



Патиштата во Македонија за време на Првата Светска Војна биле во ужасна состојба. Мајорот Валтер Тецлов, командант на железничките трупи на 11 германска армија, во својата книга „Die deutschen Eisenbahutruppen auf dem mazedonischen Kriegsschauplatz“ говори за состојбите на патиштата, како и за начинот на совладување на транспортните тешкотии при превоз на стока и патници на Македонскиот (Солунски) фронт.

„Армијата за два месеци со незапирливо напредување ја прокрстари цела Србија и Македонија: Единствен едноколосен шински пат што водеше од Белград кон Солун, беше трајно разурнат од противникот. Секој оној што учествувал во пробивањето преку Србија и Македонија, може да си создаде вистинска слика за чудовишните тешкотии во тие краишта, кои нашите трупи, особено артилеријата и пешадијата требаше да ги совладаат. Калта на таканаречените патишта беше до колена, а колите често пропаѓаа во него до оските...“ – пишува мајорот Тецлов.

Покрај железничкиот патен правец Скопје – Солун, германската команда заради поврзување со оддалечените делови од фронтот била заинтересирана за патниот правец Градско – Прилеп – Битола, како и за состојбата на железничката линија Битола - Солун. По инспекцијата на овој патен правец мајорот Тецлов за затекнатата состојба ќе напише:

**„Преку глиненА - кафеав крај, исполнет со прав, се провлекува скоро бескрајна колона на двотркални коли и волови како единствено транспортно средство за снабдување на бугарската многубројна армија на Солунскиот фронт. Минуваа недели додека една таква колона на волови го носеше до фронтот својот незначителен корисен товар... Овие колони не познаваа никаква дисциплина за правецот на движењето. Како последица на тоа, одвај беше можно малубројните германски камиони да се провлечат низ лошите и претрупаните патишта со коли и да бидат ставени на располагање на бугарската армија... Беше вечер кога дојдов**

***во Битола за да извршам преглед на главната железничка линија Битола - Солун до фронтот. Се покажаа повеќекратните разурнувања, а со исклучок на две оштетени машини, недостасуваше секаков транспортен материјал“.***

Поради ваквата затекната состојба, мајорот Тецлов на својата команда и` предложил за подобрување на комуникациите, изградба на воена железница (теснолинејка) од Градско до Дреново, изградба на жичарница од Дреново преку преминот Плетвар до Прилеп, а од тука до Битола повторно теснолинејка која би преминала на главната железничка линија Битола – Солун, која исто така би требало да се доведе во исправна состојба.

По добивањето согласност за предложениот план, мајорот Тецлов добил налог за изградба на теснолинејката Градско - Дреново. Работите започнуваат на почетокот на 1916 година. Иако, кај бугарската команда постоела желба да се изгради теснолинејка на целата траса од Дреново преку Плетвар до Прилеп и Битола, крајно тешките услови на овој дел сепак довеле до изградба на жичарница.

Жичарниците како превозно средство биле речиси непознати за воените технички единици. Сепак, благодарение на искусни поединци кои учествувале во изградба на жичарниците на Тиролскиот фронт, како и на упатствата и проектите на фирмата А. Блајхерт од Лајпциг се формирале работни групи и се започнало со работите. Потребата од итен превоз на стока од 800 тони дневно од станицата Градско до Дреново, наложило брза изградба на жичарницата Дреново – Прилеп.

Жичарницата започнала да се гради во април 1916 година и се градела во делови. Во текот на изградбата најголем проблем за градителите била набавката на дрвени столбови, бидејќи во блиската околина таква шума немало. Градителите морале да одат дури 50 километри, во Крушевските планини за да бараат граѓа за 442 столбови, меѓу кои голем број со должина од 20 метри. Раководителот на градбата во своите белешки не само што се жалел на непроодноста на патот, туку и со чудење пишува и за енергичниот отпор на македонскиот народ од Крушевскиот крај кој и во овој воен период застанал против сечењето на шумата, која единствено во Македонија се сочувала само во нивниот крај.

Првиот дел на жичарницата, од Дреново до Тројаци, во должина од околу 20 km бил готов и пуштен во употреба на 10 јуни 1916 година. Така овој дел можел да пренесе

околу 150 тони на ден што ја олеснило понатамошната изградба на жичарницата. На 28 јуни 1916 бил готов и вториот дел до Прилеп, а два дена потоа била пуштена целата релација од Дреново до Прилеп, во должина од 36 km.

На крајот на 1916 година, жичарницата постигнала полн капацитет на транспорт од 280 до 300 тони на ден, за работно време од 14 часови. Таа била обезбедувана од 250 бугарски војници и 850 воени заробеници меѓу кои имало: Англичани, Шкоти, Индијци, Грци, Французи, Мароканци, Алжирци, Тунижани, Сенегалци, Мадагаскарци, Италијанци, Руси, Албанци, славјански бегалци од Австро-Унгарската војска и други.

Иако жичарницата го постигнала речиси целиот предвиден капацитет за транспорт на стоки, тоа не било доволно да ги задоволи потребите за фронтот. Затоа кон крајот на 1916 година започнала изградба на жичарницата II од Дреново до преминот на Плетвар во должина од 27 km. Бидејќи постојната жичарница дала добри резултати, било решено да биде изградена од ист материјал и ист едножичен систем. Новата жичарница била трасирана покрај постојната, на растојание кое не им пречело на работата.

За транспорт на воените пратки кои се примани на станицата Велес за Македонскиот фронт преку Прилеп, посебни тешкотии му предизвикувал Бабунскиот превој од Степанци кон Прилеп. За да се олесни транспортот кој од Велес бил пренесуван со теснолинејка до Степанци, бил даден налог на баварското одделение за жичарници да изврши одбележување на столбовите на жичарницата од Степанци до теснолинејката Плетвар – Прилеп. Оваа жичарница била изградена во 1917 година.

Исто така, за снабдување на источниот дел на Македонскиот фронт била изградена жичарница од Демир Капија преку Конопиште за Рожден. Оваа линија била со извесни покуси девијации, трасирана по реката Бошава. Работата била извршена во три делници. Првата била завршена кон крајот на декември 1916 година, втората во февруари и третата во март 1917 година. Целата должина на оваа жичарница изнесувала над 38 km.

Со помош на овие изградени теснолинејки и жичарниците германските и бугарските војски ги снабдувале своите војски на Македонскиот фронт. Но, ни тие не помогнаа да се спречи напредување на војските на Антантата кои во 1918 година го пробија фронтот. Â

Â (извор: *Историја на железниците во Македонија 1873 – 1973; Скопје, 1973* )

**Македонска нација**