

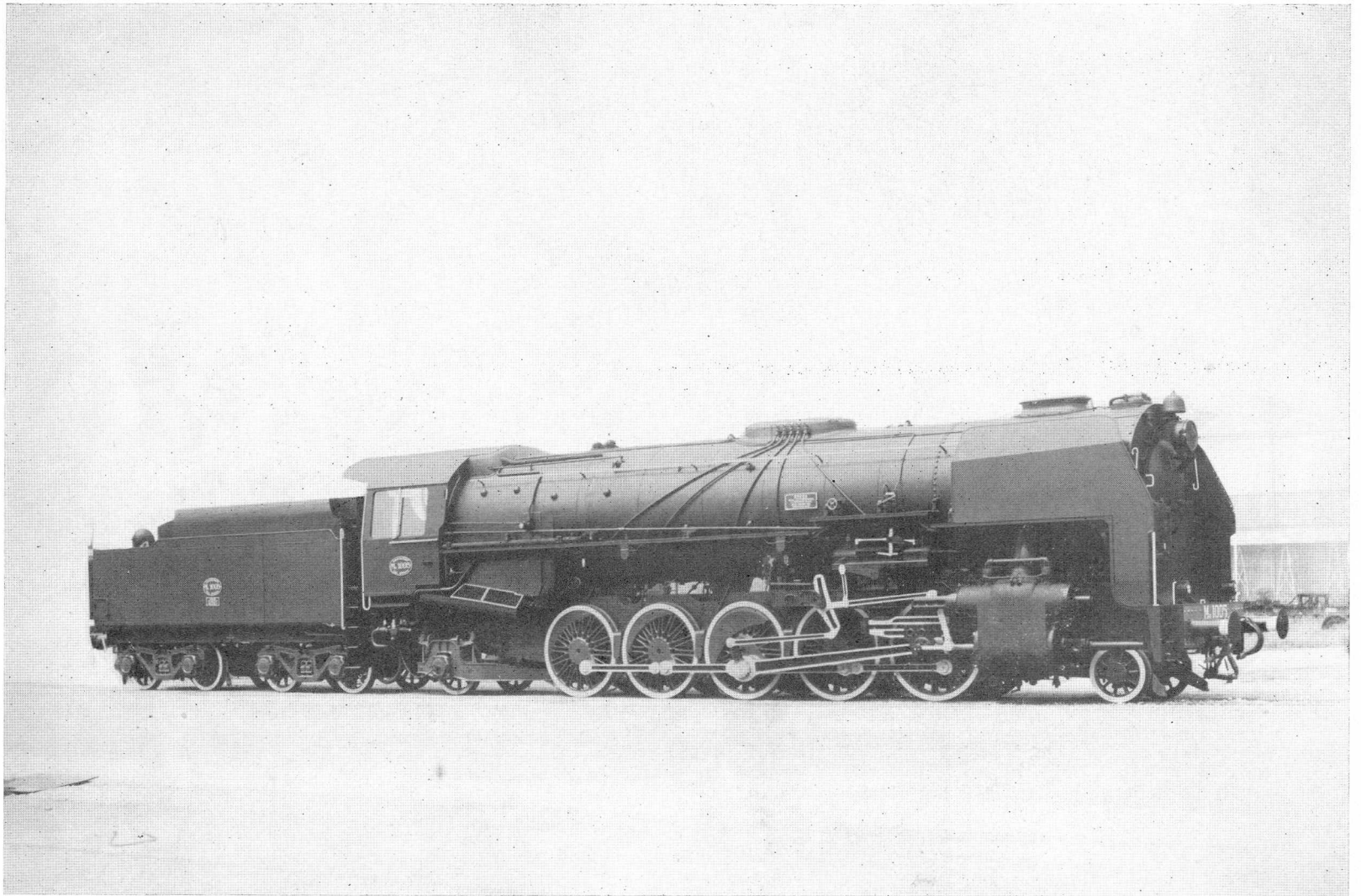
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Η ΝΕΑ ΓΡΑΜΜΗ  
ΑΜΥΝΤΑΙΟΥ-ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΟΣ-  
ΚΟΖΑΝΗΣ



Α Θ Η Ν Α Ι  
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1955





*Ὁ νέος τύπος ἀτμαμάξης, κατασκευῆς Ἐργοστασίων BREDA, ἰσχύος 2.900 H.P. καὶ βάρους κατ' ἄξονα 20 T., ἕνας ἐκ τῶν ἰσχυροτέρων σήμερον ἐν Εὐρώπῃ, διὰ τοῦ ὁποίου ἐπλουτίσθη ἤδη τὸ Δίκτυον τῶν Σ. Ε. Κ.*



# ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΜΥΝΤΑΙΟΥ — ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΟΣ — ΚΟΖΑΝΗΣ

Ἡ κατασκευὴ τῆς Σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Ἀμυνταίου—Πτολεμαΐδος—Κοζάνης ἀπετέλεσεν ἓν σημαντικὸν βῆμα προόδου εἰς τὰς συγκοινωνίας μας ἐν γένει καί, εἰδικώτερον, εἰς τὴν ἐκτέλεσιν ἐνὸς μέρους τοῦ προγράμματος συμπληρώσεως τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου τῆς Ἑλλάδος. Τὸ συνολικὸν τῆς μῆκος, ἀπὸ Ἀμυνταίου μέχρι Κοζάνης, εἶναι 60 χιλιόμετρα.

Ἡ κατασκευὴ ἤρχισε τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1951 καὶ ἐπερατώθη τὸν Δεκεμβρίον τοῦ 1954, ὑπολείπομένων συμπληρωματικῶν τινῶν ἐγκαταστάσεων, αἵτινες θ' ἀποπερατωθῶσι μέχρις Ἰουνίου 1955.

Ἐμελετήθη καὶ κατασκευάσθη ἐξ' ὀλοκλήρου καὶ ἀπ' εὐθείας ὑπὸ τῶν τεχνικῶν Ἑπιχειρησῶν τῶν Σ.Ε.Κ. δι' ἰδίων συνεργειῶν, ἄριστα μηχανικῶς ἐξοπλισμένων καὶ λίαν πεπειραμένων εἰς κατασκευὰς νέων σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, δι' ὧν καὶ κατὰ τὸ παρελθὸν συνετελέσθη ἡ ὅλη ἀποκατάστασις καὶ ἀνασυγκροτήσις τοῦ Δικτύου, βαρύτερα, ὡς γνωστὸν, πληγέντος ἐκ τῶν ἐκ τοῦ πολέμου καὶ συμμοριτοπολέμου καταστροφῶν.



Σημεῖον ἀφστησίας τῆς γραμμῆς πρὸς Κοζάνην  
ἐκ τοῦ Σταθμοῦ Ἀμυνταίου.

Ἡ διαρκεῦσα τετραετία δὲν ἦτο συνεχῆς περιόδος ἐργασιῶν διότι, λόγῳ τῶν κατὰ καιροὺς γενομένων διακοπῶν ἐκ περιορισμῶν τῶν πιστώσεων, ἐμεσολάβησαν μακροὶ νεκροὶ περίοδοι ἐργασίας.

Τοιαῦται ἦσαν ἡ τοῦ Δεκεμβρίου 1951, τοῦ Ἀπριλίου 1952, ἡ ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου 1952 μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου 1953 ὡς καὶ ἡ ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου 1953 μέχρι καὶ τοῦ Φεβρουαρίου 1954, ὅτε καὶ ἤρξαντο αἱ ἐργασίαι πρὸς σύνδεσιν μετὰ τῆς Κοζάνης.

Ἐπομένως, κατ' οὐσίαν, ἡ συνεχῆς κατασκευὴ διήρκεσε δύο ἔτη καὶ δέκα μῆνας.

Ἐπιπέδως, ἢ κατασκευὴ τῆς γραμμῆς ταύτης, ἀπεφασίσθη διὰ τὸ τμήμα τὸ μεταξὺ Ἀμυνταίου — Κομάνου (χλμ. 0—39), μὲ κύριον σκοπὸν τὴν σιδηροδρομικὴν σύνδεσιν τῆς λιγνιτοφόρου περιοχῆς Πτολεμαΐδος—Κομάνου μετὰ τοῦ ὑπάρχοντος σιδηροδρομικοῦ δικτύου, πρὸς μαζικὴν καὶ οἰκονομικὴν μεταφορὰν τῶν λιγνιτῶν.



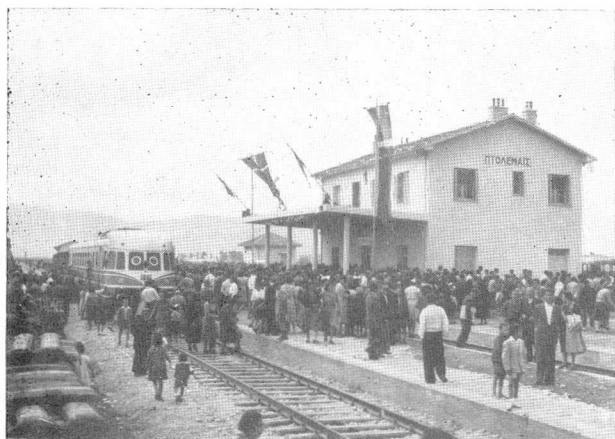
Στιρώσεις γραμμῆς παρὰ τὸ χιλ. σημεῖον 12+500 κατὰ τὴν 1ην Νοεμβρίου 1951.

Ἡ ἀπὸ τότε πραγματοποιηθεῖσα, ὡς ἀνωτέρω, σύνδεσις θὰ ἀποδώσῃ τοὺς καρποὺς τῆς εὐθὺς ὡς ἀρχίσει ἡ συστηματικὴ ἐκμετάλλευσις τῆς λιγνιτοφόρου ταύτης περιοχῆς, ἣτις πρέπει νὰ προσδοκᾶται συντόμως.

Ἡ δαπάνη διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἐν λόγῳ τμήματος, μεταξὺ χλμ. 0—39, ἀποπερατωθέντος τὸν Ὀκτώβριον τοῦ 1952, ἀντιμετωπίσθη διὰ πιστώσεων τῆς Ἀμερικανικῆς Βοηθείας διὰ τὴν ἀνασυγκροτήσιν τῆς Ἑλλάδος (Σχέδιον Μάρσαλλ), ἀνεληθῶσα εἰς τὸ ποσὸν τῶν 22.000.000.000 παλαιῶν δραχμῶν.

Βραδύτερον, περὶ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1953, ἐνεκρίθη διὰ πιστώσεων ἐκ τοῦ Ἑλληνικοῦ προϋπολογισμοῦ, δι' ἔργα ἀνασυγκροτήσεως, ποσὸν 31.000.000.000 περὶπου παλαιῶν δραχμῶν, διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς γραμμῆς μέχρι Κοζάνης, (ἀπὸ χλμ. 39 μέχρι χλμ. 61), ἣτις καὶ ἐπερατώθη τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1954.

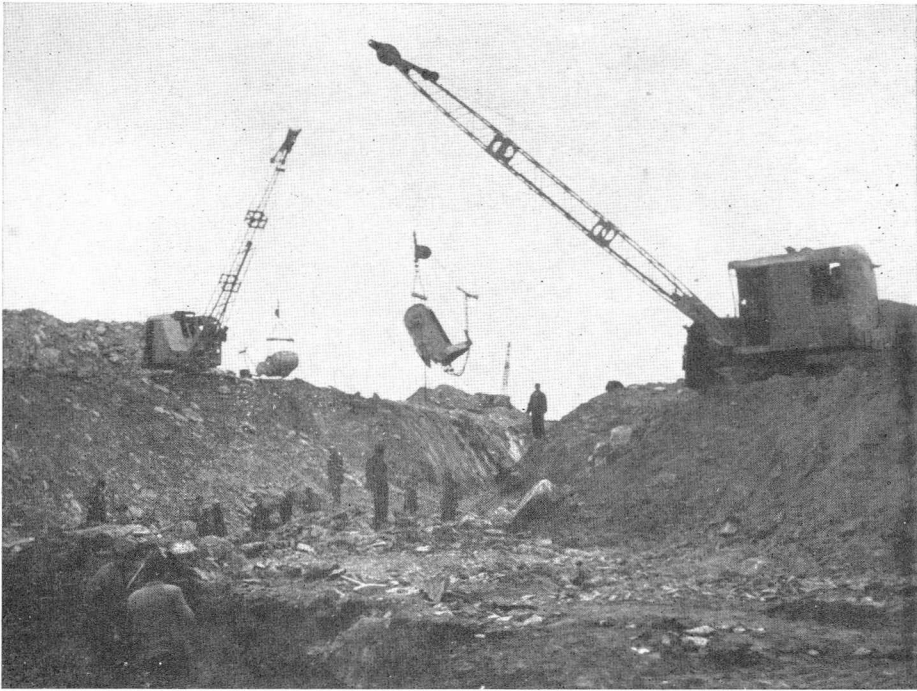
Διὰ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς γραμμῆς μέχρι Κοζάνης ἐπιτυγχάνονται :



Ἀπὸ τὰ ἐγκαίνια τοῦ Τμήματος Ἀμυνταίου—Πτολεμαΐδος.

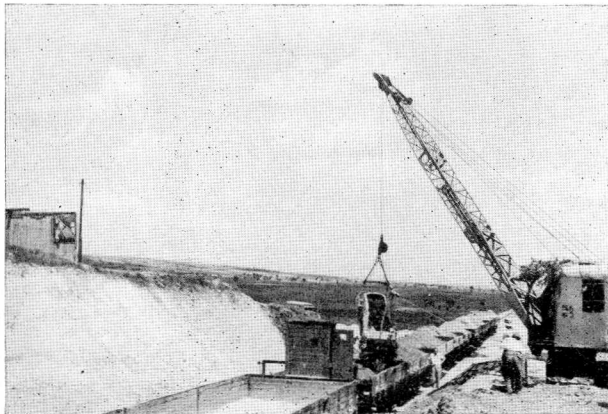
α) Ἡ οἰκονομικὴ μεταφορὰ ἐκεῖθεν τῶν διαφόρων μεταλλευμάτων τῆς περιοχῆς, ἰδίως χρωμιτῶν, καθὼς καὶ τῶν δασικῶν προϊόντων καί, ἐν γένει, τῶν εἰδῶν γενικοῦ ἐμπορίου τόσον τῆς πόλεως Κοζάνης ὅσον καὶ πλείστον χωριῶν καὶ κωμοπόλεων, εὐρισκομένων κατὰ μῆκος τῆς γραμμῆς ταύτης.

β) Ἡ τακτικὴ, ἀσφαλὴς καὶ ἄνετος κίνησις μεταξὺ Θεσσαλονίκης — Κοζάνης



*Ἑντατικὴ ἐργασία μηχανικῶν ἐκσκαφῶν διὰ τὴν κατασκευὴν ὁρύγματος.*

τόσον τῶν ἐπιβατιῶν ὅσον καὶ τῶν ἐμπορευμάτων, καὶ δὴ καθ' ὅλην τὴν περίοδον τοῦ ἔτους, γεγονός ὃπερ δὲν ἐξασφαλίζεται διὰ τῆς ὑπαρχούσης ὀδικῆς ἀσθηρίας Κοζάνης—Βεροῖας—Θεσσαλονίκης, ἐφ' ἧς, ἀφ' ἐνὸς μὲν λόγῳ τῆς δυσμενοῦς χαράξεώς της καὶ ἀφ' ἑτέρου λόγῳ τῆς συσσωρεύσεως χιόνων κατὰ τὸν χειμῶνα, ἡ κίνησις εἶναι λίαν ἐπικίνδυνος καὶ ἐνίοτε διακόπεται ἐντελῶς.



*Φόρτωσις ἀμμοχαλίκου εἰς ἀμαξ. ἔργων παρὰ τὸ χιλ. 40 + 200.*

γ) Διὰ τοὺς αὐτοὺς, ὡς ἀνωτέρω λόγους, ἐξυπηρετοῦνται καλλίτερον καὶ αἱ πρὸς Κοζάνην στρατιωτικαὶ μεταφοραὶ, αἵτινες εἶναι λίαν σημαντικαὶ, δεδομένου ὅτι, ὡς γνωστόν, ἡ Κοζάνη εἶναι ἕδρα Σώματος Στρατοῦ.

δ) Ἡ σύνδεσις πρὸς τὸ ὑπάρχον δίκτυον τῶν Σ. Ε. Κ. καὶ τῆς παραμεινάσης ἡμιτελοῦς ἀπὸ τοῦ 1930 σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Καλαμπάκας — Κοζάνης,

δι' ὃ καὶ ἤδη ἀντιμετωπίζε-  
ται ἡ στοῶσις τοῦ τμήματος  
τῆς γραμμῆς ταύτης ἀπὸ Κο-  
ζάνης μέχρι Σιατίστης, πρὸς  
ἀξιοποίησιν μήκους 25 χιλι-  
ομέτρων, τοῦ ὁποίου ἡ ὑπο-  
δομὴ ἦτο σχεδὸν ἐτοίμη.

Ἡ δαπάνη διὰ τὴν  
ἐργασίαν ταύτην προϋπελο-  
γίσθη εἰς 6.000.000 νέων  
δραχμῶν.

Διὰ τῆς συνεχίσεως  
τῆς κατασκευῆς τῆς ἡμιτε-  
λοῦς ταύτης γραμμῆς, κανο-  
νικοῦ εὗρους, καὶ πέραν Σιατίστης μέχρι Καλαμπάκας, δημιουργεῖται σιδηρο-  
δρομικὴ σύνδεσις μετὰ τὸ ὑπάρχον μετρικοῦ πλάτους δίκτυον τῶν Θεσσαλικῶν Σι-  
δηροδρόμων Καλαμπάκας — Φαρσάλων — Βόλου — Λαρίσης, ἢ διαπλάτυνσις τοῦ  
ὁποίου, εἰς κανονικὸν εὖρος, θὰ ἀποβῇ ἐπιβεβλημένη ἀπὸ Καλαμπάκας εἰς Πα-  
λαιοφάρσαλον καὶ ἀπὸ Βόλου εἰς Λάρισαν.

Ἐφ' ὅσον τοῦτο πραγματοποιηθῇ, θὰ ἀποκαταστηθῇ ἀπ' εὐθείας σιδηρο-  
δρομικὴ σύνδεσις τῆς δυτ. Βορ. Ἑλλάδος μετὰ τὴν πρωτεύουσαν, ὀλοκληρουμένου,  
οὕτω, τοῦ Σιδηροδρομικοῦ Δικτύου, κανονικοῦ εὗρους, ὀλοκληροῦ τῆς περιοχῆς  
ταύτης.



Ἐνταυκὴ ἐργασία εἰς τὸ βραχῶδες ἔκκωμα χιλ. 50+200

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

### ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ



Ὅρυγμα χιλ. 54+000.

Ὅρις κατὰ τὴν 1ην Δεκεμβρίου 1954.

Ἡ Γραμμὴ Ἀμυνταίου  
— Κοζάνης διέροχεται δι' ἐ-  
δάφους λοφώδους κατὰ τὸ  
πλεῖστον καὶ μᾶλλον ὀμαλοῦ.

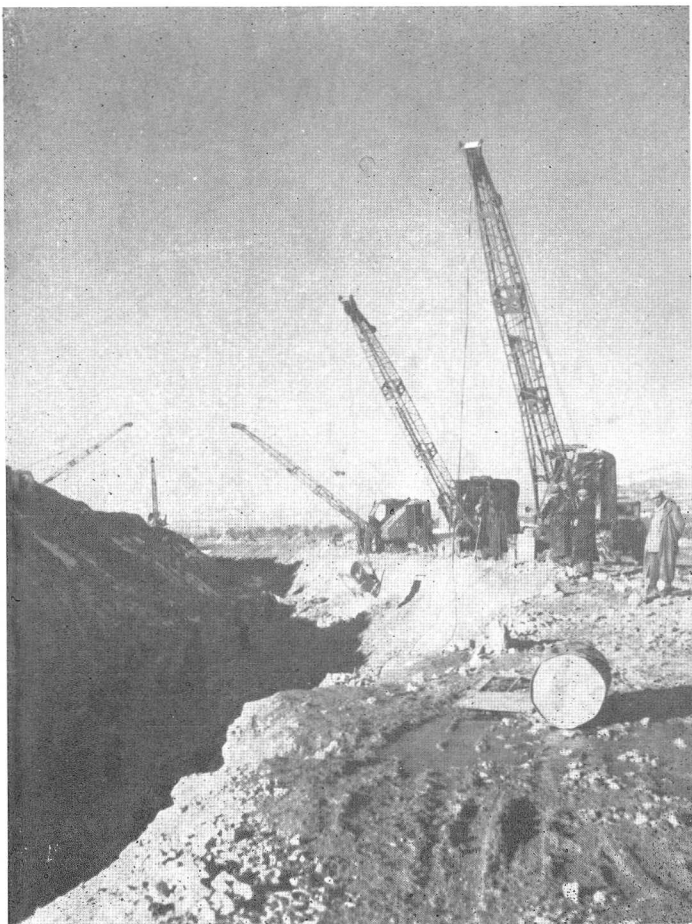
Τὸ σύνολον τῆς δαπάνης  
διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς ἀπὸ  
Ἀμυνταίου μέχρι Κοζάνης  
ἀνήλθεν εἰς τὸ ποσὸν τῶν  
53.000.000 νέων δραχμῶν.

Ἐὰν ἐξ' αὐτοῦ ἀφαιρεθῇ  
ποσὸν δραχ. 7.000.000, ὅπερ  
ἐδαπανήθη διὰ τὴν ἐπιτέλεσιν  
ὄλων τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ

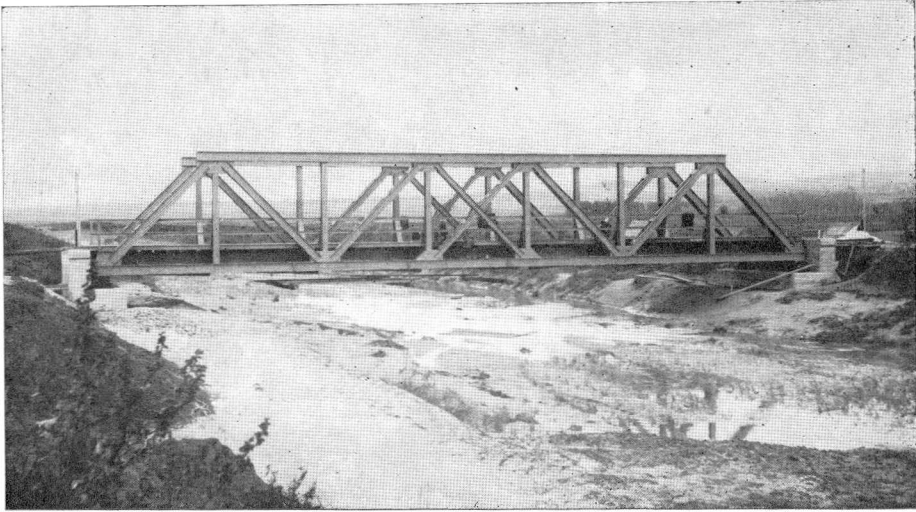
Σταθμοῦ Κοζάνης, ἤτοι χωματισμῶν, στρώσεως παρακαμπτηρίων γραμμῶν, κρηπιδωμάτων ὡς καὶ κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων αὐτοῦ, ἀπομένει διὰ τὴν γραμμὴν δαπάνη 46.000.000 δρχ. ἐξ ἧς ἐξάγεται κόστος κατὰ χιλιόμετρον 767.000 νέων δραχμῶν.

Εἰς τὴν δαπάνην ταύτην δὲν περιλαμβάνεται ἡ ἀξία τοῦ ὑλικοῦ ἐπιδομῆς, ἤτοι σιδηροτροχιῶν καὶ στρωτήρων, οἵτινες διετέθησαν ἐκ τῶν ὑπαρχόντων εἰς τοὺς Σ.Ε.Κ., προελεύσεως σχεδίου Μάρσαλλ, καὶ ὧν ἡ ἀξία εἶναι περίπου κατὰ χιλιόμετρον γραμμῆς 886800 νέων δραχμῶν.

Ἡ χάραξις τῆς γραμμῆς ἐγένετο μὲ ἀκτίνας καμπυλότητος οὐχὶ μικροτέρας τῶν 400 μ. καὶ μὲ κλίσεις οὐχὶ μεγαλυτέρας τοῦ 11 ἐπὶ τοῖς χιλίοις. Ὡς ἐκ τούτου, θὰ εἶναι δυνατὴ ἢ ἐπ' αὐτῆς κίνησις σορμῶν μὲ μεγάλας ταχύτητας (μέχρις 100 χιλιομέτρων ἀνὰ ὥραν) καὶ μὲ μεγάλην ἀπόδοσιν τῆς ἐλκτικῆς δυνάμεως τῶν ἀτμῶμαξῶν. Π. χ. μία ἀτμῶμαξα τύπου Μ<sub>α</sub>, βάρους 20 T ἀνὰ ἄξονα, τοῦ ἰσχυροτέρου τῶν ὑπαρχόντων εἰς τοὺς Σ.Ε.Κ. τύπων, θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ ἔλκη ἐπὶ τῆς γραμμῆς ταύτης σορμὸν βάρους 900 τόννων μὲ ταχύτητα 30 χιλίομ. ἀνὰ ὥραν καὶ 225 τόννων μὲ ταχύτητα 90 χιλιομέτρων ἀνὰ ὥραν.



Μηχανικοὶ ἐκκαθαρεῖς ἐργαζόμενοι παρὰ τῷ μεγάλῳ βραχῶδες ἔκχωμα.



Γέφυρα μεταλλική ανοίγματος 30 μ. ἐπὶ τῆς ἀποστραγγιστικῆς τάφρου ᾽Αρδάσσης.

## ΕΙΔΟΣ ΚΑΙ ΠΟΣΟΤΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΙΣΩΝ ἜΡΓΑΣΙΩΝ

### α) Χωματοουργικά.

Τὸ σύνολον τῶν ἐκτελεσθέντων χωματισμῶν ἀπὸ ᾽Αμυνταίου μέχρι Κοζάνης ἀνήλθε εἰς 1.482.000 κυβικά μέτρα, ἐξ ὧν σημαντικὸν τμήμα ἦτο βραχῶδες.

Ἡ ἐκσκαφή τῶν χωμάτων (πλὴν τῶν βραχωδῶν) ἐγένετο κατὰ τὸ πλεῖστον διὰ μηχανικῶν ἐκσκαφῶν.

### β) Τεχνικά Ἔργα.

Αἱ καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῆς γραμμῆς ἐκτελεσθεῖσαι γέφυραι συνοψίζονται ὡς κάτωθι :

136	Γεφύρια	ανοίγματος	ἀπὸ 1.00— 3.00 μ.	πλασοσκεπῆ ἢ θολωτά.
10	»	»	» 4.50—12.00 μ.	πλασοσκεπῆ.
1	Γέφυρα	μεταλλική	ανοίγματος 18.00 μ.	} ἐπὶ τοῦ χειμάρρου Σουλοῦ.
1	»	»	» 19.65 μ.	
1	»	»	» 30.00 μ.	
1	»	»	» 50.00 μ.	ἐπὶ τοῦ χειμάρρου Πεοδίκας.

Ἄπασαι αἱ γέφυραι ἀντέχουν εἰς συρμὸν βάρους 20 τόννων ἀνὰ ἄξονα.

Εἰς τὰς διασταυρώσεις μὲ ὀδικὰς ἀρτηρίας πυκνῆς κυκλοφορίας, ὡς εἶναι αἱ ὁδοὶ Κοζάνης—Θεσσαλονίκης καὶ Κοζάνης—Λαρίσης, πρὸς ἀποφυγὴν τῶν ἰσοπέδων διαβάσεων, ἡ στάθμη τῆς γραμμῆς ἀνυψώθη καὶ διέροχεται ἄνωθεν τῶν

άνωτέρω ὁδῶν, δι' εἰδικῶν πρὸς τοῦτο κατασκευασθεισῶν γεφυρῶν. Διὰ τῆς λύσεως ταύτης, δαπανηρᾶς βεβαίως διὰ τὴν κατασκευὴν, ἀποφεύγονται ἐντελῶς τὰ δυστυχήματα λόγῳ τῶν Ἴσοπέδων Διαβάσεων ὡς καὶ ἡ φύλαξις αὐτῶν.

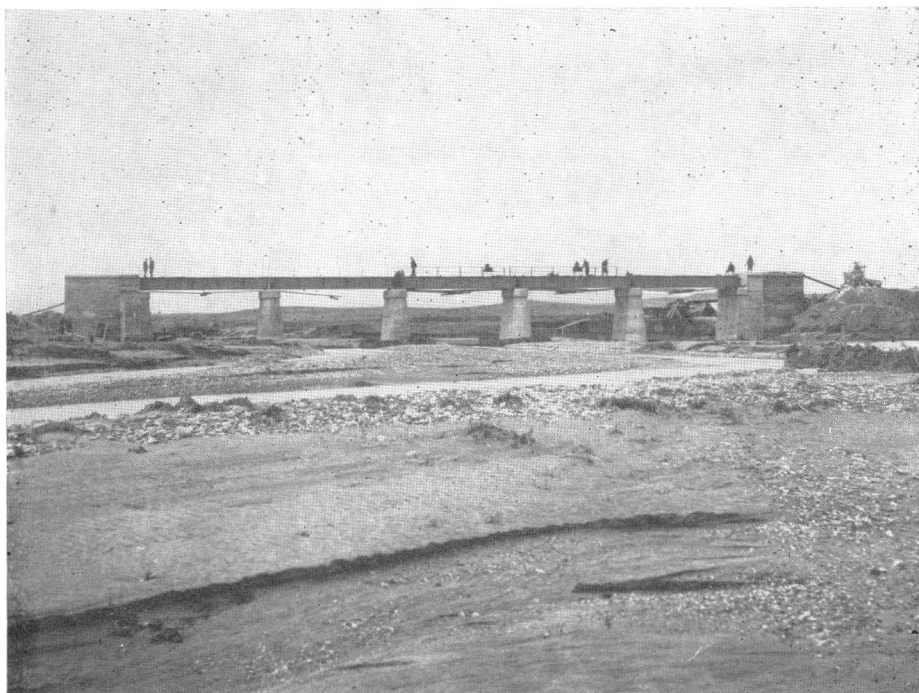


Ἡ ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Λαοῖσης—Κοζάνης ἄνω διάβασις.

### γ) Στρῶσις Γραμμῆς.

Τὸ ὕλικόν δι' οὗ ἐξετελέσθη ἡ στρώσις τῆς κυρίας γραμμῆς (σιδηροτροχιαὶ καὶ στρωτήρες) εἶναι καινουργές, προμηθείας σχεδίου Μάρσαλλ, τύπου δὲ βαρέος (46.3 χλγο. ἀνὰ τρέχον μέτρον σιδ|χιᾶς), ὥστε νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἐπὶ τῆς γραμμῆς κυκλοφορία βαρέων συρμῶν.

Αἱ παρακαμπτήριοι γραμμαὶ τῶν σταθμῶν ἐστρώθησαν δι' ὑπάρχοντος παρὰ τοῖς Σ.Ε.Κ. παλαιοῦ ὕλικου ἑλαφροτέρου, (σιδ|χιῶν καὶ στρωτήρων), ἐνισχυθεῖσαι, ὁμῶς, διὰ πυκνώσεως τῶν στρωτήρων, ὥστε νὰ ἀντέχουν εἰς κυκλοφορίαν βαρέων συρμῶν, οἵτινες θὰ κυκλοφορήσουν ἐπὶ τῆς γραμμῆς.



Γέφυρα μεταλλικὴ ἀνοίγματος 5 X 10 μ. ἐπὶ τοῦ χειμάρρου Πεορίκα.

## δ) Σταθμοί και Κτίρια.

Οί Σταθμοί και στάσεις τῆς γραμμῆς εἶναι κατὰ χιλιμετρικὴν σειρὰν οἱ κάτωθι :

1) Στάσις Λακκιᾶς	μεταξὺ χλμ.	(11 + 100) — (11 + 250)
2) Σταθμὸς Φιλώτα	» »	(14 + 700) — (15 + 300)
3) Στάσις Πενταβούσου	» »	(21 + 550) — (21 + 800)
4) Σταθμὸς Πτολεμαΐδος	» »	(26 + 350) — (27 + 000)
5) » Κομάνου	» »	(34 + 700) — (35 + 450)
6) » Μαυροδενδρίου	» »	(43 + 000) — (43 + 700)
7) Στάσις Δρεπάνου	» »	(52 + 100) — (52 + 350)
8) Σταθμὸς Κοζάνης	» »	(59 + 000) — (59 + 900)

Εἰς τὰς Στάσεις Λακκιᾶς, Πενταβούσου καὶ Δρεπάνου κατεσκευάσθη ἀνὰ ἓν μονόροφον κτίριον, ὅπερ, πλὴν τῶν ὑπηρεσιακῶν χώρων, περιλαμβάνει καὶ δύο μικρὰς κατοικίας διὰ τὸ προσωπικὸν τῆς Στάσεως.

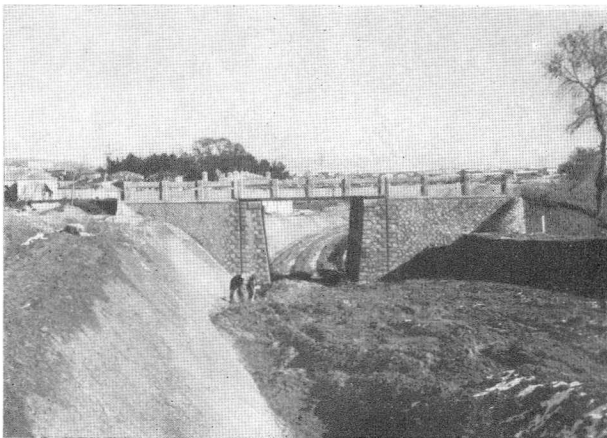
Εἰς τοὺς Σταθμοὺς Φιλώτα καὶ Πτολεμαΐδος κατεσκευάσθησαν ἀνὰ 4 κτίρια ἦτοι :

- α) Διώροφον κτίριον ἐπιβατῶν, περιλαμβάνον, πλὴν τῶν ὑπηρεσιακῶν χώρων, καὶ δύο πλήρεις κατοικίας διὰ τὸν Σταθμάρχην καὶ Κλειδοῦχον, ὡς καὶ δύο ἀνεξάρτητα δωμάτια διὰ τοὺς Ἐπικούρους. Ἐπίσης, ἰδιαίτερα πλυντήρια μετὰ χώρου στεγνωτηρίου.
- β) Κτίριον τριῶν κατοικιῶν Προσωπικοῦ συντηρήσεως τῆς γραμμῆς (Ἀρχιεργάτου—Ἐπαρχιεργάτου καὶ ομάδος ἐργατῶν).
- γ) Ἀποθήκη ἐμπορευμάτων, καὶ
- δ) Ἀποχωρητήριο κοινῶν.

Εἰς τὸν σταθμὸν Κομάνου, λόγω ἐνδεχομένης παραλλαγῆς τῆς χαράξεως αὐτοῦ, συνεπέειά τῶν ἐκτελεσθησομένων ἐγκαταστάσεων τῶν λιγνιτωρυχείων, αἵτινες δὲν εἶναι γνωσταὶ ἀκόμη, ἀνεβλήθη ἢ κατασκευῆ τῶν κτιρίων τοῦ σταθμοῦ καὶ ἐξετελέσθη μόνον τὸ κτίριον τοῦ προσωπικοῦ Συντηρήσεως τῆς γραμμῆς, ὅμοιον μὲ τὸ τῶν λοιπῶν σταθμῶν.

Εἰς τὸν Σταθμὸν Μαυροδενδρίου κατεσκευάσθησαν τρία κτίρια :

- α) Κτίριον Ἐπιβατῶν, μονόροφον μετὰ δύο μικρῶν κατοικιῶν διὰ τὸ προσωπικόν, τύπου Στάσεως.



Ἡ ἄνω διάβασις ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Θεσσαλονίκης - Κοζάνης.

β) Κτίριον προσωπικοῦ συντηρήσεως γραμμῆς ὡς καὶ εἰς τοὺς λοιποὺς Σταθμούς.

γ) Κτίριον ἀποχωρητηρίου διὰ τὸ Κοινόν.

Εἰς τὸν Σταθμὸν Κοζάνης, λόγῳ τῆς προβλεπομένης ἐξελίξεως αὐτοῦ, τόσον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως ὅσον καὶ τῆς ἐπιβατικῆς τοιαύτης, ἰδίως δὲ μὲ τὴν πρόβλεψιν συνεχίσεως τῆς γραμμῆς πρὸς Καλαμπάκαν, ἐδόθη ἔκτασις τόσον εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὰς παρακαμπτηρίους γραμμὰς του ὅσον καὶ εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις ἐν γένει, δυναμένη ν' ἀνταποκριθῆ καὶ εἰς τὴν μεγίστην, πιθανὴν νὰ δημιουργηθῆ μελλοντικῶς, κίνησιν.

Καὶ, συγκεκριμένως, προεβλέφθησαν ἐν τῷ Σταθμῷ τούτῳ αἱ κάτωθι ἐγκαταστάσεις :

1) Ἴκαναὶ παρακαμπτήριοι γραμμαὶ μὲ δυνατότητα στρώσεως καὶ εἰτέρων. Ὡσαύτως τρίγωνον περιστροφῆς ἀτμαμαζῶν.

2) Κτίριον Ἐπιβατῶν διώροφον διαστάσεων 50 X 10 X 8 μέτρων. Εἰς τὸ ἰσόγειόν του πλὴν τῶν ὑπηρεσιακῶν γραφείων, χῶλλ καὶ αἰθουσῶν ἀναμονῆς, ὑπάρχει καὶ ἐστιατόριον μετὰ μπάρ καὶ σχετικῶν μαγειρείων. Εἰς τὸν ὄροφον τοῦ κτιρίου ὑπάρχουν 5 πλήρεις κατοικίαι διὰ τὸ προσωπικὸν Ἐκμεταλλεύσεως ὡς καὶ δύο ἀνεξάρτητα δωμάτια διὰ τοὺς Ἐπικόρους.

Εἰς τὸ ὅλον κτίριον ἔχει γίνεи ἐγκατάστασις κεντρικῆς θερμοάνσεως.

3) Κτίριον Ἀποθήκης Ἐμπορευμάτων.

4) Κτίριον Μηχανοστασίου (ὑπὸ ἐκτέλεσιν), περιλαμβάνον δύο λάκκους καθαρισμοῦ ἀτμαμαζῶν ὡς καὶ ἐν παραρτήματι, ἀποθήκην, συνεροεῖον, ἀποδυτήρια προσωπικοῦ καθὼς καὶ σχετικὸς βοηθητικὸς χῶρος.

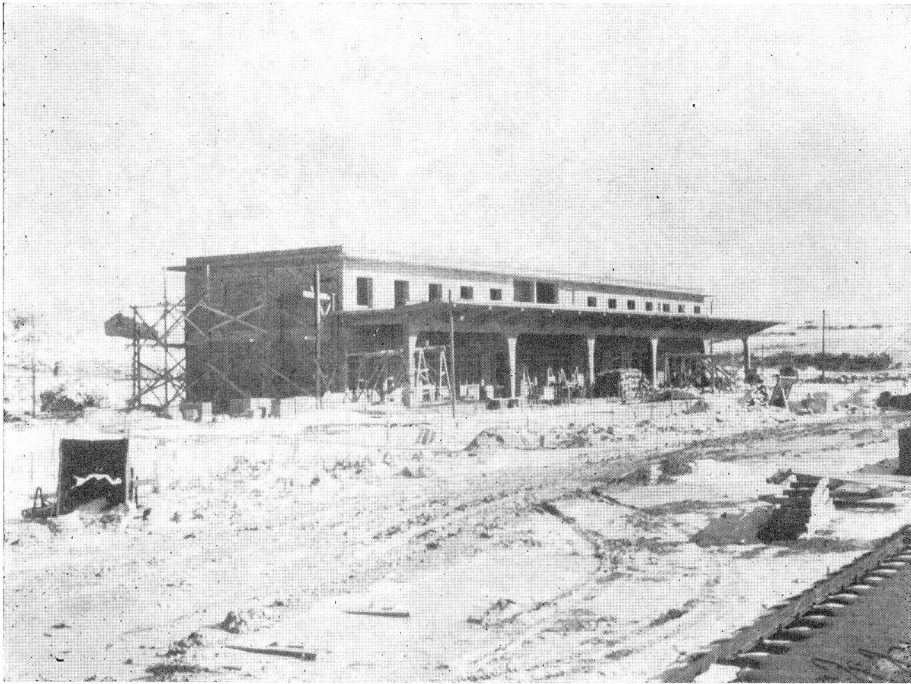
5) Κτίριον αὐτοκινηταμαξοστασίου.

6) Διώροφον Κτίριον, οὗτινος τὸ ἰσόγειον προορίζεται διὰ τὰ γραφεῖα τοῦ Μηχανοστασίου, ὃ δὲ ὄροφος δι' ὑπνωτήριον προσωπικοῦ (ὑπὸ ἐκτέλεσιν).

7) Διώροφον κτίριον διὰ κατοικίας Ἐργοδηγοῦ γραμμῆς καὶ Μηχανοστασίου (ὑπὸ ἐκτέλεσιν).



Ὅργανα χροισμένον παρὰ τὴν εἴσοδον Σταθμοῦ Κοζάνης.



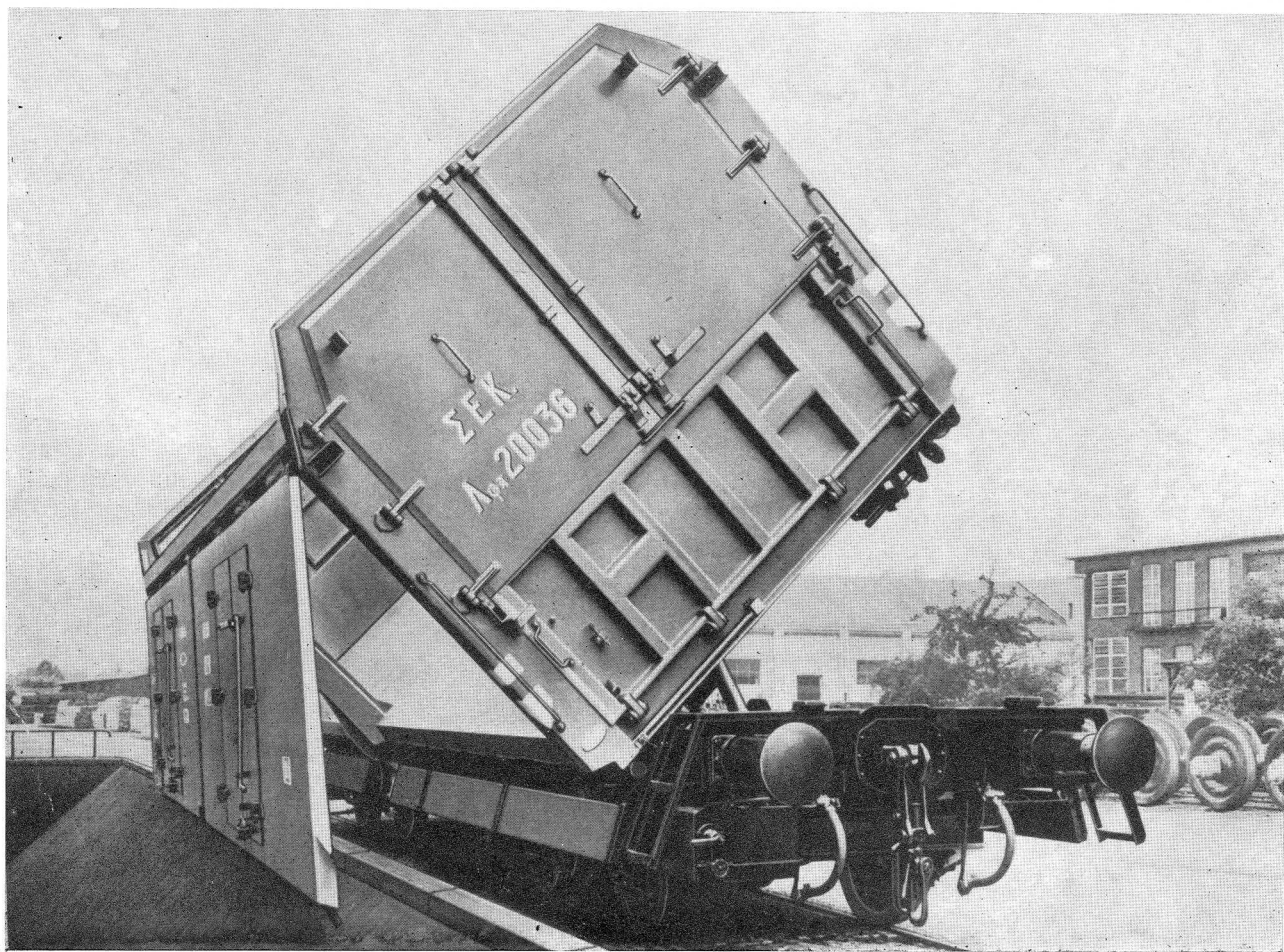
Ὁ μὲ ἀρτίας ἐγκαταστάσεις Ἐπιβατικὸς Σταθμὸς Κοζάνης.

- 8) Μονόροφον κτίριον τριῶν μικρῶν κατοικιῶν διὰ τὸ προσωπικὸν συντηρήσεως γραμμῆς, ἦτοι Ἀρχιεργάτου, Ὑπαρχιεργάτου καὶ δμάδος συντηρήσεως γραμμῆς.
- 9) Ὁσαύτως κατεσκευάσθη πρὸ τῆς Ἀποθήκης Ἐμπορευμάτων κρηπίδωμα φορτώσεως μήκους 200 μ. ἰδιαίτερον δὲ κρηπίδωμα μήκους 100 μ. διὰ στρατιωτικὰς ἀνάγκας.
- 10) Ὑδατόπυργον ἐκ σιδηροπαγοῦς σκυροδέματος μὲ δεξαμενὴν χωρητικότητος 100 μ<sup>3</sup>, διὰ τὴν ὕδρευσιν τῶν ἀτμαμαζῶν.  
Τοιαύτη δεξαμενὴ κατεσκευάσθη καὶ εἰς τὸν Σταθμὸν Πτολεμαΐδος.
- 11) Σιλὸ φορτώσεως μεταλλευμάτων (ὑπὸ ἐκτέλεισιν).

---

Διὰ τῆς τοιαύτης σιδηροδρομικῆς ἀρτηρίας προσδοκᾶται μείζων ἀξιοποιήσις τῆς περιοχῆς καὶ ἀπορρόφησις παρὰ τῶν Σ.Ε.Κ. μεγάλου μέρους τοῦ διαφεύγοντος τελείως σήμερον ἐπιβατικῶ καὶ ἐμπορικῶ ἔργου τῆς Ἀντικῆς Μακεδονίας, πρὸς μεγάλην βελτίωσιν τῶν εἰσπράξεων.

---



*Ἐν ἓκ τῶν Γερμανικῆς κατασκευῆς νέων φορητῶν τῶν Σ. Ε. Κ., ἐφωδιασμένον με ἀριώτατον μηχανισμόν ἀνατροπῆς καὶ προοριζόμενον κυρίως διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν λιγνιτῶν Πτολεμαΐδος.*

