

Ο σιδηρόδρομος έρχεται στη Θεσσαλία μαζί με την απελευθέρωση από τους Τούρκους, καθώς χρονικά συμπίπτει με τις πρώτες προσπάθειες που γίνονται για την ανασυγκρότηση της περιοχής, στα πλαίσια της πολιτικής που εφαρμόζεται από το νεαρό τότε ελληνικό κράτος, για την υλοποίηση βασικών υποδομών για τις μεταφορές και τη συγκοινωνιακή σύνδεση της χώρας, η οποία διευρυνόταν χωρικά συνεχώς, αφήνοντας μια ενδοχώρα χωρίς ουσιαστικές συγκοινωνίες και επικοινωνίες. Ήδη από το 1873 γαλλικές εταιρίες είχαν προτείνει μεταξύ άλλων οδικών και σιδηροδρομικών έργων, και τη δημιουργία θεσσαλικών σιδηροδρόμων, και μάλιστα με παραπλήσια χάραξη δικτύου με αυτή που τελικά υλοποιήθηκε. Το καλοκαίρι του 1881 η Κυβέρνηση προκυρήσσει διαγωνισμό για την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών που να συνδέουν τον Πειραιά με την Πάτρα και τη Λάρισα. Το διεθνές κατασκευαστικό ενδιαφέρον είναι άμεσο, και στα τέλη Αυγούστου εγκρίνεται η προσφορά του εργολήπτη L. Perdoux, ο οποίος αντί έκπτωσης προσέφερε την επιπλέον κατασκευή των τμημάτων Κόρινθος – Ναύπλιο και Λάρισα – Βόλος. Στις 11 Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους υπογράφεται μιά δεύτερη σύμβαση που αφορά μόνο το τμήμα Λάρισα – Βόλος, το οποίο πλέον αναλαμβάνει ο Θεόδωρος Μαυρογορδάτος, τραπεζίτης από την Κωνσταντινούπολη και μεγαλοκτηματίας στην περιοχή της Καρδίτσας, με μηχανικό τον Εβαρίστο ντε Κίρικο. Αμέσως ξεκινούν οι επιτόπιες κατασκευαστικές μελέτες με επικεφαλής τον Αρμάν Εννεμπέρ, οι οποίες ακολουθούν το ρυθμό μετανάστευσης των Τούρκων κατοίκων. Καθυστερούν όμως να ολοκληρωθούν εξαιτίας της αναστάτωσης που επικρατούσε στην ευρύτερη περιοχή μετά την αποχώρηση των τουρκικών αρχών, και την απουσία των ελληνικών. Στις 28 Δεκεμβρίου 1881 επί Κυβέρνησης Κουμουνδούρου, γίνονται στη Λάρισα τα εγκαίνια των εργασιών της μετρικής γραμμής που θα συνδέσει τη Λάρισα με το Βόλο, όμως τα έργα δεν προχωρούν. Η κυβέρνηση αλλάζει, και ο νέος Πρωθυπουργός, Χαρίλαος Τρικούπης θέτει στην εργολήπτρια εταιρία το αίτημα της σύνδεσης περισσότερων θεσσαλικών πόλεων στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Έτσι, στις 13 Μαΐου 1882 υπογράφεται η οριστική σύμβαση μεταξύ της Κυβέρνησης του Χαρίλαου Τρικούπη και του εργολάβου Θεόδωρου Μαυρογορδάτου. Η τελική αυτή σύμβαση περιλάμβανε επιπλέον την διακλάδωση από το Βελεστίνο προς τα Φάρσαλα, την Καρδίτσα, τα Τρίκαλα και την Καλαμπάκα, λύση που επιλέχθηκε αντί της απλής επέκτασης από τη Λάρισα προς τα Τρίκαλα και την Καλαμπάκα, διότι εξυπηρετούσε περισσότερες πόλεις. Με μηχανικό τον Εβαρίστο ντε Κίρικο ως επικεφαλής της κατασκευής των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων, και επιβλέποντα μηχανικό τον Αρμάν Εννεμπέρ, οι εργασίες προχωρούν με ταχείς ρυθμούς, και στις 22 Απριλίου 1884 πραγματοποιούνται από το βασιλιά Γεώργιο Α' στο Βόλο τα εγκαίνια της γραμμής ως τη Λάρισα. Εδώ να σημειωθεί ότι λόγω της έλλειψης υπεραστικών οδικών αξόνων, το λιμάνι του Βόλου αποτέλεσε σημαντικότερο βοήθημα στην κατασκευή, καθότι υπήρξε η κύρια πύλη εισόδου για τα κάθε είδους κατασκευαστικά υλικά, καθώς αργότερα και για το τροχαίο υλικό του θεσσαλικού δικτύου. Ο δεύτερος κλάδος ακολουθεί στην κατασκευαστική πορεία, και ολοκληρώνεται στις 16 Ιουνίου 1886. Μέσα σε πέντε χρόνια από την απελευθέρωσή της από τους Τούρκους, η Θεσσαλία αποκτά ένα σημαντικό για την εποχή σιδηροδρομικό δίκτυο. Το δίκτυο αποτελείται από συνολικά 204 χλμ μονής μετρικής σιδηροδρομικής γραμμής, 17 σταθμούς, και 7 στάσεις. Οι σταθμοί χωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες, ανάλογα με τη βαρύτητα που έχουν στο δίκτυο, με βάση κυρίως τα πληθυσμιακά και οικονομικά δεδομένα της περιοχής που εξυπηρετούν. Έτσι έχουμε δύο σταθμούς α' τάξης, του Βόλου και της Λάρισας, δύο β' τάξης, των Τρικάλων και της Καρδίτσας, τρεις γ' τάξης, του Βελεστίνου, των Φαρσάλων και της Καλαμπάκας, και δέκα δ' τάξης, των Γκερλή, Τσουλάρ, Τοπουσλάρ, Πιρτσουφλή, Αϊβαλή, Ορμάν Μαγούλα, Δεμιρλή, Σοφάδων, Φαναρίου, Στεφανοσαίων). Οι στάσεις ήταν στα χωριά Κιλελέρ, Λαζάρ Μπόγα, Χατζή Μπεϊλή, Γκερμπί, Φανάρ Μαγούλα, Μέρτζι, και Βοϊβόδα. Σταδιακά πολλοί σταθμοί και στάσεις άλλαξαν ονομασία, καθώς οι περιοχές που εξυπηρετούσαν πήραν ελληνότροπα ονόματα. Ο αδιαμφισβήτητος σημαντικότερος σταθμός του δικτύου μέχρι το 1908, οπότε ολοκληρώθηκε η σιδηροδρομική σύνδεση της Αθήνας με τη Λάρισα, ήταν εκείνος του Βόλου, καθώς αφενός βρισκόταν στη μεγαλύτερη πόλη της Θεσσαλίας, αφετέρου εξυπηρετούσε το εμπορικό και επιβατικό λιμάνι του Βόλου. Ταυτόχρονα, ο Βόλος βρισκόταν στην κεφαλή του θεσσαλικού σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς και οι δύο κλάδοι, προς Λάρισα και Καλαμπάκα, είχαν κοινή αφετηρία την πόλη του Βόλου, με σημείο διακλάδωσης το Βελεστίνο. Το κόστος του δικτύου Θεσσαλίας έως τον Ιούνιο του 1866, ανήλθε στο ποσό των 20,8 εκατομμυρίων φράγκων, και τα έσοδα του αναδόχου και των συμμετόχων του μαζί με την κρατική επιχορήγηση στο ποσό των 25 εκατομμυρίων φράγκων. Το κέρδος όμως των μετόχων ήταν ουσιαστικά μηδαμινό, αφού για αρκετά χρόνια η σιδηροδρομική εταιρία που είχε συστήσει ο

Μαυρογορδάτος, μόλις που κάλυπτε τις δαπάνες της. Μάλιστα, το 1887 υποχρεώθηκε να δανειστεί για να εκτελέσει συμπληρωματικά έργα. Μία σημαντική ευκαιρία που θα μπορούσε να συντελέσει αποφασιστικά προς μία ουσιαστική κοινωνικοοικονομική εξέλιξη του Βόλου, εμφανίστηκε όταν τον Σεπτέμβριο του 1914 υπογράφηκε στο Παρίσι σύμβαση για «Αδριατικό Σιδηρόδρομο» μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας, σχέδιο που είχε συζητηθεί από το 1873. Η ελληνική πλευρά ανέλαβε τις μελέτες για την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου από την Καλαμπάκα προς τα Ιωάννινα, και μέχρι τους Αγίους Σαράντα ή την Ηγουμενίτσα, ανάλογα με την έκβαση του βορειοηπειρωτικού ζητήματος. Έτσι, ανατέθηκαν από την Κυβέρνηση σε διαφορετικές εταιρίες, οι συμβάσεις για τις μελέτες των νέων γραμμών, Καλαμπάκας – Κοζάνης – Αμύνταιου, Καλαμπάκας – Ιωαννίνων, και Λάρισας - Κοζάνης. Η μεσολάβηση του πρώτου παγκοσμίου πολέμου ματαίωσε την εξέλιξη αυτών των σχεδίων. Το 1919, επί Ελευθέριου Βενιζέλου επανέρχεται το ζήτημα της σύνδεσης του Βόλου, που θεωρείται το πλησιέστερο λιμάνι προς την Σμύρνη, με το Αδριατικό Πέλαγος. Σύμφωνα με νέα μελέτη που εκπονείται, σχεδιάζεται η σύνδεση του ελληνικού με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω Αλβανίας και Ιταλίας, με την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής κανονικού εύρους, από Καλαμπάκα προς Άγιους Σαράντα και Αυλώνα, μέσω Μετσόβου, Γρεβενών και Ιωαννίνων. Στην ίδια μελέτη επίσης προβλεπόταν η κατασκευή διακλάδωσης από τα Γρεβενά προς Σκόπια, μέσω Κοζάνης και Μοναστηρίου. Οι επεκτάσεις αυτές, σε συνδυασμό με μεγάλης κλίμακας λιμενικά έργα που είχαν δρομολογηθεί και παρουσιάστηκαν στον τύπο της εποχής, καθιστούσαν τον Βόλο το κέντρο του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Τελικά όμως τα σχέδια αυτά δεν υλοποιήθηκαν, και παρέμειναν μόνο στα χαρτιά. Μοναδική εξαίρεση μέχρι σήμερα, αποτέλεσε μία σύμβαση που υπεγράφη το 1928 μεταξύ του Ελληνικού Κράτους και της «Βελγικής Εμπορικής Εταιρίας», με περιεχόμενο την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής διεθνούς εύρους, από την Καλαμπάκα μέχρι την Βέροια, μέσω Γρεβενών, Σιάτιστας, και Κοζάνης, συνολικού μήκους 197 km. Οι εργασίες ξεκίνησαν με την υποστήριξη των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας, και προχώρησαν εντατικά μέχρι το φθινόπωρο του 1932, οπότε διακόπηκαν για λόγους αναστολής της εξυπηρέτησης των δανείων του Κράτους, εξαιτίας της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης 1929 – 1931. Μέχρι την οριστική αυτή διακοπή των εργασιών διασύνδεσης του σιδηροδρομικού δικτύου της Θεσσαλίας προς βορρά, η «Βελγική Εμπορική Εταιρία» (Société Commerciale de Belgique, συντομογραφικά S.C.B.) υλοποίησε ένα μεγάλο μέρος της χάραξης, στρώθηκε γραμμή σε μήκος περίπου 17 km με αφετηρία την Καλαμπάκα, ενώ κατασκευάστηκαν σιδηροδρομικοί σταθμοί, γέφυρες και σήραγγες. Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός ότι οι εργασίες σταμάτησαν ενώ είχε αποπερατωθεί το 67% περίπου των εργασιών του τμήματος Καλαμπάκα – Κοζάνη.

Πηγή : **Μιχάλης Ραβασόπουλος Πετράκης**, «*Σιδηροδρομικός Σταθμός Βόλου: Εντός ή Εκτός των Τειχών;*», ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, Αθήνα, 2012.

Τον Αύγουστο του 1930, στο μεν τμήμα Καλαμπάκα – Κοζάνη επαναλαμβάνονται οι εργασίες κατασκευής της γραμμής, στο δε τμήμα Κοζάνη – Βέροια εκπονούνται νέες μελέτες, στη βάση των εισηγήσεων της επιτροπής. Όμως, επιτεινομένης της οικονομικής κρίσης και της συνεπακόλουθης άρσης της «χρυσής βάσης», η δραχμή χάνει το 50% της αξίας της (η τιμή του δολλαρίου από 39δρχ. εκτινάχθηκε στις 78δρχ.) και το Κράτος αναγκάζεται να διακόψει τις ετήσιες καταβολές των τοκοχρεολυσίων των σε χρυσό εξωτερικών δανείων του· η διακοπή επηρεάζει και την S.C.B., που με τη σειρά της σταματά τις πληρωμές προς τους εργολάβους... Αυτή έμελλε να είναι η τελευταία και οριστική διακοπή των εργασιών στη γραμμή Κ.Κ.Β.. Μέχρι τη διακοπή αυτή, είχαν δαπανηθεί από το μεν δάνειο των κατασκευών περίπου \$5'000'000, από το δε δάνειο των προμηθειών περίπου \$6'500'000 (ώστε τελικά να έχουν μείνει από κάθε δάνειο αδιάθετα ποσά περίπου \$6'900'000 και \$3'500'000), ενώ είχε υλοποιηθεί το 67% περίπου των εργασιών του τμήματος Καλαμπάκα – Κοζάνη, του οποίου η χάραξη ήταν προσεγγιστικά η ακόλουθη: Καλαμπάκα (Χ.Σ. 0+000) – Μουργκάνι (Χ.Σ. 10+000) – Οξύνεια (Χ.Σ. 17+500) – Ξηροπόταμος (Χ.Σ. 24+000) – Αγιόφυλλο (Χ.Σ. 32+500) – Καρπερό (Χ.Σ. 44+200) – Μικρό (Χ.Σ. 53+400) – Καλόχι (Χ.Σ. 65+100) – Πόρος (Χ.Σ. 71+100) – Μικροκλεισούρα (Χ.Σ. 79+900) – Πασαγεφύρι (Χ.Σ. 86+700) – Σιάτιστα (Χ.Σ. 90+800) – Βατερό (Χ.Σ. 106+400) – Κοζάνη (Χ.Σ. 117+000). Κατά τη στιγμή διακοπής των έργων, οι ανά τμήμα πραγματοποιηθείσες (κατά ποσοστό οριζόμενο ως ο λόγος των δαπανηθέντων ποσών προς τα αντίστοιχα προϋπολογισθέντα) και υπολειπόμενες εργασίες υποδομής ήταν οι ακόλουθες:

Τμήμα γραμμής/ Εκτελεσθείσες εργασίες /Ποσοστό ολοκλήρωσης υποδομής /Υπολειπόμενες εργασίες

- Καλαμπάκα - Οξύνεια/ πλήρης υποδομή, στρώση γραμμής ως το Χ.Σ. 17+000, συναρμολόγηση ζευγμάτων γεφυρών Χ.Σ. 5+500 και Χ.Σ. 17+400, κτήρια Σ.Σ. Μουργκάνι και Οξύνειας/ 100% / αποπεράτωση Σ.Σ. Καλαμπάκας, στρώση γραμμής από Χ.Σ. 17+000.
- Οξύνεια - Ξηροπόταμος /πλήρης υποδομή, βάθρα γέφυρας Χ.Σ. 20+400, κτήρια σταθμών /100% / παραλαβή και τοποθέτηση ζευκτών γέφυρας Χ.Σ. 20+400, στρώση γραμμής.
- Ξηροπόταμος - Αγιόφυλλο / εργασίες υποδομής, κτήρια σταθμών/ 75% /ολοκλήρωση υποδομής (25%) και γεφυρών, στρώση γραμμής.
- Αγιόφυλλο - Καρπερό / εργασίες υποδομής, κτήρια σταθμών /48%/ ολοκλήρωση υποδομής (52%) και γεφυρών ,στρώση γραμμής.
- Καρπερό - Μικρό / εργασίες υποδομής, κτήρια σταθμών/ 53% /ολοκλήρωση υποδομής (47%) και γεφυρών, στρώση γραμμής.
- Μικρό - Καλόχι / εργασίες υποδομής/ 33% /ολοκλήρωση υποδομής (67%) και γεφυρών, στρώση γραμμής.
- Καλόχι - Μικροκλεισούρα: Δεν πραγματοποιήθηκαν εργασίες.
- Μικροκλεισούρα - Πασαγεφύρι /εργασίες υποδομής, βάθρα γεφυρών, κτήρια σταθμών /50% / ολοκλήρωση υποδομής (50%) και γεφυρών, στρώση γραμμής.
- Πασαγεφύρι - Κοζάνη / πλήρης υποδομή, κτήρια σταθμών (εκτός Σ.Σ. Κοζάνης), βάθρα γεφυρών/ 100% / παραγγελία και τοποθέτηση ζευγμάτων. κατασκευή κτηρίων Σ.Σ. Κοζάνης, στρώση γραμμής.

Σαν γενική παρατήρηση, να σημειωθεί ότι η γραμμή Κ.Κ.Β. δεν είχε σχεδιαστεί σαν ενιαία οντότητα με τη γραμμή (Βόλου -) Βελεσίνου – Καλαμπάκας. Η πρώτη σκέψη για επέκταση πέραν Καλαμπάκας αποτυπώνεται 30 χρόνια μετά την ίδρυση των Σ.Θ, με το Β.Δ. της 09.07.1914. Αν το καλοσκεφτούμε, η Κ.Κ.Β. ήταν αναπροσαρμογή της γραμμής Λάρισας – Κοζάνης – Βέροιας. Όπως αντιλαμβάνεστε, η σιδηροδρομική πολιτική ήταν εντελώς πρόχειρη, και τα αποτελέσματά της είναι ως σήμερα ορατά με τη μορφή γκρεμισμένων σταθμών μέσα στο δάσος.

Πηγή : Δ.Τερτίπης από την σελίδα του "*ΕΚΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΘΕΣΣΑΛΙΑ*"

Πρακτικά το μόνο τμήμα της χάραξης που μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε γραμμή σημερινών προδιαγραφών είναι, κατά παράδοξο και σχεδόν ειρωνικό τρόπο, εκείνο που δεν κατασκευάστηκε τότε αλλά αργότερα: το τμήμα παράλληλα με την Εγνατία Οδό μεταξύ Σιάτιστας και Ξηρολίμνης, που αντικατέστησε αντίστοιχο τμήμα της γραμμής που καταστράφηκε λόγω των έργων για τον αυτοκινητόδρομο Α2, οπότε βάσει των όρων της εργολαβίας δημιουργήθηκε νέα σιδηροδρομική υποδομή δίπλα από τον αυτοκινητόδρομο σύμφωνα με τις υποδείξεις του ΟΣΕ. Η υπόλοιπη γραμμή αξίζει στην καλύτερη περίπτωση μόνο για ιστορικό αξιοθέατο της κατασκευαστικής μας ιστορίας.

Πηγή : Σταμάτης Κουτσούκος από την ομάδα στο facebook HELLENIC TRAINS AND RAILWAYS

Έπειτα από την αντικατάσταση του πρωθυπουργού Αλέξανδρου Κουμουνδούρου και την ανάληψη της πρωθυπουργίας από τον Χαρίλαο Τρικούπη το 1882, τέθηκε σε εφαρμογή το πολιτικό όραμα του τελευταίου. Μέρος αυτού ήταν η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου, τον οποίο θεωρούσε μέσο για την τόνωση της εσωτερικής ανάπτυξης της Ελλάδας, προτείνοντας μάλιστα την κατασκευή 417 χιλιομέτρων σιδηροδρομικού δικτύου. Την ίδια στιγμή που ο Τρικούπης υλοποιούσε το όραμά του, οι ελληνικές περιοχές που βρίσκονταν ακόμη υπό οθωμανικό έλεγχο αποκτούσαν και εκείνες ράγες. Ήδη από το 1873 είχε κατασκευαστεί η γραμμή Θεσσαλονίκης–Σκοπίων, συνολικού μήκους 243 χιλιομέτρων, ύστερα από σχετική σύμβαση μεταξύ της τουρκικής κυβέρνησης και του Αυστριακού τραπεζίτη Φον Χιρς, ο οποίος είχε ιδρύσει την εταιρεία «Αυτοκρατορικοί Σιδηρόδρομοι της Ευρωπαϊκής Τουρκίας». Λίγες βδομάδες πριν το ξέσπασμα του Μεγάλου πολέμου, ο πρέσβης της Γερμανίας στην Αθήνα Albert Quadt με επιστολή του προς τον Ελευθέριο Βενιζέλο εξέφραζε τις ευχαριστίες του για την επιρροή που άσκησε, για την ανάληψη της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Καλαμπάκας–Αμυνταίου και Κοζάνης–Βέροιας από τον Οίκο Lenz & Co . Έπειτα από τη λήξη του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου, το 1926, επί πρωθυπουργίας Θεοδώρου Πάγκαλου, οι Θεσσαλικοί

Σιδηρόδρομοι υπέγραψαν σύμβαση με το κράτος για τη διαπλάτυνση και επέκταση των γραμμών προς οποιαδήποτε κατεύθυνση θεωρούνταν πρόσφορη. Η σχεδίαση αποφασίστηκε να ακολουθήσει στρατιωτικά κριτήρια, ώστε οι γραμμές να μπορούν να εξυπηρετούν τη μεταφορά και τον ανεφοδιασμό των στρατευμάτων σε συνθήκες πολέμου. Και ενώ ξεκίνησε η εκπόνηση μελετών, το Γενικό Επιτελείο Στρατού τάχθηκε κατά της διαπλάτυνσης και ανακόπηκε κάθε προσπάθεια από τους Θεσσαλικούς Σιδηροδρόμους. Στη συνέχεια, το 1927, υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Βελγικής κατασκευαστικής εταιρίας Société Commerciale de Belgique, η οποία ανέλαβε την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Καλαμπάκας–Κοζάνης–Βέροιας, και ως αμοιβή είχε οριστεί το 12% της αξίας του έργου. Το 1928 δημοπρατήθηκαν τα έργα Καλαμπάκας–Μουργκανίου, Γέφυρας Πασά–Σιάτιστας και Σιάτιστας–Βατερού και εκτιμούνταν ότι το κόστος κατασκευής της υποδομής θα ανερχόταν στα 14 εκατομμύρια δολάρια. Οι εργασίες κατασκευής αποδεικνύουν ότι η κατασκευή της γραμμής είναι ακριβή ως προς τα κτήρια των σταθμών, τα τεχνικά χαρακτηριστικά, το πλάτος του καταστρώματος και τα δαπανηρά υλικά, και αποδεικνύεται ότι η έλλειψη ενιαίου σχεδιασμού ανεβάζει το κόστος. Κατά την έναρξη των εργασιών, τον Οκτώβριο του 1927, ο προϋπολογισμός είχε εκτιμηθεί στα 6,9 εκατομμύρια δολάρια και στις αρχές του 1929 οι εργολήπτριες εταιρείες αξίωσαν ποσά έως και 50% μεγαλύτερα, με αποτέλεσμα την άνοιξη του 1930 ο προϋπολογισμός να εκτιναχθεί στα 18 εκατομμύρια δολάρια. Λόγω της διακοπής των εργασιών κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής διοργανώθηκαν συλλαλητήρια στις άμεσα ωφελούμενες πόλεις και μεταξύ αυτών και στην πόλη των Γρεβενών. Συμμετείχαν οι κάτοικοι των κοινοτήτων αλλά και οι καταστηματαρχές, που έκλεισαν συμβολικά τα καταστήματά τους μέχρι την εξεύρεση λύσης, η δε αστυνομία αναγκάστηκε να ζητήσει ενισχύσεις για την αντιμετώπιση της κατάστασης. Οι διαμαρτυρίες στην πόλη συνεχίστηκαν και αργότερα με τη συμμετοχή τριακοσίων υλοτόμων και αγωγιατών, οι οποίοι στράφηκαν εναντίον της Βελγικής εταιρείας, διότι χρησιμοποιούσε ευρωπαϊκή και όχι ελληνική ξυλεία για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής. Την ανησυχία τους για τη συνέχιση κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής εξέφραζαν οι εργολάβοι της Εταιρείας Γεωργοπούλου τον Νοέμβριο του 1930 με επιστολή τους προς τον πρωθυπουργό Βενιζέλο: Το δε γεγονός ότι θα εγκαταλειφθώσιν έργα κατασκευασθέντα ήδη (40 περίπου χιλιόμετρα γραμμής) προς την παλαιάν κατεύθυνσιν, αξίας 60-70 εκατομμυρίων, αχρησιμοποίητα, έρμαια της τύχης και των καιρών, πως θα κριθή από τους μη ειδότας ή τους μεταγενέστερους; Ο ίδιος ο Βενιζέλος σε επιστολή του προς τον Υπουργό Συγκοινωνιών Δημήτριο Δίγκα, με ημερομηνία 26 Φεβρουαρίου 1931, ανέφερε ότι ο μηχανικός Σπυριδων Κατσουλίδης είχε προτείνει νέα χάραξη και ότι ο πρώην Υπουργός Συγκοινωνιών διέκοψε τις εργασίες έως ότου εξεταστεί το ζήτημα. Επισημαίνεται ότι ο Κατσουλίδης πρότεινε μετά το Καρπερό η γραμμή να κινηθεί ανατολικά και να καταλήξει στην περιοχή «Κουλούρα Ημαθίας», παρακάμπτοντας τα Γρεβενά, τη Σιάτιστα και την Κοζάνη, καθώς ο σκοπός κατασκευής της ήταν στρατιωτικός. Οι δυσμενείς οικονομικές εξελίξεις, που ανέκυψαν, επέφεραν την κήρυξη παύσης των πληρωμών, λόγω της διόγκωσης του εξωτερικού χρέους της χώρας, και την πτώχευση της Ελλάδας τον Μάιο του 1932 από την κυβέρνηση του Βενιζέλου. Το κράτος αναγκάστηκε να διακόψει τις καταβολές πληρωμών των εξωτερικών δανείων και αυτό επηρέασε τα αποθεματικά της κατασκευαστικής εταιρείας, η οποία με τη σειρά της διέκοψε τις πληρωμές των εργολάβων επί πρωθυπουργίας πλέον του Παναγή Τσαλδάρη. Οι παραπάνω εξελίξεις οδήγησαν και στην οριστική παύση των εργασιών στη σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας–Κοζάνης–Βέροιας. Η διακοπή πληρωμών των εργαζομένων στην κατασκευή της γραμμής είχε ως αποτέλεσμα την αποχώρηση των εταιρειών, μεταξύ των οποίων και αυτής των «Αδελφών Αυδή και Αθανασίου Ταχτατζή». Ο Φαίδρος Αυδής στο προσωπικό του ημερολόγιο αναφέρει ότι η εταιρεία ανέλαβε την εργολαβία του τμήματος Καρπερού–Μικρού, όπου και εγκαταστάθηκε στις 20 Ιουνίου 1931. Η περιοχή Καρπερού και η ευρύτερη περιοχή των Χασίων ήταν τότε κέντρο δράσης διαφόρων λήσταρχων και για τον λόγο αυτό οι εργαζόμενοι πληρώνονταν με ειδικό χαρτονόμισμα. Στις 26 Νοεμβρίου 1932 γράφει χαρακτηριστικά: «Επιστρέψαμεν εις Θεσσαλονίκην διότι διακόπησαν τα έργα» και το 1935 προσθέτει: «Ευρισκόμεθα υπό την καταθλιπτικήν επήρειαν της δεσμεύσεως όλων των κεφαλαίων μας από τριετίας και πλέον εις την εργολαβίαν γραμμών Καλαμπάκας–Βεροίας. Εφόσον δεν λύονται τα εκκρεμή ζητήματα μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Βελγικής Εταιρείας, και δεν μας επιστρέφουν το λαβείν μας, θα φυτοζωούμεν». Κατά τη διακοπή των εργασιών είχε υλοποιηθεί περίπου το 67% του τμήματος Καλαμπάκας–Κοζάνης, είχε ολοκληρωθεί το μεγαλύτερο μέρος του τμήματος

Αγιόφυλου–Καρπερού, είχαν προχωρήσει σημαντικά τα έργα στο τμήμα μεταξύ Καρπερού–Φελλίου και η σιδηροδρομική γραμμή ήταν έτοιμη από το Γεφύρι του Πασά έως την Κοζάνη . Το ζήτημα της διακοπής των κατασκευαστικών έργων της σιδηροδρομικής γραμμής επανήλθε στο προσκήνιο στις παραμονές του πολέμου του 1940. Ο Emanuele Grazzi, τελευταίος Ιταλός πρεσβευτής στην Αθήνα πριν τον πόλεμο του 1940, εκθέτει στα απομνημονεύματά του τις προσπάθειες που έκανε ο πρωθυπουργός της Ελλάδας Ιωάννης Μεταξάς για να αποτρέψει κάθε αιτία προστριβής μεταξύ της Ιταλίας και της Ελλάδας. Τον Σεπτέμβριο του 1940 η Ελληνική κυβέρνηση διέθεσε ποσό αρκετών εκατομμυρίων δραχμών για την πληρωμή της ιταλικής κατασκευαστικής εταιρείας, που συμμετείχε στην κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής στην περιοχή της Καλαμπάκας . Τον ίδιο μήνα, στις παραμονές του Ελληνοϊταλικού πολέμου, η Υποδιοίκηση Χωροφυλακής Κοζάνης , έπειτα από εγκριτική διαταγή του Υπουργείου Δημόσιας Ασφάλειας, επέτρεψε στον Νικόλαο Σάκκο, κάτοικο Ξηρολίμνης Κοζάνης με καταγωγή από το Πολυνέρι Γρεβενών και αρχιφύλακα στην υπό κατασκευή σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας–Βέροιας, να κατέχει πιστόλι Μπράουνικ και να οπλοφορεί για την ατομική του ασφάλεια. Κατά την περίοδο της Κατοχής , τα ολοκληρωμένα τμήματα των γραμμών χρησιμοποιήθηκαν από τους Γερμανούς για κάθε είδους μετακινήσεις τους. Με το τέλος του πολέμου αποξήλωσαν τα υλικά του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου (στρωτήρες και ράγες) και μέσω του λιμανιού του Βόλου τα μετέφεραν στη Γερμανία.

Πηγές:

1. **Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου**, επιστολή του κόμη Albert Quadt προς τον Ελευθέριο Βενιζέλο, 12 Ιουνίου 1914.
2. **Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου**, επιστολή της Τεχνικής Εταιρείας Γεωργόπουλου προς τον Ελευθέριο Βενιζέλο, 19 Νοεμβρίου 1930.
3. Εφημ. Εμπρός, 17/09/1930.
4. Εφημ. Μακεδονία, 18/01/1932.
5. **Πετρονότης Αργ . -Σινάνης Άγγ.**, *«Το τραίνο δεν σφύριξε ποτέ, Ο ημιτελής Σιδηρόδρομος Καλαμπάκας–Γρεβενών –Βέροιας»*, ανέκδοτη μελέτη, Θεσσαλονίκη 2009.
6. **2ο Γυμνάσιο Γρεβενών, Τμήμα Α2**, *Τα ίχνη «του τρένου της Καλαμπάκας» σε περιοχές των Γρεβενών*, εργασία στα πλαίσια προγράμματος περιβαλλοντικής αγωγής, στο: Το τρένο των Γρεβενών (ημερ. ανάκτ. 15/11/2017).
7. **Γκράτσι Εμ.**, *«Η αρχή του τέλους. Η επιχείρηση κατά της Ελλάδος»*, Βιβλιοπωλείο της Εστίας, γ' έκδοση, Αθήνα 2007.
8. **Αρχείο Οικογένειας Κων. Τσάλτα**, έγγραφο Υποδιοίκησης Χωροφυλακής Κοζάνης, 25 Σεπτεμβρίου 1940.
9. **Τράντος Οδ.**, *«Το ιστορικό της σιδηροδρομικής γραμμής από την Καλαμπάκα προς την Κοζάνη»*, (ημερ. ανάκτ. 15/11/2017)