d o c o _ m o m o_србија

међународна радна група за
документацију и заштиту
грађевина, места и целина
модерног покрета

Минимални документациони досије 2003

Саставила: национална радна група Србије

0.1. ФОТОГРАФИЈА ОБЈЕКТА

0.1. **Наслов фотографије**
Железничка станица Нови Сад

0.2. **Извор**
Реља Иванић, фотограф

0.3. **Датум**
Јануар 2017.

Шифра у локалној бази података
TRC-RS-021-b-0002

docomomo – србија

1. ИДЕНТИТЕТ ОБЈЕКТА

1.1. **Данашњи назив објекта** 3
Железничка станица Нови Сад

1.2. **Варијантни или претходни/оригинални назив** 4
Путничка железничка станица у Новом Саду

1.3. **Назив улице и број** 5
Булевар Јаше Томића 4

1.4. **Град** 6
Нови Сад

1.5. **Покрајина/општина** 7
Нови Сад

1.6. **Поштански број** 8
21000

1.7. **Држава** 9
Република Србија (изграђено у СФРЈ)

1.8. **Позиција у оквиру глобалног позиционог система** 10
45°15′55″N, 19°49′46″E

1.9. **Класификација/типологија** 11
TRC - Саобраћај, транспорт, комуникације

1.10. **Статус и датуми заштите** 12
-

2. ИСТОРИЈАТ ОБЈЕКТА

2.1. **Оригинални нацрт/намена** 13

Педесетих година двадесетог века, утврђено је да пруга, као и електрична централа и индустријске зоне локацијски ограничавају развој града, те је разматрано њихово пресељење из јужног у северни део града, како би се отворио приступ града обали Дунава, омогућила изградња универзитетске четврти, као и насеља Лиман I, II, III и IV. Тадашњи градоначелник града, Тодор Јовановић - Тоза (1915-1964), успео је, заједно са својим сарадницима, да надјача идеју тадашњих представника железнице да се обнови стари железнички мост преко Дунава и да возови поново пролазе тунелом испод Петроварадинске тврђаве. Генералним урбанистичким планом започете су припреме, а затим су са Војом Мидићем обезбеђени сви неопходни политички и материјални предуслови: доношење потребних одлука, формирање и руковођење институцијама неопходним за припрему и спровођење пројекта, да би 23. априла 1954. године било усвојено ново идејно решење новосадског железничког чвора, по коме траса железнице заузима данашњи положај. Средином 1957. године усвојен је и нови урбанистички план о промени железничког чвора и изградњи моста преко Дунава (Жежељев мост). Нова железничка станица пројектована је на завршетку новопројектованог Булевара 23. октобра, који је, према плану, требало да спаја станицу са Дунавом скоро у правој линији. На основу ове урбанистичке концепције расписан је конкурс за идејно урбанистичко решење нове железничке путничке станице и аутобуске станице Нови Сад са околином, 1960 . године. На конкурс су приспела четири рада, али жири, у чијем су

documentacija

саставу биле архитекте и саобраћајни инжењери, није наградио ниједан од њих, јер није имао јединствен став како према пројекту, тако и према самом програму у распису конкурса. Због тога је одлучено да се приступи изради новог идејног пројекта са делимично промењеним програмом. Задатак је поверен пројектном бироу „Архитект “ из Новог Сада, а за главног пројектанта одређен је Имре Фаркаш, дипломирани инжењер архитектуре. У Фаркашевом идејном пројекту садржана су решења која су сугерисана у коментарима конкурса, као и остала стручна и техничка решења која се односе на модернизацију железнице. Поред тога, расписан је и засебан конкурс 1965. године за ликовно решење ентеријера станице (зидне партије главног хола, ресторана и експрес ресторана), и то по завршетку и отварању станичне зграде. Одабрано је решење сликара Љубише Петровића (за хол и ресторан).

2.2. **Датуми: наруџбина/завршетак** 14

У периоду од 1957. године до 1961. године изграђен је нови железничко-друмски мост са једном пругом, која је преко новог моста повезала станицу Петроварадин са железничким постројењима у Новом Саду. Мост је назван по свом творцу, инжењеру Бранку Жежељу. У првој етапи требала је бити изграђена и нова путничка станица, у северном делу града, међутим због лоших финансијских услова то није било могуће. Мост је пуштен у саобраћај 31. октобра 1961. године, те је теретни железнички саобраћај одмах преусмерен на нови мост, док је путнички саобраћај преусмерен наредне, 1962. године, с тим да су путнички возови и даље упућивани у стару путничку станицу. Почетком пролећа 1963. године почели су земљани радови на насипу за нову путничку станицу. Грађен је и приземни део станице: потходници (путнички и пртљажни) и положени су, уз транзитне, први станични колосеци. Како би се испоштовали рокови и надокнадило кашњење пројекта због неуспелог конкурса, делови пројектне документације разрађивани су током саме изградње. Објекат је грађен скромном грађевинском техником, у кратком року и уз знатно мање трошкова од очекиваних, да би 31. маја 1964. године, за нови ред вожње, нова путничка станица била пуштена у саобраћај. Стара путничка станица претворена је у локо-теретну станицу „Нови Сад Лиман“. У њој се и даље обављао рад са денчаним пошиљкама као и утовар-истовар колских пошиљки. Изградњом нове путничке станице и реконструкцијом пруга које улазе у путничку станицу, решени су и неки основни саобраћајни проблеми железничког чвора: проточност и скраћење главног правца према Београду за 7 км, а према Суботици за 2 км. Остварени су потребни капацитети за савремено отпремање путника, остварена је веза са луком Нови Сад, док су други проблеми (ранжирни капацитети, дизел депо, техничко-путничкастаница и сл.) остали отворени проблеми за решавање у наредном периоду. На сам дан отварања нове станице, 31. маја 1964. године, свечани воз са путницима, прошао је са старе станице на Лиману у 9:48 часова и за 12 минута стигао у нову путничку станицу, преко старе теретне станице. Године 1966. реализовано је уметничко дело Љубише Петровића у простору главног хола, изабрано на конкурсу за ликовно решење ентеријера станице, у форми композиције од рељефних керамичких плочица на западном зиду хола, димензија 8x20 метара.

2.3. **Пројектанти архитектуре и други пројектанти** 15

Идејно решење, пројектно предузеће "Архитект", Нови Сад
Пројектант: Имре Фаркаш, дипл.инж.арх.
Сарадник: Милан Матовић, дипл.инж.арх.
Макета: Мирко Рајковић, техничар
Главни пројекат
Пројектант: Имре Фаркаш, дипл.инж.арх.
Милан Матовић, дипл.инж.арх.
Сарадници: арх.техн. И.Сабо, арх.техн. Мирко Рајковић

docomo Србија

Статички део: инг. Д. Рајковић, инг. Л. Ердељи

2.4. **Остале особе или догађаји везани за објекат** 16

Тодор Јовановић, градоначелник Новог Сада (1952-1956)
Воја Мидић, заслужан за имплементацију и реализацију ГУП-а и новог саобраћајног плана железнице
Божа Мелкус, градоначелник Новог Сада (1957-1962), наставио рад на пројекту заједно са Војиславом Васићем
Светозар Петров (Тоза), шеф саобраћајног тима који је руководио станицом од 24. маја 1964. године.
Лајош Лајко, дипл.грађ.инж, логистика изградње
Тодор Ачански (Тоша), главни управник изградње испред грађевинског предузећа "Неимар", Нови Сад
Јакшић Томислав, водио изградњу крила „ А “
Пера Керавица, водио изградњу крила „ Б “
Јулка Мајтан, дипл.инж.арх ., водила изградњу крила „ Ц “
Драшко Берисављевић, дипл.инж.грађ, дефинисао је статику тестерастог крова
Љубиша Петровић, сликар, добитник прве две награде на конкурсу за ликовно решење ентеријера зграде 1965.

2.5. **Значајне измене са датумима** 17
23. април 1954. године усвојено је ново идејно решење новосадског железничког чвора;
1957. године усвојен је нови урбанистички план о промени железничког чвора и изградњи моста преко Дунава (Жежељев мост);
1960. године расписан је конкурс за идејно урбанистичко решење железничке путничке станице и аутобуске станице Нови Сад;
31. октобра 1961. године саграђен је нови железнички друмски мост преко Дунава од армираног и пренапрегнутог бетона који је добио име по инжењеру Бранку Жежељу;
март 1963. године, започети радови на изградњи;
31. маја 1964. године отворена је нова путничка железничка станица која је пуштена у рад и објекат је био уврштен у међународни ред вожње, који је тог дана ступио на снагу;
1964. године започето је пробијање Булевара Ослобођења кроз градско ткиво;
1965. године спроведен је конкурс за ликовно решење ентеријера зграде станице.

2.6. **Данашња намена** 18
Објекат је у функцији главне путничке железничке станице у Новом Саду

2.7. **Постојеће стање** 19
Оригинални изглед објекта из 1964. године није у потпуности очуван. Од изградње до данас објекат није правилно одржаван. Новоформирани простори трговачко-угоститељских садржаја у главном станичном холу, последица су савремених тржишних услова и општег стања система железнице, а њиховим формирањем нарушен је концепт јединственог станичног хола и нанета су трајна оштећења на материјалима чије санирање је упитно. Потребно је индентификовати све елементе архитектуре који овај објекат чине јединственим ради њиховог очувања као и простора превазиђених намена који се могу програмски реактивирати (кино сала, кухиња, експрес ресторан).

3. ОПИС

3.1. **Општи опис** 20
Објекат станице формиран је као слободностојећи објекат на парцели, сложене

do.co.mo.mo – србија

линеарне структуре дуж железничких колосека. Заједно са међумесном аутобуском станицом, и станицом приградског друмског саобраћаја формира главни саобраћајни чвор града. Исред објекта формиран је станични трг, у оси Булевара ослобођења, који је уређен као зелена површина уоквирена друмском окретницом.

Станична зграда компонована је из четири просторно-функционалне целине: крило "А", пословно-административни део за регулисање и управљање саобраћајем, чине је приземље и два спрата са службеним просторијама и холом; крило "Б", у којем је смештен централни хол на два нивоа у чијем се приземљу налази вестибил са шалтерима, док је на спрату у нивоу перона галерија са чекаоницама; крило "Ц" где се у нивоу перона налази станични ресторан , а у приземљу су смештени магацини за експресне робне пошиљке као и службене просторије. У крилу "Д" смештене су службене просторије машинске службе, техничко колске службе, полиције, амбуланта и просторије других служби. Велика ширина потходника од 8 метара као и два степеништа, главно степениште у холу и помоћно степениште поред крила А, омогућавају да 1000 путника за један минут изађе са перона на станични трг. У станичној згради постоје две сале: једна велика сала за друштвено културне догађаје са 300 места, као и мала сала од 70 места за мање манифестације. Станични хол је без потпорних стубова и чини јединствен монументални простор чији капацитет и потенцијал није довољно искоришћен. Изградња станице, нажалост, није у потпуности завршена. Перонске надстрешнице из провобитног пројекта нису никада реализоване. Око 70-тих година прошлог века била је планирана доградња командног торња за телекоманду саобраћаја, за телекоманду електро-енегетских постројења, као и за смештај телекомуникација, али ови планови још увек нису реализовани.

3.2. **Конструкција** 21

Конструктивни систем грађевине је армирано бетонски скелетни систем. Станични хол је димензија 22x50 метара без потпорних стубова и по својим димензијама је био највећи у Југославији. Здање је карактеристично по свом крову, који наткрива правоугаони хол. Кров је сачињен од полиедарских правоугаоних бетонских плоча. Статику тестерастог крова је дефинисао Драшко Берисављевић. Фундирање је извршено темељима самцима. Објекат је опремљен системом централног радијаторског грејања.

3.3. **Контекст** 22

Постојећа неизграђена површина на локацији данашње станице представљала је границу преласка из неуређеног урбанистичког плана у град модерне урбанистичке матрице. Након изградње нове станичне зграде, око ње су се налазиле пољане, а на месту данашње међумесне аутобуске станице, биле су баште и мањи канали. Прилаз станици је био из Кисачке улице, пошто данашњи Булевар ослобођења није постојао. Пројектанти су желели да реализују модерни булеварски град, што је суштински започето просецањем и изградњом Булевара ослобођења (некадашњи Булевар 23.октобра). Просецање се вршило кроз постојеће градско ткиво дефинисано приземним кућама, где су формиране трасе нових булевара, дуж којих су подизане вишеспратнице, паркинзи и улична расвета. Тиме су удаљени делови града постали лако доступни.

Друштвено-политички услови времена поставили су изградњу објекта као својеврсни друштвено-економски приоритет, што је утицало да се градња реализује у врло кратком року (око 15 месеци), уз посвећени рад свих учесника, континуитет у финансирању инвестиције, и квалитетну логистику током читавог процеса.

4. ВРЕДНОВАЊЕ

4.1. **Техничка вредност** 23

Објекат је по својој површини, програмском диверзитету и конструкцијској

do.co.mo.mo.србија

концепцији успоставио нове технолошке стандарде изградње у ширем контексту. Квалитет изградње и постојаност уграђених материјала говоре о високом квалитету техничких решења и начина извођења. Конструкција станичног хола и савладани распони представљали су велики градитељски изазов, а посебно технологија њеног извођења у зимским условима, са врло скромном грађевинском механизацијом.
Поред тога, објекат репрезентује изузетно функционално решење које могло да квалитетно одговори на захтеве проточности објекта, комфор корисника и пружи диверзитет услуга. Приликом одабира концепције функционалног решења, тежиште је постављено на једноставности комуникација. Усвајањем овог принципа, путницима је омогућено кретање и приспевање на одређене пероне без икаквих посебних знакова и уобичајених визуелних средстава комуникације (посебну тешкоћу при раду задавало је и правилно решавање саобраћаја, тј. отпремање и допремање путника у појединим часовима када је саобраћај у шпицу), а уједно је избегнуто свако укрштање.

4.2. **Друштвена вредност** 24

Педесетих година двадесетог века новонастала држава покреће велике привредне реформе, које су утицале на велике промене у градитељству и урбанизму. Од 1945. године Нови Сад је главни град Аутономне Покрајине Војводине. У послератном периоду, град је прошао кроз брзу индустријализацију, а његово становништво се до краја двадесетог века знатно увећало. Тих година, нови урбанистички план Новог Сада налаже ширење града према Дунаву, као и изградњу посебног подручја око Булевара Ослобођења, који се радикалним пресецањем града протеже као главни праволинијиски линеарни правацод Железничке станице до Моста Слободе. Након изградње железничке станице, попуњава се простор око булевара подизањем стамбених и трговинских објеката. Булевар као нова урбана структура града постаје значајан урбани репер Новог Сада, а Железничка станица главна жижна тачка овог булевара. Половином шездесетих година Нови Сад има најмодернију грађевину железничке станице, пругу која спаја Нови Сад са Будимпештом, а која је тих година требало да се развија преко Солуна до Истанбула, и нови друмско-железнички мост, Жежељев мост. Пројекат изградње новог железничког чвора постављен је за друштвени приоритет, те је објекат изграђен за годину дана, а радови нису стали чак ни у зимском периоду. Пробијањем булевара и измештањем железнице, Нови Сад се концептуализује као модерни урбани систем.

4.3. **Културна и естетска вредност** 25

Репрезентативна зграда железничке станице грађена је у духу интернационалног стила, али кроз јасну ауторску интерпретацију која оставља простор за различита учитавања локалних инспирација. Тако, тестерасти станични кров често се тумачи као референца на војвођански амбар, иако то није поткрепљено ауторском експликацијом пројекта. Изградња објекта привлачила је велику пажњу јавности, због волумена и појаве новог архитектонског система у простору који је био обележен готово руралним амбијенталним вредностима, али и стручне јавности, јер се главно обележје објекта, станични хол, обликовао изостављањем наглашених вертикала, које су у том времену биле пракса. Прекривен тестерастом кровном конструкцијом, која чини јединствену градску силуету заједно са јужном стакленом фасадом, овај формирани волумен својом транспарентношћу пружа изузетне визуелне продоре кроз стаклене површине хола, од перона ка Булевару. Бочна крила, сходно својој намени, имају мањи интензитет светла, издвојена су од средишњег простора и нису додатно наглашена.
Обзиром на кратак временски рок изградње, коришћени су материјали који су били доступни на тржишту, али уз јасну пројектантску визију о њиховим позицијама и односима: екстеријер станичне зграде је обложен белим мермом са планине Венчац, а у ентеријеру су за облогу употребљене 16 различитих врста мермера.
Обликовањем куће у систему модернистичких архитекотонских вредности

do.co.mo.mo.Србија

успостављана је пракса модерне југословенске архтиектуре у Новом Саду, која се посебно уобличила изградњом Булевара 23.октобра, у чијој се северној визури објекат станице и налази.

4.4. **Историјска вредност** 26

Капитални пројекат, канал "Дунав-Тиса-Дунав", диктирао је у датом периоду развој свих привредних грана, а праћен је и копненом саобраћајном инфраструктуром. Стога, железница и железничка мрежа развијана је, осим за потребе транспорта путника у овквирима постојеће европске транспортне мреже, и као систем за транспорт вишкова пољопривредне робе, која је чинила основу економије региона. На тај начин, планирање железничке саобраћајне мреже, израда нове трасе у Новом Саду, као и пратећих инфраструткурних објеката имали су не само локални, него и шири, регионални значај, за уобличавање економије и друштва Војводине.

Осим тога, нова железничка путничка станица настала је као парадигма трансформације урбаног ткива Новог Сада у модерни град, сажимајући у себи све друштвене, културолошке, идеолошке и архитектонске задатке времена.

4.5. **Генерална оцена** 27

Железничка станица у Новом Саду представља изузетан пример југословенске модерне архитектуре. Својом специфичном архитектонском силуетом она је постала један од симбола града, као и реперна тачка, јер заузима кључну позицију на Булевару Ослобођења. Својим импресивним волуменом и смиреном модерном архитектуром, објекат станице утицао је на стварање просторног концепта целокупног булевара, а самим тим и Новог Сада. Објекат заузима најзначајније место у стваралачком опусу архитекте Имреа Фаркаша и представља један визионарски пројекат који је и данас савремен по многим естетским мерилима. Кровна конструкција објекта представља одступање од тадашњих норми интернационалне архитектуре чије су карактеристике биле сведност и једноставност; могло би се чак рећи да је кровна конструкција јединствени орнамент објекта и снажни идентитетски елемент. Унутрашњи простор хола, који је место статичног запоседања и запоседања у покрету, као и простори ресторана и сала, су својом друштвеном, социјалном и амбијенталном улогом у потпуности доприносили ондашњој идеологији једнакости и омогућавали велику удобност путовања путницима. Постигнути и још увек прилично очувани просторни капацитети објекта представљају његов потенцијал за превођење у савремене токове. Поред тога, промене у начину функционисања железнице и њено осавремењавање отварају простор за нова програмска сагледавања појединих простора (кино сала, ресторан, бар) и њихову реактивацију.

5. ДОКУМЕНТАЦИЈА

28

5.1. **Главне референце**

1. Милан Вучинић, "Јубилеји: 50 година 'нове' Железничке путничке станице и Булевара Ослобођења у Новом Саду",Војвођанско друштво за железницу, Нови Сад (11; 12 ; 14 ; 15; 18 ; 20)
2. Пројектно предузеће "Архитект", Нови Сад 1962 (1)
3. Имре Фаркаш, "Путничка железничка станица Нови сад", Билтен Савеза архитеката Србије, бр.1, Нови Сад,1963 (13; 22; 23; 24)
4. Ђорђе Петровић, "Ново лице Новог Сада", Политика, 14 март 1965 (22; 23; 24)
5. Мирослав Крстоношић,"Путничка железничка станица у Нови Саду", Архитектура и урбанизам, бр 33-34, Београд 1965. (21; 22; 23; 24)
6. Г.Д.-А, „Тријумф керамике". Дневник, 05. јануар 1966. (14)

do.co.mo.mo_Србија

5.2. **Визуелни материјал у прилогу** 29

Прилог 1: Историјске фотографије (власништво "Инфраструктура железнице Србије" а.д., приватна архива)
Прилог 2: Савремене фотографије (2017): фотограф Рељa Иванић, дипл.инж.арх.
Прилог 3: Планови и прилози из идејног пројекта
(постоји Главни архитектонски пројекат који није дигитализован)

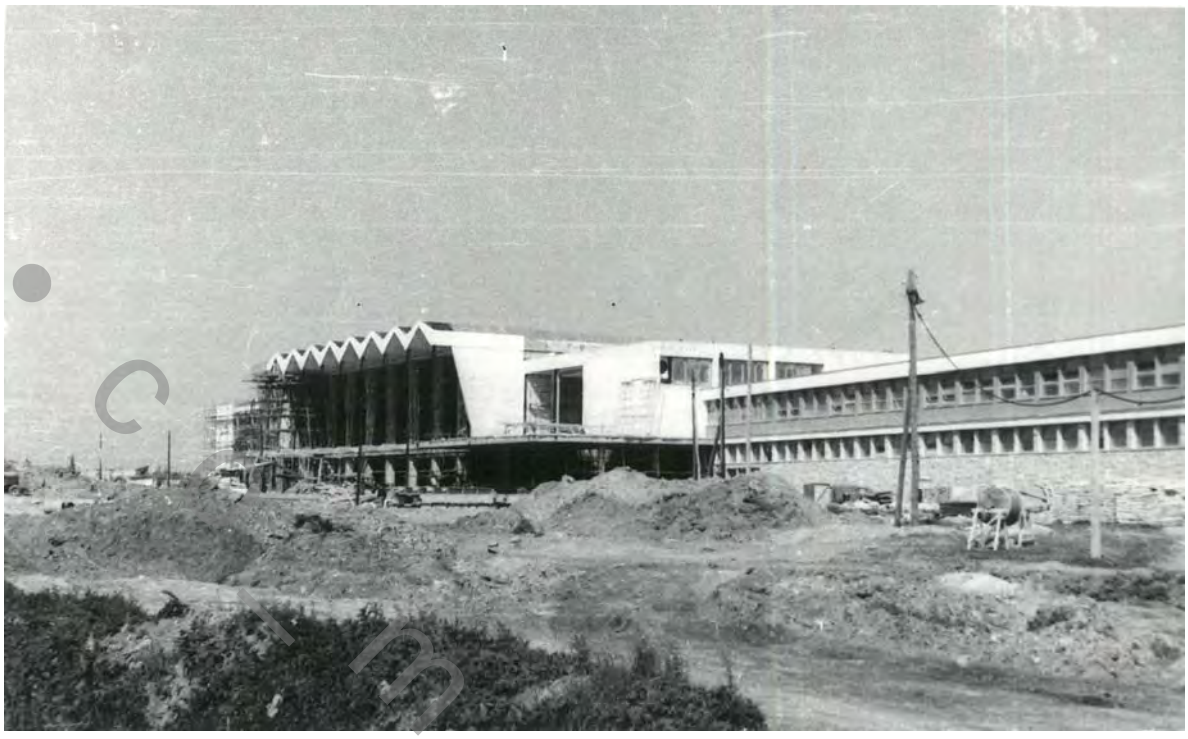
5.3. **Подносилац извештаја/датум** 30

Др Драгана Константиновић, дипл.инж.арх.
Слободан Јовић, дипл.инж.арх.
Александар Беде, дипл.инж.арх.
Маја Момиров, дипл.инж.арх.

Мај 2017.

d o c o m o m o – србија

Прилог 1: Историјске фотографије



docmo.rs

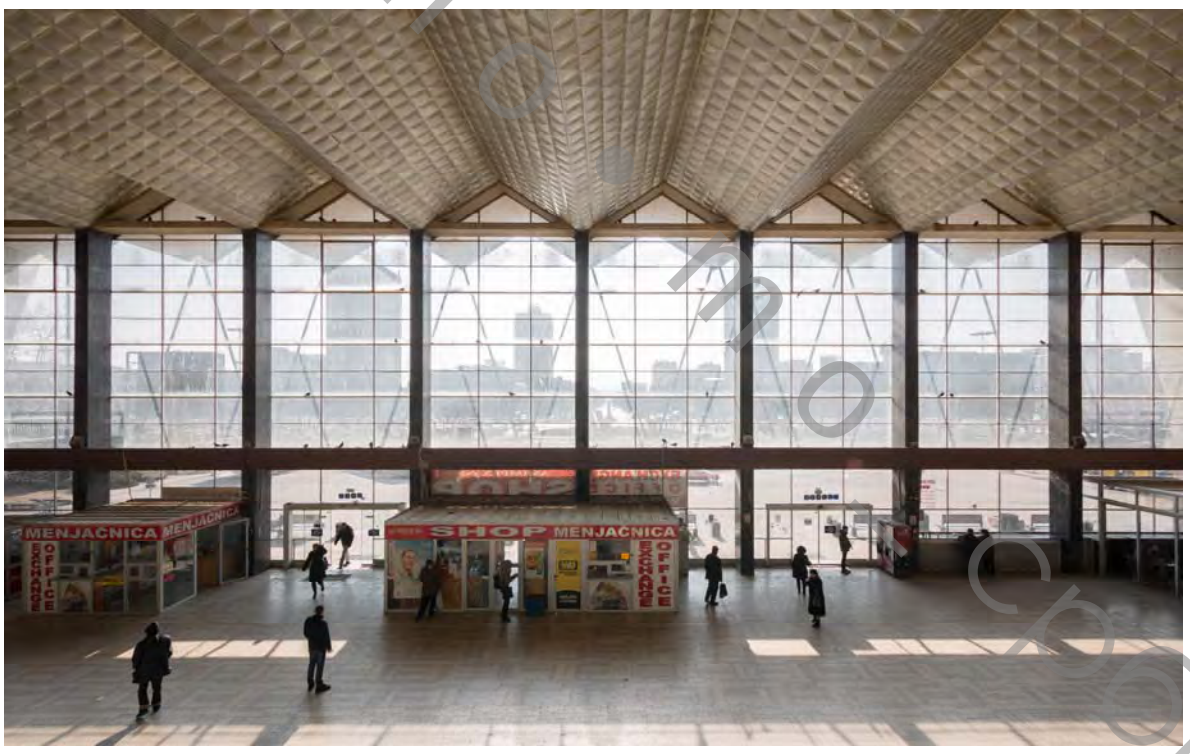
do.co.mo.mo.-dpбија

dokumento.mo - Bosnia

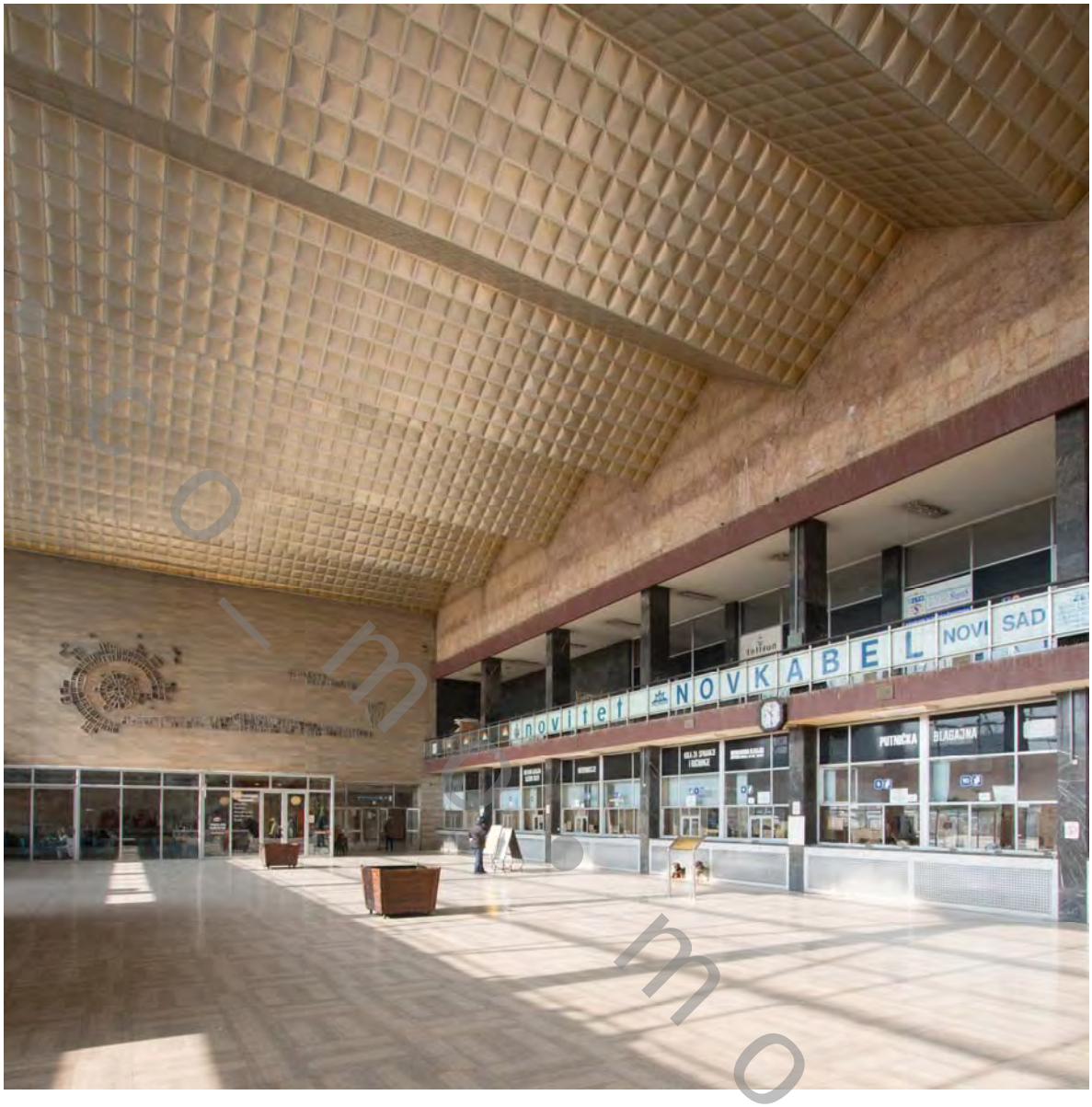
Прилог 2: Савремене фотографије (2017): фотограф Рељa Иванић, дипл.инж.арх.

d o . c o m o . r s – Србија

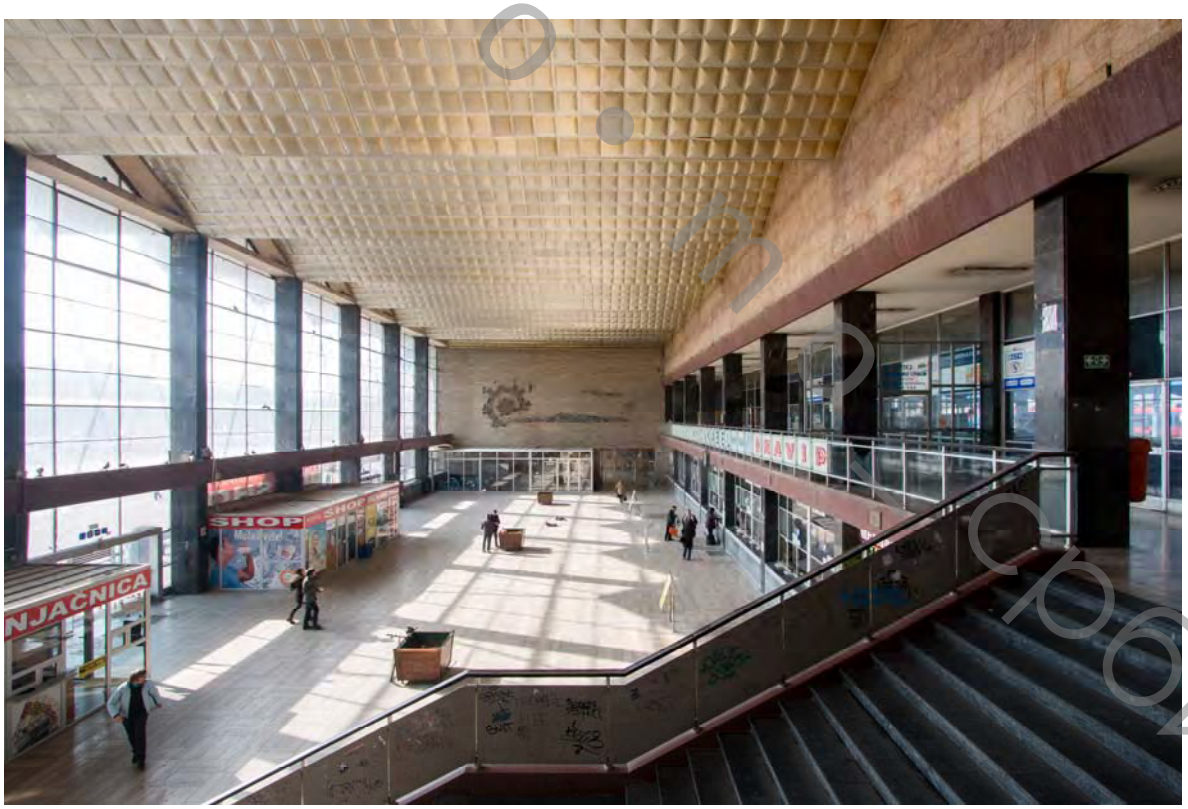
SHOP
SHOP
ONAVI P
PUTNIČKA BLAGAJNA


MENJAČNICA
MENJAČNICA
SHOP
MENJAČNICA
OFFICE
EXCHANGE
OFFICE
EXCHANGE

do not copy

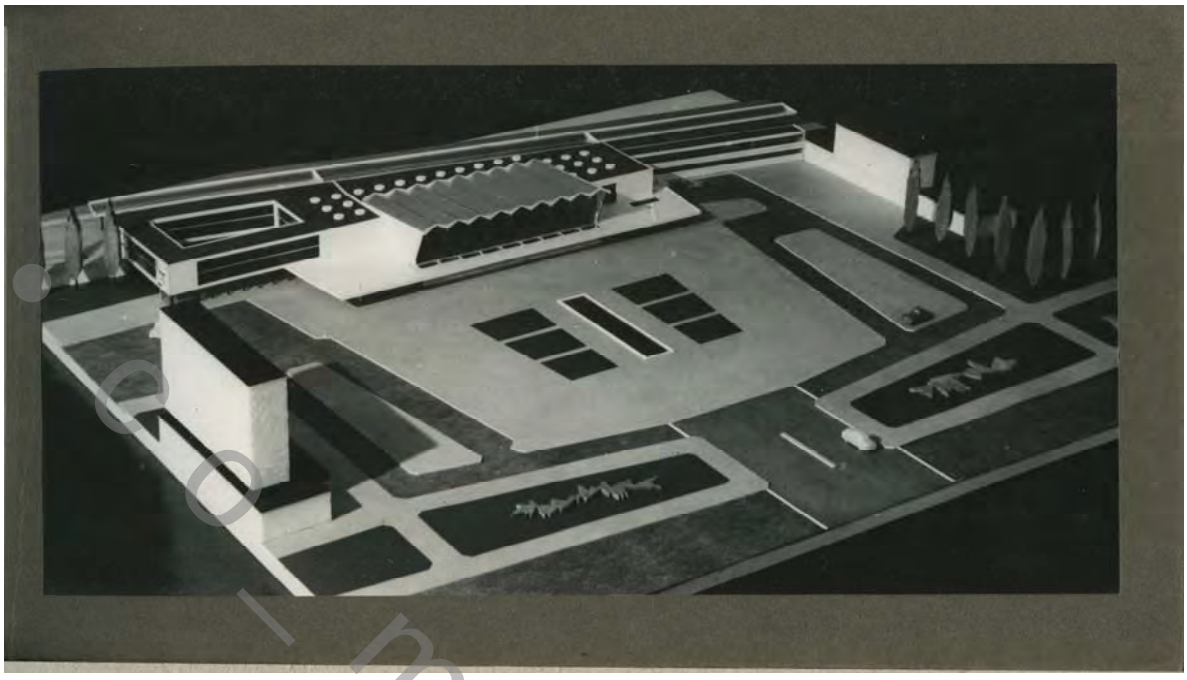


domovina – srbija

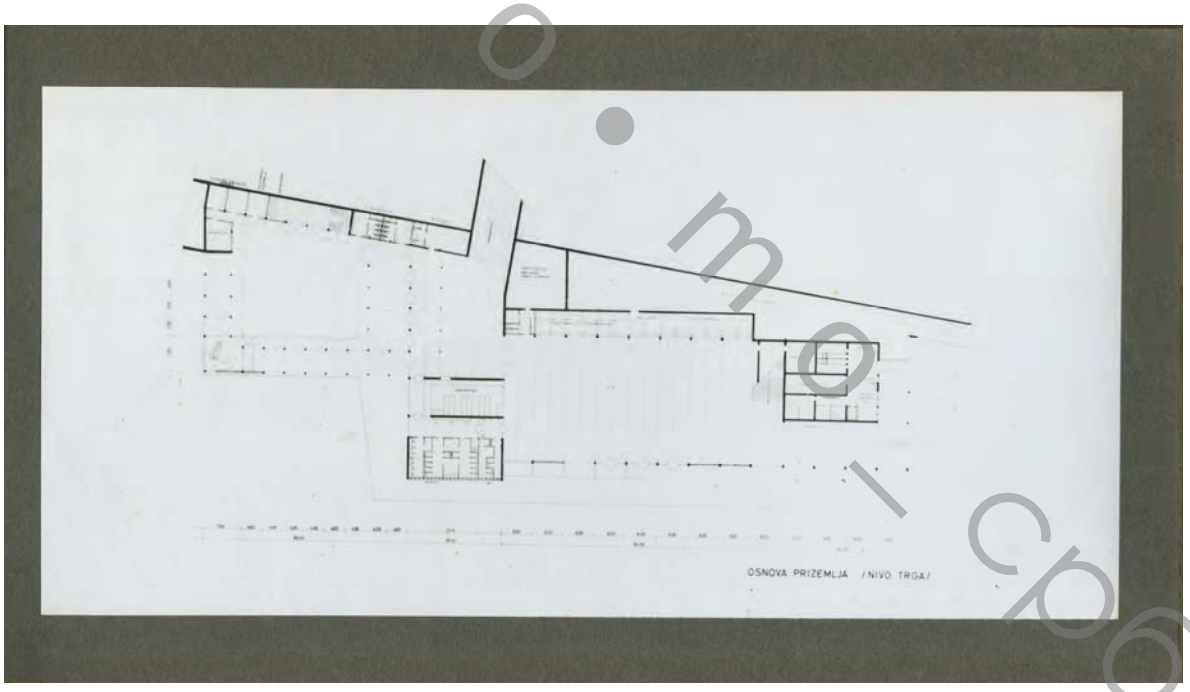


domovina Србија

Прилог 3: Планови и прилози из идејног пројекта

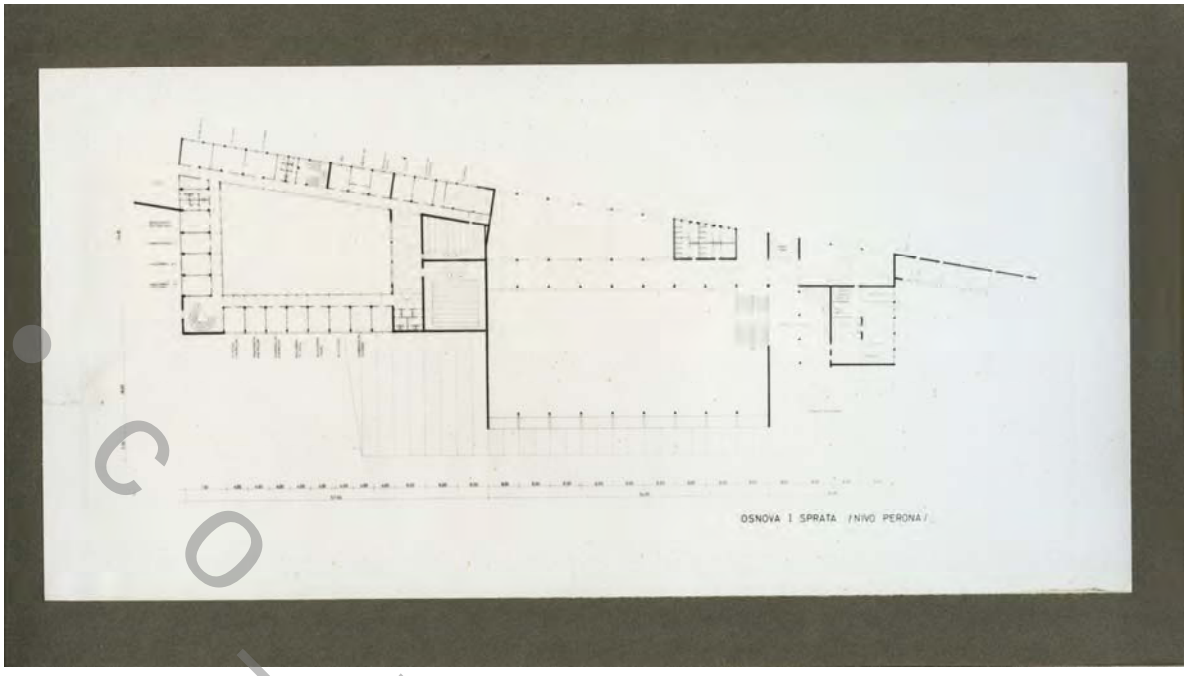


Макета објекта са ширим окружењем

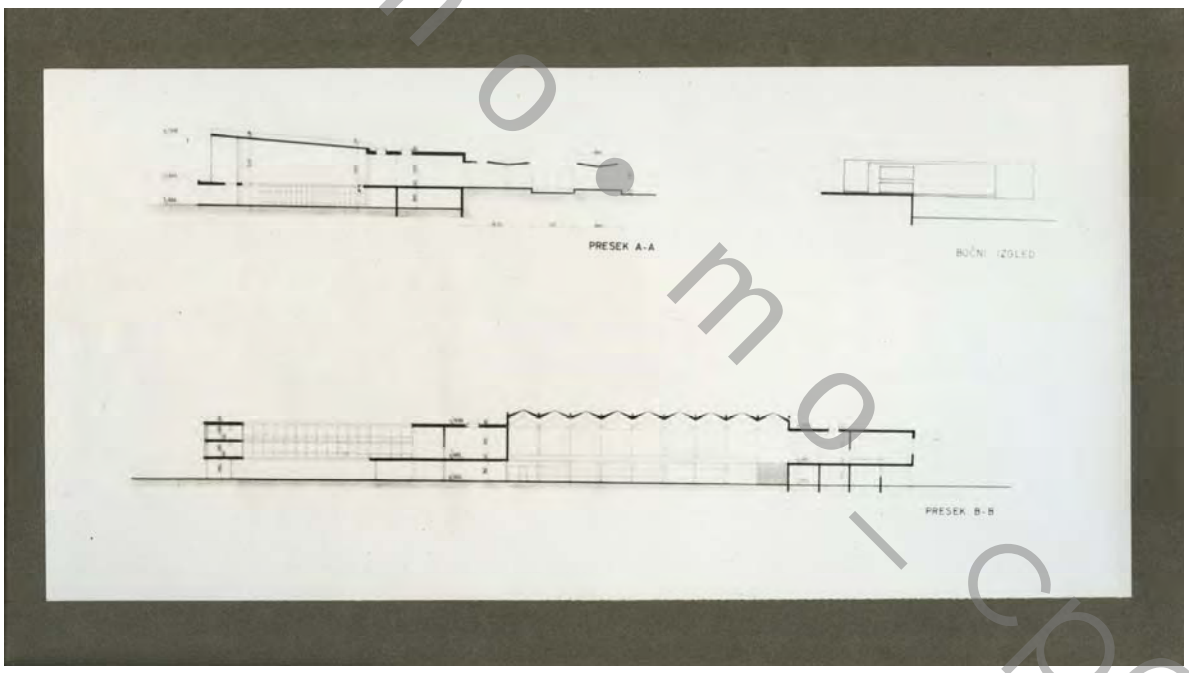


Основа приземља

do.co-mo.mo-србија



Основа спрата (ниво перона)



Пресеци А-А и Б-Б

docomomo-srbija