

ТЕХНИКА У ЈУЖНОЈ СРБИЈИ

1) ГРАЂЕВИНАРСТВО

ОД ING. МОМЧИЛА К. ТОМИЋА

Грађевинарство Јужне Србије може се поделити у ова доба: предримско, римско односно византиско, старо српско, турско и доба од ослобођење до данас.

Од најпримитивнијих насеља предримског доба нема никаквог трага. — Римска и византиска насеља имала су куће обично од опеке или камена, чија је унутрашњост била украшена сликама и мозаиком. Куће су грејане топлим ваздухом, који је спровођен кроз каљеве цеви намештене у зидовима или испод пода. Градови овога доба имали су поплочане улице и били су снабдевени водом и канализацијом. У средини града налазили су се тргови са јавним зградама, дворницама на стубовима, храмовима, позоришима за драмске претставе, за борбе гладијатора и борбе са дивљим зверовима. Градови су имали стадионе за трке и друге утакмице. План ових градова био је шаховска табла, као и римски логори, од којих су ови градови често и постајали. — Од византиских градова пронађени су досада Хераклеја код Битоља, Стоби код Градског и Скупи код Скопља. — Град Скупи снабдевао се водом из Скопске Црне Горе помоћу једног аквадукта који и данас постоји. Има око стотину сводова у укупној дужини од 450 метара. Овај аквадукт најбоље сведочи колико се у то доба полагало на добру и здраву воду. Скупи било је потпуно уређен град. То лепо и уређено Скупи било је жртва земљотреса 517 године. Описи тога земљотреса од стране савременика дају језиву слику. Тада је срушен и затрпан град Скупи, главни град Дарданије, а поред њега затрпана су у околини још 24 кастела, неки са целокупним становништвом. Рушењем стена и брегова, створена је једна раселина дуга 40 километара, а широка 12 метара. Из пукотина у земљи куљала је врела водена пара, а после се спустила дуготрајна и топла киша. Допније навала Словена и чести земљотреси бришу са лица земље византиске градове, а место њих стварају се нова, словенска насеља по целом полуострву.

За прва словенска насеља у овим крајевима историја нам каже да су била од колиба и земуница, дуж речних долина. Али

после оснивања српске државе грађевинарство у њој напредује и достиже свој врхунац у неманићко доба. Из тога доба очуване су цркве и манастири, неколико тврђавица на брдима код Штипа, Прилепа (Марково Кале) и Косовске Митровице (Звечан) и др.

Зашто немамо остатака, па чак ни трагова од двораца и других профаних грађевина наших великих владара и многобројне властеле од којих су нам остале тако дивне црквене грађевине? Вероватан је одговор да су профане грађевине у то доба зидане од слабог материјала и да их је време уништило, и страдале од пожара.

Најезда Турака у наше земље, која пада баш у доба хуманизма и ренесансе на западу, прекида уопште културни па и грађевински напредак. Народ остаје без својих световних и духовних вођа, склања се у брда и планине, а Турци поседају градове и равнице. Најлепше и највеће цркве се претварају у џамије или се руше, а добивени материјал се употребљава за друге грађевине.

Турци су највише подизали џамије, тврђаве и мостове. Џамије истичу минарета, која су својим витким обликом уметнички елеменат, чак и кад је без икакве детаљне архитектонске обраде. Тврђаве су биле од камена, али са либазом од дрвета, те су се брзо рушиле. Мостови су били од камена или цигле, са полукружним сводсвима, те су били врло високи и стрми, погодни само за саобраћај пешака и сточних каравана. Од чувених караван-сераја, о којима су многи путници писали као о чудима, због њихове величине, тврђих зидова и уређења, имамо у Скопљу добро очуван и по ослобођењу обновљени Куршумли-хан. Друге грађевине подизане по градовима биле су већином од дрвета или бондрука, са slabим дрвеним међуспратним конструкцијама и са дашчаним плафонима, често са уметничким резбаријама. Кровови су били ниски и покривени ћерамидом. Унутрашњи распоред био је типичан, како за српске хришћанске, тако и за муслиманске куће, а саобразно начину живота. Куће су биле често високе и са више спратова.

У оваквим је зградама хигијена била рђава. Танки зидови нису добро штитили од хладноће и врућине, а пукотине у њима и дашчани плафони беху легла за инсекте. Најгора је била хигијена нужника. Али дворишта су поплочавана каменом или циглом. Лепо уређене баште са цвећем и шибљем беху честе. Велике капије беху покривене ћерамидом. Мајстор Јужне Србије умео је често бити велики уметник, како при постављању и изради појединих зграда, тако при постављању и изради читавих архитектонских група и све то савршено прилагодити терену. Ове су зграде често подизане у живописном стилу, с испадима, балконима, доклатима, верандама, великим натстрешницама, како и одговара поднебљу ових крајева.

У средини града, на главном путу, био је простран трг са трговачким радњама и радњама финијих заната. Од јавних зграда обично је на тргу била џамија. У побочним улицама биле су друге радње, а даље куће за становање, са врло тесним кривим улицама и »ћорсокацима«. Куће су обично биле у дворишту, а уколико су

и биле с улице, имале су прозоре само према дворишту. Дворишта су била ограда зидовима. У XIX веку било је кућа европскога типа у Битољу и Скопљу. У осталим градовима оне су претстављале реткост.

Сеоске куће су биле сасвим примитивне, од дрвета или ћерпича, покривене плочама од шкриљаца, даскама или сламом.

Послератна грађевинска делатност не почиње одмах после ослобођења 1912 године, него у већем обиму тек доцније, углавном због ратова. После поновног ослобођења 1918 г. вероватни узрок застоја грађевинске делатности на селу био је у томе што земља није припадала сељаку — обрађивачу. У градовима пак још није била створена навика код становништва да станује у бољим и угоднијим зградама; затим улагање новца у трговину било је рентабилније него улагање у зграде; није било регулационог плана и погодних парцела за нова зидања; кредитни услови код приватних банака због велике камате били су врло тешки, што је, у вези са скупим ценама материјала и радне снаге, поништавало рентабилност нових зграда.

Грађевинска делатност 1924 г. постаје нарочито велика у Скопљу и то на сасвим новим теренима. Ову делатност изазивају ове околности: велика оскудица у становима и рентабилност нових зграда; ослобођавање нових зграда од порезе за двадесет година; парцелација имања и давање на кредит плацева; давање дугорочних хипотекарних кредита много повољније. Сличне околности делују и у другим местима на развој грађевинске делатности. Поред Скопља велика грађевинска делатност развила се у Струмици, Тетову, Битољу, Куманову.

Држава, самоуправа и општине исто тако почињу у ово доба око 1924 г. многобројна грађења, те је у року од 12 година, колико је стварно трајала јака грађевинска делатност, подигнуто укупно око 25.000 нових зграда, државних, самоуправних, општинских и приватних. Од овога броја 1500 зграда отпада на јавне установе, за које је утрошено око 600.000.000 динара, а 23.500 на приватне зграде, на које је такође утрошено око 600.000.000 динара. Укупно је потрошено 1.200.000.000 динара, што значи ако се то подели на 12 година, колико је стварно овај грађевински период трајао, да се у Јужној Србији трошило на подизање нових зграда 100.000.000 динара годишње. Ако додамо да је још утрошено на оправке, преправке и одржавање постојећих зграда 20% од суме за грађење нових зграда, значи да грађевинарство апсорбовало знатне суме. Пада у очи велика разлика у цени између јавних и приватних зграда. Просечна вредност једне јавне зграде је 400.000 динара, док је вредност једне приватне зграде 25.000 динара. Мала цена приватних зграда објашњава се тиме што од 23.500 зграда највећи део (око 17.500) отпада на сеоске зграде, чија се вредност креће од 3.000—20.000 динара од куће. Осим јавних, држава је подигла још око 2500 приватних зграда у вредности од 40.000.000 динара отприлике, за насељенике и за обнову зграда порушених од

земљотреса у околини Валандова. Од јавних зграда највећи број отпада на основне школе (око 300), затим на монополске зграде (око 150) итд.

Од црквених грађевина подигнут је монументалан храм у манастиру Лешку код Тетова, у Дедедовском манастиру, у Романовцима, Прилепу, Храм Славе код Скопља итд. Соколски домови сазиђани су у Скопљу, Куманову, Битољу, Валандову, Радовишту, Урошевцу, Призрену, Сгрузи, Кичеву, Дебру, Приштини итд. Железничке станице су подигнуте у Градском и Велесу, са читавом серијом нових модерних станица од Ристовца до Ђевђелије, и на пругама Скопље—Косовска Митровица и Приштина—Пећ. Отпочело је подизање нове велике станице у Скопљу. — Електричних централа је подигнуто око двадесет. Од ових су највеће калорична централа скопске општине у Скопљу и хидроцентрала на реци Пени код Тетова, која је подигнута од стране приватног капитала и засада снабдева Скопље електричном енергијом. Највећу и најјачу хидроцентралу у Јужној Србији подиже општина скопска на реци Трески код Скопља. Ова централа се ради већ две године, и биће готова идуће године. Монополски магацини су подигнути у Прешеву, Куманову, Скопљу, Велесу, Тетову, Штипу, Кочанима, Радовишту, Сгрумици, Ђевђелији, Кавадару, Прилепу и Битољу. Ови магацини имају, поред непосредне примене, велику важност и због тога што у њима налази зараде велики број сиромашних људи из околине. Среска начелства су саграђена у Куманову, Валандову, Ђевђелији, Качанику, Цареву Селу, Охриду, Јужном Броду, Драгашу, Ораховцу, Велесу итд. Општински домови подигнути су у Струзи, Штипу, Кратову, Тетову итд., поред великог броја подигнутих општинских зграда по селима. Нове царинске зграде имају Добро Поље, Враниште, Деве Бајир, Дојран, Градешница, Хума, Мојине, Богородица, Ново Село, Охрид, Струга, Мрежичко, Крменица, Стење, Врбица, Љубојна, Николић итд. Подигнути су нови, велики и модерни павиљони и купатила у Катлановској, Дебарској и Негорачкој Бањи. Пољопривредне школе и расадници подигнути су у Призрену, Радовишту, Штипу, Приштини, Тетову, Битољу, Струмици, Цареву Селу, Скопљу, Кичеву, Јужном Броду, Кратову, Кавадару, Кривој Паланци, Гостивару, Прилепу итд. Поред тога подигнуте су многе здравствене станице и друге зграде.

У Скопљу, које заузима доминантан положај у погледу грађевинске делатности, подигнуте су следеће јавне зграде: Народно позориште, Официрски дом, Народна банка, дечји дом Краља Александра, бановинска штампарија, модерне и велике основне школе («Цар Душан», «Ђура Јакшић», «Доситеј Обрадовић», «Његош»), калорична електрична централа, две пијаце, два павиљона за дечје летовалиште на Водну, зграда Уреда за осигурање радника, модерне болничке зграде са хируршким павиљоном, највећом зградом у Скопљу, дом старца, неколико зграда у парку Ислахане, огледна пољопривредна станица, Хигијенски завод, радиостаница, Философски факултет и Студентски дом, тридесет великих

зграда са по четири стана у железничкој колонији. Озидана је, али још није довршена зграда управе полиције; у раду је нова зграда за пошту. Поред ових јавних зграда подигнутих од стране државе, самоуправе и општине, подигнуто је неколико великих модерних хотела, и један биоскоп.

Приватних зграда у Скопљу после ослобођења изграђено је око 2500 у вредности од преко 300.000.000 динара. По приближном рачуну утрошено је на зидање приватних зграда у Скопљу просечно по 120.000 дин., у унутрашњости просечна вредност куће износи 45.500 дин., а просечна вредност једне сеоске куће износи 8000 динара. Из ових цифара добијамо одмах јасну претставу о начину зидања, величини и уређају кућа подигнутих у Скопљу, у осталим градовима и у селима.

Приватне куће по селима показују напредак утолико што су стручније израђене, са бољим су унутрашњим распоредом, имају боље осветљење и скоро су све без разлике покривене препом. Код нових јавних зграда по селима опажа се много већи напредак, јер су скоро све без изузетка од тврдог материјала, стручно израђене и падају у очи одмах при пролазу кроз село. Међу овим зградама подигнуто је највише основних школа, учитељских станова, жандармериских станица, црква, парохиских домова и царинских зграда. По градовима и варошицама у унутрашњости разлика између предратних и послератних зграда много је већа него по селима, јер су скоро све нове зграде од тврдог материјала, много су боље зидане и са бољим унутрашњим распоредом и хигијенским уређајем. Највећа разлика између старих и нових зграда, и код приватних а још много више код јавних, јесте у Скопљу. Што се тиче спољашњег изгледа, код нових зграда је сасвим изгубљена типичност, која је била одлика старих зграда. Старе зграде су радили мајстори који су своје занате предавали млађима, док су нове израђене по плановима архитеката и инжењера разних праваца. Послератно грађевинарство је стручно, док је старо било традиционално. Што се тиче осталих градова, они су се у мањој мери променили. Обично проширени су тргови и главне улице, а има и нових кућа, које су својом величином и начином зидања упадљиве према старима. У Скопљу се десила огромна промена: има неколико сасвим нових насеља (Буњаковац, Доње Водно, Железничка колонија, Дебар мала, Црнице) са близу 2000 нових кућа по регулационом плану, на местима где су пре рата биле њиве и ливаде; у старом делу града била је делатност мања.

2) САОБРАЋАЈ

ОД ING. РАДА УБАВИЋА

ДРУМОВИ

Мрежу путова коју данас имамо мањим делом смо наследили од Турака, а већим делом смо израдили у току последњих 18 година.

Турски друмови били су трасирани, положени и грађени противно техничким прописима; у доба када су израђени могли су да задовоље потребе једног слабије насељеног турског вилајета, али не потребе једне модерне државе. Траса је ишла по природном терену: земљаних радова није било, нивелета пута дизала се и спуштала према томе како се терен развијао. Технички и економски мотиви нису се узимали у обзир, него се ишло за тим да се два одређена места што краћом везом споје; из долине у долину прелазило се пењањем у правцу најниже тачке гребена, изгубљени падови ређали су се један за другим, успони су местимично имали стрмост од преко 20⁰/₁₀, без стварне потребе.

Горњи строј друмова био је од шљунка или од облутака и шљунка. Подлогу су почели да ређају тек крајем деветнаестог века, када су и осталим радовима руководили стручни људи; а све дотле друмови су грађени и одржавани народном снагом, без упутстава стручњака. Коловоз пута није бивао уваљан, већ угажен саобраћајем, чему су се противили једино рабације, који нису хтели да превозе робу по друмовима од скоро набацаног шљунка; изискивала се четири пута јача вучна снага него на уваљаном путу, и стока није могла издржати такве напоре.

Мостови и пропусти грађени су са већом брижљивошћу него друмови, али су ипак имали турско обележје: на око су били леви, али носиви делови моста нису имали тражену јачину. Споља су имали облогу од тесаног камена, а позади ње облутке, па чак и земљу. Испод стубова уграђени су били сантрачи, на којима су лежали стубови, и својом тежином стуб је притискивао сантрач; сматрало се да је отпор услед трења јачи него водена енергија која је нападала стуб.

За време светског рата, ови иначе непрописно грађени путови потпуно су упропашћени и постали су непроходни. Непријатељ је

при повлачењу порушио све веће објекте, због чега су турски путови, онако како смо их 1918 године примили, били бескорисни.

Турске друмове је требало одмах после рата напустити на великој дужини њиховој, јер је превоз по њима био скуп, спор и несигуран. После сваке непогоде и провале облака претила је опасност од прекида саобраћаја. Сем тога, ни у техничком погледу, по правцу, по траси и висинском положају нису одговарали захтевима саобраћаја: врло стрме и кривудаве деонице нису се ни по реконструкцији могле спојити у целину, да отпор при путовању буде бар приближно равномеран, што се тражи од путова. Али смо саобраћај морали упутити турским друмовима онако какви су, јер се није имало новца за грађење нових путова.

Промет приватних добара и потреба сређивања прилика на југу захтевали су да се на друмовима без одлагања отвори саобраћај употребом минималних средстава којима се располагало. Инжењери и техничко особље из оног доба прионули су на посао и посветили су напоре једног несебичног рада задатку успостављања саобраћаја на свима важним путовима. Изграђени су нови привремени објекти на местима где је непријатељ порушио старе. Реконструисане су оне кратке деонице пута где је саобраћај због великих успона и оштрих кривина био врло тежак. Горњи строј путова је дотеран у саобраћајно стање израдом шљункастог застора на ширини коловоза. — На подводним местима издигнута је нивелета пута. На узаним местима пут је проширен до минималне ширине од 4 м израдом потпорних зидова или померањем пута у брдо. На местима, где је то потребно било, исушен је труп пута одводњавањем: грађењем најнужнијих објеката и копањем ровова.

Реконструкција пута вршена је само на оним местима где је пут имао успона од преко 10⁰/₀, где се запрега сувише замарала на успонима. Тешке послератне финансиске прилике диктовале су оваке мере, а систематским извођењем само најнужнијих радова и постепеним дотеривањем путова у исправно стање нису се од народа тражиле никакве нарочите жртве, али ипак се постигла пролазност путова која је одговарала привредној снази Југа и промету.

Саобраћај на путовима кретао се у почетку у границама од 0 до 100 тона дневно; после се повећавао просечно са 5,7⁰/₀ пораста годишње и достигао је висину од 270 тона дневно у близини градова, преко које границе прелази само у изузетним данима у години. С обзиром на ову густину саобраћаја није се могло ни смело приступати пуној реконструкцији путова и преради коловоза за тежак саобраћај, када га нема, а сем тога и друге околности су захтевале опрезност и штедњу: валутне прилике биле су несталне и финансирање крупних техничких послова ишло је доста тешко, цене су се стално мењале и предузимачи су при наплаћивању зараде тражили повећање цена. Инжењери и техничко особље су напуштали службу. После престанка репарација, на народ је наваљен терет за набавку гвоздених мостова. А из свега овога види се да је најцелисходније било путове оправљати на најевтин начин, по макадамском систему и израдом горњег строја са камењем подлогом, и застором од туцаника,

Макадамски путови имају тај недостатак што се на њима пренос путника и робе врши спорије него на модерним путовима; троши се више погонског материјала код моторних возила; гуме на точковима брзо се кваре; али због 34.000 аутомобила (колико их има у земљи) пут се није могао прилагођавати искључиво потребама моторних возила. С друге стране макадамски путови имају преимућства за прилике на Југу: потпуно одговарају саобраћајним потребама Југа, где је реон колског саобраћаја, због неизграђене железничке мреже, врло велик. Чим се коловоз исквари, даје се крпити и уваљати у разним дебљинама, а свугде има каменог материјала за његову обнову или оправку.

Нови путови грађени су такође по принципу строге тежње да се на народ не свали неиздржљив терет, а да се добије саобраћајна линија која ће издржати промет. У Вардарској бановини производи се годишње 1,200.000 тона пољопривредних продуката, 300.000 тона шумских, 180.000 тона сточарских производа. Превози се 120.000 тона путника и робе; из иностранства се увози 100.000 тона трговачке робе; из места у место преноси се 90.000 тона грађевинског материјала, 40.000 тона руда и 30.000 тона занатских производа, свега 2,060.000 тона; од којих на сеоске путове и варошке улице отпада 1,228.000 тона, а 832.000 тона остаје за јавне путове. Овој количини додаје се 100% на тару и на ход на празно, и добије се 1,664.000 тона бруто превезених путника, робе и производа за годину дана на 4.200 км путова, или (4.200 км подељено за 30 км просечне превозне даљине) 140 саобраћајних реона.

Промет од 1,664.000 тона годишње на 140 саобраћајних реона дају густину саобраћаја од 32,5 тона дневно просечно, или максимум од 270 тона дневно у близини градова. А за овакав лак саобраћај не граде се модерни путови, него путови са горњим стројем од подлоге и застора од туцаника или макадама. Полагало се на трасу пута, како би се изграђени путови доцније, са мањим издацима, могли модернизовати. Тако су изграђени јавни путови: Битољ—Кајмакчалан; Корбевац—Босиљград; Охрид—Свети Наум; Тетово—Качаник; Гостивар—Самоков—Барбарос, и многи други путови. Неки од изграђених путова су брдске саобраћајне линије, које иду кроз гудуре, кланце и јако разривен терен.

При подизању мостова и пропуста није се примењивао принцип велике штедње, јер се јевтини објекти брзо троше; њихово одржавање је врло скупо, тако да су јевтини објекти стварно много скупљи него солидно озидани објекти. Због тога се при постављању и зидању објеката посвећивала пуна пажња претходним студијама свих појединости од којих зависи добар мост, и употребљен је солидан материјал и стручњачки рад. Најчешће су грађени бетонски мостови. Дрвени мостови граде се у последње време само тамо где је река сувише широка, или где је због провале облака и набујале реке однесен мост, па се на брзу руку мора васпоставити саобраћај; или где се мора доцније извршити реконструкција пута, па се не смеју градити стални објекти.

У последње време граде се и путови са свима карактеристикама модерног пута, као: Велес—Градско и Криволак—Демир Капија—Бевђелија. Ако народне финансије буду дозволиле, и другде ће се коловоз на путовима постепено прерађивати да издржи јачи саобраћај. А модерни коловоз моћи ће да привуче промет од 500 тона дневно.

Има путова који још нису потпуно просечени; други су само лети пролазни; на трећима нису извршене најнужније реконструкције. А за кратак период од 18 година, при познатој светској финансиској депресији, нису се сви путови могли изградити, обновити и дотерати за уредан саобраћај, јер има 4.200 км државних и бановинских путова, 5.000 општинских путова и 27.000 км сеоских путова и стаза; међутим привредној снази Југа одговарала би, као најрационалнија дужина путова, мрежа од 1.670 км изграђених путова, а све што је преко ове дужине има за задатак да отвара нова поља привреди и да подиже културни ниво народа, и тај вишак путова не оцењује се са гледишта рентабилитета.

У варошима и варошицама улице су, већим делом, калдрмисане облупима од 10 до 14 см дебљине, на слоју песка од 10—15 см. Једино Скопље и Битољ имају калдрму од прописних камених коцака; док је остала калдрма израђена по турској пракси, ну ипак, каква је, може да издржи саобраћај од 500 тона дневно.

Вардарска бановина има 4.200 км државних и бановинских путова, од којих су 600 км врло добри, 1.300 км добри, 1.400 пролазни и 900 км теже пролазни. Овај однос у погледу квалитета путова мења се, јер се путови стално кваре, а најискваренији њихови делови оправљају се, и то у већем обиму него што се они кваре, због чега је њихово стање из дана у дан боље. Од почетка 1919 године па досада просечено је 1.570 км путова, реконструисано је 863 км, одржавано је због употребе и абања 5.300 км, оправљено је због провале облака 1.480 км. Број ових километара знатно премаша дужину путне мреже, јер су због абања поједине деонице путова оправљане по неколико пута.

На израду, реконструкцију, обнову или оправку односних путова утрошено је за 18 година 884.000.000 динара, од које је суме 531.000.000 динара исплаћено из буџетских средстава државе и бановине (области), а 353.000.000 динара плаћено је радом народа.

ЖЕЛЕЗНИЦЕ

На територији Вардарске бановине има 993 километара пруге нормалног колосека (урачунате и железничке станице), а пругом се назива и онај гвоздени пут колосека 0,60 м, који везује Скопље с Охридом преко Тетова, Гостивара и Кичева, од које се у близини Охрида одваја крак Подмоље—Струга—Таш Моруниште. Укупна дужина ове пруге узаног колосека износи 376 км. Али како је она само привремена и за експлоатацију врло скупа, сем тога по својој употребљивости и брзини рада јако заостаје иза пруга нормалног колосека, то она и не улази у састав железничке мреже Југа.

Густина наведене мреже нормалног колосека јесте 2,51 км на 100 квадратних километара, што је, упоређујући је са густином у западним државама Европе незнатна. Ово се види и по томе што од 44 привредних центара Југа само 17 центара је везано гвозденим линијом, а од осталих 27 центара шест се налазе на даљини мањој него 30 км од пруга; и то пет вароши: Гостивар, Кичево, Охрид, Струга и Тетово леже поред пруге узаног колосека, док остале вароши и варошице: Берово, Босиљград, Гњилане, Дебар, Драгаш, Јужни Брод, Кратово, Крива Паланка, Крушево, Призрен, Радовиште, Ресан, Ростуша, Струмица, Сува Река и Царево Село удаљене су преко 30 км од железничких пруга.

Овако ретку железничку мрежу имамо због тога што смо од Турака наследили свега две гвоздене линије и што су одмах по ослобођењу ових крајева наишли ратови, који су начинили незапамћену пустош, а затим је настала и светска криза.

Програм за изградњу железничке мреже јаче густине у овим крајевима давно је састављен и већ одобрен; његово извођење спроводи се полако, према расположивим финансиским средствима, па када се тај програм оствари, само пет привредних центара ће остати ван мреже: Босиљград, Дебар, Драгаш, Ростуша и Сува Река, а у осталим крајевима продираће возови, унапредиће се привреда и наћи ће тржиште многи производи који данас остају неискоришћени.

Од рата на овамо, јавља се као конкуренција железничком саобраћају пренос путника и робе моторним возилима: аутомобилима, аутобусима и камионима. Неки стручњаци тврде да ће се сукоб свршити у корист аутомобилских предузећа, бар за превоз путника и робе на краћа отстојања до 300 километара. — Железнице имају јако уочљиве недостатке за данашње економске, социјалне и саобраћајне прилике, а криза то потенцира: везане су за шине и не могу ни десно ни лево од колосека. Међутим, данас се тражи да се роба однесе од центра производње до места потрошње, што се аутомобилима савршено постижава. Оспособљавање железница за саобраћај и за експлоатацију изискује улагање огромних капитала. По гвозденим путу крећу се возови у одређено време, без обзира да ли има довољно путника и робе или нема. Захтевају савршену организацију, вуку са собом неискоришћене терете од гвозђа, покреће их скупа енергија од водене паре, крећу се само по равним шинама и не могу да савладају успоне; и због побројаних недостатака уступају место моторним возилима који поред многих других преимућстава имају и ту предност што се прилагођавају свакој саобраћајној потреби, пењу се узбрдицом од 15%, имају точкове са гуменим обручима и мало мртвог терета. Безобзирна утакмица између железница и аутобуских предузећа изродила се у западним крајевима Европе и у извесним крајевима Америке. Међутим, код нас на Југу, где је интензитет саобраћаја просечно 32,5 тона дневно и густина железничке мреже врло мала, где се производи и роба преносе на даљину од 21 км, да би се стигло до железничке станице, има исувише посла за оба саобраћајна колоса,

и аутобуска предузећа могу само да сарађују са железницама на пољу размене добара. Јер железницама припада појас од 993×12 приближно 12.000 квадратних километара, а аутобуским предузећима, рабацијама и осталим превозним средствима са животињском вучом преостаје површина од 28.000 квадратних километара, да са њега преносе производе и снабдевају становништво робом и потребама.

По остварењу програма за изградњу железничке мреже од 1600 дужних километара, по коме ће само пет привредних центара Вардарске бановине остати ван железничке мреже, узајамни односи двају саобраћајних колоса мењају се, интереси почињу да се сукобљавају, и од тог сукоба, од конкуренције ће зависити програм модернизовања путова. Истина је да сваки нови километар изграђене железничке пруге значи развијање привреде и отварање нових тржишта, према томе и повећање интензитета саобраћаја, тако да би се и за аутобуска предузећа знатно повећала тонажа продуката и робе за превоз; али са изградњом модерних путова треба врло опрезно поступати, како се не би изазвао поремећај у економском животу овога краја. Народној привреди потребне су и железнице и моторна возила, јер уколико ова имају сва преимућства за безобзирну конкуренцију и задовољење моментаних потреба појединих људи, железнице, као народно добро, у које је он уложио огроман капитал, морају да врше равномерну размену продуката и робе као досада, да задовољавају потребе целокупног становништва у одређеним размацима времена и да изврше пренос сезонских продуката у доба највеће тражње и прође, када се ови не смеју нагомилавати по магацинима.