

«En τής ἐκθέσεως τής Γενικῆς Διευθύνσεως Δημοσίου Λογιστικοῦ προκύπτουν ὅτι αἱ ἄμεσοι ἐπιβαρύνσεις τοῦ Προϋπολογισμοῦ διὰ τήν κατασκευήν τοῦ Διυλιστηρίου Πετρελαίων εἶναι :

	Μάρκα	Δραχμαί	Δολλάρια
α) Δι' ἄξιαν μηχανημάτων Διυλιστηρίου CIP Πειραιᾶ	49.909.500	365.504.000	11.883.500
β) Δι' ἐγγύθσιν ΗΣΡΜΒΣ μετά τόκου ...	1.486.957	10.616.900	333.897
γ) Διά τόκου τοῦ 8% τῶν Μ.4.909.500	10.684.150	76.284.830	2.542.827
δ) Δι' ἄξιαν τῶν ἐπί πλέον κατασκευῶν τοῦ ἄρθρ.2 παρ.2 κατὰ προϋπολόγι-σιν. Περιπίου	4.642.800	33.144.000	1.104.470
ε) Δι' ἐπιβαρύνσιν ἐκ συμβάσεως ATLANTIC		19.590.000	633.000
στ) Διά δαπάνας εἰς Δραχμάς κατὰ προϋπολόγισιν	66.723.407	496.139.730	16.537.694
Διά δαπάνην Τεχν.Συμβούλου ARMI-STEAD. Προηγουμένη ἔγκρισις		72.885.000	2.429.500
			230.000
	66.723.407	569.024.730	19.197.194

Ἀπλάθῃ τὸ σύνολον τοῦ κόστους εἰς δολλάρια προϋπολογίζεται εἰς \$ 19.197.194.- μὲ ἄριστα : Ιον) τὰ ποσὰ τὰ ἀφορῶντα τὰ ἀπολογιστικὰ ἔξοδα εἰς δραχμάς (στ) καὶ 2ον) τὰς δαπάνας τοῦ ἄρθρου 2 παρ.2(β). Αἱ δαπάναι αὗται ἀποκαλοῦμεναι, Τμήμα 1100, Τμήμα 1600 Α, Τμήμα 1600 Β, καὶ Τμήμα 1700, προϋπολογίσθησαν ἐν τῇ ὡς ἄνω ἐκθέσει τοῦ Γεν. Λογιστηρίου εἰς \$ 1.104.470, ἐνῶ ἐν τῇ πραγματικῷ ἡ μόνη ἡ δαπάνη τοῦ Τμήματος 1700 (διὰ πετρελαιοαγωγούς διοχετεύσεως τῶν προϊόντων ἀπὸ τοῦ Διυλιστηρίου/ Ἀσπρόπυργον εἰς Πέραμα/ Δραπετσῶνα) δὲ ἀνέλθῃ εἰς ἄνω τῶν \$ 2.500.000.-

*Ἐναντι τοῦ κόστους αὐτοῦ τοῦ ὁμοῦ ἔργου ἀνωτέρου τῶν \$ 19 ἑκατομμυρίων, ἡ προσφορὰ τῆς ΕΛΒΕΝ διὰ Διυλιστήριον ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως ἐτοιμὸν πρὸς λειτουργίαν ἦτο \$ 9.930.000.- Τὸ Διυλιστήριον αὐτὸ δὲ ἦτο ὁμοίον μὲ τὸ προκείμενον Κρατικόν, ἀλλὰ δὲ περιελάμβανε ἐπί πλέον : Ιον) ἔγκαταστάσιν καταλυτικῆς ἀποθειώσεως καὶ 2ον) τρεῖς πετρελαιοαγωγούς (PIPE LINES) διὰ τήν διοχέτευσιν ἐτοιμῶν προϊόντων ἀπὸ τοῦ Διυλιστηρίου εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις ἀποθηκέυσεως Περάματος/ Δραπετσῶνος. Ἐπίσης ἡ προσφορὰ τῆς Ἑταιρίας Σκούρα ἦτο διὰ \$ 10.000.000.-

Διὰ τυχόν ἀντίρρουν ἀντιρρήσεων καὶ δηλωθῆναι ὅτι τὸ ἰδιωτικὸν Διυλιστήριον εἰς τήν τιμὴν τῶν \$ 9.930.000.- περιελάμβανε :

- 1ον) Δυναμικότητα κατεργασίας 1.300.000 τόννων ἐτησίως.
- 2ον) Ποιότητα βενζίνης 80% 76 ὀκτάνια καὶ 20% 88 ὀκτάνια JET FUEL, Φωτιστικόν, GAS OIL, MAZOTT.
- 3ον) Ἀποθηκευτικοῦ χώρου 200.000 τόννων.
- 4ον) Ἀπόσας τὰς εὐκολίας ἀκφορτώσεως.
- 5ον) Ἐγκαταστάσιν καταλυτικῆς ἀναμορφώσεως βενζίνης.
- 6ον) Ἐγκαταστάσιν καταλυτικῆς ἀποθειώσεως.
- 7ον) Ἐγκαταστάσιν παραγωγῆς ἀσφάλτου μὲ ἐπιβαρύνσιν \$ 200.000 ἐξ ὀλοκλήρου εἰς δραχμάς, καθ' ὅσον ἡ ἔγκατάστασις αὐτὴ δὲ κατεσκευάσθη ἐν Ἑλλάδι.
- 8ον) Τρεῖς πετρελαιοαγωγούς διὰ τήν διοχέτευσιν τῶν προϊόντων ἀπὸ τοῦ Διυλιστηρίου εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις ἀποθηκέυσεως Περάματος/ Δραπετσῶνος.

Handwritten notes:
 Αναμνηστικὸν
 Συμπληρωματικὸν
 9/9/2010

Ἡ ἀπόφασις τοῦ Συντονιστικοῦ Συμβουλίου περὶ ἀπορρίψαις τοῦ Διυλιστηρίου ὡς ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, ἡ ἀναγγελθεῖσα ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ τοῦ Συντονισμοῦ κ. Καψάλη τὴν 25 Ἰουνίου 1954, ἐλήφθη μὲ τὴν δικαιολογίαν ὅτι τὰ κέρδη τοῦ Διυλιστηρίου θὰ ἦσαν 4 - 4,5 ἑκατομύρια δολλάρια ἑτησίως. Ἡ ἀναγγελία αὐτὴ διηρθώθη καὶ διὰ τῶν ἐξῆς φράσεων :

- «Βεβαίωσις διὰ τὴν ἐξασφάλισιν ἰδιωτικῶν κεφαλαίων δὲν εἶναι δυνατὴ».
- «Τοιαύτη σύμβασις (ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως) θ' ἀπαίτησθαι μακρὰς καὶ δυσχερεῖς προσθέτους διαπραγματεύσεις ἐν ὄψει τῶν μεγάλων κερδῶν τοῦ μονοπωλιακοῦ χαρακτῆρος τῆς ἐπιχειρήσεως».
- «Ἡ ἀπόφασις διαχωρισμοῦ τῆς κατασκευῆς ἀπὸ τῆν ἐκμετάλλευσιν θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ τὴν ταχύτεραν ἔναρσιν τῆς κατασκευῆς τοῦ Διυλιστηρίου πρὸς ἀποφυγὴν περαιτέρω χρονοτριβῶν».
- «Ἡ Κυβέρνησις ἐκ τῶν διαπραγματεύσεων μετὰ τῶν δύο ἐνδιαφερομένων (EABYN καὶ Σκούρα ἐπὶ ὀμηνοῦ) ἀπεκόμισε χρησιμώτατα στοιχεία, τὰ ὅποια ἠδύρναν τὸν κύκλον τῶν γνώσεών μας ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου».

Ἀφοῦ λοιπὸν ἀπερρίφθη ὑπὸ τοῦ Συντονιστικοῦ Συμβουλίου τὸ Διυλιστήριο ὡς ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, διότι τὰ κέρδη θὰ ἦσαν πολὺ μεγάλα, δηλαδὴ 4 - 4,5 ἑκατομύρια δολλάρια, ὡς εἰς τοὺς ὑποβληθέντας λογαριασμοὺς ἀποτελεσμάτων τοῦ Ὑπουργείου Συντονισμοῦ βλεπομεν σήμερα, ὅτι ἡ διαχείρισις 9 ἐτῶν θὰ δώσῃ μόνον 18 ἑκατομ. δολλάρια κέρδη ;

Πότε ἦτο ἐν ἀληθείᾳ τὸ ὕψος Συντονισμοῦ ἢ τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον ; Ὅταν εἶλεγε ὅτι τὰ κέρδη ἦσαν 4 - 4,5 ἑκατομύρια δολλάρια διὰ τὴν ὑποθέσιν τῆς δικαιολογίης ἀπορρίψαις ἰδιωτικῆς κατασκευῆς τοῦ Διυλιστηρίου, ἢ ὅταν λέγει τώρα ὅτι τὰ κέρδη εἶναι 2 ἑκατομύρια δολλάρια ἑτησίως ;

Καὶ αὐτὰί αι διαφοραὶ εἶναι ἀκόμη εἰς τὰ χαρτιά. Ὅταν ἀρχίσῃ ἡ πραγματικὴ ποιοὶ ἀριθμοὶ θὰ ἰσχύουσιν διὰ τὴν δημοσίαν κατασκευὴν καὶ ποῖοι διὰ τὸν δημοσίον προϋπολογισμὸν τῶν κερδῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως ;

ΕΔΗΚ

Α: ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΚΕΥΗΣ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΠΕΤΡΑΙΩΝ

Η άρχικη προσφορά Ευραγγέλα τής 15 Νοεμβρίου 1953 ήτο διά
§ 10.930.000.-, με αποθηκευτικούς χώρους 300.000 τόννων.

Μεταγενεστέρως έζητήθη από τό Ύπουργετον Συντονισμοῦ νά άφαι-
ρέσωμεν άποθήκας 100.000 τόννων, όποτε με αποθηκευτικούς χώρους 200.000
τόννων ώρίσαμεν κόστος διυλιστηρίου § 9.930.000.-, ως σαφώς αναφέρεται
εις τās τελικās μας προτάσεις τής 31 Μαΐου 1954. Συνημμένως άμφοτεραί
αί προτάσεις.

Τό Διυλιστήριον αυτό με κόστος § 9.930.000 θά περιελάμβανε σύμφωνα
με τās προσφορές μας :

- 1ον) Δυναμικότητα κατεργασίας 1.300.000 τόννων έτησίως.
- 2ον) Ποιότητα βενζίνης 80% 76 όκτάνια καί 20% 88 όκτάνια
JET FUEL, Φωτιστικόν, GAS OIL, Μαζούτ.
- 3ον) Αποθηκευτικούς χώρους 200.000 τόννων.
- 4ον) Απάσας τās εύκολίας έκφορτώσεως.
- 5ον) Έγκατάστασιν καταλυτικής άναμφώσεως βενζίνης.
- 6ον) Έγκατάστασιν καταλυτικής άποθειώσεως.
- 7ον) Έγκατάστασιν παραγωγής ασφάλτου με έπιβάρυνσιν § 200.000
έξ όλοκλήρου εις δραχμάς, καθ' όσον ή έγκατάστασις αυτή θά
κατασκευάζετο εν Έλλάδι.
- 8ον) Τās πετρελαιοαγωγούς διά τήν διοχέτευσιν τών προϊόντων από
τοῦ Διυλιστηρίου εις τās έγκαταστάσεις άποθηκεύσεως Περάματος/
δραπετσώνος.
- 9ον) Ίδιαν παραγωγήν ήλεκτρικής ένεργείας
- 10ον) Πυροσβεστικόν σταθμόν, Πλωτά μέσα, Αυτόματους μετρητάς, Άσύρματα
τηλέφωνα, Οικήματα κ.λ.π. ως περιγράφονται λεπτομερώς εις τās
υποβληθείσας μελέτας.
- 11ον) Άξιόν οικήπέδων περιελαμβάνετο έπίσης εις τό άνωτέρω κόστος.

ΕΔΗΚ

Β.- 'Εγγύσεις 'Επιτελέσεως 'Εργου

1ον) Κατετέθη ἅ ἀπό 10 Νοεμβρίου 1953 ἐπιστολή τῆς Κτηματικῆς Τραπεζῆς σύμφωνα μέ τήν ἔννοιαν τῆς διακηρύξεως ὡς ἐν συνημμένῳ φωτοτυπίῳ.

2ον) Προεκρίθη δις δημοφώνως ὑπό τῆς ἀρμοδίας 'Επιτροπῆς τοῦ Διαγωνισμοῦ ἐκ τῶν κ.κ. Α.Καλλίνικη, Δ.Νικολαΐδη, Ι.Πεσμαζόγλου, 'Ηλ. Δεκουλάκου, Δ.Μπίμπα, ἡ προσφορά Συρρεγγέλα μέ ποσόν ₪ 9.930.000.-

3ον) Κατετέθη κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Συντονιστικοῦ Συμβουλίου τῆς 23 Φεβρουαρίου 1954 ἐγγυητικῆ ἐπιστολῆ τῆς Κτηματικῆς Τραπεζῆς ἐντός 48 ὥρῶν διά ποσόν ₪ 100.000.- ὡς ἐσώμακιστον ἀντίγραφον.

4ον) Προεκρίθη διά τρίτην φοράν δημοφώνως πάλιν ἡ πρότασις Συρρεγγέλα ὑπό τῆς ἰδίας 'Επιτροπῆς προεδρευομένης ὑπό τοῦ κ. Καλλίνικη μέ τιμῆν ₪ 9.930.000.-

5ον) Κατετέθη κατόπιν ἐκτάκτου αἰτήσεως τοῦ 'Υπουργοῦ τοῦ Συντονισμοῦ, ἅ ἀπό 11 Μαΐου 1954 ἐπιστολή τῆς Κτηματικῆς Τραπεζῆς ἐν ἣ ἐπιρριπύονται ἐπιστολάς τῆς BANK OF AMERICA κ.λ.π., ὡς συνημμένη φωτοτυκία.

6ον) Οὐδεὶς ἀπολύτως (οὔτε ὁ 'Υπουργός οὔτε οἱ Διευθυνταὶ τοῦ 'Υπουργείου Συντονισμοῦ) μέχρι τῆς 25 'Ιουνίου 1954, ἡμέρας καθ' ἣν ἀνηγγέλη ἡ κατασκευὴ τοῦ Διυλιστηρίου ὡς Κρατικοῦ, ἡμεισθησεν ἂν εἶναι ἢ ὄχι δυνατόν νά γίνῃ τό Διυλιστήριον μέ ₪ 10.000.000.- ἢ ἂν ἔχρ ἢ ὄχι τά ἀναγκαῖα κεφάλαια ὁ Συρρεγγέλας. Ἄλλωστε καί ἡ προσφορά Σκοῦρα ἦτο διά ₪ 10.000.000.- Μόνον αἱ ἑταίρια ἔλεγον ἀπὸ τοῦ 1949 ὅτι ἀπαιτοῦνται ₪ 30.000.000.- διά νά τρομοκρατοῦν τοὺς ἀρμοδίους καί νά μὴ γίνεταί τό ἔργον αὐτό.

7ον) Μόνον κατὰ τήν συζήτησιν ἣν προεκάλεσε ὁ ἀνεύθυνος κ. Λάβδας εἰς τό Τεχνικόν 'Επιμελητήριον, διετυπώθη ἐκ μέρους τοῦ ἰδίου κ. Λάβδα ὅτι οὔτε τά κεφάλαια οὔτε τὰς ἐγγυήσεις διέθετεν ὁ Συρρεγγέλας. Ἄλλὰ σύμφωνα μέ τά Πρακτικά φαίνεται σαφῶς ὅτι τοῦ ἐδόθη ἀποστομωτικὴ ἀπάντησις. Οὐδεὶς ὅμως εἰς τό Τεχνικόν 'Επιμελητήριον τό κατ' ἐξοχὴν ἀρμοδίον, ὁμοσετήριζεν ὅτι δέν γίνεται τό ἔργον αὐτό μέ ₪ 10.000.000.-

Γ.- Τοποθεσία Διυλιστηρίου

Είς τόν πρῶτον διαγωνισμόν διά τήν κατασκευήν τοῦ Διυλιστηρίου ὡς ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, ὁ μὲν Συρεγγέλας ἐπρότεινε τήν θέσιν Σελληνίου, ὁ δὲ Σκούρας τήν θέσιν Σκαραμαγκᾶ/ Ἀσπροπόργου.

Ἐν τῇ δευτέρῃ δημοφάνῃ ἀποφάσει τῆς Ἐπιτροπῆς Διυλιστηρίου περί προκρίσεως τῶν προτάσεων Συρεγγέλα ἀναφέρεται :

Ἐν τέλει ἡ Ἐπιτροπή φρονεῖ σκόπιμον νά ἐπισημάνῃ τά κατ' ἀρχήν πλεονεκτήματα τά ὅποια παρουσιάζει ἡ προτεινομένη ὑπό τοῦ Γ.Χ. Συρεγγέλα τοκοθεσία ἐγκαταστάσεως τοῦ Διυλιστηρίου εἰς Σελλήνια τῆς νήσου Σαλαμίνας, ἐναντι τῆς ὁδοῦ τῆς REFINERIES INC. προτεινομένης θέσεως Σκαραμαγκᾶ, τήν ὅποιαν αὕτη διά τῶν ὑποβληθειῶν συμπληρωματικῶν αὐτῆς προτάσεων ἐπιμένει νά θεωρῆ ὡς πλεονεκτοῦσαν ἐναντι τῆς ἀντιστοίχου τοποθεσίας τῆς Σαλαμίνας.

Ἡ ἐγκατάστασις τοῦ Διυλιστηρίου εἰς τήν ἀκτὴν τοῦ κόλπου τῆς Ἐλευσίνας συνεπάγεται τό μειονέκτημα ὅτι τά πλοῖα τά κομίζοντα τό ἄργον πετρέλαιον θά διέρχωνται ὀποχρεωτικῶς διά τοῦ στενοῦ καί ἀβαθοῦς διαύλου τοῦ Ναυστάθμου, πρᾶγμα τό ὅποσον ἐκτός τοῦ ὅτι θά ἐπιφέρῃ, κατὰ τάς ἀπόψεις τοῦ Γ.Σ.Ν., ἀνωμαλίας εἰς τήν Ἱσχυροσίαν τοῦ Ναυστάθμου, ἐγκλείει καί τούς κινδύνους ἀφ' ἑνός μὲν τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῆς ἐπικοινωνίας τοῦ Διυλιστηρίου εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν λόγῃ ἀπροόπτων γεγονότων ἤθελε βυθισθῆ σκάφος τι ἐντός τοῦ διαύλου τούτου, ἀφ' ἑτέρου δέ τῆς σοβαρᾶς ἀπειλῆς κατὰ τῆς ἀσφαλείας τῶν περὶ τόν κόλπον τῆς Ἐλευσίνας Βιομηχανικῶν καί Ναυτικῶν ἐγκαταστάσεων, ἐν περιπτώσει ἀναφλέξεως μεγάλου πετρελαιοφόρου ἐντός τοῦ κόλπου τούτου.

Ἀντιθέτως, τά ἀνωτέρω μειονεκτήματα, δέν θρῖστανται διά τήν ἐπί τῆς Σαλαμίνας προτεινομένην θέσιν τοῦ Διυλιστηρίου, καθ' ὅσον τά προσκομίζοντα τό ἄργον πετρέλαιον σκάφη θά προσεγγίζουσι εἰς τόν φυσικόν λιμένα τῆς Κούλουρης, μακρὰν τῆς περιοχῆς τοῦ Ναυστάθμου καί ἐκτός τοῦ κόλπου τῆς Ἐλευσίνας.

Διά τούς ὡς ἀνωτέρω ἐπιθεμένους λόγους, τούς προκύψαντας ἐκ τῆς ἐξετάσεως τοῦ συνόλου τῶν ὑποβληθειῶν προτάσεων μετὰ τῶν ἐπινεχθειῶν συμπληρώσεων, διευκρινίσεων καί βελτιώσεων αὐτῶν, ἡ Ἐπιτροπή ἐπιμένει εἰς τό ἀπό 19.1.54 Πρακτικόν, διατυπωθέν συμπέρασμα αὐτῆς καθ' ὃ προκρίτεα εἶναι ἡ προσφορά "Γ.Χ. ΣΥΡΕΓΓΕΛΑ".

Ἀθῆναι 27 Φεβρουαρίου 1954

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ
Α. ΚΑΛΛΙΝΕΚΗΣ
Ι. ΠΕΣΜΑΖΟΓΛΟΥ
Η. ΔΕΚΟΥΛΑΚΟΣ
Α. ΤΣΑΤΣΟΣ
Δ. ΜΠΙΜΠΑΣ *

Πέραν αὐτῶν ἐγένετο σύγκλησις τῆς Ἐπιτροπῆς καί διά τρίτην φοράν ὁπότε καί πάλιν προεκρίθησαν δημοφώνως αἱ προτάσεις Συρεγγέλα.

Παρά ταύτα ὁ ἀνεύθυνος κ. Λάβδας διὰν ἀπέτυχε εἰς τὴν ἐξεύρεσιν προφάσεων διὰ τὴν ἀπόρριψιν τῶν προτάσεων Ευρωγγέλα ἐδημιούργησε διὰ πρώτην φοράν ζήτημα τοποθεσίας. Ὅτι δηλαδή ἡ κατάλληλος τοποθεσία εἶναι ὁ Εκαραμαγιὰ καὶ ὄχι τὰ Σελλήνια.

Κατόπιν τῶν φησασκιῶν τοῦ κ. Λάβδα ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ, συνεστήθη ὑπὸ τοῦ κ. Καψάλη Ἐπιτροπὴ θέσεως τοῦ Διυλιστηρίου ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Α. Καλίνσκη. Ἡ ἐπιτροπὴ αὕτη εἰς ἣν συμπεριέλαβον τὰ Γενικά Ἐπιτελεῖα, κατόπιν ἐπιτοπίων αὐτονομῶν εἰς Εκαραμαγιὰ καὶ Σελλήνια, ἀπεφάνθη ὑπὲρ τῆς θέσεως τῶν Σελληνίων.

Μετὰ τὴν ἀπόφασιν τῆς 25 Ἰουνίου 1954 περὶ κατασκευῆς τοῦ Διυλιστηρίου ὡς Κρατικοῦ, ὑπέβαλε πρότασιν διὰ πρώτην φοράν ἡ SOCOMY κατὰ Ἰούλιον 1954, νὰ ἰδρῦσθαι τὸ Διυλιστήριον, ἀλλὰ εἰς τὸν ... Ἅγιον Γεώργιον Κερατοινίου.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ Τεχνικός Σύμβουλος ARMISTEAD προέτεινε κατὰ Ὀκτώβριον 1954 νὰ ἰδρῦσθαι τὸ Διυλιστήριον εἰς Ἅγιον Γεώργιον Κερατοινίου καὶ ὑπέβαλε συγκριτικὸν πίνακα διὰ ν' ἀποδείξῃ ὅτι ἡ τοποθεσία τοῦ Ἁγ. Γεωργίου εἶναι ἡ συμφερωτέρα.

Τὰ Ἐπιτελεῖα ἀντέδρασαν ἐπ' αὐτοῦ καὶ τότε συνεκλήθη Συμβούλιον μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ Ἐπιτελοῦ Ἐθνικῆς Ἀμύνης, Συντονισμοῦ καὶ Βιομηχανίας, νὰ λύσῃ τὸ θέμα. Οἱ κ. κ. Ἐπιτελοὶ ἔλυσαν τὸ θέμα καθορίζοντες ὡς θέσιν Διυλιστηρίου τὸν Εκαραμαγιὰν/ Ἀσπροπύργου. Ἀλλ' ἡ θέσις αὕτη εἶχεν ἀπορριφθῆ :

- 1ον) Ἐπὶ τοῦ ΓΕΝ ἀπὸ ἐτῶν.
- 2ον) Ἐπὶ τοῦ ΓΕΣΘΑ διὰ τῆς ἀπὸ 17 Μαΐου 1954 γνωματεύσεώς του (Συνημμένον ἀντίγραφο).
- 3ον) Ἐπὶ τῆς Ἐπιτροπῆς θέσεως τοῦ Διυλιστηρίου προεδρευομένης ὑπὸ τοῦ κ. Α. Καλίνσκη, διὰ τοῦ ἐξῆς δικαιολογητικοῦ.

Ἐπιπρόσθετον. Ἡ Ἐπιτροπὴ λαβοῦσα ὑπ' ὄψιν τὴν θέσιν ἣν ἔλαβε τὸ Ἐπιτελεῖον Ἐθνικῆς Ἀμύνης ὡς αὕτη ἐκτίθεται εἰς τὸ κατωτέρω τῆ Ἐπιτροπῆ ἀπὸ 17-5-54 σημείωμα τῶν ἐκπροσώπων αὐτοῦ, ἀποκλείει τὴν χρησιμοποίησιν τῆς θέσεως Ἀσπροπύργου πρὸς ἐγκαταστάσιν τοῦ Διυλιστηρίου καὶ προτείνει τὴν θέσιν Σελληνίων. Ἐξ ἄλλου, ἀνεξαρτήτως τοῦ παράγοντος ἀσφαλείας, ἀπὸ ἀπόψεως καθαρῶν τεχνικοοικονομικῶν ἀπαιτήσεων, ἡ σύγκρισις τῶν πλεονεκτημάτων καὶ μειονεκτημάτων τῆς θέσεως Ἀσπροπύργου ἐν ἀντιπαράθεσιν πρὸς τὰ ἀντίστοιχα πλεονεκτήματα καὶ μειονεκτήματα τῆς θέσεως Σελληνίων, δὲν ἐμφανίζουν τὴν θέσιν Σελληνίων ὡς μειονεκτοῦσαν ἐναντι τῆς θέσεως Ἀσπροπύργου. Τὰ πλεονεκτήματα τῆς θέσεως Ἀσπροπύργου ἀπὸ ἀπόψεως ὀδικῆς καὶ σιδηροδρομικῆς προσπελάσεως πρὸς τὸ Διυλιστήριον, ἡ ὑπαρξις γλυκέος ὕδατος καὶ ἡ εὐχέρεια τῆς σύνδεσος τοῦ Διυλιστηρίου μετὰ τοῦ ηλεκτρικοῦ δικτύου τῆς HEAP δὲν ἀποτελοῦν σοβαρὰ πλεονεκτήματα βαρύνοντα εἰς τὴν ἐκλογὴν καὶ προτίμησιν τῆς θέσεως Ἀσπροπύργου ἐναντι τῆς θέσεως Σελληνίων.

Ἡ θέσις τῶν Σελληνίων ἐναντι τῶν πλεονεκτημάτων ἕτινα αὕτη παρουσιάζει ἀφ' ἑνὸς μὲν τῆς ὀλιγωρίας τοῦ ἡμίσεως ἀποστάσεως αὐτῆς ἀπὸ τῆς ἀκτῆς Περάματος-Ἀραπετοῦνος ἢ ἡ θέσις Ἀσπροπύργου ἀφ' ἑτέρου δὲ τῆς ἀπολύτου εὐχερείας προσπελάσεως πλοίων μεγάλου βυθίσματος ἔνευ οὐδενὸς προσθέτου ἔργου λόγῳ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν θέσιν τοῦ Ἀσπροπύργου διὰ τὴν ὁποῖαν ἀμφότεραι αἱ εἰσοδοὶ πρὸς τὸν κόλπον Ἐλευσίνος

- (είτε Πόρος Μεγάρων είτε στενόν Ναυστάθμου) άπαιτοῦν
- ἔργα ἐμβαθύνσεως τοῦ βυθοῦ τῆς θαλάσσης ἀκαθορίστου ὕψους
- δαπάνης, παρουσιάζει τὴν εἰδικὴν περίπτωσιν διελεύσεως
- τμήματος ἐκ τῶν ἀγωγῶν μεταφορᾶς τῶν πετρελαιοειδῶν ἐπὶ
- μήκους 1,5 χιλιομ. περίπου ὑποβρυχίως, ἡ ὁποία ἀπὸ τεχνι-
- κῆς ἀπόψεως δὲν θεωρεῖται ὅτι θὰ παρουσιάσῃ σοβαρὰς
- δυσχερεῖας (οὐδεμίαν ἀξία λόγου ἐπίδρασιν ἔχει ἐπὶ τῶν
- ἀγωγῶν μεταφορᾶς βενζίνης, φωτιστικοῦ πετρελαίου καὶ DIESEL
- OIL ἀλλὰ μόνον ἐπὶ τοῦ ἀγωγοῦ μεταφορᾶς τοῦ Μαζούτ), ἀλλὰ
- ἀπλῶς ὕρισμένην οἰκονομικὴν ἐπιβάρυνσιν.
- Εἰ ἄλλου τό τελευταῖον τοῦτο θέμα πραγματικῶς θὰ ἐξαφανισθῇ
- ἔμα τῆ κατασκευῆ τῆς ὑπὸ τοῦ Β.Ν. προβλεπομένης ἐπιχωματώ-
- σεως μεταξύ Σαλαμίνος- Ἁγίου Γεωργίου-Περάματος.
- Δι' ἄπαντα τοὺς ἀνωτέρω λόγους ἡ Ἐπιτροπὴ μειοψηφούντων
- τῶν κ.κ. Σίγη καὶ Ἡλιοπούλου καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα
- ὅπως προτείνῃ ὡς θέσιν ἐγκαταστάσεως τοῦ διυλιστηρίου τὴν
- τοποθεσίαν "Σελλήνια" ἐπὶ τῆς νήσου Σαλαμίνος..."

Ἀποκαλυπτικὰ καὶ χρήσιμα ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ εἶναι καὶ τὰ
δύο ἀποκαλύπτει εἰς τὸ σημερινόν ἄρθρον του εἰς τὴν "Ἀθηναϊκὴν"
ὁ Ναύαρχος κ. Ἀλ. Σακελλαρίου.



Παρατηρήσεις επί του Συγκριτικοῦ Πίνακος.

*Ο Πίναξ αὐτός εἶναι ἀνακριβής διότι :

Ιον) Ἐπιβαρύνει τήν θέσιν Ἑλληνίων ὄλων ἀυθαίρετως μέ τά ἑξῆς ποσά :

- α) Προβλῆς..... ₪ 860.000.-- ἔνῃ τοιαύτη δέν χρειάζεται ἀρκεῖ δέ τό ἔξοδον ₪ 115.000 διά τās σωληνώσεις παραλαβῆς Ἄργου Πετρελαίου.
- β) Διαφορά ἐργατικῶν ₪ 200.000.-- ἔνῃ τοιαύτη διαφορά ὄχι μόνον δέν ὑφίσταται ἀλλά εἶναι ἐπί ἔλλαιτον εἰς Ἑλλάνια λόγῳ πλεονάζουσῶν ἐργατικῶν χειρῶν εἰς Πέραμα, ἀπέχον 7 λεπτά !

₪ 1.060.000.--

Ιον) Ὑποβιβάζει ἀυθαίρετως τά ποσά τῶν κάτωθι δαπανῶν διά τήν θέσιν Ἀσπροπύργου/Μεγάρων :

- α) Σωληνώσεις παραλαβῆς ἄργου πετρελαίου... ₪ 568.000.-- ἀντί πραγματικῶν ₪ 1.600.000.--
- β) Σωληνώσεις, ἀντλίας μεταφορῆς ἐτοιμῶν προϊόντων Διυλιστηρίου εἰς ἀποθήκας Ἐταρ. Πετρελαίων... ₪ 911.000 * * * ₪ 2.500.000.--
- ₪ 1.479.000 ἀντί πραγματικῶν ₪ 4.100.000.--

*Ἄρα ὑποβιβάζει τό κόστος τῆς θέσεως Ἀσπροπύργου/Μεγάρων κατά :
₪ 2.600.000.--

Δι ἄνωτέρω διορθώσεις ἐπιφερόμεναι εἰς τόν Πίνακα δίδουν :

Κόστος Ἑλληνίων ₪ 2.030.000.--
Κόστος Ἀσπροπύργου/Μεγάρων ₪ 5.593.000.--

χωρίς νά προστεθοῦν ἐπιβαρύνσεις λόγῳ τῆς κατατίσεως τοῦ ἔργου εἰς δύο συγκροτήματα, ἔξ ἧς θά προέλθουν ἔξοδα δι' ἐπαύξεισιν ἡλεκτρικοῦ ρεύματος, δεξαμενῶν, οἰκοπέδων, διαχειρίσεως, ἔξόδων συντηρήσεως, πολῶ μεγαλυτέρου μήκους ἀγωγῶν καί μυρίων ἄλλων ἐξόδων.

Ε Π Η Ρ Ε Ι Ο Μ Α

* Επί των απόψεων των αντιπροσώπων του Υπουργείου
Εθνικής Αμύνης εις την Επιτροπή καθορισμού της
θέσεως του διυλιστηρίου πετρελαίου εν Ελλάδι.-

1. Σχετική απόφασις συγκροτήσεως επιτροπής υπ' αριθ. 17652/14.4.54
Εγγραφον του Υπουργού Συντονισμού.
2. * Εκ των διεξαχθεισών συζητήσεων εν τη ανωτέρω επιτροπή προκύπτουσι,
κατά τας απόψεις ημών, τὰ κάτωθι:

(α) Προκρίνονται προς εξέτασιν μόνον δύο θέσεις κληροδοσιαι τόν βασικών
παράγοντα εγκαταστάσεως του διυλιστηρίου, τούτέστιν τήν εγγύτητα
προς τό σύστημα διανομής πετρελαιοειδών και προς τόν χώρον της με-
γάλης καταναλώσεως αὐτῶν. Αὗται εἶναι ἡ θέσις παρά τόν ΑΞΗΡΟΠΥΡΓΟΝ
(ἐγγύς ΣΚΑΡΑΝΑΓΚΑ εἰς τόν κόλπον ΒΑΡΥΣΙΝΟΣ) και ἡ θέσις παρά τῷ
ΣΕΑΜΗΝΙΑ ἐκ τῆς νήσου ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ.

Οἱ ἀντιπρόσωποι τοῦ Υπουργείου Εθνικῆς Ἀμύνης δέν δύνανται νά
ἐκφέρωσι γνώμην ἐκ τοῦ ἀποκλεισμοῦ ἐτέρων θέσεων και ἐκ τοῦ ἐντο-
πισμοῦ τοῦ θέματος μόνον εἰς τὰς θέσεις ΑΞΗΡΟΠΥΡΓΟΥ και ΣΕΑΜΗΝΙΑ
διότι ὁ ἀντοκισμός οὗτος προέκυψεν ἐκ λόγων σχετιζομένων προς τεχνο-
οικονομικούς παράγοντας ἐφορῶντας τό κόστος εγκαταστάσεων και τήν
λειτούργειαν τοῦ διυλιστηρίου ὡς και ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι μόνον αἱ
θέσεις αὗται προτάσσονται ὑπό τῶν δύο ἀναδόχων τῆς ἐπιχειρήσεως ὡν
μόνον αἱ προτάσεις ἐτέθησαν ὑπ' ὄψιν τῆς ἐπιτροπῆς. Δεδομένου ὅτι ἡ
ἐκτίμησις τῶν τεχνοοικονομικῶν παραγόντων διαφεύγει τῆς ἀρμοδιότη-
τος τοῦ Υπουργείου Εθνικῆς Ἀμύνης, ὑπαγομένη εἰς τήν ἀρμοδιότητα
τῶν πολιτικῶν μελῶν τῆς ἐπιτροπῆς και γενικώτερον ἀνάγεται εἰς τήν
οἰκονομικήν πολιτικήν τῆς Κυβερνήσεως, οἱ ἀντιπρόσωποι τοῦ Υπουρ-
γεῖου Εθνικῆς Ἀμύνης εἶναι ὑποχρεωμένοι νά δεχθῶσι τόν ἀρμοδιότητα
πολιτικῶν μελῶν τῆς ἐπιτροπῆς ὡς κυριαρχοῦντα ἐκ τοῦ ὑπ' ὄψιν θέματος, ὡς ἐγένε-
το δεκτόν ὑπό τῶν πολιτικῶν μελῶν τῆς ἐπιτροπῆς.

Διά τοῦ ἀνωτέρω λόγου ἐκθέτομεν κατωτέρω τὰς ἀπόψεις ἡμῶν ἐκ τῶν
δύο προαναφερθεισῶν θέσεων, μολοντί καθ' ἑμῆς ἡ ἀσφάλεια τῶν ζωτικῶν
βιομηχανικῶν τῆς χώρας και τῆς θαλάσσης περιοχῆς προσπελάσεως προς
αὐτάς (κόλπος ΒΑΡΥΣΙΝΟΣ-ΚΡΑΤΕΛΙΝΙ-ΛΙΜΝΗ ΠΕΤΡΑΙΟΣ) ἀπαιτεῖ τήν μὴ
ἐγκατάστασιν τοῦ διυλιστηρίου εἰς τὰς ἀνωτέρω θέσεις, ἀλλ' εἰς τοιαύ-
την μὴ ἐκπρεδέρουσαν τήν ἀσφάλειαν τῆς κινήσεως και ἀγκυροβολίας
πλωτῶν μέσων εἰς τήν ἀνωτέρω ζωτικήν θαλάσσιαν περιοχήν.

(β) Θέσις ΑΞΗΡΟΠΥΡΓΟΣ

- (ι) Ἔχομεν ὑπ' ὄψιν μας τό ὑπ' αριθ. 9.100530/25.2.54 Εγγραφον τοῦ
Γ.Ε.Ν. ἀντιτιθεμένου εἰς τήν ἐκλογήν τῆς θέσεως ταύτης.
Ὁ κύριος λόγος τῆς ἀντιθέσεως ταύτης εἶναι ὁ κίνδυνος ὅστις
προκύπτει διά τόν Β.Καύσταθμον ἐκ τῆς κινήσεως πετρελαιοφόρων
πλοίων ἐντός τοῦ κόλπου ΒΑΡΥΣΙΝΟΣ.

Ο κίνδυνος ούτος είναι διττός. Πρώτον ανέφελξις κλοου εν τῇ κώλῃ καὶ διάχυσις τοῦ φλεγόμενου φορτίου εἰς τὴν θάλασσαν, ὅτε ὑπὸ τὴν ἐπίρρειαν τοῦ ἐπικρατοῦντος θαλασσοῦ ρεύματος θά φθάσῃ τὸ φλεγόμενον ρεῦμα εἰς τὰς ναυτικὰς ἐγκαταστάσεις καὶ τὰ κλοῦα τὰ εὐρισκόμενα εἰς τὴν περιοχὴν ταύτην.

Ἀσθενέστερον, ὑποχρεωτικὴς διέπλους τῶν πετρελαιοφόρων διὰ τοῦ στενοῦ τοῦ Βαυστάθμου ἰδίᾳ εἰς περιπτώσεις μακροκαιρίας, ἔστω καὶ ἂν ἤθελεν ἐπιτευχθῆ ἐκβάθουνοις τοῦ ἰσθμοῦ Μεγάρων, ἥτις θεωρεῖται καὶ ἀμφιβόλου πραγματικοῦσως.

Ὁ διέπλους οὗτος ἀντιτίθεται βασικῶς εἰς τὰς συνθήκας ἀσφαλείας διὰ τὴν περιοχὴν Βαυστάθμου.

- (11) Ἐκὶ πλέον ἡ κίνησις πετρελαιοφόρων ἐν τῇ κώλῃ ΒΑΚΥΣΙΝΟΕ καὶ διὰ τοῦ στενοῦ τοῦ Βαυστάθμου δημιουργεῖ ἀντιστοιχοῦς κινδύνους θαλασσοῦ φλεγόμενου ρεύματος καὶ διὰ τὸν ὄρμον ΚΡΑΤΕΙΣΙΝΙΟΥ, ἔνθα ἡ ἀγκυροβολία καὶ κινήσις τῶν κλοῦων εἶναι πυκνοτάτη.

Ἄν διὰ γενικωτέρους λόγους οἰκονομικῆς πολιτικῆς ἤθελε προκριθῆ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἡ θέσις ΑΞΙΡΟΝΗΓΙΟΥ, ὀρισζομένης τῆς κινήσεως κλωτῶν μέσων διὰ τοῦ κόρου ΜΕΓΑΡΩΝ μόνον, τὸ ΓΕΝ ἔδ ἦτο ὑποχρεωμένον νὰ ἐλέγχῃ τὴν κίνησιν ταύτην καὶ νὰ τὴν κανονίξῃ κατὰ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἀσφαλείας τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τῶν κλοῦων του.

- (111) Ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν σιδηροδρομικῶν καὶ ὁδικῶν μεταφορῶν ἡ θέσις εἶναι εὐνοϊκὴ διὰ τὰς ἐνόπλους δυνάμεις ἐν καιρῷ πολέμου.

- (112) Ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τοῦ συστήματος διοχετεύσεως τῶν προϊόντων τοῦ διυλιστηρίου εἰς τὸ σύστημα διανομῆς καὶ καταναλώσεως, αἱ προτάσεις τοῦ ἀναδόχου δὲν εἶναι εὐνοϊκαὶ διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ Βαυστάθμου, ὡς καὶ διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐνόπλων δυνάμεων ἐν καιρῷ πολέμου.

Ἡ μὴ ἐγκαταστάσις ἀγωγῶν διὰ βενζίνη καὶ αἱ μεταφορτώσεις αὐτῆς διὰ πετρελαιοφόρων κλωτῶν μέσων, ὡς κανονικοῦ μέσου διοχετεύσεως, θά πυκνώσῃ τὴν κίνησιν πετρελαιοφόρων κλωτῶν μέσων ἐν τῇ κώλῃ τῆς ΒΑΚΥΣΙΝΟΕ καὶ εἰς τὸ στενὸν τοῦ Βαυστάθμου. Ἐπιτός τοῦτου δημιουργεῖ τὸν κίνδυνον ἐπιρροδύσεως τοῦ ἀνεφοδίστου εἰς βενζίνη διὰ τὰς ἐνόπλους δυνάμεις εἰς περιπτώσιν καθ' ἣν διὰ πολεμικοῦς λόγους θά ἐπεβάλλετο ἀναστολὴ κινήσεως κλωτῶν μέσων ἐν τοῦ διυλιστηρίου κρῶς τῆς εταιρίας πετρελαιοειδῶν. Ἐκὶ πλέον ἡ μὴ ἐγκαταστάσις ἀγωγῶν ἀκιοστερεῖ τὰς ἐνόπλους δυνάμεις τῆς δυνατοῦτος διασπορῆς τῶν σημείων ἀνεφοδίστου τῶν εἰς βενζίνη τροχοφόρων δι' ἐγκαταστάσεως τούτων κατὰ μῆκος τῆς διαδρομῆς τοῦ ἀγωγῶν.

- (113) Ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῆς διαδρομῆς τῶν ἀγωγῶν, ἐφ' ὅσον ἤθελον ἐγκαταστήσῃ τοιοῦτοι τὸ ΓΕΝ δὲν δύνανται νὰ δεχθῆ τὴν διέλευσιν αὐτῶν διὰ τῆς ναυτικῆς περιοχῆς Ἐκαραμαγῆ-Περῆματος.

(γ) ΘΕΣΙΣ ΚΡΑΝΝΙΑ ΚΑΛΑΝΙΝΟΕ

- (1) Ἀπὸ ἀπόψεως ἀσφαλείας τοῦ Β. Βαυστάθμου καὶ τῆς θαλασσοῦς περιοχῆς προσκελῶσεως τῶν ζωτικῶν βιομηχανιῶν τῆς χώρας ἡ θέσις αὕτη παρουσιάζεται ὡς ἐξῆς:

- (11) Ἡ κίνησις τῶν πετρελαιοφόρων κλωτῶν μέσων γίνεται ἐκτός τοῦ κόρου ΒΑΚΥΣΙΝΟΕ καὶ τῶν διόδων Βαυστάθμου καὶ Μεγάρων. Ἐπομένως κινδύνου προκρίπτουσι ἐξ ἀναφλέξεως κλωτῶν μέσων εἰς τὴν ἄνω περιοχὴν δὲν προκρίπτουσι. Ὁσαύτως δὲν διαταρῶσεται τὸ σύστημα ἐπιτηρήσεως καὶ ἀσφαλείας τοῦ Β. Βαυστάθμου.

- (ιιι) Τό άγκυροβόλιον τοϋ όρμου ΚΡΑΝΗΙΟΝ έν συγκροτεί προς τόν κώλον ΒΑΡΥΣΙΝΟΣ δέν είναι είς ίσον βαθμόν άσφαλές διά φορτοεκφορτώσεις πετρελαιοφόρων κλοίων. Συνεπώς θα ήτο προτιμώτερον αι έκμφορτώσεις άργου πετρελαίου νά γίνονται είς τήν ύπό τοϋ άναδόχου προτεινομένην θέσιν είς τόν κώλον ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ όσθεν νά διακετεθώται τοϋτο δι' άγωγόν είς τάς είς ΚΡΑΝΗΙΑ έγκαταστάσεις τοϋ διύλιστηρίου. Λόγοι άσφαλείας όμως τών άποθηκευτικών έγκαταστάσεων τοϋ Β.Ναυτικοϋ είς τόν χώρον τοϋ άρθέντος κώλου, επιβάλλουσι τήν χρήση ώς άγκυροβόλου είς όρμον ΚΡΑΝΗΙΟΝ δι' έκμφορτών τού άργου πετρελαίου, συγκεντρωμένον όλων τών έγκαταστάσεων τοϋ διύλιστηρίου είς θέσιν ΚΡΑΝΗΙΑ. Τοϋτο γίνεται δεκτόν ύπό τοϋ άναδόχου. Άν τοιαύτη περιπτώσει τό άγκυροβόλιον διά λόγους άσφαλείας τοϋ Ναυστάθμου καί τοϋ Κερατοίνιου, δεδομένου ότι τυχόν άνάφλεξις έντός τοϋ όρμου τοϋτου δέν παρουσιάζει σοβαρούς κινδύνους διά τό άγκυροβόλιον ΚΡΑΤΣΙΝΙΟΥ καί τόν Ναυστάθμον.
- Προκρίτει όμως τό ζήτημα τής έκτεθειμένης θέσεως τοϋ όρμου είς τόδς νοτίους άνέμους, όποτε καί άνόγηνη ή προσδρομής τών κλοίων όδον νά γίνεται επί τής βορείας πλευρής τής ΚΥΒΟΣΟΥΡΑΙ.
- Τό Γ.Ν.Ν. μελέτησαν τό θέμα τοϋτο άπεφάνθη διά τοϋ υπ' αριθ. 001046/2/54 έγγραφου του ότι έκτός έκαιρετικών τινων περιπτώσεων, καθ' ός χρησιμοκοιτείται ή βορεία πλευρά τής ΚΥΒΟΣΟΥΡΑΙ, ό όρμος ΚΡΑΝΗΙΟΝ δύναται νά χρησιμοκοιτώται ως άγκυροβόλιον.
- Η προσδρομής επί τής βορείας πλευρής τής ΚΥΒΟΣΟΥΡΑΙ ένέχει τόν κίνδυνον τής διαλάσεως είς περίκτωσιν αναφλέξεως τών κλοίων, τοϋ φλεγόμενου υγρού είς τήν περιχώρη ΚΡΑΤΣΙΝΙΟΥ. Ο κίνδυνος οϋτος όμως περιορίζεται αισθητώ, δεδομένου ότι μόνον είς έκαιρετικώς περιπτώσεις θα χρησιμοκοιτώται ή θέσις αύτη.
- (ιiv) Η θέσις ΚΡΑΝΗΙΑ δέν προσφέρεται διά σιδηροδρομική ή όδική μεταφοράς πετρελαιοειδών διά τάς ένόκλους δυνάμεις έν καιρώ πολέμου έκ τοϋ διύλιστηρίου.
- (v) Αί προτάσεις τοϋ άναδόχου διά τήν έγκατάστασιν τριπλοϋ άγωγού (μαζούτ, βενζίνης, Ντίζελ) έκ τοϋ διύλιστηρίου προς τό σύστημα διανομής τών άπαιρειών πετρελαιοειδών είναι εύνοϊκάς διά τόν άνεφοδιασμόν τών ένόκλων δυνάμεων είς βενζίνην έν καιρώ πολέμου. Επί πλέον έκιτρέποναι τήν έγκατάστασιν πολλών σημείων άνεφοδιασμοϋ.
- (vi) Τό Γ.Ν.Ν. έμελέτησε τήν πιθανότητα κινδύνου βλάβης τοϋ ύποβρυχίου τμήματος τών άγωγών ήκως ΚΥΒΟΣΟΥΡΑΙ καί ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ, συνεκείη τής κυκλής άγκυροβολίας είς όρμον ΚΡΑΤΣΙΝΙΟΥ. Διά τοϋ υπ' αρ. 0010466/2/54/13.5.54 έγγραφου του άποφαίνεται ότι δέν ύπάρχει λόγος τοιαύτης άνησχίας, όσθέντος ότι καθίσταται δυνατή ή έγκατάστασις τοϋ ύποβρυχίου τμήματος έγγύς καί νοτίως τοϋ διαδίου τοϋ Ναυστάθμου. Η θέσις αύτη καίται έκτός τής άγκυροβολίας κλοίων, προσφέρει δέ μικρή βάρη καί μικρότερον μήκος ύποβρυχιών άγωγών.
- (δ) Άντιπεροπορική ήμωνα τών έγκαταστάσεων. Γενικώς αι θέσεις ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ καί ΚΡΑΝΗΙΑ είναι εύνοϊκάς από άπόψεως άνεργου α/α άιύνης, δεδομένου ότι δύναται νά περιληφώσιν

εις το σύστημα α/α άμυνας του Ναυστάθμου και του αεροδρομίου
ΠΑΥΣΙΝΟΣ. Η θέσις ΚΡΗΝΗΝΙΩΝ κλεισνεται λόγω της μεγαλύτερας
προστασίας ητις δύναται νά παρασχεθῆ υπό του ισχυροτέρου Α/Α
όπλισμοῦ της περιόχης Ναυστάθμου.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Έχοντες υπ' όφιν τās έκτεθείσας συνθήκας της ασφαλείας, της έξυ-
πηρετήσεως των ενόπλων δυνάμεων και πρό παντός τó ειδικόν ενδιαφέ-
ρον του Γ.Ε.Ν. επί του υπ' όφιν θέματος διά τήν ασφάλειαν του Ναυ-
στάθμου και της θαλασσίας περιόχης ΚΟΛΛΟΣ ΕΛΛΗΓΙΝΟΣ-ΚΗΡΑΤΙΝΙ-
ΑΙΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, συνεκείρ του όκολου αι γνωματεύσεις του Γ.Ε.Ν. άπο-
τελοῦσιν άποφασιστικός παράγοντας εις τήν διαμόρφωσιν των άπόψεων
ήμων καταλήγονεν εις τó συμπέρασμα ότι εκ των δύο προτεινομένων
θέσεων, ή θέσις ΚΡΗΝΗΝΙΑ-ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ παρουσιάζει τά όλιγώτερα μειονεκτή-
ματα υπό της πλευράς των συνθηκών ασφαλείας και της έξυπηρετήσεως
των ενόπλων δυνάμεων.-

*Εν Αθήναις τῆ 17 Μαΐου 1954

ΟΙ

*Αντιπρόσωποι του Ύπ. Έθν. Άμύνης

Ταξίαρχος ΠΟΛΙΤΑΚΗΣ Ι.

*Αντικλοναρχος ΚΟΡΣ Η.