

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΤΑ ΥΓΡΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΑΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΠΟΨΕΩΣ

Υπό τοῦ κ. ΑΝΑΣΤ. ΚΩΝΣΤΑ, Δρος Χημικοῦ - Τεχνικοῦ Συμβούλου

Εἰς τὸ πλαίσιον τῶν Βιομηχανικῶν Ἐπιτροπῶν τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας, θὰ ἔπρεπε σήμερον νὰ ἐκθέσω τὴν παραγωγὴν καὶ τὴν βιομηχανίαν τῶν ὑγρῶν καυσίμων εἰς τὴν χώραν μας καὶ τὰς ἀντιστοίχους κοινωνικὰς καὶ οἰκονομικὰς ἐπιδράσεις. Δυστυχῶς, ἡ χώρα μας δὲν κατάρθωσεν ἀκόμη νὰ ἀποκτήσῃ οὔτε ἐπιτόπιον παραγωγὴν, οὔτε βιομηχανίαν ὑγρῶν καυσίμων. Παρὰ ταῦτα, νομίζω, ὅτι δὲν θὰ εἶναι ἄσκοπον νὰ μάθωμεν τί ἔγινεν εἰς ὄλον τὸν ἄλλον κόσμον εἰς τὸν τομέα αὐτόν, τί ἔπρεπε νὰ ἔχη γίνεῖ καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ διατί δὲν ἔγινε τίποτε. Ἡ ὀμίλια θὰ περιστραφῇ μόνον εἰς τὰ ἐκ τοῦ πετρελαίου παραγόμενα ὑγρὰ καύσιμα. Ἀσφαλῶς, θὰ ἀναφέρω πράγματα γνωστὰ εἰς πολλοὺς ἐξ ὑμῶν, ἀλλὰ νομίζω ὅτι ἡ ἐπανάληψις αὐτῆ εἶναι σκόπιμος, διότι, μὲ τὸ νὰ ἐπαναλαμβάνωμεν καὶ νὰ ἐπανακούωμεν τὰ σφάλματά μας, ἴσως ἀποφασίσωμεν κάποτε νὰ τὰ διορθώσωμεν.

Ἡ διεθνὴς θέσις τοῦ πετρελαίου

Τὸ 1859, ὁπότε ἔγινεν εἰς τὰς Ἡν. Πολ. ἡ πρώτη γεώτρησις, βάθους 23 μέτρων, ἡ ἔτησίᾳ διεθνὴς παραγωγὴ πετρελαίου ἦτο 1000 τόννοι, διὰ νὰ φθάσῃ σήμερον τὰ 700 ἑκατ. τόννων. Τὸ κέντρον βάρους τῆς παραγωγῆς εἶναι πάντοτε εἰς τὰς Η.Π.Α. καὶ ἡ σημερινὴ παραγωγὴ τῶν ἀντιπροσωπεύει περίπου τὸ ἕμισυ τῆς διεθνοῦς παραγωγῆς.

Αἱ ἔρευναι εἰς ὄλον τὸν κόσμον συνεχίζονται ἐντατικαὶ καὶ σήμερον ὑπάρχουν 44 πετρελαιοπαραγωγῶι χώραι.

Τὰ ὑπάρχοντα ἀποθέματα ὑπολογίζονται εἰς 18 δισεκατομμύρια τόννων, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ μισὰ περίπου εἶναι εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν. Κατὰ μέσον ὄρον, ἕνα πηγάδι τῆς Μ. Ἀνατολῆς ἀποδίδει ὅσον 400 πηγάδια τῶν Η.Π.Α.

Εἶναι βέβαιον, ὅτι θὰ ἀνακαλυφθοῦν καὶ νέαι πετρελαιοφόροι περιοχαί, ἀλλὰ εἶναι ἐπίσης βέβαιον, ὅτι κάποτε αἱ πετρελαιοπηγαὶ θὰ στερεοῦσιν. Ἔως τότε ὅμως, ἴσως καὶ πολὺ ἐνωρίτερον, ἡ πυρηνικὴ ἐνέργεια καὶ ἄλλαι πηγαὶ θὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τοῦ ἀνθρώπου.

Μέχρι τοῦ 1900, σχεδὸν τὸ κύριον προϊόν τῆς κατεργασίας ἀπετέλει τὸ φωτιστικὸν πετρέλαιον καὶ ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τὴν βενζίνην καὶ τὰ ὑπόλοιπα ἄνευ ἀξίας δευτερεύοντα προϊόντα ἀπετέλει πρόβλημα. Ἡ ταχεῖα διάδοσις τοῦ αὐτοκινήτου καὶ τοῦ ἠλεκτρικοῦ φωτισμοῦ ἀνέτρεψε τὰ πράγματα καὶ ἠῤῥξησε τὰς ἀνάγκας εἰς βενζίνην. Τὸ πρόβλημα ἐλύθη μὲ τὴν τυχαίαν, ὡς λέγεται, ἀνακάλυψιν τῆς πυρολύσεως (Cracking), διὰ τῆς ὁποίας ἐπετεύχθη ἡ μετατροπὴ τῶν βαρυτέρων κλασμάτων εἰς βενζίνην. Παρὰλλήλως τὸ μαζοῦτ παίρνει τὴν θέσιν τοῦ γαιάνθρακος εἰς τὰ ἀτμόπλοια, εἰς τοὺς σιδηροδρόμους

καὶ εἰς τὴν βιομηχανίαν, αἱ ἀνάγκαι πρὸς λίπανσιν τῶν κινητῶν διὰ βενζίνης καὶ πετρελαίου αὐξάνουν τὴν κατανάλωσιν τῶν λιπαντικῶν, ἐνῶ ἐξ ἄλλου ἡ ἀνάγκη καλῶν δρόμων διὰ τὰ αὐτοκίνητα ἐξασφαλίζει τὴν κατανάλωσιν τῆς ἀσφάλτου, πού παράγεται πάλιν ἀπὸ τὸ πετρέλαιον. Δηλαδή ὅλα τὰ προϊόντα τοῦ πετρελαίου ἀλληλοβοηθοῦνται εἰς τὴν κατανάλωσιν.

Αἱ διεθνεῖς ἐνέργειαι καὶ ἀνάγκαι ἐδιπλασιάσθησαν περίπου μέσα σὲ 50 χρόνια καὶ τὰ παράγωγα τοῦ πετρελαίου καλύπτουν σήμερον τὰ 40% τῶν ἀναγκῶν αὐτῶν.

Ἡ τεχνικὴ μελέτη καὶ ἡ ἐπιστημονικὴ ἔρευνα ἐθριάμβευσαν εἰς τὴν βιομηχανίαν τοῦ πετρελαίου καὶ μετέτρεψαν τὸ παλαιὸν διύλιστήριον εἰς πεδῖον ἐφαρμογῆς ὄλων τῶν ἐπιστημονικῶν μας γνώσεων, ἐνῶ παραλλήλως ἡ βιομηχανία αὐτὴ συνέβαλε καὶ εἰς τὴν πρόοδον τῆς ἐπιστήμης. Τώρα ἐμφανίζεται καὶ ἡ παραγωγὴ παντοειδῶν ὀργανικῶν χημικῶν προϊόντων, πλαστικῶν, συνθετικοῦ καουτσούκ, συνθετικῶν σαπῶνων, διαλυτικῶν, ἐντομοκτόνων, παρασιτοκτόνων, ὑφανσίμων ὑλῶν καὶ ἀζωτούχων λιπασμάτων. Μέχρι τῆς στιγμῆς, ὁ ἀριθμὸς τῶν προϊόντων αὐτῶν ἀνέρχεται εἰς 2600, ταῦτα δὲ ἐν συνεχείᾳ ὑπεισέρχονται εἰς τὴν παραγωγὴν 80.000 εἰδῶν. Τὸ 1925, μόλις τὸ 1.1% τῶν ὀργανικῶν χημικῶν προϊόντων παρήγετο ἀπὸ τὸ πετρέλαιον, ἐνῶ σήμερον παράγονται τὰ 60%, τὸ ποσὸν αὐτὸ ἀνέρχεται εἰς 10 ἑκατομμύρια τόννων καὶ παρὰ ταῦτα μόνον τὸ 1% τοῦ παραγομένου πετρελαίου καταναλίσκεται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτόν. Αἱ δυνατότητες τοῦ μέλλοντος εἶναι ἀπεριόριστοι καὶ εἰς ποσότητα ἀλλὰ καὶ εἰς ποικιλίαν προϊόντων.

Τὸ 1941, ἡ συνολικὴ ἔτησίᾳ δυναμικότης τῶν διύλιστηρίων ἦτο 400 ἑκατομ. τόννοι. ἐνῶ σήμερον πλησιάζει τὰ 700 ἑκατομμύρια, μὲ 650 μικρὰ καὶ μεγάλα διύλιστήρια.

Πρὸ τοῦ πολέμου, εἰς τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ὑπῆρχον διύλιστήρια δυναμικότητος 18 ἑκατομ. τόννων, ἐνῶ σήμερον ἡ δυναμικότης ἐφθάσε τὰ 94 ἑκατομμύρια. δηλαδή ἔγινεν ὀκταπλασία καὶ ὑπερέβη καὶ αὐτοὺς ἀκόμη τοὺς σκοποὺς τοῦ Σχεδίου Marshall. Ὁ κυριώτερος προμηθευτὴς τούτων εἰς ἄργον πετρέλαιον εἶναι ἡ Μέση Ἀνατολή.

Ἡ ταχεῖα καὶ καταπληκτικὴ ἐξέλιξις τοῦ πετρελαίου εἶναι ἀποκλειστικὸν ἔργον τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας. Σήμερον, πέντε μεγάλα Ἐταιρεῖαι ἐλέγχουν τὰ 50% περίπου τῆς διεθνοῦς παραγωγῆς. Αἱ ἐπιχειρήσεις αὐταί, μαζί μὲ πολλὰς ἄλλας μικροτέρας, διετήρησαν τὸν ριψοκίνδυνον ρυθμὸν πού ἀπαιτεῖται διὰ τὴν πρόοδον ἐπιχειρήσεων αὐτοῦ τοῦ εἴδους.

Ὅπου ἔγιναν προσπάθειαι κρατικοποιήσεως τῶν

έπιχειρήσεων πετρελαίου, έσημειώθησαν άποτυχία και ζημιά. Διδακτικώτατα είναι τὰ παραδείγματα του Μεξικού, του Περού, τής Άργεντινής, τής Αιγύπτου και του Ιράν. Η κρατική μηχανή δέν είναι κατάλληλος διά άκροβατισμούς. Άντιθέτως, έπωφελεστέρα άπεδείχθη ή κρατική συμμετοχή εις μεγάλας έπιχειρήσεις, κατά τρόπον ώστε νά μη έξαφανίση τήν ιδιωτικήν πρωτοβουλία και νά μη μεταβάλη τās έπιχειρήσεις εις δημοσία Υπηρεσία.

Άν άθροίσωμεν όλα τὰ άτομα που άπασχολούνται με τήν έρευνα, τήν παραγωγή, τήν βιομηχανία, τās μεταφοράς και τήν έμπορία των πετρελαιοειδών και με τήν κατασκευήν και τήν έξυπηρέτησιν των 100 έκατομμ. αυτοκινήτων και έλκυστήρων, των άεροπλάνων, των πετρελαιοκινητήρων κλπ., τότε φθάνομεν εις διεθνή άπασχόλησιν άνω των 100 έκατομμυρίων άτόμων, δηλαδή καταλήγομεν εις τó καταπληκτικόν συμπέρασμα, ότι, μαζί με τὰ μέλη των οικογενειών των, τó 1/3 του πληθυσμού τής γής άποζηάμέσως ή έμέσως άπό τήν παραγωγή και τήν κατανάλωσιν των προϊόντων του πετρελαίου.

Τó Διεθνές Γραφείον Έργασίας τής Γενεύης έχει διοργανώσει μέχρι σήμερον 4 διεθνή συνέδρια διά τὰ ύγρά καύσιμα, έκ των όποίων τó τελευταίον συνήλθεν εις τήν Χάγην τó 1952.

Εις τó Συνέδριον αυτό συνεζητήθησαν αί πρόδοι τής βιομηχανίας και τὰ δημιουργούμενα κοινωνικά και έργατικά προβλήματα και έγέγοντο, μεταξύ άλλων, διάφοροι ύποδείξεις προς τās νέας πετρελαιοπαραγωγούς χώρας, ώστε ή αξιοποίησις του πετρελαίου νά συμβάλη εις τήν έξύψωσιν του βιοτικού έπέδου.

Η Έλληνική κατανάλωσις

Η κατανάλωσις των ύγρων καυσίμων εις τήν Ελλάδα δχι μόνον ήκολούθησεν αλλά και υπερέβαλε τόν διεθνή ρυθμόν, διότι ένφ ή διεθνής κατανάλωσις διπλασιάζεται ανά δεκαετία, έδω, άπό του 1930 και παρά τήν μεσολάβησιν του πολέμου, τριπλασιάζεται και έφθάσαμεν τó 1953 εις εισαγωγήν 1.330.000 τόννων.

Διά τήν άγοράν τούτων έδαπανήσαμεν συνάλλαγμα ίσον προς 40 έκατομμύρια δολάρια και τó Κράτος εισέπραξεν ως δασμούς και φόρους περί τά 750 έκατομμύρια δρχ. (25. έκατομμ. δολάρια). Διά τήν διευκόλυνσιν της μεταφοράς και τής έμπορίας, έχουν έγκρατασταθί εις έπίκαιρα παραλιακά σημεία δεξαμεναί άποθηκέυσεως, αί όποιαί, μαζί με αυτές που έγκαθίστανται τώρα και με μερικά πλωτά μέσα, θά μπορούν νά περιλάβουν περί τούς 240.000 τόννους, τó πέμπτον περίπου τής έτησίας καταναλώσεως.

Αί έταιρεία εισαγωγής άπασχολούν περί τά 2.100 άτομα, μεταξύ των όποίων περιλαμβάνονται και 30 μηχανικοί και χημικοί. Η λιανική πώλησις γίνεται άπό 1800 μεγάλα και μικρά πρατήρια κατανεμημένα εις όλην τήν Ελλάδα, δηλαδή ή έμπορική όργανωσις διά τήν πώλησιν των έξωθεν εισαγομένων ύγρων καυσίμων είναι άρτιωτάτη.

Έχει πετρέλαιον ή Έλλάς;

Άνέφερα ήδη ποία καταπληκτική προσπάθεια κατέβαλαν αί Άλλαι Χώραι προς άναζήτησιν πετρελαίου εις τó έδαφός των. Εις τήν προσπάθειαν αυτήν

δέν ύστέρησαν και οι γείτονές μας. Η Άλβανία, τής όποίας αί ένδείξεις δέν διέφεραν πολύ άπό τās ίδιόκάς μας, έγινεν επί Ιταλικής κατοχής πετρελαιοπαραγωγός και ή παραγωγή υπερκαλύπτει τās ανάγκας της. Η Τουρκία έχει ήδη παραγωγικάς πηγάς εις τó άσιατικόν της τμήμα και ήδη έρευνά τήν Άνατολικήν Θράκη. Η Ιταλία, ή Γιουγκοσλαβία και ή Βουλγαρία έχουν ήδη αξιόλογον έγχωρίαν παραγωγήν.

Είναι άπογοητευτικόν τó ότι ή Έλλάς, παρά τās ύπαρχούσας εύνοϊκάς ένδείξεις, δέν κατώρθωσεν ακόμη νά μάθη, άν έχη ή δέν έχη πετρέλαια. Υπάρχει εις τήν Ζάκυνθον μία φυσική ροή πετρελαίου, αλλά ποτέ δέν έγιναν εκεί συστηματικά έργασια. Η τελευταία έρευνα ξέγινε τó 1927 άπό κάποιον Άγγλικόν Όμιλον, ό όποιος μίαν ήμέραν διέκοψε τās πεινχράς άλλωστε, έργασίας του, τά έμάζεψε και έφυγε. Κανείς άπό μέρους του Κράτους δέν παρηκολούθησε, διά νά μάθωμεν τί έκαμε, τί εύρήκεν εις τās γεωτρήσεις του και διατί τās διέκοψεν.

Κάπως καλλίτερα έμφανίζεται τελευταίως ή κατάσταση εις τήν Δυτικήν Θράκη, τής όποίας αί έρευνηται έχουν εκχωρηθί εις τήν Έλληνικήν Έταιρείαν ΗΛΙΟΣ. Έκει, μετά μακράν άδράνειαν, έγιναν, έν συνεργασία με μίαν γερμανικήν έταιρεία, συστηματικά και γεωφυσικά μελέται, ήδη δέ ήρχισαν και έρευνητικά γεωτρήσεις. Έκπρόσωποι του Κράτους δέν παρηκολούθουν τās γινομένας έρεύνας.

Έπί Κυβερνήσεως Μεταξά, έξεχωρήθη εις τόν έγκατεστημένον εις τήν Άμερικήν Έλληνα Χέλην τó προνόμιον εκτελέσεως έρευνών δι' όλόκληρον τήν Ελλάδα, πλην τής Δυτικής Θράκης, μικράς περιοχής εις τήν Ζάκυνθον και μικράς περιοχής εις τήν Ηπειρον, ή όποία ειχεν εκχωρηθί εις τήν Έθνικήν Τράπεζαν. Έξετελέσθησαν τότε μερικά γεωτρήσεις εις τήν περιοχήν τής Ηλείας, διακοπείσαι κατά τόν πόλεμον. Έξ όσων έγράφησαν άπό τόν παρακολουθήσαντα τās έργασίας αυτές άείμνηστον Λιάτρικαν, ή γεωλογική διαμόρφωσις τής περιοχής αυτής παρέχει «πολλάς έλπίδας άνευρέσεως πλουσίων πετρελαιοφόρων κοιτασμάτων». Υστερα άπό μακράς συζήτησεις, ή σύμβασις Χέλη άνενεώθη πρό τριετίας δι' έν έτος και παρετάθη κατόπιν δι' έν έτος ακόμη. Κατά τήν διάρκειαν των τριών έτών που έπέρασαν, έγιναν τρεις μόνον νέαι γεωτρήσεις εις βάθη μέχρι 2.500 μέτρων περίπου. Τās έργασίας αυτές περιέβαλε πλήρης μυστικότης, τó έπίσημον Κράτος δέν παρηκολούθησε και άπηγορεύετο εις Έλληνας έπιστήμονας ή παρακολούθησις των έργασιών.

Τώρα κανείς δέν ξέρει σαφώς, άν ή σύμβασις Χέλη ισχύη ή έληξεν, άν τó Κράτος είναι έλεύθερον νά προκηρύξη διεθνή διαγωνισμόν διά τήν εκτέλεσιν έρευνών, και κανείς δέν έμαθε τά συμπεράσματα των γενομένων έρευνών. Έν τούτοις, άπό πληροφορίες άκριτομυθίας και άπό δημοσιογραφικάς πληροφορίας μη διαψευθείσας, πρέπει νά θεωρηται βέβαιον, ότι εις τήν Ηλείαν έχουν έξακριβωθί πετρελαιοφόρα κοιτάσματα, αλλά κάποιος ένδιαφέρεται νά μη έμφανισθούν.

Εις τήν υπόλοιπον Ελλάδα, τήν περιλαμβανομένην εις τήν Σύμβασιν Χέλη, δέν έγινε καμμία έργασία, παρ' όλον ότι υπάρχουν άπειροι εύνοϊκά έν-

δείξεις. Τὸ 1951, ὑπεβλήθη πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον Συντονισμοῦ ἔκτενές ὑπόμνημα, ὀφειλόμενον κυρίως εἰς τὸν διακεκριμένον Οὐγγρον γεωλόγον De Loczi, τὸ ὁποῖον δίδει πλήρη γενικὴν εἰκόνα καὶ καταλήγει εἰς τὸ ὅτι εἰς τὴν Ἑλλάδα «ὕφιστανται σαφῆς πιθανότητες ὑπάρξεως κοιτασμάτων πετρελαίου, ἀλλὰ ἀπαιτεῖται συστηματικὴ ἐργασία διὰ τὴν ἀνεύρεσίν των». Βάσει τοῦ Προγράμματος Τεχνικῆς Βοηθείας τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν, ἐγένοντο πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν ὑποδείξεις πρὸς τροποποίησιν τῆς ὑφιστάμενης Νομοθεσίας, διὰ νὰ διευκολυνθῇ ἡ ἔρευνα, ἀλλὰ δὲν ἔγινε τίποτε.

Πολλὰί ξένοι ἐταιρεῖαι ἐζήτησαν καὶ ζητοῦν δικαιώματα ἔρευνῶν, ἀλλὰ εἰς καμμίαν δὲν παραχωροῦνται, μὲ τὴν πρόφασιν ὅτι τὸ Κράτος εἶναι δεσμευμένον μὲ τὸν Χέλην. Ποῖος ξέρει, ἂν τὰ ἀποθέματα μᾶς κάμουν τὴν Ἑλλάδα μίαν ἡμέραν χώραν ἐξαγωγῆς πετρελαίου ;

Ἐν τῷ μεταξύ ἐξακολουθοῦμεν νὰ εἰσάγωμεν τὰ παράγωγα τοῦ πετρελαίου καὶ νὰ πληρώνωμεν σήμερον μὲν 40 ἑκατομ. δολλ., αὔριον 50 καὶ μεθαύριον περισσότερα. Χάριν συγκρίσεως, ὑπενθυμίζω, ὅτι ἀπὸ τὴν ἐξαγωγὴν τῶν σταφίδων μᾶς εἰσπράττομεν περὶ τὰ 20 ἑκατομμύρια δολλάρια καὶ ἀπὸ τὴν ἐξαγωγὴν τῶν καπνῶν μᾶς 40—50 ἑκατομμύρια καὶ ὅτι σήμερον ἡ ἀξία τῶν εἰσαγομένων ὑγρῶν καυσίμων ἀντιπροσωπεύει τὸ $\frac{1}{4}$ περίπου τοῦ συνόλου τῶν εἰσαγωγῶν μᾶς. Κάθε λογικὸς ἄνθρωπος πρέπει νὰ σκεφθῇ, ὅτι ἔχομεν ὑποχρέωσιν νὰ δαπανήσωμεν ἐφ' ἅπαξ ἕνα πολὺ μεγαλύτερον ποσὸν δι' ἔρευνας, διὰ νὰ ἀπαλλαγῶμεν ἀπὸ τὴν αἱμορραγίαν αὐτὴν. Τὰ ἄλλα Κράτη ἔτσι σκέπτονται, ἡ Ἑλλάς ὅμως προτιμᾷ τὸν εὐκόλον δρόμον, πού πτωχαίνει ἡμᾶς καὶ πλουτίζει τοὺς ξένους. Φαντασθῆτε, ἂν εὑρεθῇ πετρέλαιον, ποῖον ἔγκλημα ἐσχάτης προδοσίας κατὰ τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου ἔχομεν διαπράξει μέχρι σήμερον καὶ ἐξακολουθοῦμεν νὰ διαπράττωμεν.

Ἡ Ἰδρυσις βιομηχανίας πετρελαίου εἰς τὴν Ἑλλάδα

Ἀπὸ ἀπόψεως βιομηχανίας πετρελαίου εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἔχομεν μόνον μίαν ἐπιχείρησιν παραγωγῆς λιπαντικῶν καὶ ἀσφάλτου ἀπὸ μαζούτ, λειτουργοῦσαν ἀπὸ 20ετίας. Ἡδὴ ἔγκαθίσταται καὶ δευτέρον παρόμοιον ἐργοστάσιον. Βιομηχανίαν κατεργαζομένην ἄργον πετρέλαιον πρὸς παραγωγὴν ὑγρῶν καυσίμων δὲν ἔχομεν.

Πρὸ 20ετίας περίπου εἶχε ζητηθῆ ἀπὸ ξένον Ὀμιλον ἄδεια ἰδρύσεως διύλιστηρίου, ἡ ὁποία ἀπερρίφθη, διότι τὸ Ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν ἔκρινεν, ὅτι θὰ ἦτο δύσκολος ὁ ἔλεγχος τῆς φορολογίας τοῦ παραχθρομένου φωτιστικοῦ πετρελαίου. Διὰ παρόμοιον λόγον κατεστράφη κάποτε εἰς τὴν χώραν μᾶς ἡ τευτοκαλλιέργεια καὶ ἡ σακχαροβιομηχανία εἰς τὰ πρῶτά της βήματα.

Ὡς μέλος διαφόρων μεταπολεμικῶν Ἐπιτροπῶν, εἶχα τὴν εὐκαιρίαν νὰ εἰσηγηθῶ ἀπὸ τοῦ 1945 ἐπανειλημμένως τὴν ἰδρυσιν διύλιστηρίου εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἡ εἰσήγησίς μου αὐτὴ ἔγινεν ἀποδεκτὴ ἀπὸ ὅλας τὰς Ἐπιτροπὰς καὶ περιελήφθη εἰς ὅλα τὰ προγράμματα Ἀνασυγκροτήσεως. Διὰ νὰ ἐννοηθῇ ποῖαν σημασίαν ἀπέδωσαν ἄλλαι χώραι εἰς τὸ ζήτημα αὐ-

τὸ, παραθέτω παράγραφον ἀπὸ τὰ συμπεράσματα τῆς Commission du Pétrole τοῦ Διεθνούς Γραφείου Ἐργασίας, τῆς συνελευθούσης εἰς Χάγην τὸ 1952 :

«Ἡ μεταπολεμικὴ τάσις ὑπῆρξεν ἡ ἰδρυσις διύλιστηρίων μᾶλλον κοντὰ εἰς τὰ κέντρα καταναλώσεως, παρὰ εἰς τὰ κέντρα παραγωγῆς. Ὁ κύριος λόγος τῆς τάσεως αὐτῆς ἦτο ἡ ζωτικὴ ἀνάγκη διὰ τὰς διαφόρους χώρας, νὰ διατηρήσουν διὰ λογαριασμὸν τῶν τὴν συναλλαγματικὴν διαφορὰν μεταξὺ τῆς τιμῆς τοῦ ἄργου πετρελαίου καὶ τῶν προϊόντων του. Ἐκτὸς τούτου, βαρύνοντα ρόλον εἰς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν ἔπαιξεν ἡ ἐξύψωσις τοῦ βιομηχανικοῦ ἐπιπέδου, ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν διαφόρων δευτερευόντων προϊόντων καὶ ἡ υποβοήθησις τῆς ἀναπτύξεως ἄλλων βιομηχανιῶν».

Εἰς τὰ προγράμματα Ἑρωπαϊκῆς Ἀνασυγκροτήσεως περιλαμβάνετο σχετικὸν κονδύλιον καὶ διὰ τὸ ἑλληνικὸν διύλιστήριον, ἀλλὰ ἐπειδὴ δὲν κατωρθώναμεν νὰ τὸ χρησιμοποιήσωμεν, τελικῶς τὸ ἐχάσαμεν, μαζὶ μὲ τόσα ἄλλα.

Τὸ 1950 ὑπεβλήθησαν πρὸς τὸ Κράτος, κατόπιν προκηρύξεως σχετικοῦ διαγωνισμοῦ, προτάσεις ἰδρύσεως διύλιστηρίων, ἀλλὰ τὸ Κράτος, μετὰ ὄριμον σκέψιν, εἰς τὴν ὁποίαν τὸ ἐβοήθησε καὶ ἡ Ἀμερικανικὴ Ἀποστολή, ἀπέφυγε νὰ λάβῃ ἀπόφασιν. Τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1953 προκηρύχθη δεύτερος διαγωνισμός, διὰ τὴν ἰδρυσιν καὶ ἐκμετάλλευσιν διύλιστηρίου. Διὰ τὴν ἐξέλιξιν τοῦ διαγωνισμοῦ αὐτοῦ καὶ διὰ τοὺς λόγους τῆς ματαιώσεώς του, εἶναι πολὺ διαφωτιστικὰ τὰ πρακτικὰ τῆς Δημοσίας συζητήσεως πού ἔγινε κατὰ Σεπτέμβριον, Ὀκτώβριον καὶ Νοέμβριον τοῦ 1954 εἰς τὸ Τεχνικὸν Ἐπιμελητήριον καὶ τὸ ἐπὶ τῆς συζητήσεως αὐτῆς πόρισμα τῆς Διοικήσεως Ἐπιτροπῆς. Ἀλλὰ τί ὠφελεῖ; Τὸ κακὸν ἔγινε, τὰ χρόνια περνοῦν καὶ ἡ Ἑλλάς, δηλαδὴ ἡμεῖς οἱ Ἕλληνες, πληρώνομεν ἄδικα ἀπὸ ἐκεῖνα πού δὲν ἔχομεν.

Τὴν 16ην Ἰουλίου 1954 προκηρύχθη τρίτος κατὰ σειράν διαγωνισμὸς διὰ κατασκευὴν διύλιστηρίου, διὰ λογαριασμὸν τοῦ Κράτους αὐτὴν τὴν φοράν, δηλαδὴ τὸ Κράτος, μετὰ νέαν σκέψιν, ὀριμωτέραν τῶν προηγουμένων, ἀκυρῶσαν τὸν δεύτερον διαγωνισμὸν, ἔκρινεν ὅτι πρέπει νὰ κατασκευάσῃ τὸ διύλιστήριον διὰ λογαριασμὸν του καὶ νὰ τὸ παραχωρήσῃ κατόπιν πρὸς ἐκμετάλλευσιν εἰς ἰδιωτικὴν ἐπιχείρησιν.

Διὰ τὴν περαιτέρω προώθησιν τῆς ὑποθέσεως, τὸ Κράτος προσέλαβεν Ἀμερικανὸν Τεχνικὸν Σύμβουλον καὶ μετὰ μακρὰς συζητήσεως ἡ κατασκευὴ τοῦ διύλιστηρίου ἀνετέθη εἰς τὴν Hydrocarbon Mineraloel G.M. B.H., γερμανικὸν κλάδον τῆς ἀμερικανικῆς Hydrocarbon Research Inc. Ὡς θέσις διὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ διύλιστηρίου ὀρίσθη ὁ Σκαραμαγκᾶς, ἐνῶ αἱ δεξαμεναὶ ἄργου πετρελαίου θὰ ἐγκατασταθοῦν εἰς τὴν παραλίαν Μεγάρων. Ἐξ ὧν ἔχουν γνωσθῆ, τὸ διύλιστήριον πρόκειται νὰ στοιχίσῃ περὶ τὰ 20 ἑκατομμύρια δολλάρια, ἔναντι 10 πού ἀνελάμβανον οἱ προκριθέντες εἰς τὸν προηγούμενον διαγωνισμὸν ἰδιῶται.

Παρὰ ταῦτα, εὐχὴ ὄλων εἶναι νὰ γίνῃ τὸ διύλιστήριον, νὰ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς τῶν ὀρισθεισῶν προθεσμιῶν καὶ νὰ ἀποδώσῃ ἐκεῖνα πού πρέπει νὰ

αποδότηση πρὸς ὄφελος τῆς Ἐθνικῆς μας Οικονομίας. Ἦδη ζητεῖται ὑπὸ τοῦ Κράτους ἀναδοχος διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν.

Συμπέρασμα

Ὅσονδῆποτε ἀπογοητευτικὴ καὶ ἄν εἶναι ἡ εἰκὼν ποῦ σὰς ἔδωσα, εἶναι, δυστυχῶς, ἀπολύτως πραγματικὴ ἄλλωστε, τὰ ἴδια πράγματα ἐπαναλαμβάνονται εἰς τὴν ἐκτέλεσιν ὄλων τῶν μεγάλων μας ἔργων, ποῦ ἀπαιτοῦν, λόγῳ τοῦ μεγέθους των, τὴν Κρατικὴν συμπαράστασιν. Ἡ Ἑλλάς ἐξακολουθεῖ νὰ εἶναι χώρα πτωχὴ, διότι εἶναι ἀκόμη ἀνεκμετάλλευτος. Ὁ Λιγνίτης, ὁ Βωξίτης, ὁ Μαγνησίτης καὶ τόσα ἄλλα μεταλλεύματα, ἀκόμη καὶ τὸ ἄφθονον ἀλάτι τῶν θαλασσῶν μας, δὲν ἀξιοποιοῦνται κατὰ τὸν συμφερότερον τρόπον. Τὰς ὑδραυλικὰς μας πτώσεις μόλις τώρα ἀρχίζομεν νὰ τὰς ἐκμεταλλεώμεθα μὲ βραδὺν ρυθμὸν. Τὸ ἄζωτον τοῦ ἀέρος μας περιμένει νὰ τὸ μετατρέψωμεν εἰς λιπάσματα διὰ τὴν ἑλληνικὴν γεωργίαν, τὸ πετρέλαιον περιμένει μέσα εἰς τὴν ἑλληνικὴν γῆν νὰ τὸ ἀνεύρωμεν, καὶ ἡμεῖς συζητοῦμεν. Ἡμποδίσσαμεν ἄλλοτε τὴν Ἱδρυσιν διῦλιστηρίου καὶ κατεστρέψαμεν τὴν σακχαροβιομηχανίαν εἰς τὰ πρῶτὰ τῆς ἡμέρας, διὰ νὰ μὴ τυχόν δυσχερανηθῆ ἡ εἰσπραξις τῶν φόρων, ἀλλὰ ἐλησμονήσαμεν, ὅτι, διὰ νὰ εἰσπραχθοῦν φόροι, πρέπει νὰ προηγηθῆ ἡ δημιουργία πλοῦτου, καὶ ἡ ἴδια νοοτροπία συνεχίζεται καὶ παρεμποδίζει τὴν τεχνικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Χώρας, ἡ ὁποία θὰ δημιουργήσῃ τὸν πλοῦτον. Ἡ τακτικὴ αὐτὴ βαρύνει ὄλους μας, τοὺς πολιτικούς μας, τοὺς οἰκονομολόγους μας καὶ τοὺς τεχνικούς ἐπιστήμονας, εἴτε ἀνήκουν εἰς τὴν Κρατικὴν μηχανήν, εἴτε εὐρίσκονται ἐκτὸς αὐτῆς. Ἡ πραγματικοποίησις τῶν μεγάλων καὶ βασικῶν βιομηχανιῶν θὰ μᾶς ἐξοικονομήσῃ συνάλλαγμα 150 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἑτησίως, θὰ καλύψῃ δηλαδή τὸ ἔλλειμμα τοῦ ἐμπορικοῦ μας ἰσοζυγίου, θὰ δημιουργήσῃ ἐργασίαν διὰ 100.000 ἀνέργους καὶ παρασιτοῦντας συμπολίτας μας, θὰ μεταμορφώσῃ δλην μας τὴν Οἰκονομίαν, καὶ ὅμως δὲν γίνεται τίποτε. Πρέπει νὰ εὑρεθῆ τρόπος νὰ ἀκουσθοῦν αὐτὰ ἀπὸ ὄλον τὸν κόσμον· δὲν ὤφειλε νὰ τὰ

λέγωμεν μεταξύ μας, νὰ ἀγανακτῶμεν καὶ κατόπιν νὰ πηγαίνωμεν εἰς τὰ σπίτια μας.

Ἐξεφράσθησαν παράπονα, ὅτι δῆθεν ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία δὲν ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν ἀνάληψιν τῶν μεγάλων βιομηχανιῶν· ἀλλὰ ὅταν ἐξεδηλώθη σοβαρώτατα τὸ ἰδιωτικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Ἱδρυσιν τοῦ διῦλιστηρίου, τὸ Κράτος, ἀφοῦ ἐνέπαιξε τοὺς ἐνδιαφερόμενους ἐπὶ 9 μῆνας, κατόπιν τοὺς ἀπέπεμψε, διὰ νὰ κάμῃ τὸ διῦλιστήριον διὰ λογαριασμὸν του. Ἄς δεχθῶμεν ἐπιεικῶς, ὅτι ἡ τακτικὴ αὐτὴ προῆλθεν ἀπὸ ἀνικανότητα τοῦ Κράτους νὰ φέρῃ εἰς πέρας παρομοίας διαπραγματεύσεις, ἀλλὰ εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῶν ἔρειψιν τὸ ζήτημα εἶναι πολὺ σοβαρώτερον. Ἡ ὄλη εἰκὼν δίδει τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι τὰ 40 ἑκατομμύρια δολλάρια ἀμύνονται καὶ ὅτι κάποιος πληρώνει, διὰ νὰ καθυστερήσῃ ὅσον εἶναι δυνατόν ἡ ὑπόθεσις τοῦ πετρελαίου.

Ἀπὸ τὴν σειρὰν αὐτὴν τῶν ὀμιλιῶν, μέσα εἰς τὸν Οἶκον αὐτὸν τῆς Τεχνικῆς, πρέπει νὰ προκύψῃ κάποιον θετικὸν κέρδος. Πρέπει νὰ μάθωμεν ὄλοι διατὶ δὲν γίνεται τίποτε, διατὶ δὲν προχωρεῖ ἡ τεχνικὴ ἀξιοποίησις. Πρέπει νὰ ἀκουσθῆ ἡ πραγματικότης· διότι δὲν εἶναι δυνατόν νὰ προκόψωμεν, ὅταν ἀποκρύπτωμεν τὴν ἀλήθειαν διὰ νὰ μὴ θίξωμεν κανένα. Εἶναι ἀπαράδεκτον νὰ θυσιάζονται συνεχῶς τὰ συμφέροντα τοῦ συνόλου, διὰ νὰ μὴ θίξωμεν μερικὰ ἄτομα. Ἐπαναλαμβάνω, ὅτι ἡ εὐθύνη ἡμῶν τῶν Τεχνικῶν εἶναι βαρυτάτη, διότι εἴμεθα εἰς θέσιν καλλίτερον ἀπὸ κάθε ἄλλον νὰ γνωρίζωμεν ποίας ἐκτάσεως εἶναι ἡ ζημία ποῦ γίνεται.

Πρέπει νὰ ἐννοήσωμεν ὄλοι, ὅτι ἀνήκομεν εἰς μίαν μεγάλην τεχνικο-οικονομικὴν ἐπιχειρήσιν ποῦ λέγεται ΕΛΛΑΣ καὶ ὅτι, διὰ νὰ προκόψωμεν, πρέπει νὰ προκόψῃ πρῶτον ἡ ἐπιχειρήσιν αὕτη· ἀλλὰ διὰ νὰ γίνῃ αὐτό, χρειάζονται ἀγῶνες καὶ θυσίαι. Πρέπει, τέλος, νὰ πιστεύσωμεν ὄλοι, καὶ ἰδιαίτερος οἱ νέοι Τεχνικοί, ὅτι ἡ Ἑλλάς δὲν εἶναι πτωχὴ ἀλλὰ εἶναι ἀνοργάνωτος καὶ ἀνεκμετάλλευτος καὶ ὅτι ἡμπορεῖ νὰ μᾶς ἐξασφαλίσῃ συνθήκας ζωῆς πολὺ καλλιτέρας ἀπὸ τὰς σημερινάς.