ΑΘΗΝΑΪΚΗ 2-6-55

Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΣΥΖΗΤΗΣΙΣ ΣΤΗΝ ΒΟΥΛΗ

ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ ΜΕ ΤΟ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟ;

(Μερικὰ ἀγωνιώδη ἐρωτήματα)

Τοῦ Ναυάρχου ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ Ε. ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΟΥ

Καὶ ἄλλοτε ἀπησχολήθη ὑπὸ τοῦ γράφοντος ὁ Τύπος, διὰ τὸ πολυθρύλητον ζήτημα τῆς ἐνταῦθα ἱδρύσεως Διϋλιστηρίου Πετρελαιοειδῶν. Τὸ θέμα εἶναι μέγα, ἐνδιαφέρον ἰδιαιτέρως τὴν ἐθνικήν μας οἰκονομίαν καὶ τὴν ζωὴν τοῦ τόπου μας, λόγω τῆς κεφαλαιώδους σημασίας ποῦ κατέλαβον εἰς τὴν ζωὴν τῶν λαῶν τὰ ὑγρὰ καύσιμα. Τὸ θέμα εἶναι ἰδιαζόντως τεχνικὸν καὶ πολλαὶ ἀπόψεις του, ἐσκεμμένως συσκοτίζονται, διὰ νὰ καλυφθοῦν ἄνομα κέρδη, μὲ τὰ ὁποῖα συνήθισαν νὰ πλουτίζουν εἰς βάρος τοῦ Λαοῦ μας, οἱ ἀπὸ τῆς ἀπελευθερώσεώς μας μέχρι σήμερον μονοπωλιακῶς ἐμπορευόμενοι τὰ ὑγρὰ καύσιμα, ὅπως πολλάκις καὶ ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ τύπου καὶ ἀπὸ τοῦ βήματος τῆς Βουλῆς δὲν ἔπαυσα νὰ στηλιτεύω. Σκότιοι δυνάμεις ἐπικουρούμεναι ἀπὸ τεράστια κεφάλαια ἐπεμβαίνουν διὰ νὰ μὴ δύναται ποτὲ νὰ δοθῇ ἡ τιμία, ἡ εἰς τοὺς πολλοὺς συμφέρουσα λύσις. Ἐπιτιμένης τῆς ἐν τῇ Βουλῇ συζητήσεως τῶν σχετικῶν νομοθετημάτων τῆς κυρώσεως τῆς Συμβάσεως μεταξὺ Κράτους καὶ τῶν συμπραττουσῶν ἑταιριῶν, Ὑδροκαρμπὸν Κροῦπ, Σταλ - οὐνιὸν διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ θέσιν εἰς λειτουργίαν τοῦ Διϋλιστηρίου, θεωρῶ ὑποχρέωσίν μου νὰ δρηθήσω τὴν διεξαχθησομένην συζήτησιν διὰ τῶν κατωτέρω παρατηρήσεων.

∴

Τρεῖς εἶναι αἱ βασικαὶ ἀπόψεις αἵτινες πρέπει νὰ ἐξετασθοῦν ἐν τῇ συνθέσει τοῦ ὅλου θέματος τῆς Συμβάσεως.

α΄. Αἱ ἀφορῶσαι τὴν Ἀσφάλειαν τῶν ἐγκαταστάσεων, ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς Γενικῆς τῆς Χώρας Ἀσφαλείας.

β΄. Αἱ ἀφορῶσαι τὸν Οἰκονομικὸν τομέα, τὴν ἐπιβάρυνσιν δηλαδὴ καὶ τὴν οἰκονομικωτέραν τοῦ ἔργου κατασκευήν. Καὶ

γ΄. Αἱ ἀφορῶσαι τὴν τεχνικωτέραν τούτου κατασκευήν, διὰ τὴν παραγωγὴν προϊόντων δυναμένων ν' ἀντέχουν εἰς τὸν διεθνῆ συναγωνισμόν, μὲ τὴν καθημερινῶς σχεδὸν πρόοδον τῆς τεχνικῆς.

∴

Διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐγκαταστάσεων, ἡ εἰσηγητικὴ ἔκθεσις τοῦ Νομοσχεδίου (σελ. 1) ἀναφέρει ὅτι, ληφθεισῶν ὑπ' ὄψιν τῶν ἀπόψεων τοῦ Γ.Ε.ΕΘ.Α., προεκρίθη ἡ ἀνέγερσις τοῦ Διϋλιστηρίου εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Ἀσπροπύργου καὶ ἡ τοποθέτησις τῶν ἐγκαταστάσεων παραλαβῆς καὶ ἐναποθηκεύσεως τῆς πρώτης ὕλης, δηλ. τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου εἰς τὴν περιοχὴν Μεγάρων. Τοῦτο δὲν εἶναι ἀπολύτως ἀκριβές. Διότι τὸ Γεν. Ἐπιτελεῖον τοῦ Ναυτικοῦ, εἶχεν, ἔχει καὶ θὰ ἔχῃ μόνιμον πολιτικὴν πρὸ ἀκόμη τῆς ἐκρήξεως τοῦ Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ν' ἀποφεύγῃ νὰ συγκεντρώνῃ μεγάλας ποσότητας ὑγρῶν καυσίμων εἰς τὴν ὑπερκεκορεσμένην περιοχὴν Πειραιῶς — Ναυστάθμου — Ἐλευσῖνος, εἰς τὴν λίαν εὐαίσθητον διὰ τὴν ἀσφάλειάν μας περιοχὴν ταύτην. Θὰ ἦτο ἔξω τῶν πλαισίων τοῦ παρόντος πλήρης ἀνάπτυξις τῶν λόγων τῆς τοιαύτης πολιτικῆς τοῦ Β. Ναυτικοῦ. Καὶ τὸ Β. Ναυτικὸν, φέρον λόγω τῆς φύσεως τῆς περιοχῆς τὴν κυριωτέραν εὐθύνην τῆς ἀσφαλείας, θὰ ἔπρεπε νὰ ἔχῃ καὶ τὴν κυριαρχοῦσαν γνώμην ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου. Καὶ ἐρωτηθὲν ἠρνήθη νὰ συμφωνήσῃ εἰς τὴν ληφθεῖσαν ἀπόφασιν. Ὑπέδειξεν ἄλλας περιοχάς, μέχρι καὶ τοῦ Πόρτο - Ράφτη. Εἶχε δεχθῇ τὰ Σελήνια τῆς Σαλαμῖνος κατὰ τὰς μακαρία τῇ λήξει διαπραγματεύσεις μὲ τὴν ΕΛΒΥΝ καὶ τὸν ὅμιλον Σκούρα. Θὰ ἠδύνατο νὰ δεχθῇ οἱανδήποτε περιοχὴν δυτικῶς Πόρου Μεγάρων, ἀλλ' ὄχι τὴν ἐπιπολαίως προκριθεῖσαν, δι' ἣν φοβοῦμαι ὅτι κάποτε θὰ μετανοήσωμεν πικρῶς, ἂν κάποτε ἡ κατάρα τοῦ Θεοῦ μᾶς φέρῃ εἰς νέαν πολεμικὴν ἐκμπλοκήν. Ἀλλ' ἡ Κυβέρνησις ἔχει εὕρῃ ἕνα ἁπλοῦν τρόπον ἐκβιασμοῦ, ὃν συχνὰ ἐπέσεισεν ὑπὲρ τὰς κεφαλὰς τῶν συμβούλων της. Ἢ συμφωνεῖτε διὰ τὴν θέσιν Ἀσπροπύργου, ἢ Διϋλιστήριον δὲν γίνεταισ Πῶς τὸ Ναυτικὸν δύναται ν' ἀναλάβῃ τοιαύτην εὐθύνην; Τί ὅμως κρύπτεται ὄπισθεν αὐτῆς τῆς κυβερνητικῆς ἐπιμονῆς. Αὐτὸ ἀναμένομεν νὰ ἰ-

ΕΛΕΠΕ ΣΥΝΕΧΕΙΑΝ : ΕΙΣ ΤΗΝ 5ην ΣΕΛΙΔΑ

Εθνική 2.6.55

δωμεν από τας εν τη Βουλή συζητήσεις. Διότι επί πλέον, οικονομικαί απόψεις αντενδείκνυνται εις την ληφθείσαν διά τον Ασπρόπυργον απόφασιν, όπως αναλυτικώτερον θα αναφερθή κατωτέρω.

*

Από οικονομικής πλευράς, η δοθείσα λύσις εκφορτώσεως του αργού πετρελαίου εις Μέγαρα και μεταφοράς αυτού διά σωληνώσεων εις Ασπρόπυργον, επηύξησε την προϋπολογισθείσαν δαπάνην ανεγέρσεως του διϋλιστηρίου, εις συνάλλαγμα μεν ως εξής (σελ. 2—3 εισηγ. εκθέσεως).

α΄. Εγκαταστάσεις, αντλήσεις και λοιπαί βοηθητικαί ταιουται εις θέσιν αποθηκεύσεως Μεγάρων. Μάρκα 1.339.900

β΄. Σωληνώσεις μεταφοράς αργού πετρελαίου από θέσιν αποθηκεύσεως Μεγάρων εις θέσιν Διϋλιστηρίου. Μάρκα 3.612.100.

γ΄. Αύξησις αριθμού και χωρητικότητος δεξαμενών αποθηκεύσεως κατά 38.000 βαρέλια. Μάρκα 691.700.

δ΄. Αύξησις σταθμού ηλεκτροπαραγωγής από 2Χ654 KW εις 2Χ2500KW με αντίστοιχον αύξησιν της ατμοπαραγωγής των λεβήτων. Μάρκα 2.293.200.

Σύνολον Μάρκα 7.936.900

Η προκριθείσα, δηλαδή λύσις Μεγάρων — Ασπροπύργου απαιτεί δαπάνην ανωτέραν της προκριθείσης κατά περίπου 8 εκατ. μάρκα ή δολλάρια 2 εκατομ. Εις ταύτην όμως πρέπει να προσθέσωμεν:

α΄. Δαπάνας τοποθετήσεως των σωληνώσεων από Μεγάρων μέχρις Ασπροπύργου. Δεδομένου δε ότι η δαπάνη της τοποθετήσεως ταύτης είναι περίπου ίση προς την αξίαν των σωλήνων, θα έχωμεν νέαν επιβάρυνσιν εις δραχμάς, αντιστοιχούσαν προς άλλα 3.5 εκατομ. μάρκα.

β΄. Δαπάνην απαλλοτριώσεως ζώνης εύρους 10 μέτρων και μήκους περίπου 30 χιλιομέτρων, ήτις δεν πρέπει να υπολογισθή κατωτέρα των 30 εκατομ. νέων δρ., ήτοι περίπου εν εκατομμ. δολλάρια.

γ΄. Δαπάνην ανεγέρσεως και εγκαταστάσεως κατά πολύ μεγαλυτέρων ηλεκτροπαραγωγών ζευγών και ατμολεβήτων—αντί των προϋπολογισθέντων 2Χ645 KW εις αποφασισθέντα 2Χ2500KW — ήτις δεν δύναται να υπολογισθή προχείρως.

Επί πλέον όμως των άνω, τα έξοδα αντλήσεως και θερμάνσεως του αργού πετρελαίου, η δαπάνη διά το επί πλέον απαιτούμενον προσωπικόν διά την συντήρησιν και ασφάλειαν πετρελαιοπηγών τόσου μήκους, θα βαρύνουν εσαεί το κόστος των προϊόντων του διϋλιστηρίου με συνέπειαν την μείωσιν ή ίσως και την εκμηδένισιν της ανταγωνιστικής ικανότητος του διϋλιστηρίου μας εις την διεθνή αγοράν.

Και γεννάται το τραγικόν ερώτημα: Μήπως επέδρασαν όλες αυτές αι επικινδυνωδέστατες από αοράτους δυνάμεις που λιπαίνονται από τα λιπαρά έλαια των πάντοτε πλουσίων αυτόχθων πετρελαιοειδών, διά να αποτύχη και αύτη μας η προσπάθεια ανασυγκροτήσεως προς όφελος των ουσιαστικώς υφισταμένων μονοπωλίων;

Και αυτού του μυστηριώδους γρίφου αναμένουν την λύσιν από τας αποψινάς σχετικάς εν τη Βουλή συζητήσεις.

Εις την σελ. 1 § 3 δεξιά της εισηγητικής εκθέσεως αναγράφεται η διαβεβαίωσις ότι αι προκριθείσαι προσφοραί Υδροκαρπών και «Ούγκντε» δεν διέφερον ουσιωδώς μεταξύ των από απόψεως προβλεπομένου εις ξένον συνάλλαγμα κόστους ανεγέρσεως του διϋλιστηρίου». Έχω όμως να παρατηρήσω ότι εις την σελίδα 2 της αυτής εκθέσεως αναφέρεται κονδύλιον μάρκων 840.000 διά την βελτίωσιν εξοπλισμού της μονάδος καταλυτικής αναμορφώσεως προς μείωσιν των δαπανών λειτουργίας». Ουδεμία όμως δίδεται εξήγησις περί του εάν ο εξοπλισμός ούτος, έλειπεν από την προσφοράν του μη προκριθέντος οίκου «Ούγκντε» ή έλειπε μόνον από την προσφοράν του προκριθέντος και διά τούτο προστίθεται εκ των υστέρων.

Όσον αφορά το τρίτον θέμα, της τεχνικωτέρας του διϋλιστηρίου κατασκευής, πολλά θα ηδύναντο να γραφούν. Εκ της διεξαχθείσης το παρελθόν εθνοπώλου εξονυχιστικής του θέματος συζητήσεως εν τω Τεχνικώ Επιμελητηρίω, διεπιστώθη ο κατά πρωτοφανώς επιπόλαιον τρόπον διαχείρισις του όλου ζητήματος παρά των αρμοδίων του υπουργείου Συντονισμού. Επί πλέον διετυπώθησαν σοβαρώταται αμφιβολίαι κατά πόσον ο επιλεγείς τεχνικός σύμβουλος της Κυβερνήσεως οίκος Αρμιστεντ ήτο ο ενδεδειγμένος. Ο τρόπος τουλάχιστον της επιλογής του κάθε άλλο παρά αδιάβλητος είναι. Ο δε τρόπος καθ' ον ο τεχνικός ούτος διεχειρίσθη τα της δημοπρασίας του έργου αφήνει πολλάς αμφιβολίας περί της καταλληλότητός του ως τεχνικού συμβούλου της Κυβερνήσεως. Εις επιστολήν του της 1ης Δεκεμβρίου 1954 προς τον Γεν. διευθυντήν του υπουργείου Συντονισμού κ. Καλίνσκην, προκειμένου περί των προϊόντων του Διϋλιστηρίου αναφέρει επί λέξει ότι «το Διϋλιστήριον πρέπει να παράγη προϊόντα όμοια αλλ' όχι απαραιτήτως ανώτερα από χρησιμοποιούμενα σήμερον εν τη ελληνική αγορά». Αυτή και μόνη η φράσις θα έπρεπε να εξαποστείλη εις την πατρίδα του τον τεχνικόν τούτον σύμβουλον, ούτωσί συμβουλεύοντα την Κυβέρνησίν μας.

Ποίος, ερωτάται όθεν, είναι ο εκπονήσας την διακήρυξιν της δημοπρασίας του διϋλιστηρίου, με αυτού του είδους προοπτικήν παραγωγής των προϊόντων των;

Ποίος καθώρισε βενζίνην χαμηλού αριθμού οκτανίου [illegible] σαν ταχείαν φθοράν βενζινοκινήτων αυτοκινήτων, ελκυστήρων, γεωργικών εργαλείων κλπ.;

Ποίος καθώρισε φωτιστικόν πετρέλαιον, [illegible] δι' [illegible], αλλά κακής ποιότητος δι' οικιακήν χρήσιν, λόγω δυσοσμίας και δυσμενούς σημείου αιθαλισμού;

Ποίος ευθύνεται διά την κατασκευήν «Γκαζόϊλ» υψηλής εις θείον περιεκτικότητος, λόγω παραλείψεως της εγκαταστάσεως υδρογονωτικής αποθειώσεως [illegible] δομένου ότι 1.25 — 1.50 % εις θείον [illegible] άνευ εις ταχείαν φθοράν όλου του μηχανικού εξοπλισμού της χώρας;

Ποίος [illegible] διότι εν τη διακηρύξει δεν περιελήφθη ο άρα [illegible] [illegible] το διϋλιστήριον [illegible] πόδουλον της εταιρίας κ' Αρα[illegible];

Διατί περί όλων των ανωτέρω δεν εκλήθησαν να γνωματεύσουν Έλληνες ειδικοί προ της διά της υπ' αρ. 247 αποφάσεως του Υπουργικού Συμβουλίου αναθέσεως του έργου εις την εταιρίαν Υδροκαρπών, αλλ' εκ των υστέρων;

[illegible] εάν τούτο εγίνετο, είναι βέβαιον ότι θα επετυγχάνοντο ουσιωδώς κατώτεραι τιμαί εις τας προσθέτους εγκαταστάσεις αφαλατωτού, αυξήσεως δυναμικότητος «κραφόρμερ» αίτινες δεν περιελαμβάνοντο εν τη προσφορά του αναδόχου. Ούτω π.χ., ενώ ο ηλεκτροστατικός αφαλατωτής «Ουντε» προσεφέρετο προς 135 χιλ. δολλάρια, μας χρεώνει ο ανάδοχος [illegible] 410 χιλ. δολ. Ασφαλώς καλύτερος όρος θα επετυγχάνετο και διά τον «κραφόρμερ», εάν η επαύξησις της δυναμικότητος είχε γίνει προ της αναθέσεως υπό του Υπουργικού Συμβουλίου της εκτελέσεως του έργου εις την Υ[illegible].

*

Διά της υπ' αριθ. ΒΜ—224 κοινής αποφάσεως των υπουργών Συντονισμού και Βιομηχανίας συνεστήθη Επιτροπή υπό την προεδρίαν του γεν. γραμματέως του υπουργείου Συντονισμού κ. Α. Καλίνσκη, με μέλη, πλην των υπηρεσιακών και του τεχνικού συμβούλου Αρμιστεντ, τον πρύτανιν του Εθν. Μετσοβίου Πολυτεχνείου κ. Καυταντζόγλου(?), μηχανολόγον και τους καθηγητάς της Γεν. Πειραματικής Χημείας κ. Ασκητόπουλον, της Οργαν. Χημ. Τεχνολογίας, κ. Εύκλ. Σακελλαρίου και της Αναλυτ. Χημείας κ. Στ. Χόρς.

Η επιτροπή συνήλθεν εις τρεις συνεδριάσεις, μετ' εισήγησιν δε των ειδικωτέρων μελών ταύτης, καθηγητών κ. κ. Ασκητοπούλου και Σακελλαρίου, επετεύχθη η λήψις αποφάσεως:

α΄) Όπως αυξηθή ο αριθμός οκτανίου της βενζίνης από 78 ο μετά προσθήκην ανά γαλλόνιον 3 κυβ. εκατ. TEL, εις 90 ο μετά προσθήκην μόνον 1.9 κυβ. εκατ. TEL. Και ούτω όχι μόνον επετεύχθη ουσιώδης βελτίωσις της ποιότητος της βενζίνης, μείωσις της δαπάνης παραγωγής, αλλά και μείωσις του εξωτερικού συναλλάγματος προμηθείας του TEL.

β΄) Όπως εις το Διϋλιστήριον προστεθή αφαλατωτής, διά να μην είμεθα υποτελείς εις την Α[illegible].

γ΄) Μολονότι τα μέλη της Επιτροπής, κ. κ. Σακελλάριος και Ασκητόπουλος εισηγήθησαν και επέμειναν επί της ανάγκης αποθειώσεως του πετρελαίου Ντήζελ και του φωτιστικού, προς [illegible] κατόπιν της υπό του κ. Καλίνσκη θέσεως του ερωτήματος εφρονείτο ότι πρέπει να ματαιωθή η ίδρυσις του Διϋλιστηρίου [illegible] και η εγκατάστασις αποθειώσεως: η ολομέλεια συνεφώνησεν εις μέσην λύσιν, κατά πρότασιν των ιδίων καθηγητών κ. κ. Ι. Σακελλαρίου και Ασκητοπούλου. Είναι η διατυπουμένη εν τη εισηγητική εκθέσει, σελ. 2 παρ. 25.

Εις την σελ. 15 του Σχεδίου Νόμου (Μέθοδος Δοκιμασίας), [illegible] περί της εις θείον περιεκτικότητος των πετρελαίων Ντήζελ D—1 και D—2 και του σημείου αιθαλισμού του φωτιστικού πετρελαίου, συνεπώς δε ο ανάδοχος ουδεμίαν επί του σημείου τούτου αναλαμβάνει υποχρέωσιν. Οι ανωτέρω κ. κ. καθηγηταί, νομίσαντες ότι η αποθείωσις απεφεύγετο διά λόγους οικονομίας, αδυναμίας δηλαδή υπερβάσεως της προϋπολογισθείσης δαπάνης, συνεφώνησαν εις την απόφασιν, αρκεσθέντες εις το να προβλεφθή η αποθείωσις διά το προσεχές μέλλον.

Τα επακολουθήσαντα γεγονότα, δηλ. η ανέγερσις του Διϋλιστηρίου εν Ασπρόπυργω, η μεταφορά του αργού πετρελαίου εκ Μεγάρων διά σωληνώσεων εις Ασπρόπυργον κατέδειξαν ότι διά του ερωτήματος του κ. Καλίνσκη επεζητείτο μόνον η ματαίωσις της αποθειώσεως και ουχί η αποφυγή υπερβάσεως της διά το διϋλιστήριον προβλεπομένης δαπάνης.

Αυτών των ερωτημάτων αναμένεται διευκρίνισις από την αποψινήν της Βουλής συζήτησιν.

ΑΛΕΞΑΝ. Ε. ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΟΥ
Ναύαρχος