

Ἡ ἀναγκαιότης τῆς γραμμῆς Καλαμπάκας-Κοζάνης δέν τίθεται τώρα διὰ πρώτην φοράν. Εἶχε τεθῆ ἤδη πρό 40 ἐτῶν, ὅποτε καί ἡ κατασκευή τῆς γραμμῆς εἶχε κριθῆ ἀναγκαία, δι' ὃ καί ἀπεφασίσθη. Τελείως ἄσχετοι παράγοντες πρός τήν ἀναγκαιότητα τῆς γραμμῆς διέκοψαν τά ἔργα. Ἐπῆλθε ὁ Β' Παγκόσμιος Πόλεμος, ἡ δέ μεταπολεμική κατάστασις μέ τās φοβερās ἀνάγκας εἰς ἀποκατάστασιν ζημιῶν δέν ἐπέτρεπε βεβαίως οὐδέ σκέψιν περὶ συνεχίσσεως τῶν ἐργασιῶν τῆς νέας γραμμῆς, ἀφοῦ μάλιστα, ἀντιθέτως, ἐχρησιμοποιήθη καί ἔτοιμον ὑλικόν τῶν γεφυρῶν πού προωρίζετο δι' αὐτήν, διὰ νά καλύψῃ ἀνάγκας ἀποκαταστάσεως γεφυρῶν τῆς γραμμῆς Θεσ/νίκης-Ἐδέσσης.

Ἡ ἐποχὴ ὅμως αὐτὴ παρῆλθε καί αἱ περιοχαί Θεσσαλίας καί Δυτ. Μακεδονίας ἀνεπτύχθησαν καί ἀναπτύσσονται συνεχῶς καί ἀπό ἀπόψεως γεωργίας ἀλλά καί βιομηχανίας, ὡς εἰς τήν παράγρ. 1 τοῦ Κεφ. I τῆς παρούσης μελέτης, ἀναπτύσσεται.

Ἡ ἀνά χεῖρας μελέτη ἔχει λαβεῖν ὑπ' ὄψιν τῆς ὅλα τὰ σχετικὰ διὰ τό ἔργον τεχνικοοικονομικά στοιχεῖα. Νομίζομεν ὅμως ὅτι μερικά εὐνοϊκά σημεῖα ἔχουν ληφθῆ ὑπέρ τό δέον συντηρητικά, καί δὴ κρινόμενα σήμερον μετὰ ἔτος καί πλέον ἀπό τῆς ἐνάφξεως τῆς μελέτης. Τά σημεῖα αὐτά εἶναι κυρίως δύο:

- α. Εἶναι ὑπό μελέτην τελευταίως διάφοροι βιομηχαναί, λογικόν δέ εἶναι μερικά τοῦλάχιστον ἐξ αὐτῶν νά πραγματοποιηθοῦν, ὅποτε καί θά δημιουργηθῆ ἔργον καί διὰ τοὺς ΣΕΚ. Αἱ βιομηχαναί αὐταί εἶναι: ἐργοστάσια ζωοτροφῶν, ἐργοστάσιον ζαχαρέως, ἐργοστάσιον ξυλείας κ.ἄ.
- β. Πέραν τῆς ἀναμενομένης ἀυξήσεως τῆς κινήσεως τῆς ὑπολογιζομένης ἐκ τῆς βελτιώσεως ὠρισμένων στοιχείων τῆς οἰκονομίας (παραγωγή, ἐθνικόν εἰσόδημα) βάσει οἰκονομολογικῶν μεθόδων-(συντελεστής ἐλαστικότητος) πρέπει νά ἀναμένεται καί ἡ ἐξ ἀσταθμῆτων παραγόντων πάντοτε ἀκολουθοῦσα τās βελτιώσεις τῶν μεταφορικῶν συνθηκῶν. Εἰς τήν προκειμένην

περίπτωσιν βελτίωσιν σοβαράν θέλει αποτελέσει ή ύπαρξις κανονικοϋ πλάτους γραμμής συνδεούσης τόν Βόλον μέ τήν Καλαμπάκαν καί Κοζάνην. Όντως, ή γραμμή αϋτή κανονικοϋ πλάτους θά προσφέρη καλλιτέραν έξυπηρέτησιν είς έπιβάτας καί έμπορεύματα (μεγαλύτερα, άνετώτερα όχηματα) οίκονομικωτέραν δέ διά τούς Σ.Ε.Κ. (ένιαϊον ύλικόν) θά άπαλλάξη δέ μέρος τής πελατείας τών ΣΕΚ εκείνης τής περφοχής-έπιβάτας καί έμπορεύματα-άπό τās μεταβιβάσεις καί φορτοεκφορτώσεις.

Άπό τήν μελέτην έξάγεται ότι τό έργον έν περιπτώσει έκτελέσεώς του πρόκειται μέν νά αφήση κέρδος έκμεταλλεύσεως, αλλά ότι τοϋτο θά είναι μικρόν, μή δυνάμενον νά έξυπηρετήση τήν αναγκαιοϋσαν δαπάνην έπενδύσεων, έστω καί άν άκόμη τό έκ τής έκμεταλλεύσεως κέρδος είναι δι'οϋς άνωτέρω έξεθέσαμεν λόγους καί μεγαλύτερον τοϋ ύπολογιζομένου έν τή μελέτη.

Τοϋτο δέν νομίζομεν ότι είναι δυνατόν νά αποτελεϊ έπιχείρημα μή έκτελέσεως τοϋ έργου.

Αί μεταφοραί είς όλον τόν κόσμον έχουν παύσει νά κρίνονται μέ κριτήρια ιδιωτικοοικονομικά, άποτελοϋσαι πλέον κοινωνικήν ύποδομήν. (Είς τό τελευταίως έγκριθέν ύπό τοϋ Υπουργείου Μεταφορών τής Άγγλίας Βασικόν Σιδηροδρομικόν Δίκτυον ύπάρχουν γραμμαί μή δικαιολογούμεναι μέ καθαρως οίκονομικά κριτήρια, αλλά κρίνόμεναι αναγκαίαι "διά τήν ζωήν μεμακρυσμένων περιοχών"). Τοϋτο δέν άφορā μόνον τούς σιδηροδρόμους οί όποιοι - τουλάχιστον είς τήν Εϋρώπην - είναι κατά κανόνα έλλειμματικοί καί διά τούς όποιους έν τούτοις δαπανώνται συνεχως σημαντικά ποσά είς έπενδύσεις δι'άέναον έκσυγχρονισμόν καί πάσης φύσεως βελτίωσιν (οί Αϋστριακοί σιδηρόδρομοι μέ έλλειμμα

οί ίταλικοί μέ
πρόκειται νά έχουν

). Άφορā καί τούς άλλους μεταφορικούς φορείς-πλοια, άεροπλάνα-διά τούς όποιους σημαντικά έπενδύσεις δίδονται χωρίς νά ύπάρχη δι'όλους τουλάχιστον έξησφαλισμένη ή έξυπηρέτησις τών έπενδύσεων.

Εἰς τὴν προκειμένην δὲ τῆς μελέτης περίπτωσιν ὑπάρχει καὶ κάποια καθα-
ρῶς οἰκονομικὴ ἐξυπηρετήσις ἄλλης μορφῆς: ἢ ἔστω καὶ κατὰ μικρὸν ποσόν,
ἐλάττωσις τοῦ ἐλλείμματος. Εἶναι καὶ αὐτὸ θετικὸν κέρδος.

Ἡ μελέτη τῆς Sofrerail ἐξετάζουσα ἐκεῖνα μόνον τὰ ἔργα τῶν ὁποίων
αἱ ἐπενδύσεις δύνανται νὰ ἐξυπηρετηθοῦν ἐντὸς 10ετίας, γνωμοδοτεῖ καὶ
ὀρθῶς, "ὅτι ἐντὸς τῆς ὑπὸ ἐξέτασιν διὰ τῆς παρούσης μελέτης 10ετοῦς πε-
ριόδου ἡ κατασκευὴ τῆς γραμμῆς Κοζάνης-Καλαμπάκας δέν δικαιολογεῖται
ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόψεως, ὅτι δηλαδή ἀνεφέραμεν καὶ προηγουμένως συναγό-
μενον ἐκ τῆς μελέτης, μέ μόνα τὰ ἰδιωτοοικονομικὰ κριτήρια, τὰ ὅποια ἐξη-
γήσαμεν διατί δέν ἔχουν ἐφαρμογὴν. Ἡ δὲ μελέτη τῆς Sofrerail, ἡ ὁποία
συμφωνεῖ ὅτι ἡ διαπλάτυνσις Παλ/σάλου-Καλαμπάκας εἶναι ἀλληλένδετος μέ
τὴν κατασκευὴν τῆς γραμμῆς Καλαμπάκας-Κοζάνης, παραβλέπει καὶ τὸ ἐξῆς
γεγονός: ἡ ὑπάρχουσα μετρικὴ γραμμὴ εἶναι εἰς κακὴν κατάστασιν καὶ ἡ ἐπι-
δομή τῆς ἔχει ἀνάγκην, ἂν παραμείνη μετρικὴ, πλήρους ἀντικαταστάσεως.
Ἡ δαπάνη ὅμως αὕτη εἶναι τῆς τάξεως τῶν 200 ἐκατομμυρίων τὸ ἥμισυ
δηλ. περίπου τῆς κατασκευῆς, ἀκριβῶς παρὰ τὴν ὑπάρχουσαν μετρικὴν, νέας
κανονικοῦ εὗρους γραμμῆς, μέ ὅλα τὰ προαναφερθέντα πλεονεκτήματα.

Εἶναι λοιπὸν ἀπολύτως δικαιολογημένη, καὶ ἡ διαπλάτυνσις Παλ/σάλου
Καλαμπάκας καὶ ἡ ἐξάλειψις τοῦ διὰ τὸ δίκτυον χάσματος μεταξύ Καλαμπάκας-
Κοζάνης. Ἡ ἐκτέλεσις τοῦ ἔργου πρέπει νὰ εἶναι ἀπλῶς θέμα προτεραιότη-
τος εἰς τὸ ὅλον πλαίσιον τῶν δαπανῶν Δημοσίων Ἐπενδύσεων.