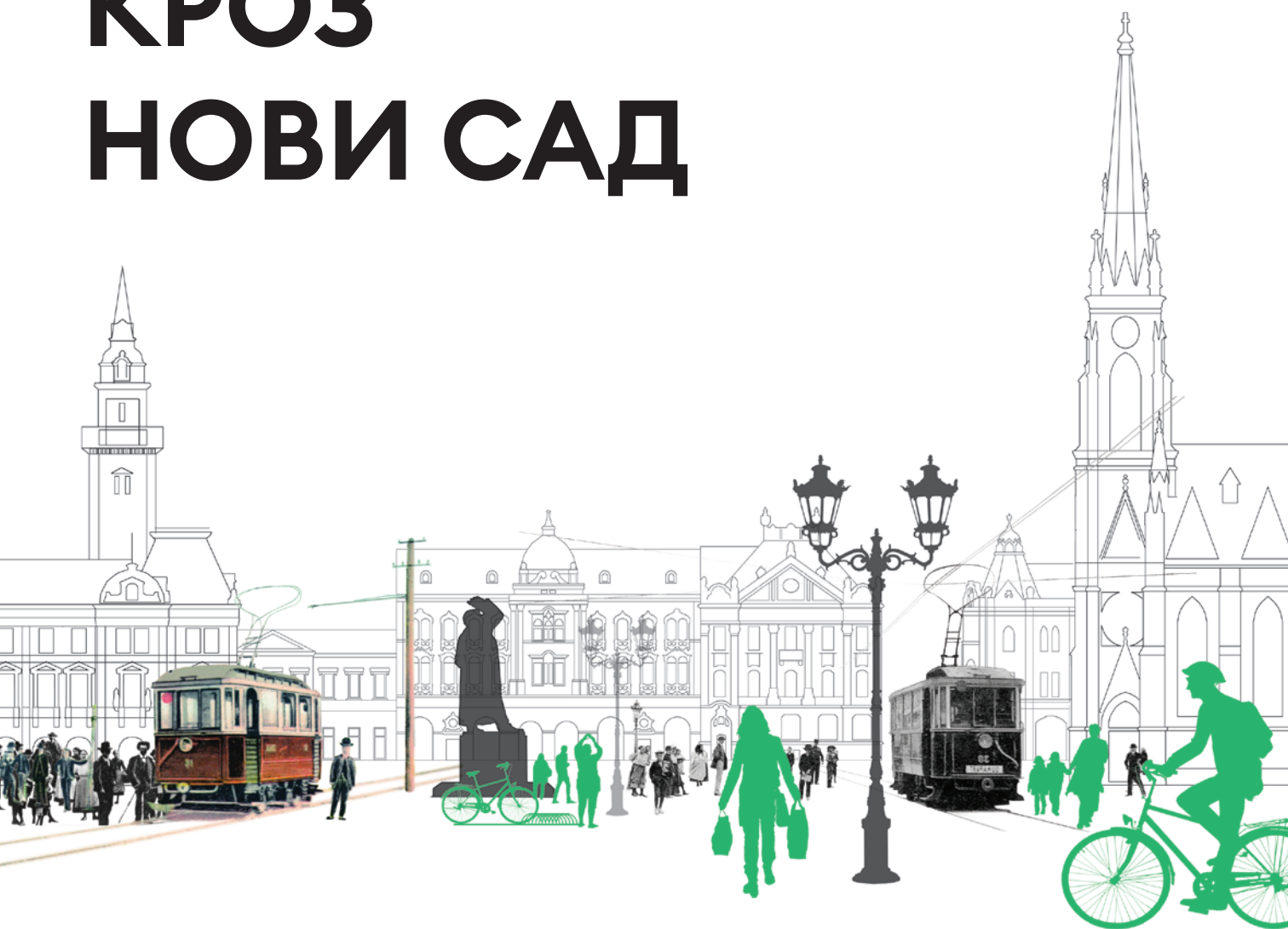


# ТРАМВАЈЕМ И ЖЕЛЕЗНИЦОМ КРОЗ НОВИ САД



Туристички водич  
за љубитеље  
старих градова,  
шинских саобраћајних система,  
пешачења и  
бициклизма

**НОВИ  
САД**  
ТУРИСТИЧКА  
ОРГАНИЗАЦИЈА  
ГРАДА  
НОВОГ САДА

**Издавач:**

Туристичка организација Града Новог Сада

**За издавача:**

Бранислав Кнежевић

**Текст:**

Александар Станојловић

**Сарадник:**

Дубравка Прерадовић

**Илустрације и припрема за штампу:**

Графички студио Жижа - Александар Станојловић

**Фотографије:**

Александар Милутиновић,

Александар Станојловић

**Штампа:**

“Biograf Comp d.o.o. Beograd”

**Тираж:**

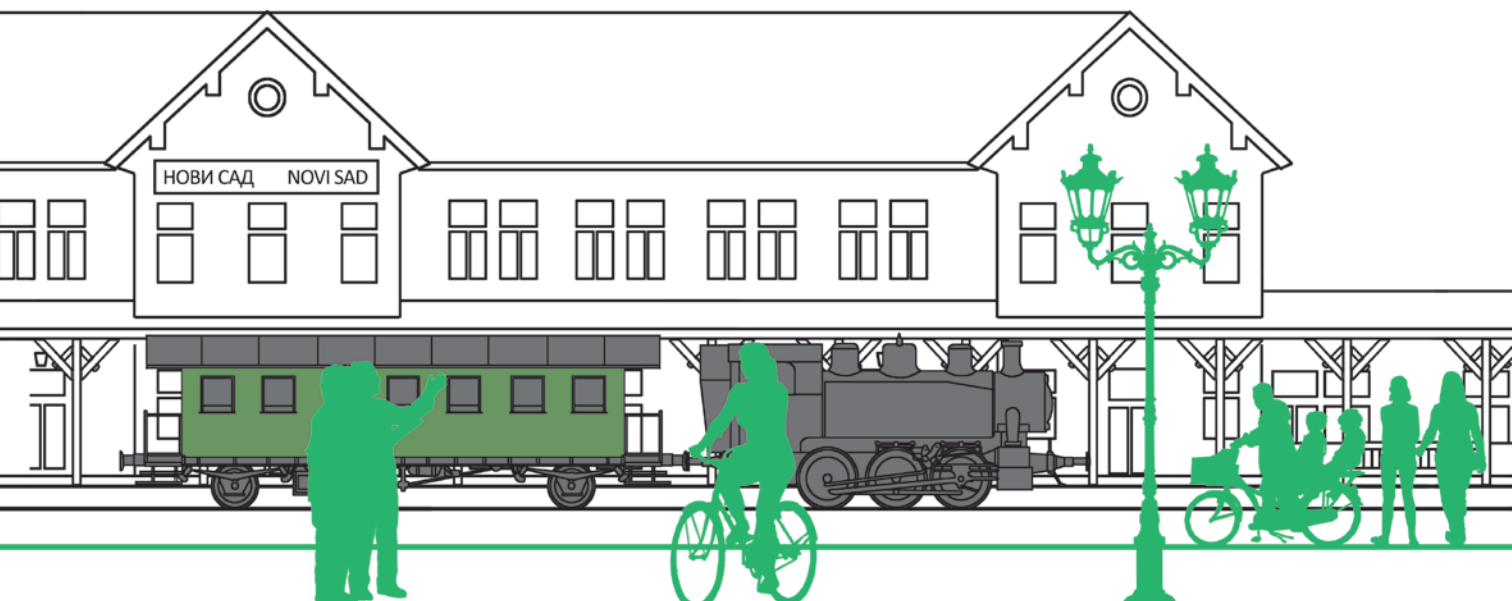
500 ком

**ISBN:** 978-86-6146-087-6

Нови Сад, 2024.

**Бесплатан примерак**

CIP - Каталогизација у публикацији  
Библиотеке Матице српске, Нови Сад  
338.48(497.113 Novi Sad)(084.3)  
ISBN 978-86-6146-087-6  
COBISS.SR-ID 138214409



# ТРАМВАЈЕМ И ЖЕЛЕЗНИЦОМ КРОЗ НОВИ САД

Трамвајска кола, локомотиве и железнички вагони већ дуго не возе улицама Новог Сада, кроз центар, поред Лимана и кроз Тврђаву. На линијама некадашњих трамвајских и железничких шина, данас су саобраћајне траке широких булевара, поплочана шеталишта старог градског језгра или заборављени тунел који чека погодан тренутак да оживи. Као сећање на времена када је Нови Сад другачије живео, дисао и када је његово срце куцало у другачијем ритму, Новосађанима и гостима града нудимо овај алтернативни тематски туристички водич којим негујемо сећање на ондашње шинске системе. Намера нам је да прикажемо да су улице и тргови по којима су трамваји и возови у прошлости саобраћали, данас туристичке маршруте са главним туристичким знаменитостима.

Замишљена возња трамвајем и железницом у Новом Саду може да нам помогне да се вратимо у прошлост, у период од краја 19. до шездесетих година 20. века, када су железнице биле главни носиоци међуградског, а трамваји град-

храмови, када су се на улицама могли срести значајни политичари, уметници, књижевници и научници. Дух епохе обележили су и задужбеници, који су заједници несебично поклонили свој новац, знање и уметничке колекције и тако помогли културне, просветне и верске установе које и данас постоје и раде. Заједно са осталим путницима редовно су се возили трамвајима по граду и возовима до Титела, Бечеја, Сремских Карловаца, Руме, као и до Пеште, Суботице, Земунa, Београда, Темишвара или Загреба. Данас се тих старих возова и трамваја сећамо са септом и носталгијом и поново све више користимо железницу, најлепши вид путовања.

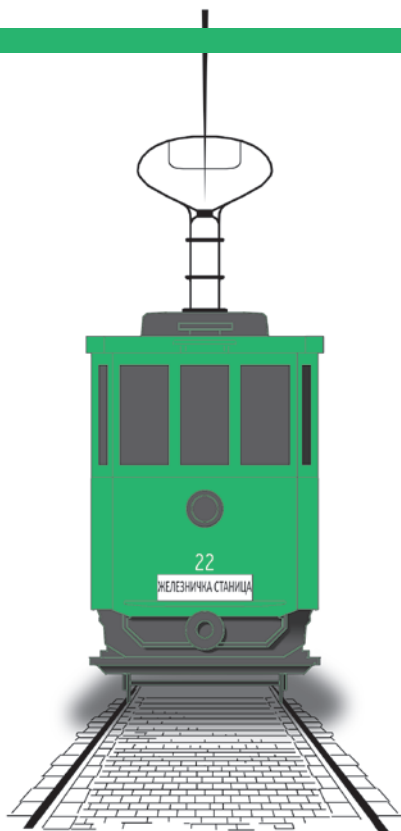
Препоручујемо вам да предложене руте обиђете пешице или бициклом, који су уз возњу трамвајем или бродом најбољи видови упознавања градова свуда у свету. Они вам омогућују да се крећете довољном брзином да упознате ритам, пулс, мирисе и звукове града. Нови Сад је раван град и нигде вам неће бити проблем да возите бицикл. Ако будете возили лаганом брзином од око 15 километара на сат, кретаћете се брзином старих новосадских трамваја. Будите опрезни, у пешачкој зони није дозвољена возња бици-



ског саобраћаја. Клопарање точкова по шинама, шкрипа кочница и неизбежни писак локомотиве или звук звона трамваја, заједно са жагором из кафана, трговина и занатских радњи, са метежом градских пијаца, са откуцајима звона градских торњева и сиренама дунавских лађи, били су у дослуху са животом града. Било је то време када су се могли чути српски, мађарски, немачки, јерменски, словачки, румунски и јидиш, када су подизани православни, римокатолички, гркокатолички, протестантски и јеврејски

клом, па је ту прилика да гурајући га погледате излоге у Змај Јовиној и Дунавској улици. Промовишемо званичну планску агенду, којом је предвиђена изградња моста преко Дунава и активирање трасе некадашње железничке пруге тунелом кроз Петроварадинску тврђаву као зелене пешачке и бициклистичке стазе, којом би делови града на сремској страни постали доступнији. Подржавамо одговорну урбану мобилност и мислимо на наше градове, нашу земљу и нашу планету.

# ИСТОРИЈА ТРАМВАЈСКОГ САОБРАЋАЈА У НОВОМ САДУ



Претеча трамваја у Новом Саду је веће запрежно возило са коњском вучом - омнибус, чија је редовна линија саобраћала од Темеринског пута, па Ђурчијском (Пашићевом) и Господском улицом до Железничке станице. Прави трамвај на електрични погон прорадио је 30. септембра 1911, у време велике експанзије трамваја у бројним европским градовима. Градњу овог система уговорили су 1908. године Магистрат и Деоничарско друштво за трамваје из Будимпеште. За пројекат је био задужен градски инжењер Леополд Берцелер, који је поставио шине профила 1.435 мм, као у Пешти, Осијеку или Сарајеву, што је знатно шире од трамвајских шина у Београду и Загребу. У почетку су Новим Садам возили вагони из фабрике „Ganz” у Будимпешти, неколико вагона је дотерано из Немачке, а током времена су набављани и вагони домаће производње. Постојао је и теретни трамвај који је вукао вагоне у ремизу тј. у депо, гаражу за трамваје.

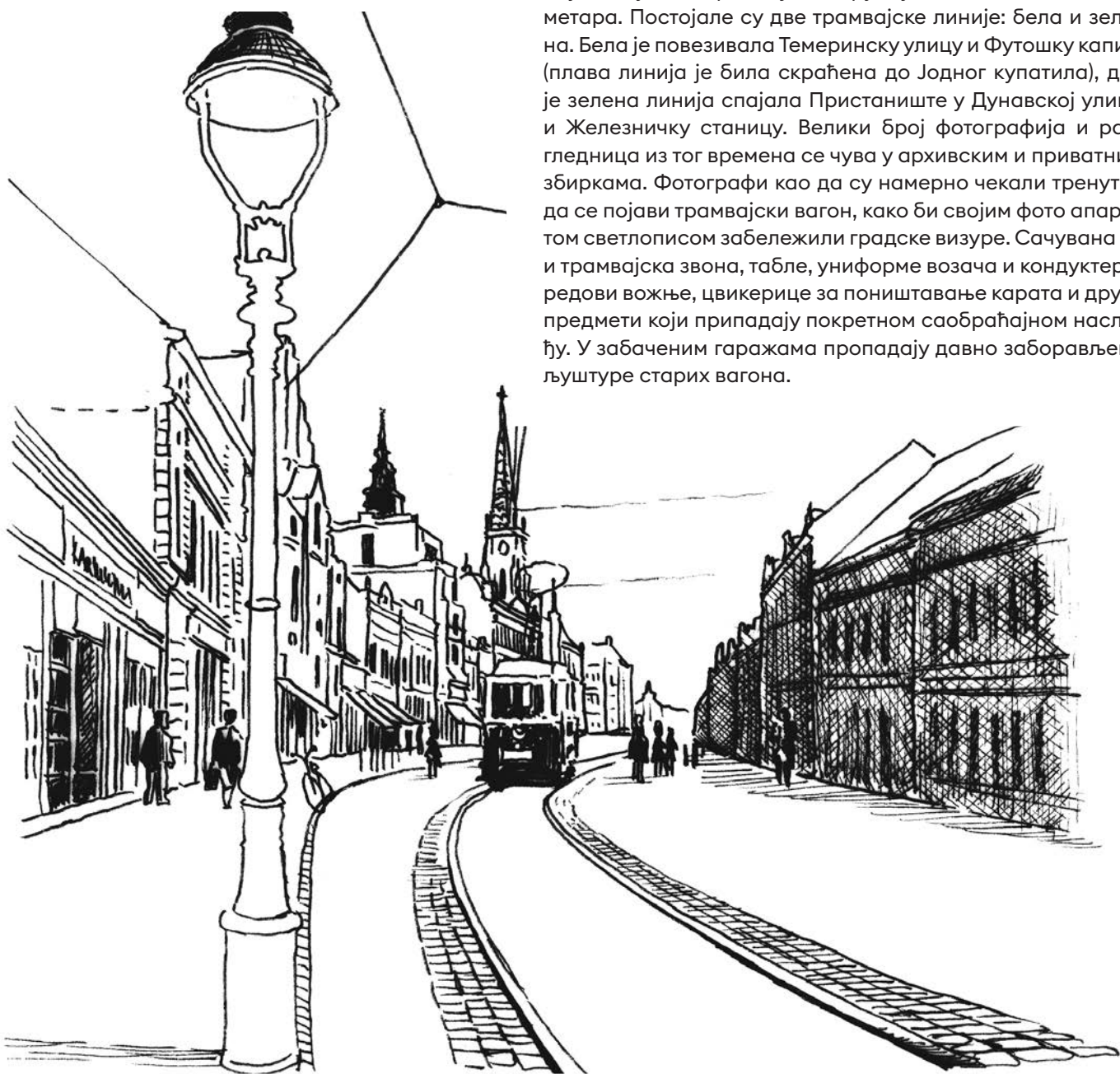


Фотографија: Дејан Станојловић, 1936.

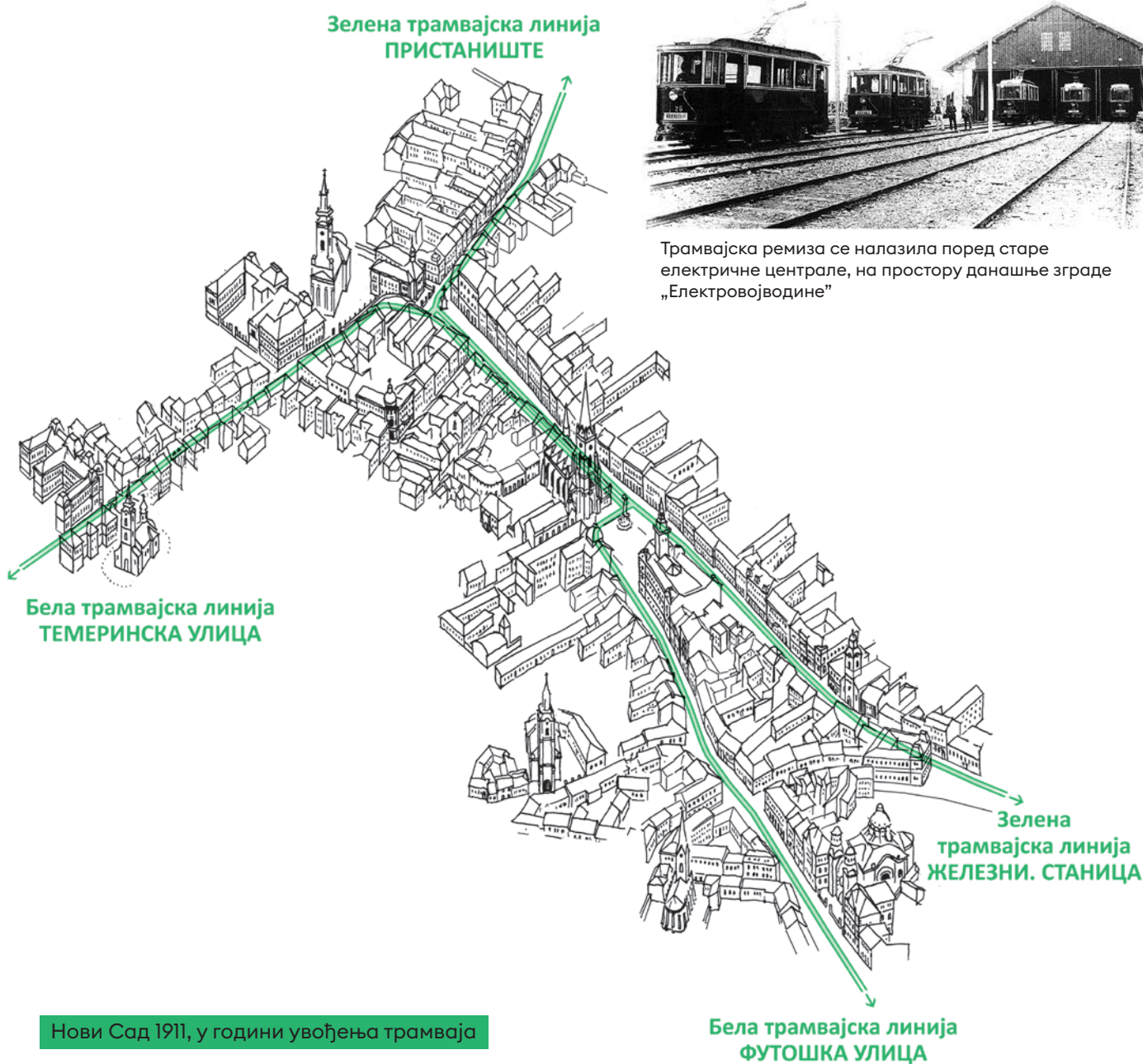




Укупна дужина трамвајских пруга је износила око 7 километара. Постојале су две трамвајске линије: бела и зелена. Бела је повезивала Темеринску улицу и Футошку капију (плава линија је била скраћена до Јодног купатила), док је зелена линија спајала Пристаниште у Дунавској улици и Железничку станицу. Велики број фотографија и разгледница из тог времена се чува у архивским и приватним збиркама. Фотографи као да су намерно чекали тренутак да се појави трамвајски вагон, како би својим фото апаратом светлописом забележили градске визуре. Сачувана су и трамвајска звона, табле, униформе возача и кондуктера, редови вожње, цвикерице за поништавање карата и други предмети који припадају покретном саобраћајном наслеђу. У забаченим гаражама пропадају давно заборављене љуштуре старих вагона.



# ИСТОРИЈА ТРАМВАЈСКОГ САОБРАЋАЈА У НОВОМ САДУ



Нови Сад 1911, у години увођења трамваја

Брзина кретања трамваја је била између 10 и 20 километара на сат. Познато је колико је било кочничара, кондуктера, надзорника, подмазивача скретница, запослених на одржавању пруге и у ремизи. Архивски документи сведоче о броју пређених километара, превезених путника и о трошњи струје.

У вагоне се улазило један по један и без гурања. Цена карте за возњу је током времена варирала, али најдуже се задржала она од једног динара. Кондуктер је ишао кроз вагоне и наплаћивао карте. Путници су седели на дрвеним клупама, док стајање није било дозвољено.



Новосадска трамвајска ремиза (депо) се налазила поред прве електричне централе, на месту данашње зграде „Електровојводине” и Топлане „Југ”. Централа је почела са производњом електричне енергије 1910. године, те је стога ремиза изграђена поред ње пошто је цео трамвајски систем зависио од снабдевања струјом.

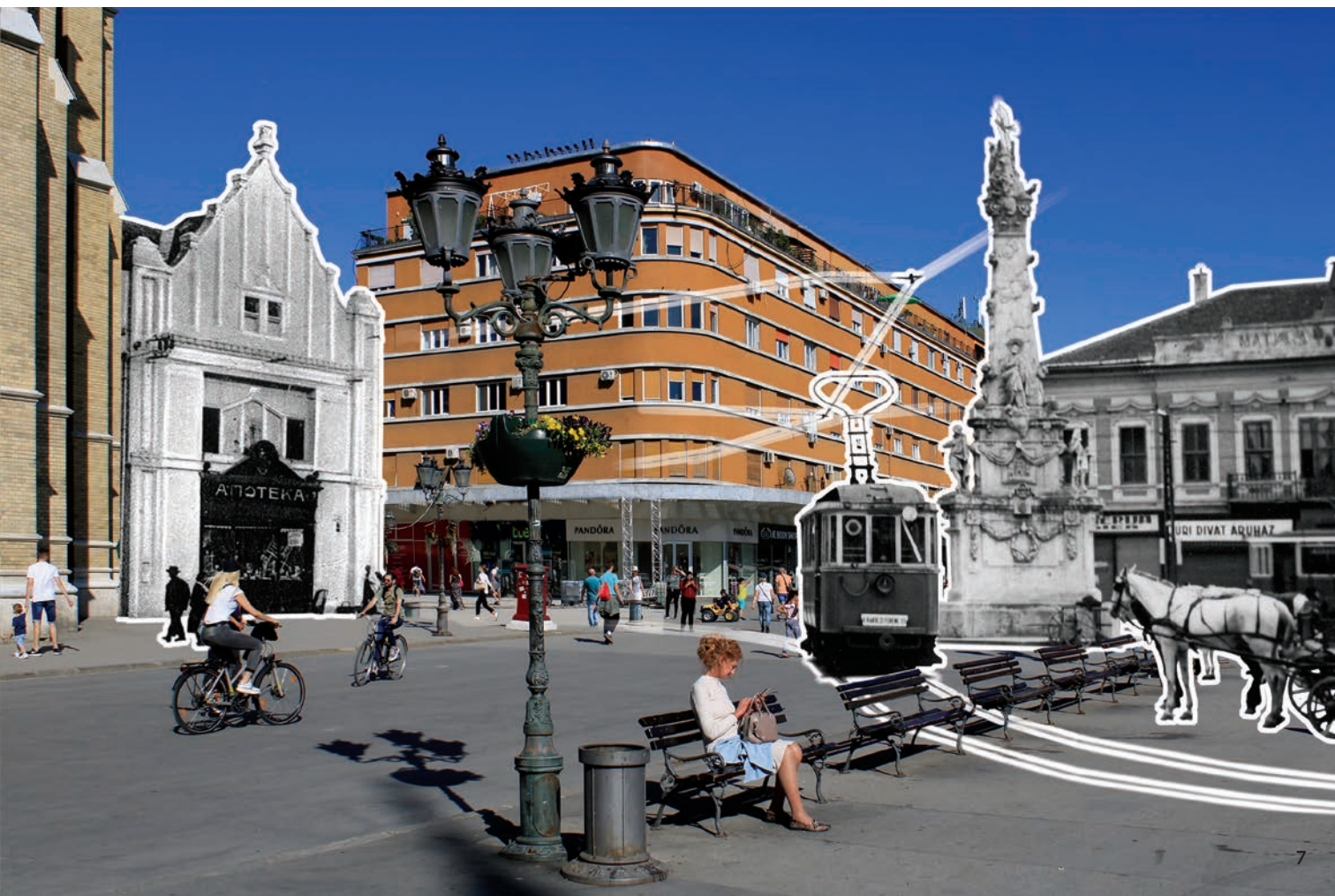
Историја трамвајског саобраћаја у Новом Саду памети и лоше моменте: 1920. године изгорели су у великом пожару ремиза и половина трамвајских кола. У бомбардовању савезничких снага 1944. електрична централа је оштећена и трамвајски превоз је неко време био прекинут. Поново је успостављен после ослобођења, маја 1945. године. Ново Градско саобраћајно предузеће у социјалистичким условима основано је годину дана касније.

Трамвајски саобраћај у Новом Саду је потпуно укинут 30. септембра 1958. године, због неекономичности, недовољне безбедности и дотрајалости шина и возила. Нафта је тада била јефтина и трамваје су заменили аутобуси. Окосницу градског саобраћаја и данас чине плави аутобуси који повезују све

делове града. Постоје иницијативе да се трамвајски превоз врати, ради побољшања економике јавног саобраћаја, уштеде енергије и здраве животне средине. Анкета у склопу истраживања које је урађено 2011. године показала је да велики проценат грађана подржава враћање трамваја у данашњи презагушени град.

Док се то не догоди, покушајмо да се провозамо трамвајима у машти, као што су се наши стари Новосађани некада свакодневно возили. Те давнашње трамвајске линије повезују и четири пијаце у центру града, Рибљу, Футошку, Лиманску и пијаци у Темеринској улици, непогрешиве мераче градске економије и стања духа у граду и његовом залеђу. И траса некадашње железничке пруге спаја занимљива места, посебно у подручју Лимана, Универзитетског кампуса, Кеја и Петроварадинске тврђаве.

Стога, нека трамвајско звоно и писак парне локомотиве у овом туристичком водичу и приказу саобраћајног наслеђа повежу најважније знаменитости у Новом Саду, у мало другачијој поставци од оне на коју смо навикли.



# ЧВОРИШТЕ ТРАМВАЈСКИХ ЛИНИЈА - ТРГ СЛОБОДЕ



Уметнички завод Графика Нови Сад, 1924.

З апочнимо нашу возњу новосадским трамвајем на месту где су се трамвајске линије укрштале, на **Тргу слободе**. Тај вековни центар Новог Сада и место рачвања најважнијих просторних, комуникационих, економских и менталних сила, био је у прошлости и тачка додира људи, робе и идеја и робе из српске, мађарске, немачке и јеврејске четврти. У средишту пешачке зоне, Трг слободе је и данас истински центар града.

У његовом средишту је смештен **споменик Светозару Милетићу**, адвокату и политичком лидеру Срба у Угарској у 19. веку. Вајар Иван Мештровић је Милетића приказао као градоначелника Новог Сада који се по изласку из **Градске куће** срчано и енергично обраћа окупљеним грађанима. Монумен-

на Градска кућа је подигнута 1894. године у стилу неоренесансе, са симетричном главном фасадом, иза чијих стубова је смештена раскошна свечана дворана за пријеме, прославе и велике скупове. Палатом доминира торањ на чијем врху се налази „Матилда”, звоно које је узбуњивало ватрогасце у случају пожара. На супротној страни трга се налази монументална римокатоличка црква, коју Новосађани због своје величине и неоготичких олтара, стубова и ребрастих сводова зову „**Катедрала**”, иако није бискупско средиште већ **црква градске жупе Имена Маријиног**. Њен звоник од 72 метра је највиша историјска грађевина у Новом Саду. Градску кућу и Римокатоличку цркву пројектовао је архитекта Ђерђ Молнар у последњој деценији 19. века.



ГРАДСКА КУЋА







СЕВЕРНА СТРАНА ТРГА



РИМОКАТОЛИЧКА ЦРКВА  
ИМЕНА МАРИЈИНОГ



СПОМЕНИК СВЕТОЗАРУ МИЛЕТИЋУ

На Тргу слободе се налазе и најстарији градски **хотел „Војводина“** из 1854. године, **Танурџићева палата** у стилу ране међуратне модерне архитектуре, једно од најзначајнијих дела архитекте Ђорђа Табаковића, палата са фигуром **Гвозденог човека**, као и зграда **Гранд хотела „Мајер“** (те хотел „Ковач“ и Дом ЈНА) из 1893, у чијој свечаној сали је проглашено присаједињење Бачке, Баната и Барање Краљевини Србији 1918. године, као један од темеља формирања Југославије.

Уз Трг слободе се налази **Католичка порта**, скривен и миран омањи градски трг под сенама липа, кога сходно имену обележавају институције римокато-

личке цркве. Преко пута „Катедрале“ се налази **Плебанија**, жупни уред из 1808. године, а поред ове барокне грађевине је **Културни центар Новог Сада**. Данас су Католичка порта и **улица Лазе Телечког** омиљена места за излазак, посебно у пролеће и у лето када су баште послasti-чарница и кафића пуне Новосађана и туриста.

Југоисточно од Трга слободе пружа се широка улица Модене - названа по италијанском граду новосадском побратиму - веза старог центра са деловима града према Бановини, Дунаву и Петроварадину.



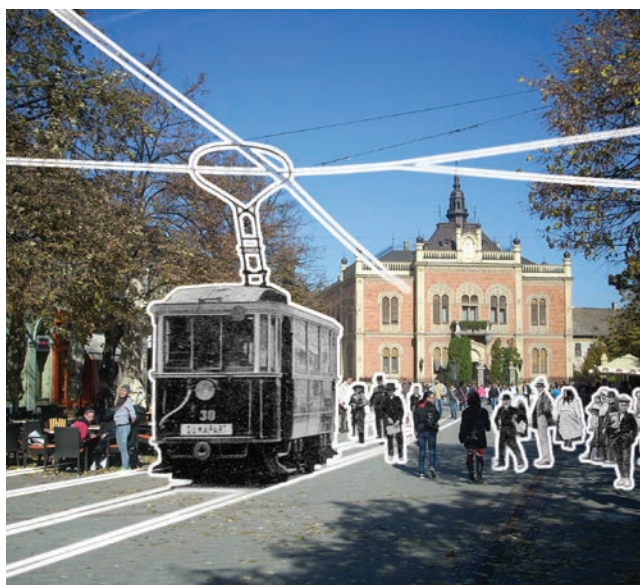


# ЗЕЛЕНА ТРАМВАЈСКА ЛИНИЈА ЗМАЈ ЈОВИНА - ДУНАВСКА - ПРИСТАНИШТЕ



Од Трга слободе ка северу града провозаћемо се зеленом линијом у смеру Дунавског пристаништа или белом линијом до Темринске улице. Оне су ишле данашњом Змај Јови-

ном улицом, где су трамвајске шине биле двоколосечне и раздвајале су се код данашњег Змајевог споменика. Да би дошли до обале Дунава, вагони зелене линије морали су да прођу Дунавском улицом, једном од најстаријих и најлепших у граду. Укрсница на овом краку налазила се код зграде Суда, где је данас Музеј Војводине.



**Змај Јовина, Милетићева и Дунавска улица** су дивни улични ансамбли једносpratних грађанских кућа и главне трговачке улице са продавницама у приземљу и дворишним пасајима у којима се налазе луксузне радње, занатске радионице, ресторани и кафићи. Најлепша кућа у Милетићевој улици је **Палата са скулптуром бога Хермеса (Меркура)**. Од знаменитости у Дунавској улици бележимо најстарију новосадску кућу „**Код белог лава**” са почетка 18. века, **Градску библиотеку, Збирку стране уметности Музеја града Новог Сада** и споменик **Јаши Томићу**.





СПОМЕНИК ЧИКА ЈОВИ ЗМАЈУ



ДУНАВСКИ ПАРК



МУЗЕЈ ВОЈВОДИНЕ

У другом делу Дунавска улица добија дрвореде и разлива се на прелепи **Дунавски парк**, формиран крајем 19. века. У средишту парка се налази језерце са лабудовима и паткама око кога увек има деце и одраслих који уживају у слободном времену. Дунавски парк је и заштићени споменик природе са очуваним стаблима мочварног чемпреса, врбе и хрста лужњака. Лети је мирна зелена оаза у центру града, а зими се претвара у „Ледену шуму“.

Око Дунавског парка су нанизане значајне установе културе. **Музеј Војводине** туристима нуди велику сталну поставку археолошке, историјске и етнолошке збирке. Његов део је и Музеј присаједињења. **Музеј савремене уметности Војводине** је основан као чувар традиција антифашистичке борбе у Другом светском рату. Данас је усмерен на савремену уметничку продукцију. Ту се налазе и **Архив Војводине**, **Позориште младих**, смештено у Дому краља Александра (Соколски дом) и **Студио М**. Недалеко

се налази Рибља пијаца, са богатом понудом воћа, поврћа, рибе, пецива, цвећа, занатских производа и сувенира. Недавно обновљени **Трг републике** са **спомеником краљу Петру** је простор за повремене манифестације на којима се промовишу гастрономска, винска и туристичка понуда Новог Сада и регије.

Зелена линија се завршавала на **Дунавском пристаништу**, где се данас налази пристан за речне крузере. Ово је почетна тачка обиласка града за туристе који у Нови Сад долазе бродом. Дунав је веома присутан у слици града, а Нови Сад је управо код Пристаништа највише „изашао“ на Дунав. Шетном или бицикличком стазом уз Дунав се може доћи до Универзитетског центра и купалишта на Штранду, док се преко оближњег Варадинског моста прелази моћна река, да бисмо дошли до Петроварадинске тврђаве.





# БЕЛА ТРАМВАЈСКА ЛИНИЈА ПАШИЋЕВА - ТЕМЕРИНСКА - КАНАЛ



**Б**ела трамвајска линија је од Змајевог споменика скретала улево и кроз данашњу Пашићеву и Темеринску улицу водила до Канала. На овом делу трасе су постојале три укрснице на којима су трамваји могли да се мимоиђу.

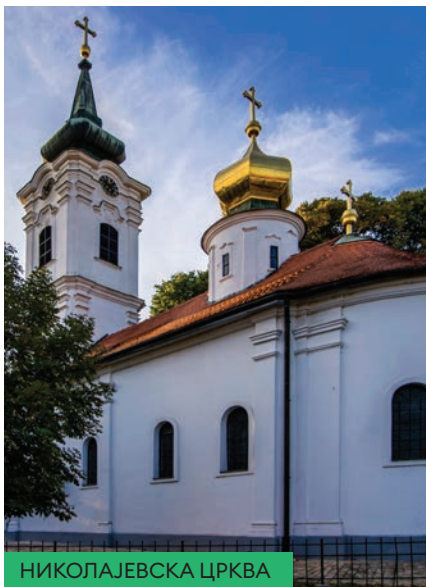
Ово су од настанка Новог Сада били српски делови града и овде пролазимо поред важних црквених и школских установа православних Срба. Комплексом доминирају палата **Владичанског двора** Епархије бачке и **Саборна црква Светог Георгија**. Иконостас, тронове и зидне слике храма је осликао чувени сликар Паја Јовановић. Изузетне верске и историјске композиције изведене су у стилу реализма. Заветни крст, који се налази у црквеној порти, првобитно је био лоциран на сред Змај Јовине улице, али је два пута премештан, први пут јер је сметао кретању трамваја, а други пут после Другог светског рата из идеолошких разлога.

**Гимназија „Јован Јовановић Змај”**, некадашња Српска православна гимназија, задужбина је барона Милоша Бајића. Архитекта Гимназије и Владичанског двора био је Владимир Николић, чији је класицистички израз препознатљив и на раскошним фасадама Саборне цркве, Патријаршијског двора и Богословије у Сремским Карловцима.

У кући која се налазила поред Гимназије, родио се Јован Јовановић Змај, знаменити књижевник српског романтизма, омиљени дечији песник и лекар. Нови Сад негује лепу традицију Змајевих дечјих игара, манифестације која се сваког пролећа одржава на тргу код Змајевог споменика и другим локацијама у Новом Саду и Сремској Каменици.

Вожњу трамвајем настављамо **Пашићевом улицом**, некадашњим Ђурчијским сокаком, названим по прерађивачима и трговцима кожом. У овој улици се налазе важне установе српске културе: **Платонеум**, задужбина владике Платона Атанацковића, у којој је данас огранак Српске академије наука и уметности у Новом Саду и **Матица српска**, најстарија културна и научна институција српског народа, основана 1826. године у Пешти, која је 1864. године премештена у Нови Сад. Матица непрекидно издаје свој Летопис, један од најстаријих часописа те врсте у свету. Палата Матице српске је подигнута 1912. године новцем из завештања велике добротворке Марије Трандафил. Својим радом помагала је православно сирочад и сиромашне суграђане и учествовала у обнови **Николајевске цркве**, најстарије цркве у Новом Саду, освећене 1730. године.





НИКОЛАЈЕВСКА ЦРКВА



МАТИЦА СРПСКА



АЛМАШКА ЦРКВА

У овом делу града су сачуване улице древних назива који говоре о урбаној историји града: Златне греде, Грчкошколска, Земљане ћуприје, итд. На старом Житном тргу, а данас **Тргу Марије Трандафил** пролазимо поред прелепих палата „Старог здања”, породице Томин и Занатског дома. Ако од трга скренемо лево у улицу Јована Суботића, видећемо **Грkokатоличку цркву Св. Петра и Павла** из 1820. године, **Словачку евангеличку цркву** и **Новосадско позориште - Újvidéki Színház**. У Кисачкој улици на броју 20 налази се **кућа Милоша Марића**, у којој је одрасла и коју је и касније посећивала научница Милева Марић, неправедно у сенци свог супруга и сарадника Алберта Ајнштајна. Трамвајске шине су десно од трга савијале у **Темеринску улицу**, пролазећи поред пијаци у Темеринској улици према **Каналу**, где је била последња трамвајска станица. Темеринска улица је западна граница **Алماشког краја**, кога су пре скоро 300 година основали досељеници из села Алмаша као насеље кривудавих

улица и скромних породичних кућа које је сачувало своју првобитну морфологију упркос агресивној урбанизацији. Њихови потомци се и данас називају Алмашани. Место окупљања заједнице у последње време постала је **Културна станица Свилара**, мали културни центар смештен у некадашњу Државну фабрику свиле, која је била један од првих индустријских погона у Новом Саду.

Насупрот једноставности породичних кућа са двориштима, крајем доминира монументална **Алмашка црква Света Три Јерарха**, највећа православна црква у Бачкој, изграђена између 1797. и 1808. у стилу класицизма. Њен иконостас је дело новосадских дрворезбара из чувене породице Марковић и иконописца Арсенија Теодоровића, знаменитог сликара класицизма, који је и сахрањен у Алмашкој црквеној порти. Богородичин трон цркве краси још једно дело велике уметничке вредности и лепоте, Богородица са Христом Уроша Предића.





# БЕЛА ТРАМВАЈСКА ЛИНИЈА ЈЕВРЕЈСКА - ФУТОШКА

Од Трга слободе, бела трамвајска линија водила је ка западним предграђима и Футошком путу. Ово је био најдужи и најоптерећенији трамвајски крак. Укрснице шина су се налазиле код некадашње Царинарнице, Касарне, Јодне бање и Болнице.

Прва знаменитост на овом правцу је **Српско народно позориште**, које је дом позоришног, оперског и балетског ансамбла и установа од националног значаја. Најстарије српско позориште основано 1861. године чува сећање на свог оснивача Јована Ђорђевића, по коме носи назив велика сцена, на глумца Перу Добриновића, који баштини име мање сцене, на Јована Стерију Поповића, у чију част се играју представе најважније српске и регионалне позоришне манифестације - Стеријиног позорја, на Лазу Костића који први превео Шекспирова дела на српски језик, као и на балерину Марину Олењину, чију мермерну скулптуру можемо видети на Позоришном тргу.



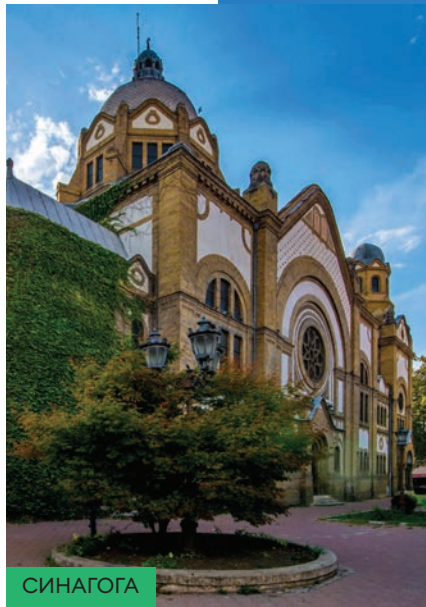
Зграда Српског народног позоришта је изграђена 1981. године на месту низа старих зграда Мале јеврејске улице, које су том приликом порушене. Иза ове робусне грађевине налази се **Успенска црква** из 1776. године, једна од четири православне цркве у центру града. Иконостас и зидне слике у олтару осликали су







СНП И УСПЕНСКА ЦРКВА



СИНАГОГА

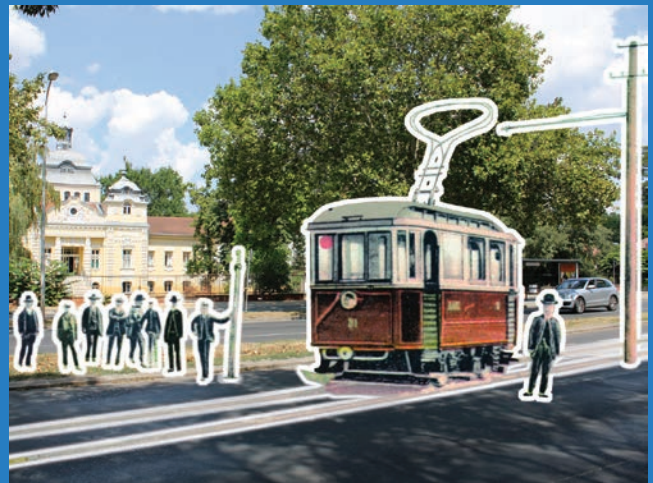


ЈОДНА БАЊА

представници српског барокног стила Јанко Халкозовић и Василије Остојић. Дрворезбарски радови су и овде изведени у тада надалеко познатој новосадској радионици Арсенија и Аксентија Марковића.

Када на семафору пређемо Успенски булевар, отвара нам се Јеврејска улица, тако названа по припадницима јеврејске заједнице који су је у прошлости насељавали. Средиште њиховог јавног живота и постојања обележава комплекс око Синагоге, Јеврејске школе и Јеврејске општине, који је око 1909. године изграђен према цртежима надалеко познатог архитекте Липота Баумхорна. Новосадска Синагога је једна је од ретких која није срушена након Другог светског рата, али данас не служи као верски храм, већ је дворана за концерте класичне инструменталне и хорске музике. У њој се сваког пролећа реализује програм Новосадских музичких свечаности. Насупрот Синагоге се налази још једна божја кућа, неоготска Реформатска црква са припадајућим црквеним домом.

Јеврејска и потом Футошка улица у продужетку су један од најлепших градских булеvara, украшен моћним дрворедом платана. На углу са Булеваром Ослобођења налази се Футошка пијаца. Пар стотина метара даље наићи ћемо на Варошко јодно купатило из 1910. године уз којег је још један од дивних новосадских паркова, Футошки парк. Северно од парка су Хотел „Парк”, отворени олимпијски базен и комплекс Новосадског сајма са Мастер центром, место најважнијег окупљања пољопривредника и прерађивача из шире регије на Пољопривредном сајму у месецу мају. Јужно од Футошког парка налазе се Католичко и Јеврејско гробље. Уз њих је и Еђшег, једна од културних станица која окупља заједницу локалног кварта у згради бившег Грађанског стрељашког друштва. У наставку Футошког пута налази се комплекс Градске односно Државне болнице, у којој је данас Клинички центар Војводине. Бела трамвајска линија се завршавала код Футошке рампе („капије”), где је данас Институт за јавно здравље Војводине и раскрсница са Булеваром Европе.





# ЗЕЛЕНА ТРАМВАЈСКА ЛИНИЈА КРАЉА АЛЕКСАНДРА - ЖЕЛЕЗНИЧКА



Четврта трамвајска деоница спајала је зеленом линијом Трг слободе са Железничком станицом на Лиману. На овом потезу у прошлости је живела немачка и мађарска господа, па се отуда називала и Herrngasse, Úri utca, Господска улица. На њу се надовезивала Железничка улица. Две укрснице трамвајских шина су се налазиле код Поште и код данашњег Булевара ослобођења.

Данас је то правац улица **Краља Александра**, **Народних хероја** и **Железничке**, и потом Војвођанске на Грбавици. То је још једна знаменита трговачка улица са лепим фасадама. Помена су вредне **Менратова палата** у стилу сецесије из 1908. године, **Матичарско здање**, са очуваним грбом племићке породице Парчетић, међуратна **Адамовићева палата**, али и солитер **Главне поште** из социјалистичког периода и предимензионирана **Пупинова палата**, знак нашег времена. Управо у овој зони улицу су пресекле саобраћајне траке Булевара Михајла Пупина, па пешаци морају да силазе у подземни пролаз. На присуство трамваја у Новом Саду данас нас подсећа вагон „Трчике” који је некада спајао град са купалиштем на Штранду, а данас служи као кафић. Овде се у прошлости налазила и **Јерменска црква**, веома редак храм ове националне заједнице, који је на жалост многих Новосађана порушен као жртва социјалистичког прогреса, модернизације и моторизације. О присуству Јермена у граду данас сведоче Хачкар споменик и тлоцрт цркве у плочнику булевара.

Иза низа пословних зграда модерног Пупиновог булевара налази се **Трг галерија**, још један скривени градски кутак, на коме три музејске установе чувају и излажу национално уметничко благо. **Галерија Матице српске** прати развој ликовне уметности код Срба од 16. века до данас, а у сталној поставци су најзаступљенија сликарска дела из 18. и 19. столећа и вредна дела графика. На ову поставку се хронолошки (мада не у потпуности) надовезују уметничка дела изложена у **Спомен збирци Павла Бељанског** и **Поклон збирци Рајка Мамузића**. Обојица су своје колекције као легате поклонили народу, а за смештај колекције Павла Бељанског наменски је саграђена нова музејска зграда.







СПОМЕН-ЗБИРКА ПАВЛА БЕЉАНСКОГ

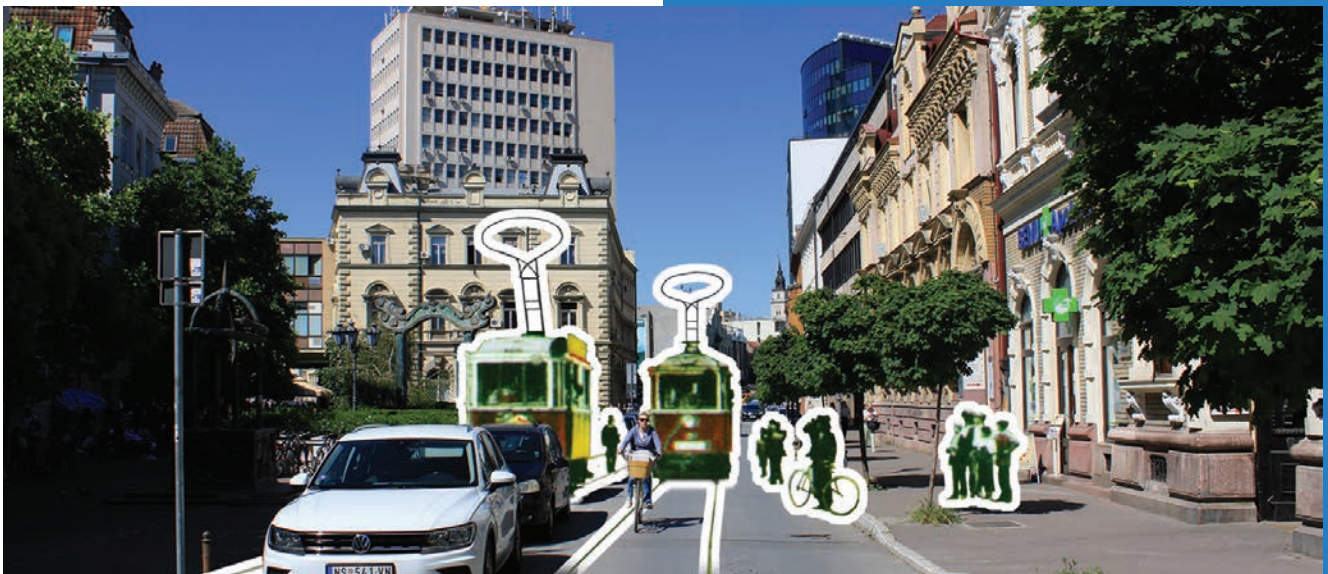
Ка Дунаву и Петроварадину води широки **Булевар Михајла Пупина**, дуж којег су репрезентативне грађевине саграђене између два светска рата (**комплекс Бановине** - Скупштине и Владе Војводине, Хипотекарне банке, Раднички дом, Дом народног здравља, међуратне стамбене зграде, итд), као и током послератног периода, када је булевар носио име Маршала Тита. Тада су изведене велике пословне зграде, **биоскоп „Арена“** и **робне куће „Стотекс“ („Базар“)** и **„Норк“**. У то време је булевар био новосадски корзо. Пупинов булевар је отворена галерија модерне архитектуре са делима познатих архитеката Драгише Брашована, Ђорђа Табаковића, Милана Михелича, Сибина и Милене Ђорђевић. У њиховим приземљима су смештени неки од иконичних локала, попут **Апотеке**, посластичарнице „Цариград“ и излагачких галерија удружења ликовних и примењених уметности Војводине. На скверу између Булевара и улице Модене можемо да видимо **споменик Михајлу Пупину**, знаменитом научнику и патриоти пореклом из банатског села Идвора. Улицом Модене можемо да се вратимо на Трг слободе, где смо започели нашу замишљену војњу новосадским трамвајима.



ГАЛЕРИЈА МАТИЦЕ СРПСКЕ

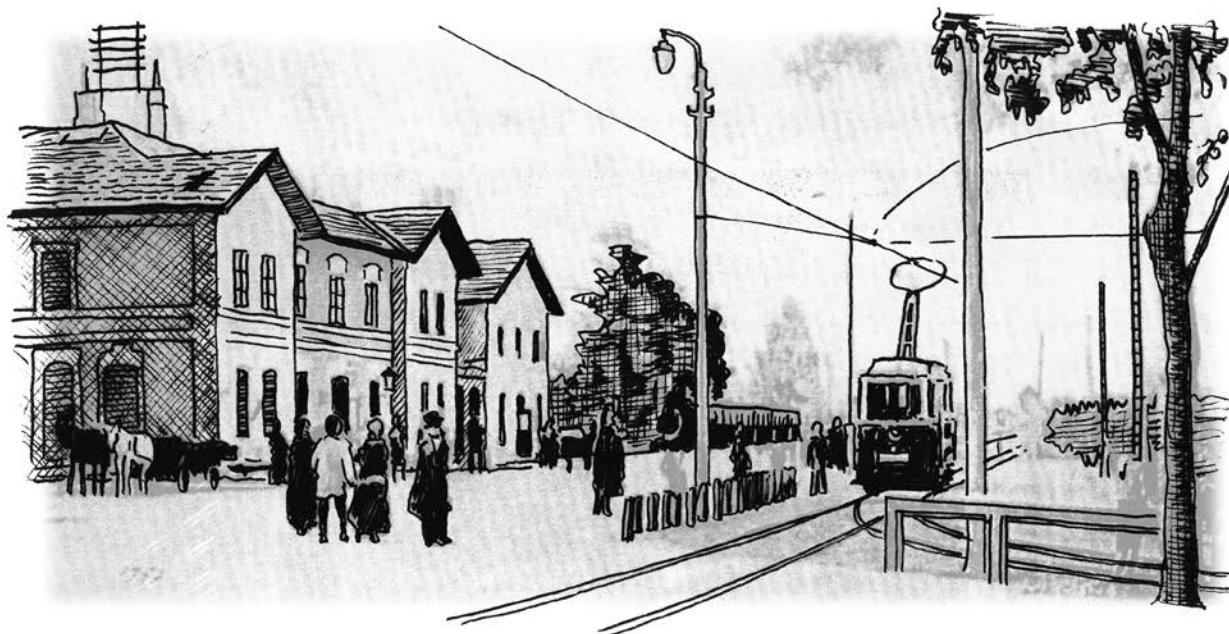


КОМПЛЕКС БАНОВИНЕ





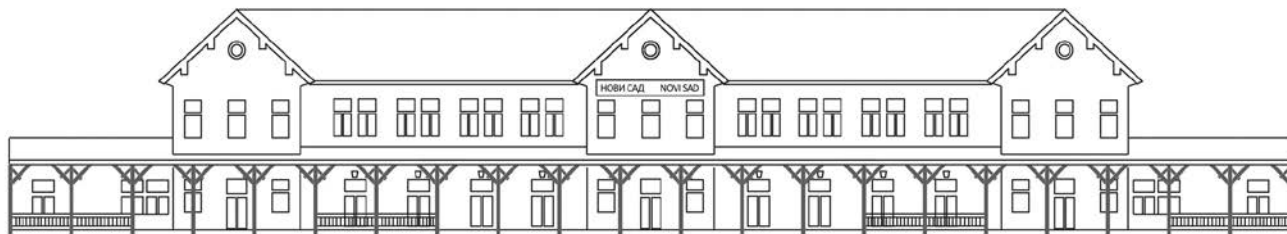
# ИСТОРИЈА ЖЕЛЕЗНИЦЕ У НОВОМ САДУ 1883 – 1964.



Почетна трамвајска станица испред Железничке станице Нови Сад на Грбавици

Појава и развој железнице у Војводини иницирани су Законом о Угарским железницама из 1836. године, када је плански дефинисана интеграција железнице овог дела Европе у железничку мрежу Хабсбуршке монархије. Градња пруга је започета у другој половини 19. века, а први воз у новосадску железничку станицу је ушао 5. марта 1883. године из Будимпеште и Суботице. Од тог дана Нови Сад се налази на мапи европских градова којима железница

обезбеђује квалитетну саобраћајну везу и убрзани привредни развој. Железница је донела огромну промену и за теретни транспорт робе и за путнички саобраћај. Житарице, сировине и индустријски производи много брже и лакше су долазили до свих делова Хабсбуршке монархије, што је омогућило брзи привредни развој целе регије, а путовање путничким возовима постало је веома комотно и комфортно, посебно за путнике виших класа.



Зграда некадашње железничке станице Нови Сад на Грбавици (од 1883)



Модернизована железничка станица на Грбавици (од тридесетих година 20. века до 1964.)



Локомотива серије ЖЖ 51-007 и споменик железничару испред Железничке станице



Мрежа железничких пруга у Војводини је крајем 19. века била једна од најгушћих у Европи. У стара времена војвођанском равницом су јуриле локомотиве на парни погон, парњаче, које су симболи железнице. У саставу локомотиве налазио се парни котло који се ложио на угљ и који је производио водену пару за покретање возова. Данас се парњача сећамо са сентиментом и носталгијом. Понека вуче неки туристички воз, што представља велику атракцију за путнике, а највећи број их своје умировљене дане проводи у железничким и техничким музејима, или су изложене као заштићени споменици техничке културе испред железничких станица. У Војводини постоји 11 конзервираних локомотива, а у Новом Саду је изложена локомотива серије ЖЖ 51-007, направљена у фабрици MAV у Будимпешти.

Развојем технике, парњаче су постале застареле, па су их замениле локомотиве на дизел гориво или струју. У периоду између два светска рата, у саобраћај су поред парњача уведени и модерни дизел-моторни возови, који су превозили путнике на регионалним линијама. Прелазак на електрични погон се догодио тек шездесетих година.



# ИСТОРИЈА ЖЕЛЕЗНИЦЕ У НОВОМ САДУ 1883 – 1964.

Деонице пруга дужине 71 километар од Новог Сада до Земун и 42 километра од Инђије до Сремске Митровице пуштене су у саобраћај 10. децембра 1883. Завршетком моста преко Саве 15. септембра 1884. године, успостављена је веза и са Београдом и Краљевином Србијом. Футог и Сомбор су повезани са Новим Садам 1895, Бечеј и Тител 1899, Беоцин са Петроварадином 1908. године. Све поменуте пруге су нормалног колосека (1,435 м) и грађене су у системима мађарских железница (MAV) и вициналних (општинских) железница.

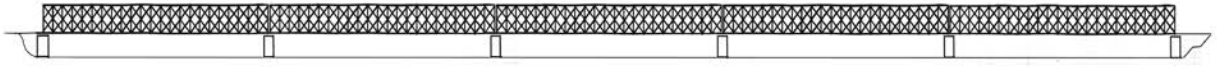
Најважнији грађевински објекти на прузи Будимпешта - Земун (Београд) били су Мост Франје Јосифа (први стални мост на Дунаву код Новог Сада, према пројекту Карла Баумана) и тунел испод Петроварадинске тврђаве. У Другом светском рату мост је разаран два пута. Југословенска војска га је минирала 11. априла 1941, а затим немачка војска 1944. године, након чега није обнављан.

По ослобођењу, нове комунистичке власти су одлучиле да изграде нову мостовску конструкцију на стубовима такође порушеног Моста краљевића Томислава и да преко њега положи железничке пруге и шине. Тако је 1946. године за рекордних 160 дана подигнут Мост маршала Тита. На његовом месту данас се налази Варадинска дуга. Возови су се тих година ка Земуну и Београду провлачили улицом Војводе Мишића, а у Петроварадину Штросмајеровом улицом кроз само Подграђе, што је представљало велики проблем становницима најстаријег дела града, којима су парњаче пурњале испред прозора кухиња и соба. После 15 година привременог коришћења, возови су почели да саобраћају новом пругом изван центра града и Тврђаве.

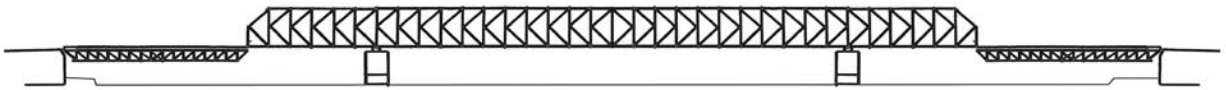
Цртеж преласка воза преко Моста маршала Тита (на позицији данашњег Варадинског моста)







Железнички мост Фрање Јосифа (1883-1944)



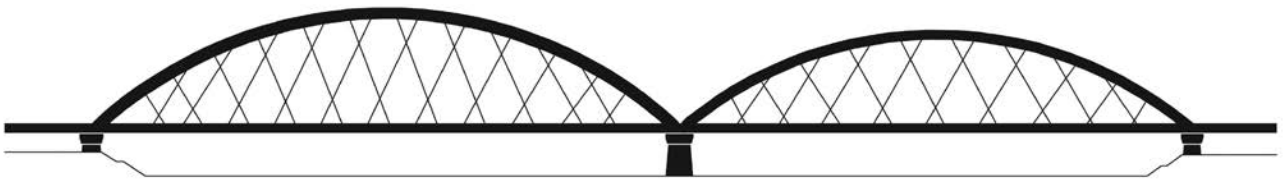
Мост маршала Тита (железничко-друмски од 1945-1962, друмски до 1999)



Железничко-друмски мост од преднапрегнутог бетона "Жежељев" (1962-1999)



Монтажно-демонтажни железничко-друмски мост Бошка Перошевића (1999-2018)



Челични железничко-друмски мост (отворен 2018)

Важан пут између средње Европе и Балкана, између севера и југа, има кључну стратешку тачку на месту преласка преко Дунава. Управо је ово чвориште у подножју петроварадинске стене одредило положај Новог Сада. Војске су ту вековима покретале скеле, постављале понтоне и градиле мостове, људи су их прелазили, неке друге војске су их рушиле. Да је историја града, покрајине и државе била немирна, показује и чињеница да је коридор међународне железничке пруге Будимпешта - Београд у Новом Саду три пута мењао трасу, а пруга прелазила Дунав преко пет различитих мостова. Била је то последица ратних разарања јер је крај сваког рата у двадесетом веку Нови Сад дочекивао без својих мостова. Додајмо и активности урбанистичке праксе у времену мира, када је Нови Сад плански преместио свој железнички коридор са југа на север града.



# СУБОТИЧКА И СОМБОРСКА ПРУГА БУЛЕВАР ЕВРОПЕ - ЛИМАН



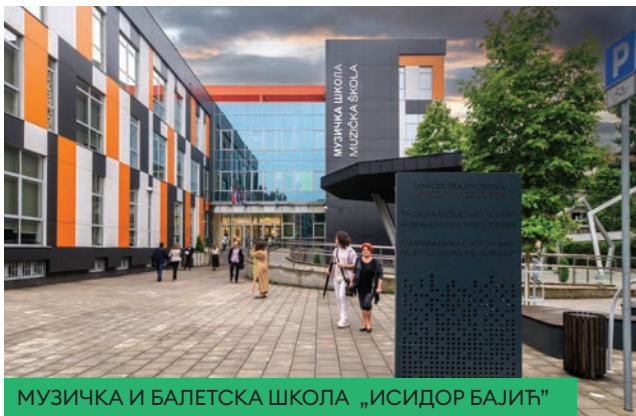
Нашу замишљену туристичку возњу некадашњом железничком пругом можемо почети од **Булеvara Европе** на траси тадашње Суботичке пруге, из смера одакле су прве шине и прве композиције пристигле у Нови Сад, са севера. Булевар Европе је данас западна друмска тангентијала која возила усмерава ка аутопуту Е75 Београд-Суботица, док је у правцу југа започета изградња новог моста преко Дунава и веза булеvara са Сремском Каменицом и Фрушкогорским коридором.

На Булевару Европе се у склопу старе ранжирне станице налази некадашња **Ложионица са окрет-**

**ницом**, која је најважнији објекат техничког наслеђа у граду везан за железницу, али која је на жалост у веома лошем стању. У саставу комплекса се налазе велика хала потковичастиг облика са шинама које су се од централне окретнице зракасто шириле ка погонима за сервис локомотива, потом постројење за снабдевање локомотива угљем, управна зграда, водостаница и водонапојници. Постоје идеје за обновом и рехабилитацијом ове целине саобраћајног наслеђа, које су и даље у фиокама планера и визионара. Вредна је пажње иницијатива о претварању старе ложионице у музеј парних локомотива и железничких возила.







МУЗИЧКА И БАЛЕТСКА ШКОЛА „ИСИДОР БАЈИЋ”



ФЕСТИВАЛ „УКУСИ ВОЈВОДИНЕ”

Колосеци Суботичке пруге (Булевар Европе) и Сомборске пруге (Булевар патријарха Павла) су заједно настављали према старој железничкој станици Нови Сад правцем данашњих коловозних трака Булевара цара Лазара. Међутим, дуж коридора пруге од зграде Ложионице према Дунаву и Петроварадину нису сачувани трагови постојања железнице на потезу. Намера градских планера била је да се уклањањем колосека и старе путничке станице створе услови за изградњу стамбених блокова и универзитетског центра на Лиману и њихово боље повезивање са историјским центром.

Последњих година се спаваонице на Лиману трансформишу у активне делове града са интересантним садржајима. У склопу програма Европске престонице културе 2022, на Лиману је саграђена **Музичка и Балетска школа** са концертном двораном. **Лимански парк** је модерно конципиран парк који одговара потребама савременог активног човека, са садржајима дејчег игралишта, скејт парка и травнатог дела за отворене журке и евенте. Преко пута парка је **Креативни дистрикт**, скуп различитих садржаја у обновљеној фабрици металних производа кога Новосађани и даље називају „Кинеска четврт”. Међу њима, Студентски културни центар своје програме реализује у простору под именом „**Фабрика**”.



КРЕАТИВНИ ДИСТРИКТ - „ФАБРИКА”





# СТАРА ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА



**С**тара Железничка станица Нови Сад била је пролазног типа и налазила се између Великог Лимана и Грбавице, а станична зграда поред данашње поште код Лиманске пијаце. Првобитно је изгледала као типске станице из 19. века са централним и два бочна троугаона забата. У станици су постојале три чекаонице, за три различита разреда, у које се улазило са одговарајућом картом. Вагони су такође били уређени по разредима, па су путници у зависности од својих новчаних могућности седели или на плишаним столицама или на дрвеним клупама. Тридесетих година 20. века станица је проширена и модернизована, а њена фасада је добила обриси тада доминантног стила ране модерне. Красила су је два рељефа са мотивом олимпијских игара. Порушена је 1973. године. Стара железничка станица у Новом Саду није била електрифицирана. Електричне локомотиве су у Нови Сад приспеле тек отварањем нове станице почетком шездесетих година.



Камени рељеф са фасаде старе железничке станице, постављен 2008. године поводом 125-годишњице доласка првог воза у Нови Сад.



# МАЛА ЛЕТЊА ЖЕЛЕЗНИЦА ТРЧИКА



Посебна пруга узаног колосека (размака шина 0,76 м) повезивала је центар града са Лиманом и Дунавом. Изграђена је 1912. године као помоћна железница која је служила за насипање земљишта на Лиману. Грађане је до Штранда почела да превози 1922. године, када је основано Саобраћајно деоничарско друштво за коришћење ускоколосечне железнице, а саобраћала је до Другог светског рата. Почетна станица се налазила на углу данашњих улица Железничке и Сремске. После подвожњака на укрштању са Земунском пругом, излазила је на трасу данашње Фрушкогорске улице, где се налазила мимоилазница. Ову малу летњу железницу и њене симпатичне отворене вагоне Новосађани су назвали **Трчика**, и тај локални појам је остао жив у градском говору до данашњих дана.

Најпознатија новосадска плажа јесте **Штранд** на Дунаву, са обиљем садржаја у свим годишњим добима, а нарочито наравно у летњим месецима. На Штранд се надовезују **Рибарско и Каменичко острво** са марином за чамце и великим бројем чарди и ресторана. Изнад Штранда се пружа импресивни **Мост слободе** са два висока пилона и косим челичним затегама, који од 1981. спаја Нови Сад са Сремском Каменицом и Фрушком гором. Мост слободе је погођен и порушен у бомбардовању снага Северно-атлантског савеза 1999. године, али је шест година касније реконструисан у складу са оригиналним пројектом академика Николе Хајдина.



МОСТ СЛОБОДЕ



ПЛАЖА ШТРАНД



# ЗЕМУНСКА ЖЕЛЕЗНИЧКА ПРУГА СПЕНС - КЕЈ - ДУНАВ



Булеваром цара Лазара у смеру ка Дунаву приближавамо се веома ужурбаном делу града у коме се налазе пословна седишта великих компанија и јавних предузећа, тржни центри „Mercator” и „Променада”, Стадион ФК „Војводина”, који је познат и под називом Стадион „Карађорђе”. Поред њега је Спортско-пословни центар „Војводина”, или у народу познатији као „СПЕНС”, назван по светском првенству у стонм тенису 1981. године, када је комплекс отворен. Центар је сложени систем спортских дворана (велика, мала, ледена дворана, затворени базен, куглана, итд), покри-

вених холова, продавница и ресторана и највећа је зграда под једним кровом у Србији. У Радничкој улици према Дунаву налазе се Природњачка збирка Завода за заштиту природе Војводине и Културна станица „Млин”. Кварт преко пута заузима Универзитетски кампус, у коме су смештени факултети, институти, Ректорат, студентски домови, ресторани и спортски терени Универзитета у Новом Саду. Зграде Кампуса су окружене великим зеленим површинама и комплекс јужном страном излази на Дунав.



СПЕНС



РЕКТОРАТ УНИВЕРЗИТЕТА





Дуж целе леве обале Дунава у Новом Саду пружа се веома лепо уређени **кеј** са широким шеталиштем по круни насипа, раздвојеном пешачком и бициклистичком стазом и пригодним садржајима рекреације и слободног времена уз воду. На кеју је трасирана и међународна бициклистичка стаза EuroVelo 6 која води кроз Нови Сад, а једним делом пролази преко воденог бастиона некадашњег Мостобрана. На њему се данас налази **споменичка композиција „Породица”**, дело вајара Јована Солдатовића, која подсећа на трагичне догађаје током Новосадске рације 1942. године, када су страдали грађани српске, јеврејске и ромске националности којима се овде можемо поклонити.

Ако погледамо у правцу продужетка Булеварца цара Лазара на месту где избија на Дунав, можемо да видимо **стубове некадашњег железничког моста** који вири из реке. Пруга је овде прелазила Дунав преко 432 метра дугог моста Фрање Јосифа (краљевића Андреје) и потом је кроз 350 метара дугачак **тунел** испод Петроварадинске тврђаве настављала преко Фрушке горе и равног Срема ка Београду. Постоје иницијативе да се напуште-



на деоница у подручју Тврђаве поново активира, али не за железницу већ, према планској агенди, као зелена стаза за пешаке, бициклисте и друге видове немоторизованог саобраћаја. То би подразумевало полагање нове мостовске конструкције на речне стубове и ревитализацију потврђавског тунела. Поменути пројекат допринео би повезивању Новог Сада и Петроварадина за пешаке и бициклисте и већу доступност Петроварадинске тврђаве за грађане и туристе.



СУНЧАНИ КЕЈ



СПОМЕНИК „ПРОДИЦА”



# ЗЕМУНСКА ЖЕЛЕЗНИЧКА ПРУГА ПЕТРОВАРАДИНСКА ТВРЂАВА



МУЗЕЈ ГРАДА НОВОГ САДА

**Петроварадинска тврђава** је грађена у дугом периоду између 1692. и 1780. године. Представља најбољи пример војног градитељства Хабсбуршког царства и једну од највећих и најочуванијих тврђава у Европи. Састоји се од Горњег града са Хорнверком на петроварадинској стени и Доњег града - Подграђа или у народу популарног Градића, који је окружен Воденим градом - Васерштатом.

**Горњи град** је прави новосадски Акрополис и обавезно је место свих туристичких посета. Прилаз је могућ након краће пењања и проласка кроз три барокне капије: **Лудвига Баденског, Леополдову или Дворску капију**. Шетња горњоградским бастинима и терасама у пуном кругу омогућава панорамски доживљај Дунава, Новог Сада, фрушкогорских пропланака и бачке равнице. У зградама некадашњег **Арсенала, Официрског павиљона** и касарни из 18. века данас се налазе **Музеј града Новог Сада** са сталном поставком, хотел и ресторани. Посебну драж Горњем граду пружа око 80 уметничких атељеа који су окупљени око „**Ликовног круга**”. Међу њима је и „**Атеље 61**”, радионица за израду таписерија, са традицијом од 60 година непрекидног рада. На Горњој тврђави се налазе још и **Велики ратни бунар, Планетаријум** и **Подземне војне галерије**, 16 километара дуг систем подземних пролаза и ходника, који се једним делом могу посетити са водичем из Музеја града. Сценичност бастiona, ровова и тераса Горњег града добро познају сви који су последњих 20 година били на музичком фестивалу EXIT.

Симбол Новог Сада и омиљено место за фотографисање на Петроварадинској тврђави јесте **Торањ са сатом** на истакнутом Лудвиговом бастionу, са својим занимљивим причама о сатном механизму, о људима који га свакодневно навијају и о замење-

ним казалима, јер Дунав је спор али тече, па нека тако буде и са временом. Ово је и тачка одакле се најбоље може доживети и разумети стратешки положај Петроварадина и Новог Сада и насушна потреба добрих људи да подигну мостове преко Дунава, као и лоших људи да исте те мостове поруше. Када изађемо на Дунав, било на Кеју или на Тврђави и када осмотримо савремени сукоб моћне реке и петроварадинске стене, воде која тече и камена који мирује, пролазност и постојаност, као да желимо да дубоко размислимо о нашим животима и унутрашњим сукобима: део наше личности хтео би да мења, други би да све остане како јесте. Природа нам је много тога даривала и подстицала је човека да овде живи, ради и гради, да формира утврђење, град и мостове који спајају Нови Сад и Петроварадин, Бачку и Срем, Панонску равницу и Балканско полуострво. Нови Сад је мекана, осетљива тачка Европе, као Босфор, као Гибралтар, као Београд и Гвоздена врата. Да није тако, не би га мирни људи равничари толико волели и не би се завојевачи толико интересовали за њега.

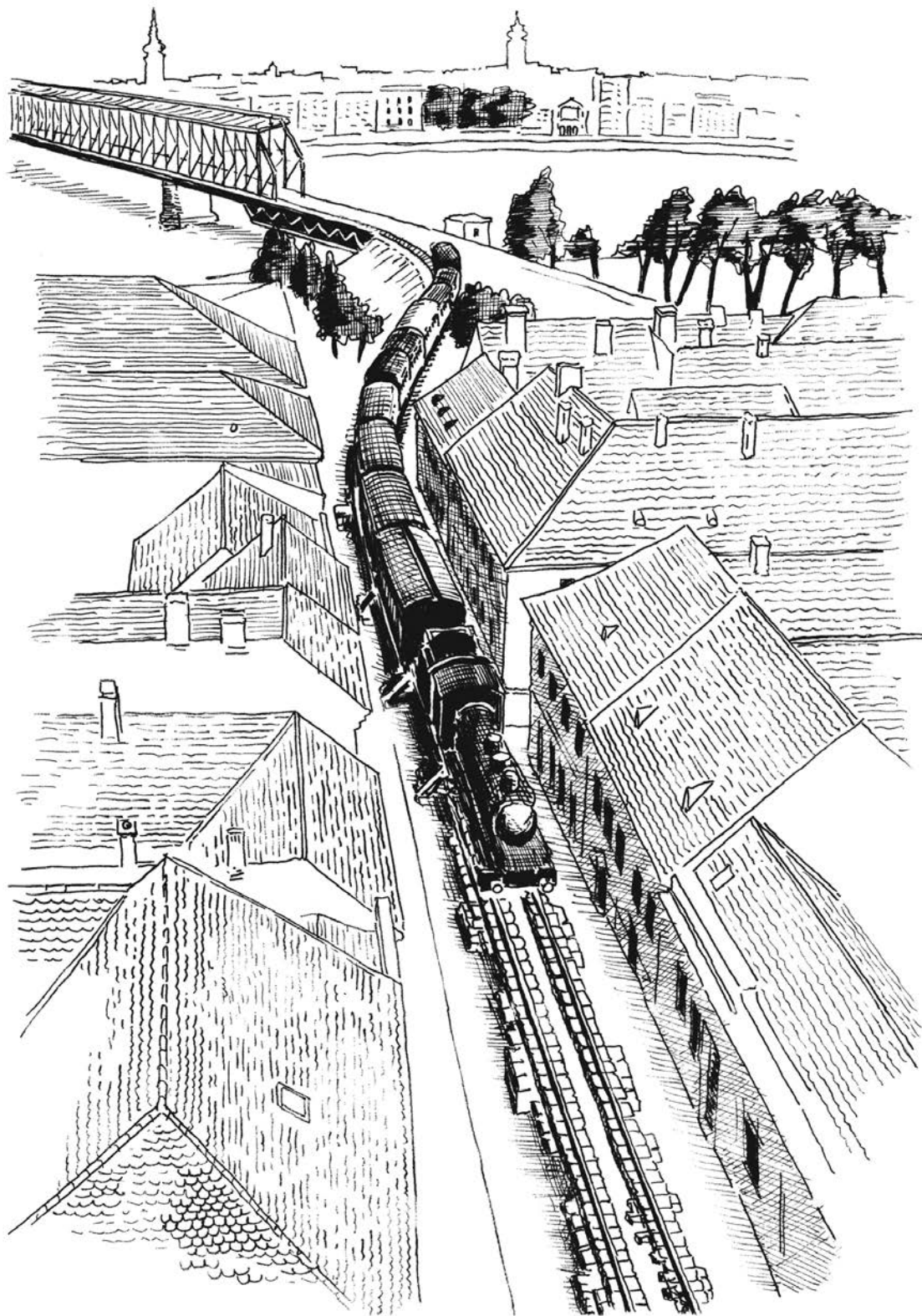


ТОРАЊ СА САТОМ



ФЕСТИВАЛ УЛИЧНИХ СВИРАЧА





Горњи град је у прошлости имао доминантну војну функцију, а **Подграђе**, барокни Доњи Градић је био цивилно насеље у служби тврђаве. Подграђе представља изванредно леп, вредан и очуван урбани ансамбл из 18. века. Дуго година успавано полако се буди и у последње време је тема велике урбане рехабилитације, нарочито на потезу главне **Београдске улице**. У Подграђе се такође улазило кроз три капије, од којих је данас активна **Београдска капија**. Новосадска капија је на жалост срушена, а Нова капија је затворена. Од јавних зграда вреди издвојити римокатоличку **цркву Светог Јурја** са

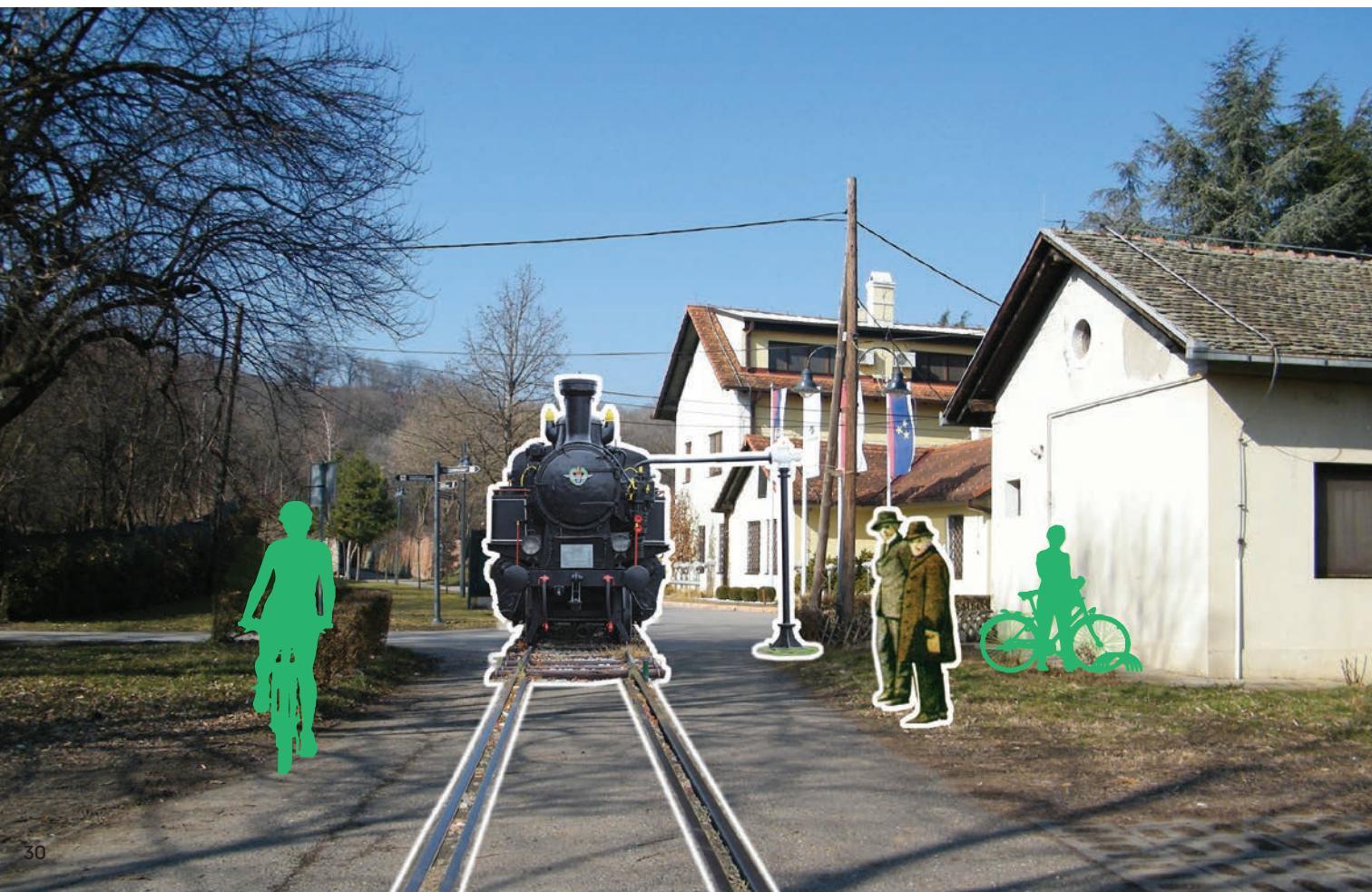
самостаном из 1701-1714, **Војну болницу** у комплексу некадашњег Фрањевачког самостана, **родну кућу бана Јосипа Јелачића**, у којој су данас простори Хрватске националне заједнице, православну **цркву Св. Петра и Павла** и зграду Покрајинског завода за заштиту споменика културе. Центар окупљања локалне заједнице је у малом културном центру „**Простор**” у Београдској улици. Подграђе посебно оживи крајем августа и почетком септембра, када постаје отворена сцена за извођаче Фестивала уличних свирача.



# ЗЕМУНСКА ЖЕЛЕЗНИЧКА ПРУГА ПЕТРОВАРАДИН

**Ж**елезничка пруга је у прошлости из Новог Сада прелазила мост, улазила у тунел испод Тврђаве и потом излазила на плато **Железничке станице Петроварадин**, данас познатије као „Ловотурс“. Зграда станице је очувана у изворном облику и пример је типске архитектуре станичних зграда у Војводини, окружена зеленилом у подножју Тврђаве. Лево од станице налази се **Молинаријев парк**, који носи име по Антону Молинарију, генералу царске хабсбуршке војске и инжењеру који је 1874. године пројектовао парк.

Нашу замишљену возњу старом железницом у Новом Саду ћемо завршити у **Старом Мајуру**, скривеном делу Петроварадина кривудавих улица, са старим породичним кућама и жупном **црквом Узвишења Светог Крижа**. Некадашња земунска пруга настављала је свој пут према Земуну и Београду трасом којом данас саобраћају брзи возови. Бочном пругом до Беочина могли бисмо стићи до Сремске Каменице и сремских насеља уз Дунав. Ова 17 км дуга траса такође је ван железничке употребе, али ће ускоро примити прве бициклисте и пешаке рекреативце на новој **зеленој стази Петроварадин-Беочин**. Стаза ће допунити садржаје за бициклисте на алтернативној траси EuroVelo 6 коридора на сремској обали Дунава.

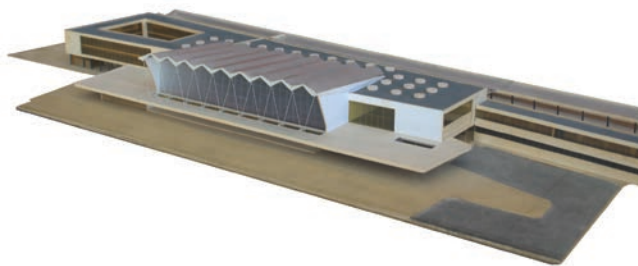




# НОВИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ЧВОР ПОСЛЕ 1964.

Од шездесетих година 20. века године возови у Новом Саду саобраћају потпуно новим коридором, северно од Тврђаве и центра града. У склопу овог пројекта изграђен је нови железничко-друмски мост на Дунаву од преднапрегнутог бетона, према пројекту академика Бранка Жежеља, по коме се мост незванично називао „Жежељев мост”. Изградња моста је трајала пет година. За време НАТО бомбардовања 1999. године „Жежељев мост” је погођен неколико пута, да би се 23. априла 1999. године читав конструкција срушила у Дунав. Недалеко од њега убрзо је монтиран привремени железничко-друмски мост, који је носио име Бошка Перошевића и који је спајао две обале скоро 20 година. Данашњи **Железничко-друмски мост** преко Дунава, на месту срушеног Жежељевог моста, отворен је за саобраћај 2018. године. Са претходним је сличан по контури, али различит у материјалу јер је реч о челичној конструкцији која је изведена према пројекту инж. Александра Бојовића, проф. др Златка Марковића и њихових сарадника.

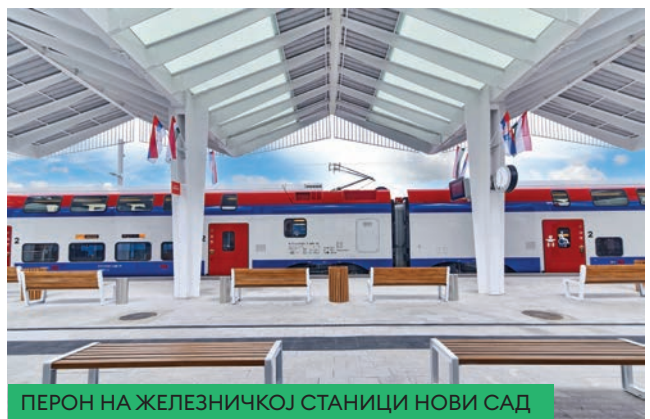
Данашња **Железничка путничка станица Нови Сад** пролазног типа свечано је отворена 30. маја 1964. године. Станична зграда са својом препознатљивом цик-цак силуетом, монументалним холлом, чекаоницама, рестораном и кино-салом, један је од симбола Новог Сада. Зграду су пројектовали архитекте Имре Фаркаш и његов сарадник Милан Матовић и позиционирана је као чеони завршетак осовине Булеvara ослобођења.



ЖЕЖЕЉЕВ МОСТ



ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА НОВИ САД



ПЕРОН НА ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ СТАНИЦИ НОВИ САД



Фасада данашње Железничке станице Нови Сад (од 1964.)

# НОВИ САД НА ТРАСИ БРЗИХ ПРУГА

Од марта 2022. године Нови Сад и Београд су повезани новом двокосечном пругом за брзине до 200 km/h. До Железничке станице Нови Сад данас саобраћају модерни inter-city возови типа „Соко” и „Stadler Kiss”. Заједно са реконструкцијом пруге, реновирали су перони и ентеријер станичне зграде. У обновљеној станичној згради, Град Нови Сад и градске установе културе су приредили изложбу „Железница у Новом Саду”. Градња брзе пруге у правцу севера се наставља а завршетак је планиран 2025. године. Тиме ће Нови Сад ући у састав европске мреже пруга великих брзина. До Будимпеште ће се путовати за краће од три сата, до Беча за мање од пет. Планиране обнове пруге према Нишу и Бару омогућиће боље повезивање Новог Сада и са осталим деловима Србије и другим балканским државама. Железница као еколошки и сигуран вид транспорта тако преузима улогу одговорног чиниоца у достизању циља климатске неутралности до 2050. године, у складу са Европском еколошком, енергетском и економском стратегијом.



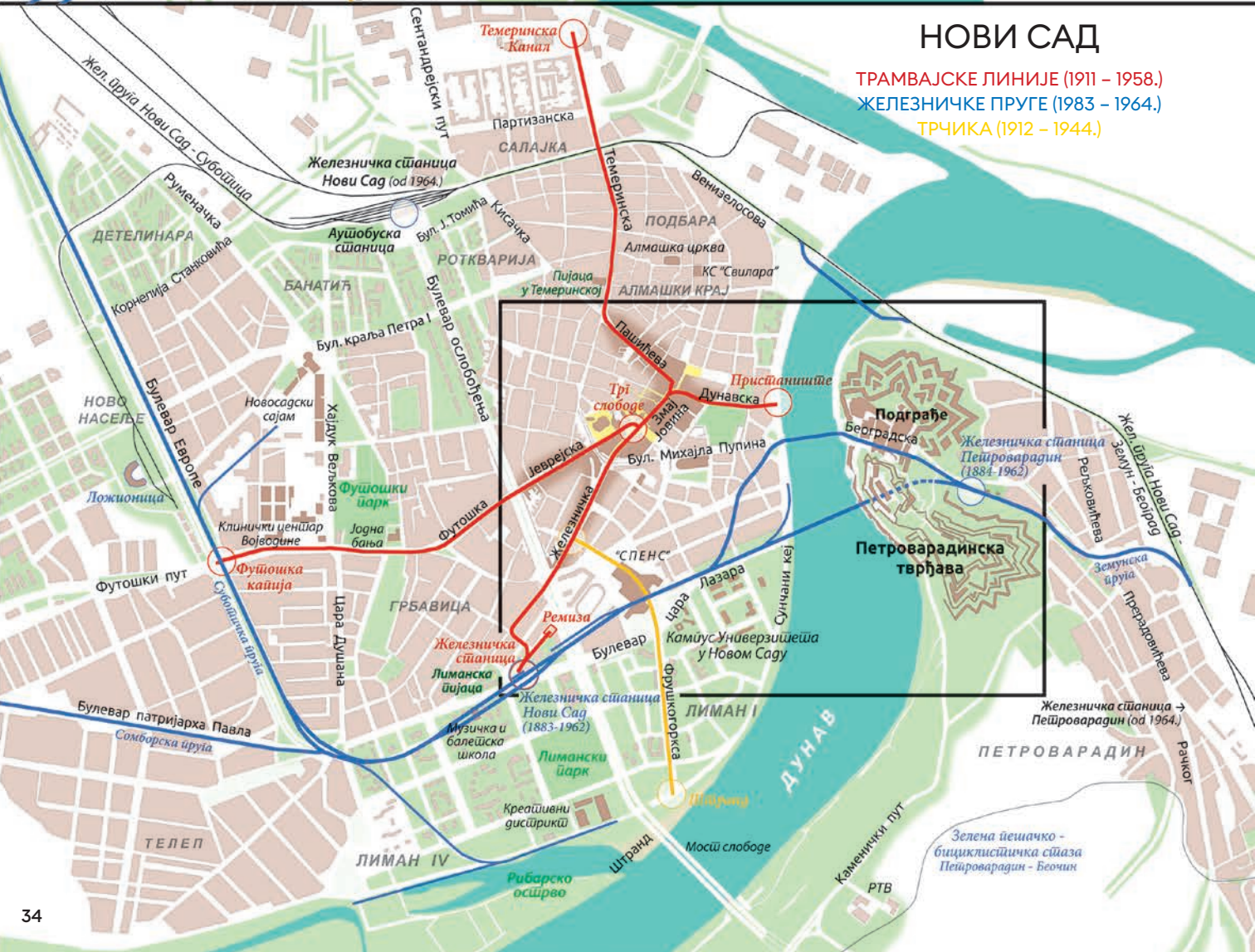
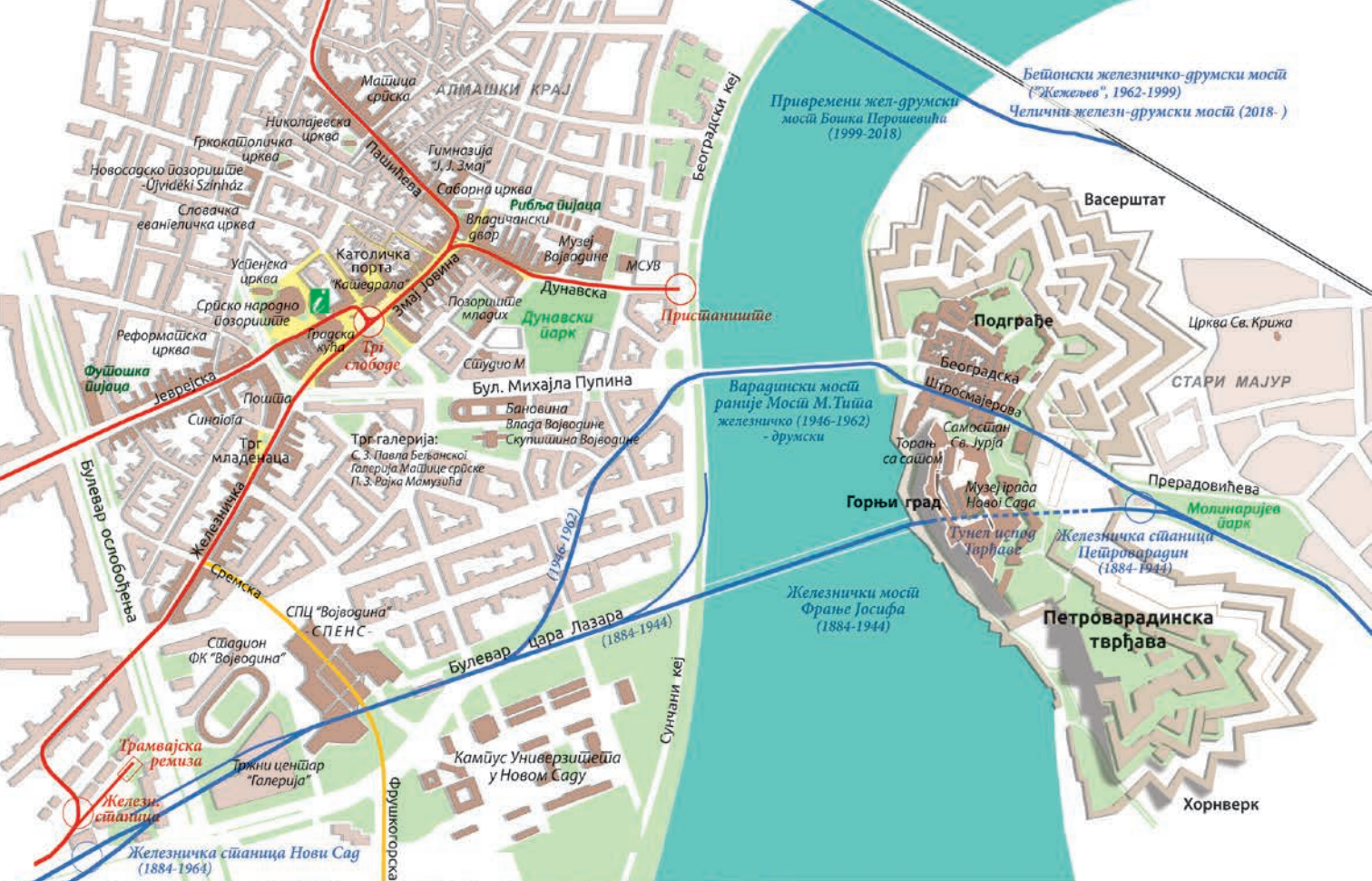




Нови Сад је у 18. веку обележило добијање статуса слободног краљевског града, у 19. веку културни препород и атрибут Српске Атине, у 20. стицање административног средишта Дунавске бановине и Аутономне Покрајине Војводине, а у 21. веку титула Омладинске престонице Европе и Европске престонице културе. Долазак железнице из Будимпеште крајем предпрошлог столећа је Новом Саду донео нову енергију, а слично је и данас али у супротном смеру, од Београда ка Будимпешти. Нови Сад је био и остао важан градски и туристички центар, „must see” у Србији и један од занимљивих градова Европе. Данас га можемо обилазити на различите начине: пешице, бициклом, лађом, возом, аутомобилом. Овом приликом прешпартали смо га уздуж и попреко уз помоћ сећања на његове некадашње шинске системе. Желели смо да прикажемо његову вишеслојност, његов грађански дух, европски значај и локални патриотизам. Водили су нас дух, поетика и сензибилитет познатих Новосађана и Новосађанки, наших савременика попут Александра Тишме, Слободана Тишме, Ласла Вегела, Александре Вребалов, Каталин Ладик, Желимира Жилника и Ђорђа Балашевића. Богати и слојевити градови омогућују нам да их доживимо на различите начине. Овај је био један од њих.







## НОВИ САД

ТРАМВАЈСКЕ ЛИНИЈЕ (1911 – 1958.)

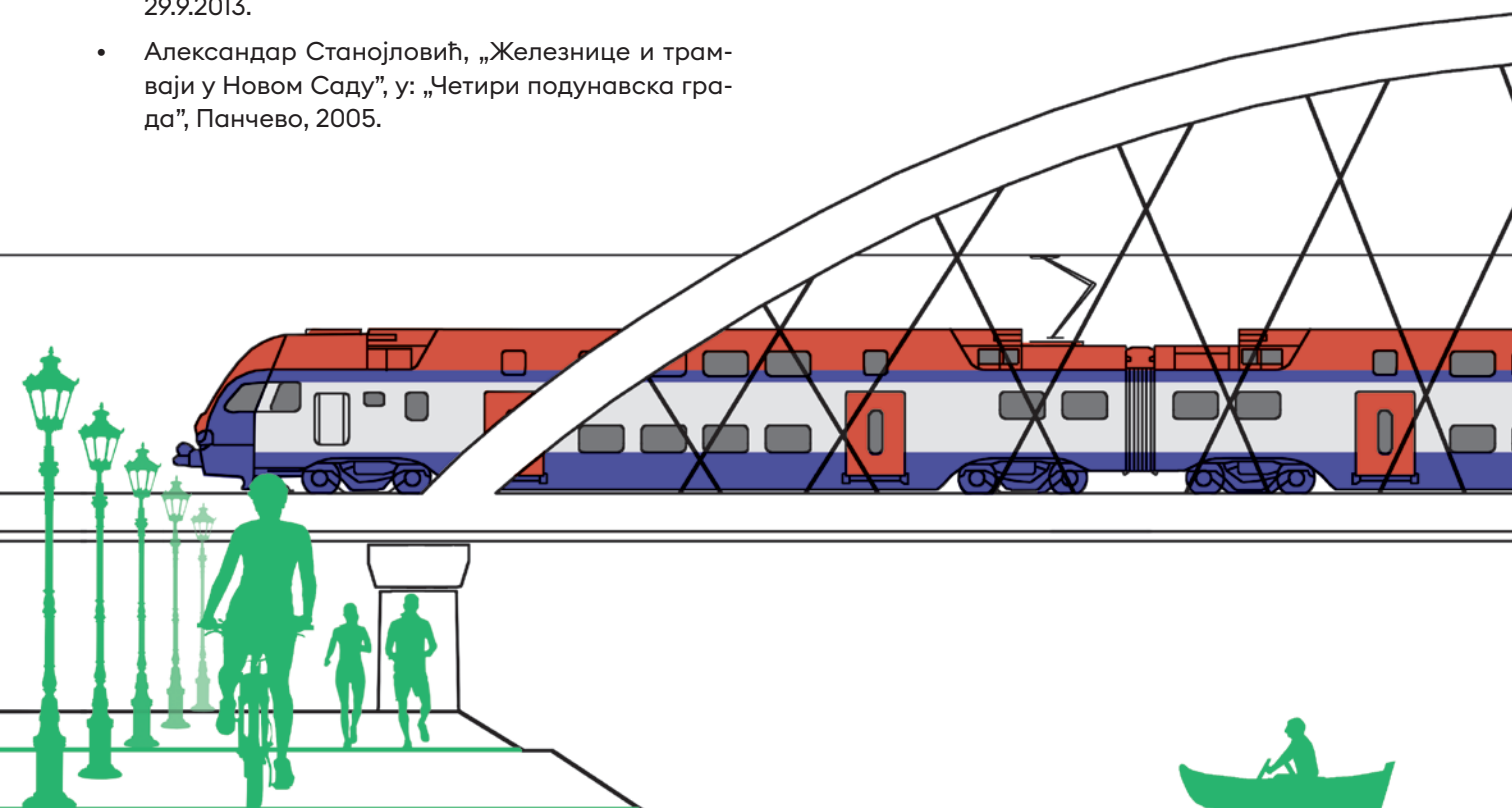
ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ (1983 – 1964.)

ТРЧИКА (1912 – 1944.)



# Литература:

- Zbornik „Trčika - sećanja na javni gradski prevoz putnika u Novom Sadu”, Novi Sad, 1996.
- Ozer Agneš, Bogoljub Savin, Jugoslav Veljkovski, „Naše prvo stoleće 1911-2011”, Novi Sad, 2011.
- Мирољуб Мијушковић, „Трчика још без наследника”, у: Политика, Београд, 15.09.2011.
- Josip Weber, „150 godina železničkog saobraćaja u Vojvodini”, Pančevo, 2006.
- Зоран Бундало, Драган Ђорђевић, „Парне локомотиве - спомен обележја на територији Војводине”, Грађа XXVIII, Нови Сад, 2015.
- Ивана Нешков - Репић, Приказ изложбе „Железница - темељ развоја и напретка Новог Сада”, Грађа XXXV, Нови Сад, 2022.
- Реља Кнежевић, „Пешачка зона као последња линија одбране”, у: Дневник, Нови Сад, 29.9.2013.
- Александар Станојловић, „Железнице и трамваји у Новом Саду”, у: „Четири подунавска града”, Панчево, 2005.
- С. Ковачевић, „Новосадски мост - атракција, машта или прека потреба”, у: Политика, 5.4.2022.
- Јелена Попадић, „Зелене стазе уместо старих железничких пруга”, у: Политика, Београд, 11.9.2016.
- „Нови Сад, културно туристички водич”, ТОНС Нови Сад, 2021.
- Александар Станојловић, „Зелена ревитализација железничког наслеђа”, у: Политика, Београд, 8.10.2022.
- „Нови Сад Бициклическа мапа”, ТОНС, Нови Сад, 2016.



Не труди  
се да  
разумеш,  
осети.



ТУРИСТИЧКА  
ОРГАНИЗАЦИЈА  
ГРАДА  
НОВОГ САДА

