

947

Υ Π Ο Μ Η Ν Ι Α

ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΛΑΡΙΣΗΣ. ΤΥΡΝΑΒΟΥ
ΕΛΛΕΣΩΝΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ.

Π Ρ Ο Σ

ΤΗΝ ΒΟΥΛΗΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ. ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΝ
ΚΑΙ Κ.Κ. ΑΡΧΗΓΟΥΣ ΤΩΝ ΚΟΜΜΑΤΩΝ

Π Ε Ρ Ι

ΤΗΣ ΜΑΛΛΟΝ ΣΥΜΦΕΡΟΥΣΗΣ ΛΥΣΕΩΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ
ΠΡΟΣ ΚΟΖΑΝΗΝ ΚΑΙ ΒΕΡΡΟΙΑΝ ΠΡΟΕΚΤΑΣΙΝ
ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΘΗΝΑΙ



Υ Π Ο Μ Η Ν Η Δ

ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΡΕΥΝΗΣ ΕΝ ΣΥΛΛΑΒΗΤΗΡΙΟΙΣ

ΥΠΟ ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΛΑΡΙΣΗΣ, ΤΥΡΝΑΒΟΥ,

ΕΛΛΗΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΧΩΡΗ.

Π ρ ό σ

Τήν Βουλήν, *Ελληνικήν Κυβέρνησιν καί

Κ.Κ. *Αρχηγούς τῶν Κοιμμάτων

Π ε ρ ί

τῆς μέλλον συμφερούσης λύσεως, ὡς πρός
τὴν χάραξιν τῆς πρὸς Κοζάνην-Βέρροϊαν
προεκτάσεως τῶν *Ελληνικῶν Σιδηροδρόμων

*Ἡ ἀνάγκη τῆς ἐπὶ Λαρίσης πρὸς Κοζάνην καί
Βέρροϊαν προεκτάσεως τῆς γραμμῆς τῶν *Ελληνικῶν
Σιδηροδρόμων, εὐθὺς μετὰ τὴν ἐν ἔτει 1913-13 ἀκελευ-
θέρωσιν τῶν Μακεδονικῶν ἔδαφῶν, ἀνεγνωρίζετο καί υιο-
θετεῖτο, οὐ μόνον παρὰ τῆς τότε Κυβερνήσεως, ἀλλὰ καί
παρ' ἄλλων τῶν ἔκτοτε μέχρι σήμερον Κυβερνησοῦν τὴν
χώραν, διότι, ὅπως, δλόκληρος ἡ Δυτικὴ Μακεδονία, μετὰ
τῶν πλουτοπεραγωγῶν διαμερισμάτων Τυρνάβου- *Ἰασ-
σῖνος-Κοζάνης, θά ἐπικοινωνῆ εὐχερῶς, καί μετὰ τῶν
λοιπῶν τμημάτων τῆς Παλαιᾶς *Ἑλλάδος.

Καί εἶνε μὲν ἀληθές ὅτι, αἱ ἐπικολουθήσασαι,
ἔκτοτε, πολεμικαί περιπέτειαι καί αἱ μικροχρόνιοι
ἐσωτερικαί διαμάχαι, δέν ἐπέτρεψαν τὴν μέχρι σήμερον
πραγματοποιήσιν τοῦ σχεδίου, νῦν, ὅμως, ὅτε αἱ ἀνύπα-

λοι αὐται περιστάσεις δυσσώδητε περιήλθον, καὶ βεβαιομέν
σταθερῶς πρὸς ἐπιούμασιν τῶν ἐντεῦθεν χεινουσῶν οἰκονομικῶν
ἐληγγῶν, τίποτε δὲν οὐκ ἠμολόγησε πλεον, θάλασσαν, ἐποικερατομένω
τῶν προσηκαρτικῶν μελετῶν, ἤρξεται καὶ ἡ τμηματικὴ μετα-
συστῆ ἐκείνην, τοῦλάχιστον, τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, ἃν ἡ
ἀνάγκη οὐκ ἐκρίνετο μέλλον ἐπείγουσα, καὶ ἡ ἐπιμετάλλευσις
τῶν ἐποικίων οὐκ καθίσταται τὰς τοιαύτας ἐπιχειρήσεις ἐπὶ οἰκονο-
μικῆς ἀπόψεως βιωσίμου.

οὐδεὶς, ἄλλως τε, οὐκ ἠδύνατο ν' ἀμφισβητήσῃ, ὅτι καὶ
ἡ ψυχολογικὴ κατάστασις τῆς κοινῆς γνώμης, ἐν ἀγενναϊκῆσι
διεσσεύσεσι λόγῳ τῆς ἐπὶ μικρῶν σειρῶν ἐτῶν ἐπιμεταλείψεως
καὶ αὐτῆς ἐκείνης τῆς στοιχειώδους συντηρήσεως τῶν ἐκαστοῦ-
των συγκοινωνιακῶν ἔργων, ἐπὶ ἐτῶν μὲν, ἰδίᾳ δὲ κατὰ τὰ τε-
λευταῖα ταῦτα ἔτη, ἦτο τοιαύτη, ὅστε, ν' ἀπαιτῆ τὴν, πᾶση θυσίᾳ
ἡμεσῶν παρὰ τῶν κυβερνήσεων ἐφαρμογὴν συστηματικῆς συγκοι-
νωνιακῆς πολιτικῆς.

Τῆς ψυχολογικῆς ταύτης καταστάσεως ἐπιβεβαιώθη
καὶ ἡ κυβερνήσις τῆς Ἀνωτεροῦς, καὶ οὐκ ἐπικουρικόν λόγον,
ἔσται, προβάλλουσα τὴν ποσοτικὴν ἀνεπάρκειαν τοῦ τεχνικοῦ
κρᾶτικοῦ προσωπικοῦ, εἴθε τὴν εὐκαιρίαν-ἐξιδέφορον ἐν εἰς
τὴν ἐξυμπετέτησιν ἄλλων ομοίων καὶ συμφερόντων ἐπιβλέπουσα-
νὰ προῆλθῃ εἰς τὴν συνομολόγησιν ποικίλων παρομοίας φύσεως
συνδέσεων, μεταξὺ τῶν ἐποικίων συγκαταλέγεται καὶ ἡ μετὰ τῆς
ἐν οὐγγρῷ τοῦ Βελγίου ἐδρευούσης *ἱστορικῆς *ἑταιρείας τοῦ
Βελγίου (*Société Commerciale de Belgique*) συνα-
φθεῖσαι τοιαύτη, ἐπιγραφεῖσαι δὲ τῆ 25 Ἀυγούστου ἔτους 1925,
δυνάμει τῆς ἐποικίας, ἀνετίθετο τῆ βηθείᾳ *ἑταιρείᾳ, ἡ δὲ με-
λέτη καὶ κατασκευὴ τριακοσίων πεντήκοντα χιλιομέτρων νέων
σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, ἡ προμήθεια μονίμου τροχαίου ἑλκικοῦ

καί ἡ ἐνίσχυσις τῶν θφισταρένων γραμμῶν."

"Ἄρθρον τινα τῆς συμβάσεως
μετά τῆς Βελγικῆς Ἑταιρείας.

Συμφώνως πρὸς τὸ πρῶτον ἄρθρον τῆς μνησθείσης
συμβάσεως, "Ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις ἀναθέτει εἰς τὴν Ἑται-
ρείαν τὰς μελέτας καὶ τὴν γενικὴν ἐπιχείρησιν τῆς κατασκευ-
τῆς καὶ ἐφοδιασμοῦ 350 χιλιομέτρων, ὁρισθησομένων ὑπὸ τοῦ κ.
Ἐπιμετροῦ τῆς Συγκοινωνίας."

Ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις δὴλον ἔστι, ἐν ὁλομολογίᾳ τοῦ Ἐπι-
μετροῦ Συμβουλίου, προσδιορίζει ἐκεῖνα τῶν διαμερισμάτων τῆς
χώρας, διὰ μέσου τῶν ὁποίων, κατὰ προτίμησιν, καὶ ἀναλόγως
τῶν μᾶλλον ἐπαιγουσῶν ἀναγκῶν, ὅα ἔπρεπε νὰ κατασκευασθοῦν
τὰ πρῶτα ταῦτα 350 χιλιομέτρα τῶν νέων σιδηροδρομικῶν γραμ-
μῶν, εἰ δὲ σχετικαὶ Κυβερνητικαὶ αὐταὶ ἀποφάσεις ἀνακοινοῦν-
ται, πρὸς τὸ ἕτερον συμβληθέν μέρος, διὰ τοῦ Ἐπιμετροῦ τῆς
Συγκοινωνίας, ὡς ἀρμοδιωτέρου τῶν Ἐπιμετρῶν. Καθόσον, ἄλλως,
ἤθελεν εἶσθαι ἄκρως ἔκτροπον νὰ ἐπιβαρύνηται ὁ προϋπολογι-
σμός τοῦ Κράτους δι' ἑκατομμυρίων ὁλοκλήρων, νὰ
πρόκειται περὶ ἔργων κολοσσιαίας σημασίας, καὶ περὶ ἕλων
τούτων ν' ἀποφασίζῃ μόνος ὁ ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ἐπιμετρος,
ἐν ἀγνοίᾳ τῶν λοιπῶν συναδέλφων του, ἔταν, μάλιστα, συμπύπτη
οὔτοι νὰ εἶνε Ἄρχηγοί τῶν πολυπληθεστέρων κομμάτων.

Συμφώνως δέ, πάλιν, πρὸς ἄλλο ἄρθρον τῆς συμβάσεως, τὸ Ἑλλη-
νικὸν Δημόσιον συνῆψε δάνειον παρ' αὐτῆς ταύτης τῆς βηθεί-
σης Ἑταιρείας, εἴκοσι καὶ ἑνὸς ἑκατομμυρίου δολλαρίων, (ἢ
δραχμῶν ἑνὸς δισεκατομμυρίου καὶ ἑξακοσίων ὀγδοήκοντα χι-
λιάδων), ἐκ τῶν ὁποίων, ἑννέα ἑκατομμύρια καὶ τετρακοσίων
πεντήκοντα χιλ. δολλάρια (ἢ δραχ. 756.000.000) προορίζονται



διὰ τὴν κατασκευὴν ἔργων, καὶ τὰ ὑπόλοιπα ἑννέα ἑκατομμύρια δικτακασίων ἑβδομήκοντα χιλ. δολάρια (καθαρόν) διὰ προμήθειαν ἔλαιου.

Δὲν παρελίπομεν, πρὸς τοῦτους, ν' ἀναφέρωμεν ὅτι, τοὺς ὅρους τῆς εἰρημένης συμβάσεως ἐπεξεργάσθη ἢ μὴ καταργηθεῖσαι εἰσέτι ὑπὸ τοῦ Δικτάτορος, τότε, Κοινοβουλευτικῆ Ἐπιτροπῆ, μετὰ τὴν ἐγκριτικὴν γνωμοδότησιν τῆς ὁποίας, καὶ ἐκυρώθη ἡ ἕλη σύμβασις διὰ Νομοθετικοῦ Διατάγματος τῆς Δικτατορικῆς Κυβερνήσεως, ὅπως ὅποτε νὴ μὴ ὑπολείπεται, ἢ ἡ Κυβερνητικὴ ὑπόδειξις περὶ τῆς μελέτης καὶ κατασκευῆς τῶν ἔργων. -

* Ἡ ὑπόδειξις τῆς Κυβερνήσεως.

Εἶνε γνωστόν ὅτι,

Τὸ δίκτυον τῶν Μακεδονικῶν Σιδηροδρόμων, ἀπολήγον καὶ διακοπτόμενον εἰς τὴν Βέρροισιν, ἐγκαταλείπει δλόκληρον τὴν Δυτικὴν Μακεδονίαν ἄνευ σιδηροδρομικῆς συγκοινωνίας. * Ἐξ ἑτέρου δ' ὅτι, ἡ γραμμὴ τῶν Ἑλληνικῶν σιδηροδρόμων, διήκουσα πέρα τῆς Λαρίσης πρὸς τὴν παραλίαν, ἀφίνει δλόκληρον τὴν εὐφορωτέτην ἐνδόχωραν, ἐντὸς τῆς ὁποίας κεῖνται αἱ πόλεις τοῦ Τυρνάβου, Ἐλασσῶνος, Ἀγυιᾶς, Δεσκάτης, Γρεβενῶν, Κοζάνης, Σερβίων, Σιατίστας κ. τ. λ. ἀνεκρετάλλευτον. -

* Ἐνδεδειγμένη, συνεπῶς, καὶ παγκοίνως ἀνεγνωρισμένη ἦτο, τόσον ἀπὸ οἰκονομολογικῆς καὶ πλουτοπαραγωγικῆς ἀπόψεως, ὅσον καὶ ἀπὸ στρατιωτικῶν λόγων, ἢ ἀπὸ Λαρίσης - μέσω Δεσκάτης - Γρεβενῶν - Κοζάνης πρὸς Βέρροισιν προέκτασις, ἐξυπηρετικὴ μὲν καὶ τῶν ἐνδιαμέσων πολυπληθῶν πληθυσμῶν, ἀλλὰ καὶ συμπληροῦσα κυκλοτερῆ τοῦ ἔλου δικτύου συνένωσιν καὶ κυκλοφορίαν.

Διό, καὶ ἡ προκάτοχος Κυβέρνησις, ἄρα τῆ, μετὰ τῆς Βαλγικῆς Ἑταιρείας, συνομολογήσει τῆς σχετικῆς συμβάσεως, ἄνευ ἐνδοι-

ασμῶν καὶ συζητήσεων, ἐπέδειξε τὴν μελέτην καὶ κατασκευὴν τῆς ἀπὸ Λαρίσης, μέσῳ Δημηνίτσης πρὸς Κοζάνην-Βέρροισιν γραμμῆς, ὅς ἕλλως τε θὰ ἐπραττε, καὶ πᾶσα οἰαδῆποτε Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις. Ἐννοεῖται ὅτι, τῆς Κυβερνητικῆς ταύτης ἀποφάσεως, προηγήθησαν, ὅς προϋπάρχουσαι, σύμφωνοι γνωμοδοτήσεις τῶν Ἑπιχειρησιακῶν συμβουλίων τοῦ Ἑπιχειρηματικοῦ Συγκοινωνίας, συναφῶς πρὸς ἐγκρίσεις καὶ ὑποδείξεις τῆς Γενικῆς τοῦ Στρατοῦ ἐπιτελικῆς ὑπηρεσίας, αἱ ἀπόψεις τῶν ὁποίων λεπτομερῶς ἐκτίθενται ἐν σχετικοῖς πρακτικοῖς τῶν εἰρημένων Συμβουλίων. (Ἔστω σχετικῆ πρακτικῆ.)

Μετὰ τὴν, πρὸς τὴν ἀνάδοχον Ἑταιρείαν, κοινοποίησιν τῆς εἰρημένης ἀποφάσεως, προέβη αὕτη, ὅς ἦν ἐπόμενον, εἰς τὸν καταρτισμὸν ἀνελόγων συνεργείων ἐκ Βέλγων μηχανικῶν τὰ ὁποῖα, καὶ μονίμως ἐγκατασταθέντα παρὰ τὴν Λαρίσιν, ἤρξαντο συντόνων μελετῶν πρὸς ἀναγνώρισιν τοῦ ἐδάφους, ἐπισήμανσιν καὶ πασσαλάσιν τῆς χαρακτέρας γραμμῆς, γεφύρωσιν τοῦ Πηνειοῦ καὶ λοιπῶν παραποτάμων, σύνταξιν προϋπολογισμοῦ δαπάνης, καὶ πᾶσης ἐν γένει σχετικῆς προκαταρκτικῆς ἐργασίας, εἰς τρόπον ὅσπερ, μετὰ ἐνός καὶ ἡμίσεως, περίπου ἔτους, συνεχῆ καὶ συστηματικὴν προμελέτην, ἣ ἀναμένηται ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν ἡ διαταγὴ τῆς ἐνάρξεως τῆς κατασκευῆς.

Εἰς τὸ προκεχωρημένον τοῦτο σημεῖον ἐδρισκομένου τοῦ ζητήματος, ἔξαφνα-κατὰ ἡντιον περίπου τοῦ τρέχοντος ἔτους-λαμβάνεται παρὰ τῆς Διευθύνσεως τῆς Βελγικῆς Ἐμπορικῆς Ἑταιρείας ἔγγραφον τοῦ νῦν κ. Ἑπιχειρηματικοῦ ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας, δι' οὗ ἐπιτάσσεται αὕτη, νὰ διακόψῃ πᾶσαν ἐπὶ τῆς γραμμῆς Λαρίσης-Δημηνίτσης-Κοζάνης ἐργασίαν-ἣτις, ἕλλως τε, εἶχε καὶ ἀποπερατωθῆ- διὰ νὰ ἀρχίσουν νέαι μελέται πρὸς κατασκευὴν τῆς ἀπὸ Δερμιρλῆ-μέσῳ Καλαμπάκας-πρὸς Κοζάνην προ-

εκτάσεως.

Σημειωτέον ότι, η διαταγή αυτή, ητις και εις αυτούς τους βέλγους προϋξένησε κατάπληξιν, διὰ τό ειμετάβολον και άσταθές των *Υπουργικων παρ' ημιν άποφάσεων, έχομεν πάντε λόγον νά πιστεύωμεν ότι προεκληθή, έν άγνοία των λοιπων μελων του *Υπουργικου Συμβουλίου, και δή αυτών τούτων των λοιπων κ.κ. *Αρχηγών των Κομμάτων, δφειλομένη εις τήν αποκλειστικήν αλλά και αυθαίρετον πρωτοβουλίαν του κ. επί της Συγκοινωνίας *Υπουργου.

Και ταυτα, καθ' ην εποχήν- εποχήν εξαγγελλομένην αιρατηρων οικονομικών- είχον, ήδη, καταναλωθή διὰ σχετικάς μελέτας και έργα μέχρι τέλους Μαρτίου 1927 Δολλάρια 199.903 ήτοι δραχμαί δέκα πέντε εκατομμύρια, ένεσκόσισαι ένεννήκοντα δύο χιλιάδες και διακόσισαι τεσσαράκοντα (άριθ. 15.992.240), καθ' η διά σημειώματος άπαντητικου άνεκοινώθη ημιν υπό της Διευθύνσεως των Σιδηροδρόμων του *Υπουργείου της Συγκοινωνίας.-

Λαϊκή εξέγερσις. *Επιτροπή έν *Αθήναις.

Πρό της όψεως, έν του εξαφνικου *Υπουργικου μέτρου, δημιουργηθείσης καταστάσεως, έξ ης έθίγοντο ου μόνον των Θεσσαλικων και Μακεδονικων πληθυσμων αλλά γενικώτερα συμφέροντα, επόμενον ήτο νά προκληθή επικίνδυνος λαϊκή εξέγερσις.

Συνεπεία ταύτης, επημιολούθησαν έλληπέλληλα συλλαλητήρια, μετέ προηγούμενον κλείσρον όλων των καταστημάτων γενικώς, εις τάς πόλεις της Λαρίσης, Τυρνάβου και *Πλασσηνος, ο Λαός των οποίων, έν άγανακτήσει διατελών, επέδωκε σχετικά ήρωίσματα, διέ του κ. Νομάρχου Λαρίσης, διαμαρτυρόμενος κατά των προθέσεων και αυτοβούλων ένεργειων του κ. *Υπουργου της

Συγκοινωνίας, προέβη δέ, καί ἄμεσως τότε, εἰς τὴν σύστασιν Ἐπιτροπῆς πρὸς παρεκκολούθησιν τοῦ ζητήματος καί, ἐν καιρῷ ἑνακοῖ νοσιν πρὸς τοὺς ἐν ἐπιφυλακῇ ἀναμένοντας κατοίκους περὶ τῆς πορείας τοῦ ζητήματος, ἐν πάσῃ περιπτώσει, μὴ ὄντας διατεθειμένους ν' ἀναχοῦν παρόμοιον τῶν δικαίων των πραξικοπηματιῶν στραγγαλισμόν.

Διὰ δέ τῶν ἐν τῇ Βουλῇ ἀντιπροσώπων αὐτοῦ, συμμετεχόντων καί εἰς τὴν συσταθεῖσαν ἑκτακτον Ἐπιτροπὴν ἠξίωσε τὴν ἐνέσκησιν αὐστηροτάτου ἐλέγχου ἐπὶ τῶν τοιούτων ἐνεργειῶν τοῦ κ. Ἐκουργοῦ τῆς Συγκοινωνίας, οὔτινες καί πρὸ πολλοῦ κατέθεσαν τὴν σχετικὴν ἑπερίτησιν, συζητηθησομένην ἕως τῆ ἐπαναλήψει τῶν ἐργασιῶν τῆς Βουλῆς.

* Ἡ οὕτω, λαϊκῆ Ἐπιταγῇ, συσταθεῖσα Ἐπιτροπὴ, πρὸ πάσης ἑλλης ἐν Ἀθήναις ἐνεργείας τῆς, ἐπαζήρησεν, ἐν προδιληθείσῃ συνεντεύξει, νά πληροφῶ ἠθῆ παρὰ τοῦ κ. ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ἐκουργοῦ, τοὺς λόγους, οὔτινες ἤγαγον αὐτόν εἰς τὰς τόσον ἐπροσδοκίητους νεωτέρας ἀποφάσεις.

* Ὁ κ. Ἐκουργός, εὐαρεστηθεὶς νά ὄρῃσῃ ἐν τῷ Ἐκουργεῖῳ του τὴν προκληθεῖσαν παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς συνέντευξιν, προέβη μὲν εἰς προφορικὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐπιχειρημάτων, ἕτινα—κατὰ τὴν κρίσιν του—συνηγόρουν ὑπὲρ τοῦ παρ' αὐτοῦ ληφθέντος μέτρου, εἰς τὴν ἐπιχειρηματολογίαν του, ἕως, ταύτην, μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς δὲν παρέλειψαν ν' ἀντιτάξουν ἕτερα θετικὰ πραγματικὰ γεγονότα καί ἀριθμούς, μὴ κλονίσαντα μὲν, ἕως, τὰς δοξασίας του—ὅς ἦτο προκαταβολικῶς διατεθειμένος—καθ' ἃ ἐδήλωσε—νά μὴ υποχρήσῃ—ἀποδεχθέντα, ἕως, ἕως ἡ συζήτησις ἐκνεληφθῆ, τῇ ἐπομένῃ, εἰς εὐρύτερον καί μεταξὺ τῶν ἀντιτέρων ἑκαλλήλων τοῦ Ἐκουργεῖου του καί τεχνικῶν αὐτοῦ συμβούλων.

Ἰδίῳ, τὴν προσδιορισθεῖσαν ἕραν τῆς ἐπομένης, ἡ παρ' αὐτῷ μετα-

βᾶσα Ἐπιτροπή ἐπληροφορεῖτο, κατ' αὐτοῦ τοῦ ἰδίου, ὅτι ἡ δρι-
σθεῖσα συζήτησις δέν ἦτο σκόπιμος νά γίνῃ, καί ἄν, τυχόν, ἡ
Ἐπιτροπή ἤθελε νά διατυπώσῃ τὰ ἐπιχειρήματά της, τοῦτο ἡδύνα-
το νά πράξῃ, ἐγγράφως μόνον, ἐπιβάλλουσα σχετικόν ἐπόμνημα (ἐξ
οὗ καί ἡ σύνταξις τοῦ παρόντος) καί ὑπερ ἐγγράφως, πάλιν, θά
ἦτο δυνατόν νά τύχῃ ἐπεντήσεως.

Τούτου περισσότερον τίποτε.

Μέλη, τότε, τῆς Ἐπιτροπῆς- διὰ τό μή ἔχειν ἄλλο τι ποιῆσαι-
διατύπωσεν πρός τόν κ. Ἐκουργόν τήν παράκλησιν, ὅπως παρασχε-
θῶσι, τοῦλάχιστον, παρά τῆς ἐρροδίας Διευθύνσεως τῶν Σιδηροδρό-
μων τοῦ Ἐκουργείου Συγκοινωνίας, ἀπαραίτητα τινε στοιχεῖα,
ἄν ἡ Ἐπιτροπή θά εἶχεν ἀνάγκην διὰ τήν ἐπακριβή διατύπωσιν
καί ἀνάπτυξιν τῶν ἀντιρρήσεών της, ἐν τῷ συνταχθησομένῳ ἐπο-
μνήματι, καί ἰδίως χορηγήσεως ἀντιγράφου τοῦ πρακτικοῦ (ἢ ἐπι-
θέσεως) τοῦ Συμβουλίου Διευθύνσεως Σιδηροδρόμων τοῦ Ἐκουργεί-
ου του, ἐφ' οὗ ἐστηρίχθη καί ἡ ἀπόφασις τῆς προικετόχου Κυβερνή-
σεως, δι' ἧς ὑπεδείχθη τῇ ἀναδόχῳ Ἐταιρείᾳ ἡ μελέτη καί κατα-
σκευή τῆς γραμμῆς Λαρίσης-Δημηνίτσας-Κοζάνης-Βερροίας.

Καί ὑπεσχέθη μὲν ὁ κ. Ἐκουργός τήν χορήγησιν παντός χρη-
σίου ἡμῖν στοιχείου, ὅς καί τοῦ αἰτηθέντος ἀντιγράφου, τήν
χρησιμότητα τοῦ ἑποίου ἀνεγνώρισεν, ἐν τούτοις, οὔτε τό αἰτη-
θέν ἀντίγραφον ἐχορηγήθη ἡμῖν- Ἐγνωστον διὰ τίνε λόγους-
οὔτε καί αἱ ἐπί τῶν ἐρωτημάτων ἡμῶν ἀπαντήσεις ἐπῆρξαν πλή-
ρεις.-

Δικαιολογητικοί λόγοι τοῦ Ἐπι-
σιακοῦ Τεχνικοῦ Συμβουλίου ὑπερ προ-
τιμήσεως τῆς γραμμῆς μέσῃ Καλαμαριάς

Ἡ ὑπηρεσία τῆς Διευθύνσεως Σιδηροδρόμων τοῦ Ἐκουργείου

Συγκοινωνίας, μή απαντήσασιν ποσὸς εἰς τὸ ὑπ'ἀριθ.1 υποβληθέν ἔγγραφον ἐρώτημα ἡμῶν, (σχετικὸν πρὸς τὴν χορηγίαν ἀντιγράφου τοῦ βηθέντος πρακτικοῦ) καὶ συγχινεύσασιν ἐντέχνως τὸ ὑπ'ἀριθ. 1 μετὰ τοῦ ὑπ'ἀριθ.2 ἐρωτήματος, ἐχορήγησεν ἡμῖν ἕτερον ἀντίγραφον ἐπιστομῆτος τοῦ ἀπὸ 5 Φεβρουαρίου 1927 πρακτικοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Στρατοῦ καὶ Διευθύνσεως Σιδηροδρόμων Ἐπιτελείου Συγκοινωνίας, ὅς τὸ ἐπιτιλοφόρησεν, ἔχον δ' ἐπὶ λέξει οὕτως:

"Κατόπιν προφορικῆς διαταγῆς τῶν κ.κ. Ἐπιτελείου Στρατοῦ καὶ Συγκοινωνίας, συναλθόντες οἱ υποφαινόμενοι Γ.Βρονταρίτης ἄρχηγός τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Στρατοῦ, καὶ Ν.Τσακίρας Διευθυντής ΙΥ Γραφείου τοῦ Γεν. Ἐπιτελείου Στρατοῦ ἀφ' ἑνός, καὶ Γ.Βουγιούκας Διευθυντής τῶν Σιδηροδρόμων καὶ Α.Οἰκονόμος Ἐπιθεωρητής Τριμητάρχης Σιδηροδρόμων ἀφ' ἑτέρου, εἰς δύο συνεδριάσεις πρὸς ἐξέτασιν τῆς μᾶλλον συμφερούσης λύσεως, χαράξασιν νέων γραμμῶν καὶ προμηθείας ὑλικῶν, ἐπὶ τῇ βῆσει τῶν διατεθειμένων ποσῶν ἐκ τῶν, ἐν τῇ μετὰ Βέλγικον συμβάσει, ὀριζομένων δανείων, καὶ ἰδόντες τὸ ἀπὸ 5 Φεβρουαρίου Ε.Ε. σχετικὸν συντηρῆμενον σημεῖωμα τοῦ τριμητάρχου Ἐπιθεωρητοῦ τῶν Σιδηροδρόμων κ.Αλ.Οἰκονόμου, γνωμοδοτοῦσιν:

- 1) Ὁμοφώνως μένει α) ὑπὲρ τῆς ἐνισχύσεως καὶ βελτιώσεως τῆς ὑπαρχούσης γραμμῆς Ἀθηνῶν-Θεσσαλονίκης.
- β) ὑπὲρ τῆς κατασκευῆς τῆς γραμμῆς ἀπὸ Καλαμπάκας διὰ Κοζάνης εἰς Βέρροισιν, ἐφ' ὅσον αὕτη, ὅς ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν ὑπολογισμῶν, ὅα εἶνε οἰκονομικωτέρα μὲν, ὅσον ἀφορᾷ τὰς δαπάνας τῆς πρὸς τῆς ἐγκαταστάσεως τῆς δι' Ἐλασσίνους-Σαρανταπόρου πρὸς Κοζάνην καὶ Βέρροισιν ὅα ἔχη δ' ἀπὸ ἀπόψεως ἐπιμεταλλεύσεως περισσότερα ἔσοδα, ὅς μέλλουσι νὰ ἐξυψηρεθῆσιν πλείονα πληθυσμὸν καὶ παραγωγικώτερον διαμέρισμα τῆς χώρας".



Κατά πόσον ανταποκρίνονται οι Ισχυρισμοί
του Συμβουλίου προς τὰ πράγματα.-

*Ὡς ἐξάγεται, ἐκ τοῦ, ὡς ἔνω, ἀναφερομένου ἐγγράφου, δύο τῶν μελῶν
τοῦ Συμβουλίου Σιδηροδρόμων, συνελθόντα εἰς κοινήν συνεδρίαν,
μετ' ἰσπρίθμων μελῶν τοῦ Γενικοῦ *Ἐπιτελείου, κατόπιν προφορικῆς
διαταγῆς τῶν κ. κ. *Υπουργῶν Συγκοινωνίας καὶ Στρατιωτικῶν καὶ
λαβόντα ὡς βάσιν τὰ διαθέσιμα ποσά τοῦ δανείου, (ἕτινα, κατὰ τὰς
προφορικὰς ἐνέπιον ἡμῶν δηλώσεις τοῦ κ. *Υπουργοῦ, ἐκρίθησαν ἀν-
επισημῆ), ἀπεφάνθησαν-ἐπὶ τοιαύτῃ τινὶ προὑποθέσει- ὑπὲρ τῆς κα-
τασκευῆς τῆς ἀπὸ Καλαμπάκας εἰς Κοζάνην καὶ Βέροιαν γραμμῆς,
καρὲ τὰς προϋπαρχούσας ἀντιθέτους ἀποφάσεις τῶν τε τεχνικῶν
Συμβουλίων καὶ *Υπουργικῶν Συμβουλίων, αὐτίνες καὶ εἶχον, ἤδη
ἐφαρμοσθῆ.

*Ὡς λόγοι, δικαιολογοῦντες τὴν ληθοεῖσιν τοιαύτην νεωτέραν ἀπό-
φασιν καρὰ τοῦ, προφορικῆς διαταγῆς, καταρτισθέντος τετραμελοῦς
Συμβουλίου, ἥτις, ἀσφαλῶς, καὶ θέλει χρησιμεύσει πρὸς κατοχύρωσιν
τῆς παρομοίας ἀποφάσεως τοῦ κ. *Υπουργοῦ τῆς Συγκοινωνίας, φέρον-
ται οἱ ἑξῆς:

- Α. " *Βο' ἔσον αὕτη (ἢ ἀπὸ Καλαμπάκας) θά εἶνε οἰκονομικωτέρα
τῆς δι' Ἠλασσόνηος-Σκρανταπόρου, καί,
Β. ἔφ' ἔσον, ἀπὸ ἀπόψεως ἐκμεταλλεύσεως, θά ἔχη περισσώτερα ἔσοδα,
ὡς μέλλουσα νὰ ἐξυμνηρετῆσῃ πλείονα πληθυσμὸν καὶ παραγωγικώτερον
διαμέρισμα τῆς χώρας."

*Ἐξασπαστέον, νῦν, κατὰ πόσον οἱ λόγοι οὗτοι ανταποκρίνονται
καὶ πρὸς τὰ πράγματα.

Διὰ τὴν, ἀπὸ τῆς Διεθνούς Σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Παιραιῶς-
Συνόρων, προέκτασιν, χάριν τῆς μετὰ τῆς Ἀυτικῆς Μακεδονίας, ἐπι-
κοινωνίας, ἥτοι μέχρι Κοζάνης καὶ Βεροίας, ἔπου ἐξικληθῆσά τὸ
ἕτερον δίκτυον τῶν Μακεδονικῶν Σιδηροδρόμων τρεῖς κυρίως, γραμ-
μαὶ προὔτεθον.

Α. Ἡ ἐπὶ τοῦ σιδηροδρομικοῦ σταθμοῦ Λαρίσης ἐρχομένη, καί, μέσω Τυρνάβου, Ἐλασσόνας, Σαρανταπόρου, Σερβίων, πρὸς Κοζάνην καὶ Βέρροισιν ἐπολήγουσα.

Β. Ἡ ἐπὶ τῆς πόλεως τῆς Λαρίσης, πάλιν, ἐρχομένη, καὶ πρὸς τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν καὶ τέρμα τῆς Βερροίας προεκτεινομένης διερχομένη, ὅπως, διὰ τῶν διαμέσεων: Μπουγαζίου (Τυρνάβου), Μυλογούστης Πραιτορίου, Μαγούλας, Παλαιοκάστρου, Κεφαλοβρύσεως, Κρανιδας, Δεσκιέτης-Δημηνίτσης καὶ Γρεβενῶν.

Καὶ Γ. Ἡ ἐπὶ σιδηροδρομικοῦ σταθμοῦ Δεμιρλή, μέσω Καλαρπένας, (διὰ διαπλατύνσεως τῆς γραμμῆς τῶν Θεσσαλικῶν Σιδηροδρόμων), Καστράκι, Φλιάκα-Καρασιᾶς, Τσακουργιδας, Δημηνίτσης, Γρεβενῶν, Κοζάνης, πρὸς Βέρροισιν πάλιν τερματιζομένη.

Ἐκ τῶν τριῶν ἀνωτέρω γραμμῶν, ἡ πρώτη εἶνε ἀσυγκρίτως δεκανηροτέρα τῶν δύο ἄλλων, ὡς ἀπαιτοῦσα, πράγματι, μεγάλα καὶ ἄλλεπέλληλα τεχνικά ἔργα, οἷον, γεφύρας, μακρὰς σήραγγας (τοῦνελ) ἑκοκαφάς, ἐπιχωματώσεις κ.τ.τ.) ἔχουσα δ' ἐπί πλεον, τὸ σπουδαιότερον μειονέκτημα τοῦ ἀδυνάτου τῆς προσεγγίσεως πρὸς τὴν πόλιν τῆς Κοζάνης, ἔνευ συνεχῶν βαθμιαίων περιστροφικῶν ἀνωφερικῶν κλίσεων, (μετὰ τὴν, πλησίον τῆς πόλεως τῶν Σερβίων, γεφύρωσιν τοῦ ποταμοῦ Ἀλιάκμονος), ὁροφάνιας, παρὰ πάντων, θεωρεῖται ὡς μὴ πραγματοποιήσιμος, καὶ ἔχει ἐγκαταλειφθῆ.

Ἡ δευτέρα γραμμή, μελετηθεῖσα καθ' ἕνα αὐτῆς τῆς λεπτομερείας, ὑπὸ τῆς Βελγικῆς Ἐμπορικῆς Ἑταιρείας, διὰ Βέλγων μηχανικῶν, οὕτως ὅστε τίποτε νὰ μὴ ὑπολείπεται πλεον, παρὰ ἡ ἔνερξίς τῆς κατασκευῆς, οὕσα κατὰ πολὺ οἰκονομικωτέρα τῆς προηγουμένης, καὶ ἀπηλλαγμένη τοῦ παρὰ τὴν Κοζάνην μειονεκτήματος, εἶνε ἐκείνη, ὑπὲρ τῆς ἄλλης, καὶ ἔνεκα ἄλλων λόγων, συνηγοροῦν ἵνα αἱ μελέται καὶ ἔλαι αἱ κατὰ καιροῦς συσταθεῖσι Ἐπιτροπῇ καὶ Συμβούλιῳ, καὶ ὑπὲρ τῆς κατασκευῆς τῆς ἄλλης, ὡς προεβρέθη, ἀν-

επιφυλάκτως οίχον κηρυχθή ει προκάτοχοι Κυβερνήσεις.

* Η δέ τρίτη γραμμή, διερχομένη, μετά την Καλαρπάκιαν, τας δροσειράς των Χασίων δρέων, συνδέουσα, Ξσημα, Αποκέντρα, Δραιότητα κατωημένα, καί μή παραγωγικά διαμερίσματα, καί, συνεπώς, μή εξασφαλίζουσα βιώσιμον την εκμετάλλευσιν καί την εν γένει, επιχείρησιν, ουδέ θα αποτελει εάν αντικείμενον απασχολήσεως, ει μή, ελωσ παραδόξως, διέρ της προτιμήσεως της κατασκευής της εκηρύσσεται ο νυν επί της Συγκοινωνίας * Υπουργός, καί μετ' αὐτοῦ ἡ ἄρτι εκδοθεῖσα γνωμοδότησις τοῦ προειρημένου βουλευτικου ἐκ τεσσάρων συμβουλίου. -

* Εκ τοῦ δικαιολογητικου, τοῦ ἀπό 5 Φεβρουαρίου 1927, πρακτικου τοῦ Συμβουλίου ἐξάγεται ὅτι, προκειμένου τουτο ν' ἀποφασίσῃ "Περί της μέλλον συμφερούσης λύσεως, χαράξεως νέων γραμμῶν" προέβη εἰς την σύγκρισιν, μεταξύ γραμμῆς Λαρίσης - * Ελασσῶνος - Σαρανταπόρου - Κοζάνης - Βερροίας καί Καλαρπάκιος - Δημηνίτσης - Κοζάνης - Βερροίας.

Θέλομεν νά πιστεύωμεν ὅτι, διέ της ἐν τῷ πρακτικῷ ἀναφερομένης γραμμῆς " * Ελασσῶνος - Σαρανταπόρου - Κοζάνης - Βερροίας " δέν πρόκειται περί της πρώτης ἐκ τῶν τριῶν, ὡς ἀνωτέρω, γραμμῶν, (σελίς 11) τουτέστι, της διά Σερβίαν διερχομένη, ἔτε πρό πολλοῦ ταύτης ἐγκαταλειφθείσης ὡς ἀποδεδειγμένως ἀσηφόρου καί ἄκρον δαπανηρῆς, ἀλλά της ἀπό Λαρίσης, μέσω Δεσιάτης - Δημηνίτσης - Γρεβενῶν καί Κοζάνης πρὸς Βέρροϊαν ἀποληγούσης, περί ἧς καί ἐν τοῖς ἐπομένοις πραγματευόμεθα, ἐν συγκρίσει πρὸς την ἀπό Δεριλῆ, μέσω Καλαρπάκιος - Δημηνίτσης - Γρεβενῶν - Κοζάνης πρὸς Βέρροϊαν τοιαύτης.

* Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἐπειδή ἐκ τοῦ συνεκτικου περιεχομένου τοῦ εκδοθέντος ἀποσπάσματος προκύπτει ἀσάφειά τις, ἡ ἀνωτέρω ἐπεξηγήσις καθίσταται ἀκαραίτητος πρὸς ἀποφυγὴν παρανοήσεων, ὡς καί προέκυψαν, ἐκ της ἀοριστίας της ἐν τῷ ἀποσπάσματι σχετικῆς φρά-

σεις.

Δέον, πρὸς τοῦτοις, καὶ τονισθῆ καὶ ληροθῆ ἐπὶ σημείοσιν, πρὸ πείσης λεπτομερειαικῆς συγκριτικῆς ἐργασίας, καὶ ἡ ἐξῆς βρασιική προ-
καταριστικὴ παρατήρησις:

Ἐῖτε περὶ τῆς μιᾶς, εἴτε περὶ ἑτέρας τῶν δύο ἐνωτέρου
μνημονευθεισῶν γραμμῶν πρόκειται, πῶσα ἐν τῆς συγκρίσεως διαφο-
ρά, εἴτε ἐπὶ ἀπόστασις χιλιομετρικῆς ἀποστάσεως, εἴτε ἀκεντρὸν τῆς
πρώτης ἐγκαταστάσεως, εἴτε τῆς μᾶλλον προσδοκῶρου ἐπιμεταλλεύσε-
ως ἢ ἐξυμνηστέσεως κλειόνου κληθυσμοῦ ἢ περιγαυμιότητος, πάντοτε
ἐφορᾷ, τὸ πρὸ τῆς Δημηνίτου καὶ μέχρι ταύτης διάστημα ἦτοι, 89'
ἐνός μὲν τὸ ἐπὶ Λαρίσης μέση Πυλογοῦσσης, Δεσιάντης μέχρι Δημηνί-
του τοιοῦτον, καὶ 89' ἑτέρου τὸ ἐπὶ Δερμολῆ μέση Καλαματίας, Ὁλιβ-
με Κερασιᾶς, Τσικουρνιᾶς μέχρι Δημηνίτου.

Διότι, ἐξ ὅλης τῆς ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου (Δημηνίτου) καὶ πέρα
διαδρομῆς, κοινὰ εἶνε τὰ σημεία, κοινὰ τὰ ἐξέση, κοινή ἡ χεραξίς
δι' ἄριστέρας τὰς ἐπὶ κρίσιν γραμμὰς, τὰς αὐτὰς πόλεις συνδέουσα
καὶ πρὸς τὸ αὐτὸ κοινόν σημεῖον ἐπολήγουσα.

Τὸ πρόβλημα, ἦθεν, τῆς μᾶλλον σημερεύσεως περὶ τὴν χε-
ραξίν λύσεται, κατ' ἐνάγκην περιορίζεται μεταξύ τῶν πρὸ τῆς Δημη-
μίτου σημείων, ἦτοι μεταξύ τῆς ἐξ ἑωστὸν δόδεκα χιλιομέτρων ἐπὶ
Λαρίσης μέχρι Δημηνίτου ἀποστάσεως, καὶ τῆς ἐξ ἑωστὸν εἴκοσι
πάντε χιλιομέτρων ἐπὶ Δερμολῆ, μέση Καλαματίας, μέχρι Δημηνίτου
τοιούτης.

καὶ πρὸς ταύτην τινα συγκριτικὴν μελέτην τῶν δύο ἐνω-
τέρου γραμμῶν, ἡδὴ προβαίνομεν.

Τίς ἐκ τῶν δύο γραμμῶν εἶνε συντομικτέρα.

*Ἡ ἰδιωτικὴ, μετόπισιν προσηκουμένης ἐργασίας τοῦ κ. Ἰκουρ-
γοῦ ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας, ἐπέβαλε πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῶν Σιδη-



ροδρόμων του εϋτου 'Υπουργείου, κατάλογον συναφών ερωτημάτων, εν οἷς, καί τά υπ' αριθ. 3 καί 4, τό περιεχόμενον τῶν θποίων ἦτο τό εξής:

Τίς ἡ κατά χιλιόμετρα ἀπόστασις ἀπό Λαρίσης εἰς Βέρροισιν ^{καί} συνολικῶς κατά τμήματα.

Τίς ἡ κατά χιλιόμετρα ἀπόστασις ἀπό Καλαμπάκας εἰς Βέρροισιν συνολικῶς καί κατά τμήματα.

Διά δέ τοῦ υπ' αριθ. 5 ερωτήματος:

Τίς ἡ χιλιομετρική ἀπόστασις ἀπό Βερροίας εἰς Θεσσαλονίκην καί Τίς ἡ ἀπό Δερμιρλή εἰς Καλαμπάκην τοιαύτη.

Αἱ ἐπί τῶν ερωτημάτων τούτων ἀπαντήσεις ἐπῆρξαν εἰ ἀκόλουθοι.

*Απάντησις εἰς ἐρώτημα 3.

Χιλιόμετρα γραμμῆς Λαρίσης-Βερροίας συνολικῶς 244.

Κατά τμήματα.

Λάρισα -Μυλόγουστα	χιλιόμ.	40.00
Μυλόγουστα-Δεσκάτη	"	46.00
Δεσκάτη-Δημηνίτσα	"	26.00
Δημηνίτσα-Γκοστόρ-Γρεβενά.....	"	28.00
Γρεβενά-Κοζάνη	"	48.00
ἦτοι Λάρισα-Κοζάνη.		188.00

*Απάντησις εἰς ἐρώτημα 4.

Χιλιόμετρα γραμμῆς Καλαμπάκας-Βερροίας συνολικῶς 179..

Κατά τμήματα.

Καλαμπάκα-Δημηνίτσα	χιλιόμ.	43.00
Δημηνίτσα-Γρεβενά	"	27.00
Γρεβενά-Κοζάνη	"	41.00
ἦτοι Καλαμπάκα-Κοζάνη.		111.00

λαμπάκας εις Δεριρλή τοιαύτη, ένερχομένη, κατά τό αυτό σημείωμα, εις ύγδοήκοντα δύο χιλιόμετρα (θρα έπάντησιν εις έρώτημας), έφ' όσον, ούχι από Καλαμπάκας, θς γνωστόν, έλλ' από Δεριρλή πρόκειται ν' έποσχισθῆ τοῦ Διεθνούς η πρός Κοζάνην και Βέρροϊαν σιδηροδρομική προέκτασις, από τοῦ σημείου τούτου έρχομένης τῆς κατασκευῆς τῆς και ν' ακολουθήσῃ τήν μέχρι Καλαμπάκας ύφισταμένην, ἤδη, στενήν σιδηροδρομικήν γραμμήν τῆς *Πταιρείας τῶν Θεσσαλικῶν Σιδηροδρόμων, διαπλατυνησομένην από ενός μέτρου, εις έν μέτρον και 44 εκατοστών, όσον και τό Διεθνές πλάτος. . .

Δέν διαφεύγει, βεβαίως, τῆς αντίλήψεως ἡμῶν τό γεγονός ότι έφ' όσον δέν πρόκειται, έν τῷ τμήματι τούτῳ, περί κατασκευῆς νέας γραμμῆς, έλλά περί διαπλατύσεως ύπαρχούσης, αἱ δαπάναι τῆς πρώτης έγκαταστάσεως θά εἶνε ολιγώτεραι και δέον τό σημείον τοῦτο νά ληφθῆ υπ' όψει.

*Έν τῷ παρόντι, ὅμως, κεφαλαίῳ δέν πρόκειται περί δαπανῶν, έλλά περί έποστάσεων, εις τοῦτέστιν, έκ τῶν δύο γραμμῶν υπό σύγκρισιν εἶνε χιλιομετρικῶς μικρότερα, ὅπου ένδιαφέρον εἶνε τό καταληκτικόν συμπέρασμα, καθ' ὃ ἡ μέν γραμμή Δεριρλή-Καλαμπάκας-Δημηνίτσης-Κοζάνης-Βερροϊας άνέρχεται εις διακόσια εξήκοντα και έν χιλιόμετρα συνολικῶς, ἡ δέ γραμμή Λαρίσης-Δεσκάτης-Δημηνίτσης-Κοζάνης-Βερροϊας εις διακόσια τεσσαράκοντα τέσσαρα έν συνόλῳ.

"Ἦτοι, ἡ τελευταία αὕτη, εἶνε συντομώτερα τῆς προηγουμένης, κατά τένα και έπτά χιλιόμετρα, εις τά ὅποια, έν προστεθῆ ἡ θς άνωτέρω, άνεξήγητος έξ δικτῷ και ἡμίσεως χιλιομέτρου άνευσότης, προκύπτει τελικῶς, ότι ἡ γραμμή από Λαρίσης εις Βέρροϊαν (μέσω Δημηνίτσης) εἶνε συντομώτερα τῆς από Δεριρλή-εις Βέρροϊαν (καλιν μέσω Δημηνίτσης) κατά εἴκοσι και πέντε χιλιόμετρα—

Ποία η οικονομικότερα.

*Ως προς δέ τό ζήτημα τῶν δαπανῶν, υπεβέλλομεν πρὸς τήν αὐτήν Διεύθυνσιν Σιδηροδρόμων τοῦ Ἐπιχειρήματος Συγκοινωνίας τὰ ἑξῆς ἐρωτήματα (δπ' ἀριθ. 6)

Α. / Τίς ἡ δαπάνη τῆς κατασκευῆς ἀπὸ Λαρίσης, μέσῳ Δεσμῆτος-Δημηνίτισης-πρὸς Κοζάνην καί Βέρροισιν γραμμῆς.

Β. / Τίς ἡ δαπάνη τῆς κατασκευῆς τῆς ἀπὸ Καλαμπάκας, μέσῳ Δημηνίτισης-πρὸς Κοζάνην καί Βέρροισιν γραμμῆς.

Γ. / Τίς ἡ δαπάνη τῆς διαπλατύνσεως τῆς ἀπὸ Δεριγλῆ εἰς Καλαμπάκας γραμμῆς τῶν Θεσσαλικῶν Σιδηροδρόμων.

*Επί τούτων ἐλάβομεν τὰς ἑξῆς ἐγγράφους ἀπαντήσεις:

*Απάντησις εἰς ἐρώτημα 6.

α/ Δαπάνη κατασκευῆς γραμμῆς Λαρίσης-Δημηνίτισης-Βερροίας. Κατ' ἐκτίμησιν κ. *Talou* Δολλ. 17.080.000.

Δολλ. 17.080.000 x 80 δραχ. = 1.366.400.000.

(Ἐν δισεκατομμύριον τριακόσια ἑξήκοντα ἑξ ἑκατομμύρια τετρακόσια χιλιάδες δραχμαί).

β/ Δαπάνη κατασκευῆς γραμμῆς Καλαμπάκας-Κοζάνης-Βερροίας. Κατ' ἐκτίμησιν κ. *Ronald* Δολλ. 6.920.000.

Δολλ. 6.920.000 x 80 δραχ. = 553.600.000 δρ.

(πεντακόσια πενήκοντα τρία ἑκατομμύρια, ἑξακόσια χιλιάδες δραχμῶν)

γ/ Δαπάνη διὰ διαπλατύνσιν γραμμῆς Δεριγλῆ-Καλαμπάκας, κατὰ Θεσσαλικούς Σιδηροδρόμους-Δολλ. 1.000.000.

Δολλ. 1.000.000 x 80 δραχ. = 80.000.000 δρχ.

Συμφώνως πρὸς τοὺς ἄνωτέρω ἀριθμούς.

*Ἡ μὲν μέση κατὰ χιλιόμετρον δαπάνη τῆς γραμμῆς Λαρίσης-Δημηνίτισης-Βερροίας ἀνέρχεται εἰς Δολλ. 70.000 ἤτοι Δολλ. 17.080.

000 : 244 = Δολλ. 70.000. - ἢ δραχμαί 5.600.000 κατὰ χιλιόμετρον.

ἡ δὲ μέση πάλιν, κατὰ χιλιόμετρον δαπάνη τῆς γραμμῆς Καλαμπάκας-
Δημηνίτσας-Βερροίας εἰς Δολλ. 38.659 ἢ Δολλ. 6.920.000 ἢ 179. Δολλ.
38.659. ἢ δραχ. 3.093.720 κατὰ χιλιόμετρον.

Τὴν ἐκτίμησιν τῆς δαπάνης κατασκευῆς τῆς γραμμῆς Λαρίσης-
Δημηνίτσας-Βερροίας συνέταξεν ὁ κ. *Tatou*, τὴν δὲ τῆς Καλαμπά-
κας-Δημηνίτσας-Βερροίας ὁ κ. *Ronald*, καθ' ἃ εἰ ἀπαιτῶν καὶ λακωνι-
καὶ ἀπαντήσεις τοῦ Ἐπιχειρηματικοῦ Συγκροτήματος ἐνεγράφοι.

Πότε, ὅμως, ἐγένετο ἡ ἐκτίμησις τῆς πρώτης καὶ πότε ἡ τῆς δευ-
τέρας, ἐπὶ τῇ βάσει τίνων στοιχείων ἡ μὲν, καὶ τίνων ἡ δέ, τίς
ἐπὶ τέλους, εἶπε ὁ κ. οὗτος *Tatou*, καὶ τὸς ὁ κ. *Ronald*, ἰδοῦ
στοιχεῖα ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὁποίων καὶ πῶς ἔλεγχος θά ἦτο δυνατόν
νὰ γίνῃ, ὅπως ἔσται νὰ ἔδιδε σχετικὴν ἀξίαν εἰς τὰς τόσον ἐπι-
στούς διατυπωθείσας κληροφορίας ταύτας.

Τὸ γὰρ νῦν ἔχον, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν δοθεισῶν ἀπαντήσεων κρί-
νοντες, (καρ' ἄλλην τὴν πενιχρότητα αὐτῶν), ἔς δεχόμεθα πρὸς σι-
γήν ὅτι, διὰ μὲν τὴν γραμμὴν Λαρίσης-Δεσφιᾶτης-Βερροίας θά ἀπαι-
τηθῇ δαπάνη ἐξ 1.366.400.000 δραχμῶν, διὰ δὲ τὴν γραμμὴν Καλαμπά-
κας-Βερροίας μόνον 553.600.000 δραχμῶν, συμφέροντες πρὸς τὰς προ-
μνησθείσας ἐκτιμήσεις.

Πρὸς τούτοις, ὅμως, πρὸς ἐξεύρεσιν τῆς συνολικῆς δαπάνης διὰ τὴν
γραμμὴν Καλαμπάκας-Βερροίας, δεῖον νὰ συνυπολογισθῇ καὶ πῶς τοι-
αύτη, ἀπαιτηθεὶσα διὰ τὴν ἀπὸ Λαριῶν μέχρι Καλαμπάκας διασπλά-
τυνσιν τῆς στενῆς, ἤδη, γραμμῆς τῶν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων. —

Ἡ δαπάνη αὕτη, κατ' ἐκτίμησιν συνταχθεῖσαν, ὅτι αὐτῆς ταύτης τῆς
ἐπιδικιούσης τὴν διὰ Καλαμπάκας χέραξιν Ἐπιχειρήσεως τῶν Θεσσαλι-
κῶν Σιδηροδρόμων, ἐπελογίσθη εἰς ἓν ἑκατομμύριον δολλαρίων, ἢ
ὄγδοῦντα ἑκατομμύριον δραχμῶν :

Παρ' ὅσονδήποτε δόσιν ἐπιεικεῖας καὶ ἂν ἤθελεν ἐφορευθῆ
ται, οὐδέποτε θά ἦτο ἐπιτετραμένον νὰ δεχθῇ τοὺς τόσον μετριό-



φρονας τούτους υπολογισμούς, ούχι δι' άλλον λόγον, ούτε διότι οι κ.κ. Πέτοχοι τῶν Θεσσαλικῶν Σιδηροδρόμων—εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τῶν ἑποίων ἠφείλονται οἱ ἀνωτέρω υπολογισμοί—δέν ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν συμφερεντέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν πληθυσμῶν, τέσσοντες εἰς δευτέραν μοῖραν τὰ ἑτομικά των συμφέροντα ; Ἄλλὰ διότι, προκειμένου περὶ διαπλατύνσεως ὀγδοήκοντα δύο χιλιομέτρων ὁλοκλήρων (διὰ τὴν ἀρχικὴν κατασκευὴν τῶν ἑποίων θά ἐληθοῦντο περὶ τὰ τριακόσια ἑκατομμύρια δολλαρίων), ἐξ ἧς διαπλατύνσεως, κατ' ἀνάγκην, θέλει ἐπακολουθήσει, ἐντικατέστασις τοῦ ἑλικιοῦ καὶ τῆς κατασκευῆς ἑλων τῶν γεφυρῶν, καὶ ἑλων τῶν τραβερσῶν διὰ σιδηρῶν τοιοῦτων, καὶ ἐνοίγματα τῶν κερπιλοτήτων καὶ κλίσεων τῶν σιδηροδρομικῶν τροχιῶν καὶ τόσων ἄλλων ἐκαιτουμένων νέων τεχνικῶν ἔργων, ἐδόθη νὰ πιστευθῆ ὅτι ἕλα αἰτέ εἶνε δυνατόν νὰ γίνουν διὰ δαπάνης ἑνὸς ἑκατομμυρίου δολλαρίων καὶ μόνον ;

Ἴκτός ἐν πρόκειται περὶ καθυστατημένης πληροφορίας, ἀναγομένης εἰς τοὺς χρόνους τῆς προπολεμικῆς ἐποχῆς ;

Διὰ νὰ προέλθομεν, ὅμως, εἰς συμπέρασμα, προερχόμενον ἐπὶ υπολογισμῶν στηριζομένων εἰς τοὺς δοθέντας βριθμούς, ἔχομεν ὑποχρέωσιν νὰ δεχθῶμεν καὶ τὸ ἑκατομμύριον μόνον τοῦτο, ὅτε ἡ συνολικὴ δαπάνη τῆς ἀπὸ Λεμιρλῆ—μέσω Καλαμιάνας, πρὸς Κοζάνην καὶ Βέρροϊαν κατασκευῆς τῆς γραμμῆς, θέλει ἐνέλθει εἰς

$$553.600.000 + 80.000.000 = \text{Ἀρχ. } 633.600.000$$

Ἦτοι, διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς γραμμῆς ἀπὸ Λερίσης—μέσω Λεσκάτης—μέχρι Δημηνίτσας, διάστημα υπολογιζόμενον εἰς ἑκατὸν δώδεκα χιλιομέτρα, (καθόσον, ὅς ἐτονίσθη ἤδη, πᾶσα οἰκισθῆριστε φύσεως διαφορὰ, μόνον ἐπὶ τῆς μέχρι Δημηνίτσας ἀποστάσεως, καὶ ἔστο δυνατόν νὰ σημειωθῆ, θά δαπανηθοῦν ἑπτακόσια τριάκοντα δύο ἑκατομμύρια καὶ ὀκτακόσιαι χιλιάδες δραχμῶν ἐπὶ πλέον, τῶν ὅσων παρίσταται ἀνάγκη νὰ δαπανηθοῦν διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς ἀπὸ Λε-

μιρλή, μέσω Καλαμπάκας και μέχρι Δημηνίτσας γραμμής, ανερχομένης, κατά τās γενομένης καταμετρήσεις, εις εκατόν είκοσι πέντε χιλιόμετρα.


* Εάν ούτως έχοι τα πράγματα, έχομεν και ημείς τό δικαίωμα νά έρωτήσωμεν:

Ήως, όταν, διά τήν Ελλην έπό Λαριρλή, μέσω Καλαμπάκας, μέχρι Βερροίας διαδρομήν, υπολογίζηται ότι θά απαιτηθούν 633.600.000 δραχμών, διαδρομήν ητις άνέρχεται εις διακόσια εξήκοντα έν χιλιόμετρα, είνε δυνατόν νά παραδεχθῆ τις, ότι διά τήν έπό Λαρίσης μέχρι Δημηνίτσας έκόστασιν μόλις άνερχομένην εις εκατόν δώδεκα χιλιόμετρα, και επί θαλασσο έδάφους, θά απαιτηθούν εκατόσια τριάκοντα τρία δλοίαηρα εκατομμύρια και εκατόσια χιλιάδες δραχμών έπί πλέον τών θασν διά τά είρημένα 201 χιλ. τής έπό Λαριρλή μέχρι Βερροίας γραμμής θ' απαιτηθούν;

Είνε προφανές, ότι πώς τις δέν είνε εύκολον νά υποταχθῆ εις τās παραδοξότητες τοιούτων συμπερασμάτων, πολλῶ δέ πολλον αυτός ούτος θ κ. επί τής Συγκοινωνίας * Υπουργός, θ κ. Ι. Μεταξάς θς επιστήμων πλέον, βιζικῶς διγγοτέμενος πρός τά συμπράσματα και υπολογισμούς του κ. Ρεναιό, του έκτιμήσαντος, θς γνωστόν, τήν δαπάνην τής κατασκευής τής γραμμής Καλαμπάκας-Βερροίας και σύμφωνα πρός τούς υπολογισμούς του θποιού " η κατά μέσον θρον κατασκευή πλατέος σιδηροδρόμου εις τά Κάσια θρη (θς είνε η γραμμή Καλαμπάκας) στοιχίζει 38 χιλιάδα: δολλαρίων μόνον.

Θέλομεν δέ νά καταλήγαμεν εις τό προηγούμενον άρνητικόν συμπέρασμα, διότι θ κ. * Υπουργός τής Συγκοινωνίας, θ κ. Ι. Μεταξάς:

* Απαντών εις έπερώτησιν, γενομένην, κατά τήν συνεδρίασῆ τής 20

* Ιανουαρίου 1937 τής Βουλής, θπό έν Θεσσαλίας Βουλευτοῦ,  άποκρίνοντος τήν μετέ τών Θεσσαλιανών σιδηροδρόμων σύμβασιν, κα' ίδία

τό σημεῖον αὐτῆς, δυνάμει του θποιού τό Κρέτος θ' άνελάβη τήν υπο

χρέωσιν νά κατασκευάση τήν γραμμήν Καλαμπάκας-Γρεβενών, τήν ὁποίαν ἔνευ ἐνταλλάγματός τινος ὁ ἔκρεταλλεῖται ἡ Ἑταιρεία τῶν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων (ἔκουσον, ἔκουσον) ἔλεγεν, ἐπί λέξει, μεταξύ Ἑλλῶν τά ἐξῆς: (ὄρα ἔστενογραφημένα πρακτικά Βουλῆς Συνεδρ. 18. τῆς 20 Ἰανουαρίου 1927).

" κ.Ι. Μεταξῆς (Ἐπιβουργός Συγκοινωνίας). Ἐάν ὁ κ. Βουλευτής εἶχε λάβει τόν κόπον νά μέ ἐπισκεφθῆ εἰς τό Ἐπιβουργειοῦ καί μέ ἐρωτήσῃ, εἰς ποῖον σημεῖον εὐρίσκειται τό ζήτημα τῆς συμβάσεως τῶν Θεσσαλικῶν Σιδηροδρόμων, δέν θά ἐλάβανε τόν κόπον ν' ἀπασχολήσῃ τήν Βουλήν ἐπί τοῦ ζητήματος τούτου, καί ἴσως καί αὐτός δέν θά εὐρίσκετο εἰς τήν δυσάρεστον θέσιν ν' ἀγανακτῆ, διότι θά τῷ ἔλεγον, ὅτι δέν πρόκειται νά ἰσχύσῃ ἡ σύμβασις, καί συγχρόνως θά τῷ ἔδιδον συμπληρωματικά στοιχεῖα, ἐκ τῶν ὁποίων θά ἐπαίθετο, ὅτι ἡ προσπάθεια ἡμῶν εἶνε ὅσον τό δυνατόν ν' ἀπαλλάξωμεν τόν Ἑλληνικόν Λεόν ἀπό τῆς βάρῃς τῆς συμβατικῆς, τά ὁποῖα ἡ μακαρία τῆ λήξει δικτατορία ἔθεσεν ἐπί τῆς βάρῃς αὐτοῦ, δυστυχῶς, ἔνευ διαμαρτυριῶν καί ἔνευ ἐντιστάσεων καί μάλιστα ἐκ μέρους ἐκείνων οἱ ὁποῖοι ἔπρεπον ν' ἐντισταθοῦν..... "

" Διὰ νά ἐννοήσῃτε δέ τήν διαφοράν - ἐξακολουθεῖ ὁ κ. Ἐπιβουργός στενῶν καί πλατέων σιδηροδρόμων ὡς λέγω τό ἐξῆς: Ὅτι ἐν χιλιόμετρον πλατέος σιδηροδρόμου, ἐπί ἑδάφους ὅπως τά Κάσια ἔρη π.χ. στοιχίζει μεταξύ 80-100 χιλιάδων δολλάρια, ἐν ᾧ ἐν χιλιόμετρον στενοῦ σιδηροδρόμου εἰς τό αὐτό ἑδαφος μόλις ἔφθασεν εἰς τῆς πεντήκοντα χιλιάδας δολλαρίων. Ἄλλά ὡς λέγω καί ἐν ἔλλο, ὅτι εἰς ἐν ἑδαφος ὅς εἶνε μεταξύ Καλαμπάκας καί Ἰωννίνων, ἔνευ σιδηροδρόμος ἔχει μόνον θά φθάσῃ εἰς δαπάνην κατά χιλιόμετρον ἀλλά θά εἶνε καί σχεδόν διπλάσιος κατ' ἔκτα-

σιν, λόγω τῶν απαιτούμενων μικροτέρων κλίσεων καί μικροτέρων καμπυλοτήτων, ἄντι μὲ ἕκασταν, ἔταν εἶδον τὴν σύμβασιν νὰ τὴν θέσῃ κατὰ μέρος. ■

Καί ὁ μὲν κ. Ὑπουργός τῆς Συγκοινωνίας διεβεβαίωσεν τῇ 20 Ἰανουαρίου 1927, ἐπὶ τοῦ βήματος τῆς Βουλῆς ἔτι, ἔάν ὁ κ. Βουλευτής ἐλάβανε τὸν κόπον νὰ τὸν ἐπισκεφθῇ εἰς τὸ Ὑπουργεῖον του, ὅτι ἐπαρηγορεῖτο παρ' αὐτοῦ ἔτι δὲν πρόκειται νὰ ἱσχύσῃ ἡ σύμβασις μετὰ τῶν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων, (τὴν ἐποῖαν δὴμοσίῳ του καί ἐπογραμμίζομεν καί ἐπὶ σημείωσιν κρατοῦμεν).

Ὅτι ἐπαρηγορεῖτο, ἔμελλε, παρ' αὐτοῦ καί κἄτι ἄλλο ἀκόμη, (τοῦθ' ὅπερ ἔν προκειμένῳ θέματι ἐνδιαφέρει ἡμεῖς) καί τὸ ἔποϊον μετὰ τοῦ κ. Βουλευτοῦ ἐπαρηγορήθη καί ἀλόκληρος ὁ Ἑλληνικὸς Λαός.

Ἔστι, δηλαδὴ, "Ἐν χιλιόμετρον πλατέος σιδηροδρόμου ἐπὶ ἑδάφους, ἕκαστὸν τὰ κάσια ἔρη κ. χ. στοιχίζει μεταξὺ 80-100 χιλιάδων δολλάρια, ἐν ὅ Ἐν χιλιόμετρον στενοῦ σιδηροδρόμου εἰς τὸ αὐτὸ ἑδαφος μόλις ἔφθασε τὰ 50 χιλ. δολλάρια."

Αἱ διαβεβαιώσεις αὗται, παρεχόμεναι ἐπὶ τοῦ ἐπισήμου βήματος τῆς Βουλῆς, καί ἐπὶ τοῦ ἐπιστημονικοῦ πλέον ἐπιπέδου, διὰ τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Συγκοινωνίας, συνδυάζοντος ἐν ἑαυτῷ καί τὰς ἰδιότητας διακεκριμένου ἐπιστήμονος μηχανικοῦ, μὲ γνώσεις καί πεῖραν οὐ τὴν τυχοῦσιν, παρέχουσι τὰ ἐχέγγυα κύρους ἀναμφισβητήτου, οὗτος ὅποτε ἤθελεν εἶσθαι πολὺ βυθοκίνδυνον καί νὰ διανοηθῇ τις, ἔτι ὅτι ἠδύναντο ν' ἀνααιρεθοῦν, καί δὴ παρ' αὐτοῦ τ ὁ Ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας, ἐγερίνοντος καί συναινοῦντος καί τοῦ κ. Ὑπουργοῦ καί ἐν τούτοις, ἔταν μετὰ πάροδον ἐλαχίστου χρονικοῦ διαστήματος μόλις μετὰ τρεῖς μῆνας, ἡ Ἀθηνὴ ἐπιτροπὴ τῶν κατοίκων Ἀρείας, Τυρνάβου, Ἑλασσίνος καί περιχώρων, εἰς τὴν συμμετεῖχον καί Βουλευταὶ τῶν εἰρημένων Ἑπαρχιῶν, ἐλάβανε τὸν κόπον νὰ ἐπισκεφθῇ τὸν αὐτὸν κ. Ὑπουργόν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον του, διὰ νὰ πληροφορηθῇ εἰς ποῖον σημεῖον εὐρίσκειται συναφές ζήτημα, τὸ τῆς πρὸς τὴν

Κοζάνην-Βέρροιαν προεκτάσεις, δ' αὐτός κ. *Υπουργός, δι' ἔγγράφου σημειώματος τῆς Διευθύνσεως Σιδηροδρόμων τοῦ ἐπ' αὐτόν *Υπουργείου Συγκοινωνίας, τῇ συναινέσει καὶ ἐγκρίσει του χορηγηθέντος εἰς τὰ μέλη τῆς *Ἐπιτροπῆς, ἐπιηροφῶρει αὐτήν, ὅτι ἐν χιλιόμετρον πλατέος σιδηροδρόμου, εἰς τὰ κῆσια ὄρη ἄκριβος, δέν στοιχίζει οὔτε 100 οὔτε 80 χιλιάδας δολλάρια, ὅς ἔπεσθῆριξεν ὁ κ. *Υπουργός ἀλλέ καί οὔτε 50 χιλιάδας, ἀκόμη, δολλάρια εἰς ἅσα μόλις ἔφθασεν ἐν χιλιόμετρον στενοῦ σιδηροδρόμου, κατὰ τὰς αὐτάς πάντοτε *Υπουργικῆς διαβεβαιώσεις, ἀλλέ μόλις 38.659 δολλάρια διέ τὴν ἀκρίβειαν, τὸ χιλιόμετρον πλατέος σιδηροδρόμου, (διότι, ἡ ἐν τῷ εἰρημένῳ σημειώματι ἐπιτίμησις τῆς δαπάνης κατασκευῆς τῆς γραμμῆς Καλαμπάκας-Κοζάνης-Βερροίας ἐξ 179 χιλιομέτρων συνολικῶς γενομένη παρὰ τοῦ κ. *Renard* ἀναβιβάζει ταύτην εἰς 6.930.000 δολλάρια, ἥτοι 38.659 δολ. κατὰ χιλιόμετρον.)

Καί ἡ *Ἐπιτροπή, πρό δυσχεροῦς εθρισιομένη διλήμματος, ἡ τὰς παρὰ τῆς Διευθύνσεως τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ *Υπουργείου Συγκοινωνίας ἔγγράφους πληροφορίας νά παραδεχθῆ, (δι' ὅν ἡ ἐπί τῆς γραμμῆς Καλαμπάκας-Βερροίας μέση κατὰ χιλιόμετρον δαπάνη ἀναβιβάζεται εἰς 38 περίπου χιλ. δολλάρια) ἡ πρός τὰς ἀπό τοῦ βήματος τῆς Βουλῆς ἐξαγγελθείσας δηλώσεις αὐτοῦ τούτου τοῦ ἐπί τῆς Συγκοινωνίας *Υπουργοῦ νά συμφωνήσῃ, ἐπισημειώσας κηρύσσοντας, ὅτι ἐπί τοῦ αὐτοῦ ἔδαφους, ἡ μέση κατὰ χιλιόμετρον δαπάνη ἐκλογίζεται ὡς ποικίλουσα μεταξὺ 80-100 χιλ. δολλαρίων) δέν ἐπέκρινε πρός τὰς τελευταίας ταύτας νά ταχθῆ, ὡς παρεχούσας μείζονα τὰ ἐχέγγυα κύρους καὶ ἀκριβείας.

ἔχοντες, ὅθεν, ἐπ' ὄψει τῆμων:

A/ Ὅτι ἡ ἀπό Καλαμπάκας μέχρι Κοζάνης περίπου διαδρομὴ τῆς Σιδηροδρομικῆς τροχιᾶς, διέρχεται διὰ μέσου τῶν κασίτων ὄρων καὶ παρεμφερῶν πρός ταῦτα ἔδαφῶν.-

B./ Ὅτι ἡ ἀπό Καλαμπάκας μέχρι Κοζάνης ἐπιδοτασις ἐνέρχεται,

κατά τὰς ἑκ τοῦ Ἐπιχειρήσεως Συγκοινωνίας πληροφορίας, εἰς ἑκατὸν ἑνδεκά χιλιομέτρα καὶ

Γ. / Ὅτι ἡ μέση κατὰ χιλιομέτρον ἐπὶ τῶν ἑδαφῶν τούτων δαπάνη κυμαίνεται μεταξύ ὀγδοήκοντα καὶ ἑκατὸν χιλιάδων δολλαρίων σύμφωνα πρὸς τὴν Ἐπιχειρηστικὴν ἔκτιμῃσιν.

Καταλήγομεν, κατ' ἀνάγκην, εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ δαπάνη τῆς κατασκευῆς τῆς ἀπὸ Καλαμπάκας μέχρι Κοζάνης σιδηροδρομικῆς γραμμῆς θέλει κυμαίνεσθαι μεταξύ 11.100.000 καὶ 8.880.000 ἑκατομμυρίων δολλαρίων κατ' ἀνώτατον ἢ κατώτατον ὄρον.

καὶ διὰ τὴν ἐξακριβώσωμεν, τίς ἡ συνολικὴ δαπάνη τῆς ἀπὸ Καλαμπάκας μέχρι Βερροίας γραμμῆς, ἀρκεῖ νὰ προσετρήσωμεν τὴν ἀπὸ Κοζάνης μέχρι Βερροίας ἐξ 88 χιλιομέτρων ἀπόστασιν, ἣν πολλαπλασιάζοντες, οὐχὶ διὰ τοῦ ἀνωτάτου ἀλλὰ τοῦ κατώτατου ὄριου τῆς ἔκτιμῆσεως τοῦ κ. Ἐπιχειρητοῦ, ἦτοι τῶν 80 χιλ. δολλαρίων, καταλήγομεν εἰς τὸν δηλωτικὸν τῆς συνολικῆς δαπάνης ἀριθμὸν τῶν 5.440.000 δολλαρίων.

Ἄλλὰ καὶ ἐπὶ τῇ ὑποθέσει, ὅτι τὸ ἑδαφος, ἀπὸ Κοζάνης μέχρι Βερροίας εἶνε ὀρεινότερον καὶ - τοῦθ' ὅσον εἶνε ἀναμφισβήτητον - οὕτως ὅστε καὶ ἡ μέση κατὰ χιλιομέτρον δαπάνη νὰ εἶνε κατωτέρα, ἔστω ὀγδοήκοντα χιλιάδων δολλαρίων, πάλιν, καὶ κατὰ τὸν πλέον ἐλάχιστον ὄρον, ἡ δαπάνη δέν θέλει κατέλθαι κάτω τῶν 4.760.000 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Προσθέτοντες τὸν ἀριθμὸν τούτων εἰς τὴν προϋπολογισθεῖσαν ὡς ἀνωτέρω, δαπάνην, τῆς ἀπὸ Καλαμπάκας μέχρι Κοζάνης ἐποστάσεως, ἀνερχομένην δὲ μεταξύ 11.100.000 καὶ 8.880.000 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, καταλήγομεν εἰς τὸ κυμαινόμενον σύνολον τῆς ἀπὸ Καλαμπάκας μέχρι Βερροίας δαπάνης ἑκ,

$$\text{Δολλ. } 11.100.000 + \text{Δολ. } 5.440.000 = \text{Δολλ. } 16.540.000$$

$$\text{Καὶ } \text{Δολ. } 8.880.000 + \text{Δολ. } 4.760.000 = \text{Δολλ. } 13.640.000$$

οἵτινες ἀριθμοὶ ἐκπροσωποῦσι τὸ ἀνώτατον καὶ κατώτατον ὄρον



τῆς δαπάνης.

*Υπολείπεται, ἔτι, νά προσθέσωμεν καί δύο ἄλλα ἐκόρη κονδύλια· ἦτοι τήν δαπάνην τῆς διαπλατύνσεως τῆς ἀπό Δερμυλῆ μέχρι Καλαμπάσας γραμμῆς τῶν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων, ἐπολογισθεῖσαν, κατὰ τῆ ἐνστέρω, εἰς ἓν ἑκατομμύριον δολλάρια (ἕτε τῆ ἐνστέρω ποσά ἐνστέτου καί κωστήτου ὄριου δέον ν' αἰξήσῃ κατὰ ἓν ἐκόρη ἑκατομμύριον δολλάριαν) καί τήν δαπάνην τῆς καταβληθησομένης παρὰ τοῦ Δημοσίου ἀποζημιώσεως πρός τήν Ἑταιρείαν τῶν Θεσσαλικῶν Σιδηροδρόμων, καθόσον διὰ τῆς καταλήψεως τοῦ ἀπό Δερμυλῆ μέχρι Καλαμπάσας τμήματος ἐχρηστεύεται καί ἡ ἑλῆ ἐπιχείρησις τῶν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων, καθισταμένης πλέον ἐπαιτιῆτου τῆς διαπλατύνσεως τῆς ἑλῆς γραμμῆς.

Τίς ἡ ἀποζημιώσις αὕτη, εἰς ποῖον ἀριθμόν ἑκατομμυρίων θέλει ἀνέλθει, μόνον οἱ κ.κ. μέτοχοι τοῦ Θεσσαλικοῦ θά εἶνε εἰς θέσιν νά γνωρίζουν.

Πάντως, ἐπειδή δέν θά πρόκειται περί εὐμεταφορήτου ποσοῦ, (ἐκτός ἔν πρόκειται νά ἰσοφαρισθῶσιν δι' ἄλλαν ἀνταλλαγμάτων τῆ ὅποια πάντως δέν θά εἶνε ὀλιγότερον αἰματηρά) καταλήγει τις εἰς τό ἀσφαλές τελικόν συμπέρασμα ὅτι ἡ δαπάνη διὰ τήν κατασκευήν τῆς γραμμῆς Δερμυλῆ-Καλαμπάσας-Βερροίας θά εἶνε κατὰ ἑκατοντάδες ἑκατομμυρίων δραχμῶν μεγαλειότερα τῆς τοιαύτης διὰ τήν γραμμήν Λαρίσης-Αθηγιάνης-Βερροίας.

Ευντελεσθεῖ σταθμίζοντες τήν
μέλλον συμφέρουσαν λύσιν.

*Υπολείπεται, ἔτι, νά ἐξετάσωμεν δύο ἑτέρας σπουδαιοτέτους συντελεστέας, βεβύνοντες ἐπί τοῦ προβλήματος τῆς μέλλον συμφερούσης λύσεως. ἦτοι:

Α. Διὰ τίνος γραμμῆς ἐξυπηρετεῖται πολυπληθέστερος κληρονομία καί Β. Ποῖον τῶν δύο ἔκτο σύγκρισιν διαπερισσιότων εἶνε καί τό παραγωγικώτερον, ἕτε καί ἡ ἐκμετάλλεσις τῆς σιδηροδρομικῆς ἐπι-

χειρήσει· θέ εξητάλιζε περισσότερα έξοδα.

Α. Ποία χέρσιν εξυπηρετεῖ
πολυπληθεστέρους πληθυσμούς.

Διὰ τὴν ἔρευναν τοῦ προκειμένου θέματος, δεόν βασικῶς νά ἔχω-
μεν δι' ἑσῶν, ὅτι διὰ μὲν τῆς ἐπὶ Λαρίσης μέχρι Δημηγίτσης προ-
εκτάσεως τῆς γραμμῆς (διότι πάντοτε μέχρι Δημηγίτσης περιορί-
ζεται ἡ σύγκρισις) εξυπηρετοῦνται τὰ διαμερίσματα τῆν Ἐπαρχι-
ῶν Τυρνάβου καὶ Ἐλασσίνος, (ἐξ ὧν οὐδεμία σιδηροδρομικὴ συγκοι-
τηνία ἐπέρχει σήμερον) ὅς καὶ τμήματα τῆν Ἐπαρχιῶν Λαρίσης καὶ
Γρεβενῶν.

Διὰ δὲ τῆς ἐπὶ Καλαμπάσας μέχρι Δημηγίτσης προεκτάσεως,
ἐπέρχεται εξυπηρετήσις τμήματος μόνου, (τοῦ μᾶλλον θρεπῶς κατο-
κίμενου καὶ θρεπνοῦ) τῆς Ἐπαρχίας Καλαμπάσας, μετ' ἐλαχίστου τμή-
ματος τῆς Ἐπαρχίας Γρεβενῶν.

Ἦνε προφανές, ὅτι διὰ τῆς δευτέρας ταύτης προεκτάσεως,
δέν εἶνε δυνατόν νά νοηθῇ εξυπηρετήσις καὶ τοῦ ἐπὶ Λαριρλῆ μέ-
χρι Καλαμπάσας διαμερίσματος, ἦτοι τῆν Ἐπαρχιῶν Καρδίτσης καὶ
Τριφυλίας, καθόσον, καὶ ἔν ἡ προέκτασις δέν ἤθελε πραγματοποιηθῇ
διὰ τοῦ τομέως τούτου, ἡ εξυπηρετήσις τῆν ἐν λόγῳ διαμερισμάτων
μετ' οὐδέν ἤθελε προσκόψει, συντελουμένη ἡλλοῦς τε διὰ τῆς στενῆς
γραμμῆς τῶν Θεσσαλιῶν σιδηροδρόμων καὶ δῆ, μετὰ τὸν μᾶλλον πρό-
σφορον τρόπον, τοῦναντίον μάλιστα, διὰ τῆς διαπλατύνσεως, ἐσφαλῶς
ἤθελον βλεπῆ τὰ συμφέροντα τῶν οὐταῖς ἐκκοινωνούντων πληθυσμῶν.

Καὶ προέρχεται ἡ γνώμη αὕτη, οὐχί παρ' ἡμῶν αἰεὶ, ἀλλὰ παρ' αὐ-
τοῦ τούτου τοῦ κ. ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ἐπιμετροῦ Ἰωάννου " ὅς γνα-
ρίζων τὴν σημασίαν τῶν ἔργων αὐτῶν " (τῆς διαπλατύνσεως τῶν στε-
νῶν σιδηροδρόμων) "ἐπὶ ἀπόψεως οἰκονομικῆς καὶ ὅχι ἐπιπολιτικῆς
ἐπὶ τοῦ χέρτου, μόνον μέσῳ εἰς τὰ γραφεῖα" ἔχει κηρυχθῆ μετὰ τῆς
σῆς διαπλατύνσεως τῶν Θεσσαλιῶν σιδηροδρόμων, ἔστω καὶ τοῦ ἐπὶ

Δεριβλή μέχρι Καλαμπάκας τμήματος.

Παρίσταται, συνεπώς, ανάγκη νά παραθέσωμεν αυτολεξεί, πάλιν, τούς επί του προκειμένου λόγους του κ. Υπουργού εξαγγελθείσας από του βήματος της Βουλής και αποτελούντας οίονεί προγραμματικές αρχές του υπ' αυτόν κόμματος των Έθνικοφρόνων.

" I. Μεταξῶς, Υπουργ. Συγκοινωνίας. "Όλα αὐτά τέ περί διαπλατύνσεως τῶν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων εἶνε ὁρατὰ ἄφαιρα, εἶνε πράγματε, τέ ὅποια δύνανται νά διανοοῦνται ἄνθρωποι μή γνωρίζοντες τήν σημασίαν τῶν ἔργων αὐτῶν ἀπό ἀπόψεως οἰκονομικῆς ἐργαζόμενοι ἐπί τοῦ χάρτου μόνον καί μέσα εἰς τά γραφεῖα"

(Δέν υποθέτομεν, ὅτι ὡς τοιοῦτους, ἐννοεῖ ὁ κ. Υπουργός τούς ἐργαζομένους εἰς τά γραφεῖα τοῦ Υπουργείου Συγκοινωνίας κ.κ. Τμηματάρχας καί Διευθυντάς τούς αποτελοῦντας καί τά περίφημα ὑπηρεσιακά συμβούλια).

" Δέν ὀμιλῶ ἀπό στρατιωτικῆς ἀπόψεως (ἐξακολουθεῖ ὁ ἴδιος) διότι, βεβαίως, οἱ στρατιωτικοί, ἐάν τούς ἐρωτήσῃτε, θά σᾶς παρακάλεσσι καί δικαίως, νά τούς κατασκευάσῃτε τούς σιδηροδρόμους ἑλους πλατεῖς, καί ἂν εἶνε δυνατόν νά γερύσῃτε καί ἕλην τήν Ἑλλάδα ἀπό σιδηροδρόμους, ἀλλέ ὅταν ἐξετάσῃτε τό ζήτημα ὅχι ἀπό στρατιωτικῆς εἰδικότητος, ἀλλέ ἀπό γενικῆς πραγματικῆς ἀπόψεως, ὅταν ἐξετάσῃτε ἀπό τοιαύτης ἀπόψεως τό τοιοῦτον ἔργον, τῆς κατασκευῆς τοῦ σιδηροδρόμου, θά ἴδῃτε ὅτι πρόκειται περί ἔργου κολοσιαίου, τό ὅποῖον διὰ νά ζήσῃ καί λειτουργήσῃ πρέπει νά δύναται νά σταθῇ εὐτοτελές οἰκονομικῶς, νά σταθῇ οἰκονομικῶς εἰς τά πόδια του, διὰ νά μή ἔχη ἀνάγκην ἐπιχορηγήσεων καί δανείων ἐκ μέρους τοῦ Κράτους, ἄλλως εἶνε ἐπιχείρησις ἀποτυχοῦσα, ἣ ὅποια εἶνε προτιμότερον νά μή ἔχη γίνῃ ἕως διόλου.

" Ἄν υποθέσωμεν ὅτι τοιαύτην ἀρχήν πρέπει ν' ἀκολουθήσωμεν εἰς τούς Θεσσαλικούς σιδηροδρόμους καί τούς διαπλατύνσωμεν, θά ἔχου-

μεν λαμπράν συγκοινωνίαν ἐπὶ πάσης ἀπόψεως, τὴν ἑποίαν ἔμμε δρεΐ
 λατε νὲ πληρώσῃτε σεῖς (Ὡμι.οἱ Θεσσαλοί), διότι σεῖς δρεΐλατε
 νὲ τὴν πληρώσῃτε, διότι τί πρῶγμα εἶνε ἐκί τέλους τό κρέτος, σεῖς
 εἶσθε τό κρέτος. καί σεῖς ἐπ' εὐθείας θά ἐπιβαρύνεσθε διὰ τὴν
 τιμολογίαν καί κορίστριν, ἀλλὰ τόσον ἀκριβῆ, ὅστε θά ἐπιροτιμού-
σατε οἰονδῆριστε ἕλλο μεταφορικόν μέσον, πλὴν τοῦ πλατέος τούτου
σιδηροδρόμου. Ἄρα, καλῶς ἔχει νὲ μείνη στενός.

καί ἐγώ, ἐξακολουθεῖ ὁ κ. Ἰκουργός, ὅς βεβαιῶ ὅτι ταῦτα τὰ
 ἐκούς μετὰ μεγάλης ἐπορίας, καί ἐπορῶ πῶς ἔνθρικοι σοβαροί διε-
 νοήθησιν νὲ θέσωσιν εἰς ἐφαρμογὴν τοιαῦτα ἔργα. Ἡ Ἑλλάς δὲν δύ-
 νεται ν' ἐκολουθήσῃ τὴν πολιτικὴν τὴν πλατέον σιδηροδρόμων, πλὴν
 τῆς μεγάλης ἔρτηρίας ἐπ' Ἀθηνῶν μέχρι Θεσσαλονίκης, καί ἡ ἐποία
 λόγῳ γενικωτέρῃς σημασίας εἶνε εὐρεία, κατὰ τὰ ἄλλα, ἡ Ἑλλάς
 πρέπει ν' ἐκολουθήσῃ τὴν πολιτικὴν τὴν στενὴν σιδηροδρόμων, ὅς
 χῆρα ἀραιῶς καταπιεμένη, ὅς χῆρα θρεϊνῆ. Διότι μὲ τὴν ἀραιότητα
 τοῦ πληθυσμοῦ τοῦ σημερινοῦ, μὲ τὴν ἐκὼρη ἐσθενῆ πραγματικότητα
 τῆς χῆρας, τὴν ἐσθενῆ ἐκμετάλλευσιν τοῦ φυσικοῦ εἰσπῆς πλούτου
 κατασκευὴ εἰς μεγάλην κλίμακα γραμμῶν σιδηροδρομικῶν μεγάλου
 κλάτους εἶνε κῆτι τι ἀκατανόητου....."

Ἰναγαμέσθημεν νὲ παραθέσωμεν ἀλόκληρον τὴν περικοίτην τοῦ λόγου
 τοῦ κ. Ἰκουργοῦ, διότι καί ἐν προκειμένῳ πῶς εἶνε τὴν ἐπόψεσιν
 μας ἐνισχυτικῆ, καί ἐν τοῖς ἐπομένοις θά εὐρεθῆμεν ἴσως εἰς τὴν
 ἐκείνην, πάλιν νὲ τὴν ἐπικαλεσθῆμεν.

Ἐρ' ὅσον, ἔρα, καί κατ' ἐκείνην ταύτην τὴν γῶσιν τοῦ κ. ἐπὶ τῆς
 Συγκοινωνίας Ἰκουργοῦ, οἱ διάφοροι ἐπὶ Ἀσπιρῆ εἰς Καλαμαρίαν
 πληθυσμοὶ ἐξυμνηροτοῦνται, κατὰ τὸν μῆλλον ἐπιρῆ καί μετὰ ἄλλον
 τρόπον, πῶς δὲ τυχόν διεπλάτυνσις τοῦ εἰρημένου τμήματος, οὐ μόν-
 νον δὲν πρόκειται ν' ἐπορῆ ἐξυμνηροτικῆ τῆς τούτου συγκοινωνίας,

ἀλλὰ καί τοῦναντίον, νά ἀποβῆ πρόξενος ζημιῶν τῶν ἐπικοινωνούντων πληθυσμῶν " διὰ τῆς ἐπιβαρύνσεως τῶν τιμολογίων καί κορίστων τόσοσ ἀκριβά ὥστε νά ἐπροτιμᾶτο οἰονδήποτε ἄλλο μεταφορικό μέσον (αὐτοκίνητα, κάρρα, ὑποζύγια) πλὴν τοῦ κλατέος τοῦτου σιδηροδρόμου" εὐνόητον εἶνε ὅτι, πᾶσα προτίμησις πρὸς τὴν μέσῃ Καλαρπάκας προέκτασιν, μόνον τοῦ ἀπὸ Καλαρπάκας μέχρι Δημηνίτης διαμερίσματος τοῦσ πληθυσμοῦσ πρόκειται νά ἐξυπηρετήσῃ, καί διὰ τόν λόγον τοῦτον, πᾶσα συγκριτική ἔρευνα περιορίζεται μεταξὺ τῶν πληθυσμῶν, τοῦ ἀπὸ Λαρίσης- μέσῃ Δεσκάτης μέχρι Δημηνίτης τμήματος ἀφ' ἑνός, καί τοῦ ἀπὸ Καλαρπάκας μέχρι πάλιν Δημηνίτης τοιοῦτου ἀφ' ἑτέρου.

Διὰ τῆς ἀπὸ Λαρίσης μέσῃ Δεσκάτης πρὸς Δημηνίτησιν προεκτάσεως, ἐξυπηρετουμένων τῶν πληθυσμῶν τῶν ἐπαρχιῶν Τυρνάβου, Ἐλασσῶνος, τμήματος τῆς ἐπαρχίας Γρεβενῶν (ῆ ἐξυπηρετουμένου διὰ τῆς ἑτέρας γραμμῆς) καί τμήματος τῆς ἐπαρχίας Λαρίσης, ἐξεταστέον τίς ὁ πραγματικός πληθυσμός τῶν διαμερισμάτων τούτων. Συμφώνως πρὸς τὴν τελευταίαν ἀπογραφὴν τῆς 19 Δεκεμβρίου 1920 τοῦ πληθυσμοῦ τοῦ (τότε) Βασιλείου τῆς Ἑλλάδος, ἧς τὰ ἀποτελέσματα ἐκυρώθησιν διὰ τοῦ ἀπὸ 31 Αὐγούστου 1921 Β. Διατάγματος, οἱ κατὰ σύνολον πληθυσμοὶ ἀνέρχονται:

Ἐν τῇ Ἐπαρχίᾳ Τυρνάβου. Ἄρρενες 12.429. Θῆλεις 12.675
Σύνολον 25.104.

Ἐν τῇ Ἐπαρχίᾳ Ἐλασσῶνος. Ἄρρενες 15.315. Θῆλεις 14.933.
Σύνολον 30.248--

Ἐν τῇ Ἐπαρχίᾳ Γρεβενῶν (τοῦ περί τὴν Δεσκάτην τμήματος)
Ἄρρενες 1588. Θῆλεις 1600.
Σύνολον 3.188.

Ἐν τῇ Ἐπαρχίᾳ Λαρίσης (τοῦ περί τὴν πόλιν τῆς Λαρίσης τμήματος) Ἄρρενες 13.515. Θῆλεις 8.886. Σύνολον 22.401.

*Ητοι, σύνολον εξυπηρετούμενου έγχωρίου πληθυσμού

80.941.

Εΐνε, όμως, γνωστόν ότι από του έτους 1922, ότε καί η Μικρασιατική καταστροφή έπήλθεν, έρκεται χιλιάδες προσφύγων ήναγκάσθησαν ν' έγκατασταθώσι καί εις τάς ειρημένους *Επαρχίας, διό τόν έκαιριβή προσδιορισμόν τών όποιων παρίσταται άνάγκη σεις σχετικώς στατιστικώς νά προσφύγαιεν.

Όττω, συναδέ τή ενεργηθείση κατ' *Απρίλιον του 1923 έπογραφή τών Προσφύγων υπό του *Υπουργείου Προνοίας, καί ής τέ έποτελέσθητε έκυρώθησαν δια του από 18 *Οκτωβρίου 1923 Β.Διατάγματος, οί έγκατασταθέντες πρόσφυγες άνέρχονται συνολικώς:

*Εν τή *Επαρχία Τυρνάβου. Έρρενες 927. Θήλεις 1210.

Σύνολον 2.137.

*Εν τή *Επαρχία *Ιλασσώνος. (τμήμα *Υποδιοικήσεις *Ιλασσώνος)

Έρρενες 100. Θήλεις 111. Σύνολον 211.

*Εν τή πόλει τής Λαρίσης. Έρρενες 2.165. Θήλεις 2.899.

Σύνολον 5.064.

Κατά συνέπειαν, οί εξυπηρετούμενοι πληθυσμοί τών ειρημένων *Επαρχιών, ένθεν-κάκειθεν τής σιδηροδρομικής τροχιάς, καί εις έπόστασιν, επί πλέον, τό πολύ δέκα χιλιομέτρων από ταύτης, άνέρχονται εις έγχωρίους μέν 80.941

καί εις πρόσφυγας 7.413

Σύνολον Γενικόν 88.353 κατοίκων του από Λαρίσης μέχρι Δημητίσης (μή συμπεριλαμβανομένης) διαμερίσματος.

Εΐδικότερον δέ, έν σχέσει πρός τούς έμειότερον εξυπηρετούμενους πληθυσμούς, λόγω τής έν μέσω αυτών διαλεύσεως τής κατασκευαστέας γραμμής, έχομεν νά σημειώσαιεν ότι:

*Οί τών μέχρι τουδε πληροφοριών καί του χορηγηθέντος τή αίτήσεως ημών, -προχείρου σχεδιαγράμματος παρά τής υπηρεσίας του *Υπουρ-

γείου Συγκοινωνίας, η από Λαρίσης-μέσω Δεσιάτης-πρός Δημηνίτσον προέκτασις πρόκειται νά διέλθῃ διὰ τῶν ἑξῆς χωρίων καί συνοικισμῶν.-

Λάρισι, (παρά τούς Στρωτῶνας, διερχομένη τόν Πηνειόν ποταμόν διὰ νέας γεφυρώσεως παρά τήν συνοικίαν *Αρνεούτ αὐτῆς) Κιόσι, Γιάννουλη, Τσαταλέρ, Δένδρα - Δουρσανάδες, *Οξιλέρ (πλησίον Καζακιάρ) Λαμάσι, Λαμασοῦλι, (διὰ Ἰκουγαζίου Τυρνέβου) Νυλόγουστα, Βλαχογιάννη, Μέγα *Ελευθεροχώρι, *Αροῦρι, Δομένικον, Καγοῦλα, Πραιτῶρι, (Βερδικούσια) Κονιατοῦ, Τσερνίλον, *Ανάληγας, Παλειόμαστρον, Κεφαλόβρουσι, Βαλανίδα, (ἤτοι διασχίζει ὁλόκληρον τήν παραγωγικωτάτην καί ἄρδευομένην πεδιάδα τῆς Ποταμιᾶς) Δεσιάτην, *Αράπην καί Δημηνίτσον.

Κατέ τὰ ἀποτελέσματα τῆς αὐτῆς ὡς ἔνω, ἐπισημοῦ ἐπογραφῆς τοῦ Κράτους τοῦ 1920, οἱ πληθυσμοί τῶν ἐν λόγῳ χωρίων καί συνοικισμῶν, δι' ὃν ἡ γραμμὴ αὕτη διέρχεται, ἀνέρχονται.

Πόλις Λαρίσης (μετὰ τῶν πέριξ) ἔρρενας 13.515. Θῆλεις 8.886.

Σύνολον 22.401. ἔρρ. 13.515. Θῆλ. 8.886.

Γιάννουλη	"	90	"	56.	"	34
Τσαταλέρ	"	252	"	136	"	116
Δένδρα	"	94	"	54	"	40
Δουρσανάδες	"	142	"	78	"	64
(Καζακιάρ)	"	2639	"	1404	"	1435
*Οξιλέρ	"	148	"	78	"	
Λαμάσι	"	1863	"	934	"	
Λαμασοῦλι	"	114	"	67	"	47



	Σύνολον	37.943	Έρρ.16.323	Θηλ.11.621
Μυλόγουστα "	486	"	242	" 244
Βλαχογιάννη"	879	"	441	" 438
Μεγ. Ήλευθεροχώρι	513	"	269	" 244
Ή Αροῦρι "	293	"	159	" 134
Δορένικον "	1024	"	535	" 489
Μαγούλα "	458	"	214	" 244
Πραιτώρι "	429	"	211	" 218
Βερδικούσα "	1594	"	760	" 834
Κονιατσῆ "	622	"	307	" 315
Τσερνίλον "	217	"	113	" 104
Ή Ανάλησις "	128	"	79	" 49
Παλαιόκαστρον	315	"	158	" 157
Κεφαλόβρυσι	180	"	96	" 84
Βαλανίδα "	530	"	292	" 238
Κρανιά "	1735	"	862	" 873
Δεσκάτη "	5070	"	1522	" 1548
Ή Αρέπη "	159	"	88	" 71
Σύνολον	40.575	Έρρ.22.670	Θῆλ.17.905	

Οἱ δέ προσφυγικοὶ πληθυσμοί, κατανερόμενοι, πάλιν, κατὰ συνοικισμοὺς καὶ χωρία, συμφώνως, ἐφ' ἑνός πρὸς τὴν προειρημένην ἐπογραφὴν προσφύγων, τὴν ἐνεργηθεῖσαν κατ' Ἀπρίλιον τοῦ 1923, καὶ ἐφ' ἑτέρου, συμφώνως πρὸς τὸν Ήποικιστικὸν Χάρτην τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως Ήποικισμοῦ Μακεδονίας, συνταχθέντα τῇ 31 Δεκεμβρίου 1926 ὑπὸ τοῦ τμήματος στατιστικῆς αὐτοῦ, ἐνέρχονται εἰς:



Λέρισα	Έτοιμα	5.037
Ν. Φιλιππούπολις	"	11
Γιέννουλη	"	97
Δένδρα	"	73
Καζακλάρ	"	536
Δαμάσι	"	6
Κυλόγουστα	"	1
Βλαχογιάννη	"	2
* Αροῦρι	"	5
Δομένικον	"	61
Τσερνίλον	"	31
* Ανάληψις	"	33
Κεφαλόβρυσι	"	18
Βελέσνικον	"	32
		5.942

* Ίν Βλφ 5.942

"Ίτοι, οἱ ἐμεσύτερον ἐξυπηρετούμενοι πλοῦσιοι, διὰ μέσου τῶν χερῶν καὶ συνοικισμῶν, δι' ὃν διέρχεται ἡ ἀπὸ Λερίσης εἰς Δημηνίτσαν σιδηροδρομικὴ προέκτασις ἐνέρχονται εἰς τεσσαράκοντα χιλιάδας πεντακοσίους ἑβδομήκοντα πέντε κατοίκους (ἀριθ. 40.575) καὶ εἰς πέντε χιλιάδας ἑνεακοσίους τεσσαράκοντα δύο πρόσφυγας (ἀριθ. 5.942).

Σημειωτέον, πρὸς τούτοις, ὅτι, ἐκτός τῶν ἐν τῇ πόλει τῆς Λερίσης ἐγκατασταθέντων προσφύγων, μέγα μέρος τῶν ἐπολοῦσιν προσφυγικῶν οἰκογενειῶν διεσπάρησαν κατὰ μῆκος τῆς πασσαλωθείσης κατασκευαστέας γραμμῆς, ἧς ἡ κατασκευὴ μέχρι τοῦ τελευταίου ἐπιρροδίου * Υπουργικοῦ εἰσνηδισμοῦ ἐθεωρεῖτο πλέον ἢ βεβαία, εἰς πρόβλεψιν ὅστε εὐλόγως ἤδη ν' ἐγενεακτοῦν κατὰ τῆς Κυβερνήσεως παραρτου- λίας, καθόσον, ἐάν ἐξέλεξαν ὡς μόνιμον καὶ διαρκῆ ἐγκατάστασιν

τάς κατά μήκος τῆς προβλεπομένης γραμμῆς ἐκτέσεις καί γαίας, εἰς τὴν ἔντατικὴν καλλιέργειαν τῶν ὁποίων καί προέβησαν, καί περὶ τὰς ὁποίας ἐκοδόμησαν τὰς οἰκίας των, διαθέσαντες πάντα τὰ περισσεύματα των, εἰς τοῦτο προέβησαν καί κατόπιν τῆς συστάσεως τῶν ἐργοδίων ἐπιχειρῶν, βεβαιουσῶν τὴν διὰ Λαρίσης πρὸς Δημηνίτσαν-Κοζάνην-Βέρροισιν κατασκευὴν τῆς σιδηροδρομικῆς προεκτάσεως.

Καί εἰ οὕτως ἐνεστασοῦμεναι, ἐκ δευτέρου προσφυγικαί αὐταὶ οἰκογένειαι, διὰ τῶν ὀργανώσεών των καί ἐκπροσώπων των, διασπαρτίζονται καί ἐπεγνωσμένως κινουῦνται πρὸς ἀποτροπὴν τῶν καλιβούλων καί σπασμαδικῶν τούτων μέτρων τοῦ κ. ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας *Υπουργοῦ.-

Διὰ δὲ τῆς κατασκευῆς τῆς ἐπὶ Δερμιρλή, μέσῳ Καλαμπάσας, προεκτάσεως τίνες καί πόσοι πληθυσμοὶ ἐξυπηρετοῦνται;

* Ἡ χρέξις τῆς γραμμῆς ταύτης, σύμφωνα πρὸς τὸ χορηγηθὲν ἡμῖν πρόχειρον σχεδιάγραμμα παρὰ τοῦ *Υπουργείου Συγκοινωνίας, πρόκειται νὰ διέλθῃ διὰ

Καλαμπάσας, Κασοτρέμι, Τσοῦγκουρο (Βλαχέβα) Βελερίστι, Βουρλοχῶρι, Σιεπέρνη, Φλιάνα-Κερασιᾶς, Τοσκουρνιᾶς, Σίντας, Γκρέος, * Ἀρέπη καί Δημηνίτσαν.

Γίνεται, οὕτως, ἐξυπηρετήσις τῶν πληθυσμῶν, τμήματος τοῦ μᾶλλον ὀρεινοῦ τῆς ἐπαρχίας Καλαμπάσας μετὰ τμήματος τῆς *ἐπαρχίας Γρεβενῶν.

Περὶ τῶν πληθυσμῶν τῶν δύο τούτων τμημάτων γίνεται λόγος εὐθύς ἐν τοῖς ἐπομένοις, ἔνθα περὶ τῶν καθ' ἕνα συνουμισμῶν καί χωρίων πρόκειται.

* Ἀλλὰ, καί ὁλόκληρον τὸν πληθυσμὸν τῆς ἐπαρχίας Καλαμπάσας ἐν παραδεχόμεν ὅτι ἐξυπηρετεῖ αὐτῆ-ἐν καὶ τὸ μεσημβρινοδυτικὸν μέρος αὐτῆς ἀπέχει ἡμέρας ὁλοκλήρους ἐπὶ τῆς πρὸς βορρῆν μελ-

λούσης χαράξεως πάλιν δ πληθυσμός ούτος, ολοκλήρου τῆς ἑπαρχίας, δέν υπερβαίνει, κατά τήν εὐτήν επίσημον στατιστικήν, τοὺς 25.302 κατοίκους (Ἔρρενας 12.861, Θήλεις 12.441).

Εἰδικώτερον ἔμμε, προκειμένου περί ἐξακριβώσεως τοῦ πληθυσμοῦ τῶν χωρίων καί συνοικισμῶν, δι' ὧν ἡ διὰ Καλαμπάκας χάρεξις πρόκειται νά διέλθῃ, ἡ εὐτή στατιστικὴ μᾶς δίδει τοὺς κάτωθι ἀριθμούς:

Καλαμπάκα (μετά τῶν πέριξ Βητουμᾶ, Μονῶν ἁγίας Τριάδος καί ἁγίου Στεφάνου) Ἔρρενας 1.700 Θήλεις 1253.

	Σύνολον	Ἔρρ.	Ἔρρ.	Θήλεις
Καστράκι	1.514	709		805
Τσιούγκορον	117	56		61
Βλαχάβα	378	310		168
Βουρλοχῶρι	199	106		93
Βελερίστι	444	339		305
Βουρλοχῶρι	199	106		93
Σκεπάρνη	340	179		161
Φλιάκα-Κερασιέ	199	100		99
Τσαπουρνιά	324	174		150
Σίντσα	151	83		68
Γκρέους	11	7		4
Ἄραπη	159	88		71
	<u>6.988</u>	<u>3.757</u>		<u>3.231</u>

Προσφυγικοὶ πληθυσμοί, οὐδαμῶς ἐγκατεστάθησαν, ἔχι μόνον εἰς ὀλοκλήρον τήν περιφέρειαν τῆς ἑπαρχίας Καλαμπάκας, ἀλλέ καί οὔτε εἰς τό μέχρι Γρεβενῶν τμήμα τῆς ὁμωνύμου ἑπαρχίας, καθ' ἣ ἐλέγεται ἔκ τε τῆς ἀπογραφῆς τῶν προσφύγων τοῦ ἔτους 1923, καί τῶν μετέπειτα παρά τῆς ἑπιτροπῆς ἀποκατεστάσεως τηρουμένων στατιστικῶν πινάκων.

* Δοξαζή, τό ἔγονον, θρεινόν, ἐπόικεντρον καί ἐπόικρηνον τοῦ ἔδα-
φους δέν ἦνδὲι παρομοίαις ἔγνατεστίσεις.

* Ἐν τῶν ἐνωτέρω συνάγεται τό συμπέρασμα ἔτι:

διὰ μὲν τῆς γραμμῆς Λαρίσης-Δημηγίτης-Βερροίας ἐξυπηρετεῖται
διαμέρισμα κατοικοῦμενον γενικώτερον μὲν

ὑπὸ 38.353 κατοίκων

εἰδικώτερον δέ (μετὰ τὰς προηγουμένας διακρίσεις)

ὑπὸ 40.575 κατοίκων.

Διὰ δέ τῆς γραμμῆς Καλαματίας-Δημηγίτης-Βερροίας γενικώτερον

μὲν ὑπὸ 35.303 κατοίκων

εἰδικώτερον δέ ὑπὸ

6.988 κατοίκων.

Ποεῖται, ἔτι, οἱ ἐνωτέρω ἀριθμοί, ἀναγόμενοι εἰς τὰ ἐκτελέσμα-
τα τῆς κατὰ τό ἔτος 1930 ἐνεργηθείσης ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐπογρα-
φῆς, καί τῆς ἐν ἔτει 1933 ἐπογραφῆς τῶν προσφύγων, (νεώτεροι τῶν
ἁποίων δέν ἐνηργηθῆσαν μέχρι σήμερον) δέν δύνανται ν' ἀνταποκρί-
νονται πρὸς τοὺς σημερινούς πληθυσμούς τῶν συγκρινομένων περι-
φερειῶν.

Καί θά ἠδύνατο μὲν τις, προσφεύγων εἰς παρεδεδειγμένον μαθη-
ματικόν τύπον, νά λάβῃ κατὰ προσέγγισιν ἰδέαν τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ
σημερινοῦ πληθυσμοῦ τῶν ἐν λόγῳ διαμερισμάτων, ὅστις, ἐν πᾶσι πε-
ριπτώσει δέν θά ὑπελογίζετο πολύ κατώτερος τοῦ 30% πλέον τῶν
ἁδ ἐνω σημειωθέντων ἀριθμῶν. * Ἰκειδῆ, ὅμως, οἱ τύποι καί αἱ μαθη-
ματικαί ἐν γένει παρεστάσεις τῆς ἐξελίξεως τοῦ πληθυσμοῦ χρησι-
μεύουσιν μόνον ἐν ἁμαλῆς περιστάσεσιν, ὁπότε οἱ διάφοροι συντε-
λεσταί τῆς εὐξήσεως τοῦ πληθυσμοῦ ἐνεργοῦν κατὰ τό αἰετὸ μέτρον
εἰς μέλλον, ὅπως καί εἰς τό παρελθόν, τοῦθ' ὅτιερ διὰ τῆς ἐπογραφῆς
δέν ἴσχυε κατὰ τὴν τελευταίαν περίοδον, λόγῳ τῆς ἀύροσας προσφυ-
γικῆς εἰσοροφῆς, αἷς ἐπὶ τῆς ἐνωτέρω βέσεως, τυχόν, ἱσολογισμὸς οὐ-

δύως θέ προσήγγιζε τήν πραγματικότητα καί συνεπώς ούδεμίαν θέ εΐχεν ἄξιαν, δι' ἧ καί παραλείπεται.--

Β. Ποῖον τῶν δύο ὑπό σύγκρισιν διαμερισμάτων εΐνε καί τό παραγωγικότερον.

* Ὑπεισέλθομεν, ἤδη, εἰς ἔρευναν ἑτέρου συντελεστοῦ, μεγίστην ἐσ- κοῦντος ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς τηρηθησομένης κατευθύνσεως, τῆς παρα- γωγικότητος ἑκατέρου τῶν ὑπό κρίσιν διαμερισμάτων, καθόσον, διὰ τῆς ἐξυπηρετήσεως ἑδαφῶν παραγωγικῶν, οὐ μόνον αὐτά τᾶῦτα ἔτι παραγωγικότερα καθίστανται δι' ἐντοναπέρασ καλλιεργείας καί συνε- πώς μείζονα ἐποδίδουσιν, ἀλλὰ καί, εὐθύς ἄρ᾽ ἔσται, ἐπὶ τῆς ἐνάργεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως δύνανται νά μεταστήσῃσι τήν ἑλλην ἐπιχείρη- σιν ἀντάρτη, ὅπως ἴσως μὴ ἐπιβαρύνηται ὁ προϋπολογισμός τοῦ Κράτους, ἢ τῆς τυχόν ἰσχυρείας, διὰ συνεχῶν καί ἐπικινδύνων ἐπι- χορηγήσεων.

* Ἀτυχῶς, οἱ ἀριθμοὶ τῶν στατιστικῶν τοῦ Κράτους, ἐξ' ὧν καί μό- νον στηρίζομεν τὰ συμπεράσματα ἡμῶν, δέν παρέχουσι πλήρη τὰ ἀπαι- τούμενα ἐνισχυτικὰ στοιχεῖα, εἰς τό ἔργον τῆς ἐρεῦνης ἡμῶν ταύ- της, λόγῳ τῆς ἀνεπαρκείας αὐτῶν, καί εΐνε, πρᾶγματι, λυπηρόν, ὅτι εἰς τόν σπουδαιότατον τοῦτον κλάδον, δέν ἐδόθη ἡ δέουσα προσο- χή καί ἐνίσχυσις, ὅστε ν' ἐνταποκρίνηται οὗτος εἰς τὰς πολυτίμους ἐμβουλεύσεις, ἧς προύρισται νά παρέχη.--

* Ἐν τούτοις, θέλομεν προσπαθῆσαι ἐξ ἑλλαν στοιχείων τῆς αὐτῆς ἀθροεντικότητος, νά ἀνεκληρώσωμεν τὰς σπουδαιότερας τῶν ἐλλεί- ψεων.

Καί πρῶτον ἐν σχέσει πρὸς τήν γραμμὴν

Λαρίσης - Διμηνίτισης - Βερροίας.

Ἐΐνε γνωστόν, ὅτι διὰ τῆς γραμμῆς ταύτης, ἐξυπηρετοῦνται αἱ



περιφέρειαι τῶν ἑπαρχιῶν Τυρνάβου καὶ *Ἰλασσῶνος (μετὰ τμημάτων τῶν ἑπαρχιῶν Λαρίσης καὶ Γρεβενῶν). Διὰ τοῦτο καὶ θέλομεν ἐξετάσῃ τὴν παραγωγικότητα ἀφωτέρων δλοιδήρων τῶν ἑπαρχιῶν, τοσούτω μᾶλλον ὅσα, καὶ ἐν σχέσει, πάλιν, πρὸς τὴν ἐπὶ τῆς γεωμικῆς Καλαμπάκας-Δημηγίτσης-Βαρροίας ἔρευαν ἡμῶν, δέν θέλομεν περιορισθῆ ὡς πρὸς τὸ ἀρέσας μόνον ἐξυπηρετούμενον μισθόν καὶ ἐσῆμαντον τμήμα τῆς ἑπαρχίας ταύτης, ἀλλὰ θέλομεν ἐπεκταθῆ ἐπὶ τῆς παραγωγικότητος δλοιδήρου τῆς ἑπαρχίας Καλαμπάκας διὰ τὴν ἰσότητα.

*Ὡς πρὸς τὴν παραγωγὴν τῆς ἑπαρχίας Ἰλασσῶνος, εἴμεθα υποχρεωμένοι νά καταφύγῃμεν καὶ συμβουλευθῆμεν τὸ ἔτος τῆς Διεθνήσεως Στατιστικῆς τοῦ *Υπουργείου *Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ἐκδοθέν τεῦχος ἐπὶ τὸν τίτλον " Ἐτησίαι Στατιστικὴ τῆς Γεωργικῆς παραγωγῆς καὶ ἀπρίθμησις τῶν ζώων, τῶν κατοικιδίων πτηνῶν, καὶ κυβελῶν τῶν κῆλων ἑπαρχιῶν τῆς Ἑλλάδος τοῦ ἔτους 1914, καθόσον, ἀπὸ τοῦ ἔτους τούτου καὶ ἐντεῦθεν μέχρι σήμερον, ἕλλη νεωτέρα παρομοία ἀπογραφή περὶ τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς τῶν ἑπαρχιῶν τῆς Ἑλλάδος δέν ἐξεδόθη, οὔτε καὶ ἐπὶ κατέρτισιν ὑπάρχει.

Συμφάνως, λοιπόν, πρὸς τὴν ἀπογραφὴν ταύτην, ἡ γεωργικὴ παραγωγή τῆς *Υποδιοικήσεως (τότε) Ἰλασσῶνος ἐρραίνεται διὰ τῶν ἐξῆς ἀριθμῶν. (τὴν ἀξίαν αὐτῆς παραλίπομεν ὡς γενομένην ἐπὶ τῇ βίσει προπολεμικῶν τιμῶν.)

	*Ἐκτάσεις εἰς στρέμματα.	Κῆση παραγωγή στρέμματος.	*Ὀλικὴ παραγωγή εἰς διῆδας.
1. Σῖτος	37.411	89	3.310.175
2. Κριθή	6.418	101	650.585
Ἔς μεταφορῶν	43.829	190	3.962.585

*Εκ Μεταφοράς	43.839	190	3.962.583
3. Σμιγός	177	59	10.500
4.* Αραβόσιτος	19.505	103	1.980.090
5. Βρώμη	456	103	46.576
6. Σίκαλις	11.898	80	953.170
7. Καχρί	93	107	9.922
8. Φασίολοι	899	42	37.412
9. Κύαμοι	35	43	1.500
10. Ρεβύνθια	22	95	2.100
11. Φακή	255	46	11.753
12. Ρόβι	3.230	89	226.950
13. Γαίμηλα	539	290	156.500
14. Κρόμμυα	305	275	83.960
15. Σκόροδα	13	207	2.700
16. Πράσα	117	689	80.629
17. Τομάτες	160	544	87.000
18.* Ξηρα Λαχανιά	46	1300	59.800
19. Πεπονοειδή	2107	401	845.650
20. Καπνός	1690	58	98.735
21. Σησάμιον	1571	21	32.370
22. Γλυκάνισον	162	94	15.235
23. Σανός κριθής	1027	139	142.750
24. " βρώμης	100	100	10.000
25. " βίκου	550	100	55.000
26. " λαθουρίου	5	130	600
27. " ρόβης	576	215	123.800
28. Τριφύλλιον	96	437	43.000
29. Σταφυλαί	1925	202	389.100
30. Γλεῦκος	4422	144	634.600
Σύνολον	95.810	209	10.162.985

*Έχει πρόσ τούτοις (ή μάλλον είχε εν έτει 1914)...

*Ίππους 1950, *ημιόνους 1559, *όνους 3498, βόας 9633, πρόβατα 123.140, χοίρους 5.330, εἴγας 93.075, *δρνιθας 29.612, *ινδιάνους 180, χήνας 465, νήσους 393, καί ἐκ τῶν διαφορῶρων.

*Αιτίδια 13.000, μῆλα 14,860, *εἰρύδαλα 850, κέρυα 9.400, κέστανα 13.400, βαλανίδια 5.600, μέλι 18.670...

*Ὡς πρόσ τήν εξακριβωσιν τῆς παραγωγικότητος τῆς ἐπαρχίας Τυρνάβου, ἀνηκούσης εἰς τήν Παλαιότεραν *Ἑλλάδα, μή διαρκούσης δημοίως τῆς τοῦ ἔτους 1914 στατιστικῆς, κατ' ἐνάγκην θά προστρέξωμεν εἰς τήν μόνην ἐπί ἐπαρχιῶν τῆς Παλαιῆς διαρκούσαν, Γεωργικὴν ἀπογραφὴν τοῦ ἔτους 1911 (Τεύχος Α.) *Περὶ τῶν γεωργικῶν ἐκτάσεων, τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς καί ἐξίτας αὐτῆς ἐν Θεσσαλίᾳ καί *Ἄρτῃ, καταρτισθεῖσαν ἐκ τῆς αὐτῆς Διευθύνσεως Στατιστικῆς τοῦ *Υπουργείου τῆς *Ἑθνικῆς Οἰκονομίας.

Κατέ τό ἔτος λοιπόν τοῦτο, ἡ *ἐπαρχία Τυρνάβου παρήγαγε:

	<u>Καλλιεργημένα στρέμματα</u>	<u>*Ὀλική παραγωγή εἰς μετρ. στατήρας.</u>
1. Σῖτος	49.069	63.399
2. Κριθή	13.212	15.722
3. *Αραβόσιτος	14.168	27.203
4. Βρώμη	365	343
5. Σίκαλι	2.946	1.768
6. Θεσίολοι	1.425	912
7. Κύαμοι	3.560	2.378
8. Ρεβύθια	642	411
	<hr/>	<hr/>
Εἰς μεταφορᾶν	75.397	111.936



	*Ιδιε μεταφορᾶς 75.387	111.936
9. Θακῆ	148	81
10. Θάβα	4	3
11. Γεώργια	310	369
12. Γεϋτλα	6	95
13. Κρόμρια	337	391
14. Σιόροδα	203	359
15. Καπνός	4.654	4.561
16. Βάρβαζ Ἐγχύριος	894	340
17. " Αἰγύπτ.	343	174
18. Σανός κριθῆς	444	343
19. " βρώτης	38	14
20. " τριφυλλίου	295	1.154
21. *Αμπελοι	<u>9.949</u>	<u>37.508</u>

Στρέμματα 103.788 157.037 Μετρ. στατῆρες

*ἔχει πρὸς τούτοις. *Ἴππους 3486, ἡμιόλους 549, ὄνους 3639, βόας 4314, βουβάλους 309, πρόβατα 49.944, χοίρους 723, εἴλας 20.841, ὄρνιθας 27,214, περιστέρεα 2.849, κονίλους 327, κυψέλας 2.769.--
 *Ὅστε, τὸ σύνολον τῶν καλλιεργουμένων ἐκτάσεων εἰς ἀμφοτέρας τῆς ἑπαρχίας Τυρνάβου καὶ *Ἠλασσῶνος ἀνέρχεται εἰς 198.598 στρέμματα. Τὸ δὲ σύνολον τῆς παραγωγῆς εἰς ἀμφοτέρας ἐπίσης τῆς ἑπαρχίας εἰς 17.072.173 δριάδας.--

Θὰ ἔπρεπε πρὸς τούτοις, ἐν σχέσει πρὸς τὴν περί ἧς πραγματευόμεθα γραμμῆν, νὰ ὑπολογίσωμεν καὶ ἐπὶ τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς τῶν τμημάτων Λαρίσης καὶ Γρεβενῶν. Εἶνε, ὅμως, τόσον προφανῆς ἡ υπερτέρησις, ἐναντι τῆς παραγωγῆς τῶν διαμερισμάτων τῆς ἑτέρας γραμμῆς, ὅστε θὰ ἤρκει, νομίζομεν, πρὸς ἐξαγωγήν σημαντικῶν ἀπομάτων, καὶ ἡ μεταξύ τῶν δύο ἑπαρχιῶν Ἠλασσῶνος καὶ Τυρνάβου σύγκρισσις.

*Πτέρωθεν, ἐν σχέσει πρὸς τὴν διὰ Καλαμπάκας γραμμὴν, καὶ πῆν ἔξακριβωσιν τῆς παραγωγικότητος ταύτης, οἱ ἀριθμοὶ τῆς, ἐν ἔτει 1911, καταρτισθείσης γεωργικῆς ἀπογραφῆς κατὰ τοῦ αὐτοῦ Ἰκουργίου τῆς Ἑθνικῆς Οἰκονομίας -ἔλλείπει νεωτέρας- δίδουσιν ἡρῶν τοὺς ἑξῆς ἀριθμοὺς.

	Καλλιεργούμενα ἑκτάσεις εἰς στρέμ.	*Ὀλικὴ παραγωγή εἰς μετρ. στατήρας.
1. Σῖτος	26.513	36.323
2. Κριθή	3.832	4.062
3. Αραβόσιτος	21.138	29.805
4. Βρώμη	1.395	1.186
5. Σίκαλις	8.546	13.588
6. Φασίολοι	9.123	2.919
7. Κύαμοι	166	85
8. Ρεβύθια	188	51
9. Φακῆ	139	71
10 Πατάτες	56	144
11 Τεϋτλα	5	6
12 Κρόμμυα	256	179
13 Σκόροδα	95	58
14 Καπνός	251	193
15 Βάμβαξ ἑγχώριος	14	18
16 Σενός κριθῆς	7	21
17 " βρώμης	2	4
18 Τριφύλλι	1630	8.492
19 Ἄμπελοι	8089	17.766
Στρέμματα	81.445	114.979



"Ἦτοι, τό σύνολον τῶν μέν καλλιεργουμένων ἐκτάσεων ἐν τῇ ἑπαρχίᾳ Καλαρπάκας ἀνέρχεται εἰς 81.445 στρέμματα, τῆς δέ ὀλικῆς παραγωγῆς εἰς 114.979 μετρικούς στατήρας ἢ δικάδας 5.059.076.-

"Ἐχει, πρὸς τούτοις, ἄγκους 1118, ἡμιόνους 690, ὄνους 1791, βόας 5.536, βουβάλους 46, πρόβατα 69.646, χοίρους 3.280, εἴγας 33.013, ὄρνιθας 19.633, περισσότεράς 321, κυψέλας 1499.-

Περί τοῦ ὑπολειπομένου τμήματος τῆς ἑπαρχίας Γρεβενῶν δέν δύναται νά γίνη ὑπολογίσιμος λόγος, ἅτε, μόλις, κατοικουμένου ὑπό τριακοσίων κατοίκων. Ἄλλως τε, δέν συνυπολογίζεται ὅτε εἰς τήν γραμμὴν Λαρίσης-Βερροίας, τό ὑπαγόμενον εἰς τήν ἐξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς ταύτης τμήμα τῆς δρωνύμου ἑπαρχίας, καίτοι παραγωγικώτερον καί πολυπληθέστερον ὡς κατοικούμενον ὑπό 3.188 κατοίκων (διαμέρισμα Δεσκάτης).-

Πασιδῆλως, ὅθεν, ἐκ τῆς παραθέσεως τῶν ἀνωτέρω στατιστικῶν ἀριθμῶν συνάγεται, ἡ ἀσυγκρίτως ὑπερτέρα παραγωγικότης τῶν διὰ τῆς γραμμῆς Λαρίσης-Βερροίας ἐξυπηρετουμένων ἑδαφῶν, τοῦ ὅ ὅπερ συνεπάγεται καί μεγαλειτέραν ἐπόδοσιν τῶν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἐσόδων.

*Ἐτέρα βᾶσις πρὸς σύγκρισιν τῆς παραγωγικότητος.

Ἄλλά, καί ἐπί ἄλλου συγκριτικοῦ ἐπιπέδου ἐάν ἤθελε σφραφῆ τις, πάλιν θέ ἡδύνατο νά καταλήξῃ εἰς τά μᾶλλον ἱκανοποιητικὰ ὑπέρ τῆς γραμμῆς Λαρίσης συμπεράσματα.

-Πραγματεύομενοι, ἐν τοῖς προηγουμένοις, τό ζήτημα τῆς διὰ τῆς γραμμῆς Καλαρπάκας ἐξυπηρέτησεως τῶν ἑδαφῶν, ἐξεθέσαμεν τοὺς λόγους, δι' ὅσους δέν θέ ἔπρεπε νά ὑπολογισθῇ εἰς τοῦτο καί τό ἀπό Δερμιλῆ εἰς Καλαρπάκην τμήμα.

"Ἄς δεχθῶμεν, ὅμως, καί τήν ἀντίθετον ἐκδοχὴν, ἣτοι, ὅτι αἱ ἑπαρ-



χίαι Καρδίτσας και Τρικάλων (Νομός Τρικάλων δέν στερεΐται σήμερον συγκοινωνίας, ότι οι διασχίζοντες τές επαρχίας ταύτας, Θεσσαλικοί σιδηρόδρομοι δέν εξυπηρετοῦσι τά έν λόγω διαμερίσμα-
τα, (ως υπεστήριζεν αυτός ο νύν επί της Συγκοινωνίας κ. Υπουργός ότι τά περί διαπλατύνσεως τῶν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων δέν εΐναι "θραΐα θνείρα" και ότι, τώρα, τό πρώτον, διά της έντεθθεν κατασκευασθησομένης πρός Κοζάνην προεκτάσεως πρόκειται νά εξυπηρετηθῆ δλόκληρος ο νομός Τρικάλων.

*Αντιστοίχως τότε, θά έπρεπε, και διά τόν Νομόν Λαρίσης, η αὐτή βάση νά έτίθετο, Ύνα, εκ της συγκριτικῆς μελέτης, εξεκριβα-
θῆ, τίς εκ τῶν δύο Νομῶν έχει τήν μείζονα παραγωγικότητα και συνεπῶς διά τίνος εκ τούτων έπρεπε νά προτιμηθῆ η διέλευσις.

Εἰς τοιαύτην τινέ περίπτωσιν, τά εκ τοῦ Τεύχους της Γενικῆς Στατιστικῆς υπηρεσίας της *Ελλάδος, περί της έτησίως Στατιστικῆς της Γεωργικῆς παραγωγῆς της *Ελλάδος, κατά τό έτος 1933 εξαγόμενα εκ τῶν αριθμῶν, έποτελέσματα, έχουσιν ως εξῆς:

	Νομοῦ Λαρίσης.	-	Νομοῦ Τρικάλων	
	Εκτάσεις εἰς	*ΟΛΙΚΗ ΕΞΙΣ	Εκτ. εἰς	*ΟΛ. ΕΞΙΣ
	<u>στρέμματα.</u>	<u>παραγωγῆς δρ.</u>	<u>στρέμ.</u>	<u>παραγωγῆς</u>
1. Σίτος	718.033	85.713.570	311.100.48	934.000
2. Κριθή	181.183	19.846.845	36.350	4.346.750
3. Σιγός	1.263	198.000	—	—
4. *Αραβόσιτος	36.346	8.339.437	205.300	33.364.000
5. Βρώμη	125.481	13.531.718	16.100	3.189.320
Μεταφορά	1.062.304	127.631.570	568.750	87.724.070

* Ής Μεταφορές	1.063.304	- 127.631.570	- 568.750	- 87.724.070
6. Σίκαλις	19.470	1.890.189	11.350	1.044.430
7. Φασόιοι ξηροί	14.463	1.746.080	μετ' έραβοσίτ4.164.500	
8. Κύνεροι	23.522	3.233.890	340	103.500
9. Ρεβύνθια	3.984	1.173.190	3.020	741.000
10. Φακή	3.683	308.703	450	65.100
11. Λοιπά Ήσπρια	30.884	962.996	18.498	7.617.736
12. Γεώμηλα	18.498	7.617.736	1.850	312.520
13. Προϊόντ. Λαχανοκήπων	5.302	3.736.140	---	---
14. Κανός	55.990	77.060.342	60.502	58.702.314
15. Βάμβεξ	1.234	1.103.490	310	306.640
16. Σησάρι	16.349	633.351	19.100	1.177.800
17. Γλυκάνισον	1.088	163.520	---	---
18. Λοιπά Βιομ. προϊόντα	50	9.000	---	---
19. Σανός	1.853	264.891	3.470	321.570
20. Τριφύλλια	3.913	445.434	5.770	1.260.000
21. Γλευκος-μοῦστος	43.830	11.061.202	---	---
22. Σταφυλαί φαγητοῦ	---	3.494.399	---	10.044.560
Σύνολον	1.296.116	241.435.122	712.410	173.385.740

Περί τῆς παραγωγῆς ἑλαίου καὶ ἑλαιῶν δέν πραγματοποιήθη, ὡς ἐποικειστικῶν, περίπου, προϊόντος τῆς Ἐπαρχίας Βόλου (τοῦ Ποροῦ Λαρίσης), ἡ μεταφορὰ τῶν ὁποίων συντελεῖται, ὡς ἐπὶ τό πλεῖστον διὰ τοῦ λιμένος Βόλου Θελασσίας. * Ὀλική ἄξια ἑλαίου 24.518.102 δραχ. καὶ ἑλαιῶν 51.305.199 δραχ.)

Προκύπτει, οὕτως, ὅτι, τό μὲν σύνολον τῶν καλλιεργουμένων ἐκτάσεων

τοῦ Νομοῦ Λαρίσης ἀνέρχεται εἰς 1.296.116 στρέμματα, τό δέ τοῦ Νομοῦ Τρικκάλων μόνον εἰς 712.410 στρέμματα.

Καί τό σύνολον τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς ἀνέρχεται ἐν μὲν τῷ Νομῷ Λαρίσης εἰς 241.425.122 δραχμῶν, ἐν δέ τῷ Νομῷ Τρικκάλων εἰς 173.385.740 δραχμῶν.

"Ἄλλα ἐπικουρικέ στατιστικέ στοιχεῖα..

Καί ἐξ ἄλλων, ἐν τούτοις, ἐπικουρικῶν στατιστικῶν στοιχείων θέ ἡδυνάμεθα νά καταλήξωμεν εἰς σαφεῆ συμπεράσματα:

"Ἐχομεν ὑπ' ὄψιν ἡμῶν παράρτημα τῆς ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, ἐκδοθέν εἰς τεῦχος, περί τῆς καταστάσεως τῶν ἐσόδων καί ἐξόδων τοῦ Κράτους, χρήσεως 1926-1927 ἀπό Αἰς Ἀπριλίου 1926 ἕως τέλους Μαρτίου 1927.

Συμφώνως τῇ προσωρινῇ ταύτῃ καταστάσει, τῇ καταρτισθείσῃ ὑπὸ τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν:

Ἐκ τοῦ Ταμείου Ἐλασσῶνος εἰσεπράχθησαν 11.679.877 δραχ. καί καθυστεροῦνται 3.326.513 δρ.

Ἐκ τοῦ Ταμείου Τυρνάβου εἰσεπράχθησαν 5.093.648 δρ. καί καθυστεροῦνται 674.975 δραχμῶν.

Ἀντιστοίχως, ἐκ τοῦ Ταμείου Καλαμπάκας εἰσεπράχθησαν μόνον 5.536.547 δραχ. καί καθυστεροῦνται 1.507.276 δραχ.

"Ἦτοι, μόνον τά ἐκ τοῦ Ταμείου Ἐλασσῶνος ἔσοδα εἶνε ἐνώτερα τοῦ Ταμείου Καλαμπάκας, τά δέ τῶν ταμείων Ἐλασσῶνος καί Τυρνάβου τριπλασίως ἐνώτερα..

Ἐκ τοῦ συγκριτικοῦ πίνακος III τῆς στατιστικῆς τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς τῆς Ἑλλάδος τοῦ ἔτους 1923 ἐξάγεται τό ἡμιστά ἐνδιαρυν-

τικόν διὰ τό μέλλον τῆς ἐν τῷ Νομῷ Τριφυλίᾳ παραγωγῆς.

Ἐν τῶν, ἐν αὐτῷ, ἀναγεγραφομένων συνόλων τῶν καλλιεργουμένων ἐκτάσεων, κατὰ Νομούς, καί κατὰ τά ἔτη 1916, 1917, 1918, 1919, 1920, 1921, 1922 καί 1923 ἦτοι ἐπί δικτατείαν ὁλοκληρον, παρατηροῦμεν ὅτι, εἰδικῶς ἐν τῷ Νομῷ Τριφυλίᾳ, ἀπό τοῦ ἔτους 1916 καί ἔντεῦθεν, ἡ εἰς στρέμματα καλλιεργουμένη ἔκτασις ὁλοέν βεῖναι μειουμένη, κατ' ἀντίθεσιν τῆς τοῦ Νομοῦ Λαρίσης, ἣτις βεῖναι μέλλον ἀύξουσα.

Ὅπως, ἐν τῷ Νομῷ Τριφυλίᾳ, αἱ καλλιεργούμεναι ἔκτασις ἀνήρθον,

	κατὰ τό ἔτος 1916	εἰς στρέμ.	971.425
"	"	"	1917 " "
			819.188
"	"	"	1918 " "
			838.402
"	"	"	1919 " "
			750.939
"	"	"	1920 " "
			832.132
"	"	"	1921 " "
			729.129
"	"	"	1922 " "
			463.504
καί	"	"	1923 " "
			675.212.

Ἐν ᾧ ἀντιθέτως, εἰς τόν Νομόν Λαρίσης, αἱ καλλιεργούμεναι ἔκτα-

σεις ἀνήρθον κατὰ τό ἔτος 1916 εἰς στρέμ. 1.223.087

"	"	"	1917 " "
			1.167.169
"	"	"	1918 " "
			1.165.815
"	"	"	1919 " "
			1.165.464
"	"	"	1920 " "
			1.337.139
"	"	"	1921 " "
			960.547
"	"	"	1922 " "
			1.037.307
"	"	"	1923 " "
			1.396.116.--

Καί ὅς πρός τήν παραγωγήν
τῶν ὀρυζοφόρων.

Καί ὅς πρός τήν παραγωγήν τῶν ἑσπεριδοειδῶν, ὀρυζοφόρων καί ἄλλων
ξένδρων, καίτιν ἡ ὑπεροχή εἶνε μεγίστη εἰς τόν Νομόν Λαρίσης.
Ὅπως, ἡ παραγωγή καί ἡ ἀξία τοῦ συνόλου αὐτῆς κατὰ τό ἔτος 1923

Εκδηλούνται, δι' ἀμφοτέρους τούτους υπό σύγκρισιν Πορούς εις τούτους κάτω
 0: Αριθμούς. (Όρα Στατιστικής Ετησίας παραγωγής της *Ελλάδος κα-
 τέ τó Έτος 1923 σελ. 54 καί Έφεξής)

	Ποροῦ Λαρίσης.		Ποροῦ Τρικιάλων.	
	*Ολική παραγωγή. εις χιλ. τεμαχίων.	*Ολική ξίσε δρχ.	*Ολικ. παραγ. χιλ. τεμαχ.	*Ολική ξίσε εις δραχμ.
1. Δερόνια	343	36.815.	---	---
2. Κίτρα	11	11.000	---	---
3. Πορτοκάλια	827	136.165	---	---
4. Κανδαρίνια	219	36.135	---	---
5. Νήρα	19.312	3.527.115	585	114.200
6. *Αχλάδια	3.030	295.936	130	12.168
7. Σῦκα	5.343	1.310.656	---	---
8. Κέστονα	19.187	3.147.795	1.207	141.435
9. *Απύργαλα	820	275.415	---	---
10. Καρύδια	1.062	340.300	409	204.672
11. Βαλανίδια	128	15.000	---	---
Σύνολον	49.932	9.135.354	2.531	472.475

Είκοσσεπλεσίως, ἔρα ἐνωτέρω εἶνε καί ἡ παραγωγή τῶν ἐνωτέρω εἰδῶν
 τοῦ Ποροῦ Λαρίσης ἀπό τήν τοῦ Ποροῦ Τρικιάλων.

*Αναίρεσις δύο Ἑλλων Ἐπιχειρημάτων
 τοῦ κ. *Υπουργοῦ (Συγκοινωνίας)

*Ο κ. ἐπί τῆς Συγκοινωνίας *Υπουργός κατέ τήν, ἐν τῷ *Υπουργ
 γείῳ Συγκοινωνίας συνάντησίν του μετὰ τῶν μελῶν τῆς *Επιτροπῆς, περὶ
 ἧς καί ἐνωτέρω ἐμιλήσαμεν, περιβληθεὶς νέ διατυπώση τούτους λόγους, ὅτι-
 νες ἤγαγον αὐτόν εἰς τήν γνωστήν ἐπὲρ τῆς διὰ Καλαμπάκας γραμμῆς νου
 τέραν αὐτοῦ ἀπόφασιν, ἐνέπτυξεν ὅτι:

Α. *Η διά Λαρίσης διερχομένη χέραξις, ούσα παράλληλος προς τήν ήδη υπάρχουσαν έν χρήσει διεθνή τοιαύτην τήν Κρατινήν (*Ελληνικήν) Σιδηροδρόμον (Τερμαθών-Λιτοχωρίου-Θεσσαλονίκης), καί εις απόστασιν ούχί πολλήν χιλιομέτρων παράλληλος προς ταύτην βείνους, μειονεκεῖται ὡς προς τό σημεῖον τοῦτο τῆς διά Καλαματίας χέραξεως, ἑπεχούσης, τῆς προηγουμένης, κατέ περισσώτερα χιλιομέτρα.

Β. *Η μέση Λαρίσης προς Κοζάνην καί Βέρροϊαν ἔγουςι, μή οὔσα οὔτε ἐφετηρία οὔτε καί τέρμα τῆς νέας ταύτης προτεινομένης γραμμῆς, (ὅτε ἀποκλειστικῶς καί μόνον θά ἔδει νά προσδοκῆ ἀρκετεία ἡ πόλις τῆς Λαρίσης) οὐδέν ἔχει ν' ἀφελθῆ ἔκ τῆς μέσης ταύτης διελεύσεως.

Τά δύο ταῦτα ἐπιχειρήματα τοῦ κ. *Υπουργοῦ τῆς Συγκοινωνίας ἐπί κλονιζομένης βάσεως φρειδόμενα, καθήμιον ἔχομεν ν' ἀναιρέσωμεν.

Ἦνε, ἤδη, γνωστόν, ὅτι ἡ χιλιομετρική συνολική ἀπόστασις, τῆς μὲν ἀπό Λαρίσης εἰς Κοζάνην καί Βέρροϊαν προεκτάσεως ἀνέρχεται εἰς 344, τῆς δέ ἀπό Λαμιρῆ μέσης Καλαματίας προς Βέρροϊαν εἰς 301 χιλιομέτρα. —

*Ἐκ τοῦ μήμου, ὅμως, ἀμφοτέρων τούτων τῶν γραμμῶν, δέον ν' ἀφ' ν' ἀφαιρεθῆ γραμμή ἐκτάσεως 136, ὡς ἔγγιστα, χιλιομέτρων, ἥτις εἶνε κοινή, εἴτε περί τῆς γραμμῆς Καλαματίας πρόκειται, εἴτε περί τῆς ἔκ Λαρίσης, ὡς καί ἐπί τῶν αὐτῶν σημείων διερχομένη, συνεπῶς τό ἄλλο ζήτημα περιορίζεται ὡς προς τήν μέχρι Δημηνίτσης χέραξιν, ἡ ὁποία, διὰ μὲν τήν γραμμὴν Λαρίσης ἀνέρχεται εἰς 113 χιλιομέτρα διὰ δέ τήν Καλαματίας εἰς 136 (ὅση ἡ ἀπό Λαμιρῆ μέχρι Δημηνίτσης ἀπόστασις).

Κυρίως εἰπεῖν, ἐν σχέσει προς τό ἄλλο ἔρευναν ζήτημα, καί τήν διὰ Καλαματίας προτίμησιν τῆς χέραξεως, τό μόνον τρίτον, τό ἄλλο δυνατόν νά ἔχη σημασίαν τινά ὡς προς τό προκείμενον τρίτον, τό ἀπό Καλαματίας μέχρι Δημηνίτσης ἔκ 43 χιλιομέτρων διάστημα, διότι μόνον ἐν αὐτῷ πρόκειται περί κατεσκευῆς νέας γραμμῆς, ἐν ᾧ ἐν τῷ

ἀπὸ Δεμιρλή μέχρι Καλαμπάσας τμήματι, περὶ διαπλατύνσεως πρό-
κειται, ἄλλως τε, ὅς ἐλέχθη, καὶ ὑπάρχει ἤδη ἐν χρήσει ἡ γραμμὴ
τῶν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων πλέον ἢ ἑκαταβῆς ἐξυπηρετοῦσα τὸν
τορᾶς τοῦτον.

Τὸ ἐπιχείρημα, κατὰ συνέπειαν, τοῦ κ. *Υπουργοῦ περιορισμένην
ἔχει σημασίαν, ἐπὶ τοῦ τμήματος δηλονότι τούτου τῶν 45 χιλιο-
μέτρων, καὶ οὐχὶ ἐπὶ τῆς ὅλης κερᾶσεως τῆς γραμμῆς, ὅς ἐφίεται
νὰ ὑπονοηθῇ.

Καὶ ἐρωτῶμεν: Ἐπειδὴ τὸ μικρὸν τοῦτο τμήμα ἀπέχει ὀλίγα χιλιο-
μέτρα περισσότερον ἀπὸ τῆν διεθνῆ γραμμὴν Πειραιῶς-Θεσσαλονί-
κης, ἢ ὅσον οὐδ' ἀπέτχεν ἡ γραμμὴ Λαρίσης-Κοζάνης-Βεροῖας, εἶνε
λογικόν, εἶνε φρόνιμον, νὰ δώσωμεν τοιαύτην κατεύθυνσιν πρὸς τῆν
ὅλην γραμμὴν καὶ ἐπιχείρησιν, ὅστε νὰ καταδιώσωμεν αὐτὴν εἰς
ἀσφαλεστάτην ἀποτυχίαν, ἀφ' οὗ αὕτη δέν πρόκειται νὰ διέλθῃ, ἢ
ἐν τῇ μέσῃ τῶν ἐγόνων, ἀποκέντρων, ἀποκορήμων καὶ ἠρημαμένων ὁρέ-
ων τῆς Καλαμπάσας καὶ τῶν κασίων ὁρέων;

* Ἀλλὰ ποῦ τότε θὰ φθέγματα τοῦ κ. *Υπουργοῦ ὅστις, ὄμιλῶν, ἐν
σχέσει πρὸς κατασκευὴν σιδηροδρόμων, ἐκήρυττεν ὅτι: "διὰ νὰ ζή-
σουν καὶ λειτουργήσουν πρέπει νὰ δύνανται νὰ σταθοῦν εὐτοτελεῖ
οἰκονομικῶς, νὰ σταθοῦν οἰκονομικῶς εἰς τὰ πόδια των, διὰ νὰ μὴ
ἔχουν ἐνέργειαν ἐπιχορηγήσεων καὶ δανείων ἐκ μέρους τοῦ Κράτους,
ἄλλως εἶνε ἐπιχειρήσεις ἀποτυχοῦσαι," (ὅρα πρακτικὰ Βουλῆς 30
*Ἰανουαρίου 1937).

Δέν φρονοῦμεν δ' ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὅτι αἱ διὰ μέσου τῶν κασίων
ὁρέων σιδηροδρομικαὶ ἐπιχειρήσεις εἶνε ἐκεῖναι αὐτίνες, κατὰ
τὸν κ. *Υπουργόν ἐξασφαλίζουσι τὸ βιώσιμον τῆς ἐπιμεταλλεύσεως,
λόγῳ τῆς πυκνότητος τοῦ πληθυσμοῦ των καὶ τῆς παραγωγικότητος
τῶν πετρωδῶν ἐκτάσεών των ! !

3) * Ἀνέπτυξε πρὸς τούτοις ὁ κ. *Υπουργός, ὅτι ἡ πόλις τῆς Λα-



ρίσης ειδικώς, δέν πρέπει νά προσδοκᾷ ὠφέλη ἐκ τῆς νέας, μέσφ
αὐτῆς, σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, ἀφ' οὗ δέν εἶνε ἐν αὐτῇ οὔτε ἀφε-
τηρία, οὔτε τέρμα.

"Ἄρα, εἰ μεγάλαι πόλεις καί δὴ πρωτεύουσαι τῶν Νομῶν ὡς ἡ
Λαρίσα, ὡς καί πᾶν πυκνῶς κατοικημένον καί ἄκρως παραγωγικόν δια-
μέρισμα τῆς χώρας, δεόν ν' ἀπέχη τῶν σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν
καθόσον δι' αὐτῶν παραβλέπονται τέ συμφέροντα αὐτῶν !

Ἄξιοζήλευτος λογική !

Ἄλλέ, ἐπί τέλους, μήπως πρόκειται μόνον περί τῆς πόλεως Λαρίσης
ἵνα, κηδόμενος τῶν συμφερόντων τῆς δικ. Ὑπουργός, νά μεριμνᾷ
περί ἐποτροπῆς τῶν ἐκ τῆς σιδηροδρομικῆς προεκτάσεως κινδύνων
αὐτῆς;

Πρόκειται, οὔτε ὀλίγον, οὔτε πολύ, περί ἐξυπηρετήσεως τοῦ
παραγωγικότερου διαμερίσματος, οὐ μόνον ὁλοκλήρου τῆς Θεσσαλίας
ἀλλέ τῆς Ἑλλάδος πλέον ὁλοκλήρου. Διότι, καθ' ἃ ἐξάγεται ἐκ τοῦ
πίνακος III τῆς Στατιστικῆς τῆς γεωργικῆς ἀπογραφῆς τοῦ ἔτους
1923, ἐξ ὧν τῶν Νομῶν τοῦ Κράτους πρῶτος ὁ Νομός τῆς Λαρίσης
ἔχει τὰς περισσοτέρας καλλιεργουμένας ἐκτάσεις (ἔπεται δέ καί
αὐτός ὁ Νομός Ἀττικῆς καί Βοιωτίας) καί τήν μεγαλειτέραν παρα-
γωγικότητα, ἐν ᾧ ὁ Νομός Τρικκάλων μεταξύ τῶν 33 Νομῶν τοῦ Κρά-
τους ἔρχεται ἔκτος ὡς πρὸς ἀρροτέρας τὰς ἀνωτέρω ιδιότητας.

"Ἦστε, καί ἐν υποθέσωμεν ὅτι τό υποστηριχθέν ὑπό τοῦ κ.
Ὑπουργοῦ ἐπιχείρημα εἶχε ποιέν τινα βέσιν ὡς πρὸς τήν πόλιν
τῆς Λαρίσης, θά ἠδύνατο ἐπιτυχῶς ν' ἀντιταχθῇ αὐτῷ ὅτι δέν πρό-
κειται πλέον περί τῆς πόλεως Λαρίσης μόνον, ἀλλέ περί ἐξυπηρε-
τήσεως τῶν παραγωγικωτέρων διαμερισμάτων τῆς περιφερείας τοῦ
Νομοῦ, καί δὴ τῶν στερουμένων πάσης συγκοινωνίας Ἑκπαιδευτῶν Τυρ-
νάβου καί Ἐλασσῶνος.



λθῆς παρὰ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ παντός οἰουδῆποτε ἔρρο-
δίου εἶνε τοῦτοι:

Ἐπι τοῦ συμφέρον τῆς Θεσσαλίας, ἔρε καὶ τοῦ Κράτους ἐλοκλήρου,
(δίδοσι τί εἶνε ἐπὶ τέλους Κράτος, τὸ Κράτος εἶθε σεῖς λέγει κ.
κ. Ἰπουργός) εἶνε ν' ἐπινοήσῃ δευτέραν γραμμὴν, χωρὶς νῆ συγχα-
νευθῆ εἴτη πρός τὴν ἤδη ἐν χρήσει ἐπιρχουσαν τὴν Θεσσαλικὴν
σιδηροδρόμον, καὶ δὴ διακαλυπτομένην ὅτε καὶ ἡ ἐπιπελάουσι
τῆς ἴστο ἐσῆρορο:

Τοιαύτη δὲ δευτέρα γραμμὴ εἶνε, ἡ μέση Λαρίση πρός Λαοκίτην-
Δημητίου, Γραβενῆ, Κοζάνην καὶ Πέροισιν ἐποκλήρουσι, καθόσον, σπ-
τωσι, ὅς ἐξυπηρετῶνται μὲν οἱ κληθουσι τὴν Θεσσαλικὴν Ἰππερχίον
Λαρίση, Πόλου, Περδίτση, Τριουσίαν, Καλαματίας καὶ Ουραίου διὰ
τὴν Θεσσαλικὴν σιδηροδρόμον, ὅς ἐξυπηρετῶνται ἔρε καὶ εἰ ἐπι-
χίαι Τυρνέου, Ἰλασσίνος, Γραβενῆ καὶ ἐλοκλήρος ἡ Λοικὴ Αὐτικὴ
Παυδονία τῆς νέας διακαλύπτουσι τὴν Ἑλληνικὴν Σιδηροδρόμον.

Πιθανὸς τῆς συμφέροντα τὴν κ.κ. Μετόχων τῆς Ἰππερείας τὴν Θεσ-
σαλικὴν σιδηροδρόμον νῆ μὴ συμπίπτουν πρός τῆς τοιαύτα τὴν Θεσ-
σαλικὴν κληθουμένην, καὶ γενικώτερον πρός τῆς συμφέροντα τοῦ Κρά-
τους. Τοῦτο εἶνε ἐδιέφορον ἔρε.

Ἐταγμένη ἡ Κυβέρνησις τὴν περιφορῶν τὴν γενικώτερον
τοῦ Κράτους συμπερόντων, ἀναντιρρήτως δὲν ὅς ἡδύνατο νῆ ταχῆ
πρὸς τὴν ἐποκλῆ τὴν συμπερόντων τὴν ἐμάδων, πολλῶ δὲ μῆλλον ἔρε
ταῦτα ἔρχονται εἰς σύμφουσιν πρός τῆς πρῆτα.

Διὰ τίνε λόγον ἡ Ἰππερεία τὴν Θεσσαλικὴν Σιδηροδρόμον,
per mare per terrae ἐπιδικῆσι τὴν διὰ Καλαματίας προέκτασιν τοῦ
δικτύου τὴν Ἑλληνικὴν σιδηροδρόμον δὲν δυναίμεθα νῆ γυμνασῶμεν.

Ἦνε ἀληθές, ὅτι ἐπὶ Κυβερνήσεως Παριάλου, ὅτε εἰ ἐπιπε-
καὶ συμβάσεις σιδηρόν ἐπεγράφοντο, καὶ ἡ Ἰππερεία τὴν Θεσσαλι-
κὴν Σιδηροδρόμον πάντε λίθον ἐκίνησε καὶ ἐπέτυχε τὴν ἐπιγραφὴν



συμβάσεως, μεταξύ Κράτους και Ήταιρείας των Θεσσαλικών, φερούσης τόν Αριθμ. 26 (και ημερομηνίαν 13 Ιουλίου 1926 (βρα φύλλον Εφημ Κυβερνήσεως 231) δυνάμει της οποίας συνεφωνήθη, όπως αυτή, δι' ειδικής συμβάσεως, αναλάβη τήν υποχρέωσιν και προβῆ εἰς τήν μελέτην και κατασκευήν της γραμμῆς ἀπό Καλαμπάκας διὰ Βαλεριοτίου-Δημηνίτσης μέχρι Γρεβενῶν, ὑπό τόν ἔρον, όπως, όπως τήν ἐκμετάλλευσιν της γραμμῆς Καλαμπάκας-Γρεβενῶν αναλάβη αὐτή αὕτη ἡ Ήταιρεία δοκιμαστικῶς ἐπὶ τρία ἔτη.

Ἐξ δέ μηνος πρό της λήξεως της ἀνωτέρω προθεσμίας, θρεῖλει πάλιν ἡ Ήταιρεία νά δηλώσῃ, ἐν θά συνεχίσῃ τήν ἐκμετάλλευσιν, ἢ ὅπό τε και ἀναλαμβάνει ὀριστικῶς και αὐτοδικαίως τήν συνέχισιν της ἐκμεταλλεύσεως.

Ἦνε ἐπίσης, ἔληθός, ὅτι ἡ αὐτή ὡς ἔνω Ήταιρεία ἀνέλαβε τήν υποχρέωσιν ὡς ἀνεύρη δάνειον, ἐντός ἐννέα μηνῶν ἀπό της ἰσχύος της συμβάσεως, ὑπό ἔρους ὅχι βαρυτέρους τοῦ της Οὔλεν (1) τήν ἐξυπηρέτησιν, ὡς, τοῦ δανείου τούτου, οἱ συμβληθέντες Ἐπουργοί της Δικτατορίας κ. κ. Ταβουλάρης και Τανταλίδης, ὀπεχρέωσαν ὡς ἀναλάβη αὐτό τοῦτο τ' ὁ Κράτος χέριν της ἐξασφαλίσεως τῶν δανεισῶν, ὅποτε τίνα βόλον θά ἔπαιζον αἱ Κρατικαί ἐπιχορηγήσεις εἶνε ἐπίσης ἔγνωστον.

Ὁδδέ θά ἠδυνάμεθα, ἀφ' ἑτέρου νά φαντασθῶμεν, ὅτι τό Κράτος, θά ἠδύνατο ν' ἀναλάβη τήν κατασκευήν της ἐν λόγῳ μέσῳ Καλαμπάκας προεκτάσεως, ὡς, βραδύτερον, εἰς ἀντάλλαγμα της πρός τοῦς σιδηροδρόμους Θεσσαλίας ἀποζημιώσεως, διὰ τήν κατάληξιν τοῦ ἀπό Δεμιρλή μέχρι Καλαμπάκας τμήματος, ἐκχωρήσῃ τό δικαίωμα της ἐκμεταλλεύσεως πρός τήν Ήταιρείαν, ὑπό τόν ἔρον της διὰ Κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων ἐξασφαλίσεως.

Ἐποφεύγοντες, ἐν τούτοις, τὰς ὑποθέσεις ἐν και μόνον ἔχομεν υποχρέωσιν και ἐκ δευτέρου νά τονίσωμεν.

Διὰ τῶν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων ἐξυπηρετοῦνται, κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦττον ἑπαρκῶς, οἱ πληθυσμοὶ τῶν Θεσσαλικῶν ἐκείνων διαμερισμάτων, διὰ μέσου τῶν ἑποίων καὶ διέρχονται.

Καὶ τοιαῦται εἶνε ὁλόκληροι εἰς ἑπαρχίας Καλαμπάσας, Καρδίτσας, Τρικιῶν, Φερῶν, τοῦ πεδινοῦ διαμερίσματος τῆς ἑπαρχίας Βόλου καὶ τμήματος τῆς ἑπαρχίας Λαρίσης.

Προκειμένου νὰ ἐπικταθῇ τὸ δίκτυον τῶν Ἑλληνικῶν σιδηροδρόμων πρὸς ἐξυπηρέτησιν ὁλοκλήρου τῆς Δυτικῆς Μακεδονίας, καὶ συμπλήρωσιν τοῦ σιδηροδρομικοῦ συμπλέγματος τῆς χώρας, ἤθελεν εἶσθε αὐτόχρονα ἐπιληπτικὸν ν' ἐγκυριασθῆ ἡ φυσικὴ πρὸς τοῦτο καὶ ἐνδαδειγμένη ὁδός, δι' ἧς οὐ μόνον ἀποκτῆσθαι συγκοινωνίαν εἰς στερούμεναι πενταλῶς τοιαύτης ἑπαρχίας Τυρνέβου καὶ Ἑλασσόνας, ἀλλὰ καὶ συνδέονται μετὰ τῆς ἑποίου Ἑλλάδος τὰ πλέον παραγωγικὰ καὶ εὐφορότερα διαμερίσματα ἐξ ἑαυτῆς τῆς χώρας. Καὶ ταῦτα πρὸς τίνα σκοπὸν ; Ἄντί νὰ δημιουργηθῇ καὶ δευτέρως οὕτως εἰπεῖν, γραμμὴ ἐξυπηρετήσεως τῶν παραγωγικῶν περιφερειῶν τοῦ Κράτους, νὰ ἐπιδιώκηται ἡ μετὰ τῆς μοναδικῆς τῶν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων συγχίνευσις καὶ δὴ κατὰ τρόπον, καιριώτατα παρεβλάπτοντα οὐ μόνον τὰ Θεσσαλικὰ γενικὰ συμφέροντα, ἀλλὰ καὶ γενικώτερον τὰ τοῦ Κράτους, ὅς ἀνωτέρω ἐδείχθη.

Τοιοῦτου εἴδους, θύμῃ, προξικνηήματα δὲν εἶνε ἐπιτετραμμένον νὰ λαμβάνουν χώραν καὶ ἔχομεν τὴν πεποιθήσιν ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἐν τῷ συνόλῳ τῆς, ὅς φρουρὸς τῶν γενικῶν συμφερόντων ὁ ἑποῦ τρέψῃ τὸν ἐπιχειρούμενον κίνδυνον.

Α Ν Α Κ Η Θ Α Λ Α Ι Ω Σ Ι Σ .

Ἀναμετριοῦντες τὰ συμπεράσματα εἰς ἡ, ἐν τοῖς πρόσθεν, κατελήξαμεν ἐκ τῆς συγκριτικῆς μελέτης τῶν δεδομένων στοιχείων καὶ ἐπισήμων στατιστικῶν ἐριθμῶν, συνέγομεν ὅτι :

*Η από Λαρίσης-μέσω Δεσκάτης-Δημηνίτσας-πρός Κοζάνην και Βέρροιαν προέκταση, έν συγκρίσει προς τήν γραμμήν από Δερμιρλή-μέσω Καλαμπάκας-Δημηνίτσας-πρός τό αυτό τέρμα Άγουσαν, έχει υπέρ εαυτής τά εξής πλεονεκτήματα.

1. Είναι συντομότερα εις τήν διαδρομήν κατά είκοσι και πέντε χιλιόμετρα.

2. Είναι οικονομικότερα διότι, και έν παραδεχθῶμεν, ότι η μέν δαπάνη διά τήν γραμμήν Λαρίσης-Δημηνίτσας-Βερροίας θέλει ανέλθει εις Δολλ.17.080.000, η δέ τής Δερμιρλή-Καλαμπάκας-Βερροίας εις Δολλ.16.540.000, ήτοι κατά 540.000 Δολλ.δλιγώτερον τής πρώτης, εάν λάβωμεν, έν τούτοις, υπ'όψει και τήν προς τήν Ήταιρείαν τῶν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων καταβληθησομένην ἀποζημίωσιν, έκ τής καταλήψεως τοῦ τμήματος Δερμιρλή-Καλαμπάκας, η δαπάνη διά τήν κατασκευήν τής δευτέρας θέλει υπερβῆ κατά ἑκατοντάδας ἑκατομμυρίων τήν δαπάνην διά τήν κατασκευήν τής γραμμής Λαρίσης-Βερροίας.

3. Ἐξυπηρετεῖ πολυπληθεστέρους πληθυσμούς, διότι έν μέν τῇ γραμμῇ Λαρίσης-Βερροίας ἐξυπηρετεῖται πληθυσμός ἐξ 80.941 κατοίκων ἑγχωρίων και 7.412 κατοίκων προσφύγων, έν δέ τῇ Δερμιρλή-Καλαμπάκας-Βερροίας μόνον 25.302 κατοίκων ἑγχωρίων.

Και εἰδικότερον, δ μέν πληθυσμός τῶν διαμερισμάτων τά ὁποῖα διασχίζει η πρώτη χάραξις ἀνέρχεται εις 40.575 κατοίκους ἑγχωρίους και 5.942 πρόσφυγας, δ δέ τῶν διαμερισμάτων ἅτινα διασχίζει η δευτέρα εις 8.988 κατοίκους μόνον.

4. α) Διέρχεται διά μέσου ἑδαφῶν ἀσυγκρίτως τῷ λόγῳ υπερτέρων ως πρός τήν παραγωγικότητα και ἀξίαν αὐτῆς διότι τό μέν σύνολον τῶν καλλιεργουμένων ἐκτάσεων τής πρώτης γραμμής (Λαρίσης) ἀνέρχεται εις Στρεμ.198.598 και τό σύνολον τής παραγωγῆς αὐτῆς 73.173 δικάδας.

*Έν ᾧ, τό σύνολον τῶν καλλιεργουμένων ἐκτάσεων τής δευτέρας, μόλις

Ανέρχεται εις 31.445 στρέμματα, καί τό σύνολον τῆς παραγωγῆς εις 5.056.076 δαΐδας.

β/ Καί γενικώτερον, συγκρίνοντες τάς καλλιεργουμένας ἑκτάσεις καί τήν ἄξίαν τῆς παραγωγῆς ἑμφότεραν τῶν Νομῶν, ἤτοι Λαρίσης καί Τριφυλίων, εὐρίσκομεν καταληπτικῶς ὑπερτεροῦνται τόν πρῶτον διότι τό σύνολον τῶν ἐν αὐτῇ καλλιεργουμένων ἑκτάσεων ἀνέρχεται εις 1.296.116 στρέμματα καί ἡ ἄξία τῆς παραγωγῆς αὐτῶν εις 341.425.123 δραχμῶν, τό δέ σύνολον τῶν καλλιεργουμένων ἑκτάσεων ἐν τῇ τῶν Τριφυλίων, εις 712.410 στρέμματα καί ἡ ἄξία τῆς παραγωγῆς αὐτῶν εις 173.385.740 δραχμῶν.

5. Ἐν ἔτει 1936 τό μὲν Ταμεῖον Ἑλλάδος εἰσέπραξεν 11.679.877 δραχμῶν, καί τό τοῦ Ἐυρνώβου 5.093.648 δρ. ἐν ᾧ τό ταμεῖον τῆς Καλαματίας εἰσέπραξε μόνον 5.536.547 δραχμῶς.

6. Ἐν ᾧ τό σύνολον τῶν καλλιεργουμένων ἑκτάσεων ἐν τῇ Νομῷ Τριφυλίων κατὰ τήν πρό τοῦ 1933 διαταγίαν βαίνει μειούμενον, τοῦναντίον ἐν τῇ Νομῷ Λαρίσης βαίνει ἀξυνόμενον.

7. Ὡς πρός τήν ὀλικήν παραγωγήν ἑσπεριδοειδῶν καί λοιπῶν διαποροφόρων δένδρων ἐν ἔτει 1933, ὁ μὲν Νομός Λαρίσης παρήγαγε 49.932 χιλιάδας τεμαχίων συνολικῆς ἄξιας δρχ. 9.135.324, ὁ δέ Νομός τῶν Τριφυλίων μόνον 2.331 χιλ. τεμαχίων καί συνολικῆς ἄξιας δρχ. 472.476 δραχμῶν, ἤτοι ἡ παραγωγή τῶν ἀνωτέρω εἰδῶν τοῦ Νομοῦ Λαρίσης εἶνε εἰκοσιπλάσιος ἀνωτέρω τῆς τοῦ Νομοῦ Τριφυλίων.

8. Δέν εἶνε λογικόν οὔτε φρόνιμον νά δώσωμεν τοιαύτην κατεύθυνσιν πρός τήν ἑλλην γραμμὴν καί ἐπιχείρησιν, ὥστε νά καταδικάσωμεν αὐτήν εις ἀσφαλτοστάτην ἀποτυχίαν, ἀφ' οὗ αὕτη (ἡ ἐκ Καλαματίας) δέν πρόκειται νά διέλθῃ, ἢ ἐν τῷ μέσῳ τῶν ἀγόνων, ἀποκέντηται ἀποκρήμνων καί ἡρημαμένων ὁρέων τῆς Καλαματίας καί τῶν λοιπῶν ὁρέων.



9. Δεν πρόκειται μόνον περί εξυπηρέτησης τῆς Λαρίσης ἀλλὰ καὶ περὶ τῆς τοιαύτης τοῦ παραγωγικέρου διαμερίσματος, οὐ μόνον ἐλαιώδη τῆς Θεσσαλίας, ἀλλὰ τῆς Ἑλλάδος πλέον ἐλαιώδη διότι τὸ διαμερίσματα τοῦ ποιοῦ Λαρίσης καλλιεργοῦνται ἐντατικώτερον ἐξ ἑλάν τῆν 33 κομῶν τοῦ κράτους.

10. Δεν πρόκειται οὐδεμία ἐνέργη διαπραγμάτευσις τῆς γραμμῆς τῆν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων (ὡς κατ'ἐνέργησιν θά συμβῆ διὰ τῆς διαπραγμάτευσις τοῦ ἐκ τῆς Λαρίσης εἰς Καλαμαριάς τμήματος), καθόσον οἱ Θεσσαλικοὶ σιδηροδρόμοι καὶ ὑπερβαρικοῦσιν εἰς τὰς τοιαύτας ἐνέργιας τῆς Θεσσαλίας, καὶ ἡ διαπραγμάτευσις αὐτῶν θά ἦτο δύσμορος ὅσον καὶ ἦτο προτιμητέον οἰονόμησθε ἕλλο μεταφορικῶν μέσων πλὴν τοῦ πλεονέκτου τούτου σιδηροδρόμου (λόγῳ τῆς ἐπιβίβαστος τῶν κομίστην συμφόρου πρὸς τὸ λαχθέντα ὑπὸ τοῦ κ.Ι. Μεταξῆ ἐν τῇ Βουλῇ (20-1-1937)

11. Τὸ συμφέρον τῆς Θεσσαλίας ἐλαιώδη καὶ γενικώτερον τοῦ κράτους εἶνε ν' ἐκποιτήσθαι δευτέρου γραμμῆν, χάρις ἡ κατασκευασθῆσθαι μὲν διαπραγμάτευσις καὶ συγχυνοῦσθαι πρὸς τῆν ἤδη ἐν χρεῖται ἐπέρχουσιν τῆν Θεσσαλικῶν σιδηροδρόμων, τοῦθ' ὅσον ἐξυπηρετεῖ μόνον τὸ συμφέροντα τῆν Μετόχων τῆς Ἑταιρείας, Καρταλιούχων καὶ Τραπεζιτῶν.

12. Ἦθελον εἶσοσι ἀντόχρημα ἐργασιματικῶν, ν' ἐγκαταλειφθῆ ἡ μελετηθεῖσας ἤδη γραμμῆ, ἐν ἑλάν αὐτῆς ταῖς λεπτομερείαις, Λαρίσης-Δημηγίτης-Βερροίας, περὶ τῶν Βέλγων μηχανιστῶν τῆς Βελγικῆς Ἑταιρικῆς Ἑταιρείας, ἡ στοιχίωσις μέχρι τοῦδε περὶ τὸ δῶμα καὶ ἐξ ἑκατομμύρια δραχμῶν, ἡ μόνη ἐνδεδειγμένη καὶ φυσικῆ ἑλάν, διὰ καὶ κατασκευασθῆ ἑτέρε τοιαύτη, ἐν μέσῳ τῶν πολλῶν ἐπιβίβαστων, καὶ ἐρήμων ἐδαφῶν, διαρρομένη, καταδικασμένη, ἕλλας τε, εἰς ἑκατὴν ἐπο-

τυχίαν λόγω τῆς πενιχρῆς ἐκμεταλλεύσεως.

Θέτων ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν μελῶν τῆς Κυβερνήσεως, καὶ ἰδίᾳ τῶν κ.κ. Ἀρχηγῶν τῶν Κομμάτων τὰ μετ' ἐπιμελείας καὶ κόπου συλλεγόντα ἐν τῇ παρούσῃ στοιχεῖα, στατιστικούς ἀριθμούς καὶ δεδομένα, πέποιθεν ὁ Λεὸς τῶν πόλεων Λαρίσης, Τυρνάβου, Ἐλασσῶνος καὶ περιχώρων ὅτι ταῦτα θέλουσιν ἐπιμελῶς ἐξετασθῆ ὅπως ὅσπερ ἡ αἰφνηδιαστικὴ ἰδιοτροπία τοῦ κ. ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑπουργοῦ μὴ λάβῃ σῆμα καὶ δοτᾶ, ἀλλὰ παραμείνῃ μεταξὺ τῶν σχεδίων του, διὰ νὰ σωθοῦν τόσοι κληθυσμοί, καὶ τοσαύτη παραγωγή τῶν παραγωγικωτέρων περιφερειῶν ἐπέσης τῆς Ἑλλάδος.

Αὐγούστος 1927.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Στέφ. Ἀναστασιᾶδης.

Β. Ζησιᾶδης.

Δ. Καζάκης.

Γ. Ροδόπουλος.

Ἀν. Κόρακας.

Ἀν. Καρτάλης.

Ἀν. Ἀποστολίδης.

Γ. Ἀντωνιάδης

Πρόεδρος Ἐμπορικοῦ Συλλόγου.

Ἀναστ. Κουτσοκύστες

Πρόεδρος Ὁμοσπονδίας Ἐπαγγελματιῶν.

Φωκίων Χαλιχόβας.

Βασίλειος Βασιλείου.

Γεώργιος Παλάκας.-

