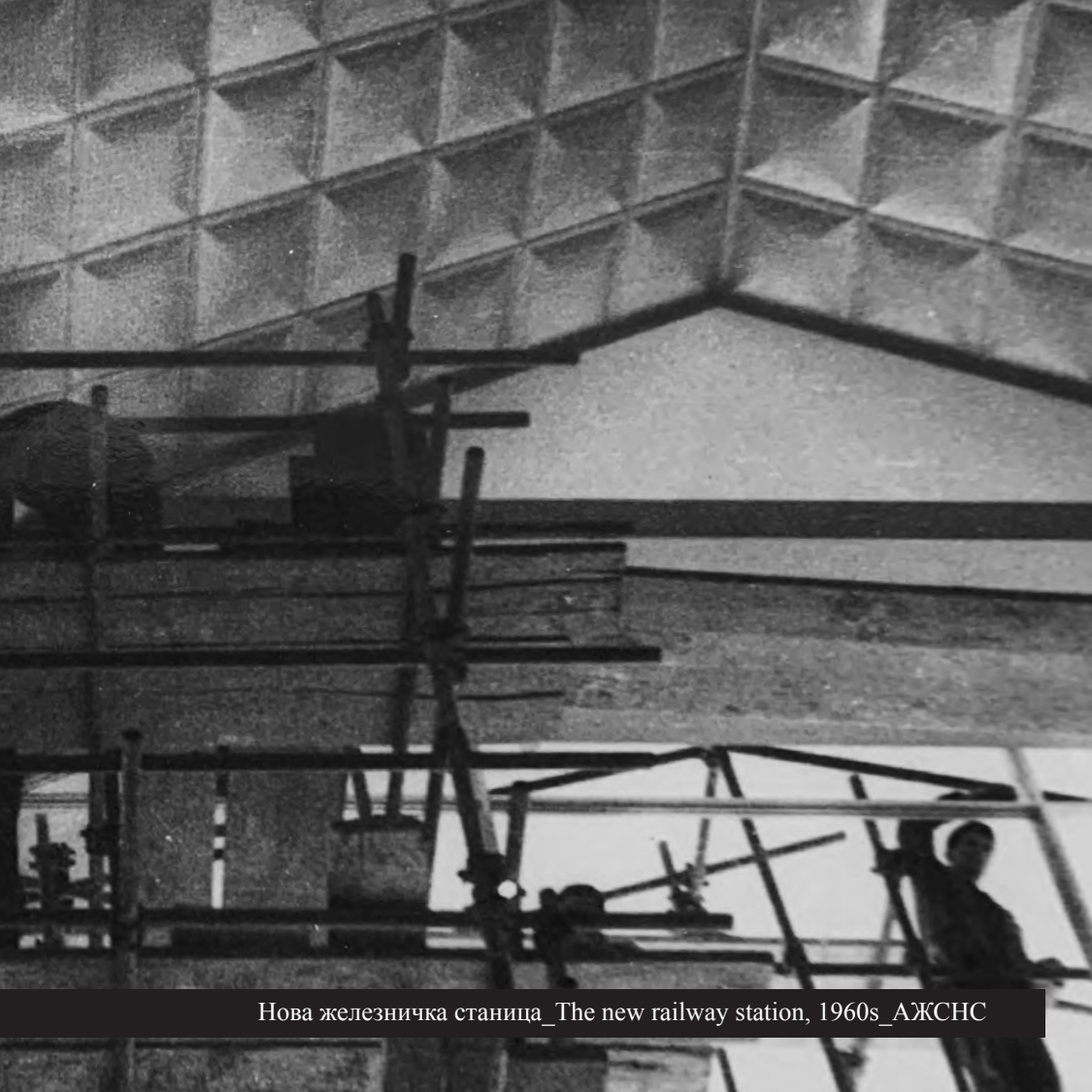
PRESEK B-B

Нова железничка станица_The new railway station, 1960s_Владимир Митровић

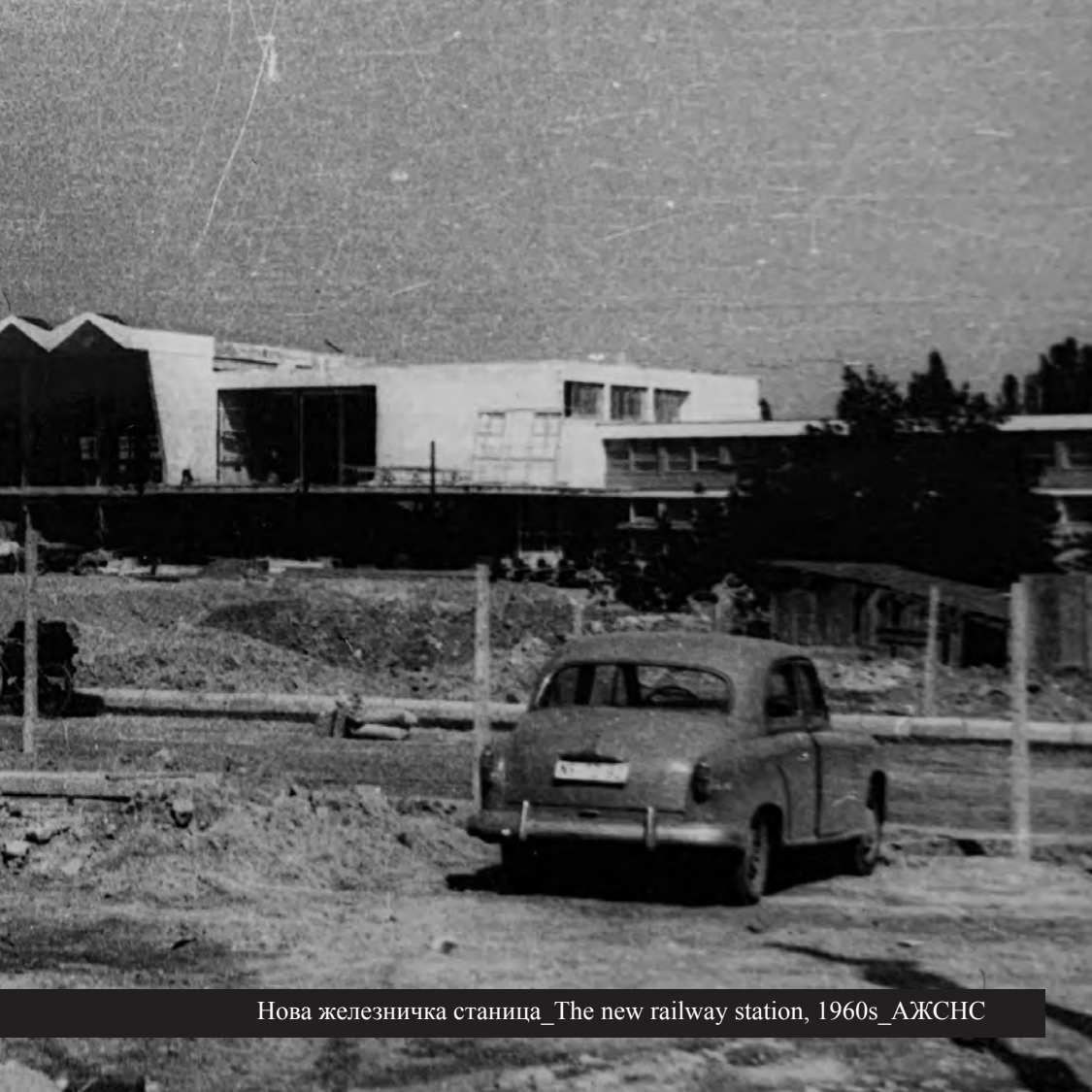


Нова железничка станица_The new railway station, 1960s_АЖСНС

Нова железничка станица_The new railway station, 1960s_АЖСНС



Нова железничка станица_The new railway station, 1960s_АЖСНС



Нова железничка станица_The new railway station, 1960s_АЖСНС

Нова железничка станица_The new railway station, 1960s_Владимир Митровић

ЖЕЛЕЗНИЧКИ МОСТОВИ
RAILWAY BRIDGES

Стари железнички мост_Old railway bridge, 1900_Budapest Főváros Levéltára

СТАРИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ МОСТ
OLD RAILWAY BRIDGE

Изградња трасе између Новог Сада и Земуна, која је отворена крајем 1883. године, изискивала је захтевне инжењерске подухвате: грађење велелепног гвозденог железничког моста са пет отвора на бетонским стубовима, пробијање железничког тунела у гранитној стени испод Петроварадинске тврђаве, као и изградњу тунела у гранитној стени код Чортановаца. Новосадски званичници су поднели захтев угарском министру саобраћаја да железнички мост уједно буде намењен и за друмски саобраћај, међутим добили су дозволу једино за реализацију једне уске пешачке траке поред железничке трасе. (Keller, 1992)

The construction of the railway between Novi Sad and Zemun, which was opened at the end of 1883, required demanding engineering undertakings: building a beautiful iron railway bridge supported by concrete columns, digging a tunnel through granite rock below the Petrovaradin Fortress, and construction of a second tunnel through grant rock near Čortanovci. Officials from Novi Sad submitted a request to the Hungarian Minister of Transport that the railway bridge should be intended for road traffic as well, but only received a permit for the realization of a narrow pedestrian lane next to the railway route. (Keller, 1992)

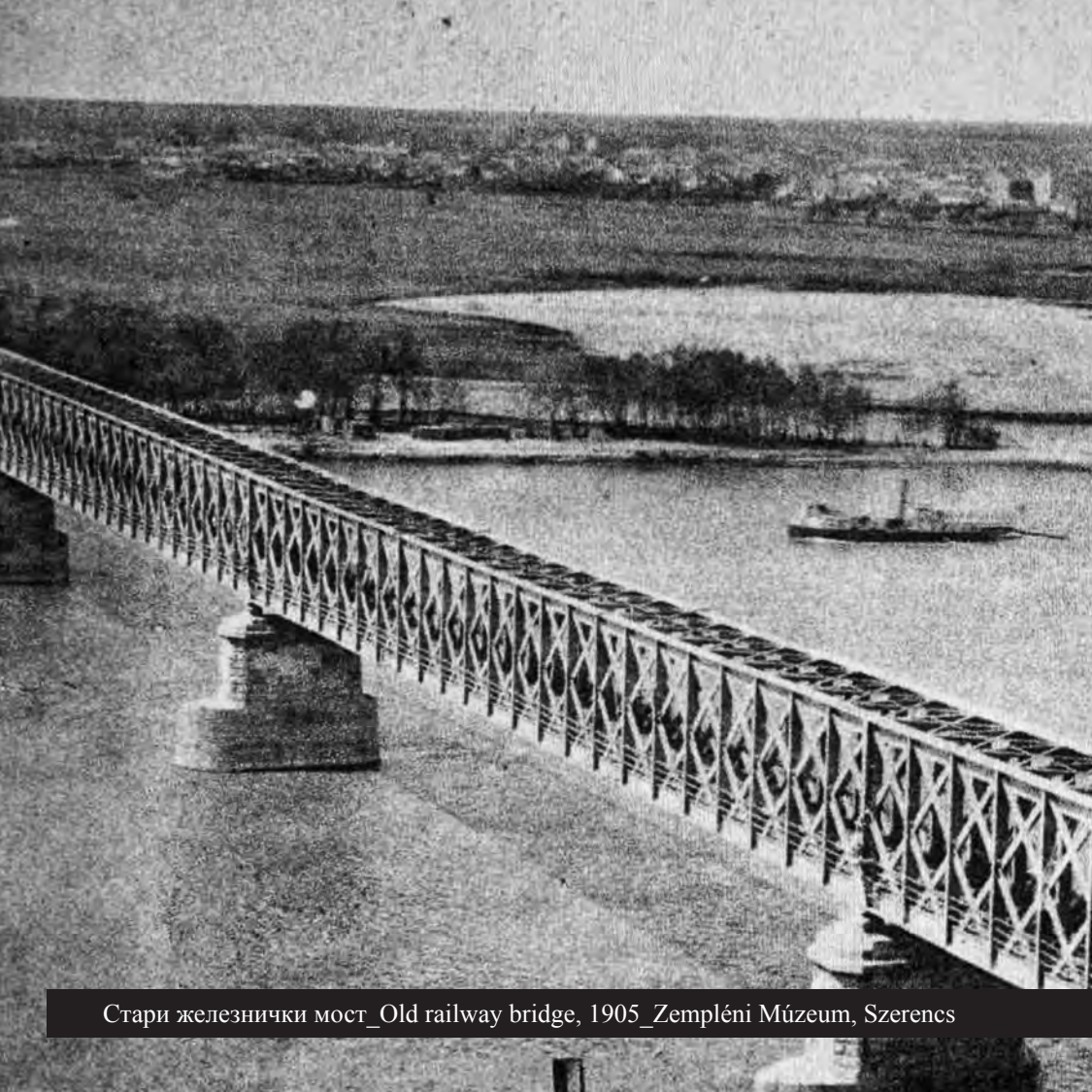
Железнички и саобраћајни весник обавештава у априлу 1883. године да је део гвоздене конструкције новосадског железничког моста стигао у град из Решице и Анине, и да је и део конструкција који је рађен у Паризу, такође спреман за транспорт. (*Vasúti és közlekedési közlöny*, 1883/44)

Године 1941. југословенске јединице у повлачењу су дигле у ваздух овај железнички мост, а немачка војска је 1943. године наредила хитну реконструкцију моста, који је био од стратешког значаја. Реконструкцију су вршиле немачке, мађарске и хрватске војне јединице, а полустални мост са шрафовима, предат је крајем августа те године. Подухват је био инжењерски веома захтеван, а у току радова је страдало 14 немачких војника. Железнички мост је поново порушен од стране повлачеће окупаторске војске 1944. године. Након тога није обновљен. (Holnapy, 1994)

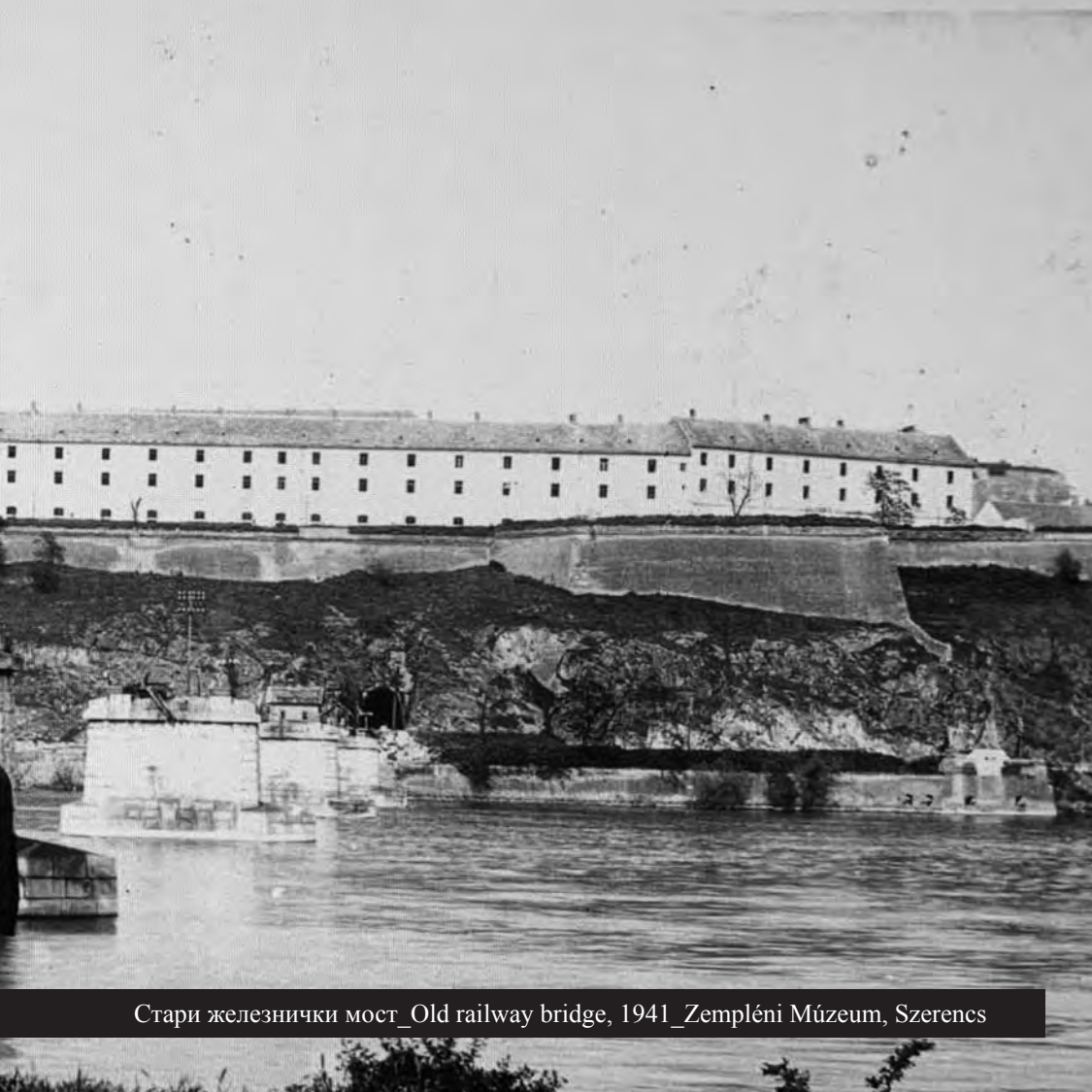
The Railway and Traffic Journal informs in April of 1883. that a part of the iron construction of the Novi Sad railway bridge had arrived in the city from Resita and Anina, and that a part of the construction made in Paris was also ready for transport. (*Vasúti és közlekedési közlöny*, 1883/44)

In 1941, while retreating, Yugoslavian units blew up this railway bridge, and in 1943. the German army ordered an urgent reconstruction, which was of significant strategic importance. Reconstruction was carried out by German, Hungarian and Croatian military units, and the semi-permanent bridge with screws was given up at the end of August that year. The engineering behind this project was quite demanding, and 14 German soldiers had died during the works. The Railway Bridge was again demolished by the retreating occupying forces in 1944. It has not been reconstructed since then. (Holnapy, 1994)

Стари железнички мост_Old railway bridge, 1914_Országos Széchényi Könyvtár



Стари железнички мост_Old railway bridge, 1905_Zempléni Múzeum, Szerencs



Стари железнички мост_Old railway bridge, 1941_Zempléni Múzeum, Szerencs

Нови железнички мост_New railway bridge, 1960s_ИАГНС

НОВИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ МОСТ
NEW RAILWAY BRIDGE

Године 1954. је усвојено решење новог железничког чвора Новог Сада, према којем траса железнице добија данашњи положај, а средином 1957. године усвојен је и нови урбанистички план о изградњи моста преко Дунава. Иновативан инжењерски подухват реализован је 23. октобра 1961. године, према пројекту инжењера Бранка Жежеља. (Попов, 1964)

Жежељ је користио преднапрегнути бетон, што је у то време представљало авангарду у домаћем

In 1954, the new Novi Sad railway junction plan was approved, followed by the new urban plan, adopted in 1957, which envisaged the construction of a bridge across the Danube. This innovative engineering project was completed on October 23, 1961, according to the plan by the architect Branko Žeželj. (Попов, 1964)

Žeželj used prestressed concrete, which, at the time, was the avant-garde in domestic construction, which is why many questioned

грађевинарству, због чега су му многи оспоравали безбедност. Да би доказао колико верује у своје дело изграђено на јединствен начин, инжењер је седео у чамцу испод моста док је преко њега прелазио најтежи теретни воз.

Мост је издржао хиљаде захукталих возова који су преко њега прешли у наредним деценијама, све док није срушен у НАТО бомбардовању у априлу 1999. године.

its safety. To prove how much he believes in his unique work, the engineer sat in a boat under the bridge as the heaviest freight train was crossing it.

The bridge withstood thousands of raging trains that crossed it in the following decades, until it got destroyed in the NATO bombing in April 1999.

Нови железнички мост_New railway bridge, 1960s_МГНС

Нови железнички мост_New railway bridge, 1961_ИАГНС

ЖЕЛЕЗНИЧКО НАСЛЕЂЕ
RAILWAY HERITAGE

Рељеф_Relief, 1936_Карло Барањи и Злата Марков-Барањи_фото/photo_CA

На локацији прве железничке станице сачуван је једино објекат некадашње поште, који и даље има оригиналну функцију. Молба за подизање поште у склопу железничке станице је поднета будимпештанској дирекцији Мађарских државних железница 1941. године, (MÁV Zrt. Központi Irattára U00030071) а објекат је вероватно изграђен тек 1952. (Технички архив Града Новог Сада) Успомену на порушену железничку станицу чува један сачуван детаљ скинут са фасаде објекта. Од осам идентичних рељефа које је израдио

Only the old post office building was preserved in the area once occupied by the first railway station, maintaining its original function. The request for mail pick up within the railway station had been submitted to the Budapest Directorate of the Hungarian State Railways in 1941. (MÁV Zrt. Központi Irattára U00030071), but the facility presumably didn't get built until 1952. (Technical Archives of Novi Sad) An architectural detail removed from the fasade of demolished railway station preserves the memory of the building. During the recon-

вајар Карло Барањи 1936. године, приликом обнове железничке станице, преостао је само један. (Mitrović, 2018) Изложен испред некадашњег улазног дела у станични комплекс, рељеф је специфичан симбол и сведочанство историје која је означила прекретницу у развоју града.

Комплекс теретне станице са ложионицом представља вредно сведочанство железничке прошлости нашег града. Као јединствен пример интегрално сачуваног покретног и непокретног техничког наслеђа, комплекс заслужује адекватан конзерваторски приступ у процесу реактивације. До данас је, према подацима Завода за заштиту споменика културе Града Новог Сада, унутар комплекса сачувано укупно 45 објеката, међу којима су најзначајнији ложионица (191?), управна зграда (1924) и водоторањ (1945). Уз њих су валоризовани

struction of the railway complex, only one out of eight identical reliefs made by the sculptor Karlo Baranji in 1936 was preserved. (Mitrović, 2018) Exposed in front of the old entrance to the railway complex, the relief is a special symbol and a testimony of the historical period which represented a turning point in the development of the city.

The marshalling yard complex is a valuable testimony to the railway past of our city. As a unique example of integrally preserved tangible and intangible technical heritage, the complex deserves an adequate conservation approach in the reactivation process.

According to data from the Institute for the protection of cultural monuments of Novi Sad, 45 facilities has been preserved inside the complex, the most important of which are the stokehold (191?), administration building (1924) and water tower (1945). Besides these buildings, a railbus depot, wagon area, artisanal workshops (sawmill, blacksmi-

Прва железничка станица_The first railway station, 2021_Силард Антал

још и депо за шинобусе, колски део, занатске радионице (стругара, ковачница, столарска и електро радионица), пружне трасе, алати и машине. (Станчић, 2005)

Иако до данас није адекватно валоризована, зграда станице, посматрано са временске дистанце од готово шест деценија, засигурно представља репрезентативан пример послератног модернизма. (Konstantinović i dr, 2017) Захваљујући свом савременом програмском решењу, изразито модернистичкој композицији и просторним капацитетима, овај јединствен објекат постао је препознатљив симбол града. Станица је била и остала капија града! Међутим, од 90-их година прошлог века репрезентативна модернистичка грађевина постепено је пропадала све до почетка реконструкције пруге Будимпешта – Београд. Иако представља јединствено градитељско наслеђе

th, carpentry and electrical workshop), rail tracks, tools and machinery have also been valorized. (Станчић, 2005)

Despite not being adequately valorized, the railway station building, almost six decades later, is without a doubt a representative example of post-war modernism. (Konstantinović i dr, 2017) Thanks to its up-to-the-minute design, its distinctly modernist composition and spatial capacities, this unique building became a recognizable symbol of the city. The station was and still is the gate of the city! However, since the 1990s, the representative modernist building would gradually begin to deteriorate until the start of the reconstruction of the Budapest – Belgrade railway. Despite representing a unique architectural heritage of the post-war period, the railway station is still waiting for official confirmation of its values, in order to become part of the corpus of Yugoslav modernism.

послератног периода, станица још увек чека формалну потврду својих вредности, којом би се позиционирала у укупном корпусу југословенског модернизма.

Стари железнички мост преко Дунава је срушен 1944. године и више није обновљен. Гвоздени делови моста су склоњени, а данас једино бетонски стубови у Дунаву, као вертикални акценти, сведоче о постојању железничког моста. Планираном изградњом пешачког моста на том месту овај колос који је некада премошћавао Дунав ће добити нови живот. Сећање на првенствену железничку линију и на мост чува и табла на Кеју жртава рације. Жежељев мост, срушен у НАТО бомбардовању 1999. године, обновљен је 2018. године.

The old railway bridge over the Danube got demolished in 1944 and hasn't been rebuilt ever since. The iron parts of the bridge were removed, and these days only the concrete pillars on the Danube, as a type of vertical monument, testify to the existence of the Railway Bridge. With plans to build a pedestrian bridge on that location, this colossus, which used to span over the Danube, will be given new life. Furthermore, the memory of the primary railway line, and the bridge, is preserved by the board on the Quay of the Raid Victims. Žeželj's bridge, destroyed in the NATO bombing in 1999, was renovated in 2018.

Рељеф_Relief, 1936_Карло Барањи и Злата Марков-Барањи_фото/photo_СА

Теретна станица са ложионицом_Marshalling yard, 2021_Силард Антал

Теретна станица са ложионицом_Marshalling yard, 2021_Силард Антал

Теретна станица са ложионицом_Marshalling yard, 2021_Силард Антал

Теретна станица са ложионицом_Marshalling yard, 2021_Силард Антал

Теретна станица са ложионицом_Marshalling yard, 2021_Силард Антал

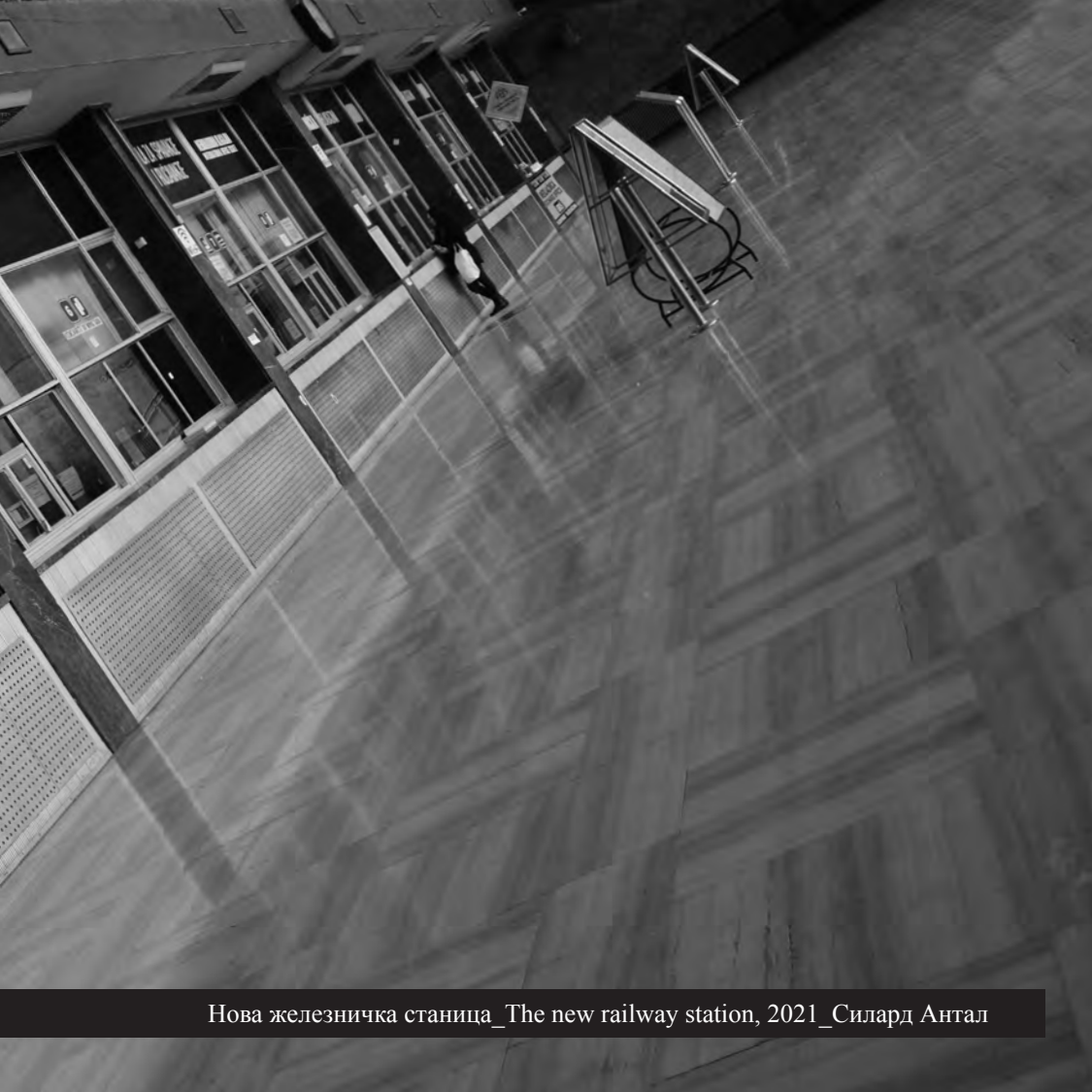
Нова железничка станица_The new railway station, 2021_Силард Антал

ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА

ЖЕЛЕЗНИЧКА
PENS
K4LEIДO5KOP

Нова железничка станица_The new railway station, 2021_Силард Антал

DODPLATNA BLAGAJNA
SLUŽBENI ŠALTER
INFORMACIJE
3
4

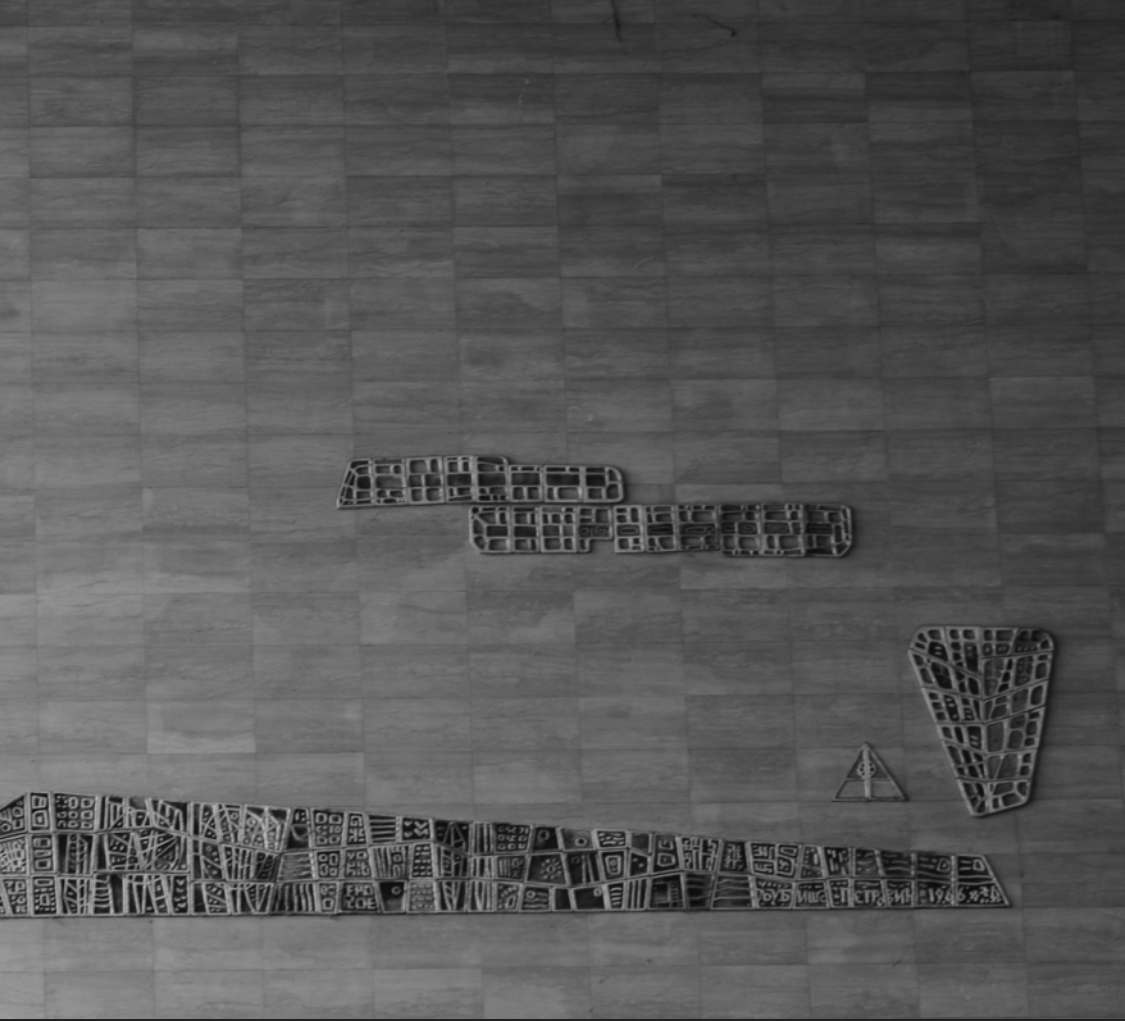


Нова железничка станица_The new railway station, 2021_Силард Антал

Нова железничка станица_The new railway station, 2021_Силард Антал

Нова железничка станица_The new railway station, 2021_Силард Антал

Нова железничка станица_The new railway station, 2022_Силард Антал



Зидна керамичка композиција_Ceramic composition on the wall, 1966_Љубиша Петровић

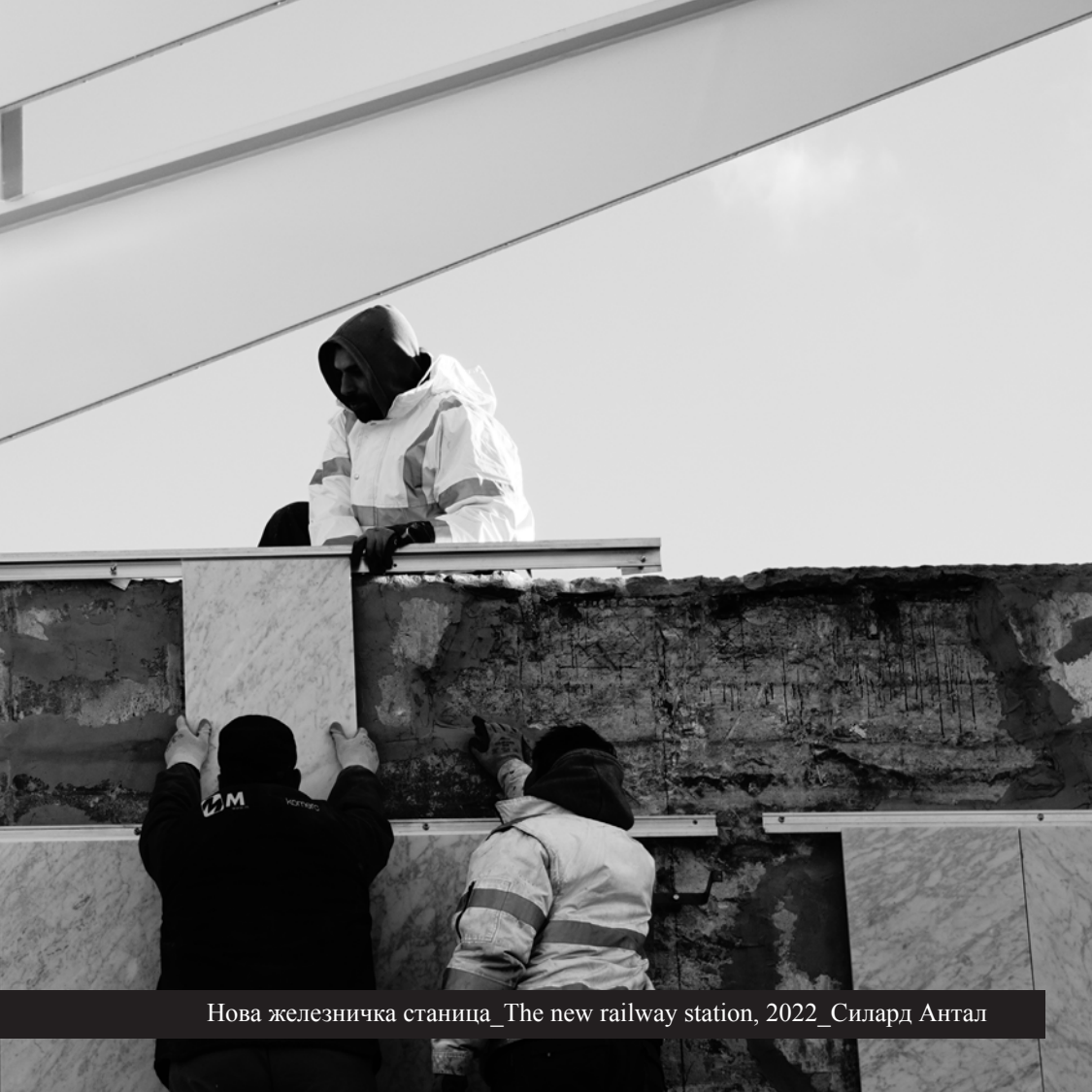
KOLA ZA
I RUČA

Нова железничка станица_The new railway station, 2021_Силард Антал

Taxi

Нова железничка станица_The new railway station, 2021_Силард Антал

Нова железничка станица_The new railway station, 2022_Силард Антал



Нова железничка станица_The new railway station, 2022_Силард Антал

ERSTE

Нова железничка станица_The new railway station, 2022_Силард Антал

Нова железничка станица_The new railway station, 2022_Силард Антал

Нова железничка станица_The new railway station, 2022_Силард Антал

Нова железничка станица_The new railway station, 2022_Силард Антал

novitet
NOVKABEL
INFORMACIJE

Нова железничка станица_The new railway station, 2022_Силард Антал

Нова железничка станица_The new railway station, 2022_Силард Антал

Нова железничка станица_The new railway station, 2022_Силард Антал

PRODAJA 063/110 57 54
Haulotte

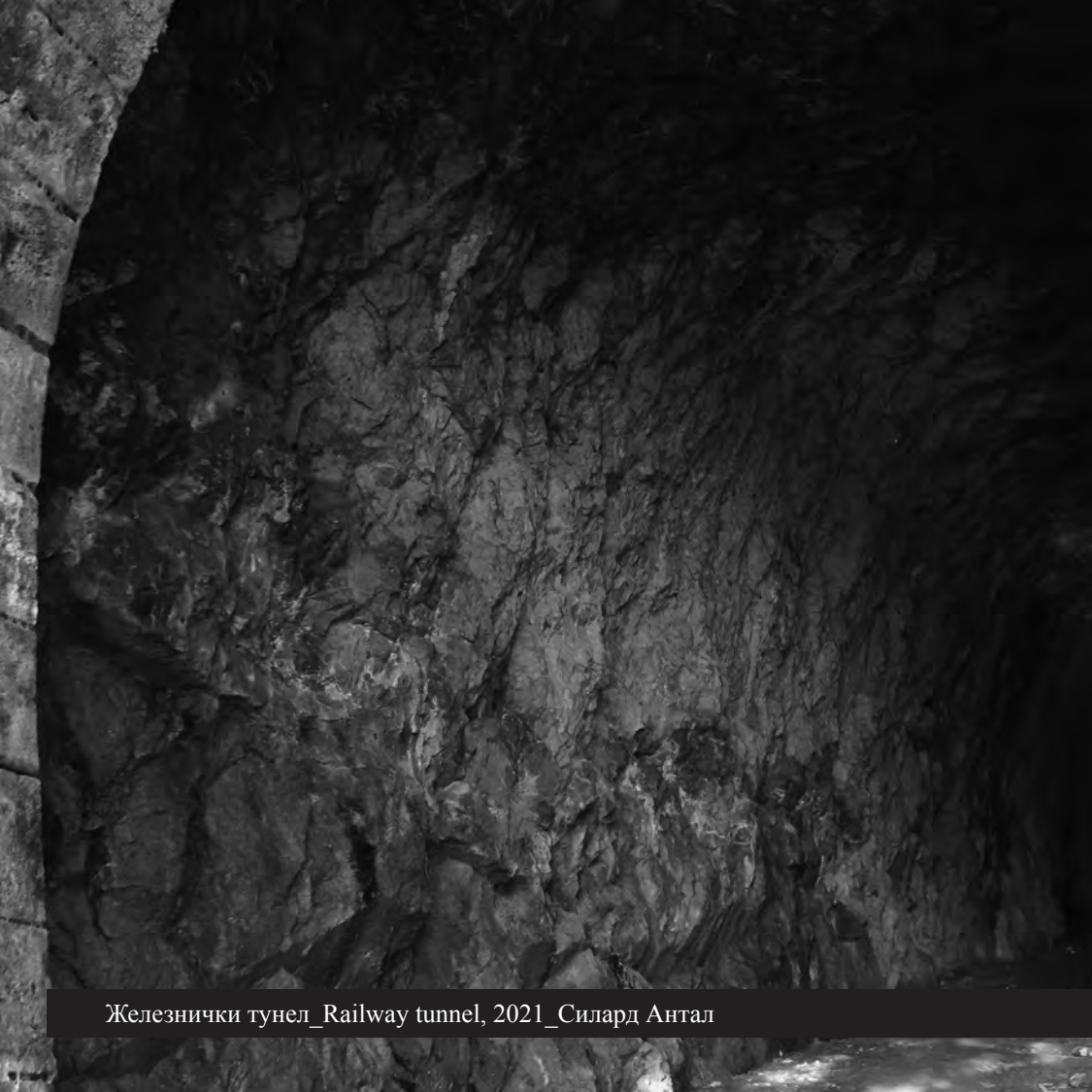
ЕЛЕЗНИЧКА СТА

Нова железничка станица_The new railway station, 2022_Силард Антал

11
38
IPENS

дочек је
нови.сад!

Стари железнички мост_Old railway bridge, 2021_Силард Антал



Железнички тунел_Railway tunnel, 2021_Силард Антал

Нови железнички мост_New railway bridge, 2021_Силард Антал

ПОГОВОР
AFTERWORD

ЖЕЛЕЗНИЦА КАО СИМБОЛ НАПРЕТКА
THE RAILWAY AS A SYMBOL OF PROGRESS

Да би се човек развио као друштвено биће неопходна му је била комуникација са другим људима – а да би се комуникација остварила са људима били су потребни путеви, тако да „од кад је света и века" путеви спајају људе. Путеви су имали и имају разне форме, а једна од најзначајнијих јесте железница.

Цивилизацијски значај железничког транспорта, као последица развоја укупне железничке инфраструктуре, садржи вишедимензионалне друштвене импликације, у контексту историје цивилизације, које се рефлектују кроз читав низ различитих политичких и културолошких, односно свеукупних друштвених односа.

Од почетка употребе пружних колосека током XVIII века

In order for a human to develop as a social being, it was necessary for him to communicate with other people – but in order for communication with people to be achieved, roads were needed, and so ‘’since time immemorial'' roads have been connecting people. Roads had and still have many different forms, and one of the most important ones is the railway.

The civilizational importance of railway transport, as a consequence of the development of the entire railway infrastructure, contains multi-layered social implications, in the sense of a civilization's history, which is reflected through a whole set of different political and overall cultural social relations.

Ever since railroads were starting to be used in the XVIII century

на простору данашње Енглеске и Немачке, који су коришћени за транспорт минијатурних вагона за вађење руде из рудника, односно за транспорт минералних сировина, а потом и путника, до данас, развој железничког саобраћаја је прошао изразито турбулентан пут – који је често индиректно био везан за настајање и развој политичких ентитета, држава и империја, али и за њихово нестајање. Већ од самих својих почетака железнички транспорт је суштински у себи носио специфичну премису умрежавања и повезивања, што значи да се може посматрати претечом данашње глобализације.

Железница је у функцији транспорта и превоза терета играла једну од круцијалних улога у време индустријске револуције, али и у контексту развоја економија бројних западноевропских држава и успостављања колонијалне управе изван европског континента. У

on the territory of today's England and Germany, mostly for transport of miniature wagons for the mining of ore, or more specifically for the transport of mineral resources and also afterwards for passengers, to this day the development of railway traffic has gone through a very turbulent path – which was indirectly connected to the creation and development of political entities, countries and empires, but also to their demise. Since their early beginnings, railway transport has in itself essentially carried a specific premise of developing networks and connections, which means it could be viewed as a forerunner to today's globalization.

The railway has, in the sense of transport of people and goods, played a major role during the Industrial Revolution, but also in the sense of developing the economies of numerous Western European countries and the creation of colonial administrations outside of the European continent.

том је смислу економски, политички и друштвени значај железничког транспорта препознат још у периоду викторијанске Енглеске и изузетно је коришћен од стране „Источноиндијске компаније", како у контексту сопствених економских интереса, тако и у смислу империјалних интереса енглеске монархије.

Први железнички пут, у форми гвоздених шина, направљен је у Енглеској 1767. године, да би прву парну локомотиву конструисао енглески научник Ричард Тревитик 1803. године и назвао је Locomotion. Прва успешна пробна вожња обављена је у фебруару 1804. године у Енглеској на индустријском колосеку. Пруга је била дугачка 15 километара и њоме је брзином од 8 km/h „протутњао" воз тежине 25 тона, који је превезао 10 тона гвожђа и 70 путника. После Тревитика, најуспешнији у конструкцији локомотиве био је

In that sense, the economic, political and social importance of railway transport was recognized since the time of Victorian Era in England and was heavily used by the ‘’East Indian Company'', both in the context of its own economic interests as well as in the sense of imperial interests of the English monarchy. The first railroad, in the form of iron rails, was made in England in 1767, after which the first steam locomotive would be constructed by the English scientist Richard Trevithick in 1803 and would henceforth call it Locomotion. The first successful test drive was conducted in February 1804 in England on a industrial track. The railway track was 15 kilometers long, and a train of 25 tons carrying 10 tons of iron and 70 passengers had ‘’surged'' over it going 8 km/h. After Trevithick, the most successful person in locomotive construction was George Stephenson who completed his first locomotive ten years later in

Џорџ Стивенсон, који је своју прву локомотиву завршио десетак година касније, 1814. године. Пробна вожња је обављена 1814. године на колосеку у руднику. Локомотива је брзином од 6,4 km/h превезла 20 тона терета. (Опширније видети у: Предраг Ђуранић, https://www.kcns.org.rs/agora/izgradnja-prvih-pruga.../)

Године 1823. на основу одобрења енглеског Парламента, Џорџ Стивенсон почиње изградњу прве железничке пруге између Стоктона и Дарлингтона. Иако је пруга првобитно била предвиђена за коњску вучу, на Стивенсоново инсистирање ипак је грађена са јачим шинама. Проба ове пруге извршена је у септембру 1825. тако што је локомотивом и вагонима, од којих су 12 били теретни а 22 путнички, лично управљао инжењер Стивенсон. Ова вожња се сматра првим превозом путника железницом.

У наредним годинама и остале

1814. The test drive was conducted in 1814 on a track going through a mine. The locomotive had transported 20 tons of cargo, going 6,4 km/h. (for more information see Predrag Đuranić, https://www.kcns.org.rs/agora/izgradnja-prvih-pruga.../)

In 1823, based on an approval by the English Parliament, George Stephenson began the creation of the first railway between Stockton and Darlington. Even though the first railway was meant for horse pulling, at Stephenson's request it was built with stronger tracks. A test of this track was conducted in September 1825 whereby the locomotive and wagons, out of which 12 were goods wagons and 22 were passenger wagons, were driven by engineer Stephenson. This journey is considered the first transport of passengers via railway.

In the following years, other European countries would get their own railways: Germany 1835, Belgium

европске земље добијају своје прве пруге: Немачка 1835, Белгија 1836, Аустрија 1837, Русија 1838, Италија и Холандија 1839, Швајцарска и Данска 1845, а наша Србија 1881. године.

Најстарија пруга на територији данашње Србије у дужини од 27 километара отворена је 1854. године, током аустријске власти у Банату. Године 1854, 20. августа пуштена је у саобраћај пруга Лисава–Оравица–Базијаш с коњском, а новембра 1856. године и с парном вучом.

У оквиру тадашње Отоманске империје, на нашој територији је 1874. године пуштена у саобраћај пруга од Скопља до Косовске Митровице.

Ипак, главне почетке српских железница повезујемо са Берлинским конгресом 1878. године, када је Србији призната независност. На овом конгресу Аустроугарска је помогла Србији да добије нове

1836, Austria 1837, Russia 1838, Italy and the Netherlands 1839, Switzerland and Denmark 1845 and our Serbia in 1881.

The oldest railway on the territory of today's Serbia, that was 27 kilometers long, was officially opened in 1854 during Austrian rule in Banat. In 1854, on the 20th of August, the Lisava-Oravica-Bazijaš railway became operational using horse pulling, and in November 1856 it started using steam power.

In the Ottoman Empire at the time, on our territory, a railway from Skopje to Kosovska Mitrovica became operational in 1874.

Still, the main beginnings of Serbian railways can be attributed to the Berlin Congress in 1878 when Serbia received its independence. At this congress, Austro-Hungary helped Serbia acquire new territories but it was under the condition of agreement to certain conventions. Under these conventions, Serbia has

територије, али је то условила склапањем посебне конвенције. Том конвенцијом Србији је наметнута обавеза да направи пругу од Београда до Врања и границе с Турском и Бугарском за три године. Кнез Милан Обреновић је сребрним будаком 3. 7. 1881. године ударио темељ Српским државним железницама. Овај догађај збио се „крај моста на Мокролушкој речици до Топчидерског пута" (то место је у близини данашњег моста Газела у Београду). Редован железнички саобраћај отпочео је 15. септембра 1884. године, па тај дан српске железнице обележавају сваке године као Дан железничара. (Видети на: https://www.zeleznicesrbije.com/istorijat/)

О значају железнице сведочи и утицај развоја железничке инфраструктуре и путничког саобраћаја на различите аспекте културе. Чувени и маестрални филм (шпагети-вестерн) великог италијанског

obliged to construct a railway from Belgrade to Vranje and to the border with Turkey and Bulgaria in the span of three years. Knez Milan Obrenović, on the 3rd of July 1881, had set the foundation for Serbian state railways with a silver pickaxe. This event took place ''At the end of the bridge at the Mokroluški Creek near the Topčider Road'' (it's a place near today's Gazela Bridge in Belgrade). Regularly scheduled railway traffic began on the 15th of September 1884, which is why that day Serbian railway stations commemorate every year as the Railway Man Day. (See: https://www.zeleznicesrbije.com/istorijat/)

The importance of the railway is also seen by the influence that the development of the railway infrastructure and passenger traffic had on different aspects of culture. The famous and noteworthy movie (spaghetti western) of the great Italian filmmaker Sergio Leone, with music com-

режисера Серђа Леонеа, уз музичку подлогу Енија Мориконеа „Било једном на дивљем Западу", кроз читав низ метафоричних сцена рефлектује круцијалан значај који је имао развој железничке инфраструктуре, у смислу процеса изградње америчког идентитета (повезивање источне и западне обале САД-а), али и у контексту значаја грађанског рата. Совјетски савез је од свог настанка у контексту ужурбане индустријализације, огроман фокус стављао на развој железничке инфраструктуре, док је политичка пропаганда везана за Октобарску револуцију, грађански рат у Русији и на послетку индустријализацију земље, вишедимензионално коришћена од стране совјетског Агитпропа и Олигопропа. Совјети су направили Транссибирску железницу као мрежу железница која спаја Москву и европски део Русије са Руским далеким истоком, Монголијом,

posed by Ennio Morricone, ''Once Upon a Time in the West'', through a whole host of metaphorical scenes, succeeds in projecting the crucial importance that was the development of the railway infrastructure, in the sense of a process of the creation of the American identity (by connecting USA's East and West Coast), but also in the sense of the importance of the civil war. The Soviet Union had since its beginnings, in the context of hastily industrialization, placed a tremendous focus on the development of the railway infrastructure, while the political propaganda, connected to the October Revolution, the civil war in Russia and finally the industrialization of the country, had a multi-layered function to the Soviet Agitprop and Oligoprop. The Soviets created the Trans-Siberian Railway as a network of railways that connected Moscow and the European part of Russia with the Russian Far East, Mongolia, the People's Republic of China and

Народном Републиком Кином и Јапанским морем. Главна траса железнице саобраћа између Москве и Владивостока, преко Сибира. Железница је дугачка 9.288 km и грађена је између 1891. и 1916. године. Протеже се на преко осам временских зона и потребно је седам дана да се пређе цела дужина железнице. Аналогна ситуација је била и у другим државама социјалистичког лагера, али и у земљама западног и тзв. трећег света.

У савремености значај железнице је, како у контексту економског, тако и политичког развоја националних држава, огроман. Пример Кине након историјских реформи Денг Сјаопинга и хиперболични развој железничке инфрастуктуре, који кулминира кроз тзв. пројекат Новог пута свиле, то најбоље доказује. До пре пола века Кина није имала довољно хране за своје становнике, да би данас имала брзи воз маглев (магнетна левитација) који

the Sea of Japan. The main path of the railway traffic was between Moscow and Vladivostok over Siberia. The railway is 9.288 km long and was built between 1891 and 1916. It stretches across eight time zones and it takes seven days to cross the entire length of the railway. An analogous situation was also present in other countries on the socialist sphere, but also in the West and the so-called Third World.

In modern times, the importance of the railway, both in the sense of economic and also the political development of nation states, is huge. The example of China after the historical reforms by Deng Xiaoping and the hypersonic development of the railway infrastructure, which culminates in the so-called New Silk Road project, is the best testimony to this fact. Until a half of century ago, China didn't have enough food for its people, while today it has the fast maglev (magnetic levitation) train that can

постиже брзину до 600 километара на сат, што га тренутно чини најбржим копненим возилом на свету. Нови систем маглев превоза имао је премијеру 2021. године у приморском кинеском граду Ћингдаоу, у источној провинцији Шандунг.

Данас се Република Србија, развојем својих брзих пруга, прикључује савременим друштвеним и политичким глобалним тенденцијама и на најбољи начин постаје равноправни део модерног света. На овај начин, а у контексту привредног раста и остваривања националног и државног напретка, Србија остварује користи и за све своје грађане.

Нови Сад, 25. фебруара 2022.

reach speeds up to 600 kilometers per hour, which makes it currently the fastest land vehicle in the world. The new maglev system of transportation had its premiere in 2021 at the coastal Chinese town of Qingdao, in the eastern province Shandong.

Today the Republic of Serbia, via its development of fast railways, is slowly joining modern social and political global tendencies and, in the best possible way, is becoming an equal member of the modern world. In this way, in the context of economic development and achieving national and state progress, Serbia achieves benefits for all its citizens.

Novi Sad, 25th of February 2022.

Небојша Кузмановић

ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА
SOURCES AND LITERATURE

Извори_Sources

1. Архив Војводине_АВ
2. Архив Железничке станице Нови Сад_АЖСНС
2. Историјски архив Града Новог Сада_ИАГНС
F1 3699, F1 5920
3. MÁV Zrt. Központi Irattára (Централни архив Мађарских државних железница)
U00037973, U00030071, KR 10058, KR 10078, KR 10079
4. Музеј града Новог Сада_МГНС
5. Технички архив Града Новог Сада_ТАГНС
6. Завод за заштиту споменика културе Града Новог Сада_ЗЗСКГНС

Литература_Literature

1. Anonim. *Dunántúl*. Pécs, 213. szám, 1941. július 29.
2. *FOKUS na modernizam: arhitektura Novog Sada 1950-1970*, izložba arhitektonske fotografije. urednici Dragana Konstantinović, Maja Momirov, Slobodan Jović. Novi Sad: Društvo arhitekata Novog Sada, 2017. http://dans.org.rs/wp-content/uploads/2017/12/Fokus-na-modernizam-katalog-izložbe.pdf
3. Holnapy, Kálmán. "A szétszedhető rácsos vasúti hidak története." *Vasúti Évkönyv*, 1994, 178–182.
4. Keller László. A Budapest-Kelebia (Zimony) fővonal és a csatlakozó vasutak története. *Vasúti Évkönyv*, 1992, 337–378.
5. Kubinszky, Mihály. *Régi magyar vasútállomások*: *Építészeti hagyományok*. Budapest: Corvina Kiadó, 1986, 63.
6. *Magyar Vasúti Évkönyv*, vol. 5, 1882. 48–54.

7. Максимов, Катарина. “Комплекс ранжирне станице Железничко-транспортног предузећа у Новом Саду – пример индустријске архитектуре XX века.” *Гласник Друштва конзерватора Србије*, бр. 33, 2009, 230–235.
8. Mitrović, Vladimir. *Karlo Baranji i Zlata Markov-Baranji – Međuratni skulptorski opus*. https://graditeljins.wordpress.com/2018/06/22/karlo-baranji-i-zlata-markov-baranji-meduratni-skulptorski-opus/
9. Митровић, Владимир. ”Карло Барањи и Злата Марков-Барањи: међуратни скулпторски опус.” *Грађа за проучавање споменика културе Војводине*, бр. XXXII, 2019, 85–98.
10. Попов, Душан. *Нови Сад 1944–1964*. Нови Сад: Матица српска, 1964, 60–62.
11. Попов, Душан. *Енциклопедија Новог Сада*. свеска бр. 8, Нови Сад: Прометеј, 1997, 116–121.
12. *Pécsi Napló*. Pécs, 46. szám, 1914. február 26.
13. *Pesti Napló*. Budapest, 53. szám, 1893. február 17.
14. *Pesti Napló*. Budapest, 48. szám, 1936. február 27.
15. *Pruge i vozovi u Vojvodini*. Novi Sad, Kikinda: Kid Pčesa, 2002, 264–276.
16. *50 godina “Nove” železničke putničke stanice i Bulevara oslobođenja u Novom Sadu : 160 godina od izgradnje železnice u Vojvodini, 131 godina od dolaska železnice u Novi Sad i 50 godina od izgradnje nove putničke stanice u Novom Sadu*. Novi Sad: Vojvođansko društvo za železnicu, 2014.
17. Станчић, Донка. *Нови Сад – од куће до куће*. Нови Сад: Завод за заштиту споменика културе Град Новог Сада, 2005, 318–323.
18. *Vasúti és közlekedési közlöny*. Budapest, 44. szám, 1883. április 15.
19. *Vasúti Évkönyv*, Budapest, 1994.
20. *Világ*. Budapest, 51. szám, 1914. február 28.
21. *Železnička stanica u Novom Sadu: Idejni projekat*. Novi Sad: Projektno preduzeće “Arhitekt”, 1962.

ЖЕЛЕЗНИЦА: ТЕМЕЉ РАЗВОЈА И НАПРЕТКА НОВОГ САДА
THE RAILWAY: FOUNDATION OF NOVI SAD DEVELOPMENT AND PROGRESS

Издавач_Publisher
Архив Војводине
www.arhivvojvodine.org.rs

Платформа за студије културе CULTstore
www.cultstore.org

За издавача_Responsible editor
др Небојша Кузмановић, директор, главни и одговорни уредник

Аутори_Autors
др Мариа Силађи
др Аница Драганић
др Силард Антал
Петар Ђурђев
Ивана Нешков-Репић

Уводна реч_Foreword
Петар Ђурђев

Поговор_Afterword
др Небојша Кузмановић

Реализација_Realisation
Град Нови Сад, Историјски архив Града Новог Сада, Музеј Града Новог Сада, Завод за заштиту споменика културе Града Новог Сада, Архив Војводине, Инфраструктура железнице Србије а. д.

Подршка_Support
Платформа за студије културе CULTstore, Culture Mode, Војвођанско сруштво за железницу

Учесници_Participants
Владимир Митровић, Гордана Рис, Љиљана Дожић, Атила Хорнок

Рецензенти_Reviewers
др Небојша Кузмановић (СРБ), Љиљана Дожођ (СРБ), Pálfy Sándor PhD (HU), Sonja Ifko PhD (SL), Никола Секерић (СРБ), Cristian Graure PhD (RO), Ángeles Layuno PhD (ES)

Енглески превод_English translation
Лука Туфегџић, Ивана Драганић, Александар Димитријевић

Фотографије_Photo
др Силард Антал

Прелом_Design
др Мариа Силађи

Штампа_Print
Сајнос, Нови Сад

Тираж_Copies
500

2022.

ISBN 978-86-81930-34-2

CIP - Каталогизација у публикацији
Библиотеке Матице српске, Нови Сад

656.2(497.113 Novi Sad)(091)(083.824)

ЖЕЛЕЗНИЦА : темељ развоја и напретка Новог Сада : каталог изложбе = The railway : foundation of Novi Sad development and progress : exhibition catalogue / [аутори Мариа Силађи, Аница Драганић ... [и др.] ; енглески превод Лука Туфегџић, Ивана Драганић ; фотографије Силард Антал]. - Нови Сад : Архив Војводине, 2022 (Нови Сад : Сајнос). - 184 стр. : илустр. ; 15 cm

Упоредо срп. текст и енгл. превод. - Податак о ауторима преузет из колофона. - Тираж 500. - Библиографија.

ISBN 978-86-81930-34-2

1. Силађи, Мариа, 1985- [аутор]
а) Железнички саобраћај -- Историја -- Нови Сад -- Изложбени каталози

COBISS.SR-ID 58237705

ISBN 978-86-81930-34-2