

## Ž E L E Z N I C E

Na teritoriji Vardarske Banovine ima 993 km. pruge normalnog koloseka /uračunate i železničke stanice/, a prugom se naziva i onaj gvozdeni put koloseka 0,60 m. koji vezuje Skoplje s Ohridom preko Tetova, Gostivarai Kiševa, od koje se u blizini Ohrida odvaja krak Podmolje Struga-Taš Moružište. Ukupna dužina ove pruge uzanog koloseka iznosi 376 km. Ali kako je ona samo privremena i za eksploataciju vrlo skupa sem toga, sem toga po svojoj upotrebljivosti i brzini rada jako zasmeta je i za pruga normalnog koloseka, to ona i ne ulazi u sastav železničke mreže Juga.-

Gustina navedene mreže normalnog koloseka jeste 2,51 km. na 100 kv.km., što je upoređujući je sa gustinom u Zapadnim državama Evrope neznatna. Ovo se vidi i po tome što od 44 privrednih centra Juga samo 17 centara je vezano gvozdenom linijom a od ostalih 27 centara 6 se nalaze na daljini manjoj nego 30 km. od pruga, i to 5 varoši: Gostivar, Kiševo, Ohrid, Struga i Tetovo leže pored pruge uzanog koloseka dok ostale varoši i varošice: Berovo, Bosiljgrad, Gnjilane, Debar, Dragaš, Južni Brod, Kratovo, Kriva Palanka, Kruševo, Prizren, Radovište, Resen, Rostuša Strumica, Suva Reka i Carevo selo udaljene su preko 30 km. od železničkih pruga.-

Ovako retku železničku prugu imamo zbog toga što smo od Turaka nasledili svega dve gvozdene linije i što su odmah po oslobođenju ovih krajeva naišli ratovi, koji su načinili nezapamćenu pustoš a zatim je nastala i svetska kriza.-

Program za izgradnju železničke mreže jače gustine u ovim krajevima davno je sastavljen i već odobren; njegovo izvođenje sprovodi se polako, prema raspoloživim finansijskim sredstvima, pa kada se taj program ostvari, samo pet privrednih centara će ostati van mreže: Bosiljgrad, Debar, Dragaš, Rostuša i Suva Reka, u ostalim krajevima prodireće vozovi, unaprediti se privreda i naišće tržište mnogo proizvođa koji danas ostaju neiskorišćeni.-

Od rata na ovamo, javlja se kao konferencija železničkom saobraćaju prenos putnika i robe motornim vozilima: automobilima, autobusima i kamionima. Neki stručnjaci tvrde da će se sukob svršiti u korist automobilskih preduzeća, bar za prevoz putnika i robe na kraća odstojanja od 300 km. - železnice i ako imaju jako uočljive nedostatke za današnje ekonomske, socijalne i saobraćajne kredite, a kriza to potencira: vezane su za šine i ne mogu ni desno ni levo od koloseka. Međutim, danas se traži da se roba odnese od centar proizvodnje do mesta potrošnje, što se automobilima savršeno postizava. Osposobljavanje železnica za saobraćaj i za eksploataciju iziskuje polaganje ogromnih kapitala. Po gvozdenom putu kreću se vozovi po određeno vreme bez obzira dali ima dovoljno putnika i robe ili nema. Zahtevaju savršenu organizaciju vuku sa sobom neiskorišćene terete od gvoždja, pokreće ih skupa energija od vodene pare, kreću se samo po ravnim šinama i ne mogu da savladaju uspone; i zbog pobrojanih nedostataka ustupaju mesto motornim vozilima koji pored mnogih drugih prednosti imaju i tu prednost što se prilagođavaju svakoj saobraćajnoj potrebi, penju se uzbrdicom od 15%, imaju točkove sa gumenim obrušima i malo mrtvog tereta. Bez obzir na utakmica između železnica i autobuskih preduzeća izradili su u Zapadnim krajevima Evrope i u izvesnim krajevima Amerike. Međutim kod nas na Jug, gde intenzitet saobraćaja prosečno 32,5 tona dnevno i gustina železničke mreže vrlo mala gde se proizvodi i roba prenosi na daljinu od 21 km. da bi se stiglo do železničke stanice, ima i suviše posla za oba saobraćajna kolosa i autobuska preduzeća mogu samo da saraduju sa železnicama na polju razmene dobara. Jer železnicama pripada pojas od 993 x 12 približno 12.000 kvadratnih kilometara, a autobuskim preduzećima, radničijama i ostalim prevoznim sredstvima sa životinjskom vučom preostaje površina od 28.000 kvadratnih kilometara, da sa

njega prenese proizvode i snabdevaju stanovništvo robom i potrebama.-

Po ostvarenju programa za izgradnju železničke mreže od 1600 dužnih kilometara, po kome će samo pet privrednih centara Vardarske banovine ostati van železničke mreže, uzajamni odnosi dvaju saobraćajnih kolosa menjaju se, interesi počnu da se sukobljavaju, i od tog sukoba, od konkurencije će zavisiti program modernizovanja puteva. Istina je da svaki novi kilometar izgrađene železničke pruge znači razvijanje privrede i otvaranje novih tržišta, prema tome i povećanje intenziteta saobraćaja, tako da bi se i za autobuska preduzeća znatno povećala tonaza produkata i robe za prevoz; ali sa izgradnjom modernih puteva treba vrlo oprezno postupiti, kako se ne bi izazvao poremećaj u ekonomskom životu ovoga kraja. Narodnoj privredi potrebne su i železnice i motorna vozila, jer u koliko ova imaju sva preimущества za bezobzirnu konkurenciju i zadovoljenje momentalnih potreba pojedinih ljudi, železnice, kao narodno dobro, u koje je on uložio ogroman kapital moraju da vrše ravnomerno razmenu produkata i robe kao do sada da zadovoljavaju potrebe celokupnog stanovništva u odredjenim razmacima vremena i da izvrše prenos sezonskih produkata u doba najveće tražnje i predje, kada se ovi ne smeju nagomilavati po magacinima.-