

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 11

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

ΕΡΓΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΝΕΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

ΚΑΤΑΡΤΗΣΙΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΜΙΚΡΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΕΡΓΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΝΕΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

11.01 'Ως καί προηγουμένως έτονίσαμεν, οί Σιδηρόδρομοι, καίτοι σχετικώς όλίγον άνεπτυγμένοι έν 'Ελλάδι έν συγκρίσει μέ τάς άλλας Εύρωπαϊκάς χώρας, συνδέουν πάντως όλα τά υπό ανάπτυξιν κέντρα άνελόγως πρός τήν σημερινήν οίκοномиκην προοπτικήν των. Δέν υπάρχει περιοχή μη έξυπηρετούμενη υπό τών Σιδηρόδρομων, αι δυνατότητες ανάπτυξεως τής οποίας δε δικαιολογούν τήν δαπανηράν κατασκευήν σιδηροδρομικής γραμμής. Τά προβλεπόμενα έργα κατασκευής νέων σιδηροδρομικών γραμμών υπό τών Σ.Ε.Κ. δέν άφορουν γραμμάς προεκτάσεως ή διακλαδώσεως, άλλα κυρίως, γραμμάς συντομεύσεως τών διαδρομών (γραμμάι Θεσσαλονίκης-Άμφιπόλεως καί Κοζάνης-Καλαμπάκας) ή παραλλαγήν γραμμών διεθνών μεταφορών (γραμμή Φανάρι-Πρέβεζα). Αί κατασκευαί αύται δέν θά εϋρουν τήν οίκοномиκην των δικαιολογίαν είς τό ύπάρχον μεταφορικόν έργον είς τάς περιοχάς αύτάς, έν γένει όλίγον άνεπτυγμένας, άλλα δικαιολογούνται ως έκ τών πλεονεκτημάτων άτινα προκύπτουν διά τάς μεταφοράς άπ' άκρου είς άκρον επί τών γραμμών αύτών (βλ. χάρτην παραρτήματος 11.Δ).

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ-ΑΜΦΙΠΟΛΕΩΣ

11.02 Μία μελέτη κατασκευής νέας άπ' εϋθείας γραμμής μεταξύ Θεσσαλονίκης-Άμφιπόλεως είχε γίνει πρό του τελευταίου πολέμου καί μεταξύ τών έτών 1938 καί 1940 έγένετο έναρξίς έκτελέσεως (μερικά έκχωματώσεις καί κατασκευαί

Έργων). Ἡ γραμμὴ αὕτη συνδεομένη περίπου εἰς τὸ χιλιόμε. 6 τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης-Ἀλεξανδρουπόλεως, μήκους 112 χλμ. θά ἡνοῦτο μετὰ τὴν παρακαμπτήριον Μυρίνη-Ἀμφίπολις 24 χλμ. νοτιῶς τῆς Μυρίνης. Ἡ παρακαμπτήριος αὕτη γραμμὴ δὲν ἐτέθη ἐν ἐκμεταλλεύσει μετὰ τὰς καταστροφὰς ὡς ὑπέστη κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον καὶ σημαντικὰ ἔργα (γραμμῆς, γεφυρῶν) θά ἦσαν ἀπαραίτητα διὰ νὰ τεθῆ καὶ πάλιν ἐν κυκλοφορίᾳ.

- 11.03 Ἡ χάραξις τῆς νέας γραμμῆς συμπεριλαμβάνει μεγίστην κλίσιν 12% καὶ καμπύλας ἐλαχίστης ἀκτίνας 400 μ., τοῦτέστιν χαρακτηριστικὰ πολὺ καλῶτερα ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ τῆς ὑπαρχούσης γραμμῆς Θεσσαλονίκης-Μυρίνης μέσῳ Σιδηροκάστρου, ἡ ὅποια ἔχει κλίσεις 21%. Ἡ νέα γραμμὴ θά ἐπέτρεπε τὴν κυκλοφορίαν ἀξόνων τῶν 20 τόννων. Μεταξὺ Θεσσαλονίκης-Μυρίνης, ἡ συντόμευσις τῆς διαδρομῆς λόγω τῆς κατασκευῆς ταύτης, θά ἦτο 57 χλμ. Ἡ μελέτη προβλέπει πολλὰ τεχνικὰ ἔργα, ἐκ τῶν ὁποίων ἐν σημαντικῶν εἶναι ἡ γέφυρα 185 μ. διὰ τὴν ζεύξιν τοῦ Στρυμῶνος καὶ μία σήραξ 270 μ. Ὅμοιως προβλέπονται 8 σταθμοὶ καὶ 8 Στάσεις. Δι' ἀπαιτούμεναι δαπάναι διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς γραμμῆς, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς ἐπισκευῆς τῆς παρακαμπτηρίου Μυρίνη-Ἀμφίπολις, ὑπολογίζονται εἰς 460 ἑκατ. δραχ. (τιμὰς Νοεμβρίου 1965) ἐκ τῶν ὁποίων 56 ἑκατομ. ἀφοροῦν ἀπαλλοτριώσεις.

- 11.04 Τὰ ἀναμενόμενα πλεονεκτήματα ἐκ τῆς κατασκευῆς τῆς γραμμῆς αὐτῆς εἶναι κυρίως τὰ κάτωθι:

- α) Συντόμευσις κατὰ 57 χλμ. τῆς ἀποστάσεως ὄλων τῶν μεταφορῶν ἀπ' ἄκρου εἰς ἄκρον (ἐπιβάται, ἐμπορεύματα), τοῦτέστιν οἰκονομία τοῦ κόστους μεταφορᾶς διὰ τὴν ὀλότητα καὶ κέρδος χρόνου διὰ τοὺς ἐπιβάτας, γεγονὸς ἔχον κοινωνικὴν σημασίαν.
- β) Λόγῳ τῶν καλυτέρων χαρακτηριστικῶν χαράξεως τῆς νέας γραμμῆς, οἰκονομία τοῦ χιλιομετρικοῦ κόστους κυκλοφορίας ἐκμεταλλεύσεως (ἐνέργεια, ἔλιξις).

γ) Δημιουργία νέου μεταφορικού Έργου εις τήν νέαν αὐτήν περιοχὴν (τοπικοί ἐπιβάται, ἐξυπηρέτησις ἐργοστασίου τσιμέντου "TITAN" τὸ ὅποιον θά δώσῃ εἰς τὸν σιδηρόδρομον σημαντικὸν μεταφορικὸν ἔργον). Μέρος τοῦ μεταφορικοῦ τούτου ἔργου θά συνεχίσῃ τήν διαδρομὴν του καὶ ἐπὶ ἄλλων τμημάτων τοῦ δικτύου καὶ θά ἀποφέρῃ οὕτω εἰς τὸ δίκτυον νέας συμπληρωματικὰς εἰσπράξεις. Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ διὰ τὸ μεταφορικὸν ἔργον, τὸ ὅποιον θά ἀπεσπᾶτο ἀπὸ τήν ὁδὸν καὶ θά προσελκύετο πρὸς τὸν σιδηρόδρομον βάσει τῶν προσφερομένων πλεονεκτημάτων ὑπὸ τῆς νέας γραμμῆς.

11.05 Οἱ Σ.Ε.Κ. κατὰ τήν διάρκειαν τῆς ἐν Ἑλλάδι παραμονῆς τῆς ἀποστολῆς, εἶχον ἀρχίσει τήν τεχνικο-οικονομικὴν μελέτην τῆς γραμμῆς, ἀλλὰ οὐδέν ἀποτέλεσμα ὑπῆρχε μέχρι τῆς στιγμῆς τῆς συντάξεως τῆς παρουσῆς ἐκθέσεως. Σημειοῦται ὅτι ἡ σύνταξις οἰκονομικοῦ προϋπολογισμοῦ κατασκευῆς μιᾶς νέας γραμμῆς εἶναι ἔργον μεγάλου καὶ οὐσχερὸς, τὸ ὅποιον οὐκ ἔστιν ἀποτέλεσμα:

- μελέτην οἰκονομικὴν γενικὴν καὶ τοπικὴν ἐπὶ μεγάλου χρονικοῦ ὅρου (20-30 ἔτη), λόγῳ τῆς σημασίας τῶν ἐπενδύσεων αἱ ὅποια δεσμεύουν τὸ μέλλον,
- γνῶσιν (ἢ εἰδικὴν ἔρευναν) τῶν χαρακτηριστικῶν τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου (ὄλων τῶν μέσων μεταφορᾶς) τὰ ὅποια ἐμπικτοῦν εἰς τήν ὑπ' ὄψιν διαδρομὴν,
- γνῶσιν (ἢ εἰδικὴν ἔρευναν) τῶν τιμῶν κόστους ἀνά μονάδα μεταφορῶν.

Πλὴν ὅμως τὰ ὑπάρχοντα διαθέσιμα στοιχεῖα ἐπὶ τῶν ὡς ἄνω θεμάτων εἶναι σήμερον ἀπολύτως ἀνεπαρκῆ καὶ δὲν ἐπιτρέπουν μίαν ἐξονυχιστικὴν μελέτην, αἱ δὲ εἰδικαί ἔρευναι αἱ ὅποια θά ἀπαιτοῦντο εὐρίσκοντο ἐκτός τοῦ πλαισίου τῶν καθηκόντων τῆς Ἀποστολῆς. Συνεπῶς περιωρίσθημεν εἰς τὸ νὰ λάβωμεν καὶ νὰ δικαιολογήσωμεν μίαν ἀπόφασιν ἀφορῶσαν τὸ προσεχὲς μέλλον, ἥτοι ἑνὸς τῆς περιόδου τοῦ 5ετοῦς προγράμματος (1966-1970).

11.06 Ἡ μελέτη ἢ ὅποια ἐγένετο παρ' ἡμῶν δίδεται εἰς τὸ παράρτημα 11.Β.

Προβλέπει οικονομικόν ἰσοζύγιον κατά τὸ 1970 καί τὰς διακυμάνσεις εἰσπράξεων καί δαπανῶν διὰ τοὺς Σ.Ε.Κ., τὰς ὁποίας θά εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα ἡ θέσις ἐν ἐκμεταλλεύσει τῆς νέας αὐτῆς γραμμῆς. Ἀπαριθμεῖ ἐπίσης τὰ κοινωνικά πλεονεκτήματα τὰ ὁποῖα θά εἶχε τὸ κοινόν. Παρά τὰς κατ'ἀνάγκην εὐνοϊκὰς προϋποθέσεις ὡς πρὸς τὸ προβλεπόμενον μεταφορικόν ἔργον (ἐγένετο δεκτόν ὅτι ἡ νέα γραμμὴ θά δώσῃ εἰς τοὺς Σ.Ε.Κ. νέον συμπληρωματικόν ἔργον ἢ ἔργον ἀποσπασθέν ἐκ τῶν ὁδῶν 24 ἐκ. χλμ/ἐπιβάτας καί 50 ἐκ. χλμ/τόνους) καί ὑπολογισμοὺς τιμῶν λίσαν εὐνοϊκῶν διὰ τὴν λύσιν τῆς "νέας γραμμῆς" ἡ μελέτη δεικνύει, ὅτι δέν εἶναι δυνατόν μέχρι τὸ 1970 αἱ δι' αὐτὴν διατεθεῖσαι ἐπενδύσεις νά ἀποσβεσθοῦν. Παρά τὴν αὐξήσιν τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου, τὴν ὁποίαν θά πάρουν οἱ Σ.Ε.Κ., ὁ ἰσολογισμὸς δαπανῶν καί εἰσπράξεων ἐκμεταλλεύσεως παραμένει ἀρνητικὸς καί ἐάν λάβωμεν ὑπ'ὄψιν τὰ κοινωνικά ἀποτελέσματα τὰ ὁποῖα θά ὑπάρξουν διὰ τοὺς πελάτας, τὸ συνολικόν ἐπιτόκιον ἀποδόσεως τῶν ἐπενδύσεων θά ἔφθανε μόνον τὸ 1,7%, πρᾶγμα ἀπολύτως ἀνεπαρκές, παρά τὰς τυχόν ἀνακριβείας τῶν ὑπολογισμῶν μας.

- 11.07 Κατὰ συνέπειαν προκύπτει ὅτι δέν εἶναι ἐντός τοῦ 5ετοῦς προγράμματος οἰκονομικῶς δεδικαιολογημένον, νά γίνῃ ἔναρξις κατασκευῆς τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης-Ἀμφιπόλεως. Εἴμεθα ὅμως βέβαιοι, κυρίως λόγῳ τῶν σημαντικῶν προοπτικῶν ἀναπτύξεως τῶν ἐπαρχιῶν Μακεδονίας καί Θράκης, ὅτι τὸ οἰκονομικόν ἐνδιαφέρον τῆς νέας αὐτῆς γραμμῆς θά εἶναι μία βεβαιότης προσεχῶς. Ἐνδεικτικῶς καί μέ πολὺ ἀπλᾶς προϋποθέσεις ὑπολογισμῶν, ὑπελογίσασμεν διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῆς τεχνικῆς τῶν ἐπικαιροποιημένων ἰσολογισμῶν (βλ. παράρτημα 11.Β), ποῖον θά εἶναι τὸ ποσοστὸν ἀποδόσεως τῆς νέας γραμμῆς ἐάν αὕτη ἐτίθετο ἐν ἐκμεταλλεύσει τὸ 1980. Τὸ ποσοστὸν αὐτὸ, μέ ὅλας τὰς ἐπιβαλλομένας ἐκ τῆς ἀβεβαιότητος ἑνὸς παρομοίου ὑπολογισμοῦ ἐπιφυλάξεις, θά ἦτο τῆς τάξεως τοῦ 7%, δηλαδὴ ἀπολύτως ἀποδεκτόν.

- 11.08 Μία πλήρης τεχνο-οικονομική μελέτη, ή όποια θα έπωφελείτο τών διαθεσίμων πλέον στοιχείων ώς πρός τό προβλεπόμενον μεταφορικόν Έργον, τās οίκονομικās προοπτικās καί τό βασικόν κόστος, θα πρέπει νά γίνη μεταγενεστέρως. Έν τώ μεταξύ θα ήτο προτιμότερον νά μη ληφθῆ μέτρον τι τό όποιον θα έμείωνε τό ήδη έπενδυθέν κεφάλαιον διά τήν γραμμήν αὐτήν, τούναντίον θα έπρεπε νά γίνεται μία περιωρισμένη συντήρησις διατηρήσεως τών ήδη ύπαρχόντων Έργων.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ-ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ

- 11.09 Μία ένωτική γραμμή Κοζάνης-Καλαμπάκας θα έπέτρεπεν, έκτός τῆς έξυπηρετήσεως τῆς περιοχῆς, τήν άπ' εύθείας σύνδεσιν πρός τό κέντρον καί τόν νότον τῆς περιοχῆς Φλωρίνης, Κομάνου καί Πτολεμαΐδος, περιοχῆς σημαντικῆς οίκονομικῆς ανάπτυξεως. Πλήν δυοῦς αὐτῶν ύπάρχουσαι πρός σύνδεσιν σιδηροδρομικῆς γραμμῆς έχουν διάφορον εϋρος (Άμύνταιον-Κοζάνη, κανονική γραμμή καί Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα μετρική γραμμή). Ἡ κατασκευή τῆς νέας ένωτικῆς θα συμπεριλαμβάνη κατ' άνάγκην τήν μετατροπήν τοῦ τμήματος τούτου εἰς γραμμήν κανονικοῦ εϋρους.

- 11.10 Έργα ύποδομῆς (έκχιματώσεις καί κατασκευαί σηράγγων) ήρχισαν τό 1926 καί έσταμάτησαν τό 1931. Τό σύνολον τών εκτελεσθέντων Έργων ύπολογίζεται μέ σημερινās τιμάς εἰς 600 έκ. δραχ. καί διά τήν άποπεράτωσιν των άπαιτοῦνται εἰσέτι 740 έκατ. δραχ., εἰς τά όποια πρέπει νά προσθεσωμεν περίπου 300 έκατ. διά τήν μετατροπήν τῆς γραμμῆς Παλαιοφαρσάλου-Καλαμπάκας (82 χιλμ. συνολικῶς) εἰς γραμμήν κανονικοῦ εϋρους, ήτοι συνολικῶς περίπου 1 000 έκατομμύρια δραχμαί.

- 11.11 Ἡ νέα γραμμή, μήκους 112 χιλμ., διατρέχει όρεινήν περιοχήν, ελάχιστα άνεπτυγμένην, εἰς τήν όποσαν αἱ δυνατότητες άποκτήσεως νέου μεταφορικοῦ Έργου εἶναι λίαν περιωρισμένα. Τό οίκονομικόν ένδιαφέρον διά τήν γραμμήν εϋρίσκεται συνεπῶς κυρίως εἰς τήν συντόμευσιν τῆς διαδρομῆς,

ή όποια θά προέκυπτε διά τās μεταφοράς μεταξύ τών περιοχών Φλώρινα-Πτολεμαΐς πρὸς τὸ κέντρον καὶ νότον τῆς Ἑλλάδος<sup>1/</sup>. Πλὴν ὅμως, κατὰ τās στατιστικὰς μεταφορῶν τῶν Σ.Ε.Κ., αἱ μεταφοραὶ αὗται ἦσαν κατὰ τὸ 1964 περίπου 30 000 τόννοι. Οὐδέν στοιχεῖον ὑπάρχει ὡς πρὸς τὸ ἀντίστοιχον ὀδικόν μεταφορικόν ἔργον. Ὡς πρὸς τὸ μεταφορικόν ἔργον ἐπιβατῶν, οἱ ὀποῖοι θά ὑπῆρχον διά τὴν γραμμὴν αὐτὴν, τοῦτο εἶναι ἐξαιρετικῶς μικρόν.

- 11.12 Ὡς καὶ προηγουμένως ἔχομεν σημειώσει, ὁ ὄγκος ἀνταλλαγῶν μεταξύ Βορρᾶ καὶ Νότου τῆς Ἑλλάδος εἶναι σχετικῶς μικρός (ὑπενθυμίζομεν ὅτι ἡ κυρία γραμμὴ τῶν Σ.Ε.Κ. Ἀθηνῶν-Θεσσαλονίκης μετέφερε μόνον 38 000 τ. ἀπ' ἄκρου εἰς ἄκρον κατὰ τὸ 1964). Ἐν πολλοῖς ἡ Θεσσαλονίκη θά παραμείνῃ δι' ὅλην τὴν βόρειον Ἑλλάδα καὶ κυρίως διά τὴν περιοχὴν Φλωρίνης-Πτολεμαΐδος, τὸ σημεῖον συγκεντρώσεως τῶν μεταφορῶσεων (λιμὴν ἀφίξεως καὶ ἀναχωρήσεως ἐξαγωγῶν-εἰσαγωγῶν, ὡς καὶ σημαντικῶν μεταφορῶν πρὸς τὸ ἐσωτερικόν τῆς Ἑλλάδος, ἐξασφαλισμένων διά τῆς ἀκτοπλοίας). Βεβαίως, ὡς ἔχομεν ἤδη παραδεχθῆ διὰ τὸ προβλεπόμενον μεταφορικόν ἔργον, ὁ ἐκσυγχρονισμένος πλέον σιδηρόδρομος δύναται νὰ ἐλπίζῃ ὅτι θά λάβῃ μεγαλύτερον τμῆμα τῶν μεταφορῶν Βορρᾶ-Νότου. Ἀλλά, ἔστω καὶ ἐάν δημιουργηθῆ βασικὴ ἀλλαγὴ εἰς τὰ ρεύματα ἀνταλλαγῶν ὑπὲρ τοῦ σιδηροδρόμου, οἱ ἀριθμοὶ τοῦ προβλεπομένου μεταφορικοῦ ὄγκου θά παρέμενον πάντα μικροί. Ἦδη, εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀπ' εὐθείας γραμμῆς Θεσσαλονίκης-Ἀμφιπόλεως, εἶδομεν ὅτι ἐτήσιον μεταφορικόν ἔργον 390 000 τ. δὲν θά ἐπέτρεπε τὴν ἀπόσβεσιν τῶν δαπανῶν ἐπενδύσεων ἐκ 460 ἑκατ. δραχ. (βλέπε παράρτημα 11.Β). Ἡ γραμμὴ Κοζάνης-Καλαμπάκας θά στοιχίσῃ ὅμως 1 000 ἑκατ. δραχ., καὶ μεταφορικόν ἔργον τάξεως 400 000 τ. δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἀναμένεται κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν 10 προσεχῶν ἐτῶν. Ἐνώπιον παρομοίων ἀριθμῶν δὲν ἔθεωρήσα-

1/ Συντομευθεῖσαι διαδρομῶν ἐν σχέσει πρὸς σημερινὰς μέσθ Πλατείος:

- Πτολεμαΐς - Λάρισα : 13 χιλμ.

- Πτολεμαΐς - Παλαιοφάρσαλος καὶ Νότιος Ἑλλάς : 103 χιλμ.

μεν χρήσιμον τὴν σύνταξιν οἰκονομικοῦ ἰσολογισμοῦ, ὡς ἐγένετο διὰ τὴν γραμμὴν Θεσσαλονίκης-Ἀμφιπόλεως, εἴμεθα δὲ βέβαιοι, ὅτι ἐντός τῆς ὑπὸ ἐξέτασιν διὰ τῆς παρουσίας μελέτης 10ετοῦς περιόδου, ἡ κατασκευὴ τῆς γραμμῆς Κοζάνης-Καλαμπάκας δὲν δικαιολογεῖται ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόψεως<sup>1/</sup>.

- 11.13 Ἡ μετατροπὴ τῆς γραμμῆς Παλαιοφάρσαλου-Καλαμπάκας εἰς κανονικὴν δὲν δικαιολογεῖται αὐτὴ καθ' ἑαυτὴ ἐάν δὲν πραγματοποιηθῇ ἡ σύνδεσις Κοζάνης-Καλαμπάκας. Τὸ ἐμπορικὸν μεταφορικὸν ἔργον τῆς γραμμῆς ταύτης ἔχει τὸ Παλαιοφάρσαλον (σημεῖον συνδέσεως μετὰ τῆς γραμμῆς κανονικοῦ εὗρους) ὡς προορισμὸν ἢ ἀφετηρίαν, εἶναι δὲ τῆς τάξεως τῶν 60 000 τ. ἐτησίως. Ἐστὼ καὶ ἐάν τὸ σύνολον αὐτοῦ τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου μετεβιβά-  
 ζετο πρὸς τὴν κανονικὴν γραμμὴν ἢ μετατροπὴ τῆς εἰς γραμμὴν κανονικοῦ εὗρους θὰ παρουσίαζεν οἰκονομίας τὸ πολὺ 60 000 X 40 δραχ. = 2 400 000 δραχ. Καὶ ἐάν ἀκόμη ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν αἱ δυναταὶ συμπληρωματικαὶ οἰκονομικαὶ ἀποφασίσεις τοῦ εὗρους (καλύτερα χρησιμοποίησις τραχέου καὶ ρυμουλκαμένου ὀγκοῦ, μείωσις δαπανῶν συντηρήσεώς των ὡς ἐκ τῆς συγκεν-  
 τρώσεως τῶν ἐργασίων ἐργοστασίων), αἱ πιθαναὶ οἰκονομίαι θὰ ἦσαν δυσανά-  
 λογοὶ πρὸς τὰς ἐπενδύσεις πρὸς ἀπόβεσιν (300 ἑκατ. δραχ.).

#### ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΣΥΝΔΕΣΕΩΣ ΠΡΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΙΟΝΙΟΥ ΠΕΛΑΓΟΥΣ

- 11.14 Τὸ ἐνδιαφέρον μιᾶς σιδηροδρομικῆς συνδέσεως μετὰ λιμένος τοῦ Ἴον-  
 οῦ Πελάγου εὐρίσκεται κυρίως εἰς τὴν δημιουργίαν ἄλλου μεταφορικοῦ  
 διαδρόμου διὰ τὰς διεθνεῖς ἀνταλλαγὰς. Πράγματι, σήμερον αἱ ἀνταλλαγὰς  
 διὰ τοῦ σιδηροδρόμου (ἢ διὰ τῆς ὁδοῦ) ἐκτελοῦνται ὑποχρεωτικῶς μέσῳ  
 Γιουγκοσλαβίας. Μία σιδηροδρομικὴ σύνδεσις μετὰ λιμένος Ἴονίου Πελά-  
 γους, π.χ. τὴν Πρέβεζαν, θὰ ἐπέτρεπε, χάρις εἰς τὴν ὀργάνωσιν πορθμείου

1/ Ἡ ἐπιτυγχανομένη συντόμεισις διαδρομῶν, περίπου 100 χιλμ. διὰ τὰς ἀνταλλαγὰς μετὰ περὶ τοῦ Πτολεμαΐδος καὶ Νοτίου Ἑλλάδος εἶναι ἀσφα-  
 λῶς μεγαλυτέρα ἢ ἡ ἐπιτυγχανομένη ἐπὶ τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης-Ἀμφιπό-  
 λεως (57 χιλμ.), ἀλλὰ ἡ νέα γραμμὴ Κοζάνης-Καλαμπάκας παρουσιάζει ἐν  
 μέρει χαρακτηριστικὰ χαράξεως πολὺ πλέον δυσχερῆ (κλίσεις 18,5%).

μέσω 'Ιταλίας, μίαν δευτέραν σύνδεσιν μετά τῶν Εὐρωπαϊκῶν δικτύων. Οὕτως, αἱ μεταφοραὶ δέν θά ἐξηρτῶντο ἐκ μιᾶς μόνον ξένης χώρας.

11.15 Βάσει τῶν ὡς ἄνω προοπτικῶν, ἐγένετο μελέτη σιδηροδρομικῆς γραμμῆς μεταξύ Φαναρίου, ἐπὶ τῆς γραμμῆς Παλαιοφαρσάλου-Καλαμπάκας, καὶ Πρεβέζης (βλέπε χάρτην παραρτήματος 11.Α). Ἡ γραμμὴ αὕτη, μήκους 202 χιλμ., διασχίζει τὸν ὄρεινόν ὄγκον τῆς Πίνδου (διελευσις εἰς ὑψόμετρον 1 000 μ.). Τρεῖς μεγάλαι σήραγγες ὡς καὶ πολλαὶ σημαντικαὶ γεφυρώσεις ἀπαιτοῦνται καὶ λόγῳ τῶν ὡς ἄνω δυσχερειῶν τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς γραμμῆς αὐτῆς θά ἦσαν δυσμενῆ (κλίσεις 20‰, ἐλάχιστη ἀκτίς καμπύλης 250 μ.). Αἱ ἀπαραίτητοι δαπάναι ὑπολογίζονται εἰς 1640 ἑκατομ. δραχ.

11.16 Ὅσον ἀφορᾷ τὸν Σιδηρόδρομον, ἐάν ἐξετασθῇ μεμονωμένως, τὸ οἰκονομικόν ἰσοζύγιον μιᾶς τοιαύτης κατασκευῆς δέν εἶναι δυνατόν νά εἶναι θετικόν διὰ τὸ προσεχές μέλλον. Σημειωθῆναι ὅτι κατὰ τὸ 1964 αἱ ἐξαγωγαὶ καὶ εἰσαγωγαὶ εἰς τόννοους μεταφερθεῖσαι σιδηροδρομικῶς ἦσαν 300 000 τ. καὶ ἐάν δεχθῶμεν τριπλασιασμόν τοῦ μεταφορικοῦ αὐτοῦ ἔργου κατὰ τὸ 1975 καὶ μίαν ἴσην κατανομήν μεταξύ τῶν δύο σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, ἡ νέα αὕτη γραμμὴ θά εἶχε μεταφορικόν ἔργον 450 000 τ. τὸ ὅποιον δέν εἶναι δυνατόν, βάσει ἀναμφισβητήτου πείρας, νά ἀποσβέσῃ κατασκευὴ σιδηροδρομικῆς γραμμῆς ἡ ὅποια περιλαμβάνει παρομοίαν δυσκολίαν χαράξεως<sup>1/</sup>.

11.17 Ἄλλα, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ πολιτικοῦ καὶ ἐθνικοῦ ἐνδιαφέροντος τὸ ὅποιον ὑπάρχει διὰ τὴν γραμμὴν αὐτήν, ἡ τελικὴ ἀπόφασις εἶναι δυνατόν νά ληφθῇ μόνον μετά τὴν σύνταξιν πλήρους διὰ τὴν ὀδότητα οἰκονομικοῦ ἰσολογισμοῦ. Ἡ σύνταξις ὅμως παρομοίου ἰσολογισμοῦ εἶναι ἐκτός τοῦ πλαισίου τῆς παρουσῆς μελέτης, θά ἔδει δέ νά καθορίσῃ τὸ συνολικόν κόστος δι' ἕν ἕκαστον τῶν μεταφορικῶν μέσων τὰ ὅποια δυνατόν νά ἀντιμετωπισθοῦν διὰ τὴν γραμμὴν ἀνταλλαγῆς πρὸς Ἴταλίαν, ἦτοι:

1/ Ἐξ ἄλλου ἡ μέωσις μεταφορικοῦ ἔργου ἐπὶ τῆς ὑπαρχούσης γραμμῆς ἀνταλλαγῆς θά καθίστα τὴν μεταφορὰν πλεον δαπανηράν λόγῳ τῶν σταθερῶν δαπανῶν αἱ ὅποια εἶναι ἀνεξάρτητοι τοῦ μεταφορικοῦ ὄγκου.

α) προβλεπόμενη σιδηροδρομική σύνδεσις ἐν συνδυασμῷ μετὰ ὑπηρεσίας πορθμείων,

β) ὀδική σύνδεσις δι' ὁδοῦ συγχρόνων χαρακτηριστικῶν μεταξύ Κεντρικῆς Ἑλλάδος καὶ Πρεβέζης, σχέδιον τῆς ὁποίας προσφάτως ἐμελετήθη. Ἡ λύσις αὕτη συμπεριλαμβάνει διπλὰς μεταφορτώσεις εἰς Πρέβεζαν καὶ Ἰταλικὸν λιμένα,

γ) σιδηροδρομική γραμμὴ μικροτέρου μήκους, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν γραμμὴν Φανάρι-Πρέβεζα, πρὸς λιμένα τοῦ Κορινθιακοῦ (π.χ. Λειβαδιά-Ἰτέα<sup>1/</sup> - βλ. χάρτην παραρτήματος 11.Α), ἐν συνδυασμῷ πρὸς ὑπηρεσίαν πορθμείου μετὰ ἀφετηρίαν τὸν λιμένα αὐτόν,

δ) ἐνδεικτικῶς, ὡς μία ἄλλη λύσις: μεταφορὰ ἐξ ὀλοκλήρου διὰ θαλάσσης μεταξύ τῶν Ἑλληνικῶν λιμένων (Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πειραιῶς, Πάσης) καὶ τῆς Ἰταλίας αἱ ὁποῖαι εἰς προστίθεντο εἰς τὰς μεταφορὰς προσβάσει πρὸς τοὺς λιμένας τούτους.

Φυσικὰ διὰ τὰς διαφόρους ὡς ἄνω λύσεις θὰ ἔπρεπε νὰ ἐξετασθοῦν τὰ ὑπ' ὄψιν κύρια ἐμπορεύματα, αἱ περιοχαὶ προελεύσεως ἢ προορισμοῦ των ἐν Ἑλλάδι ἢ εἰς τὸ ἐξωτερικόν.

Ἡ σύγκρισις τῶν ὡς ἄνω δαπανῶν μεταξύ των ἀφ' ἑνὸς καὶ ἀφ' ἑτέρου μετὰ τὸ κόστος μεταφορᾶς μέσῳ τῆς σημερινῆς γραμμῆς Γιουγκοσλαβίας, θὰ ἐπέτρεπε τὴν λήψιν ἀποφάσεως, εἰδικώτερον διότι θὰ ὄσση δι' ἀριθμῶν τὴν συμπληρωματικὴν ἀπαιτουμένην δαπάνην ἢ ὁποία ἔπρεπε νὰ διατεθῆ, διὰ νὰ ὑπάρξῃ τὸ πλεονέκτημα ἄλλης μιᾶς γραμμῆς διὰ τὴν ἀνταλλαγὴν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν.

11.18 Ἐάν τὸ ἀποτέλεσμα τῶν ὡς ἄνω μελετῶν συνηγορῇ ὑπὲρ τῆς λήψεως ἀποφάσεως κατασκευῆς νέας σιδηροδρομικῆς συνδέσεως μετὰ Πρεβέζης, Ἰτέας

1/ Ἡ σύνδεσις αὕτη δὲν ἀπετέλεσεν εἰσέτι ἀντικείμενον τεχνικῆς μελέτης.

ή έτέρου Δυτικού λιμένος, δέν θά ήτο λογικόν οί Σ.Ε.Κ., εΐς τούς όποίους, ώς έχομεν ήδη προτεΐνει, έδει νά δοθῆ έμπορικῆ καί βιομηχανικῆ μορφή, νά ύποστούν τās έκ ταύτης οΐκονομικās ζημίας. θά έπρεπε τότε νά γίνουν οΐκονομικοί διακανονισμοί (κανονικοποΐσεις λογαριασμῶν), ώστε ό ΐσολογισμός τῶν Σ.Ε.Κ. τούλάχιστον νά δεικνύη "Έργον άνευ αποτελέσματος". 'Υπ'αυτούς τούς όρους εΐμεθα δικαιολογημένοι νά μῆ λάβωμεν ύπ'όψιν οΐτε εΐς τό πρόγραμμα έπενδύσεων οΐτε εΐς τούς μελλοντικούς ΐσολογισμούς έκ-μεταλλεύσεως τῶν Σ.Ε.Κ. τήν πιθανότητα κατασκευῆς τῆς νέας αὐτῆς γραμμῆς.

#### ΔΙΠΛΑΣΙΑΣΜΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΚΟΡΙΝΘΟΥ

11.19 Οί Σ.Ε.Κ. άντιμετωπίζουν τόν διπλασιασμόν τῆς γραμμῆς 'Αθηνῶν-Κορίνθου (99 περίπου χιλμ.). Μία μελέτη έγέμετο καί ώρισμένα έργα ύποδομῆς έτετελέσθησαν μεταξύ 'Αθηνῶν-'Ελευσίνος. Αΐ ύπόλοιποι δαπάναι ύπολογίζονται εΐς 150 εκατ. δραχ., πῶσόν μάλλον ανεπαρκές, λόγω τῶν δυσχερειῶν διαπλατύσεως τοῦ καταστρώματος τῆς γραμμῆς εΐς ώρισμένα όρεινά τμήματα ταύτης. Οί Σ.Ε.Κ. δικαιολογοῦν τό Έργον αὐτό έκ τῆς σημασίας καί πυκνότητος τοῦ μεταφορικοῦ Έργου τῆς γραμμῆς ταύτης.

11.20 Πλήν όμως ή πυκνότης κυκλοφορίας κατ'άμφοτέρας τās κατευθύνσεις θά φθάσῃ ώς μέγιστον 34 κυκλοφορίας ήμερησίως τό 1970 (βλ. 12.41) πράγμα τό όποΐον δέν δικαιολογεΐ τήν κατασκευήν μιās διπλῆς γραμμῆς. Πράγματι, γενικῶς θεωρεΐται ότι μία μονή γραμμή, καταλλήλως έφωδιασμένη δι'έγκαταστάσεων ασφαλείας, δύνатаί άνευ δυσχερείας νά έξασφαλίσῃ 50-60 κυκλοφορίας ήμερησίως<sup>1/</sup>. Μία τοιαύτη πυκνότης δέν θά ύπάρξῃ έντός τῆς ύπό έξέτασιν 10ετοῦς περιόδου καί συνεπῶς δέν νομίζομεν τό σχέδιον αὐτό δεδικαιολογημένον τεχνικῶς ἢ από οΐκονομικῆς άπόψεως. 'Εξ άντιθέτου, ώρισμέναί τροποποιήσεις, πολύ όλιγώτερον δαπανηραί, εΐναι άπαραΐτητοι διά

<sup>1/</sup> Πλεΐστοι μοναί γραμμαί τῶν Γαλλικῶν Σιδ/μῶν, αΐ όποΐαι δέν έχουν τηλεχειρισμόν, παρουσιάζουσι παρομοίαν πυκνότητα. Εΐς τήν 'Ιαπωνίαν γραμμαί μοναί μετρικαί άντιμετωπίζουν βάσει κεντρικῶν τηλεχειρισμῶν, κυκλοφορίαν 100 συρμῶν ήμερησίως.

νά αύξήσουν τήν ταχύτητα τῶν συρμῶν καί νά ἀποδώσουν μεγαλύτεραν εὐχέρειαν εἰς τήν ὀργάνωσιν τῆς κινήσεως: Τοπικά βελτιώσεις τῆς χαρδέως δια ν' αὐξηθῇ ἡ ἄκτις τῶν καμπυλῶν ἢ δια νά μειωθοῦν μερικαί μεγάλαι κλίσεις, ἐγκαταστάσεις ἀσφαλείας αἱ ὁποῖαι ἐπιτρέπουν ἐπαύξησιν ταχύτητος κατά τήν διέλευσιν ἐντός τῶν σταθμῶν. Τά θέματα ταῦτα ἀναφέρονται λεπτομερῶς εἰς τό ἐπόμενον κεφάλαιον.

Ἡ συνολική δαπάνη προϋπολογίζεται εἰς 40 ἑκατομ. δραχ., θά ἐξησφάλιζε δέ, μέ πολύ μικρότερον κόστος ἐν συγκρίσει πρὸς τήν κατασκευήν διπλῆς γραμμῆς, συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως ἀπολύτως ἱκανοποιητικῆς ἀναλόγως πρὸς τήν προβλεπομένην πυκνότητα κυκλοφορίας.

11.21 Πλήν ὅμως ὁ μερικός διπλασιασμός τῆς γραμμῆς εἶναι δεδικοιολογημένος μεταξύ Ἀθηνῶν-Ἐλευσίνος ἐν ὄψει τῶν προβλεπομένων κατασκευῶν βιομηχανικῶν παρακαμπτηρίων περιοχῆς Ἐλευσίνος, τὰς ὁποίας θά ἐξετάσωμεν κατωτέρω (βλ. 11.27).

#### ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑΙ ΠΑΡΑΚΑΜΠΗΤΗΡΙΟΙ

11.22 Ὡς καί προηγουμένως ἐσημειώσαμεν (Κεφ. 1) σημαντικαί βιομηχανικαί ἐγκαταστάσεις κατασκευασθεῖσαι κατά τό πρόσφατον παρελθόν δέν συνεδέθησαν πρὸς τόν Σιδηρόδρομον, ἐνῶ ἡ φύσις τῶν μεταφορῶν τῶν θά ἐδικαιολόγη πλήρως, ἀπό οἰκονομικῆς ἀπόψεως, τήν διὰ σιδηροδρόμου μεταφοράν. Εἰς τήν Ἑλλάδα ἐδημιουργήθη ἤδη Ὁργανισμός οἰκονομικοῦ προγραμματισμοῦ κυρίως δι' ὅ,τι ἀφορᾷ τήν ἀνάπτυξιν περιφερειῶν, ὁ ὁποῖος πρέπει εἰς τό μέλλον κατά τήν σύνταξιν τῶν προγραμμάτων νά λαμβάνη ὑπ' ὄψιν καί τό μεταφορικόν πρόβλημα μετά προσοχῆς διὰ κάθε εἰδικήν περίπτωσιν, εἰς τρόπον ὥστε αἱ ἀπαραίτητοι μελέται, διὰ τόν ἐξοπλισμόν τοῦ μεταφορικοῦ μέσου, νά ἐκτελῶνται ἐγκαίρως. Εἰς ὠρισμένας περιπτώσεις πράγματι μόνον μετά τήν κατασκευήν ἐνός ἐργοστασίου ζητεῖται ἀπό τοῦ Σ.Ε.Κ. ἡ μελέτη τῆς σιδηροδρομικῆς παρακαμπτηρίου. Νομίζομεν ἔξ ἄλλου ὅτι, ἐντός τοῦ

πλαισίου τῶν ἐμπορικῶν μέτρων, τῶν ὁποίων περιεγράψαμεν ἀνωτέρω τοῦς σκοποῦς, οἱ Σ.Ε.Κ. δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ ἀναμένουν νὰ ζητηθῇ ἡ μελέτη ἀλλὰ νὰ ἐπεμβαίνουν ἐξ ἰδίων καὶ κυρίως εἰς τὸ στάδιον τῆς προμελέτης τοῦ Ἔργου.

- 11.23 Διὰ τοῦτο δικαίως οἱ Σ.Ε.Κ. ἔχουν μελετήσῃ ἀριθμὸν βιομηχανικῶν παρακαμπτηρίων, ἐκ τῶν ὁποίων αἱ περισσότεραι, ἐλλείπει πιστώσεων, δὲν ἀπέτελεσαν ἀντικείμενον ἀποφάσεως ἢ πραγματοποιήσεως. Τὰ κυριώτερα τῶν ἔργων αὐτῶν περιγράφονται ἐν συντομίᾳ κατωτέρω.

Παρακαμπτήριοι τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ λιμένος Ἡρακλέους (Παράρτημα τοῦ λιμένος Πειραιῶς)

- 11.24 Ὁ λιμὴν Ἡρακλέους (ὁ ἄλλοτε λεγόμενος Ἄγ. Γεωργίου-Κερατσινίου) κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τελευταίων ἐτῶν ἔλαβε μεγάλην σημασίαν διὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν τῶν Κεντρικῶν Λιμένων. Σημαντικὰ ἔργα ἐξοπλισμοῦ καὶ ἐπεκτάσεως τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ ἐγένοντο ἢ προβλέπονται ἐντός τοῦ προσεχοῦς μέλλοντος. Ὁ λιμὴν αὐτός θὰ ἐξειδικευθῇ εἰς τὴν ἐκφορτώσιν γαιανθράκων καὶ μεταλλευμάτων. Ἐχει ἐπίσης ἐγκαταστάσεις ἐκφορτώσεως πετρελαιοειδῶν, εἶναι δὲ ὁ ὑπὸ τοῦ στρατοῦ χρησιμοποιούμενος λιμὴν διὰ τὰ ὑλικά καὶ προμηθείας του.

- 11.25 Σιδηροδρομικὴ σύνδεσις ὑπάρχει μὲ τὸν λιμένα ἀλλὰ εἶναι ἰδιωτικὴ γραμμὴ τῆς Ἑταιρίας "Τροχιοδρόμου Περάματος" (βλέπε χάρτην διαφόρων σιδηροδρομικῶν ἐγκαταστάσεων ζώνης Πειραιῶς Παράρτημα 11.С). Ἡ γραμμὴ αὕτη χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν, εἶναι κανονικοῦ εὔρους ἐπὶ καταστρώματος ἀνεξαρτήτου πρὸς τὴν ὁδὸν καὶ συνδέεται πρὸς τὴν γραμμὴν τῶν Σ.Ε.Κ. ἡ ὁποία ἐξυπηρετεῖ τὸν Κεντρικὸν Λιμένα. Ἐχρησιμοποιήθη ἐπὶ μερικὰ ἔτη ὑπὸ τῶν Σ.Ε.Κ., κατόπιν συμφωνίας μετὰ τῆς Ἑταιρίας Τροχιοδρόμου Περάματος, (τὰς νυκτερινὰς ὥρας) διὰ τὴν προώθησιν ἀνταλλαγῶν μεταφορῶν μετὰ τοῦ λιμένος Ἡρακλέους. Ἡ ἐκμετάλλευσις ὁμοῦ τῆς γραμμῆς ταύτης ἔχει ἤδη διακοπῇ καὶ ἡ παλαιὰ γραμμὴ πρὸς τὸν λιμένα δὲν ἀνταπο-

κρίνεται πλέον προς τας νέας αὐτοῦ ἐγκαταστάσεις.

- 11.26 Μία μελέτη ἐξυπηρέτησεως καὶ τῶν δύο προβλητῶν ἔχει ἐτοιμασθῆ ὑπὸ τῶν Σ.Ε.Κ. Ἡ δαπάνη ὑπολογίζεται εἰς 6.2 ἑκατ. δραχ. Οὐδεμία λεπτομερῆς μελέτη τοῦ προβλεπομένου μεταφορικοῦ ἔργου ἐγένετο. Οἱ Σ.Ε.Κ. ὅμως τὸνίζουσιν ὅτι καὶ μόνον ἡ δυνατὸτης προωθήσεως διὰ τοῦ σιδηροδρόμου τοῦ γαιάνθρακος διὰ τὰς ἰδίας αὐτῶν ἀνάγκας (σήμερον μεταφερομένου ὀδικῶς μέχρι τῶν σιδηροδρομικῶν ἐγκαταστάσεων) ἀντιπροσωπεύει ἐτήσιαν οἰκονομίαν 2 ἑκατ. δραχ. εἰς τὸ ὕψος τῆς σημερινῆς των καταναλώσεως. Βεβαίως ἡ κατανάλωσις αὕτη θὰ μειοῦται μετὰ τὴν πρόδοον τῆς δηζελοκινήσεως τοῦ δικτύου ἀλλὰ εἶναι βέβαιον ὅτι ἔστω καὶ μόνον ἡ οἰκονομία αὕτη θὰ ἔδιδε μίαν ταχεῖαν ἀπόβεσιν τῶν ἀπαιτουμένων ἐπενδύσεων. Λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν σημαντικῶν δυνατοτήτων ἐμπορικοῦ μεταφορικοῦ ἔργου τὰς ὁποίας προσφέρει ἡ ἐξυπηρέτησις τοῦ λιμένος εἶναι βέβαιον ὅτι τὸ ἔργον τοῦτο θὰ ἔδει νὰ γίνῃ τὸ ταχύτερον.

Βιομηχανικὰ παρακαμπτήριον Ἀσπροπύργου καὶ Ἐλευσίνος

- 11.27 Ἡ σιδηροδρομικὴ σύνδεσις μετὰ τῶν βιομηχανικῶν ἐγκαταστάσεων Ἀσπροπύργου καὶ Ἐλευσίνος (ἐργοστάσιον σιμέντου, λιμὴν καὶ διυλιστήριον) παρουσιάζει πολὺ μεγάλο ἐνδιαφέρον διὰ τοὺς Σ.Ε.Κ. Αἱ παρακαμπτήριον αὐτὰ πρός τὴν γραμμὴν Ἀθηνῶν-Κορίνθου εἶναι σχετικῶς μικροῦ μήκους καὶ εὐκόλου κατασκευῆς. Τὸ διυλιστήριον Ἀσπροπύργου εὐρίσκεται κατὰ μῆκος τῆς γραμμῆς (εἰς χιλμ. 28 ἔξ Ἀθηνῶν) καὶ τὸ Ἐργοστάσιον Σιμέντων καὶ ὁ λιμὴν Ἐλευσίνος θὰ ἐξυπηρετοῦντο διὰ μιᾶς παρακαμπτήριου μήκους ὀλιγωτέρου τῶν 2 χιλμ., ἡ ὁποία θὰ συνεδέετο ὀλίγον πρὸ τοῦ σταθμοῦ Ἐλευσίνος (χιλμ. 36). Εἶναι βέβαιον ὅτι αἱ παρακαμπτήριον αὐτὰ θὰ χάσουν τὸ μέγιστον τοῦ ἐνδιαφέροντος αὐτῶν ἂν ἐγένοντο εἰς μετρικὸν εὖρος. Διὰ τοῦτο, τὰ ἔργα αὐτὰ συνδέονται καὶ μετὰ τὸν διπλασιασμόν τῆς γραμμῆς Ἀθηνῶν-Κορίνθου, οἱ Σ.Ε.Κ. προβλέπουσιν τὴν ἐγκατάστασιν, ἀπὸ τοῦ σταθμοῦ Ἄγ. Ἀναργύρων (χιλμ. 13,2 ἔξ Ἀθηνῶν), σημείου ὅπου αἱ δύο γραμμαί.

κανονική και μετρική, διαχωρίζονται, μιᾶς τρίτης γραμμῆς με τρεῖς σιδηροτροχιάς μέχρις Ἐλευσίνος, ἡ ὁποία θὰ χρησιμεύῃ ταύτοχρόνως ὡς δευτέρας γραμμῆς διὰ τὸ τμήμα Ἀθηνῶν-Κορίνθου καὶ ὡς γραμμῆς ἐξυπηρετοῦσα τὰς νέας παρακαμπτήριους. Φυσικά καὶ αἱ παρακαμπτήριοι θὰ εἶναι μικταὶ γραμμαί. Τὸ σύνολον τῶν δαπανῶν ὑπολογίζεται ὑπὸ τῶν Σ.Ε.Κ. εἰς 51 ἑκατ. δραχ. καὶ κατανέμεται ὡς κάτωθι:

Κατασκευή κυρίως μικτῆς γραμμῆς	40 ἑκατ.
Παρακαμπτήριος διυλιστηρίων	3 "
Παρακαμπτήριος σταθμοῦ Ἐλευσίνος πρὸς ἐργοστάσιον Σιμέντων	4 "
Συμπληρωματικὴ παρακαμπτήριος λιμένος Ἐλευσίνος	4 "

11.28 Τὸ προβλεπόμενον μεταφορικὸν ἔργον τὸ ὁποῖον θὰ εἶναι κυρίως ἀποστολαί μεγάλου ὄγκου, δὲν θὰ ἀπαιτῆ πολλὰς ἡμερησίας ἐξυπηρετήσεως. Διανομῶν ὑπ' ὄψιν τῶν ἀνωτέρω ἀναφερθέντων ὡς πρὸς τὸ σχέδιον διπλασιασμοῦ τῆς γραμμῆς Ἀθηνῶν-Κορίνθου, ὁ μεμονωμένος διπλασιασμός τοῦ τμήματος Ἀθηνῶν-Ἐλευσίνος δὲν θὰ ἦτο ἀπαραίτητος καὶ θὰ ἦτο δυνατόν ἀπλῶς ν' ἀντικατασταθῆ ἡ ὑπάρχουσα γραμμὴ ὑπὸ γραμμῆς μικτῆς 3 τροχιῶν. Ἄλλὰ τὰ ἔργα ὑποδομῆς ἔχουν περίπου περατωθῆ καὶ ἡ ὑπάρχουσα γραμμὴ προσφάτου κατασκευῆς δὲν θὰ παρουσιάσῃ ἀνάγκην ἀνακαινίσεως συντόμως. Ἐπὶ πλέον, αἱ ἐργασίαι ἀνακαινίσεως διὰ μικτὴν γραμμὴν θὰ στοιχίσουν περίπου τὸ αὐτὸ ὡς καὶ ἡ νέα γραμμὴ ἐάν δὲν λάβωμεν ὑπ' ὄψιν τὴν ἀξίαν τῶν ὑλικῶν, τῶν ὁποίων δὲν προβλέπεται ἀπαραίτητος ἀνάγκη ἄλλης χρησιμοποίησέως τῶν ἐπὶ τοῦ Δικτύου Πελοποννήσου. Συνεπῶς, ἐφ' ὅσον αἱ προβλεπόμεναι παρακαμπτήριοι εἶναι οἰκονομικῶς δεδικοιολογημένοι, ἡ στρώσις μιᾶς δευτέρας γραμμῆς θὰ πρέπει νὰ προτιμηθῆ δεδομένου ὅτι τὰ ἔργα ὑποδομῆς ἔχουν ἤδη γίνει.

11.29 Ὑπολογίζεται ὅτι τὸ ἐτήσιον ἐμπορικὸν μεταφορικὸν ἔργον τῶν ἐξα-σφαλιζόμενων διὰ τῶν ὡς ἄνω παρακαμπτηρίων εἶναι τῆς τάξεως τῶν 200 000

τόνων, ήτοι:

30 000 τ. σιμέντου (προβλέψεις Σ.Ε.Κ.)

160 000 τ. πετρελαιοειδών (προβλέψεις Σ.Ε.Κ.)

10 000 τ. διά τόν λιμένα Έλευσίνος.

Τό κυριώτερον μέρος τών μεταφορών αύτών είναι μεγάλης απόστασεως διά τās όποίας ό Σιδηρόδρομος είναι προτιμητέος.

Έξ άλλου, οί Σ.Ε.Κ. είναι ύποχρεωμένοι σήμερα νά προωθοϋν όδίκως τά ύγρά καύσιμα τά όποια αγοράζουν διά τās ίδίαις αύτών ανάγκας έκ του Διυλιστηρίου Άσπροπύργου. Η σημερινή κατανάλωσις είναι 100 000 τ. έτησως και ποσόν περίπου 2 εκατ. δραχμών δαπανάται διά τήν όδίκην μεταφοράν των. Η κατανάλωσις αύτη μελλοντικώς θα αύξηθῃ μέ τήν έπαύξησιν τῆς δηζελοκινήσεως και παρ'όλον ότι τό Διυλιστήριο Θεσσαλονίκης, τό όποϊον είναι συνδεδεμένον πρός τόν Σιδηρόδρομον, θα τερθῇ προσεχώς έν έκμεταλλείας και θα μειώσῃ ταιρύτερα τὰ έξ Άσπροπύργου καύσιμα, ή δυνατότης μιᾶς σιδηροδρομικῆς συνδέσεως θα άποδώσῃ σημαντικῆς οίκονομίας.

11.30 Είς τό παράρτημα 11.Δ όδεται ένδεικτικώς ό οίκονομικός ίσολογισμός τών συμπληρωματικῶν καθαρῶν εἰσπράξεων τās όποίας αἱ νέα παρακαμπτήριοι θα δώσουν είς τούς Σ.Ε.Κ. Υπολογισμοί άπολύτως ένδεικτικοί, δεικνύουν ότι αἱ συμπληρωματικά εἰσπράξεις θα είναι άπό του 1ου έτους τῆς θέσεως έν έκμεταλλείας τῆς τάξεως τών 10 εκατ. δραχ. Συνεπώς τό έργον αυτό, δαπάνη 51 εκατ. δραχ., έχει έξαιρετικώς ύψηλήν άπόδοσιν και συνιστάμεν τήν πραγματοποιήσιν του τό ταχύτερον δυνατόν.

Παρακαμπτήριο εργοστασίου σιμέντων Θεσσαλονίκης

11.31 Τό εργοστάσιον "TITAN" πλησίον τῆς Θεσσαλονίκης, του όποίου ή έτησια παραγωγή είναι σήμερα 600 000 τόνοι και τό όποϊον θα άναπτυχθῇ έτι περαιτέρω μελλοντικώς, δύναται νά συνδεθῇ μέ τόν Σιδηρόδρομον μόνον μέσῳ

της νέας γραμμής Θεσσαλονίκης-Άμφιπόλεως, τό σχέδιον κατασκευής της όποίας έξετάσαμεν προγενεστέρας. Θά πρέπει νά κατασκευασθούν τά 13 πρώτα χιλιόμετρα της γραμμής αυτής, διότι ή παρακαμπτήριος κατ'ούσαν έχει μήκος μόνον 4,4 χιλμ. 'Η συνολική δαπάνη τών Έργων, κατά τους ύπολογισμούς τών Σ.Ε.Κ., είναι 48 εκατ. δραχμών (έξ ών 21 εκατομ. διά τήν παρακαμπτήριον).

- 11.32 Παρ'όλον ότι, ώς έχομεν ήδη εξηγήσει, ή πλήρης κατασκευή της νέας αυτής γραμμής δέν δικαιολογείται οικονομικώς έντός του προσεχούς μέλλοντος, τίθεται τό έρώτημα κατά πόσον έν πρώτον στάδιον κατασκευής τών 13 χιλμ. καί μόνον δύναται νά έχη ίκανοποιητικήν άπόδοσιν. Είς πρόχειρος ύπολογισμός, βλέπε παράρτημα 11.Β, δεικνύει ότι απαιτείται έτήσιον μεταφορικών Έργων 140 000 τ. διά νά ύπάρξη άπόδοσις 7%. Οί Σ.Ε.Κ. προβλέπου, εϋθύς ύμα τή έναρξει έκμεταλλεύσεως της παρακαμπτήριου, μεταφορικών Έργων τίξεως 100 000 τ. Τούτο δένεί αρχικήν άπόδοσιν 5%, ή όποία θά έτηξάνετο έν συνεχείς μέ τήν έναύξησιν τών μεταφορών.

- 11.33 'Υπό τήν έπιφύλαξιν εξασφαλίσεως παρομοίου μεταφορικού Έργου εκ μέρους της ένδιαφερομένης 'Εταιρίας, τό Έργον τούτο θά ήτο δικαιολογημένον. Πλήν όμως, σημειούμεν ότι οί οικονομικοί ύπολογισμοί τους όπολους συντάξαμεν έγένοντο επί τή βάσει μέσου όρου δαπανών καί κόστους καί ότι θά ήτο άπαραίτητον πριν ή ληφθή όριστική άπόφασις νά γίνη νέος οικονομικός έπακριβής ύπολογισμός, όστις θά λάβη υπ'όψιν τας θετικές εισπράξεις μετά από τήν τιμολογιακήν συμφωνίαν μέ τό συνδεδέμενον έργοστάσιον καί τό πραγματικόν κόστος μεταφοράς.

- 11.34 Σημειούμεν επίσης, ότι ή κατασκευή ένός του τμήματος της νέας γραμμής Θεσσαλονίκης-Άμφιπόλεως θά έχη ώς αποτέλεσμα μίαν πλέον εϋνοϊκήν οικονομικήν δικαιολόγησιν της άποπερατώσεως τών Έργων, συντεννομένης οϋτώ της ήμερομηνίας άποσβέσεως.

Έτερα βιομηχανικά παρακαμπτήρια

11.35 Καθ' ἄλλα ἔργα βιομηχανικῶν παρακαμπτηρίων ἔχουν ἐκπονηθῆ ὑπὸ τῶν Σ.Ε.Κ. Ἡ πραγματοποιήσις των ὁμῶς δὲν παρουσιάζει εἰδικὰ προβλήματα καὶ διὰ τοῦτο ἀπλῶς σημειοῦμεν αὐτὰς κατωτέρω:

Τοποθεσία	Ἐργοστάσιον	Προϊόντα	Ἔτησια παραγωγή	Ἐπιλογιστέ- μενον σιδ/ κόν μεταφο- ρικόν ἔργον (εἰς τόνν.)	Δαπάναι κατασ- κευῆς τῆς παρακαμ- πηρίου (εἰς ἔκτλ.)
ΛΙΘΟΧΩΡΟΝ (με- ταξὺ Ἀρρίσης- Πλατέος)	Ἐργοστάσιον Ξυλείας	Ξυλεία	10.000 M <sup>3</sup> κατόπιν 17.000 M <sup>3</sup>	3.000 τ.	2,3
ΚΑΤΕΡΙΝΗ (με- ταξὺ Ἀρρίσης- Πλατέος)	Ἐγκαταστάσεις ψύξεως	Φρούτα	(1)	1.500 τ. (ἐξαγωγή)	1,0
ΒΟΛΟΣ	Τσιμέντα "ΟΛΥΜΠΟΣ" Ἐγκαταστάσεις καυσίμων	Τσιμέντα Ἰγρὰ καθ- σιμα	150.000 τ. (1)	50.000 τ. (1)	13,0 <sup>(2)</sup>
ΓΡΑΜΜΗ ΟΙΝΟΗ-	Φάρμακα	Χημικὰ προϊόντα	10.000 τ.	10.000 τ.	0,8
ΧΑΛΚΙΣ	Σιδηρουργία	Σιδηροῦ σωλήνες	20.000 τ.	5.000 τ.	11,0
	"ΒΙΟΣΟΛ"	Σιδηροῦ σωλήνες	30.000 τ.	5.000 τ.	1,5
		Σύνολον		74.500 τ.	29,6

(1) Δὲν ὑπάρχουν στοιχεῖα

(2) Ἡ προβλεπομένη παρακαμπτήριος χρησιμοποιεῖ τμήμα τῆς γραμμῆς εὗρους 0,60 μ. μεταξύ Βόλου-Μηλεῶν. Ἡ μελέτη προβλέπει τὴν τοποθέτησιν μικτῆς γραμμῆς τριῶν σιδηροτροχιῶν (εὗρους μετρικοῦ καὶ κανονικοῦ).