

5th Edition

ANTHONY & DONOVAN'S CONCISE OXFORD DICTIONARY

OXFORD UNIVERSITY PRESS

9780195517030

579  
ADDITIONAL TEXT

OXFORD  
UNIVERSITY PRESS  
9780195517030

OXFORD UNIVERSITY PRESS

579

OXFORD UNIVERSITY PRESS

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
ΤΩΝ  
ΝΕΚΤΑΡΙΟΥ ΚΥΡΕΑΙΩΝ  
ΒΑΣΙΛΗ ΕΤΖΟΓΛΟΥ

*[Faint, illegible text, possibly a title or abstract]*

ΤΕΛ ΗΜΕΡΗΣΙΟΥ  
ΜΕΛΟΣ  
ΑΜΕ ΕΛΕΥΘΕΡΟ **649**

*[Handwritten signature]*

## «Εισαγωγή»

Η νήσος Κάλυμνος ή "Καλύδνα" όπως λεγόταν στην αρχαιότητα, βρίσκεται στο Ν.Α. τμήμα της Ελλάδος και ανήκει στο νησιωτικό σύμπλεγμα της Δωδεκανήσου. Κείται περίπου 137 χ.λ.μ. βόρεια της νήσου Ρόδου, 450 χ.λ.μ. νοτιοανατολικά των Αθηνών και 24 χ.λ.μ. δυτικά της Αλικαρνασσού της Τουρκίας, με στίγμα 26° 59' και 36° 57'.

Διοικητικά εκπροσωπείται από την Επαρχία της Καλύμνου, μιας εκ των τριών του νομού Δωδ/σου. Στο δήμο Καλυμνίων, πλην της Καλύμνου, ανήκουν τα νησιά Τέλενδος και Ψέριμος καθώς και οι βραχονησίδες Καλόλημνος και Τιμα.

Η συνολική της έκταση είναι 109 χ.λ.μ.<sup>2</sup> και περίπου 25 χ.λ.μ.<sup>2</sup> τα νησιά της.

Ο πληθυσμός κατά την απογραφή του 1991, υπολογίζεται γύρω στις 16.000 κατοίκους.

Μία σύντομη ιστορική αναδρομή, εμφανίζει την Κάλυμνο να εποίκειται κατά τον 11<sup>ο</sup> αιώνα από τους Κάρες και τους Λέλεγες και έπειτα από τους Δωριείς. Κατά τους ιστορικούς χρόνους, περνάει από Πέρσες και εν συνεχεία στους Ρωμαίους. Ακολουθεί τη διαχρονική πορεία όλου του έθνους μας, Βυζάντιο -Τουρκοκρατία- Ιταλοκρατία, για να ενωθεί τέλος με την Ελλάδα το 1948.

Η ιστορία μάλιστα του Καλυμνιακού λαού, είναι περίτρανα διάσπαρτη από πράξεις αντίστασης, ηρωικά κατορθώματα και συμμετοχή σε αγώνες και πολέμους. Χαρακτηριστικότερα παραδείγματα είναι η συμμετοχή όπως λέγεται των Καλυμνίων στους Περσικούς πολέμους, στον πόλεμο του 21' και τέλος ενάντια στους Ιταλούς με τον θρυλικό «Πετροπόλεμο». Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι τόσο η τοπογραφία του νησιού όσο και η αντίδραση του λαού, δεν ενθάρρυναν την μόνιμη εγκατάσταση ξένου ζυγού πάνω στο νησί, παρά μόνο των φοροσυλλεγκτών και ελαχίστου στρατού. Χαρακτηριστική είναι η μη ύπαρξη τζαμιών (Τούρκικων ναών) και πολλών Ιταλικών κτισμάτων στο νησί τα οποία συναντώνται σε άλλα νησιά του Αιγαίου.

Η μορφολογία του νησιού είναι βραχώδεις με πολλά βουνά και δασική κάλυψη μόλις 0.15%. Οι κύριες λεκάνες απορροής νερού είναι δύο στις αντίστοιχες κοιλάδες, του Βαθέως και της πόλης της Καλύμνου, που ονομάζεται Πόθια, με αποτέλεσμα να υπάρχει λειψυδρία. Τα περισσότερα βουνά είναι βοσκότοποι και οι γεωργικές δραστηριότητες εμφανίζονται στο Βαθύ και στον Πάνορμο. Τα κυριότερα καλλιεργούμενα είδη είναι εσπεριδοειδή (πορτοκάλια, μανταρίνια, λεμόνια) και πολλά λαχανικά τα οποία διατίθενται στην εγχώρια αγορά, μιας και οι ποσότητες τους είναι μικρές για εξαγωγή.

Παράλληλα , από άποψη κτηνοτροφίας και πτηνοτροφίας , εκτρέφονται λίγα αιγοπρόβατα , ελάχιστα βοοειδή και λίγα κοτόπουλα που κι αυτά διατίθενται στην εγχώρια αγορά .

Μία άλλη σημαντική πηγή άμβλησης εισοδήματος των Καλυμνίων είναι κατά την τελευταία δεκαετία η εμφανιζόμενη τουριστική δραστηριότητα με εμφανή πόλο έλξης τις παραλίες και την σφουγγαράδικη παράδοση του νησιού. Οι παραλίες της εμφανίζουν μία αξιόλογη δομή παρά το μικρό τους μήκος . Επίσης υπάρχουν αξιόλογες ακτές για ανθρώπινες δραστηριότητες αλλά και τουριστικούς πόρους όπως ιαματικές πηγές , σπήλαια και τοπία φυσικού κάλλους. Επίσης , υπάρχουν ζώνες προστασίας των ακτών με έλεγχο ανάπτυξης δραστηριοτήτων τουρισμού και αλιείας . Τέλος , η μικρή σχετικά τουριστική ανάπτυξη του νησιού , η έλλειψη πολυκοσμίας και φασαρίας , η γραφικότητα και απλοϊκότητα του νησιού και των κατοίκων μαζί με την τεράστια αλιευτική και σπογγαλιευτική παράδοση , προσελκύουν τόσο το ξένο όσο και τον ελληνικό τουρισμό.

Παράλληλα με τον τουρισμό , την γεωργία και την κτηνοτροφία , υπάρχει κάποιο σημαντικό ποσοστό που καταγίνεται με τις οικοδομικές κατασκευές (οικοδόμοι , ξυλουργοί , υδραυλικοί και ηλεκτρολόγοι ) και άλλοι που έχουν κάποια θέση στον σε υπηρεσίες του ιδιωτικού ή δημοσίου τομέα . Ταυτόχρονα πολλοί είναι εκείνοι που έχουν επιλέξει το επάγγελμα του ναυτικού και επανδρώνουν με πολλές αξιώσεις το ελληνικό και ξένο εμπορικό ναυτικό. Αυτή είναι μία παλιά παράδοση που συναντάται σε όλα σχεδόν τα νησιά και συνεχίζεται μέχρι και σήμερα μιας και το "ψωμί" που προσφέρει η δουλειά αυτή , αν και πικρό, είναι καλό για τα σημερινά δεδομένα. Πολλοί είναι οι νέοι εκείνοι , οι οποίοι διαλέγουν κάποια σχολή εμποροπλοιάρχων , ώστε να γίνουν καπεταναίοι ή μηχανικοί και να συνεχίσουν την παράδοση των πατεράδων και των παππούδων τους .

Η Κάλυμνος όμως , φημίζεται και για το μεγάλο μεταναστευτικό ρεύμα , το οποίο ξεκίνησε από τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα , κορυφώθηκε στα μέσα του 20<sup>ου</sup> και συνεχίζεται ακόμα μέχρι και σήμερα σε μικρότερο βαθμό . Δεκάδες ήταν αυτοί που έφευγαν μετά τον 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο πόλεμο για Αμερική, Αυστραλία , Ευρώπη και Αφρική . Πονεμένες πατρίδες που "έθρεψαν" πολλούς Έλληνες και Καλύμνιους , που τους έβγαλαν από τη φτώχεια και τη μιζέρια και αποτέλεσαν τροφодότες πλούτου , εξέλιξης και ανάπτυξης του νησιού. Διψασμένοι για προκοπή , διέξοδο από τη μιζέρια και καλύτερο αύριο γι' αυτούς και τις οικογένειές τους που περίμεναν στο νησί , έπεσαν με πάθος και φοβερό ζήλο στη δουλειά και οι περισσότεροι έκαναν μεγάλες περιουσίες , με αποτέλεσμα να αναπτυχθεί και το ίδιο το νησί αλλά και οι ίδιοι να κάνουν αισθητή την παρουσία τους στις χώρες που βρίσκονταν .

Χαρακτηριστικές είναι δυο πόλεις με εντονότατο το καλύμνικο στοιχείο, θα έλεγε κανείς Καλύμνικες παροικίες , το Darwin της Αυστραλίας και το Tarpon Springs της Φλόριδας στην Αμερική. Εκεί το καλύμνικο στοιχείο και οι παραδόσεις παραμένουν σχεδόν αναλλοίωτες από πολύ παλιά. Καταλήγουμε λοιπόν στο συμπέρασμα ότι η μετανάστευση αποτελεί ένα πολύ σημαντικό κομμάτι του

κοινωνικού αλλά κυρίως οικονομικού ιστού της Καλύμνου με πολλά οφέλη και επιρροές.

Αξιοσημείωτο είναι ότι η Κάλυμνος εμφανίζει το χαμηλότερο ποσοστό απασχόλησης του ενεργού πληθυσμού της από τα υπόλοιπα μεγαλύτερα νησιά του βορείου συγκροτήματος της Δωδεκανήσου. Τόσο το μεταναστευτικό ρεύμα όσο και η παραδοσιακή απασχόληση των Καλυμνίων με την εμπορική ναυτιλία, αλλά κυρίως η σημαντική μείωση της σπογγαλιείας μετά το 1986 (λόγω της αρρώστιας των σφουγγαριών), είναι οι παράγοντες που συνέβαλαν στη δραστική μείωση του ποσοστού αυτού (28,7%). Έτσι στον πρωτογενή τομέα που περιλαμβάνει γεωργία, κτηνοτροφία και αλιεία, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις απασχόλησης του 1988, απασχολούνταν 923 άτομα εκ των οποίων τα 2/3 περίπου ασχολούνταν με την αλιεία. Αυτό το αριθμητικό μέγεθος, παρά το γεγονός ότι εμφανίζει την 3<sup>η</sup> θέση στη σειρά της απασχόλησης (τουρισμός, δημόσιες υπηρεσίες, οικοδομές), αντιπροσωπεύει επαγγελματίες αλιείς. Ενώ τα άλλα δυο μεγέθη απασχόλησης έχουν εποχιακό χαρακτήρα.

Η αλιεία γενικά και ταυτόχρονα η σπογγαλιεία είναι τα αντικείμενα που θα μας απασχολήσουν κυρίως σ' αυτή τη μελέτη που κάνουμε και θα αναφερθούμε εκτενέστερα παρακάτω.

Αλιεία είναι το σύνολο των εργασιών τις οποίες κάνει ο άνθρωπος για να αντλήσει από το υγρό στοιχείο, τον ζωικό πλούτο που ζει μέσα σ' αυτό και να τον καταναλώσει για τη διατροφή αυτού και των ζώων, καθώς και για βιομηχανικούς σκοπούς (λιπάσματα, ιχθυάλευρα, ιχθυέλαια). Αυτό ακριβώς ήταν που απασχολούσε και απασχολεί μέχρι και σήμερα ένα σοβαρό ποσοστό Καλυμνίων, μιας και το ορεινό, βραχώδες και άγονο έδαφος του νησιού, δεν τους αφήνει μεγάλα περιθώρια στην ανάπτυξη άλλων κλάδων της πρωτογενούς παραγωγής, εκτός της αλιείας και της σπογγαλιείας. Γι' αυτό το λόγο, άρχισαν να ασχολούνται ταυτόχρονα, εκτός από την αλιεία και την σπογγαλιεία, με το εμπόριο, τις μεταφορές με τα καϊκια αλλά και το λαθρεμπόριο, εξαιτίας του οποίου ονομάστηκαν και "Κοντραμπάσιδες του Αιγαίου". Έτσι μπόρεσαν να στεριώσουν πάνω στο "βράχο" αυτό που τόσο παθολογικά αγαπούν. Σιγά, σιγά με τα απλά βαρκάκια με τα πανιά και τα κουπιά, αλλά και έπειτα με τα μεγαλύτερα καϊκια, τις μεγαλύτερες μηχανές και τον σύγχρονο εξοπλισμό, οργώνουν εδώ και αιώνες το Αιγαίο και όλα τα παράλια της Μεσογείου με σκοπό να αντλήσουν τους καρπούς και τα αγαθά της. Αυτά άλλοτε είναι ψάρια, όστρακα ή σφουγγάρια τα οποία έχουν στιγματίσει την πορεία του λαού αυτού. Από γενιά σε γενιά, οι αλιευτικές γνώσεις των Καλυμνίων μεταφέρονται στους αιώνες, χωρίς καμία ιδιαίτερη παιδεία πάνω στο θέμα αυτό παρά μόνο εμπειρικά. Ακόμα και σήμερα όπου άλλες χώρες έχουν κάνει τρομερά άλματα πάνω στην αλιευτική διαπαιδαγώγηση των αλιέων τους, στην Ελλάδα δεν έχει γίνει καμία σοβαρή και οργανωμένη προσπάθεια. Παρόλα αυτά οι Καλύμνιοι έχουν δικαιολογημένα δημιουργήσει έναν θρύλο γύρω από το όνομα τους, ο οποίος τους χαρακτηρίζει ως μαστόρους και δασκάλους των αλιευτικών πραγμάτων, αλλά και ως φαινόμενα της φύσης όσων αφορά τη φυσιολογία του οργανισμού τους, που αντέχει κάτω από τις χειρότερες καιρικές συνθήκες και τις χειρότερες συνθήκες υδροστατικής πίεσης, ψύχους σε πολύ μεγάλα βάθη.

Για αυτό λοιπόν το λόγο , ό,τι και αν έκαναν , με ό,τι και αν ασχολούνταν, πάλι στη θάλασσα κατέληγαν για να γίνουν ψαράδες ή δύτες .

Αυτό αποτέλεσε το λόγο για τον οποίο η Κάλυμνος , ανέκαθεν διέθετε έναν από τους μεγαλύτερους , αναλογικά με τον πληθυσμό της , νησιωτικούς στόλους . Μέχρι και σήμερα όπου το επάγγελμα του ψαρά περνάει κρίση λόγω των σκληρών συνθηκών εργασίας και μείωσης των ιχθυαποθεμάτων , ο Καλύμνιος δεν τα παρατάει, παλεύει με τη θάλασσα που του δίνει ψωμί και έτσι διατηρεί αυτή τη μακρόχρονη παράδοση .Σήμερα διαθέτει καλά σκάφη , καλά σκαριά ,σύγχρονο και εξειδικευμένο εξοπλισμό και παραπάνω γνώσεις με αποτέλεσμα να αλιεύει με κάθε είδους αλιευτικό εργαλείο. Μηχανότρατες , Γρι- γρι , Πεζότρατες , Δυχτιάρικα , Παραγαδιάρικα , Ξιφιάδικα , Χταποδάδικα ( Μπραγκαρολάδικα ), Σφουγγαράδικα και Γκαγκάβες είναι τα κύρια είδη επαγγελματικών σκαφών που απαρτίζουν τον αλιευτικό στόλο της Καλύμνου και αλιεύουν με τα αντίστοιχα εργαλεία τα οποία θα αναφερθούν παρακάτω .



## Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>

### «ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ»

#### 1. ΜΗΧΑΝΟΤΡΑΤΑ.

Η Μηχανότρατα είναι αναμφισβήτητα το αλιευτικό σκάφος με τον πιο δραστικό και επιβλητικό χαρακτήρα πάνω στην αλιεία και στον τρόπο αλιείας. Είναι σκάφος που για να διενεργήσει αλιεία, απαιτούνται τα περισσότερα άτομα από ό,τι στα άλλα είδη αλιευτικών σκαφών και είναι αυτό που πραγματοποιεί κατά μεγάλο ποσοστό καλές ψαριές, μιας και οργώνει το βυθό. Γι' αυτό και αποτελεί το πιο καταστροφικό νόμιμο μέσο αλιείας αφού πιάνει μικρά και μεγάλα ψάρια και απογυμνώνει ολόκληρες περιοχές, ειδικά όταν ψαρεύει σε αυτές συστηματικά. Τα περιοριστικά μέτρα που έχουν τεθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την αλιεία των Μηχανοτρατών είναι, η αλιεία σε απόσταση 3 ν.μ. από τις ακτές ή σε βάθος 50 μ. τουλάχιστον σε απόσταση μέχρι 1 ν.μ. από την ακτή. Όσον αφορά τα χαρακτηριστικά του δικτύου, του σάκου και το άνοιγμα των ματιών, σε αυτά ισχύει ό,τι ισχύει σε όλη την Επικράτεια (8 mm. Σάκο, 12 mm. Γούλες, 300 mm. Κιάρα κ.λ.π.). Για την Κάλυμνο δεν υπάρχει κανένας τοπικός περιορισμός, όσων αφορά την αλιεία με Μηχανότρατα, όπως και σε όλη την επαρχία Καλύμνου.

Στην Κάλυμνο συναντώνται 11 περίπου Μηχανότρατες (παράκτιας αλιείας) οι οποίες είναι όλες εν ενεργεία.



Τύπος Καλύμνικης Μηχανότρατας

Ο μέσος όρος αλιευμάτων που αλιεύονται ανά σκάφος από τον Οκτώβριο έως και το Μάιο κυμαίνεται από 40-60 τόνους . Τα κυριότερα αλιευόμενα είδη είναι: Μπαρμπούνια , κουτσομούρες , λυθρίνια , χριστόψαρα , μπακαλιάροι , σουπιές , καλαμάρια , σκορπίνες κ.α . Αλιεύονται στις γύρω περιοχές της Δωδεκανήσου από Σάμο προς βορά μέχρι Ρόδο προς νότο. Αυτά διατίθενται κυρίως στην αγορά των Αθηνών , των γύρω νησιών και στην εγχώρια αγορά (ψαράδικα , εστιατόρια , ταβέρνες ) .

Ας περάσουμε όμως στην παρουσίαση ενός τέτοιου σκάφους και την αναλυτική περιγραφή των τεχνικών και μηχανικών του χαρακτηριστικών. Μία τυπική Μηχανότρατα που εδρεύει στην Κάλυμνο , διαθέτει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

### A. ΧΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ

1. Μήκος ολικό	από	20—25 μέτρα περίπου
2. Μήκος μεταξύ καθέτων	από	16—22 μέτρα περίπου
3. Μήκος νηολογημένο	από	19—24 -//- -//-
4. Πλάτος νηολόγησης	-//-	5.5—7 -//- -//-
5. Κ.Ο.Χ. (κόροι ωφέλιμου χώρου)		35—40 -//- -//-
6. Υλικό κατασκευής	από	Ξύλο ή Μέταλλο
7. Τύπος Μηχανών		Μηχανή Εσωτερικής καύσης
8. Ισχύς Κινητήρων		400—500 HP
9. Χρησιμοποιούμενα καύσιμα		Diesel

### B. ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

#### α) Ναυτιλιακά όργανα.

1. Ηλεκτρονικός καταγραφέας θέσεως.
2. Ένα ή δύο ραντάρ.
3. Μηχάνημα προσδιορισμού κατεύθυνσης ( πορειογράφος ).
4. Αυτόματος πιλότος.
5. Μία ή παραπάνω πυξίδες.
6. Δορυφόρο ναυσιπλοΐας (Satellite navigation ).
7. Ολοκληρωμένη ναυσιπλοΐα (υποτυπωτής plotter ).
8. Δρομόμετρο.

#### β) Όργανα επικοινωνίας.

1. Ράδιο V.H.F.
2. Ραδιοτηλέφωνο.

#### γ) Όργανα ανίχνευσης ψαριών.

1. Ένα ή περισσότερα βυθόμετρα.



**δ) Λοιπός εξοπλισμός.**

1. Μηχανοκίνητο Βαρούλκο (Ένθετο Φωτ. 2)
2. Μηχανοκίνητο Βίντσι
3. Υδραυλικό τιμόνι

**Γ. ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ**

1. Δίχτυ τράτας βυθού
2. Παραγάδια αφρού (Ξιφοπαράγαδα)\*
3. Παραγάδια βυθού\*

*\*Σημείωση: Πολλά σκάφη, εκμεταλλεύονται την 'νεκρή' περίοδο Ιουνίου-Σεπτεμβρίου ψαρεύοντας με παραγάδια αφρού ή βυθού, εφόσον διαθέτουν διπλή άδεια. Εξάλλου, για την έκδοση ορισμένων αδειών αλιείας, πρέπει να προϋπάρχει άλλη επαγγελματική άδεια αλιείας. Αυτό θα το συναντήσουμε παρακάτω και σε άλλα είδη σκαφών. Γι' αυτό το λόγο πολλά σκάφη διαθέτουν περισσότερα από ένα όργανα, όπως δύο ραντάρ ή Βίντσι και βαρούλκο ταυτόχρονα.*

Αυτό άλλωστε φαίνεται και στο έγγραφο (Ένθετο/ Έγγραφο 1) της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας του Υπ. Εθνικής Οικονομίας. Είναι ένα επίσημο έγγραφο απογραφής ενός επαγγελματικού σκάφους και στη συγκεκριμένη περίπτωση μίας Μηχανότρατας. Σε αυτό το έντυπο όπως φαίνεται περιγράφονται και βρίσκονται καταχωρημένα, όλα τα στοιχεία και τα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου σκάφους.

Το σύνολο των ατόμων που εργάζονται στα σκάφη αυτά είναι γύρω στα 6 με 7, οι οποίοι εκτός από τα αφεντικά και τα συγγενικά τους πρόσωπα όπως αδέρφια, ξαδέρφια κ.λ.π., είναι κατά κύριο λόγο αλλοδαποί αλιεργάτες όπως Αιγύπτιοι και γενικά βορριοαφρικανοί (Ένθετο Φωτ. 4). Οι επιχειρήσεις είναι καθαρά οικογενειακού χαρακτήρα και μεταφέρονται από πατέρα σε υιό. Προτιμούνται βέβαια Αιγύπτιοι εργάτες, λόγω φθηνών εργατικών σε σχέση με την σκληρότητα της εργασίας, την οποία λίγοι Έλληνες αποδέχονται και μάλιστα με πιο υψηλό μίσθωμα.

Οι χρονολογίες νηολόγησης των σκαφών μπορεί να αγγίζουν και τα μέσα του 70' ή του 80' μιας και οι άδειες για Μηχ/τρατες δεν εκδίδονται πλέον. Η προέλευση των σκαφών, εκτός από ελληνική, τυχαίνει να είναι είτε αιγυπτιακή, είτε τουρκική λόγω φθηνού κόστους κατασκευής. Υπάρχουν βέβαια και καινούργια σκάφη που κατασκευάστηκαν πρόσφατα και διαδέχθηκαν τις άδειες παλαιότερων σκαφών με κάποιο είδος μεταβίβασης. Να σημειωθεί όμως, ότι επιπρόσθετες προεκτάσεις σε σκάφη Μηχ/τρατών και Τρατών καθώς και κατασκευή καινούργιου ή μεταφορά της άδειας, δεν γίνεται σήμερα. Το μόνο που επιτρέπεται είναι η συντήρηση και η επιδιόρθωση τυχόν βλάβης ή ζημιάς στο σκαρί (από ατύχημα), καθώς και ο εκσυγχρονισμός αυτού του σκάφους.

Να αναφέρουμε και τον κανονισμό της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, κμ.(Ε.Κ.) 3699/93, σχετικά με τις επιδοτήσεις οι οποίες δίνονται σε δύο περιπτώσεις:

- α) Ναυπήγηση σκάφους.
- β) Εκσυγχρονισμό σκάφους.

Η επιδότηση καλύπτει ένα ποσοστό 44% του όλου κόστους , εάν πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις .

Παράλληλα να πούμε ότι όλα τα επαγγελματικά σκάφη μπορούν να αποσυρθούν από τη χρήση τους έναντι ενός χρηματικού ποσού το οποίο υπολογίζεται από τον τύπο:

**(Τύπος 1).  $K.O.X. \times 1.870.000 \Delta.ρ.χ. = \text{Ποσό αποσύρσεως } (\chi)$ .**

όπου K.O.X. : Κόροι ωφέλιμου χώρου .

Το ποσό της αποσύρσεως εξαρτάται βέβαια από τον αριθμό των κόρων του σκάφους αλλά επίσης και από την ηλικία του . Η σχέση της ηλικίας με την απόσυρση είναι η παρακάτω :

α) Για σκάφος από 10-15 ετών ,το ποσό του τύπου 1, αυξάνεται κατά 1.5%.

β) Για σκάφος πάνω από 15 ετών , το ποσό αυτό μειώνεται κατά 1.5 % .

Ο λόγος βέβαια είναι εμφανέστατος και είναι η όσον το δυνατό γρηγορότερη απομάκρυνση των σκαφών από την ενεργό δράση .

Τέλος να πούμε ότι οι Μηχανότρατες στην Κάλυμνο αλλά και στην υπόλοιπη Ελλάδα , μπορεί να προσφέρουν εργασία σε πολλά άτομα , από την άλλη όμως ο ρόλος και η επίδραση τους στον υδάτινο περιβάλλον είναι καταστροφική για όλη την πανίδα . Καλό θα ήταν η Ευρ. Κοινότητα να επιβάλλει συντομότερα νόμο που να τις αποσύρει από την ενεργό δράση ή να τους περιορίζει τον χρόνο αλιείας τους .

## 2. ΤΡΑΤΑ ( Πεζότρατα )

Πολύ λίγες είναι οι διαφορές της Τράτας από της Μηχανότρατας .Είναι και αυτή δραστικό εργαλείο που οργώνει τα παράκτια πεδία αλιείας σε απόσταση μικρότερη των 70 μέτρων από τη ξηρά . Αποτελεί εργαλείο που καταλαμβάνει σημαντική θέση στον τομέα της αλιείας της Καλύμνου , με μεγάλη απόδοση σε αλιεύματα .



Τύπος Καλύμνικης Τράτας

Στην Κάλυμνο εδρεύουν γύρω στις 4 Τράτες οι οποίες διαθέτουν και άδεια για άλλα εργαλεία . Δηλαδή πολλά σκάφη εργάζονται κατά το υπόλοιπο 'νεκρό' διάστημα (Ιούνιο-Σεπτέμβρη) με την ιδιότητα διχτυάρικου ή παραγαδιάρικου . Όλα τα χαρακτηριστικά μιας κλασσικής Καλύμνικης Τράτας , τόσο του σκάφους (σκαρί ) , όσο και του εξοπλισμού του , παραθέτονται παρακάτω:

### (Α) ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ

1. Μήκος ολικό	από	8—11 μ.	περίπου
2. Μήκος μεταξύ καθέτων	από	5—8 μ.	περίπου
3. Μήκος καθαρό (νηολογημένο)	-//-	7—10 μ.	-//-
4. Πλάτος καθαρό	-//-	2.5—4.5μ.	-//-
5. Ύψος καθαρό	-//-	1—1.5μ.	-//-
6. Κ.Ο.Χ. (κόροι)	-//-	10—13μ.	-//-

7. Υλικό κατασκευής	Ξύλο.
8. Τύπος προωστήριας μηχανής	Κινητήρας εσωτερικής καύσης.
9. Ιπποδύναμη (ισχύς κινητήρα )	100—150 Ηρ.
10. Καύσιμα κινητήρα	Diesel.

### **(B) ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ**

#### **α) Ναυτιλιακά όργανα.**

1. Πυξίδα.
2. Ραντάρ.

#### **β) Όργανα επικοινωνίας.**

1. Ράδιο V.H.F.

#### **γ) Όργανα ανίχνευσης ψαριών.**

1. Βυθόμετρο.

#### **δ) Λοιπός εξοπλισμός.**

1. Μηχανοκίνητο Βίντσι (Ένθετο Φωτ. 5)

### **(Γ) ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ.**

1. Δίχτυ βιντζότρατας.
2. Παραγάδια βυθού.\*
3. Δίχτυα στατικά. \*

*\* Όπως προαναφέραμε και στη Μηχανότρατα , πολλά σκάφη χρησιμοποιούν και άλλα εργαλεία κατά τον καιρό όπου δεν τους επιτρέπεται να εργάζονται . Δηλαδή από Ιούνιο μέχρι τέλος Σεπτεμβρη αλιεύουν με παραγάδια ή δίχτυα στατικά (Ένθετο/ Έγγραφο 2. Επίσημη και τυπική απογραφή του σκάφους και του προσωπικού του, από στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Οικονομικών).*

Σε τέτοιου είδους αλιευτικά , απασχολούνται συνήθως 4-5 άτομα , μαζί με τους ιδιοκτήτες , οι οποίοι εργάζονται και εκείνοι στο σκάφος . Και εδώ συναντάει κανείς αλλοδαπούς εργάτες σε μικρότερο όμως βαθμό .

Η παραγωγή τους κυμαίνεται γύρω στους **30-40 τόνους** ανά σκάφος . Τα πεδία αλιείας τους είναι κυρίως οι ακτές της Καλύμνου και των γύρω νησιών του βορείου συγκροτήματος της Δωδεκανήσου , μιας και η αδυναμία των σκαφών για μακροχρόνια συντήρηση των αλιευμάτων , δεν τους επιτρέπει μακρινά ταξίδια . Τα κυριότερα αλιεύσιμα είδη είναι: το μπαρμπούνη , η κουτσομούρα , η μαρίδα , η γόπα , ο σαργός, η σκορπίνα κ.α .Αυτά διατίθενται κυρίως στην εγχώρια αγορά και την αγορά των Αθηνών και Πειραιά .Ένα μέρος διακινείται μέσω της Ιχθυόσκαλας , αλλά το κυρίως μέρος διανέμεται μέσω των ιχθυοπωλείων και οχημάτων που μεταφέρουν και πωλούν ψάρια είτε στην ίδια την Κάλυμνο , είτε σε γύρω νησιά όπου υπάρχει ζήτηση , όπως την Κω .

Επίσης να σημειωθεί , ότι και στην Τράτα ισχύουν πανομοιότυπες νομοθετικές ρυθμίσεις με τη Μηχανότρατα . Με άλλα λόγια , δεν υπάρχει η δυνατότητα εκδόσεως καινούργιας άδειας για Τράτα .Υπάρχει δυνατότητα απόσυρσης του σκάφους και άδειας και το μέγεθος της αποζημίωσης εξαρτάται από την ηλικία του σκάφους και τους κόρους του . Μάλιστα το ποσό υπολογίζεται όπως προαναφέραμε από τον τύπο  $1. \text{Κ.Χ.Ο.} \times 1.870.000 \text{ Δ.ρ.χ.} = (\chi)$ .

Το ποσό αυτό αυξάνεται κατά 1.5 % για σκάφος από 10-15 ετών , ενώ μειώνεται κατά 1.5 % για σκάφος μεγαλύτερο των 15 ετών .Αξίζει μάλιστα να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με τον κανονισμό κμ (Ε.Κ.) 1626/94 που εκδόθηκε από το συμβούλιο της Ε. Ένωσης , απαγορεύεται η χρήση του εργαλείου της Τράτας (Πεζότρατα) , από την 1/1/2002. Μέχρι τότε έχουν προθεσμία οι ιδιοκτήτες Τράτων να αποσύρουν τις άδειες τους , για να μην χάσουν την αποζημίωση .

Ακόμα να αναφέρουμε ότι επιδοτήσεις από την Ε. Ένωση σύμφωνα με τον κμ.(Ε.Κ.) 3699/93 , δίνονται μόνο για α) Ναυπήγηση (επιδιόρθωση ζημιών) σκάφους, β) Εκσυγχρονισμό (εγκατάσταση σύγχρονων μηχανημάτων ) και καλύπτουν το 44% του όλου κόστους .

Κλείνοντας το κεφάλαιο με τις Τράτες , να αναφέρουμε τον ιδιαίτερα καταστρεπτικό χαρακτήρα τους , ο οποίος επιδρά αρνητικά στους ιχθυοπληθυσμούς , στην ισορροπία των παράκτιων κι όχι μόνο οικοσυστημάτων και στον πολλαπλασιασμό και την αναγέννηση των ιχθύων της παράκτιας και πελαγικής ζώνης.



### 3. ΓΡΙ - ΓΡΙ

Σήμερα η αλιεία με Γρι-γρι στην Κάλυμνο, δεν είναι τόσο ευρέως διαδεδομένη αν λάβουμε υπόψη ότι υπάρχουν μόνο δύο σκάφη. Αυτό οφείλεται κυρίως στο μεγάλο κόστος που απαιτείται για τη λειτουργία της επιχείρησης σε σχέση με το χαμηλό κέρδος από την πώληση των αλιευμάτων. Παρόλα αυτά, δεν παύει να αποτελεί ένα μέρος της αλιευτικής παράδοσης του τόπου και να τροφοδοτεί την αγορά με ψάρια.

Τα Γρι-γρι της Καλύμνου δεν διαφέρουν σε τίποτα από τα κοινά Γρι-γρι της υπόλοιπης Ελλάδας.



Τύπος Καλύμνικου Γρι - γρι

Τα βασικότερα χαρακτηριστικά ενός τέτοιου σκάφους δίνονται παρακάτω:

#### (Α) ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ.

1. Μήκος ολικό	από	13—17 μ.	περίπου
2. Μήκος μεταξύ καθέτων	από	10—15 μ.	-//-
3. Μήκος νηολογημένο	-//-	12—16 μ.	-//-
4. Πλάτος νηολογημένο	-//-	3—4.5 μ.	-//-
5. Ύψος νηολ.	-//-	1—2 μ.	-//-
6. Κ.Ο.Χ. (κόροι)	-//-	16—20 m <sup>3</sup>	
7. Υλικό κατασκευής		Ξύλο.	



8. Τύπος κινητήρα
9. Καύσιμα
10. Ισχύς κινητήρα

Εσωτερικής καύσης.  
Diesel.  
130—200 Hp

### (Β) ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ.

#### (α) Ναυτιλιακά όργανα.

1. Πυξίδα.
2. Ραντάρ.

#### (β) Όργανα επικοινωνίας.

1. Ράδιο V.H.F.

#### (γ) Όργανα ανίχνευσης ψαριών.

1. Βυθόμετρο.

#### (δ) Λοιπός εξοπλισμός.

1. Μηχανοκίνητο βαρούλκο.
2. Μηχανοκίνητο Βίντσι.
3. Αλιεία με φώτα-ρομπότ.\*
4. Αλιεία με φώτα-βάρκες.\*

### (Γ) ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ.

1. Γρι-γρι ημέρας.
2. Γρι-γρι νύχτας.
3. Δίχτυ βιντζότρατας.\*
4. Ζαργανόδιχτο.\*

\* Παρατηρούμε μια παράξενη ποικιλία στα εργαλεία που χρησιμοποιούν τα Γρι-γρι, η οποία προκαλεί ερωτήματα σε κάποιον που δεν γνωρίζει. Ο λόγος που βλέπουμε την συνύπαρξη τέτοιων εργαλείων, είναι αυτός που έχουμε αναφέρει και σε προηγούμενα κεφάλαια. Δηλαδή πολλά σκάφη, έχουν παλαιότερες άδειες για χρήση άλλων εργαλείων, εκτός αυτών που δηλώνει η ονομασία της τωρινής τους άδειας. Εδώ όπως και στο παράδειγμά μας παρακάτω, παρατηρούμε ότι εκτός του δίχτυ του Γρι-γρι μέρας ή νύχτας, χρησιμοποιούνται και ζαργανόδιχτα ή δίχτυα βιντζότρατας. Βλέπουμε μια πολυφωνία στα σκάφη αυτά, την οποία θα συναντήσουμε και παρακάτω. Αυτό άλλωστε φαίνεται και στο δελτίο απογραφής ενός σκάφους που είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα του στοιχείου που προαναφέραμε (βλ. Έγγραφο 3).

Τα σκάφη των Γρι-γρι είναι ελληνικής είτε ξένης προέλευσης όπως και τα πληρώματά τους. Σε αυτά απασχολούνται γύρω στα 4-5 άτομα κατά τους χειμερινούς μήνες και γύρω στα 10 άτομα κατά τους θερινούς.

Εργάζονται καθόλη τη διάρκεια του έτους , κατά μέσο όρο 25 ημέρες το μήνα και τα αλιευτικά τους πεδία περιορίζονται κυρίως στο βόρειο συγκρότημα της Δωδεκανήσου . Από 1-1-95 , σύμφωνα με τον κμ.(Ε.Κ) 1626/94 , απαγορεύεται να ψαρεύουν σε απόσταση μικρότερη από τα **300 μ.** από την ακτή ή σε βάθος θαλάσσης μικρότερο των **30 μ.** εάν αυτό βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη από **300 μ.** Σε κάθε περίπτωση όμως , τα **30 μ.** θα πρέπει να βρίσκονται έξω από τα **100 μ.** από την ακτή. Το μήκος των δικτυών δεν θα πρέπει να ξεπερνά τα **800 μ.** και το άλτος τα **120 μ.** Για το μάτι στο σάκο και στο υπόλοιπο δίχτυ , ισχύει ό,τι ισχύει από παλιά .

Τα κυριότερα αλιευόμενα είδη ενός Γρι-γρι είναι : το σαφρίδι , ο κολιός , η γόπα και η μαρίδα .Αυτά αλιεύονται σε ποσότητες της τάξεως των **50 τόνων** το χρόνο για κάθε σκάφος και διακινούνται χονδρικά ή λιανικά στην εγχώρια (εντός Δωδεκανήσου ) αγορά . Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι μια σημαντική ποσότητα αλιευμάτων , απορροφάται από μία τοπική μονάδα πάχυνσης , η οποία την χρησιμοποιεί για την παρασκευή δικής της φρέσκιας ιχθυοτροφής των ψαριών της .

Τέλος , να αναφέρουμε ότι και για τα Γρι-γρι ισχύουν οι ίδιες νομοθετικές ρυθμίσεις σχετικά με τις επιδοτήσεις και τις αποσύρσεις σκαφών και ότι δεν υπάρχει καμία ιδιαίτερη απαγόρευση όσων αφορά τα σκάφη αυτά , που να ισχύει τοπικά μόνο για την Κάλυμνο .

#### 4. ΔΙΧΤΥΑΡΙΚΟ

Εδώ θα αναφερθούμε σε ένα από τους αρχαιότερους τρόπους ψαρέματος και τον πιο διαδεδομένο τρόπο αλιείας σε όλο τον κόσμο. Όπως σε όλη την Επικράτεια, έτσι και στην Κάλυμνο, εξέχουσα θέση στον τομέα της αλιείας, κατέχουν τα διχτυάρικα μαζί με τα παραγαδιάρικα, δηλαδή σκάφη με στατικά εργαλεία.



Τύπος Καλύμνικου Διχτυάρικου

Τα Διχτυάρικα στην Κάλυμνο ποικίλουν σε μέγεθος από 4-5 μ. έως 13-15 μ. Παρακάτω βλέπουμε τα γενικά χαρακτηριστικά των σκαφών αυτών που ανήκουν στον Καλύμνικο αλιευτικό στόλο.

#### (Α) ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ.

1. Μήκος ολικό.	από	5—15 μ.	περίπου
2. Μήκος μετ. καθέτων.	από	4—14 μ.	περίπου
3. Μήκος καθαρό.	από	4.5—14.5 μ.	--
4. Πλάτος νηολογημένο	από	2—4.5 μ.	--
5. Ύψος νηολ.	--	0.5—1.5 μ.	--
6. Κ.Ο.Χ. (κόροι).	--	4—13 m <sup>3</sup>	--
7. Υλικό κατασκευής.	Από	Ξύλο.	
8. Τύπος κινητήρα.		Εσωτερικής καύσεως.	
9. Αριθμός μηχανών.		Μία ή Δύο.	

10. Ισχύς μηχανών.

80—180 Ηρ.

11. Καύσιμα.

Diesel.

### (Β) ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ.

#### α) Ναυτιλιακά όργανα.

1. Πυξίδα.

2. Ραντάρ.

#### β) Όργανα επικοινωνίας

1. Ράδιο V.H.F.

#### γ) Όργανα ανίχνευσης ψαριών

1. Βυθόμετρο

#### δ) Λοιπός εξοπλισμός

1. Μηχανοκίνητο Βίντσι (Ένθετο Φωτ. 7)

2. Υδραυλικό τιμόνι

### (Γ) ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ.

1. Δίχτυα στατικά\* (Ένθετο Φωτ. 6)

2. Παραγάδια βυθού\*

*\*Σημείωση: Συνήθως Διχτυάρικα-Παραγαδιάρικα περιλαμβάνονται σε μία άδεια , για αυτό τα συναντάμε μαζί (Ένθετο/Εγγραφο 4. Δελτίο απογραφής του Υπουργείου Οικονομικών για ένα Διχτυάρικο σκάφος) .*

Η ποικιλία αυτή που συναντάμε στα μεγέθη των Διχτυάρικων , έχει σαν αποτέλεσμα την ποικιλία της δυναμικότητας κάθε σκάφους σε αλιεύματα και προσωπικό .Έτσι τα άτομα που εργάζονται σε ένα αλιευτικό κυμαίνονται από 1- 4 , τα οποία είναι ντόπιοι .

Η νομοθεσία επιτρέπει να εργάζονται καθόλη τη διάρκεια του χρόνου και δεν επιβάλλει κανένα συγκεκριμένο τοπικό περιορισμό για την Επαρχία Καλύμνου . Από θέμα χαρακτηριστικών του *μαπισό* των διχτυών , ισχύει ό,τι και στην υπόλοιπη Ελλάδα . Επίσης από 1-1-95 , σύμφωνα με τον κμ.(Ε.Κ.) 1626/94 , το ύψος των στατικών διχτυών βυθού , περιορίζεται σε 4 μ. και απαγορεύεται η κατοχή επί του σκάφους και το καλάρισμα , περισσότερων από 5.000 μ. διχτυών βυθού ανά σκάφος. Η έκδοση ή επανέκδοση αδειών δεν είναι εφικτή , ενώ η απόσυρση όπως έχουμε προαναφέρει , εξαρτάται από την ηλικία του σκάφους , τους κόρους και δίνεται από τον τύπο 1.

Τύπος 1.  $K.O.X \times 1.870.000 \delta.p.\chi. = \text{Ποσό απόσυρσης.}$

Οι επιδοτήσεις για ναυπήγηση και εκσυγχρονισμό καλύπτουν ένα ποσοστό του **44%** του κόστους σύμφωνα με τον **κμ.(Ε.Κ.) 3699/93**.

Τα πεδία αλιείας των Διχτυάριων ποικίλουν ανάλογα με το μέγεθός τους . Τα μικρότερα σκάφη αλιεύουν γύρω από την Κάλυμνο , ενώ τα μεγαλύτερα φθάνουν μέχρι τις Κυκλάδες , το νότιο ή το βόρειο Αιγαίο , ανάλογα την δυνατότητα συντήρησης των αλιευμάτων. Πολλά είναι και τα σκάφη που τους θερινούς κυρίως μήνες , εργάζονται μακριά από το νησί και πωλούν τα αλιεύματά τους σε άλλα νησιά. Οι ψαριές τους αποτελούνται κυρίως από βυθόβια και μεσοπέλαγα ψάρια όπως σαργούς , μωτάκια , φαγκριά , συναγρίδες , τσιπούρες , βλάχους , σκαθάρια , σκορπιούς , μπαρμπούνια , κουτσομούρες κ.α. Οι ποσότητες που αλιεύονται είναι της τάξεως των **1500 τόνων** συνολικά μαζί με τα Παραγαδιάρικα , δηλαδή για ένα σύνολο **350** περίπου σκαφών , για το **1996** (όλα τα στοιχεία που αναφέρονται για όλα τα σκάφη , αφορούν την περίοδο 1995-1996).

Τα αλιεύματα διατίθενται συνήθως στην εσωτερική αγορά και ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες , που λόγω της τουριστικής αύξησης , υπάρχει μεγάλη ζήτηση από εστιατόρια , ταβέρνες και ιχθυοπωλεία της Ρόδου, της Κω και των άλλων γειτονικών νησιών .

Τέλος να αναφέρουμε και το ψάρεμα του Αστακού , της Καραβίδας και της Αστακογαρίδας που διενεργείται με μανομένα δίχτυα και αστακοπαγίδες , από Διχτυάρικα και Παραγαδιάρικα .



## 5. ΠΑΡΑΓΑΔΙΑΡΙΚΑ.

Όπως προαναφέραμε , τα Παραγαδιάρικα μαζί με τα Διχτυάρικα αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του αλιευτικού στόλου της Καλύμνου που φθάνει τα 350 σκάφη περίπου . Δεν υπάρχουν καθαρόαιμα Παραγ/κα παρά μόνο Διχτυάρικα-Παραγ/κα . Όπως και τα Διχτυάρικα έτσι και τα Παραγ/κα δεν έχουν καθορισμένο μέγεθος . Αυτό ποικίλει από 4-5 μ. έως 10-15 μ. περίπου .



Τύπος Καλύμνικου Διχτυάρικου

Τα γενικότερα χαρακτηριστικά που εμφανίζουν τα καλύμνικα παραγαδιάρικα είναι :

### (Α) ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ.

1. Μήκος ολικό.	από	5—15 μ.	περίπου
2. Μήκος μεταξύ καθέτων.	-//-	4—14 μ.	-//-
3. Μήκος καθαρό.	-//-	4.5—13.5 μ.	-//-
4. Πλάτος καθαρό.	-//-	1.5—4 μ.	-//-
5. Κ.Ο.Χ. (κόροι).	-//-	4—15 μ.	-//-
6. Υλικό κατασκευής.		Ξύλο	
7. Τύπος μηχανής.		Κινητήρας εσωτερικής καύσεως	
8. Αριθμός μηχανών.		Μία—Δύο	
9. Ισχύς κινητήρα.		20—350 Ηρ.	
10. Καύσιμα.		Diesel	



## **(Β) ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ**

### **α) Ναυτιλιακά όργανα**

#### **1. Πυξίδα**

### **β) Όργανα επικοινωνίας**

#### **1. Ράδιο V.H.F.**

### **γ) Όργανα ανίχνευσης ψαριών**

#### **1. Βυθόμετρο**

### **δ) Λοιπός εξοπλισμός**

#### **1. Μηχανοκίνητο βίντσι (Ένθετο Φωτ. 8)**

#### **2. Υδραυλικό τιμόνι**

## **(Γ) ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ**

#### **1. Παραγάδια βυθού**

#### **2. Παραγάδια αφρού (Ένθετο Φωτ. 9)**

#### **3. Δίχτυα στατικά**

#### **4. Συρτές**

Τα Παραγ/κα απασχολούν από **1 – 3 άτομα** ανάλογα την εποχή του έτους και το μέγεθος του σκάφους . Εργάζονται καθόλη τη διάρκεια του έτους όπου αλιεύουν στις γύρω από την Κάλυμνο περιοχές . (Ένθετο/ Έγγραφο 5. Αντίγραφο ενός δελτίου απογραφής της Στατιστικής Υπηρεσίας του Υπ. Οικονομικών , που αφορά ένα Παραγ/κο της Καλύμνου) .

Αλιεύουν διάφορα βυθόβια και μεσοπέλαγα είδη όπως σαργούς , φαγκριά , ροφοειδή , τσιπούρες , λυθρίνια , χάνους , πέρκες κ.α.. Τα ψάρια αυτά διοχετεύονται στις αγορές της Καλύμνου και των γύρω νησιών ιδιαίτερα το καλοκαίρι που υπάρχει αυξημένη ζήτηση .

Η έκδοση καινούργιας άδειας για παραγάδια δεν είναι εφικτή , παρά μόνο η αγορά της από κάποιον προκάτοχο . Επίσης , ισχύουν και εδώ οι επιδοτήσεις για ναυπήγηση ή εκσυγχρονισμό της αλιευτικής μονάδας (σκάφους) , που καλύπτουν το **44%** του κόστους , σύμφωνα με τον **κμ. (Ε.Κ.) 3699/93**.

Τέλος , δεν ισχύει καμία τοπική απαγόρευση για τα Παραγαδιάρικα και σε περίπτωση απόσυρσης αυτή εξαρτάται από το Κ.Ο.Χ. (κόρους) και την ηλικία του σκάφους .

## 6. ΞΙΦΙΑΔΙΚΟ (Δίγτυα αφρού).

Άλλη μια κατηγορία Παραγαδιάρικων είναι και τα Ξιφιάδικα , δηλαδή σκάφη που χρησιμοποιούν παραγάδια αφρού . Αυτό το είδος σκάφους συναντάται πολύ στην Κάλυμνο , μιας και σε αυτά τα μέρη του Αιγαίου υπάρχει πληθώρα από τέτοια ψάρια . Ο αριθμός των σκαφών αυτών είναι γύρω στα 35-40 τα οποία είναι από τα πιο άρτια εξοπλισμένα αλιευτικά . Είναι αρκετά μεγάλα σε μέγεθος μιας και είναι σκάφη ανοικτής θαλάσσης (ψαρεύουν μεσοπέλαγα) και χρειάζεται να κάνουν μακρινά ταξίδια .



Τύπος Καλύμνικου Ξιφιάδικου

Τα βασικότερα χαρακτηριστικά ενός τέτοιου σκάφους είναι τα παρακάτω :

### (Α) ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ.

1. Μήκος ολικό.	από	15—25 μ.	περίπου
2. Μήκος μετ. καθ.	από	13.5—23.5 μ.	-//-
3. Μήκος καθαρό.	από	14—24 μ.	-//-
4. Πλάτος καθαρό.	-//-	4—6 μ.	-//-
5. Κ.Ο.Χ.	-//-	40—80 μ.	-//-
6. Υλικό κατασκευής.		Ξύλο ή Μέταλλο	
7. Τύπος κινητήρα.		Κινητ. Εσωτερικής καύσης	

8. Αριθμός κινητήρων.	Μία ή Δύο
9. Ισχύς κινητήρων.	350—500 Ηρ.
10. Καύσιμα.	Diesel

### **(Β) ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ.**

#### **α) Ναυτιλιακά όργανα.**

1. Ηλεκτρονικός καταγραφέας θέσεως.
2. Ραντάρ
3. Αυτόματος πιλότος (Ένθετο Φωτ. 10)
4. Πυξίδα.
5. Δορυφόρος ναυσιπλοΐας(Ένθετο Φωτ. 12)

#### **β) Όργανα ανίχνευσης ψαριών.**

1. Βυθόμετρο (Ένθετο Φωτ. 12)

#### **γ) Όργανα επικοινωνίας.**

1. Ράδιο V. H. F.(Ένθετο Φωτ. 11)

#### **δ) Λοιπός εξοπλισμός.**

1. Μηχανοκίνητο Βίντσι (Ένθετο Φωτ. 8 και Φωτ. 13)
2. Υδραυλικό τιμόνι.

### **(Γ) ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ.**

1. Παραγάδια αφρού (ξιφοπαράγαδα) (Ένθετο Φωτ. 9 και Φωτ. 14)
2. Δίχτυα στατικά.
3. Παραγάδια βυθού.

Λόγω του ότι τα Ξιφιάδικα ψαρεύουν από 1 Φεβρουαρίου έως 30 Σεπτεμβρίου κάθε χρόνου , τον υπόλοιπο καιρό δουλεύουν με στατικά δίχτυα ή παραγάδια βυθού για να βγάλουν τα προς το ζην (Ένθετο/ Έγγραφο 6).

Κατά το διάστημα αυτό που δουλεύουν, απασχολούν γύρω στα 4 - 5 άτομα , Έλληνες ή αλλοδαπούς (Αιγυπτίους).

Η συνολική παραγωγή σε αλιεύματα όλων των σκαφών κυμαίνεται γύρω στους 450 τόνους το χρόνο με κάποιες διακυμάνσεις που οφείλονται στις μετακινήσεις των κοπαδιών και τον αριθμό των σκαφών που βγαίνουν για ψάρεμα. Τα κυριότερα αλιεύματα τους είναι ο ξιφίας, ο γαλέος, η τούνα και γενικά τονοειδή ή άλλα πελαγίσια είδη. Τα πεδία που αλιεύουν είναι όλο το Αιγαίο ,η Κύπρος , το Λιβυκό πέλαγος και αλλού.

Η διακίνηση τους γίνεται χονδρικός σε αγορές της Ελλάδας και του εξωτερικού (κυρίως για τονοειδή) .

Τοπικές απαγορεύσεις δεν υπάρχουν παρά μόνο ότι απαγορεύεται η κατοχή και η χρήση πάνω από 60 χιλιόμετρα παραγάδια επιφανείας ανά σκάφος. Επίσης το ελάχιστο μέγεθος των αλιευμάτων είναι για το ξιφία τα 120 εκατοστά και τον τόνο τα 70 εκατ. ή τα 6.4 κιλά . Αυτές όμως είναι γενικές απαγορεύσεις που ισχύουν για όλη την επικράτεια .

Τέλος να αναφέρουμε ότι ισχύουν και εδώ όλα όσα προαναφέραμε σχετικά με τις επιχορηγήσεις, τις αποσύρσεις και την έκδοση νέας άδειας

## 7. ΠΡΑΓΚΑΡΟΛΑΔΙΚΑ

Άλλη μια ιδιαίτερη κατηγορία επαγγελματικών σκαφών την οποία συναντάμε στην Κάλυμνο , είναι τα ονομαζόμενα "Πραγκαρολάδικα". Δεν γνωρίζουμε κατά πόσο συναντώνται σε άλλα μέρη της Ελλάδος , πάντως στην Κάλυμνο αποτελούν χαρακτηριστικό κομμάτι του επαγγελματικού στόλου της .

Ο αριθμός κυμαίνεται γύρω στα 15 σκάφη , τα οποία είναι μικρά σχετικά σε μέγεθος και χρησιμοποιούν διάφορα αλιευτικά εργαλεία .



Τύπος Πραγκαρολάδικου

Πληροφοριακά να αναφέρουμε ότι η *πραγκαρόλα* είναι ένας τρόπος αλιείας χταποδιού από το βυθό με πετονιά. Είναι ένα εργαλείο που αποτελείται από κομμάτια λευκού πλαστικού ή μεταλλικά κομμάτια (γυαλιστερά) δεμένα με *παράμαλα* πάνω στη μάνα σε κάποια απόσταση από την άκρη της πετονιάς. Διαθέτει ένα βαρίδι για να

μένει στο βυθό και μια μεγάλη σαλαδιά (αγκίστρι με τρεις ακίδες σε σχήμα άγκυρας) στην άκρη της πετονιάς κοντά στα πλαστικά μεταλλικά κομμάτια. Η πετονιά είναι χοντρή στο πάχος και σέρνεται στο βυθό με κοφτές κινήσεις ώστε να χοροπηδάνε τα κομμάτια της *πραγκαρόλας* και να τραβάνε την προσοχή των χταποδιών από απόσταση. Η σύρση και το ψάρεμα, γενικά, γίνεται σε βυθούς με αμμώδη σύσταση ή *τραγάνα* ώστε να μην μπλέκει το εργαλείο στο βυθό. Να πούμε ακόμα ότι το σκάφος κινείται, κατά την αλιεία, με πολύ μικρή ταχύτητα.

Το χταπόδι είναι ζώο που προσελκύεται πολύ εύκολα από οτιδήποτε γυαλιστερό (μέταλλο) ή λευκό και νομίζοντας ότι είναι τροφή, τρέχει να το αρπάξει και να το φάει. Μόλις ο ψαράς αντιληφθεί την αλλαγή του βάρους πάνω στην πετονιά του, τραβάει απότομα ώστε το χταπόδι να αγκιστρωθεί στη σαλαδιά. Έπειτα με σταθερό και λίγο γρήγορο τράβηγμα, προσπαθεί να φέρει το χταπόδι κοντά στη βάρκα και αναλόγως το μέγεθός του, το βγάζει από τη θάλασσα με ή χωρίς τη βοήθεια κάποιου γάντζου. Πολλοί είναι και οι ψαράδες που χρησιμοποιούν *φαροδόλωμα* το οποίο αγκιστρώνουν πάνω στη σαλαδιά για καλύτερα αποτελέσματα αλλά το ίδιο το εργαλείο χρησιμοποιείται συνήθως σκέτο, χωρίς δόλωμα. Αυτό γίνεται λόγω ευκολίας και οικονομίας στα δολώματα εφόσον και με αυτόν τον τρόπο έχουν εξίσου καλά αποτελέσματα.

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά ενός τέτοιου σκάφους είναι:

#### **(Α) ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ.**

1. Μήκος ολικό	από	4—6 μ.	περίπου
2. Μήκος καθαρό	από	3.80—5.80 μ.	-//-
3. Πλάτος καθαρό	-//-	1.30—2.30 μ.	-//-
4. Ύψος νηολόγησης	-//-	0.50—1.00 μ.	-//-
5. Κ.Ο.Χ.	-//-	4—6	-//-
6. Υλικό κατασκευής		Ξύλο	
7. Τύπος κινητήρα		Κινητήρας εσωτερικής καύσης	
8. Αριθμός κινητήρων		Μια ή Καμία	
9. Ισχύς κινητήρα		10—30 HP	
10. Καύσιμα		Diesel	

#### **(Β) ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ.**

##### **α) Ναυτιλιακά όργανα.**

1. Πυξίδα.

##### **β) Όργανα επικοινωνίας.**

1. Ράδιο V. H. F.



**γ) Όργανα ανίχνευσης ψαριών.**

**1. Βυθόμετρο.**

**δ) Λοιπός εξοπλισμός.**

**1. Τύμπανα ανέλκυσης δίχτυων.**

**2. Μηχανοκίνητο Βίντσι.**

**(Γ) ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ.**

**1. Ορμίδια (πετονιές).**

**2. Παραγάδια βυθού.**

**3. Συρτές.**

**4. Δίχτυα στατικά.**

**5. Ιχθυοπαγίδες.**

**6. Πραγκαρόλα.**

Υπάρχουν βέβαια και σκάφη που δεν διαθέτουν κάποιο ειδικό εξοπλισμό, ούτε καν V. H. F., όπως αυτό που βλέπουμε στο δελτίο απογραφής (Ένθετο/ Έγγραφο 7). Επίσης να τονίσουμε ότι την κατηγορία αυτή κανονικά την τοποθετούμε μαζί με τα δίχτυα-παραγάδια αλλά την αναφέρουμε ξεχωριστά διότι έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον αρκεί να σκεφτεί κανείς ότι είναι η μόνη κατηγορία επαγγελματικών αλιευτικών όπου συναντώνται και σκάφη χωρίς μηχανή δηλαδή *κοπήλατα*.

Είδαμε παραπάνω πόσα εργαλεία χρησιμοποιούν τα σκάφη αυτά τα οποία δεν απασχολούν πάνω από 1 ή 2 άτομα . Αυτή η ποικιλία οφείλεται στις μικρές ποσότητες αλιευμάτων που αλιεύονται με κάθε ένα από αυτά , ειδικά στην περιοχή της Καλύμνου . Για αυτό δίνεται η δυνατότητα να αλιεύουν οι επαγγελματίες αυτοί με διάφορα μέσα , ώστε να μπορούν να ζήσουν .

Τα σκάφη αυτά μπορούν να εργάζονται καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου και τα κύρια αλιευτικά τους πεδία είναι τα νησιά και οι περιοχές γύρω από την Κάλυμνο . Δεν τους δίνεται η δυνατότητα να πηγαίνουν μακρινά ταξίδια , λόγω αδυναμίας συντήρησης των αλιευμάτων και λόγω του μεγέθους των σκαφών .

Τα κυριότερα αλιεύματα τους είναι , ανάλογα με το εργαλείο που χρησιμοποιούν , διάφορα βυθόβια ψάρια όπως οι σκορπιοί , τα μπαρμπούνια , οι κουτσομούρες , οι σαργοί , τα λυθρίνια , τα φαγκριά , οι ροφοί , οι στήρες , οι τσιπούρες , οι σουπιές , τα χταπόδια και τόσα άλλα πολλά που θέλει ολόκληρες σελίδες για να τα αναφέρουμε .Αλλά το κύριο αλιευόμενο είδος είναι τα χταπόδια που ψαρεύονται κυρίως στη λεκάνη ανάμεσα σε Κάλυμνο και Κω .

Όλα τα ψάρια και μαλάκια , διακινούνται στην εγχώρια αγορά και στα γύρω νησιά εφόσον οι ποσότητες τους δεν είναι αρκετές για χονδρική πώληση .

Επίσης να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με τους κανονισμούς της Ε.Κ., δεν χορηγούνται πλέον νέες άδειες για τέτοιου είδους σκάφη , και οι επιδοτήσεις που



δίνονται σύμφωνα με τον κ.μ. (Ε.Κ.) 3699/93 , αφορούν μόνο τη ναυπήγηση και τον εκσυγχρονισμό του σκάφους και καλύπτουν το 44% του κόστους .

Σε περίπτωση απόσυρσης ρόλο παίζουν οι κόροι και η ηλικία του σκάφους . Για σκάφη πάνω από το 15<sup>ο</sup> έτος, το ποσό μειώνεται κατά 1.5% και για σκάφη από 10 - 15 ετών , αυξάνεται κατά 1.5% . Το ποσό βρίσκεται από τον τύπο:

$$1) \text{Κ.Ο.Χ.} \times 1.870.000 \text{ δ.ρ.χ.} = \text{Ποσό απόσυρσης.}$$

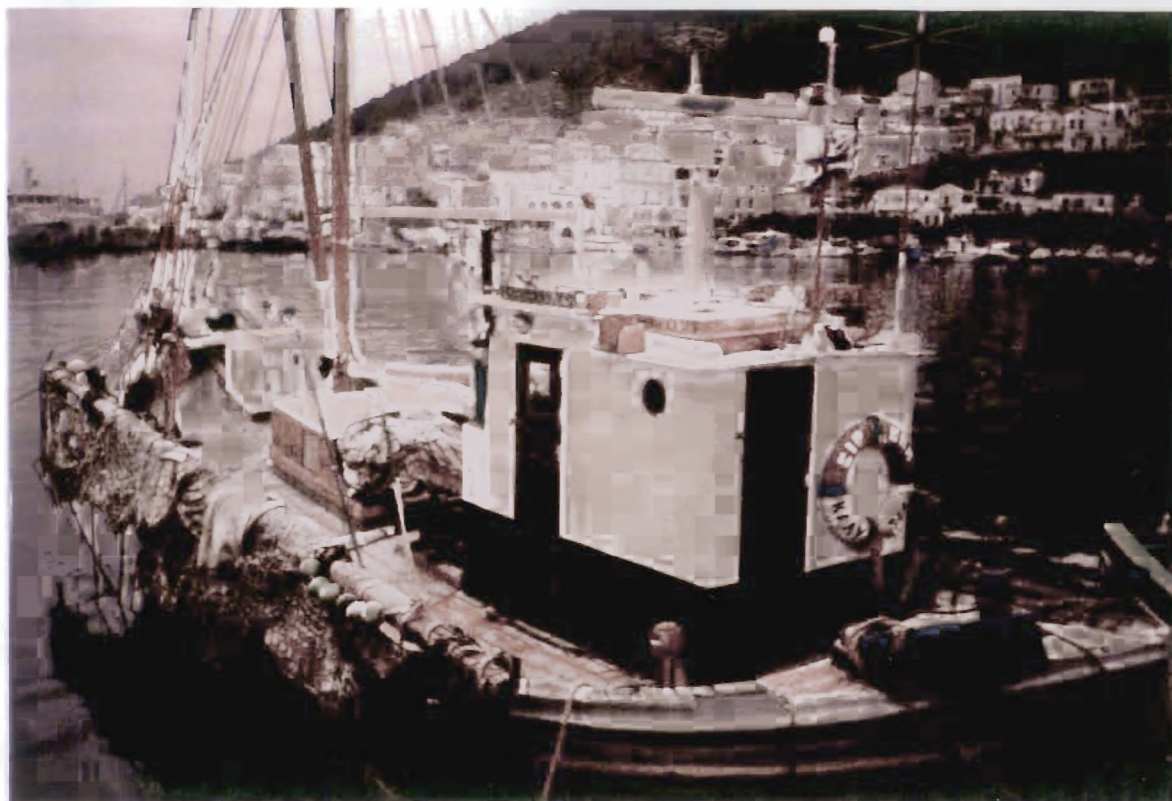
## 8. ΓΚΑΓΚΑΒΓΑ

Στο σημείο αυτό, ξεφεύγουμε από τα κλασσικά είδη αλιείας ψαριών ή μαλακίων, και περνάμε στην αλιεία σπόγγων. Η *Γκαγκάβα* θα λέγαμε ότι συγγενεύει ή παραλληλίζεται με την Μηχανότρατα, εφόσον είναι και αυτή δραστικό εργαλείο και ψαρεύει σέρνοντας το εργαλείο της στο βυθό, όπως και η Μηχανότρατα. Μόνο που η μεν Μηχανότρατα αλιεύει ψάρια , η δε Γκαγκάβα σφουγγάρια (Ένθετο Φωτ. 15).

Άλλες βασικές διαφορές τους είναι : α) Το άνοιγμα ματιών σε κάθε σημείο του διχτιού στο σάκο, στο κορμό και στις πλευρές, όπου στη *γκαγκάβα* είναι μεγαλύτερο. β) Το μήκος του διχτιού όπου στη *γκαγκάβα* είναι μικρότερο. γ) Στο στόμιο του διχτιού της μηχανότρατας υπάρχουν μόνο τα άνω χείλη με τους φελλούς και κάτω με τα βαρίδια, που σέρνονται στο βυθό σπρώχνοντας ό,τι βρεθεί μπροστά του μέσα στο δίχτυ. Ενώ στη *γκαγκάβα* παρατηρούμε κατά μήκος του στομίου μια μεταλλική ράβδος, η οποία στα άκρα της διαθέτει δυο τροχούς, πάνω στους οποίους κινείται, και μια αλυσίδα η οποία πιάνει από άκρη σε άκρη στο άνοιγμα του διχτυού και η οποία ακουμπώντας στο βυθό αποκόπτει και ρίχνει τα σφουγγάρια στο σάκο κατά τη μετακίνησή της. Να πούμε ακόμα ότι η ράβδος της *γκαγκάβας* βρίσκεται σε κάποιο ύψος από το βυθό, το οποίο ισούται με την ακτίνα των τροχών οι οποίοι την στηρίζουν. Αυτό συντελεί στο να αποφεύγει κάθε είδους πέτρα ή βράχου ώστε να μη γεμίζει ο σάκος με πέτρες αντί για σφουγγάρια και επίσης για να μην σκαλώνει το εργαλείο σε τυχόν βράχους, αλλά να τους υπερπηδάει. δ) Αυτό το σύστημα από μόνο του κρατάει το στόμιο του διχτιού πάντα ανοιχτό, οπότε δε χρειάζονται *πόρτες* όπως στη μηχανότρατα. Αυτές είναι οι βασικότερες διαφορές *Γκαγκάβας* - *Μηχανότρατας* που βλέπουμε.

Να αναφέρουμε ότι η αλιεία σπόγγων με *γκαγκάβα* είναι ο πιο ξεκούραστος τρόπος μια και δεν απαιτούνται δύτες ούτε υπάρχει το πρόβλημα της προετοιμασίας, της επίβλεψης και του ελέγχου δυτών και αναπνευστικών συσκευών ή συστημάτων. Παρ' όλα αυτά η απόδοσή της, τις περισσότερες φορές, δε συγκρίνεται με αυτή των κλασσικών σφουγγαράδικων καϊκιών. Άλλο μειονέκτημά της είναι ότι μπορεί να αλιεύσει μόνο συγκεκριμένη μορφολογία βυθού (ομαλός βυθός χωρίς πολλά υψώματα και μεγάλες πέτρες), ενώ οι δύτες σαράνουν κάθε είδος βυθού, σ' οποιοδήποτε βάθος, πράγμα αδύνατο για τη *γκαγκάβα*. Γι' αυτό το λόγο παρατηρεί κανείς ότι ο αριθμός τέτοιων σκαφών έχει μειωθεί με την πάροδο του χρόνου και ότι χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο τους κρύους μήνες το χρόνο, όταν οι θερμοκρασίες δεν ενθαρρύνουν τη σπογγαλιεία με καταδύσεις.

Δεν γνωρίζω τον αριθμό τέτοιων σκαφών, που υπήρχαν σε περιοχές εκτός Καλύμνου παλαιότερα, αλλά σήμερα ο αριθμός αυτό είναι μηδενικός. Στην Κάλυμνο αυτή τη στιγμή εδρεύουν τρία σκάφη του είδους, από τα οποία βρίσκεται εν ενεργεία μόνο το ένα.



Γκαγκάβα

Ο λόγος είναι βέβαια ότι η Κάλυμνος είναι το μόνο νησί και το μόνο μέρος στην Ελλάδα όπου ακόμα οι κάτοικοι ασχολούνται με τη σπογγαλιεία σε κάποιο βαθμό.

Όλα τα σκάφη του είδους παρουσιάζουν τα ίδια περίπου χαρακτηριστικά, τα οποία είναι τα ακόλουθα:

#### (Α) ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

1. Μήκος ολικό	13μ.	περίπου
2. Μήκος καθαρό	10μ.	-//-
3. Πλάτος καθαρό	5μ.	-//-
4. Ύψος νηολόγησης	1.80μ.	-//-
5. Κ.Ο.Χ.	15μ.	-//-
6. Υλικό κατασκευής	Ξύλο	
7. Τύπος κινητήρα	Κινητήρας εσωτερικής καύσης	
8. Αριθμός κινητήρων	Μια	
9. Ιπποδύναμη - Ισχύς	100 HP	περίπου
10. Χρησιμοποιούμενα καύσιμα	πετρέλαιο	

## **(Β) ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ**

### **α) Ναυτιλιακά όργανα**

1. Ραντάρ
2. Πυξίδα

### **β) Όργανα επικοινωνίας**

1. Ράδιο VHF

### **γ) Όργανα ανίχνευσης ψαριών**

1. Βυθόμετρο

### **δ) Λοιπός εξοπλισμός**

## **Μηχανοκίνητο Βίντσι**

## **(Γ) ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ**

### **1. Γκαγκάβα (ένθετο Φωτ. 15)**

Παρατηρούμε ότι η Γκαγκάβα είναι το μόνο επαγγελματικό αλιευτικό σκάφος που χρησιμοποιεί μόνο ένα εργαλείο σε αντίθεση με τα άλλα σκάφη.

Επίσης η Γκαγκάβα είναι σκάφος που μπορεί να εργάζεται καθόλη τη διάρκεια του χρόνου απασχολώντας γύρω στα 4 άτομα.

Άλλα ενδιαφέροντα στοιχεία για τη γκαγκάβα είναι ότι αλιεύουν από Μάιο έως Οκτώβριο αλλά και χειμώνα σε τόπους όπως προαναφέραμε, μη βραχώδεις και η παραγωγή τους κατά την περίοδο αλιείας (δηλ. κάθε 6 μήνες) κυμαίνεται γύρω στα 600 kg.. Η αλιεία πραγματοποιείται σ' όλη την επικράτεια πέρα του ενός ν. μιλίου με εξαίρεση κόλπους και περιοχές όπου υπάρχει απόφαση αγρανάπαυσης.

Τα είδη σπόγγων που αλιεύουν είναι τα καπάδικα, φίνα, λαγόφυτα, τσιμούχες και οτιδήποτε άλλο παρεμφερές με σπόγγους δηλαδή άγρια, ροφούτες κ.λ.π..

Η αλιεία μπορεί να γίνει από λίγα μέτρα έως 120μ. βάθους ενώ ο εντοπισμός του τόπου γίνεται με τη βοήθεια βυθόμετρου και φυσικά με την εμπειρία του καπετάνιου. Στη διάρκεια της ημέρας μπορεί να γίνουν μέχρι και 5 ή 7 σύρσεις ανάλογα την απόδοση ενός τόπου. Η ταχύτητα σύρσεως κυμαίνεται από ½ έως 1½ μίλι την ώρα.

Να σημειώσουμε ότι το δίχτυ της γκαγκάβας έχει τις εξής ιδιομορφίες. Το κάτω μέρος του που σέρνεται στο βυθό αποτελείται από μεγάλα κομμάτια δέρματος για να μη σχίζεται κατά τη σύρση. Ο σάκος του αποτελείται από συρμάτινο πλέγμα για να αντέχει το βάρος του φορτίου και το μπροστινό του άνοιγμα είναι γύρω στα 9 μ.. Επίσης το άνοιγμα των ματιών του δικτυού είναι 20cm.. Άλλες γκαγκάβες αντί για ρόδες στις άκρες του άξονα, έχουν μεταλλικούς σχηματισμούς σε σχήμα



τεταρτοκυκλίου. Όλες αυτές οι διαφορές αποτελούν πατέντες του κάθε καπετάνιου για διάφορους προσωπικούς λόγους.

Τελικά αυτό που πρέπει να τονιστεί είναι ότι και η γκαγκάβα αποτελεί ένα συρόμενο εργαλείο που επιφέρει σοβαρή καταστροφή στη χλωρίδα και πανίδα της θάλασσας. Γι' αυτό το λόγο, πολύ σύντομα θα απαγορευθεί η χρήση τους.

## 9. ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΥΤΙΚΟ

Η σπογγαλιεία είναι το μόνο είδος αλιείας που χαρακτηρίζει και διαφοροποιεί την καλύμνικη παράδοση από τις άλλες διαφόρων νησιών. Μια παράδοση που διατηρείται εδώ και αιώνες και δίνει ψωμί σ' όλο το νησί μέχρι και σήμερα σε μικρότερο βαθμό βέβαια.

Ο σύγχρονος τρόπος αλιείας είναι με το σύστημα «ναργιλέ» όπου δύτες βουτάνε σε διάφορα βάθη για την εύρεση σπόγγων. Τα σπογγαλιευτικά που μεταφέρουν τους δύτες και τα συστήματα κατάδυσης είναι χαρακτηριστικής κατασκευής και μεγέθους. Το είδος αυτό είναι ευρέως γνωστό ως «αχταρμάς» και είναι έτσι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο, ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των δυτών και της σπογγαλιείας γενικότερα.



Καλύμνικο Σπογγαλιευτικό «Αχταρμάς»

Σήμερα υπάρχουν 20 σκάφη. Τα κυριότερα χαρακτηριστικά των σκαφών αυτών είναι τα παρακάτω:

**(Α) ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ**

1. Μήκος ολικό	από	10 - 17μ.	περίπου
2. Μήκος καθαρό	-//-	9.50 - 16μ.	-//-
3. Πλάτος νηολόγησης	-//-	3.5 - 6μ.	-//-
4. Ύψος νηολόγησης	-//-	1 - 2μ.	-//-
5. Κ.Ο.Χ.	-//-	20 - 30m.	-//-
6. Υλικό κατασκευής	-//-	Ξύλο	-//-
7. Αριθμός προωστήριων μηχανών		Μια	-//-
8. Ισχύς κινητήρα		150 - 200 HP	-//-
9. Χρησιμοποιούμενα καύσιμα		Πετρέλαιο	-//-

**(Β) ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**

**α) Ναυτιλιακά όργανα**

1. Ραντάρ
2. Πυξίδα

**β) Όργανα επικοινωνίας**

1. Ράδιο VHF

**γ) Όργανα ανίχνευσης ψαριών**

1. Βυθόμετρο

**δ) Λοιπός εξοπλισμός**

1. Μηχανοκίνητο Βίντσι
2. Υδραυλικό τιμόνι

**(Γ) ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ**

1. Καταδυτικές συσκευές (Στο Ένθετο Φωτ. 16 διακρίνεται η φιάλη του κομπρεσέρ και το μαρκούτσι που δίνει αέρα στο πάνω μέρος της φιάλης).

Εδώ να σημειώσουμε ότι πολλά σπογγαλιευτικά χρησιμοποιούν και άλλα εργαλεία όπως παραγάδια βυθού, αφρού κ.λ.π. μιας και αν αρχικά δεν έχεις άδεια για αλιευτικό σκάφος, δεν μπορείς να πάρεις άδεια για σπογγαλιευτικό.

Να σημειώσουμε ότι κάθε 6 μήνες γίνεται σύνθεση σκάφους για τα σπογγαλιευτικά και ότι μπορούν να εκδοθούν καινούργιες άδειες εφόσον υπάρχει απλή επαγγελματική άδεια αλιείας.

Στη συνέχεια θα αναφερθούμε στα σπογγαλιευτικά (αχταρμάδες) ως σκαριά και ως μέσα αλιείας. Το βασικότερο στοιχείο που κάνει τον *αχταρμά* να ξεχωρίζει από όλα τα άλλα αλιευτικά σκάφη είναι η κατασκευή της πλώρης του. Τα πλευρικά της πλώρης είναι οβάλ δηλαδή καμπυλωτά με την καμπύλη προς τα έξω. Αντί δηλαδή να σχίζει τα νερά για λιγότερη αντίσταση, δημιουργεί κάποια σχετική αντίσταση στο νερό όταν βρίσκεται σε πορεία. Με άλλα λόγια μειονεκτεί σε ταχύτητα. Αυτό όμως έχει το πλεονέκτημα του να επιτρέπει στο χειριστή και το σκάφος να πραγματοποιούν επιτόπου σχεδόν στροφές και να ακολουθεί το καΐκι το δύτε που βρίσκεται στο βυθό με τα λάστιχα του αέρα. Όταν δηλαδή πέσει ένας δύτες για σφουγγάρια, το καΐκι που κουβαλάει το κομπρεσέρ του αέρα και τα λάστιχα πρέπει να ακολουθεί από κοντά το δύτε ώστε να κανονίζει από κοντά την απόσταση των μαρκουτσιών και να επιβλέπει το δύτε για τυχόν ατυχήματα. Πολλές φορές το σκάφος, πάνω στη παρακολούθηση αυτή, είναι αναγκασμένο να κάνει κάποια επιτόπου στροφή. Αυτό το επιτυγχάνει ο *αχταρμάς* ενώ κάποιο άλλο σκάφος θα πρέπει να κάνει ολόκληρο κύκλο για να πάρει την κατάλληλη θέση και κατεύθυνση.

Πιο απλά ο *αχταρμάς* είναι ένα σκάφος ελιγμών και όχι πορείας ή ταχύτητας. Άλλο στοιχείο που δηλώνει σπογγαλιευτικό ή καταδυτικό σκάφος είναι τα προστατευτικά που μπαίνουν στις προπέλες. Αυτά έχουν το σχήμα απόχης με σιδερένιο πλέγμα, που διατηρείται σταθερά ακίνητο και καλύπτουν (αγκαλιάζουν) από τις δυο πλευρές την προπέλα ώστε να μην υπάρχει φόβος να μπλεχτεί το λάστιχο (μαρκούτσι) του αέρα γύρω απ' αυτήν και κοπεί. Άλλο ένα στοιχείο του *αχταρμά* θα λέγαμε ότι είναι και το μικρό ύψος των πλευρών του. Είναι δηλαδή κατά κύριο λόγο χαμηλά (*αμπάσα*) και μεσαίου μεγέθους σκάφη για ευκολότερους ελιγμούς. Αυτά είναι τα κύρια χαρακτηριστικά που κάνουν τον *αχταρμά* να ξεχωρίζει από άλλα αλιευτικά.

Όπως προαναφέραμε και στη *γκαγκάβα* έτσι και τα σπογγαλιευτικά αλιεύουν όλο το χρόνο σε όλη σχεδόν την επικράτεια. Βέβαια όταν κάνει κανείς σύνθεση, δηλώνει τον τόπο προορισμού και αλιείας. Επιτρέπεται επίσης, κατόπιν σχετικής άδειας, και σε περιοχές του εξωτερικού, ανάλογα βέβαια με το καθεστώς που επικρατεί σε κάθε χώρα.

Σε κάθε σπογγαλιευτικό συναντάμε από 4 - 6 άτομα από τα οποία 2 - 3 άτομα τουλάχιστον είναι δύτες με πτυχίο της σχολής δυτών της Καλύμνου, που εδρεύει στην Κάλυμνο από το 1956. Οι δύτες αυτοί βουτάνε από 1 - 3 φορές την ημέρα, ανάλογα την απόδοση της περιοχής, σε βάθη από 1 έως 100 και παραπάνω μέτρα όσο απίστευτο κι αν φαίνεται αυτό. Οι συμφωνίες που γίνονται μεταξύ δυτών και καπετάνιου είναι δυο, τα μερίδια και το κοπέλι ή ποσοστά : α) Συμφωνία με τα μερίδια σημαίνει ότι όλη η τελική παραγωγή χωρίζεται σε τόσα μερίδια όσα τα άτομα που βρίσκονται στο σκάφος συν ένα ακόμα για το ίδιο το σκάφος, β) Συμφωνία με ποσοστά δηλώνει ότι απ' όσα βγάλει κάθε δύτες θα δώσει κάποιο ποσοστό της τάξεως του 30 - 40% στον καπετάνιο του καϊκιού. Βέβαια υπήρχαν και άλλες συμφωνίες που γίνονταν μεταξύ καπεταναίων και δυτών αλλά οι παραπάνω είναι οι πιο διαδεδομένες.



Τα βασικότερα είδη σφουγγαριών που ψαρεύουν οι δύτες είναι τα *φίνα*, τα *καπάδικα*, οι *μανταπάδες*, τα *λαγόφυτα*, οι *τσιμούχες*, οι *φινόμανταπάδες* και άλλα παρεμφερή με σφουγγάρια.

Τέλος να πούμε ότι οι παραγωγές των σπογγαλιευτικών δεν είναι σταθερές διότι εξαρτώνται από την απόδοση κάθε τόπου και το βάθος που βρίσκονται οι σπόγγοι. Κυμαίνεται όμως γύρω στους 4 τόνους συνολικά. Να αναφέρουμε επίσης ότι η Κάλυμνος κατέχει σήμερα το 20% της παγκόσμιας παραγωγής σφουγγαριών, από το 80% που είχε πριν μερικές δεκαετίες.

Αυτά είναι τα βασικότερα στοιχεία γύρω από τα σπογγαλιευτικά σκάφη στα οποία θα γίνει πιο λεπτομερή αναφορά στη συνέχεια όπου θα μιλήσουμε αποκλειστικά για τη σπογγαλιεία.

## Κεφάλαιο 2°

### «ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑ ΣΤΗΝ ΚΑΛΥΜΝΟ»

Η σπογγαλιεία στην Κάλυμνο διενεργείτο πολύ πριν από το 1821. Άρχισε όμως ν' αποκτά σοβαρή σημασία για την οικονομία του νησιού από το 1860. Στην αρχή γινόταν με γυμνούς δύτες και λίγο αργότερα με γκαγκάβες.

Από το 1890 που επινοήθηκε η παροχή αέρα στους δύτες, εμφανίστηκε το *σκάφανδρο*. Μέχρι το 1928 όλα τα καϊκια κινούνταν με πανιά και κουπιά, πράγμα που εμπόδιζε τη μεγάλη ανάπτυξη της σπογγαλιείας, η οποία αρχίζει από τη μηχανοποίησή τους. Από τότε και μέχρι το 1970, με τη ραγδαία ανάπτυξή της, γίνεται ο πρώτος πλουτοπαραγωγικός κλάδος του νησιού. Κατά τη δεκαετία 1929-39 και τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια η ετήσια παραγωγή σφουγγαριών ανερχόταν στα 70.000 - 90.000 kgf. και τα άτομα που απασχολούνταν στη σπογγαλιεία σε 1.350 - 1.700 που αντιπροσώπευαν ισάριθμες οικογένειες. Δηλαδή ζούσαν από τη σπογγαλιεία το 60 - 70% περίπου των κατοίκων του νησιού.

Την εποχή εκείνη το νησί είδε μέρες δόξας και μεγαλείου με την έντονη οικονομική, εμπορική και πνευματική κίνηση. Αρκεί να σκεφτεί κανείς ότι η Κάλυμνος ήταν αλλά και είναι μέχρι σήμερα το κέντρο διακίνησης και επεξεργασίας σπόγγων όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά σε ολόκληρο τον κόσμο.

### ΤΡΟΠΟΙ ΑΛΙΕΥΣΗΣ

Οι παλαιότεροι τρόποι αλίευσης σφουγγαριών στην Κάλυμνο ήταν αυτοί των *Γυμνών Δυτών* και της *Γκαγκάβας*. Έπειτα με την ανάπτυξη της τεχνολογίας χρησιμοποιήθηκαν το *σκάφανδρο*, το *σύστημα Fernandez*, ο *Narγγιές* και οι αυτόνομες αναπνευστικές συσκευές.

#### α) Αλιεία με γυμνούς δύτες ή Ρεβέρα .

Με τη μέθοδο αυτή οι δύτες βουτούσαν με το δικό τους αέρα - τη δική τους άπνοια. Μάλιστα ήταν γυμνοί για μεγαλύτερη ευκολία κινήσεων και υδρολίσθηση (Ένθετο Φωτ. 19-20).

Ο καπετάνιος που βρίσκεται στη βάρκα ή το καϊκι, εποπτεύει το βυθό για την εύρεση σπόγγων με το «γυαλί». Το γυαλί είναι ένα κυλινδρικό δοχείο από λαμαρίνα, του οποίου ο πάτος είναι από γυαλί και επιτρέπει να παρατηρούμε το βυθό από την επιφάνεια. Όταν εντοπίσει σφουγγάρια ειδοποιεί τον δύτε να πέσει στο νερό. Πριν πέσει ο δύτες στο νερό ζώνεται γύρω από τη μέση του τη *σαλαμάστρα* (πλεκτή ζώνη) που φέρει *ροδάντζα* και θέση για *όρτοικα* (το μεγάλο ναυτικό μαχαίρι για το κόψιμο των σφουγγαριών και κοραλλιών). Απαραίτητο εφόδιο για το δύτε είναι η

**σκανδαλόπετρα** μια μαρμάρινη πέτρα σχήματος ελλειψοειδούς και βάρους 10 - 13 κιλών. Ετούτη δένεται μ' ένα μακρύ σχοινί από τις δυο τρύπες που φέρει στο ένα άκρο της, σχηματίζοντας διχάλα. Στην κορυφή της διχάλας είναι δεμένο ένα κοντό σχοινί, όσο περίπου το ανάστημα του δύτη, το οποίο δένεται στη ροδάντζα της ζώνης του δύτη.

Ο δύτης χρησιμοποιεί τη σκανδαλόπετρα για να καταδυθεί με μεγαλύτερη ταχύτητα και ευκολία ώστε να μείνει περισσότερη ώρα στο βυθό. Το σχοινί της σκανδαλόπετρας το χρησιμοποιεί επίσης και για **κολαούζο** (για να δίνει σήματα στο σκάφος).

Τα σφουγγάρια που καταφέρνει να συλλέξει ο δύτης τα βάζει σε διχτυωτό σάκο που κουβαλάει. Η διάρκεια της βουτιάς του κυμαίνεται από 1,5 - 2 λεπτά και στο διάστημα αυτό μπορεί να συλλέξει 10 - 12 σπόγγους. Όταν αισθανθεί έλλειψη αέρα κάνει σήμα στο σκάφος και δυο άτομα τον ανεβάζουν γρήγορα τραβώντας το σχοινί της σκανδαλόπετρας.

Αυτό γινόταν παλαιότερα και μάλιστα με 3 και 4 δύτες που βουτούσαν με σειρά και πραγματοποιούσαν πολλές βουτιές την ημέρα (Ενθετο Φωτ. 20). Για να φανταστεί κανείς πόσο κουραστικό ήταν αυτό το ψάρεμα, αρκεί να αναλογιστεί ότι τα βάρη που βουτούσαν οι *ρεβερατζήδες* έφταναν ακόμα και τα 35 - 40 μέτρα.

Δεν απέδιδε όμως τα αναμενόμενα και τα αναγκαία, γι' αυτό και έδωσε τη θέση του σε άλλες μεθόδους αλιείας σφουγγαριών.

### **β) Γκαγκάβα .**

Η Γκαγκάβα όπως προαναφέραμε είναι ένα από τα παλαιότερα εργαλεία. Αποτελεί όπως ξέρουμε ένα συρόμενο εργαλείο που διαθέτει ένα σάκο μήκους γύρω στα 10 μέτρα με άνοιγμα γύρω στα 9 μέτρα και άνοιγμα ματιών από 150 - 200 mm σε διάφορα σημεία του διχτιού. Στο στόμιο του διχτιού υπάρχει προσαρμοσμένο ένα ορθογώνιο παραλληλόγραμμο πλαίσιο του οποίου η κάτω πλευρά, που ακουμπάει στο βυθό, και τα πλευρικά είναι σιδερένια. Το υπόλοιπο πάνω μέρος είναι ξύλινο, και όλο αυτό κρατάει το στόμιο του διχτιού ανοιχτό. Το πλαίσιο αυτό είναι δεμένο και από τις τέσσερις του πλευρές με σχοινιά, τα ονομαζόμενα «ζύγια» (όπως τα ζύγια του χαρταετού), ούτως ώστε κατά τη σύρση το πλαίσιο να κινείται πάντα κάθετα σε σχέση με το σχοινί σύρσεως αλλά και το ίδιο το σκάφος. Αναφέραμε ακόμα και άλλες πατέντες, που χρησιμοποιούνται, όπως τις ρόδες τις κανονικές και σχήματος τεταρτοκυκλίου, που προσαρμόζονται στις δυο άκρες του μεταλλικού άξονα για να ξεκολλάει το εργαλείο από τυχόν εμπόδια που βρίσκει στο δρόμο του. Σε αυτές τις περιπτώσεις τα σφουγγάρια δεν αποκόπτονται από τον ίδιο τον άξονα, αλλά από μια καδένα (αλυσίδα) που κρέμεται δεμένη από τις άκρες του άξονα και σέρνεται στο βυθό.

Άλλες πατέντες που αναφέραμε όσον αφορά το σάκο είναι οι πλεχτές στρώσεις από δέρματα στο πάτο του κυρίως διχτιού για να μη φθείρεται γρήγορα από τη σύρση. Επίσης η κατασκευή του τμήματος του σάκου από πλεχτό σύρμα ώστε να αντέχει στο βάρος του φορτίου, το οποίο ας σκεφτούμε είναι τεράστιο, εφόσον στο δίχτυ μπαίνουν

συνέχεια πέτρες μικρές και μεγάλες και τα σφουγγάρια που βρεγμένα στο νερό ζυγίζουν αρκετά παραπάνω.

Εδώ να τονίσουμε ότι οι σύρσεις γίνονται με ταχύτητα του 1/2 με 1 1/2 κόμβους. Αυτός είναι ο μόνος τρόπος για να καταφέρει να «δουλέψει», όπως λένε, το εργαλείο.

Τα βάθη της αλιείας μπορεί να είναι από μερικές δεκάδες μέχρι 120 περίπου μέτρα, εφόσον έχουμε ομαλή και μη βραχώδη μορφολογία βυθού. Επίσης, ας μην ξεχνάμε πως και για τις γκαγκάβες ισχύει από 1/1/1995 το ίδιο καθεστώς για τις μηχανότρατες. Δηλαδή απαγορεύεται να ψαρεύουν μέσα από το όριο των τριών ναυτικών μιλίων από τις ακτές ή σε βάθη μικρότερα από τα 50 μέτρα όταν το βάθος αυτό βρίσκεται σε μικρότερη απόσταση από τα 3 ν.μ. Σύμφωνα όμως με τη νομοθεσία της χώρας μας, το βάθος των 50μ. θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να βρίσκεται έξω από το όριο του ενός ν.μ. απόσταση από την ακτή. Τέλος η ρύθμιση των 3 ν.μ. δεν ισχύει και παραμένει σε ισχύ η εθνική νομοθεσία, σε περίπτωση που η παράκτια ζώνη των 3 ν.μ. δεν περιλαμβάνεται μέσα στα χωρικά ύδατα των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όλα αυτά βέβαια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθμ. 1626/94 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα είδη των σπόγγων που αλιεύονται με την γκαγκάβα είναι τα *καπάδικα*, τα *λαγόφυτα*, τα *φίνα*, οι *τσιμούχες* και άλλα παρεμφερή με τους σπόγγους.

Οι γκαγκάβες εργάζονται από Μάιο έως Οκτώβριο και σταδιακά τους χειμερινούς μήνες σε περιοχές του Ελλαδικού χώρου. Η παραγωγή κάθε σκάφους κυμαίνεται περίπου γύρω στα 600 kgf. ανά περίοδο, έχοντας σαν βασικό πλεονέκτημα ότι ψαρεύει σε βάθη όπου βρίσκονται ακόμη σφουγγάρια, μιας και ο *ναργιλές* είναι λίγο δύσκολο να φτάσει εκεί. Κάθε 6 μήνες γίνεται καινούρια σύνθεση του σκάφους η οποία περιλαμβάνει τα εξής:

1. Άδεια σκάφους
2. Πρωτόκολλο γενικής επιθεωρήσεως (Π.Γ.Ε.)
3. Άδεια εγκατάστασης VHF
4. Έγγραφο εθνικότητας
5. Ημερολόγιο σκάφους
6. Ναυτολόγιο

Όλα τα παραπάνω έγγραφα πρέπει να παρουσιάζονται στην εκάστοτε λιμενική αρχή (Λιμεναρχείο Καλύμνου) μαζί με τους κατάλληλους ελέγχους του σκάφους και του πληρώματος ώστε να εκδοθεί εκ νέου η καινούρια 6μηνη άδεια αλιείας.

Τέλος να σημειώσουμε ότι από τα τρία σκάφη του είδους που εδρεύουν στην Κάλυμνο και τον ευρύτερο Ελλαδικό χώρο, μόνο το ένα βρίσκεται σε λειτουργία. Και μάλιστα μέχρι το 2000 θα ανακληθούν όλες οι άδειες μαζί με των μηχανοτράτων.

### γ) Το Σκάφανδρο .

Το *σκάφανδρο* είναι το πρώτο σύγχρονο καταδυτικό εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε για την αλιεία σπόγγων και χρησιμοποιούταν μέχρι μερικές δεκαετίες πριν σαν ένα από τα πιο ασφαλή συστήματα κατάδυσης (Ένθετο Φωτ. 24).

Η ανακάλυψη του συστήματος αυτού χρονολογείται γύρω στα 1890. Το ονομαζόμενο KIRBY-MORGAN AIR HAT, το οποίο πήρε το όνομά του από τους εφευρέτες-κατασκευαστές του, KIRBY και MORGAN, άνοιξε τους δρόμους προς την παραγωγικότερη σπογγαλιεία και προς την ευημερία του νησιού.

Τα βασικότερα στοιχεία που αποτελούν το σκάφανδρο είναι η *περικεφαλαία, το περιλαίμιο*, η αδιάβροχη στολή του δύτη, τα μολύβδινα εξαρτήματα της ζώνης και των ποδιών και τέλος η αντλία του αέρα με τα μαρκούτσια (λάστιχα) της, που τροφοδοτούσαν το δύτη (Ένθετο Φωτ. 22). Το κράνος ήταν στρογγυλό ώστε να καλύπτει το κεφάλι (αφήνοντας χώρο για κινήσεις) φτιαγμένο από χαλκό. Διέθετε δυο ανεπίστροφες βαλβίδες. Μια απ' όπου γινόταν η είσοδος του αέρα και μια άλλη απ' όπου ο δύτης, πιέζοντας με το κεφάλι, έβγαζε τον πλεονάζοντα αέρα από το κράνος, ώστε να εξασφαλίζει την ίδια πίεση με το εξωτερικό περιβάλλον (Ένθετο Φωτ. 23-24 διακρίνονται η εισαγωγή και εξαγωγή του αέρα). Υπήρχαν ακόμη 4 κυκλικά ανοίγματα στο κράνος, ένα μπροστινό, δυο πλάγια στο ύψος των αυτιών και ένα τέταρτο λίγο πιο πάνω από το μέτωπο. Αυτά παλαιότερα ήταν καλυμμένα με χοντρό γυαλί και προστατευτικό πλέγμα απ' έξω για να μην σπάει. Αργότερα όμως το γυαλί αντικαταστάθηκε από πλαστικό και αφαιρέθηκαν τα πλέγματα προσφέροντας μεγαλύτερο οπτικό πεδίο, εφόσον αυτόν τον σκοπό εξυπηρετούσαν, και μεγαλύτερη ασφάλεια από ατυχήματα. Στη βάση του κράνους υπήρχε σύστημα αλλακώσεων που έδεναν-ασφάλιζαν με το κολάρο-περιλαίμιο με σύστημα «μπαγιονέτ» (ένθετο Φωτ. 21). Το κολάρο ήταν κι εκείνο χάλκινο και προσαρμοζόταν στη ειδική στολή με παξιμάδια (βιδωτό).

Η στολή ήταν στεγανού τύπου για να μην κρύνουν οι δύτες και να αντέχουν αρκετή ώρα και σε μεγάλα βάθη. Η παραμονή των δυτών στο βυθό γινόταν με τη βοήθεια μολύβδινων ειδικών βαριδιών, που προσαρμόζονταν γύρω από τη μέση και τους ώμους, και παπουτσιών με μεταλλικά πλέγματα.

Η παροχή του αέρα γινόταν από αντλία που χειρίζονταν δυο άτομα πάνω στο σκάφος (χειροκίνητη) και αργότερα από αεροσυμπιεστή πετρελαίου ή ηλεκτρικό χαμηλής πίεσης, με αεροφυλάκιο, όπου γίνονταν όλα μηχανικά. Από την αντλία και τον αεροσυμπιεστή ξεκινούσε ειδικό και ενισχυμένο μαρκούτσι (λάστιχο), το οποίο δεν τσάκιζε, δεν έσπαγε και δε φθειρόταν πολύ εύκολα, και το οποίο τροφοδοτούσε το δύτη με ατμοσφαιρικό αέρα. Επίσης ο δύτης ήταν δεμένος μ' ένα σχοινί από τη μέση ώστε να μπορούν να τον ανεβάζουν και να τον κατεβάζουν από το σκάφος, αλλά και να επικοινωνεί με διάφορα σήματα με τον *κολαουζιέρη*. *Κολαουζιέρης* λεγόταν ο επιτηρητής του δύτη από το σκάφος και το σχοινί αυτό *κολαούζο*. Το σκάφος πάντα ακολουθούσε το δύτη από κοντά, με τα προστατευτικά στις προπέλες, και ανάλογα έπαιρνε ή άφηνε μαρκούτσια, βοηθώντας το δύτη στις μετακινήσεις του. Ο δύτης από τη μεριά του ενημέρωνε τον κολαουζιέρη για την εικόνα του βυθού και τυχόν δυσκολίες που συναντούσε ώστε αυτός να πράξει ανάλογα.

Πολλές από τις δυσκολίες που συναντούσαν ήταν τα θαλάσσια ρεύματα, η δύσκολη και ανώμαλη μορφολογία του βυθού, έλλειψη επαρκούς αέρα, τυχόν καρχαρίες που έκαναν την εμφάνισή τους, η κακή ποιότητα του αέρα (δηλητηρίαση από μονοξείδιο του άνθρακα), η αδυναμία αποφόρτισης του πλεονάζοντα αέρα όχι

από το κράνος αλλά τη στολή, η οποία κατά την άνοδο διογκωνόταν και τους έβγαζε με ταχύτητα στην επιφάνεια, παθαίνοντας έτσι εμβολή αέρα και νόσο των δυτών.

Επίσης η άγνοια πάνω σε θέματα αποσυμπιέσεων, του βάθους κατάδυσης και του χρόνου κατάδυσης σε κάθε βάθος οδηγούσαν δίχως άλλο σε δεκάδες θανάτους και παραλυσίες κάθε χρονιά, μαζί με τόσα άλλα ατυχήματα που προκαλούνταν από την αδυναμία και ανυπαρξία των κατάλληλων μέσων και γνώσεων.

Τα βάθη που βουτούσαν κυμαίνονταν από 1 έως και 80 μέτρα, απηφώντας τους κινδύνους. Κάθε δύτης πραγματοποιούσε 3 βουτιές την ημέρα, με χρόνους παραμονής στο βυθό σύμφωνα με τους χρόνους ασφαλείας που είχαν δοθεί από το Αμερικανικό και Βρετανικό Ναυτικό. Ο υπολογισμός του χρόνου αυτού παλαιότερα γίνονταν με κλεψύδρα, διάρκειας 1,30 λεπτού, την οποία χειριζόταν ένα συγκεκριμένο άτομο που υπολόγιζε την ώρα. Καταλαβαίνει κανείς πόσο εύκολα μπορούσε να γίνει λάθος. Αλλά το κυριότερο λάθος των εκάστοτε δυτών, ακόμα και των σημερινών, είναι η βιασύνη στους χρόνους αποσυμπιέσης παράλληλα με τη σχετική άγνοια. Προκειμένου να βιαστούν για να βγάλουν μεγαλύτερο μεροκάματο, επισπεύδουν τους χρόνους αυτούς με αποτέλεσμα οι περισσότεροι από τους δύτες να παρουσιάζουν άλλοτε σημαντικά και άλλοτε πιο ασήμαντα συμπτώματα της νόσου των δυτών η αλλιώς της νόσου των φυσαλίδων. Τέτοια είναι οι διάφορες νευραλγίες, οστεοπορώσεις, οστεονεκρώσεις, μικροπαραλυσίες, μελανιάσματα σε διάφορα σημεία του σώματος και διάφορες ανωμαλίες στη σωστή και πλήρη λειτουργία του νευρικού συστήματος. Αυτά ήταν τα λεγόμενα «*χτυπήματα της μηχανής*», εννοώντας βέβαια το σκάφανδρο και τον αεροσυμπιεστή.

Το βασικότερο μειονέκτημα του συστήματος αυτού ήταν η δυσκολία στις κινήσεις του δύτη και ακόμα ότι η στάση του δύτη έπρεπε να είναι τέτοια ώστε το σώμα του από τη μέση και πάνω να είναι σε κατακόρυφη θέση, για να μη γεμίσει το κράνος του νερό.

#### **δ) Σύστημα Fernez .**

Έτσι περάσαμε στο σύστημα Fernez. Το σύστημα αυτό πήρε τ' όνομά του από τον εφευρέτη του Maurice Fernez και αποτελείται από μια μάσκα τριγωνικού σχήματος πάνω στην οποία εφαρμόζεται ο αεροσωλήνας. Ο δύτης φέρει ισοθερμική στολή και κρατά μια *σκανδαλόπετρα* για βάρος. Το σύστημα αυτό παρείχε συνεχή αέρα αλλά δεν είχε ανεπίστροφη βαλβίδα στο σημείο ένωσης του σωλήνα με τη μάσκα, με αποτέλεσμα αν τυχόν κοβόταν ο σωλήνας, ο αέρας μέσα στη μάσκα έβγαινε έξω με συνέπεια να πιάζεται (βυζακώνει) πάνω στο πρόσωπο του δύτη ο οποίος πνιγόταν στην προσπάθειά του να τη βγάλει.

Το σύστημα χρησιμοποιήθηκε από τους γυμνούς δύτες μια και ήταν εφάμιλλο της μεθόδου που χρησιμοποιούσαν αυτοί.

Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάθος ήταν 25 οργιές (45 μέτρα) και οι χρόνοι παραμονής ανάλογοι του βάθους και των πινάκων που είχαν.



### ε) Μέθοδος του «συμπιεσμένου αέρα» ή σύστημα «Ναργιλέ»

Το σύστημα αυτό είναι το πιο σύγχρονο και ευρέως διαδεδομένο στην αλιεία σπόγγων, διότι εμφανίζει τα περισσότερα πλεονεκτήματα απ' όλα τα προηγούμενα αλλά και από το σύστημα *Scuba* που θα περιγράψουμε παρακάτω.

Στην περίπτωση αυτή ο δύτης φοράει ισοθερμική στολή υγρού ή στεγανού τύπου (συνήθως υγρού), ξεχωριστή απλή μάσκα που καλύπτει τη μάτια και τη μύτη, ζώνη μολύβδινων βαριδιών στη μέση του και βατραχοπέδιλα για τις μετακινήσεις του. Επίσης φοράει γάντια για να προστατεύει τα χέρια του, διαθέτει διχτυωτό σάκο, ειδικό γάντζο, για να κόβει τα σφουγγάρια, βυθόμετρο ρολόι στο χέρι του (υπολογισμός βάθους και χρόνου) και είναι δεμένος από τη ζώνη του με κολαούζο για επικοινωνία με το σκάφος. Η παροχή του συμπιεσμένου αέρα γίνεται από κομπρεσέρ χαμηλής πίεσης (μέχρι 18 atm.) που βρίσκεται στο σκάφος, μέσω μαρκουτσιού (λάστιχο ειδικό) των 100 περίπου μέτρων (Ένθετο Φωτ. 16). Το μαρκούτσι καταλήγει στο δύτε έχοντας προσαρμοσμένο στην άκρη του έναν ρυθμιστή αέρος, τον οποίο έχει στο στόμα ο δύτης, από όπου τραβάει αέρα. Το μαρκούτσι είναι κατάλληλα περασμένο και πιασμένο γύρω από το δύτε ώστε να μην του φεύγει με το παραμικρό τράβηγμα αλλά και να μην τον ενοχλεί. Άλλοι δύτες χρησιμοποιούν και εφεδρική φιάλη καταδύσεως στην πλάτη τους για έκτακτες ανάγκες, πράγμα που θα έπρεπε να το τηρούν όλοι για να αποφεύγονται τα ατυχήματα. Αλλά αυτό το παραπανίσιο βάρος τους ενοχλεί γι' αυτό το αμελούν. Να πούμε ακόμα ότι σε περίπτωση ανάγκης ο δύτης μπορεί να πάρει αέρα από τη μπουκάλια που φέρει στην πλάτη ανοίγοντας ένα διακόπτη που συνδέει μπουκάλια-ρυθμιστή.

Ο δύτης εδώ όπως και με το σκάφανδρο πραγματοποιεί 2 - 3 βουτιές την ημέρα σε διάφορα βάθη και αφού βγει, τη θέση του παίρνει άλλος δύτης και ούτω καθεξής.

Με το σύστημα αυτό και γενικά με ατμοσφαιρικό αέρα ένας δύτης μπορεί να καταδυθεί με ασφάλεια μέχρι τα 60-70 μέτρα χωρίς να κινδυνεύει από δηλητηρίαση οξυγόνου. Για τους Καλύμνιους όμως δεν ισχύει αυτό. Πραγματοποιούν συνεχώς καταδύσεις ακόμη και κάτω από τα 100 μέτρα χωρίς καμιά υπερβολή. Φαίνεται ότι μέσα στο πέραςμα των αιώνων έχει προκύψει ένα κράμα δυτών, που αψηφούν, καταρρίπτουν και απορρίπτουν με τον τρόπο τους κάθε νόμο της φύσης και της φυσικής των καταδύσεων. Έχουν γίνει επανειλημμένα πολλές μελέτες Αμερικανών, Ιταλών και Γερμανών επιστημόνων, πάνω στο θέμα αυτό χωρίς να μπορεί να δοθεί λογική απάντηση. Απλώς εκτιμούν την κατάσταση σαν ένα από τα περίεργα και ανεξήγητα της φύσης.

Αλλά βασικά πλεονεκτήματα του συστήματος «ναργιλέ» είναι η μεγάλη ελευθερία κινήσεων που έχει ο δύτης, η ρεζέρβα μπουκάλια που διαθέτει και συνδέεται με το ρυθμιστή του, ώστε να μην πνιγεί σε περίπτωση που του κοπεί ο αέρας από το κομπρεσέρ, παράλληλα η αξιοπιστία του αεροσυμπιεστή πετρελαίου ο οποίος με σωστή συντήρηση και προσοχή είναι πολύ αξιόπιστο εργαλείο και τέλος η επάρκεια αέρα χωρίς κανένα περιορισμό, σε σχέση με το σύστημα *Scuba*. Τέλος ο δύτης είναι σε θέση ν' ανέβει μόνος του στην επιφάνεια χωρίς να εξαρτάται αποκλειστικά από τον κολαουζιέρη, αποφεύγοντας διάφορα προβλήματα.

### **στ) Μέθοδος Scuba .**

Στη μέθοδο αυτή χρησιμοποιούνται οι γνωστές καταδυτικές φιάλες ή αλλιώς *σύστημα Cousteau - Gagnan*. Δεν είναι άλλες από τις φιάλες που χρησιμοποιούν οι αυτοδύτες μαζί με τους ρυθμιστές αέρος και πλευστότητας. Είναι ένα σύστημα το οποίο προσφέρει στο δύτη ανεξαρτησία και ελευθερία κινήσεων, σε μεγαλύτερο βαθμό από τ' άλλα συστήματα, ενώ καταδύονται πάνω από ένα άτομα ταυτόχρονα, μαζί όμως. Τα βασικότερα μειονεκτήματά του είναι ότι περιορίζει κατά πολύ το χρόνο κατάδυσης, μιας και ο αέρας είναι περιορισμένος και επίσης τα έξοδα και ο κόπος μεταφοράς - αποθήκευσης τόσο μεγάλου αριθμού φιαλών (χρησιμοποιούνται και άλλες μπουκάλες για την αποσυμπίεση), καθιστούν αυτό το σύστημα ασύμφορο και αντιεπαγγελματικό.

### **ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΗΣ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΥΤΙΚΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ**

Κάθε σπογγαλιευτική μονάδα (σπογγαλιευτικό) αποτελείται από 5 έως 6 άτομα πλήρωμα ανάλογα με το μήκος του.

Με άλλα λόγια διαθέτει:

1. Ένα κυβερνήτη.
2. Ένα χειριστή μηχανής.
3. Έναν επιτηρητή.
4. Τρεις δύτες.

Σύμφωνα με τον 420 Αλιευτικό Κώδικα, ένα σκάφος πάνω από 15 οργιές, υποχρεούται να έχει επιτηρητή. Σκάφος κάτω των 15 οργιών δεν έχει αυτή την υποχρέωση.

Άλλα σκάφη μπορεί να έχουν λιγότερους δύτες ή κάλλιστα ο κυβερνήτης να είναι και δύτης ταυτόχρονα. Επίσης ο χειριστής μηχανής είναι υπεύθυνος και για τον έλεγχο του πετρελαιοκίνητου αεροσυμπιεστή, των μαρκουτσιών και των άλλων μηχανημάτων.

Τέλος κάθε δύτης και εργαζόμενος σε σπογγαλιευτικό σκάφος θα πρέπει να διαθέτει:

- i) Ναυτολόγιο, δηλαδή ασφάλεια.
- ii) Πτυχίο της Σχολής Δυτών Καλύμνου (για τους δύτες).
- iii) Ιατρικές εξετάσεις και Εγγυητικές επιστολές.

## ΑΔΕΙΑ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑΣ

Κάθε σπογγαλιευτικό πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ειδική άδεια σπογγαλιείας.

Η άδεια αυτή εκδίδεται δίνεται από την ναυτική αρχή κατόπιν συμφώνου γνωμάτευσης της επιτροπής επιθεώρησης. Η επιτροπή αυτή πιστοποιεί ότι το σκάφος αυτό είναι ικανό και άρτια εξοπλισμένο όπως προβλέπεται από τον Αλιευτικό Κώδικα, για σπογγαλιευτική επιχείρηση κατά την προσεχή περίοδο, με τους όρους που αναφέρονται στην αίτηση.

Η επιθεώρηση αυτή γίνεται μέσα σε 40 ημέρες, πριν από την αναχώρηση του σκάφους για τον τόπο σπογγαλιείας.

Η άδεια σπογγαλιείας ισχύει μόνο για μια σπογγαλιευτική περίοδο, ή την θερινή από 1 Απριλίου - 30 Νοεμβρίου, που είναι και η βασική περίοδος διεξαγωγής της σπογγαλιείας, ή την χειμερινή από 1 Νοεμβρίου - 31 Μαρτίου, που γίνεται σε περιορισμένη κλίμακα.

Μέσα στην άδεια αναφέρονται:

- α) Η περιοχή στην οποία θα γίνει η αλιεία.
- β) Ο αριθμός και η ειδικότητα των ατόμων που θα επιβαίνουν στο σκάφος.
- γ) Η χρονική διάρκεια που ισχύει η άδεια.
- δ) Βεβαίωση για την κατάθεση του προβλεπόμενου τέλους.
- ε) Δήλωση του μεγαλύτερου βάρους, μέχρι του οποίου επιτρέπεται η σπογγαλιεία για το σκάφος στο οποίο χορηγείται η άδεια.

Για να πάρει κάποιο σκάφος άδεια σπογγαλιείας, δηλαδή από απλό σκάφος να γίνει σπογγαλιευτικό, έπρεπε να διαθέτει απλή άδεια επαγγελματικής αλιείας, άσχετης με την σπογγαλιεία. Τώρα δε βγαίνουν εκ νέου άδειες σπογγαλιευτικού, παρά μόνο γίνεται δμηνη σύνθεση σε σκάφη που διαθέτουν ήδη άδεια.

Η σύνθεση προϋποθέτει τα εξής:

- α) Άδεια σκάφους.
- β) Πρωτόκολλο γενικής επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.).
- γ) Άδεια εγκατάστασης VHF.
- δ) Έγγραφο εθνικότητας.
- ε) Ημερολόγιο σκάφους.
- στ) Ναυτολόγιο.

## ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΣΥΜΦΩΝΟ

Όπως προαναφέραμε κάθε μέλος του πληρώματος πρέπει να είναι εφοδιασμένο με το αντίστοιχο δίπλωμα της ειδικότητάς του. Αν είναι καπετάνιος ή μηχανικός, θα πρέπει να έχει δίπλωμα του εμπορικού ναυτικού. Αν είναι δύτες, δίπλωμα της Σχολής Δυτών Καλύμνου. Επίσης οι δύτες που προτίθενται να ναυτολογηθούν, πριν από τη σύναψη του προβλεπόμενου συμφώνου, πρέπει να υποβληθούν σε υγειονομική εξέταση για ν' αποδειχθεί η ικανότητά τους για εργασία δύτου.

Ακόμη για την παρακολούθηση της υγιεινής κατάστασης των δυτών καθιερώνεται ειδικό βιβλιάριο υγείας, στο οποίο καταχωρείται το πόρισμα κάθε υγειονομικής εξέτασης που γίνεται.

Εφόσον λοιπόν τηρηθούν όλα τα παραπάνω και οι δύτες περάσουν με επιτυχία από τις δοκιμασίες εξετάσεων, τότε πραγματοποιούνται οι συμβάσεις εργασίας, οι οποίες ονομάζονται *σπογγαλιευτικά σύμφωνα*. Ετούτα καταρτίζονται στο Λιμενικό Σώμα παρουσία της Ναυτικής Αρχής, η οποία προσυπογράφει την πράξη αυτή και παραλαμβάνει συγχρόνως και τα ναυτικά φυλλάδια των συμβληθέντων δυτών.

Το σπογγαλιευτικό σύμφωνο περιλαμβάνει όλους τους όρους της σύμβασης. Τους όρους που αφορούν την αμοιβή, που συμφωνήθηκε, την προκαταβολή, τον τρόπο πληρωμής της και ότι οι συμβαλλόμενοι αναλαμβάνουν την υποχρέωση της ακριβούς τήρησης των σχετικών διατάξεων.

Υπάρχουν διάφοροι τρόποι με τους οποίους μπορεί να δοθεί η αμοιβή της εργασίας στο πλήρωμα.

Α) Με τη μορφή συμμετοχής στα κέρδη της επιχείρησης ή αλλιώς με μερίδια σε κάθε μέλος του πληρώματος συν ένα μερίδιο του σκάφους εκτός βέβαια τα έξοδα του σκάφους.

Β) Δίνοντας από τα κέρδη ή τα σφουγγάρια στο καπετάνιο. Συνήθως πάει 60-40% ή 70-30% (κοπέλι).

Γ) Κατά μήνα.

Δ) Κατά σπογγαλιευτική περίοδο.

Οι συμφωνίες γίνονται ανάλογα με τις υπάρχουσες συνθήκες, τ' άτομα, το ταξίδι κ.λ.π.

Τέλος για να ισχύσει το σπογγαλιευτικό σύμφωνο, θα έπρεπε αυτό να συνταχθεί μέσα σε 45 μέρες, πριν από την έναρξη της σπογγαλιευτικής περιόδου.

## ΣΠΟΓΓΟΦΟΡΑ ΠΕΔΙΑ

Ως σπογγοφόρα πεδία, ορίζουμε τις περιοχές εκείνες οι οποίες διαθέτουν και μπορούν να αποδώσουν υπολογίσιμες ποσότητες εμπορεύσιμων σπόγγων.

Από παλαιότερα μέχρι σήμερα οι αποδοτικότεροι σπογγοφόροι τόποι είναι το Αιγαίο και ειδικότερα τα παράλια της Κρήτης (από τις καλύτερες ποιότητες σφουγγαριών), της Κάσου, της Καρπάθου, της Ρόδου, της Αστυπάλαιας, της Μάνης, των Κυθήρων, της Χαλκιδικής, της Χίου, της Μυτιλήνης, των Σποράδων και του Ιονίου. Επίσης μεγάλες ποσότητες και καλές ποιότητες σφουγγαριών συναντάμε λίγο ή πολύ και σε άλλες χώρες όπως τη Συρία, το Λίβανο, την Αίγυπτο, την Τυνησία, τη Λιβύη, την Αλγερία, το Μαρόκο, τη Σικελία της Ιταλίας, την Παντελαρία, τη Λαμπιδούσα, τη Δαλματία, τη Σαρδηνία της Ιταλίας, την Κορσική και την Τουρκία.

Άφθαστα από άποψη ποιότητας ήταν και είναι τα «Φίνα» της Αιγύπτου και Συρίας, τα «Καπάδικα» της Κυρηναϊκής και Αιγύπτου, τα «Λαγόφουτα» της Λαμπιδούσας και Παντελαρίας και οι «Τσιμούχες» της Κυρηναϊκής και της Αιγύπτου. Στο Αιγαίο πολύ καλά σφουγγάρια συναντάμε σε Κρήτη και Αστυπάλαια.

Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι οι Καλύμνιοι σφουγγαράδες επισκέπτονταν συνέχεια όλες αυτές τις περιοχές. Αυτό γινόταν μέχρι κάποια εποχή παλαιότερα. Έπειτα οι περισσότερες χώρες και ιδιαίτερα οι πιο παραγωγικές, όπως οι βοριοαφρικανικές, είτε απαγόρευσαν τελείως τη σπογγαλιεία στα παράλιά τους, είτε επέβαλαν τόσο βαρείς όρους, ώστε η σπογγαλιεία σ' αυτά τα μέρη μέχρι και σήμερα να είναι ασύμφορη. Σήμερα οι Καλύμνιοι μπορούν να δουλέψουν κάτω από ορισμένες συνθήκες στη Λιβύη, την Τυνησία και την Ιταλία όσον αφορά χώρες του εξωτερικού. Στον Ελλαδικό χώρο δεν υπήρξε ποτέ καμία απαγόρευση.

Άλλα σπογγοφόρα πεδία συναντάμε και στην Αμερικανική ήπειρο και σε χώρες όπως την Αμερική και την Κούβα. Να αναφέρουμε μάλιστα ότι το Tarpon Springs στη Φλόριδα της Αμερικής ήταν από τα πρώτα κέντρα σπογγαλιείας και εμπορίου των Καλυμνίων στο εξωτερικό, από τις αρχές μάλιστα του αιώνα μας. Εκεί είχε αναπτυχθεί πολύ η «βιομηχανία» του σφουγγαριού με Καλύμνιους δύτες και είχε τόση ανάπτυξη και ευημερία ώστε μέχρι και σήμερα να είναι Καλύμνικη παροικία.

Αυτό όμως που πρέπει να τονιστεί είναι η αποδυνάμωση όλων των εγχώριων σπογγοφόρων πεδίων. Η απαγόρευση και οι περιορισμοί ξένων χωρών όσον αφορά τη σπογγαλιεία, οδήγησε στην υπεραλίευση των ελληνικών περιοχών. Αυτό μαζί με την ολοκληρωτική καταστροφή των σπόγγων, από μια αρρώστια το 1986, έχει επηρεάσει σε ανησυχητικό βαθμό την παραγωγικότητα των ελληνικών τόπων. Θα πρέπει σίγουρα να γίνουν και άλλα διαβήματα συνεργασίας με άλλες μεσογειακές χώρες, να δοθούν παραπάνω κίνητρα ώστε να δραστηριοποιηθούν περισσότερο οι σπογγαλιείς και ίσως να εφαρμοστούν αυστηρότερα μέτρα όσον αφορά τα ελάχιστα αλιευόμενα μεγέθη σπόγγων, ώστε να υπάρξει εκτενέστερη και γρηγορότερη αναγέννησή τους.

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Οι σημερινές τιμές των μεσογειακών σπόγγων κυμαίνονται από 35.000 – 48.000 δραχ. ανάλογα το είδος και την ποιότητα.

Από το κράτος παλαιότερα παρέχονταν στους σφουγγαράδες μια οικονομική ενίσχυση (επιδότηση) της τάξεως του 15% επί της αξίας των σπόγγων. Αυτό όμως σταμάτησε μετά την καταστροφή του 1986 όπου αρρώστησαν τα σφουγγάρια.

Υπάρχει όμως επιδότηση μέσω της Ε.Ο.Κ. όσον αφορά το σκάφος και το λοιπό σπογγαλιευτικό εξοπλισμό (κομπρεσέρ, βυθόμετρα, μηχανές, ραδιοτηλέφωνα κ.λ.π.). Η επιδότηση αυτή συμφωνά με τον κανονισμό (Ε.Κ.) 3699/93, που αφορά την ναυπήγηση ή τον εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού ή του σκάφους, ανέρχεται γύρω στα 44% επί της αξίας τους. Παλαιότερα το ποσοστό αυτό κάλυπτε το 85% των εξόδων.

Επίσης οικονομική ενίσχυση έπαιρναν και οι εξαγωγείς των σπόγγων με ποσοστό 15% επί της αξίας των σπόγγων. Σήμερα κάτι παρόμοιο δεν ισχύει.

Παρατηρεί κανείς ότι όσο περνάει ο καιρός οι οικονομικές βοήθειες των σφουγγαράδων και γενικά της βιομηχανίας σπόγγων μειώνονται. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα όλο και λιγότερα άτομα να απασχολούνται στον τομέα αυτό μιας και οι δυσκολίες και οι αντιξοότητες της δουλειάς υπερβαίνουν το όφελος και το κέρδος. Αυτό βέβαια είναι λυπηρό αλλά και παράλογο απ' τη μεριά του κράτους. Γιατί αν σκεφτεί κανείς την εισροή συναλλάγματος και τις οικονομικές αποδοχές του κράτους από το εμπόριο αυτό θα αντιληφθεί ότι τα ποσά αυτά δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητα. Αρκεί να επισημάνουμε ότι τα ποσά που προκύπτουν από την πώληση και εξαγωγή σπόγγων ανέρχονται σε εκατοντάδες εκατομμύρια και άνω. Εξάλλου υπάρχει και η εγχώρια αγορά ιδιαίτερα αυτή που απευθύνεται στον τουρισμό στην οποία στηρίζεται και απασχολείται ένα μεγάλο ποσοστό ατόμων της Καλύμνου και άλλων περιοχών.

Βλέπουμε δηλαδή ότι θα 'πρεπε κι απ' το ίδιο το κράτος να δίνετε κάποια βοήθεια παραπάνω ώστε και το ίδιο να επωφελείται μαζί με τους παραγωγούς αλλά και να μην εκλείψει μια μακρόχρονη και ξεχωριστή παράδοση που αποτελεί το καμάρι και τον ιδιαίτερο πόλο έλξης του νησιού.



**ΣΠΟΓΓΕΜΠΟΡΙΟ - ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΣΠΟΓΓΩΝ**  
**ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑΣ**

Είναι χαρακτηριστικό ότι σήμερα το σπογγεμπόριο έχει περιοριστεί σχεδόν μονάχα στην Κάλυμνο. Αυτό δεν οφείλεται μόνο στην μεγάλη ικανότητα και αντοχή του Καλύμνιου σφουγγαρά, αλλά επίσης και στην ικανότητα και την προσπάθεια του Καλύμνιου σπογγέμπορου που με τη δραστηριότητά του έκανε γνωστό το σφουγγάρι στα πέρατα του κόσμου, αξιοποιώντας το μόχθο του σφουγγαρά. Ξεκινώντας με τα παραπάνω μοναδικά εφόδια ο Καλύμνιος σπογγέμπορος, άρχισε πουλώντας με τη *αρμάθα* του γυρολόγου, αρχικά στη Σμύρνη και στην Πόλη. Έπειτα πέρασε στην Οδησό, Κίεβο, Μόσχα, Πετρούπολη και μετά στράφηκε από εκεί στις ευρωπαϊκές χώρες. Αυτός ήταν ο πρώτος δρόμος σπογγεμπορίου. Ο δεύτερος αρχίζει αργότερα, μεταξύ 1850 και 1875 από την Τεργέστη, και κατευθύνεται στις κυριότερες πόλεις τις Ευρώπης, όπου ο Καλύμνιος δημιουργεί για να καταλήξει στο τέλος του αιώνα στο Λονδίνο που έγινε το κυριότερο κέντρο σπογγεμπορίου του κόσμου μέχρι τη δύση της Βρετανικής Αυτοκρατορίας. Αποτελεί ευλαβικό μνημόσυνο η αναφορά στο μεγαλύτερο σπογγέμπορο όλων των εποχών, τον αείμνηστο Νικόλαο Βουβάλη, που με την ικανότητά του συντέλεσε στη διάδοση του σπόγγου σε όλο τον κόσμο και κατέστησε μοναδικό κληρονόμο της τεράστιας περιουσίας του την ελληνική ορθόδοξη κοινότητα, που ηγούνταν η Δημογεροντία της Κάλυμνου, για να χτιστούν σχολεία και νοσοκομείο στο νησί.

Σήμερα τα πράγματα έχουν αλλάξει. Το σπογγεμπόριο απευθύνεται σε ορισμένες ευρωπαϊκές αγορές (λιγότερες απ' ότι παλαιότερα) καθώς και σε αγορές της ανατολής. Δυστυχώς όμως έχει χάσει τη αίγλη που είχε παλιά μιας και η παραγωγή σπόγγων μειώνεται με το πέρασμα του χρόνου. Αυτό οφείλεται:

- A) Στην αρρώστια των σπόγγων το 1986.
- B) Στην απογύμνωση των ελληνικών πεδίων από την εντατική αλιεία.
- Γ) Στην απαγόρευση αλιείας σε πολλές ξένες χώρες.

Για να γίνει πιο κατανοητό αυτό αρκεί να δούμε τις παραγωγές παλαιότερων χρόνων και να τις συγκρίνουμε με τις σημερινές.

ΕΤΗΣΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΣΠΟΓΓΩΝ	
ΕΤΟΣ	ΠΑΡΑΓΩΓΗ kg
1950	143.360
1960	85.000
1970	55.000
1980	28.790
1986	32.260
1987	14.557
1990	10.000
1992	3.800
1994	1.000
1995	4.000

**Πίνακας 1**

Η διαφορά είναι εμφανέστατη. Με το πέρασμα του χρόνου η παραγωγή ελληνικών ή μεσογειακών σφουγγαριών μειώνεται σημαντικά. Γι' αυτό και οι σπογγέμποροι είναι αναγκασμένοι να εισάγουν ακατέργαστα σφουγγάρια από βόρεια Αφρική, Αμερική, Κούβα, Μεξικό και Φιλιππίνες για να καλύψουν τις ανάγκες της αγοράς.

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΦΥΣΙΚΩΝ ΣΠΟΓΓΩΝ		
ΕΤΟΣ	ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	
	ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ	Η.Π.Α
1986	12.400	0
1987	11.150	0
1988	15.150	4.800
1989	13.096	16.364
1990	8.450	12.825
1991	2.950	39.220
1992	1.785	19.405
1993	6.200	11.990
1994	13.240	10.680
1995	4.300	11.600

**Πίνακας 2**

Η μείωση της παραγωγής οδήγησε και στη μείωση των σπογγαλιευτικών σκαφών και των δυτών. Τα στοιχεία που έχουμε είναι τα εξής:

ΠΙΝΑΚΑ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΕΦΟΔΙΑΣΜΕΝΑ ΜΕ ΑΔΕΙΑ ΣΠΟΓΓΑΛΛΕΙΑΣ		
ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ
1986	28	Ναργιλέ
	27	Ρεβέρα
1987	34	Ναργιλέ
	13	Ρεβέρα
1988	46	Ναργιλέ
	19	Ρεβέρα
1989	41	Ναργιλέ
	23	Ρεβέρα
1990	41	Ναργιλέ
	13	Ρεβέρα
1991	6	Ναργιλέ
	5	Ρεβέρα
1992	6	Ναργιλέ
	5	Ρεβέρα
1993	12	Ναργιλέ
	5	Ρεβέρα
1994	12	Ναργιλέ
	5	Ρεβέρα
1995	17	Ναργιλέ
1996	5	Ρεβέρα

**Πίνακας 3**

Βλέπουμε και εδώ την φθίνουσα πορεία που ακολουθεί η σπογγαλιεία εφόσον οι αριθμοί και τα στοιχεία μιλάνε από μόνα τους. Παρόλο που σήμερα οι τεχνικές και τα μέσα κατάδυσης έχουν βελτιωθεί κατά πολύ, και οι γνώσεις γύρω από την κατάδυση και τους χρόνους αποσυμπίεσης έχουν μειώσει τα ατυχήματα στο μέγιστο βαθμό, οι Καλύμνιοι δύτες αποχωρίζονται σιγά σιγά το χώρο αυτό, μιας και δεν τους αποδίδει τα απαραίτητα προς το ζειν.

Αυτό βέβαια είναι λυπηρό, ιδιαίτερα για κάποιον που έχει γνώση όλης αυτής της παράδοσης, αναλογιζόμενος ότι στα μέσα του αιώνα μας, η Κάλυμνος διαχειριζόνταν το 70%-80% της παγκόσμιας παραγωγής σπόγγων. Αυτός ο μικρός βράχος είχε υπό τον έλεγχό του ένα τόσο σημαντικό τομέα του διεθνούς εμπορίου, ο οποίος ακόμη και εκείνες τις εποχές απέφερε στο νησί και στο Ελληνικό κράτος, τεράστια ποσά συναλλάγματος. Αναφορικά να πούμε ότι γύρω στο 1965-66 η τιμή της οκάδας ( οκά =1260 γραμμάρια ) ήταν 900 δρχ. ή 27\$, δηλαδή το κιλό είχε γύρω στις 715 δρχ. ή 215\$. Αν αναλογιστούμε ότι η παραγωγή της περιόδου εκείνης ήταν γύρω στους 70 τόνους ( 70.000 κιλά ), τότε υπολογίζουμε ότι τα κέρδη της χρονιάς εκείνης ήταν γύρω στα 50.050.000 δρχ. ή 1.505.000\$. Και τα ποσά αυτά αφορούν τις εισπράξεις των σπογγαλιέων για ακατέργαστα σφουγγάρια και όχι εισπράξεις των εμπόρων. Δηλαδή τα κέρδη από τις συναλλαγές και τις εξαγωγές σε ξένες Ευρωπαϊκές και μη χώρες αναμφίβολα ήταν πολύ παραπάνω, εφόσον μιλάμε για επεξεργασμένα σφουγγάρια, έτοιμα για λιανική πώληση. Αργότερα, γύρω στο 1972 η παραγωγή ( που ήταν αποκλειστικά από ελληνικά και μόνο νερά ) έφθανε τους 40 τόνους και απέφερε ποσά της τάξεως των 75.000.000 δραχμών. Για το 1995 η παραγωγή που ήταν μόνο από Ελληνικά σφουγγάρια ήταν γύρω στους 4 τόνους ή 168.000.000. Μιλάμε δηλαδή για τεράστια ποσά τα οποία ελάχιστα προϊόντα στον Ελλαδικό χώρο αποφέρουν, αναλογικά πάντα με την τιμή ανά κιλό.

Αντιλαμβάνεται κανείς πόσο σημαντικό ρόλο μπορεί να παίζει το εμπόριο αυτό στην οικονομία της χώρας μας, και πόσο θα έπρεπε το κράτος να εστιάσει την προσοχή και το ενδιαφέρον του στα προβλήματα και το μέλλον του τομέα αυτού.

Εκτός όμως από τα οικονομικά οφέλη του κράτους ή όλων των ανθρώπων της παραγωγής σπόγγων, υπάρχει και η απασχόληση με τον τομέα αυτό όσων αφορά τους δύτες και τα πληρώματα γενικώς. Βλέπουμε την πορεία που ακολουθεί ο αριθμός των σπογγαλιευτικών σκαφών ανά τις διάφορες χρονικές περιόδους στον παρακάτω πίνακα.

ΕΤΗΣΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΣΠΟΓΓΩΝ		
ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΠΑΡΑΓΩΓΗ kg
1967	89	65.263
1968	96	80.000
1969	99	80.063
1970	70	55.000
1971	57	63.922
1972	60	38.725
1973	62	50.680
1974	62	38.754
1975	60	47.348
1976	60	46.312
1977	83	54.146
1978	80	46.838
1979	81	48.903
1980	71	31.206

**Πίνακας 4**

Επίσης βλέπουμε, από τον Πίνακα 3, τη νεότερη δυναμικότητα της σπογγαλιείας από το 1986 μέχρι το 1995-96 ανάλογα με τον τρόπο ψαρέματος του σφουγγαριού ( ναργιλές ή ρεβέρα ).

Φαίνεται καθαρά η μείωση της σπογγαλιευτικής δυναμικότητας σε σκάφη αλλά και σε προσωπικό εφόσον αυτά τα δύο είναι αλληλένδετα (κάθε σκάφος έχει 3-4 άτομα προσωπικό ).Από αυτό συμπεραίνουμε ότι αν το κράτος έσκυβε πάνω από τα προβλήματα του κλάδου, θα έλυνε και το πρόβλημα ανεργίας για πολλούς κατοίκους του νησιού και όχι μόνο.

## ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑ.

Η σπογγαλιεία είναι ένας κλάδος με ένδοξο παρελθόν ο οποίος σήμερα παραμελείται και παρακμάζει. Υπάρχουν αρκετά προβλήματα αλλά και προτάσεις ώστε να φτάσει πάλι στο επίπεδο που της αρμόζει.

Τέτοια προβλήματα είναι:

α) Η έλλειψη χορήγησης νέων επιδοτούμενων αδειών για σπογγαλιευτικά χωρίς Κ.Α.Μ.(κοινοτικός αριθμός μητρώου). Δηλαδή μέχρι σήμερα, για να εκδοθεί μια άδεια σπογγαλιευτικού σκάφους, θα έπρεπε αυτό να διαθέτει ήδη κάποια επαγγελματική άδεια αλιείας ψαριών. Έτσι για να πάρει κάποιος άδεια για σπογγαλιευτικό, θα έπρεπε είτε να διαθέτει είτε να αγοράσει μια επαγγελματική άδεια αλιείας από κάποιον άλλο. Αυτό όμως προϋποθέτει πολλά έξοδα και χρονοβόρες διαδικασίες που δυσκολεύουν και απωθούν τους σφουγγαράδες από το κλάδο αυτό. Αν όμως το κράτος χορηγούσε καινούργιες επιδοτούμενες άδειες σκαφών, χωρίς να απαιτείται η ύπαρξη παλαιότερης άδειας αλιείας, θα μπορούσαν πιο πολλοί σπογγαλιείς να εκδώσουν άδειες σπογγαλιείας πιο απλά και πιο οικονομικά (εφόσον θα υπάρχει και η ανάλογη επιδότηση) και να αυξηθεί η δυναμικότητα και η παραγωγή της σπογγαλιείας.

β) Οι σπογγαλιείς στερούνται επιδοτήσεως όσων αφορά τον εξοπλισμό(κομπρεσέρ, μηχανή, V.H.F.και λοιπά εργαλεία) σπογγαλιευτικών σκαφών που δεν διαθέτουν ταυτόχρονα και επαγγελματική άδεια αλιείας ψαριών. Γιατί έτσι χάνουν την επιδότηση του 44% για ναυπήγηση και εκσυγχρονισμό που απευθύνεται μόνο σε επαγγελματικά ψαράδικα. Με άλλα λόγια πρέπει να υποστηριχθεί οικονομικά η σπογγαλιεία ως προς τα μέσα ασκήσεως εργασίας.

γ) Η κατάργηση της επιδότησης που δινόταν σε σπογγαλιείς και σπογγεμπόρους επί της παραγωγής και της εξαγωγής αντίστοιχα των σπόγγων. Γενικά κάθε είδους οικονομικής βοήθειας, συντελεί στην οργανωμένη λειτουργία της βιομηχανίας των σπόγγων.

δ) Υπάρχει μεγαλύτερη φορολόγηση σε σπογγαλιείς με σκάφη μικρότερα των 10 μέτρων. Αυτό γίνεται προφανώς για να νηολογούνται μεγαλύτερα σκάφη άρα μεγαλύτερη παραγωγή και ασφάλεια των αλιέων. Αυτό είναι μεν σωστό, αλλά χτυπά τα ήδη υπάρχοντα μικρά σκάφη τα οποία πρέπει κάτω από τις υπάρχουσες συνθήκες να επιβιώσουν. Οι σπογγαλιείς ζητούν την καθιέρωση ισότιμης φορολόγησης για όλα τα επαγγελματικά σπογγαλιευτικά σκάφη.

ε) Υπάρχουν και λειτουργούν ορισμένα μόνο σκάφη με άδεια ρεβέρας (ελεύθερη κατάδυση). Αυτά δεν αλιεύουν τόσο σφουγγάρια (μιας και σήμερα τα σφουγγάρια στον Ελλαδικό χώρο συναντώνται κάτω από τη ζώνη των 40 περίπου μέτρων) όσο όστρακα και ψάρια. Το ψάρεμα γίνεται χωρίς τη βοήθεια αναπνευστικών συσκευών και μόνο εξοπλισμό μια ισοθερμική στολή υγρού τύπου, μάσκα, αναπνευστήρα, βατραχοπέδιλα και ψαροτούφεκο. Οι σπογγαλιείς ζητούν την καθιέρωση, με

υπουργική πάντα απόφαση, αδειάς ρεβέρας. Έτσι θα μπορούν να μην εξαρτώνται αποκλειστικά και μόνο από τη σπογγαλιεία, η οποία έχει υποβαθμιστεί πολύ στον ελλαδικό χώρο από άποψη παραγωγής και το αποτέλεσμα του ταξιδιού για εύρεση σπόγγων έχει πλέον καταστεί αβέβαιο. Από την άλλη θα μπορούν να βγάζουν ψάρια και να καλύπτουν στην έσχατη περίπτωση τα έξοδα και τις βασικές τους ανάγκες.

στ') Ένα άλλο ζήτημα παρεμφερές με το προηγούμενο, είναι και η έκδοση νέων αδειών αλιείας αστακού. Είναι ένας τομέας που μπορεί να δώσει λύσεις σε πολλά προβλήματα που παρουσιάζει η αλιεία στην Ελλάδα γενικότερα. Οι σπογγαλιείς ζητούν τη χορήγηση αδειών για αλιεία αστακού, ο οποίος συναντάται πολύ συχνά στα βάθη που πηγαίνουν αυτοί, αλλά και σε μέρη βραχώδη και απότομα όπου δύσκολα ψαρεύει άλλο εργαλείο για αστακούς (παγίδες, δίχτυα). Είναι και αυτό, όπως και το προηγούμενο ζήτημα, μια δεύτερη λύση για το σφουγγαρά που βλέπει σιγά, σιγά το επάγγελμά του να εκλείπει.

ζ) Τέλος η ανεξέλεγκτη εισαγωγή σπόγγων χαμηλότερης ποιότητας και αξίας, έχουν δυσφημίσει πολλές φορές την αξία των ελληνικών σφουγγαριών, εξαιτίας της σύγχυσης και της κακής πληροφόρησης των ξένων (τουρίστες). Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να υπάρχουν προβλήματα στην εύκολη διάθεση του προϊόντος στην πραγματική τιμή που του αξίζει (σε ξένους εμπόρους που δεν γνωρίζουν την ποιοτική διαφορά που αιτιολογεί την διαφορά της τιμής), καθώς και ότι πολλοί προτιμούν το φθηνό προϊόν (ασχέτως ποιότητας) προκειμένου και οι ίδιοι να έχουν μεγαλύτερο κέρδος. Αυτό όμως έχει σαν αποτέλεσμα την υποβάθμιση του εμπορείου ελληνικών σπόγγων. Έτσι ζημιώνονται και σφουγγαράδες αλλά και σπογγέμποροι.

Αυτά τα επτά θέματα αποτελούν τα βασικότερα προβλήματα που διέπουν το χώρο της σπογγαλιείας και έχουν προκύψει μετά από προσωπικό διάλογο με τον πρόεδρο και μέλη του συλλόγου σπογγαλιέων και δυτών Καλύμνου. Είναι προβλήματα κυρίως οικονομικά και θεσμικά που απασχολούν σοβαρά τον κλάδο αυτό και προκύπτουν μέσα από τον κόπο και την προσπάθεια για επιβίωση. Επιβίωση μέσα από καταστάσεις πολύ

χαμηλής παραγωγικότητας και ανταγωνισμού με ξένα προϊόντα και ελάττωσης της δυναμικότητας σε δύτες και σε σκάφη. Για αυτό ίσως θα

πρέπει το κράτος να δείξει λίγο προσοχή στα προβλήματα της μικρής αυτής ομάδας ανθρώπων, που έχει θυσιάσει χιλιάδες ζωές, από παλαιότερα μέχρι σήμερα, για να χτίσει αυτήν την παράδοση που παράμυλη σπάνια συναντά κανείς στα πέρατα του κόσμου.





## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) Αρχεία του τμήματος Αλιείας του Επαρχείου Καλύμνου.
- 2) “Η σπογγαλιεία της Καλύμνου” του καθηγητή κ. Russell Bernard. Ανάτυπο του περιοδικού «ΣΠΟΥΔΑΙ» της Α.Β.Σ.Π., τεύχος 1, έτος 1970.
- 3) «Σπογγαλιευτική και αλιευτική δραστηριότητα», «Αλιεία και σπογγαλιεία», «Αλιεία», του Γεωργίου Μ. Σακελλάριδη από τα Καλυμνιακά χρονικά, τόμος Α', Β', Γ'.
- 4) Αρχείο της Αγροτικής Τράπεζας, παράρτημα Καλύμνου.

*Επίσης θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε όλους τους συγγενείς και φίλους που βοήθησαν στην πραγματοποίηση αυτής της εργασίας και ιδιαίτερα την κα. Μαρία Κυπραίου που βοήθησε σημαντικά στην ολοκλήρωσή της.*

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή.....	σελ. 1
Κεφάλαιο 1 «Αλιευτικά σκάφη και εργαλεία».....	σελ. 5
1. Μηχανότρατα.....	σελ. 5
2. Τράτα (Πεζότρατα).....	σελ. 9
3. Γρι-γρι.....	σελ. 12
4. Διχτυάριο.....	σελ. 15
5. Παραγαδιάρικο.....	σελ. 18
6. Ξιφιάδικο (παραγάδια αφρού).....	σελ. 20
7. Πραγκαρολάδικο.....	σελ. 22
8. Γκαγκάβα.....	σελ. 25
9. Σπογγαλιευτικό.....	σελ. 28
Κεφάλαιο 2 «Σπογγαλιεία στην Κάλυμνο».....	σελ. 32
Τρόποι αλίευσης.....	σελ. 32
α) Αλιεία με γυμνούς δύτες ή Ρεβέρα.....	σελ. 32
β) Γκαγκάβα.....	σελ. 33
γ) Το Σκάφανδρο.....	σελ. 34
δ) Σύστημα Fernez.....	σελ. 36
ε) Μέθοδος του «συμπιεσμένου αέρα» ή σύστημα «Ναργιλέ».....	σελ. 37
στ) Μέθοδος Scuba.....	σελ. 38
Σύνθεση της σπογγαλιευτικής μονάδας.....	σελ. 38
Άδεια σπογγαλιείας.....	σελ. 39
Σπογγαλιευτικό σύμφωνο.....	σελ. 40
Σπογγοφόρα πεδία.....	σελ. 41
Οικονομικές ενισχύσεις.....	σελ. 42
Σπογγεμπόριο-Παραγωγή σπόγγων-Δυναμικότητα σπογγαλιείας.....	σελ. 43
Προβλήματα και λύσεις για τη σπογγαλιεία.....	σελ. 47
Βιβλιογραφία.....	σελ. 49

**ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ  
ΚΑΙ  
ΔΕΛΤΙΑ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ  
ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΓΡΑΦΩΝ  
Τηλέφωνο: 32 38 766

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΟ

ΕΝΤΥΠΟ ΑΣ - 1

Η συμπλήρωση του δελτίου είναι υποχρεωτική, βάσει του άρθρου 38 του Ν.Α. 3627/56.

- Απογραφίας \_\_\_\_\_ (Επώνυμο) \_\_\_\_\_ (Όνομα) \_\_\_\_\_ (Τηλέφωνο)
- Τόπος συμπλήρωσης του δελτίου:  
Νομός \_\_\_\_\_ Επαρχία \_\_\_\_\_ Δήμος ή Κοινότητα \_\_\_\_\_
- Α/Α δελτίου μέσα στην Εποπτεία \_\_\_\_\_  
(Τα χτένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)

ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ  
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ  
ΤΗΣ 1ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1988

Α' ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

- ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ - ΙΔΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ (με ΚΕΦΑΛΑΙΑ) \_\_\_\_\_
  - ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ - ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ (με ΚΕΦΑΛΑΙΑ)  
ΜΗΧΑΗΛΟΥ (Επώνυμο) ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ (Όνομα) ΑΥΓΩΝΙΟΥ Ελευθερίου (Όνομα πατέρα ή συζύγου) 140 (Έτος γέννησης)
  - Ταχυδρομική διεύθυνση: Νομός Δοξαίου Επαρχία ΚΑΛΥΜΝΩΝ Δήμος ή Κοινότητα ΚΑΛΥΜΝΙΩΝ  
Οδός Ε. Αχ. Στεφάνου αριθ. - Ταχυδρ. Κώδικας 35200 Τηλ. 28291
- (Τα χτένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)

Β' ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ (με ΚΕΦΑΛΑΙΑ)

- Όνομα "ΚΑΡΕΤΑΝ ΚΥΡΙΑΚΟΣ" ΑΝΤΩΝΗΣ Μ'
  - Λιμένας νηολογίου ή λιμβολογίου ΚΑΛΥΜΝΩΝ
  - Αριθμός νηολογίου 125 ή λιμβολογίου -
  - Αριθμός Μητρώου Υπουργείου Γεωργίας (από την άδεια του σκάφους) αριθ. Βιβλίου Ν/χ 1066/92
  - Λιμένας εξόρυξης ΚΑΛΥΜΝΩΝ
  - Κατηγορία σκάφους: (σημειώστε Χ στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)  
Υπερπόντιες αλιείας  1 Παράκτιες αλιείας  3  
Μέσης αλιείας  2 Κλειστών νερών  4
  - Τύπος σκάφους: (σημειώστε Χ στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)  
α. Μηχανότρατα προμηθίας σέρσης με κατάψυξη  12 η. Αλιευτικό με βιζότρατα  41  
β. Μηχανότρατα προμηθίας σέρσης με συντήρηση (ψυγείο ή πάγο)  14 θ. Αλιευτικό με στατικά δίχτυα  51  
γ. Μηχανότρατα (μη καθορισμένη)  19 ι. Οστρακαλιευτικό  81  
δ. Αλιευτικό με παραγάδι απαραγαδιάρκου, με συντήρηση (ψυγείο ή πάγο)  23 ια. Σπογγαλιευτικό  82  
ε. Αλιευτικό με παραγάδι απαραγαδιάρκου, με κατάψυξη  23 ιβ. Σκάφος πολλαπλών σκοπών  71  
στ. Άλλα παραγαδιάρικα  28 ιγ. Άλλου τύπου σκάφος\*   
ζ. Αλιευτικό με γρο-γρο  34
- \* να γραφεί: (π.χ. πλοίο-εργοστάσιο, αλιευτικό με παγίδα, αλιευτικό με καθετή κλπ.)
- (Τα χτένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)

**Γ' ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ**

1. Μήκος ολικό (σε μέτρα και εκατοστά) ..... 23,10 | | | | | | | | | |

2. Μήκος μεταξύ καθέτων " " " " ..... 20,59 | | | | | | | | | |

3. Μήκος κειμήλιου Νύο " " " " ..... 22,20 | | | | | | | | | |

4. Πλάτος νηολόγησης " " " " ..... 6,90 | | | | | | | | | |

5. Ύψος νηολόγησης " " " " ..... 2,85 | | | | | | | | | |

6. Βάθος νηολόγησης " " " " ..... | | | | | | | | | |

7. Κ.Ο.Χ. (σε ακεραίες μονάδες (κόρους) και δύο δεκαδικά) (Κ.Κ.Χ.: 17,88) 37,85 | | | | | | | | | |

8. Έτος καθέλκυσης ..... 1990 | | | | | | | | | |

9. Έτος εισόδου σε ενεργό αλιευτική υπηρεσία ..... 28-9-1992 | | | | | | | | | |

10. Χώρα κατασκευής ..... Α.Π.Ο.Υ.Α.Ι. 17-10-1990 ..... Α.Ι.Σ.Υ.Α.Π.Ο.Σ | | | | | | | | | |

11. Υλικό κατασκευής (κυριότερο υλικό) ..... | | | | | | | | | |

12. Τύπος προωστήριας μηχανής: (σημειώστε X στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

- Κινητήρας εσωτερικής καύσης .....  1
- Εξω-εξωλέμβιος κινητήρας .....  3
- Εσω-εξωλέμβιος κινητήρας .....  2
- Άλλος τύπος: .....  4 (να γραφεί, π.χ. ατμού, ηλεκτροπρόωσης κλπ.)

13. Συνολικός αριθμός προωστήριων μηχανών—εκτός εφεδρικών ..... ΜΙΑ | | | | | | | | | |

14. Ισχύς κινητήρα (-ων): ..... ΑΙΦΟ-ΦΙΑΤ ..... HP 400 1/2 KW | | | | | | | | | |

15. Χρησιμοποιούμενα καύσιμα: ● πετρέλαιο (diesel)  1 ● Βενζίνη  2

16. Έτος αντικατάστασης κύριας μηχανής ..... ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΚΕΥΗΣ ..... 1985 | | | | | | | | | |

17. Τρόπος έναρξης στο στόλο: (σημειώστε X στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

- Νέα κατασκευή (καινούριο) .....  1
- Μεταφ. 2 από νηολόγιο άλλης χώρας .....  4
- Μετασκευή σε αλιευτικό .....  2
- Άλλος τρόπος: .....  3 (να γραφεί)
- Δόθηκε επιδότηση: ..... ΝΑΙ  1 ΟΧΙ  2 (για τις περιπτώσεις 1-5)

(Τα γένημα συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)  
  
 (Τα γένημα συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)

**Δ' ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ**

1. Απασχολούμενο προσωπικό την 1ην Οκτωβρίου 1983

Κατηγορίες απασχολουμένων στο σκάφος	Έλληνες		Άλλοδαποί	
	Άρρενες	Θήλειες	Άρρενες	Θήλειες
α) Εργαζόμενοι επιχειρηματίες (ονοματεπώνυμο)				
1. <u>ΜΙΧΑΗΛΟΥ ΑΝΤΩΝΙΟΣ</u>	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		<u>1940</u>
2. <u>ΜΙΧΑΗΛΟΥ ΚΥΡΙΑΚΟΣ</u>	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		<u>1967</u>
3. _____	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		
4. _____	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		
5. _____	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		
-β) Λοιπά μέλη πληρώματος (αριθμητικώς, κατά τάξεις)				
1. 14-24 ετών				
2. 25-44 "				
3. 45-64 "				
4. 65 και άνω				
γ) Αλιεργάτες (αριθμητικώς, κατά τάξεις)				
1. 14-24 ετών				
2. 25-44 "				
3. 45-64 "				
4. 65 και άνω				

δ) Στην αρχή των μηνών (περιλαμβάνονται οι επιχειρηματίες, τα λοιπά μέλη πληρώματος και οι αλιεργάτες)

1987					1988					
Νοέμβριος	Δεκέμβριος	Ιανουάριος	Φεβρουάριος	Μάρτιος	Απρίλιος	Μάιος	Ιούνιος	Ιούλιος	Αύγουστος	Σεπτέμβριος

ε) Γράψτε κάθε παρατήρηση σχετική με την απασχόληση: Δυναμικά εργαζόμενοι 6 μήνες

2. Χρησιμοποιούμενα εργαλεία (σημειώστε X κατά περίπτωση)	Διαθέτει	Δεν διαθέτει	Δεν γνωρίζει
1. Δίχτυ τράτας βυθού (μηχανότρατας)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
2. Δίχτυ βιζζότρατας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
3. Γρι-γρι ημέρας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
4. Γρι-γρι νύκτας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
5. Ζαργανόδιχτο	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
6. Ορμίδια (πετασιές)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
7. Παραγάδια αφρού (Ξιφοπαράγαδα κλπ.)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
8. Παραγάδια βυθού	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
9. Σურτή	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
10. Δίχτυα σαπυλά	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
11. Ιχθυοπαγίδες	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
12. Βολκοί ή νταούλια	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
13. Αργαλειός	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
14. Άλλα εργαλεία : (να γραφούν, π.χ. καταδυτικές συσκευές, σααγκρόνες, γκαγκάρες κλπ.)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9

Ε' ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

Έτος τοποθέτησης  
(να γραφούν τα δύο  
τελευταία ψηφία)

1. Ναυτιλιακά όργανα (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ηλεκτρονικός καταγραφέας θέσεως (Decca, Loran, Consol κλπ.)		<input checked="" type="checkbox"/> 11	9 0
2. Ραντάρ	2	<input checked="" type="checkbox"/> 12	9 0
3. Μηχανήματα προσδιορισμού κατεύθυνσης (πρωιογράφος)		<input checked="" type="checkbox"/> 13	9 0
4. Αυτόματος πιλότος		<input checked="" type="checkbox"/> 14	9 0
5. Πυξίδα	2	<input checked="" type="checkbox"/> 15	9 0
6. Δορυφόρος ναυσιπλοίας (Satellite navigation)		<input checked="" type="checkbox"/> 16	9 0
7. Ολοκληρωμένη ναυσιπλοία (υποτυπωτής plotter)		<input checked="" type="checkbox"/> 17	9 0
8. Δρομόμετρο		<input checked="" type="checkbox"/> 18	9 0

2. Όργανα επικοινωνίας (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ράδιο VHF	2	<input checked="" type="checkbox"/> 21	9 0
2. Ραδιοτηλέφωνο (SSB)		<input checked="" type="checkbox"/> 22	9 0
3. Καταγραφέας-πανεμοιοτόπου (Facsimile recorder)		<input type="checkbox"/> 23	

3. Όργανα ανίχνευσης ψαριών (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Βυθόμετρο (ηχοβολιστικό μηχανήμα)	2	<input checked="" type="checkbox"/> 31	9 0
2. Σόναρ (με περιστρεφόμενη υποβρυχία βεντούζα)	—	<input type="checkbox"/> 32	
3. Net-σόντε (θέση δίχτυων στο νερό)	—	<input type="checkbox"/> 33	
4. Άλλο όργανο: (να γραφεί)	—	<input type="checkbox"/> 34	

4. Λοιπός εξοπλισμός (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Μηχανοκίνητο βαρούλκο		<input checked="" type="checkbox"/> 41	9 0
2. Μηχανοκίνητο βίντζι <i>για Ξιφοπαράγαδα</i>		<input checked="" type="checkbox"/> 42	8 5
3. Αλιεία με φάτα-ρομπότ	—	<input type="checkbox"/> 43	
4. Αλιεία με φάτα-βάρκες	—	<input type="checkbox"/> 44	
5. Υδραυλικό τιμόνι		<input checked="" type="checkbox"/> 45	9 0
6. Εξοπλισμός για παρασκευή πάγου	—	<input type="checkbox"/> 46	





**Γ' ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ**

1. Μήκος ολικό (σε μέτρα και εκατοστά) ..... 10.68

2. Μήκος μεταξύ καθέτων " " " " ..... 9 -

3. Μήκος καθαρό " " " " ..... 9.98

4. Πλάτος νηολόγησης " " " " ..... 4.00

5. Ύψος νηολόγησης " " " " ..... 3.25

6. Βάθος νηολόγησης " " " " ..... -

7. Κ.Ο.Χ. (σε κιλάριες μονάδες (κόρους) και δύο δεκαδικά) ..... 12.65

8. Έτος καθέλκυσης ..... 1976

9. Έτος εισόδου σε ενεργό αλιευτική υπηρεσία ..... 14-9-81 ..... 1976

10. Χώρα κατασκευής ..... Ελλάδα

11. Υλικό κατασκευής (κυριότερο υλικό) ..... Ξύλο

12. Τύπος προωστήριας μηχανής: (σημειώστε X στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

- Κινητήρας εσωτερικής καύσης  1
- Εξωλέμβιος κινητήρας  3
- Εσω-εξωλέμβιος κινητήρας  2
- Άλλος τύπος:  4 (να γραφεί, π.χ. ατμού, ηλεκτροπρόωσης κλπ.)

13. Συνολικός αριθμός προωστήριων μηχανών — εκτός σφαιρικών ..... ΜΙΑ

14. Ισχύς κινητήρα (-ων): ..... HP 106 ή ΚΤΩ

15. Χρησιμοποιούμενα καύσιμα: ● πετρέλαιο (diesel)  1 ● Βενζίνη  2

16. Έτος αντικατάστασης κύριας μηχανής ..... 1986

17. Τρόπος έναρξης στο στόλο: (σημειώστε X στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

- Νέα κατασκευή (καινούριο)  1
- Μεταφορά από νηολόγιο άλλης χώρας  4
- Μετασκευή σε αλιευτικό  2
- Άλλος τρόπος:  4 (να γραφεί)
- Μεταφορά από νηολόγιο χώρας της ΕΟΚ  3
- Δόθηκε επιδότηση: ..... ΝΑΙ  1 ΟΧΙ  2 (για τις περιπτώσεις 1-5).

(Τα χρένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΣΕ)

**Δ' ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ**

**1. Απασχολούμενο προσωπικό την 1ην Οκτωβρίου 1988**

Κατηγορίες απασχολουμένων στο σκάφος	Έλληνες		Άλλοδαποί	
	Άρρενες	Θήλειες	Άρρενες	Θήλειες
α) Εργαζόμενοι επιχειρηματίες (ονοματεπώνυμο)				
1. Χατζηδάμις Κυριάκος	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		1941
2. ....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		
3. ....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		
4. ....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		
5. ....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		
β) Λοιπά μέλη πληρώματος (αριθμητικώς, κατά τάξεις)				
1. 14-24 ετών	3			
2. 25-44 " "				
3. 45-64 " "				
4. 65 και άνω				
γ) Αλιεργάτες (αριθμητικώς, κατά τάξεις)				
1. 14-24 ετών				
2. 25-44 " "				
3. 45-64 " "				
4. 65 και άνω				

δ) Στην αρχή των μηνών (περιλαμβάνονται οι επιχειρηματίες, τα λοιπά μέλη πληρώματος και οι αλιεργάτες)

1987				1988						
Νοέμβριος	Δεκέμβριος	Ιανουάριος	Φεβρουάριος	Μάρτιος	Απρίλιος	Μάιος	Ιούνιος	Ιούλιος	Αύγουστος	Σεπτέμβριος
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

ε) Γράψτε κάθε παρατήρηση σχετική με την απασχόληση:

2. Χρησιμοποιούμενα εργαλεία (σημειώστε X κατά περίπτωση)

	Διαθέτει	Δεν διαθέτει	Δεν γνωρίζει
1. Δίχτυ πράκας βυθού (μηχανόπρατα)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
2. Δίχτυ βιτζόπρατα	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
3. Γρι-γρι ημέρας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
4. Γρι-γρι νύκτας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
5. Ζαρκανόδιχτο	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
6. Ορμίδα (πετονές)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
7. Παραγάδια αφρού (ξιφοπαράγαδα κλπ.)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
8. Παραγάδια βυθού	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
9. Συρτή	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
10. Δίχτυα στατικά	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
11. Ιχθυοπαγίδες	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
12. Βολκοί ή νταούλια	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
13. Αργαλειός	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
14. Άλλα εργαλεία: (να γραφούν, π.χ. καταδυτικές συσκευές, σααγκράνες, γιααράβες κλπ.)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9

Ε' ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

Έτος τοποθέτησης  
(να γραφούν τα δύο  
τελευταία ψηφία)

1. Ναυτιλιακά όργανα (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ηλεκτρονικός καταγραφέας θέσεως (Decca, Loran, Consol κλπ.)	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/>
2. Ραντάρ	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/>
3. Μηχάνημα προσδιορισμού κατεύθυνσης (ποραιογράφος)	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/>
4. Αυτόματος πιλότος	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/>
5. Πυξίδα	<input checked="" type="checkbox"/> 15	7   6
6. Δορυφόρος ναυσιπλοίας (Satellite navigation)	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/>
7. Ολοκληρωμένη ναυσιπλοία (υποτυπωτής ploter)	<input type="checkbox"/> 17	<input type="checkbox"/>
8. Δρομόμετρο	<input type="checkbox"/> 18	<input type="checkbox"/>

2. Όργανα επικοινωνίας (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ράδιο VHF	<input checked="" type="checkbox"/> 21	8   5
2. Ραδιοτηλέφωνο (SSB)	<input type="checkbox"/> 22	<input type="checkbox"/>
3. Καταγραφέας πανομοιότυπου (Facsimile recorder)	<input type="checkbox"/> 23	<input type="checkbox"/>

3. Όργανα ανίχνευσης ψαριών (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Βυθόμετρο (ηχοβολιστικό μηχάνημα)	<input checked="" type="checkbox"/> 31	7   6
2. Σόναρ (με περιστρεφόμενη υποβρύχια βεντούζα)	<input type="checkbox"/> 32	<input type="checkbox"/>
3. Νετ-σόντε (θέση δίχτυων στο νερό)	<input type="checkbox"/> 33	<input type="checkbox"/>
4. Άλλα όργανα: (να γραφεί)	<input type="checkbox"/> 34	<input type="checkbox"/>

4. Λοιπός εξοπλισμός (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Μηχανοκίνητο βαρούλκο	<input type="checkbox"/> 41	<input type="checkbox"/>
2. Μηχανοκίνητο βίντζι	<input checked="" type="checkbox"/> 42	7   6
3. Αλιεία με φώτα-ρομπότ	<input type="checkbox"/> 43	<input type="checkbox"/>
4. Αλιεία με φώτα-βάρκες	<input type="checkbox"/> 44	<input type="checkbox"/>
5. Υδραυλικό τιμόνι	<input type="checkbox"/> 45	<input type="checkbox"/>
6. Εξοπλισμός για παρασκευή πάγου	<input type="checkbox"/> 46	<input type="checkbox"/>



**Γ' ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ**

1. Μήκος ολικό (σε μέτρα και εκατοστά) ..... 14.40

2. Μήκος μεταξύ καθέτων " " " " ..... -

3. Μήκος καθαρό " " " " ..... 13.20

4. Πλάτος νηολόγησης " " " " ..... 4.20

5. Ύψος νηολόγησης " " " " ..... 1.40

6. Βάθος νηολόγησης " " " " ..... -

7. Κ.Ο.Ν. (σε κίερες μονάδες (κόρους) και δύο δεκαδικά) ..... 19.01

8. Έτος καθέλκυσης ..... 1947

9. Έτος εισόδου σε ενεργό αλιευτική υπηρεσία ..... 1947

10. Χώρα κατασκευής ..... Ελλάδα

11. Υλικό κατασκευής (κυριότερο υλικό) ..... Ξύλο

12. Τύπος προωστήριας μηχανής: (σημειώστε X στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

- Κινητήρας εσωτερικής καύσης .....  1
- Εξωλέμβιος κινητήρας .....  3
- Εσω-εξωλέμβιος κινητήρας .....  2
- Άλλος τύπος: .....  4
- (να γραφεί, π.χ. ατμού, ηλεκτροπρόωσης κλπ.)

13. Συνολικός αριθμός προωστήριων μηχανών — εκτός εφεδρικών ..... 1

14. Ισχύς κινητήρα (-ων): ..... HP 150 ή KW 111

15. Χρησιμοποιούμενα καύσιμα: ● πετρέλαιο (diesel)  1 ● Βενζίνη  2

16. Έτος αντικατάστασης κύριας μηχανής ..... 1970

17. Τρόπος ένταξης στο στόλο: (σημειώστε X στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

- Νέα κατασκευή (καινούριο) .....  1
- Μεταφορά από νηολόγιο άλλης χώρας .....  4
- Μετασκευή σε αλιευτικό .....  2
- Άλλος τρόπος: .....
- (να γραφεί)
- Δόθηκε επιδότηση: ..... ΝΑΙ  1 ΟΧΙ  2
- (για τις περιπτώσεις 1-5)

(Τα χρένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)

(Τα χρένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)

**Δ' ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ**

1. Απασχολούμενο προσωπικό την 1ην Οκτωβρίου 1988

Κατηγορίες απασχολουμένων στο σκάφος	Άρρενες		Θήλειες		Έτος γέννησης
	1	2	1	2	
α) Εργαζόμενοι επιχειρηματίες (ονοματεπώνυμο)					
1. <u>Φρολογας Ιωαννης</u>	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	1925
2. _____	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	
3. _____	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	
4. _____	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	
5. _____	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	
β) Λοιπά μέλη πληρώματος (αριθμητικώς, κατά τάξεις)					
1. 14-24 ετών					
2. 25-44 " "	1				
3. 45-64 " "					
4. 65 και άνω					
γ) Αλιεργάτες (αριθμητικώς, κατά τάξεις)					
1. 14-24 ετών					
2. 25-44 " "	2				
3. 45-64 " "					
4. 65 και άνω					

δ) Στην αρχή των μηνών (περιλαμβάνονται οι επιχειρηματίες, τα λοιπά μέλη πληρώματος και οι αλιεργάτες)

1987		1988									
Νοέμβριος	Δεκέμβριος	Ιανουάριος	Φεβρουάριος	Μάρτιος	Απρίλιος	Μάιος	Ιούνιος	Ιούλιος	Αύγουστος	Σεπτέμβριος	
4	4	4	4	4	10	10	10	10	10	10	

ε) Γράψτε κάθε παρατήρηση σχετική με την απασχόληση: Αυξημένη συντήρηση για ψαχί

2. Χρησιμοποιούμενα εργαλεία (σημειώστε X κατά περίπτωση)

	Διαθέτει	Δεν διαθέτει	Δεν γνωρίζω
1. Δίχτυ τράτας βυθού (μηχανότρατας)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
2. Δίχτυ βελζότρατας	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
3. Γρι-γρι ημέρας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
4. Γρι-γρι νύκτας	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
5. Ζαργανόδιχτο	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
6. Ορμίδια (πατονιές)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
7. Παραγάδια αφρού (ξιφοπαράγαδια κλπ.)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
8. Παραγάδια βυθού	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
9. Συρτή	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
10. Δίχτυα στατικά	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
11. Ιχθυοπαγίδες	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
12. Βολκοί ή νταούλια	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
13. Αργαλειός	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
14. Άλλα εργαλεία: (να γραφούν, π.χ. καταδυτικές συσκευές, τσαγκράνες, γκαργιάρες κλπ.)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9

Ε' ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

Έτος τοποθέτησης  
(να γραφούν τα δύο  
τελευταία ψηφία)

1. Ναυτιλιακά όργανα (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ηλεκτρονικός καταγραφέας θέσεως (Decca, Loran, Consol κλπ.)	-	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/>
2. Ραντάρ	-	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/>
3. Μηχανήματα προσδιορισμού κατεύθυνσης (πορειογράφος)	-	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/>
4. Αυτόματος πιλότος	-	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/>
5. Πυξίδα	-	<input checked="" type="checkbox"/> 15	47
6. Δορυφόρος ναυσιπλοίας (Satellite navigation)	-	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/>
7. Ολοκληρωμένη ναυσιπλοία (υποτυπωτής ploter)	-	<input type="checkbox"/> 17	<input type="checkbox"/>
8. Δρομόμετρο	-	<input type="checkbox"/> 18	<input type="checkbox"/>

2. Όργανα επικοινωνίας (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ράδιο VHF	-	<input checked="" type="checkbox"/> 21	83
2. Ραδιοτηλέφωνο (SSB)	-	<input type="checkbox"/> 22	<input type="checkbox"/>
3. Καταγραφέας πανομοιότυπου (Facsimile recorder)	-	<input type="checkbox"/> 23	<input type="checkbox"/>

3. Όργανα ανίχνευσης ψαριών (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Βυθόμετρο (ηχοβολιστικό μηχανήμα)	-	<input checked="" type="checkbox"/> 31	75
2. Σόναρ (με περιστρεφόμενη υποβρύχια βεντούζα)	-	<input type="checkbox"/> 32	<input type="checkbox"/>
3. Νετ-σόντε (θέση δίχτυων στο νερό)	-	<input type="checkbox"/> 33	<input type="checkbox"/>
4. Άλλο όργανο: (να γραφεί)	-	<input type="checkbox"/> 34	<input type="checkbox"/>

4. Λοιπός εξοπλισμός (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Μηχανοκίνητο βαρούλκο	-	<input checked="" type="checkbox"/> 41	47
2. Μηχανοκίνητο βίντζι	-	<input checked="" type="checkbox"/> 42	85
3. Αλιεία με φάτα-ρομπότ	-	<input checked="" type="checkbox"/> 43	68
4. Αλιεία με φάτα-βάρκες	-	<input checked="" type="checkbox"/> 44	68
5. Υδραυλικό τιμόνι	-	<input type="checkbox"/> 45	<input type="checkbox"/>
6. Εξοπλισμός για παρασκευή πάγου	-	<input type="checkbox"/> 46	<input type="checkbox"/>



SV 9686

ΑΜΑΖ 35306

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ  
ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΓΡΑΦΩΝ  
Τηλέφωνο : 52 38 766

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΟ

ΕΝΤΥΠΟ ΑΣ - 1

Η συμπλήρωση του δελτίου είναι υποχρεωτική, βάσει του άρθρου 38 του Ν.Δ. 3627/56.

ΙΣΤΕΡΝΙΑΣ ΤΑΧΛΑΡΙΟΣ  
ΕΚΘΥΟΛΟΓΟΣ

1. Απογραφέας (Επώνυμο) (Όνομα) (Τηλέφωνο)

2. Τόπος συμπλήρωσης του δελτίου:  
Νομός ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ Επαρχία ΚΑΛΥΜΝΟΥ Δήμος ή Κοινότητα ΚΑΛΥΜΝΟΥ

3. Α/Α δελτίου μέσα στην Εποπτεία (Τα χτένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)

ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ  
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ  
ΤΗΣ 1ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1988

Α' ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

1. ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ - ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ (με ΚΕΦΑΛΑΙΑ)

2. ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ - ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ (με ΚΕΦΑΛΑΙΑ)  
ΣΑΜΙΟΣ ΜΙΚΗΛΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ 41 11  
(Επώνυμο) (Όνομα) (Όνομα πατέρα ή συζύγου) (Έτος γέννησης)

2. Τεχνολογική διεύθυνση: Νομός ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ Επαρχία ΚΑΛΥΜΝΟΥ Δήμος ή Κοινότητα ΚΑΛΥΜΝΟΥ  
Οδός αριθ. Τεχνολ. Κώδικας 85200 Τηλ. 88696 (Τα χτένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)

Β' ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ (με ΚΕΦΑΛΑΙΑ)

1. Όνομα ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ  
2. Λιμένας νηολογίου ή λημβολογίου Καλύμνων  
3. Αριθμός νηολογίου 160 ή λημβολογίου  
4. Αριθμός Μητρώου Υπουργείου Γεωργίας (από την άδεια του σκάφους) 18128  
5. Λιμένας εξόρυξης Καλύμνος  
6. Κατηγορία σκάφους: (σημειώστε Χ στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

Υπερπόντιας αλιείας  1 Παράκτιας αλιείας  3  
Μέσης αλιείας  2 Κλιματών νερών  4

7. Τύπος σκάφους: (σημειώστε Χ στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)  
α. Μηχανότρατα προμηναίας σύρσης με κατάψυξη  12 η. Αλιευτικό με βιτζότρατα  41  
β. Μηχανότρατα προμηναίας σύρσης με συντήρηση (ψυγείο ή πάγο)  14 θ. Αλιευτικό με στατικά δίχτυα  51  
γ. Μηχανότρατα (μη καθορισμένη)  19 ι. Οστρακαλιευτικό  81  
δ. Αλιευτικό με παραγάδι (παραγαδιάρικο), με συντήρηση (ψυγείο ή πάγο)  22 ια. Σπογγαλιευτικό  82  
ε. Αλιευτικό με παραγάδι (παραγαδιάρικο), με κατάψυξη  23 ιβ. Σκάφος πολλαπλών σκοπών  71  
στ. Άλλα παραγαδιάρικα  28 ιγ. Άλλου τύπου σκάφος\*   
ζ. Αλιευτικό με γράι-γράι  34 ιδ. \* να γραφεί: (π.χ. πλοίο-εργαστάσιο, αλιευτικό με παγίδα, αλιευτικό με καθέτη κλπ.)

(Τα χτένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)

Γ' ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

1. Μήκος ολικό (σε μέτρα και εκατοστά) ..... 11,92 11,90

2. Μήκος μεταξύ καθέτων " " " " ..... 10,75 10,50

3. Μήκος καθαρό " " " " ..... -

4. Πλάτος νηολόγησης " " " " ..... -

5. Ύψος νηολόγησης " " " " ..... 4,05

6. Βάθος νηολόγησης " " " " ..... 1,16

7. Κ.Ο.Χ. (σε σκέριες μονάδες (κόρους) και δύο δεκαδικά) ..... -

8. Έτος καθέλκυσης ..... 1981

9. Έτος εισόδου σε ενεργή αλιευτική υπηρεσία ..... 1972-73

10. Χώρα κατασκευής ..... Ελλάδα

11. Γνωστό κατασκευής (κυριότερο υλικό) ..... Ξύλο

12. Τύπος προωστήριας μηχανής: (σημειώστε X στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

- Κινητήρας εσωτερικής καύσης  1
- Εσω-εξωλέμβιος κινητήρας  2
- Εξωλέμβιος κινητήρας  3
- Άλλος τύπος: (να γραφεί, π.χ. ατμού, ηλεκτροπρόωσης κλπ.)  4

13. Συνολικός αριθμός προωστήριων μηχανών — εκτός εφεδρικών ..... -

14. Ισχύς κινητήρα (-ων): ..... HP 115 ή KW -

15. Χρησιμοποιούμενα καύσιμα: • πετρέλαιο (diesel)  1 • Βενζίνη  2

16. Έτος αντικατάστασης κύριας μηχανής ..... 1988

17. Τρόπος ένταξης στο στόλο: (σημειώστε X στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

- Νέα κατασκευή (καινούριο)  1
- Μετασκευή σε αλιευτικό  2
- Μεταφορά από νηολόγιο χώρας της ΕΟΚ  3
- Μεταφορά από νηολόγιο άλλης χώρας  4
- Άλλος τρόπος: (να γραφεί)  5
- Δόθηκε επιδότηση: (να γραφεί) ΝΑΙ  1 ΟΧΙ  2 (για τις περιπτώσεις 1-5)

(Τα χρένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)

(Τα χρένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)

Δ' ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ

1. Απασχολούμενο προσωπικό την 1ην Οκτωβρίου 1988

Κατηγορίες απασχολουμένων στο σκάφος	Άρρενες		Θήλειες		Έτος γέννησης
	Άρρενες	Θήλειες	Άρρενες	Θήλειες	
α) Εργαζόμενοι επιχειρηματίες (ονοματεπώνυμο)					
1. ΖΑΜΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	1941
2. _____	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	
3. _____	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	
4. _____	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	
5. _____	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	
β) Λοιπά μέλη πληρώματος (αριθμητικώς, κατά τάξεις)					
1. 14-24 ετών	2				
2. 25-44 "	1				
3. 45-64 "	5				
4. 65 και άνω	1				
γ) Αλιεργάτες (αριθμητικώς, κατά τάξεις)					
1. 14-24 ετών					
2. 25-44 "					
3. 45-64 "					
4. 65 και άνω					

8) Στην αρχή των μηνών (περιλαμβάνονται οι επιχειρηματίες, τα λοιπά μέλη πληρώματος και οι αλιεργάτες)

1987		1988								
Νοέμβριος	Δεκέμβριος	Ιανουάριος	Φεβρουάριος	Μάρτιος	Απρίλιος	Μάιος	Ιούνιος	Ιούλιος	Αύγουστος	Σεπτέμβριος
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

ε) Γράψτε κάθε παρατήρηση σχετική με την απασχόληση: Οικογενειακή ενασχόληση.

2. Χρησιμοποιούμενα εργαλεία (σημειώστε X κατά περίπτωση)

	Διαθέτει	Δεν διαθέτει	Δεν γνωρίζει
1. Δίχτυ βράχας βυθού (μηχανότρατας)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
2. Δίχτυ βιτζότρατας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
3. Γρι-γρι ημέρας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
4. Γρι-γρι νύκτας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
5. Ζαργανόδεχτη	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
6. Ορμίδα (πετονιάς)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
7. Παράγδια αφρού (ξίφοπαράγδια κλπ.)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
8. Παράγδια βυθού	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
9. Συρτή	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
10. Δίχτυα στατικά	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
11. Ιχθυοπαγίδες	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
12. Βοϊκοί ή νταούλια	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
13. Αργαλιός	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
14. Άλλα εργαλεία: (να γραφούν, π.χ. καταδυτικές συσκευές, τσαγιράνες, γραμμάβες κλπ.)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9

Ε' ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

Έτος τοποθέτησης  
(να γραφούν τα δύο  
τελευταία ψηφία)

1. Ναυτιλιακά όργανα (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ηλεκτρονικός καταγραφέας θέσεως (Decca, Loran, Consol κλπ.)	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/>
2. Ραντάρ	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/>
3. Μηχανήματα προσδιορισμού κατεύθυνσης (ποραιογράφος)	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/>
4. Αυτόματος πιλότος	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/>
5. Πυξίδα	<input checked="" type="checkbox"/> 15	<input checked="" type="checkbox"/>
6. Δορυφόρος ναυσιπλοίας (Satellite navigation)	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/>
7. Ολοκληρωμένη ναυσιπλοία (υποτυπωτής ploter)	<input type="checkbox"/> 17	<input type="checkbox"/>
8. Δρομόμετρο	<input type="checkbox"/> 18	<input type="checkbox"/>

2. Όργανα επικοινωνίας (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ράδιο VHF	<input checked="" type="checkbox"/> 21	<input checked="" type="checkbox"/>
2. Ραδιοτηλέφωνο (SSB)	<input type="checkbox"/> 22	<input type="checkbox"/>
3. Καταγραφέας πανομοιότυπου (Facsimile recorder)	<input type="checkbox"/> 23	<input type="checkbox"/>

3. Όργανα ανίχνευσης ψαριών (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Βυθόμετρο (ηχοβολιστικό μηχανήμα)	<input checked="" type="checkbox"/> 31	<input checked="" type="checkbox"/>
2. Σόναρ (με περιστρεφόμενη υποβρύχια βεντούζα)	<input type="checkbox"/> 32	<input type="checkbox"/>
3. Νετ-σόντε (θέση διχτυών στο νερό)	<input type="checkbox"/> 33	<input type="checkbox"/>
4. Άλλο όργανο: (να γραφεί)	<input type="checkbox"/> 34	<input type="checkbox"/>

4. Λοιπός εξοπλισμός (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Μηχανοκίνητο βαροδύκιο	<input type="checkbox"/> 41	<input type="checkbox"/>
2. Μηχανοκίνητο βίντζι	<input checked="" type="checkbox"/> 42	<input checked="" type="checkbox"/>
3. Αλιεία με φάτα-ρομπότ	<input type="checkbox"/> 43	<input type="checkbox"/>
4. Αλιεία με φάτα-βάρκες	<input type="checkbox"/> 44	<input type="checkbox"/>
5. Υδραυλικό τιμόνι	<input checked="" type="checkbox"/> 45	<input checked="" type="checkbox"/>
6. Εξοπλισμός για παρασκευή πάγου	<input type="checkbox"/> 46	<input type="checkbox"/>





2. Χρησιμοποιούμενα εργαλεία (σημειώστε X κατά περίπτωση)

Διαθέτει      Δεν διαθέτει      Δεν γνωρίζω

1. Δίχτυ τράτας βυθού (μηχανότρατας)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
2. Δίχτυ βιζότρατας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
3. Γρι-γρι ημέρας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
4. Γρι-γρι νύκτας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
5. Ζαργανόδιχτο	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
6. Ορμίδια (πετονιές)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
7. Παραγάδια αφρού (ξίφοπαράγαδα κλπ.)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
8. Παραγάδια βυθού	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
9. Σურτή	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
10. Δίχτυα στατικά	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
11. Ιχθυοπαγίδες	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
12. Βολκοί ή νταούλια	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
13. Αργαλειός	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
14. Άλλα εργαλεία: (να γραφούν, π.χ. καταδυτικές συσκευές, τσαγιράνες, γκαργιάρες κλπ.)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9

Ε' ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

Έτος τοποθέτησης (να γραφούν τα δύο τελευταία ψηφία)

1. Ναυτιλιακά όργανα (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ηλεκτρονικός καταγραφέας θέσεως (Decca, Loran, Consol κλπ.)	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Ραντάρ	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Μηχανήματα προσδιορισμού κατεύθυνσης (ποραιογράφος)	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Αυτόματος πιλότος	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Πυξίδα	<input checked="" type="checkbox"/> 15	8	5
6. Δορυφόρος ναυσιπλοίας (Satellite navigation)	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Ολοκληρωμένη ναυσιπλοία (υποτυπωτής plotter)	<input type="checkbox"/> 17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Δρομόμετρο	<input type="checkbox"/> 18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Όργανα επικοινωνίας (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ράδιο VHF	<input checked="" type="checkbox"/> 21	8	5
2. Ραδιοτηλέφωνο (SSB)	<input type="checkbox"/> 22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Καταγραφέας πανομοιότυπου (Facsimile recorder)	<input type="checkbox"/> 23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Όργανα ανίχνευσης ψαριών (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Βυθόμετρο (ηχοβολιστικό μηχανήμα)	<input checked="" type="checkbox"/> 31	8	5
2. Σόναρ (με περιστρεφόμενη υποβρύχια βεντούζα)	<input type="checkbox"/> 32	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Νετ-σόντε (θέση δικτύων στο νερό)	<input type="checkbox"/> 33	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Άλλο όργανο: (να γραφεί)	<input type="checkbox"/> 34	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Λοιπός εξοπλισμός (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Μηχανοκίνητο βαρούλκο	<input type="checkbox"/> 41	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Μηχανοκίνητο βιντζι	<input type="checkbox"/> 42	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Αλιεία με φώτα-ρομπότ	<input type="checkbox"/> 43	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Αλιεία με φώτα-βάρκες	<input type="checkbox"/> 44	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Υδραυλικό τιμόνι	<input type="checkbox"/> 45	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Εξοπλισμός για παρασκευή πάγου	<input type="checkbox"/> 46	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Σω 4817

ΑΜΑΣ 35302

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ  
ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΓΡΑΦΩΝ  
Τηλέφωνο 52 38 796

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΟ

ΕΝΤΥΠΟ ΑΣ - 1

Η συμπλήρωση του δελτίου είναι υποχρεωτική, βάσει του άρθρου 38 του Ν.Α. 3627/56.

ΙΕΡΕΜΙΑΣ ΤΑΥΛΑΡΙΟΣ  
ΙΧΘΥΟΛΟΓΟΣ

1. Απογραφέας (Επώνυμο) ΙΕΡΕΜΙΑΣ ΤΑΥΛΑΡΙΟΣ (Όνομα) ΙΕΡΕΜΙΑΣ (Τηλέφωνο) 22782

2. Τόπος συμπλήρωσης του δελτίου: Νομός Επαρχία Δήμος ή Κοινότητα

3. Α/Α δελτίου μέσα στην Εποπτεία (Τα χτένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)

ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ  
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ  
ΤΗΣ 1ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1988

Α' ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

1. ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ - ΙΔΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ (με ΚΕΦΑΛΑΙΑ) ΜΑΚΑΡΟΥΝΑΣ ΜΙΧΑΗΛ -  
ΟΥΣΤΑΖΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΜΑΚΑΡΟΥΝΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Ο.Ε.

2. ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ - ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ (με ΚΕΦΑΛΑΙΑ)  
(Επώνυμο) (Όνομα) (Όνομα πατέρα ή συζύγου) (Έτος γέννησης)

2. Τυχρονομική διεύθυνση: Νομός ΑΡΧΑΪΚΗΣ Επαρχία ΚΑΛΥΜΝΩΝ Δήμος ή Κοινότητα ΚΑΛΥΜΝΩΝ  
Οδός αριθ. Τυχρ. Κώδικας 85 2ος Τηλ. 29909 (Τα χτένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)

Β' ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ (με ΚΕΦΑΛΑΙΑ)

1. Όνομα ΚΑΛΥΜΝΟΙ  
2. Λιμένας νηολογίου ή λειβολογίου ΚΑΛΥΜΝΟΙ  
3. Αριθμός νηολογίου 112 ή λειβολογίου -  
4. Αριθμός Μητρώου Υπουργείου Γεωργίας (από την άδεια του σκάφους)  
5. Λιμένας εξόρμησης ΚΑΛΥΜΝΟΣ

6. Κατηγορία σκάφους: (σημειώστε X στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)  
Υπερπόντιας αλιείας  1 Παράστιας αλιείας  3  
Μέσης αλιείας  2 Κλειστών νερών  4

7. Τύπος σκάφους: (σημειώστε X στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)  
α. Μηχανότρατα προμναϊας σύρσης με κατάψυξη  12 η. Αλιευτικό με βιεζότρατα  41  
β. Μηχανότρατα προμναϊας σύρσης με συντήρηση (ψυγείο ή πάγο)  14 θ. Αλιευτικό με στατικά δίχτυα  51  
γ. Μηχανότρατα (μη καθορισμένη)  19 ι. Οστρακαλιευτικό  81  
δ. Αλιευτικό με παραγάδι «παραγαδιάρικο», με συντήρηση (ψυγείο ή πάγο)  22 ια. Σπογγαλιευτικό  82  
ε. Αλιευτικό με παραγάδι «παραγαδιάρικο», με κατάψυξη  23 ιβ. Σκάφος πολλαπλών σκοπών  71  
στ. Άλλα παραγαδιάρικα  28 ιγ. Άλλου τύπου σκάφος\*:   
ζ. Αλιευτικό με γρι-γρι  34

\* να γραφεί: (π.χ. πλοιο-εργοστάσιο, αλιευτικό με παγίδα, αλιευτικό με καθετή κλπ.)

(Τα χτένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)



Γ' ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

1. Μήκος ολικό (σε μέτρα και εκατοστά) ..... 23.22

2. Μήκος μεταξύ καθέτων " " " " ..... 22.00

3. Μήκος καθαρό " " " " ..... 17.50

4. Πλάτος νηολόγησης " " " " ..... 7.33

5. Ύψος νηολόγησης " " " " ..... 2.92

6. Βάθος νηολόγησης " " " " ..... 0.50

7. Κ.Ο.Χ. (σε κίερες μονάδες (κόρους) και δύο δεκαδικά) ..... 6.26

8. Έτος καθέλκυσης ..... 1988

9. Έτος εισόδου σε ενεργό αλιευτική υπηρεσία ..... 31-3-88 ..... 1988

10. Χώρα κατασκευής ..... Ελλάδα

11. Γνωστό κατασκευής (κυρίως υλικό) ..... ΞΥΛΟ

12. Τύπος προωστήριας μηχανής: (σημειώστε X στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

- Κινητήρας εσωτερικής καύσης  1
- Εξωλέμβιος κινητήρας  3
- Εσω-εξωλέμβιος κινητήρας  2
- Άλλος τύπος:  4

(να γραφεί, π.χ. ατμού, ηλεκτροπρόωσης κλπ.)

13. Συνολικός αριθμός προωστήριων μηχανών — εκτός εφεδρικών ..... ΜΙΑ

14. Ισχύς κινητήρα (-ων): ..... HP 480 ή KW -

15. Χρησιμοποιούμενα καύσιμα: ● πετρέλαιο (diesel)  1 ● Βενζίνη  2

16. Έτος αντικατάστασης χώρας μηχανής ..... -

17. Τρόπος ένταξης στο στόλο: (σημειώστε X στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

- Νέα κατασκευή (καινούριο)  1
- Μεταφορά από νηολόγιο άλλης χώρας  4
- Μετασκευή σε αλιευτικό  2
- Άλλος τρόπος:  4
- Μεταφορά από νηολόγιο χώρας της ΕΟΚ  3
- Δόθηκε επιδότηση:  ΝΑΙ 1  ΟΧΙ 2

(για τις περιπτώσεις 1-5)

(Για χρέεια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΣ)

(Για χρέεια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΣ)

Δ' ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ

1. Απασχολούμενο προσωπικό την 1ην Οκτωβρίου 1988

Κατηγορίες απασχολουμένων στο σκάφος	Έλληνες		Άλλοδαποί	
	Άρρενες	Θήλειες	Άρρενες	Θήλειες
α) Εργαζόμενοι επιχειρηματίες (ονοματεπώνυμο)				
1. ΝΥΣΤΑΤΟΖ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		
2. _____	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		
3. _____	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		
4. _____	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		
5. _____	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2		
β) Λοιπά μέλη πληρώματος (αριθμητικώς, κατά τάξεις)				
1. 14-24 ετών				
2. 25-44 " "				
3. 45-64 " "				
4. 65 και άνω				
γ) Αλιεργάτες (αριθμητικώς, κατά τάξεις)				
1. 14-24 ετών	2			
2. 25-44 " "	1			
3. 45-64 " "	1			
4. 65 και άνω				

δ) Στην αρχή των μηνών (περιλαμβάνονται οι επιχειρηματίες, τα λοιπά μέλη πληρώματος και οι αλιεργάτες)

1987					1988					
Νοέμβριος	Δεκέμβριος	Ιανουάριος	Φεβρουάριος	Μάρτιος	Απρίλιος	Μάιος	Ιούνιος	Ιούλιος	Αύγουστος	Σεπτέμβριος
-	-	-	-	-	-	4	4	4	4	4

ε) Γράψτε κάθε παρατήρηση σχετική με την απασχόληση: Την περίοδο των 9 μηνών ερήμωτη 5 μήν από τον Οκτώβριο κατά μήνα 7 αλιεργάτες στην ηλικία 65 ετών

2. Χρησιμοποιούμενα εργαλεία (σημειώστε X κατά περίπτωση)

	Διαθέτει	Δεν διαθέτει	Δεν γνωρίζει
1. Δίχτυ τράτας βυθού (μηχανότρατας) .....	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
2. Δίχτυ βενζότρατας .....	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
3. Γρι-γρι ημέρας .....	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
4. Γρι-γρι νύκτας .....	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
5. Ζαργανόδιχτο .....	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
6. Ορμίδα (πετονιές) .....	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
7. Παραγάδια αροού (ξυφοπαράγαδα κλπ.) <u>Ξυφοπαράγαδα</u>	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
8. Παραγάδια βυθού .....	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
9. Συρτή .....	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
10. Δίχτυα στατικά .....	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
11. Ιχθυοπαγίδες .....	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
12. Βολκοί ή νταούλια .....	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
13. Αργαλιός .....	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
14. Άλλα εργαλεία: .....	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
(να γραφούν, π.χ. καταδυτικές συσκευές, τσαγιράνες, γκαργαβές κλπ.)			

ΕΥ ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

Έτος τοποθέτησης  
(να γραφούν τα δύο  
τελευταία ψηφία)

1. Ναυτιλιακά όργανα (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ηλεκτρονικός καταγραφέας θέσεως (Decca, Loran, Consol κλπ.) .....	<input checked="" type="checkbox"/> 11	<u>8</u> <u>8</u>
2. Ραντάρ .....	<input checked="" type="checkbox"/> 12	<u>8</u> <u>8</u>
3. Μηχάνηματα προδιορισμού κατεύθυνσης (παραιογράφος) .....	<input type="checkbox"/> 13	<u> </u> <u> </u>
4. Αυτόματος πιλότος .....	<input checked="" type="checkbox"/> 14	<u>8</u> <u>8</u>
5. Πυξίδα .....	<input checked="" type="checkbox"/> 15	<u>8</u> <u>8</u>
6. Δορυφόρος ναυσιπλοίας (Satellite navigation) .....	<input checked="" type="checkbox"/> 16	<u>8</u> <u>8</u>
7. Ολοκληρωμένη ναυσιπλοία (υποτυπωτής plotter) .....	<input type="checkbox"/> 17	<u> </u> <u> </u>
8. Δρομόμετρο .....	<input type="checkbox"/> 18	<u> </u> <u> </u>

2. Όργανα επικοινωνίας (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ράδιο VHF .....	<input checked="" type="checkbox"/> 21	<u>8</u> <u>8</u>
2. Ραδιοηλέφωνο (SSB) .....	<input type="checkbox"/> 22	<u> </u> <u> </u>
3. Καταγραφέας πανομοιότυπου (Facsimile recorder) .....	<input type="checkbox"/> 23	<u> </u> <u> </u>

3. Όργανα ανίχνευσης ψαριών (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Βυθόμετρο (ηχοβολιστικό μηχανήμα) .....	<input checked="" type="checkbox"/> 31	<u>8</u> <u>8</u>
2. Σόναρ (με περιστρεφόμενη υποβρύχια βεντούζα) .....	<input type="checkbox"/> 32	<u> </u> <u> </u>
3. Νετ-σόντε (θέση δίχτυών στο νερό) .....	<input type="checkbox"/> 33	<u> </u> <u> </u>
4. Άλλο όργανο: (να γραφεί) .....	<input type="checkbox"/> 34	<u> </u> <u> </u>

4. Λοιπός εξοπλισμός (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Μηχανοκίνητο βαρούλκο .....	<input type="checkbox"/> 41	<u> </u> <u> </u>
2. Μηχανοκίνητο βίντζι .....	<input checked="" type="checkbox"/> 42	<u>8</u> <u>8</u>
3. Άλιεα με φάτα-ρομπότ .....	<input type="checkbox"/> 43	<u> </u> <u> </u>
4. Άλιεα με φάτα-βάρκες .....	<input type="checkbox"/> 44	<u> </u> <u> </u>
5. Υδραυλικό τιμόνι .....	<input checked="" type="checkbox"/> 45	<u>8</u> <u>8</u>
6. Εξοπλισμός για παρασκευή πάγου .....	<input type="checkbox"/> 46	<u> </u> <u> </u>





2. Χρησιμοποιούμενα εργαλεία (σημειώστε X κατά περίπτωση)	Διαθέσιμα	Δεν διαθέσιμα	Δεν γνωρίζω
1. Δίχτυ τράτας βυθού (μηχανότρατας)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
2. Δίχτυ βιζόντρατας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
3. Γρι-γρι ημέρας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
4. Γρι-γρι νύκτας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
5. Ζαργανόδιχτο	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
6. Ορμίδια (πετονιές)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
7. Παραγάδια υφρού (ξυροπαράγαδα κλπ.)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
8. Παραγάδια βυθού	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
9. Συστή	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
10. Δίχτυα στατικά	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
11. Γυθσοπαγίδες	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
12. Βολκοί ή νταούλια	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
13. Αργαλιός	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
14. Άλλα εργαλεία: <u>Πραγματόση</u> (να γραφούν, π.χ. καταδυτικές συσκευές, τσαγκράνες, γκαγκάβες κλπ.)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9

Ε' ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

Έτος τοποθέτησης  
(να γραφούν τα δύο  
τελευταία ψηφία)

1. Ναυτιλιακά όργανα (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ηλεκτρονικός καταγραφέας θέσεως (Decca, Loran, Consol κλπ.)	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Ραντάρ	<input type="checkbox"/> 12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Μηχανήματα προσδιορισμού κατεύθυνσης (ποραιογράφος)	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Αυτόματος πιλότος	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Πυξίδα	<input type="checkbox"/> 15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Δορυφόρος ναυσιπλοίας (Satellite navigation)	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Ολοκληρωμένη ναυσιπλοία (υποτυπωτής ploter)	<input type="checkbox"/> 17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Δρομόμετρο	<input type="checkbox"/> 18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Όργανα επικοινωνίας (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ράδιο VHF	<input type="checkbox"/> 21	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Ραδιοτηλέφωνο (SSB)	<input type="checkbox"/> 22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Καταγραφέας πανομοιότυπου (Facsimile recorder)	<input type="checkbox"/> 23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Όργανα ανίχνευσης ψαριών (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Βυθόμετρο (ηχοβολιστικό μηχανήμα)	<input type="checkbox"/> 31	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Σόναρ (με περιστρεφόμενη υποβρύχια βεντούζα)	<input type="checkbox"/> 32	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Νετ-σόντε (θέση δίχτυων στο νερό)	<input type="checkbox"/> 33	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Άλλο όργανο: (να γραφεί)	<input type="checkbox"/> 34	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Λοιπός εξοπλισμός (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Μηχανοκίνητο βαρούλκο	<input type="checkbox"/> 41	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Μηχανοκίνητο βιντζι	<input type="checkbox"/> 42	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Αλιεία με φώτα-ρομπότ	<input type="checkbox"/> 43	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Αλιεία με φώτα-βάρκες	<input type="checkbox"/> 44	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Υδραυλικό τιμόνι	<input type="checkbox"/> 45	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Εξοπλισμός για παρασκευή πάγου	<input type="checkbox"/> 46	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



**Γ' ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ**

1. Μήκος ολικό (σε μέτρα και εκατοστά) ..... 12.50

2. Μήκος μεταξύ καθέτων " " " " ..... -

3. Μήκος καθαρό " " " " ..... 9.50

4. Πλάτος νηολόγησης ..... 4.40

5. Ύψος νηολόγησης " " " " ..... 1.70

6. Βάθος νηολόγησης " " " " ..... -

7. Κ.Ο.Χ. (σε κέραιες μονάδες (κόρους) και δύο δεκαδικά) ..... 14.95

8. Έτος καθέλκυσης ..... 1947

9. Έτος εισόδου σε ενεργή αλιευτική υπηρεσία ..... 1947

10. Χώρα κατασκευής 21 Ν.Α. 23 3 1950 ..... ΕΛΛΑΔΑ

11. Υλικό κατασκευής (κυριότερα υλικά) ..... ΞΥΛΟ

12. Τύπος προωστήριας μηχανής: (σημειώστε X στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

- Κινητήρας εσωτερικής καύσης .....  1
- Εξω-εξωλέμβιος κινητήρας .....  3
- Εσω-εξωλέμβιος κινητήρας .....  2
- Άλλος τύπος: .....  4

(να γραφεί, π.χ. ατμού, ηλεκτροπρόωσης κλπ.)

13. Συνολικός αριθμός προωστήριων μηχανών — εκτός εξεδρικών ..... ΜΙΑ

14. Ισχύς κινητήρα (-ων): ..... HP 100 ή KW

15. Χρησιμοποιούμενα καύσιμα: ● πετρέλαιο (diesel)  1 ● Βενζίνη  2

16. Έτος αντικατάστασης κύριας μηχανής ..... 1973

17. Τρόπος ένταξης στο στόλο: (σημειώστε X στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

- Νέα κατασκευή (καινούριο) .....  1
- Μεταφορά από νηολόγιο άλλης χώρας .....  4
- Μετασκευή σε αλιευτικό .....  2
- Άλλος τρόπος: .....  4
- Μεταφορά από νηολόγιο χώρας της ΕΟΚ .....  3
- Δόθηκε επιδότηση: ..... ΝΑΙ  1 ΟΧΙ  2

(για τις περιπτώσεις 1-5)

(Για χρένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΠΕ)  
 (Για χρένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΠΕ)

**Δ' ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ**

1. Απασχολούμενο προσωπικό την 1ην Οκτωβρίου 1988

Κατηγορίες απασχολουμένων στο σκάφος	Άρρενες		Θήλειες		Έτος γέννησης
	Άρρενες	Θήλειες	Άρρενες	Θήλειες	
<b>α) Εργαζόμενοι επιχειρηματίες (ονοματεπώνυμο)</b>					
1. Σαράνιος Εμμανουήλ	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	1927		
2. Παρ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2			
3. ....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2			
4. ....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2			
5. ....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2			
<b>β) Λοιπά μέλη πληρώματος (αριθμητικώς, κατά τάξεις)</b>					
1. 14-24 ετών	2				
2. 25-44 »	1				
3. 45-64 »					
4. 65 και άνω					
<b>γ) Αλιεργάτες (αριθμητικώς, κατά τάξεις)</b>					
1. 14-24 ετών					
2. 25-44 »					
3. 45-64 »					
4. 65 και άνω					

δ) Στην αρχή των μηνών (περιλαμβάνονται οι επιχειρηματίες, τα λοιπά μέλη πληρώματος και οι αλιεργάτες)

1987		1988									
Νοέμβριος	Δεκέμβριος	Ιανουάριος	Φεβρουάριος	Μάρτιος	Απρίλιος	Μάιος	Ιούνιος	Ιούλιος	Αύγουστος	Σεπτέμβριος	
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	

ε) Γράψτε κάθε παρατήρηση σχετική με την απασχόληση: \_\_\_\_\_



## 2. Χρησιμοποιούμενα εργαλεία (σημειώστε X κατά περίπτωση)

	Διαθέτει	Δεν διαθέτει	Δεν γνωρίζει
1. Δίχτυ-πράταξ βυθού (μηχανόπραταξ)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
2. Δίχτυ βιτζόπραταξ	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
3. Γρι-γρι ημέρας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
4. Γρι-γρι νύκτας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
5. Ζαχαρόδιχτυ	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
6. Ορμίδιχ (πετασιές)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
7. Πικραγάδια άφρου (Ξιφοπαράγαδα κλπ.)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
8. Πικραγάδια βυθού	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
9. Συρτή	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
10. Δίχτυα στατικά	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
11. Ιχθυοπαγίδες	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
12. Βολκοί ή νταούλια	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
13. Αργαλιείς	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
14. Άλλα εργαλεία: <u>χμαχιάβρα</u> (να γραφούν, π.χ. καταδυτικές συσκευές, τσαγκράνες, χμαχιάβρες κλπ.)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9

## Ε' ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

Έτος τοποθέτησης  
(να γραφούν τα δύο  
τελευταία ψηφία)

## 1. Ναυτιλιακά όργανα (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ηλεκτρονικός καταγραφέας θέσεως (Decca, Loran, Consol κλπ.)	-	<input type="checkbox"/> 11	
2. Ραντάρ	-	<input checked="" type="checkbox"/> 12	8   6
3. Μηχνήματα προσδιορισμού κατεύθυνσης (πορτιογράφος)	-	<input type="checkbox"/> 13	
4. Αυτόματος πιλότος	-	<input type="checkbox"/> 14	
5. Πυξίδα	-	<input checked="" type="checkbox"/> 15	4   7
6. Δορυφόρος ναυσιπλοίας (Satellite navigation)	-	<input type="checkbox"/> 16	
7. Ολοκληρωμένη ναυσιπλοία (υποτυπωτής plotter)	-	<input type="checkbox"/> 17	
8. Δρομόμετρο	-	<input type="checkbox"/> 18	

## 2. Όργανα επικοινωνίας (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ράδιο VHF	-	<input checked="" type="checkbox"/> 21	7   5
2. Ραδιοηλέφωνο (SSB)	-	<input type="checkbox"/> 22	
3. Καταγραφέας πανομοιότυπου (Facsimile recorder)	-	<input type="checkbox"/> 23	

## 3. Όργανα ανίχνευσης ψαριών (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Βυθόμετρο (ηχοβολιστικό μηχάνημα)	-	<input checked="" type="checkbox"/> 31	7   0
2. Σόναρ (με περιστρεφόμενη υποβρύχια βεντούζα)	-	<input type="checkbox"/> 32	
3. Νετ-σόντε (θέση δίχτυών στο νερό)	-	<input type="checkbox"/> 33	
4. Άλλο όργανο: (να γραφεί)	-	<input type="checkbox"/> 34	

## 4. Λοιπός εξοπλισμός (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Μηχανοκίνητο βαρούλκο	-	<input type="checkbox"/> 41	
2. Μηχανοκίνητο βίντζι	-	<input checked="" type="checkbox"/> 42	4   7
3. Αλιεία με φάτα-ρομπότ	-	<input type="checkbox"/> 43	
4. Αλιεία με φάτα-βάρικες	-	<input type="checkbox"/> 44	
5. Υδραυλικό τιμόνι	-	<input type="checkbox"/> 45	
6. Εξοπλισμός για παρασκευή πάγου	-	<input type="checkbox"/> 46	

ΑΜΑΣ 35319

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΟ

ΕΝΤΥΠΟ ΑΣ-1

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ  
ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΓΡΑΦΩΝ  
Τηλέφωνο: 52 38 766

Η συμπλήρωση του δελτίου είναι  
υποχρεωτική βάσει του άρθρου 38  
του Ν.Δ. 3627/56.

ΙΕΡΕΜΙΑΣ ΤΑΥΛΑΡΙΟΣ  
ΙΧΘΥΟΛΟΓΟΣ

1. Απογραφέας \_\_\_\_\_ (Επώνυμο) \_\_\_\_\_ (Όνομα) \_\_\_\_\_ 22782 (Τηλέφωνο)

2. Τόπος συμπλήρωσης του δελτίου:  
Νομός ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ Επαρχία ΚΑΛΥΜΝΩΝ Δήμος ή Κοινότητα \_\_\_\_\_

3. Α/Α δελτίου μέσα στην Εποπτεία \_\_\_\_\_ (Τα χάνια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)

ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ  
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ  
ΤΗΣ 1ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1988

Α' ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

1. ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ - ΙΔΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ (σε ΚΕΦΑΛΑΙΑ) ΠΙΖΑΝΙΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ - ΠΙΖΑΝΙΑΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ - ΠΙΖΑΝΙΑΣ ΠΑΝΤΕΛΕΩΝΙΜΟΝ - ΠΙΖΑΝΙΑΣ ΠΑΝΔΡΜΙΤΗΣ - ΠΙΖΑΝΙΑΣ ΜΑΜΜΑΣ - ΠΙΖΑΝΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

2. ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ - ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ (σε ΚΕΦΑΛΑΙΑ)  
\_\_\_\_\_ (Επώνυμο) \_\_\_\_\_ (Όνομα) \_\_\_\_\_ (Όνομα πατέρα ή συζύγου) \_\_\_\_\_ (Έτος γέννησης)

2. Τυχρονομική διεύθυνση: Νομός ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ Επαρχία ΚΑΛΥΜΝΩΝ Δήμος ή Κοινότητα ΚΑΛΥΜΝΩΝ  
Οδός \_\_\_\_\_ αριθ. \_\_\_\_\_ Τυχρ. Κώδικας 85200 Τηλ. 22360 \_\_\_\_\_ (Τα χάνια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)

Β' ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ (σε ΚΕΦΑΛΑΙΑ)

1. Όνομα ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ \_\_\_\_\_  
2. Λιμένας νηολογίου ή λειψολογίου ΚΑΛΥΜΝΟΣ \_\_\_\_\_  
3. Αριθμός νηολογίου ΗΨ ή λειψολογίου \_\_\_\_\_  
4. Αριθμός Μητρώου Υπουργείου Γεωργίας (από την άδεια του σκάφους) 3006 \_\_\_\_\_  
5. Λιμένας εξόρμησης ΚΑΛΥΜΝΟΣ \_\_\_\_\_  
6. Κατηγορία σκάφους: (σημειώστε Χ στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

Υπερόπτης αλιείας  1 Παράπτης αλιείας  3  
Μέσης αλιείας  2 Κλειστών νερών  4

7. Τύπος σκάφους: (σημειώστε Χ στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

α. Μηχανότρακα προμηλαίας σύρσης με κατάψυξη	<input type="checkbox"/> 12	η. Αλιευτικό με βιτζέτρατα	<input type="checkbox"/> 41
β. Μηχανότρακα προμηλαίας σύρσης με συντήρηση (ψυγείο ή πάγο)	<input type="checkbox"/> 14	θ. Αλιευτικό με στατικά δίχτυα	<input type="checkbox"/> 51
γ. Μηχανότρακα (μη καθορισμένη)	<input type="checkbox"/> 19	ι. Οσπρακαλιευτικό	<input type="checkbox"/> 81
δ. Αλιευτικό με παραγάδι (απαραγαδιάρικα) με συντήρηση (ψυγείο ή πάγο)	<input type="checkbox"/> 22	ια. Σπογγαλιευτικό	<input checked="" type="checkbox"/> 82
ε. Αλιευτικό με παραγάδι (απαραγαδιάρικα) με κατάψυξη	<input type="checkbox"/> 23	ιβ. Σκάφος πολλαπλών σκοπών	<input type="checkbox"/> 71
στ. Άλλα παραγαδιάρικα	<input type="checkbox"/> 28	ιγ. Άλλου τύπου σκάφος*	<input type="checkbox"/>
ζ. Αλιευτικό με γρι-γρι	<input type="checkbox"/> 31		

\* να γραφεί: (π.χ. πλοίο-εργοστάσιο, αλιευτικό με παγίδα, αλιευτικό με καθετή κλπ.)

(Τα χάνια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΥΕ)

**Γ' ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ**

1. Μήκος ολικό (σε μέτρα και εκατοστά) ..... 14,80

2. Μήκος μεταξύ καθέτων ..... 14,00

3. Μήκος καθάρου ..... 5,10

4. Πλάτος νηολόγησης ..... 1,60

5. Ύψος νηολόγησης ..... 19,76

6. Βάθος νηολόγησης ..... 19,76

7. Κ.Ο.Ν. (σε ακεραίες μονάδες (κόρους) και δύο δεκαδικά) ..... 26,37

8. Έτος καθέλκυσης ..... 1976

9. Έτος εισόδου σε ενεργό αλιευτική υπηρεσία ..... 9-7-76 1976

10. Χώρα κατασκευής ..... ΕΛΛΑΔΑ

11. Γνωστό κατασκευής (κυριότερο υλικό) ..... ΞΥΛΟ

12. Τύπος προωστήριας μηχανής: (σημειώστε X στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

- Κινητήρας εσωτερικής καύσης .....  1
- Εξωλέμβιος κινητήρας .....  3
- Εσω-εξωλέμβιος κινητήρας .....  2
- Άλλος τύπος: (να γραφεί, π.χ. ατμού, ηλεκτροπρόωσης κλπ.) .....  4

13. Συνολικός αριθμός προωστήριων μηχανών — εκτός ερεδρικών ..... 1

14. Ισχύς κινητήρα (-ων): ..... HP 195 ΜΙΑ ή KW —

15. Χρησιμοποιούμενα καύσιμα: ● πετρέλαιο (diesel)  1 ● Βενζίνη  2

16. Έτος αντικατάστασης κύριας μηχανής ..... —

17. Τρόπος ένταξης στο στόλο: (σημειώστε X στο αντίστοιχο τετραγωνίδιο)

- Νέα κατασκευή (καινούριο) .....  1
- Μετασκευή σε αλιευτικό .....  2
- Μεταφορά από νηολόγιο άλλης χώρας .....  4
- Μεταφορά από νηολόγιο χώρας της ΕΟΚ .....  3
- Δόθηκε επιδότηση: (να γραφεί) .....  1
- .....  2 (για τις περιπτώσεις 1-5)

(Για χτένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΣΥΕ)  
 (Για χτένια συμπληρώνονται από τη Γ.Γ. ΕΣΣΥΕ)

**Δ' ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ**

1. Απασχολούμενο προσωπικό την 1ην Οκτωβρίου 1988

Κατηγορίες απασχολουμένων στο σκάφος	Έτος γέννησης			
	Άρρενες	Θήλειες	Άρρενες	Θήλειες
<b>α) Εργαζόμενοι επιχειρηματίες (ονοματεπώνυμο)</b>				
1. ΠΙΖΑΝΙΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<u>1946</u>	
2. ΠΙΖΑΝΙΑΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<u>1951</u>	
3. ΠΙΖΑΝΙΑΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<u>1962</u>	
4. ΠΙΖΑΝΙΑΣ ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<u>1958</u>	
5. ΠΙΖΑΝΙΑΣ ΜΑΜΜΑΤ	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<u>1956</u>	
6. ΠΙΖΑΝΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<u>1957</u>	
<b>Έλληνες</b>				
<b>Αλλοδαποί</b>				
<b>β) Λοιπά μέλη πληρώματος (αριθμητικώς, κατά τάξεις)</b>				
1. 14-24 ετών	—	—	—	—
2. 25-44 »	—	—	—	—
3. 45-64 »	—	—	—	—
4. 65 και άνω	—	—	—	—
<b>γ) Αλιεργάτες (αριθμητικώς, κατά τάξεις)</b>				
1. 14-24 ετών	—	—	—	—
2. 25-44 »	—	—	—	—
3. 45-64 »	—	—	—	—
4. 65 και άνω	—	—	—	—

δ) Στην αρχή των μηνών (περιλαμβάνονται οι επιχειρηματίες, τα λοιπά μέλη πληρώματος και οι αλιεργάτες)

1987						1988				
Νοέμβριος	Δεκέμβριος	Ιανουάριος	Φεβρουάριος	Μάρτιος	Απρίλιος	Μάιος	Ιούνιος	Ιούλιος	Αύγουστος	Σεπτέμβριος
<u>6</u>	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>6</u>

ε) Γράψτε κάθε παρατήρηση σχετική με την απασχόληση: Οικονομική επιβάρυνση

2. Χρησιμοποιούμενα εργαλεία (σημειώστε X κατά περίπτωση)

	Διαθέτει	Δεν διαθέτει	Δεν γνωρίζει
1. Δίχτυ τράτας βυθού (μηχανότρατας)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
2. Δίχτυ βιτζότρατας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
3. Γρι-γρι ημέρας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
4. Γρι-γρι νύκτας	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
5. Ζαργανόδιχτο	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
6. Ορμίδα (πετονιές)	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
7. Παραγάδια αφρού (ξιφοπαράγαδα κλπ.)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
8. Παραγάδια βυθού	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
9. Σιετή	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
10. Δίχτυα στατικά	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
11. Ιχθυοπαγίδες	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
12. Βολκοί ή ντινούλια	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
13. Αργαλειός	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9
14. Άλλα εργαλεία: <u>Καταδυτικές συσκευές</u> (να γραφούν, π.χ. καταδυτικές συσκευές, τσαγκράνες, γραμμάρες κλπ.)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 9

Ε' ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

Έτος τοποθέτησης  
(να γραφούν τα δύο τελευταία ψηφία)

1. Ναυτιλιακά όργανα (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ηλεκτρονικός καταγραφέας θέσεως (Decca, Loran, Consol κλπ.)	<input type="checkbox"/> 11	<input type="checkbox"/>
2. Ραντάρ	<input checked="" type="checkbox"/> 12	<u>8</u>   <u>2</u>
3. Μηχνήματα προσδιορισμού κατεύθυνσης (πορσιογράφος)	<input type="checkbox"/> 13	<input type="checkbox"/>
4. Αυτόματος πιλότος	<input type="checkbox"/> 14	<input type="checkbox"/>
5. Πυξίδα	<input checked="" type="checkbox"/> 15	<u>7</u>   <u>6</u>
6. Δορυφόρος ναυσιπλοΐας (Satellite navigation)	<input type="checkbox"/> 16	<input type="checkbox"/>
7. Ολοκληρωμένη ναυσιπλοΐα (υποτυπωτής ploter)	<input type="checkbox"/> 17	<input type="checkbox"/>
8. Δρομόμετρο	<input type="checkbox"/> 18	<input type="checkbox"/>

2. Όργανα επικοινωνίας (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Ράδιο VHF	<input checked="" type="checkbox"/> 21	<u>8</u>   <u>2</u>
2. Ραδιοηλέφωνο (SSB)	<input type="checkbox"/> 22	<input type="checkbox"/>
3. Καταγραφέας πανομοιότυπου (Facsimile recorder)	<input type="checkbox"/> 23	<input type="checkbox"/>

3. Όργανα ανίχνευσης ψαριών (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

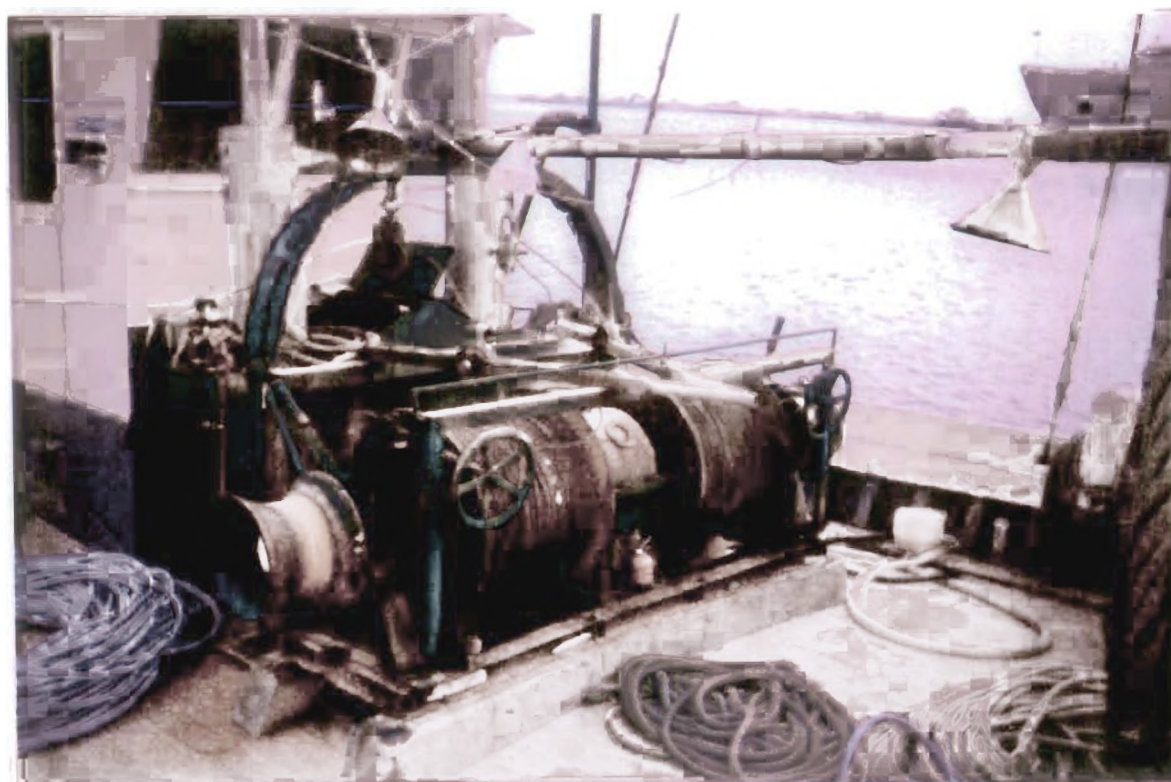
1. Βυθόμετρο (ηχοβολιστικό μηχάνημα)	<input checked="" type="checkbox"/> 31	<u>8</u>   <u>2</u>
2. Σόναρ (με περιστρεφόμενη υποβρύχια βεντούζα)	<input type="checkbox"/> 32	<input type="checkbox"/>
3. Νετ-σόντε (θέση δικτυών στο νερό)	<input type="checkbox"/> 33	<input type="checkbox"/>
4. Άλλα όργανα: (να γραφεί)	<input type="checkbox"/> 34	<input type="checkbox"/>

4. Λοιπός εξοπλισμός (σημειώστε X στα αντίστοιχα τετραγωνίδια)

1. Μηχανοκίνητο βαρούλκο	<input type="checkbox"/> 41	<input type="checkbox"/>
2. Μηχανοκίνητο βίντζι	<input checked="" type="checkbox"/> 42	<u>8</u>   <u>7</u>
3. Αλιεία με φώτα-ρομπότ	<input type="checkbox"/> 43	<input type="checkbox"/>
4. Αλιεία με φώτα-βάρκες	<input type="checkbox"/> 44	<input type="checkbox"/>
5. Υδραυλικό τιμόνι	<input checked="" type="checkbox"/> 45	<u>8</u>   <u>2</u>
6. Εξοπλισμός για παρασκευή πάγου	<input type="checkbox"/> 46	<input type="checkbox"/>



Φωτ. 1 Μηχανότρατα με σηκωμένο το σάκο της.



Φωτ. 2 Μηχανοκίνητο βαρούλκο Μηχανότρατας





Φωτ. 3 Διακρίνονται το "καπόνι" κι άλλα εργαλεία της μηχ/τας



Φωτ. 4 Αιγύπτιοι αλιεργάτες σε μηχανότρατα





Φωτ. 5 Μηχανοκίνητο βίντσι της τράτας.

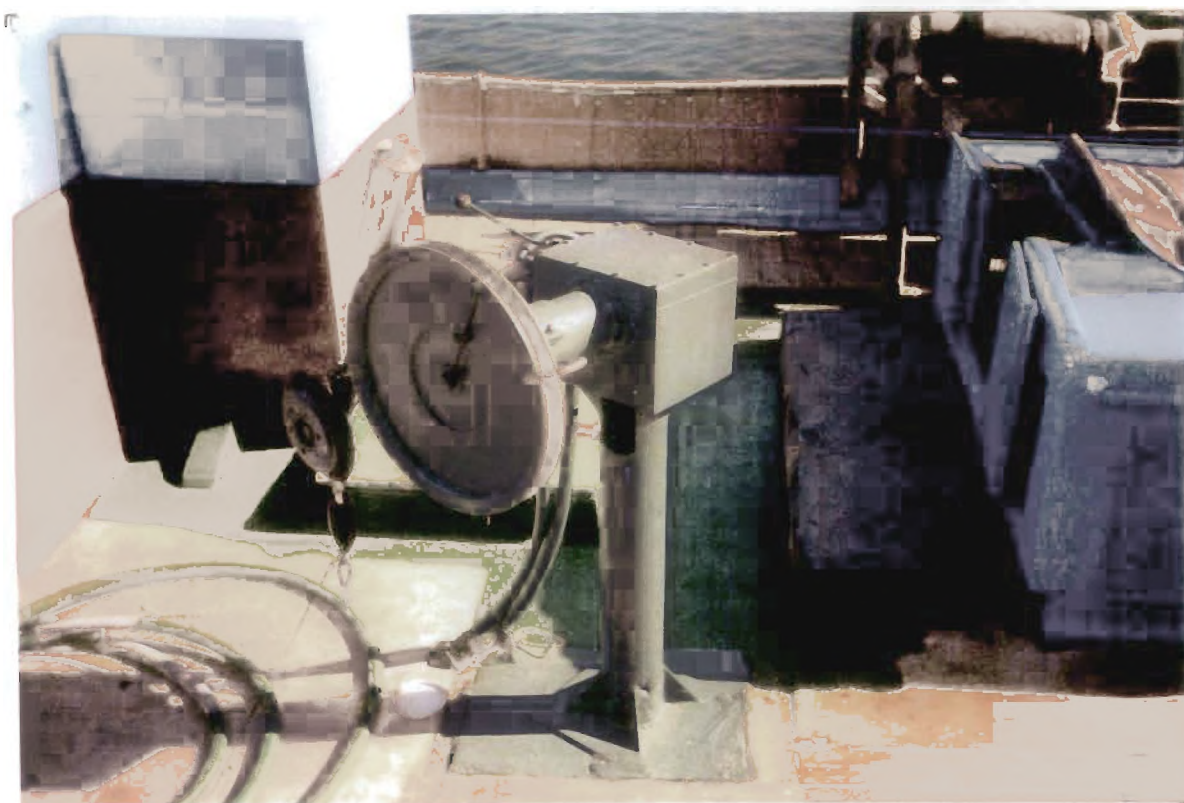


Φωτ. 6 Διχτυάρικα με δίχτυα και τα τύμπανα ανέλκυσης.





Φωτ. 7 Μηχανοκίνητο βίντσι για ανέλκυση(διχτυάρικου).

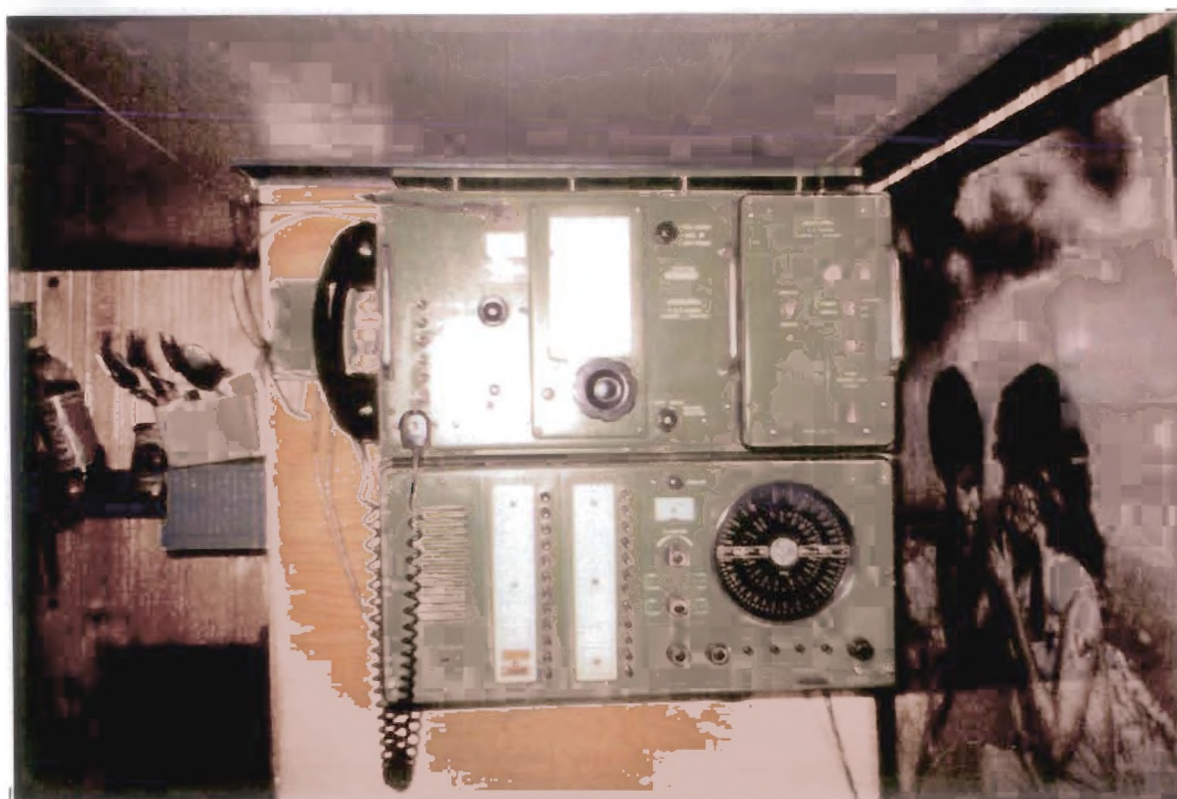


Φωτ. 8 Μηχανοκίνητο βίντσι για παραγάδια.



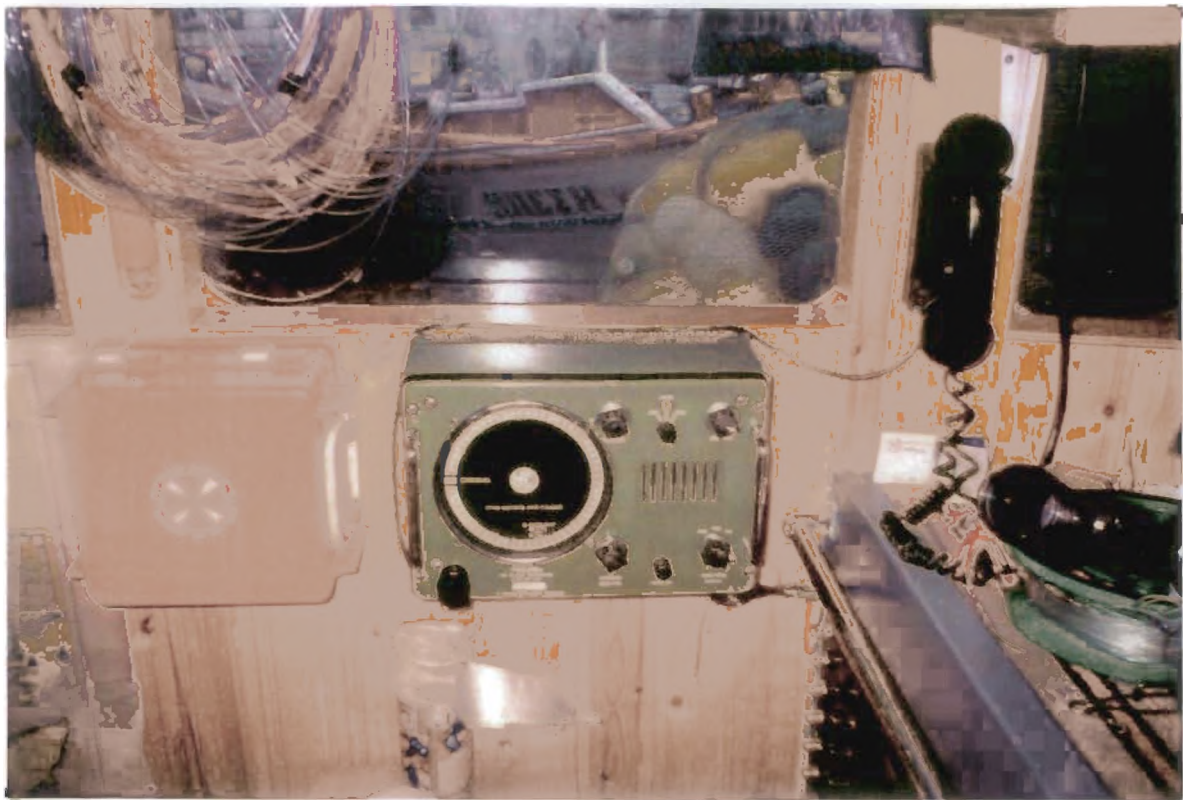


Φωτ. 9 Παραγάδια αφρού



Φωτ.10 Αυτόματος πιλότος και V.H.F





Φωτ. 11 Ράδιο VHF

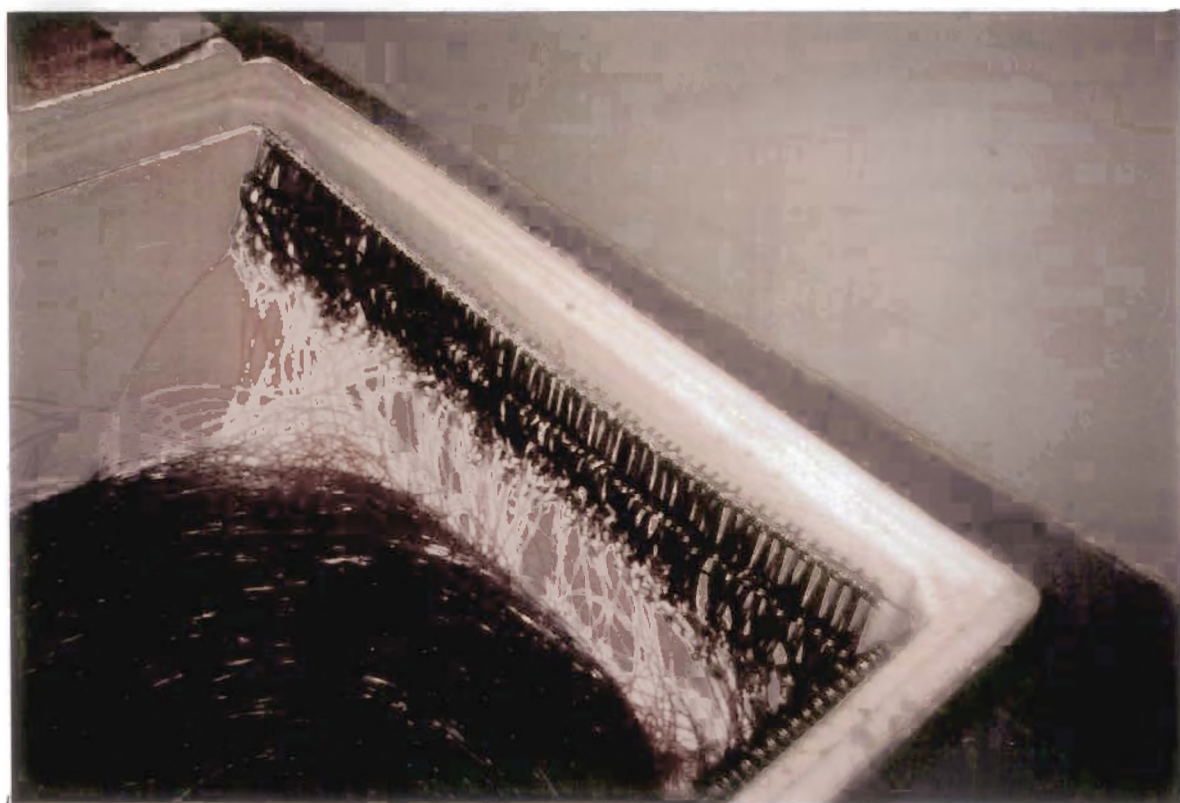


Φωτ. 12 Βυθόμετρο και Δορυφόρος ναυσιπλοΐας





Φωτ. 13 Μηχανοκίνητο βίντσι για παραγάδια ξιφία

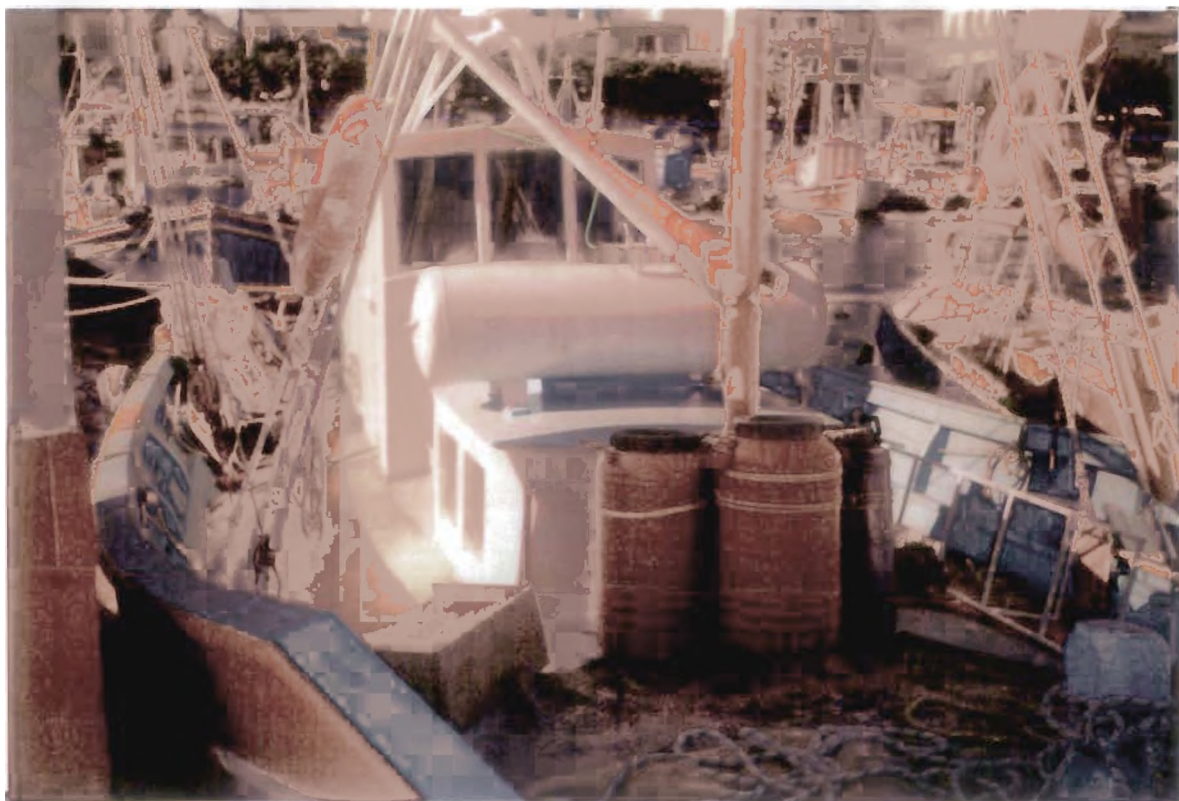


Φωτ. 14 Παραγάδια αφρού ξιφιάδικου





Φωτ. 15 Γκαγκάβα με το εργαλείο της απλωμένο στα πλάγια



Φωτ. 16 Αεροφυλάκιο υψηλής πίεσης κομπρεσέρ. Διακρίνεται η βαλβίδα εξόδου του αέρα στο πάνω του μέρος.





Φωτ. 17 Ομαδική αναχώρηση των σφουγγαράδικων



Φωτ. 18 Τέλεση της λειτουργίας πριν από την αναχώρηση των σφουγγαράδικων



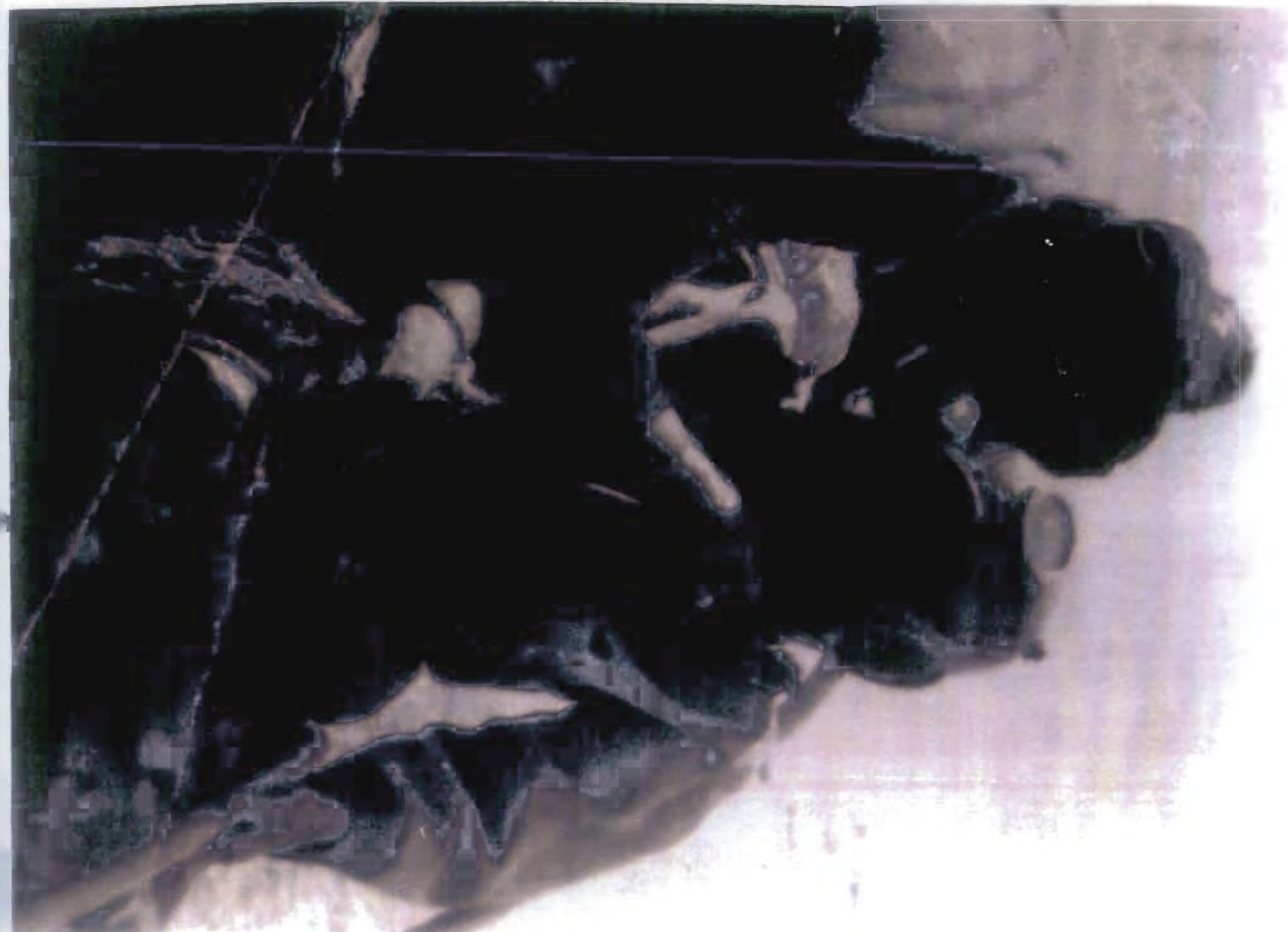




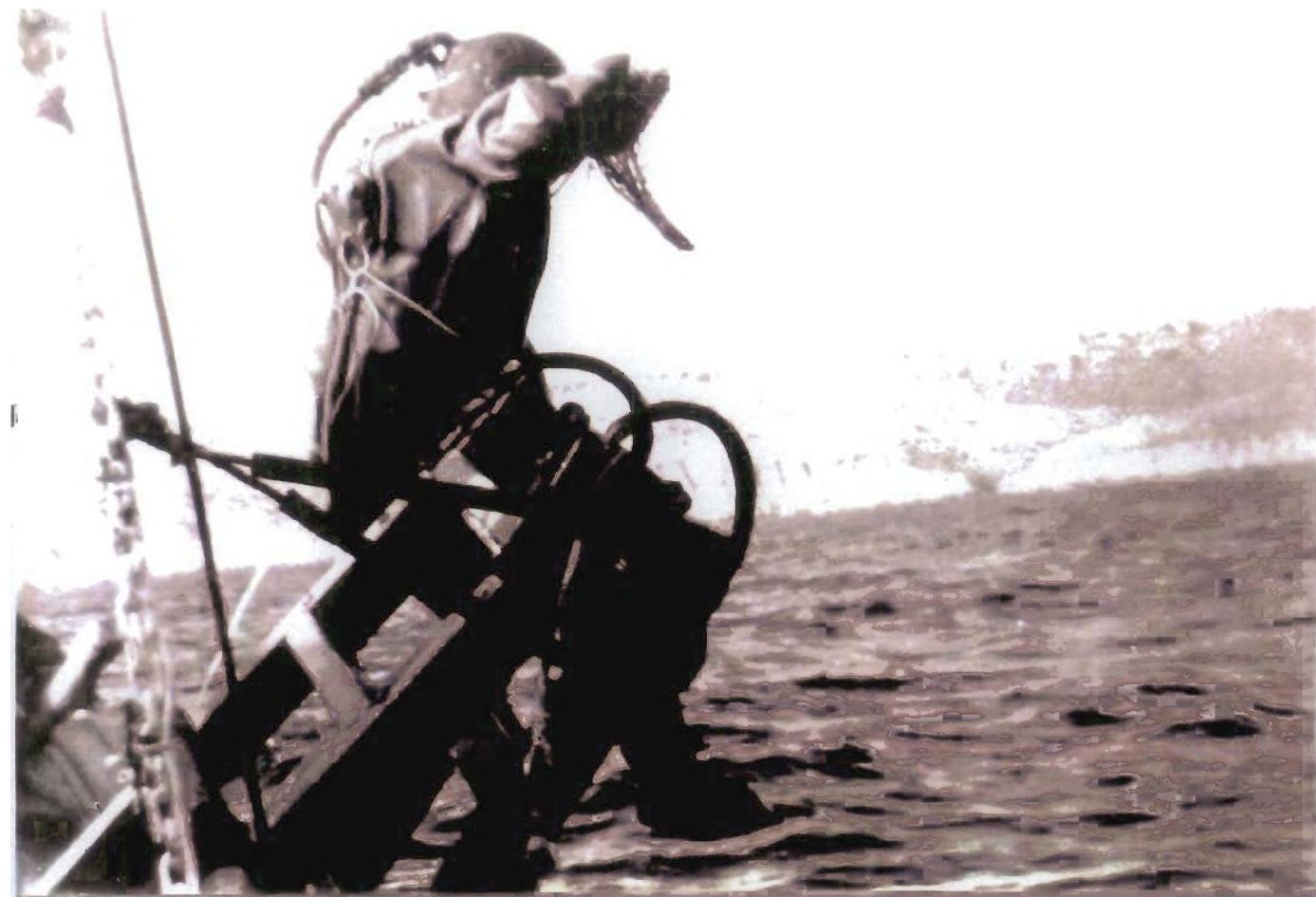
Φωτ. 21 Ο κολαουζιέρης δίνει τις τελευταίες οδηγίες στο δύτη πριν πέσει στο νερό



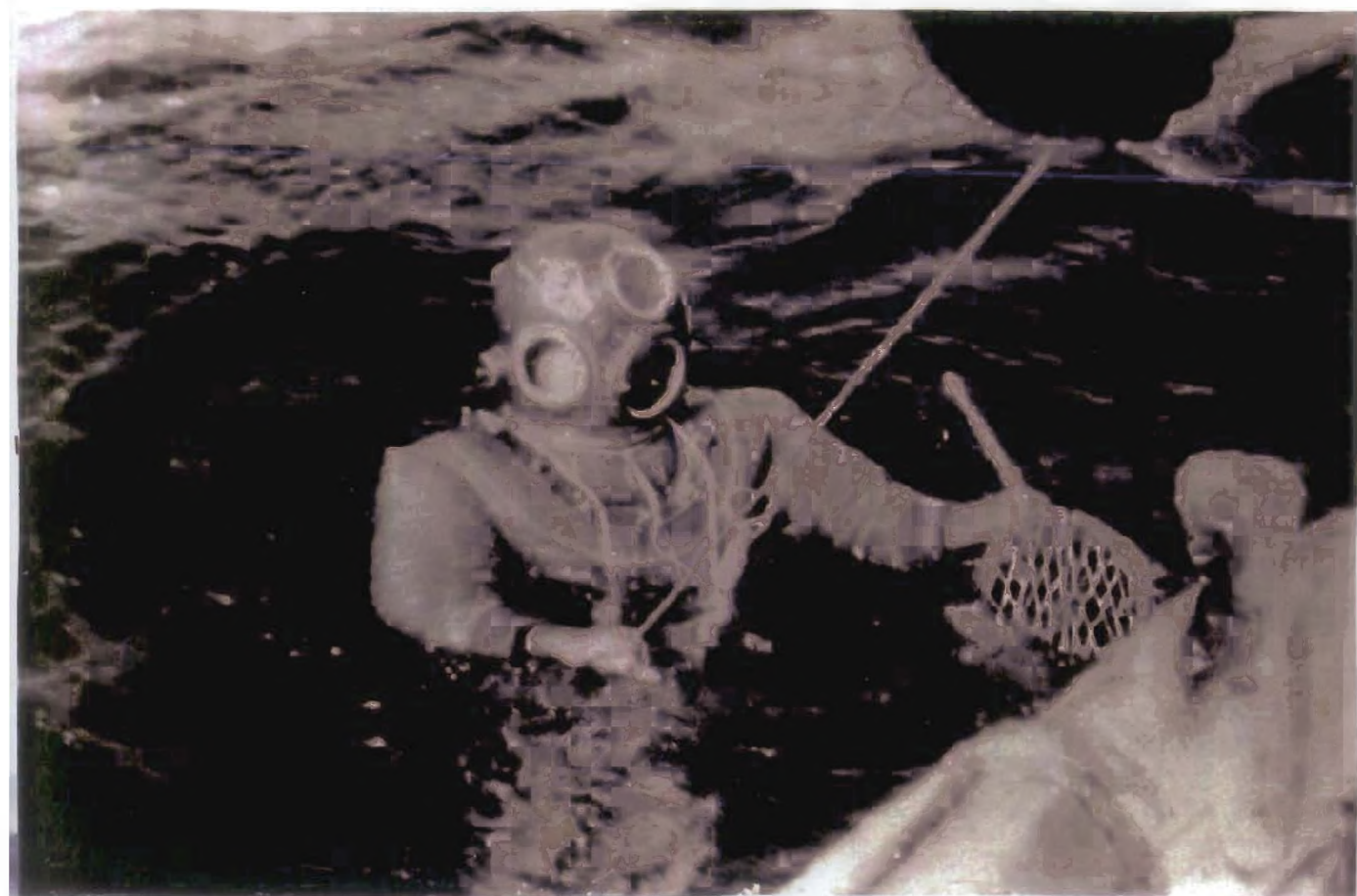
Φωτ. 22 Ο κολαουζιέρης γτύνει το δύτη για να πέσει στο νερό





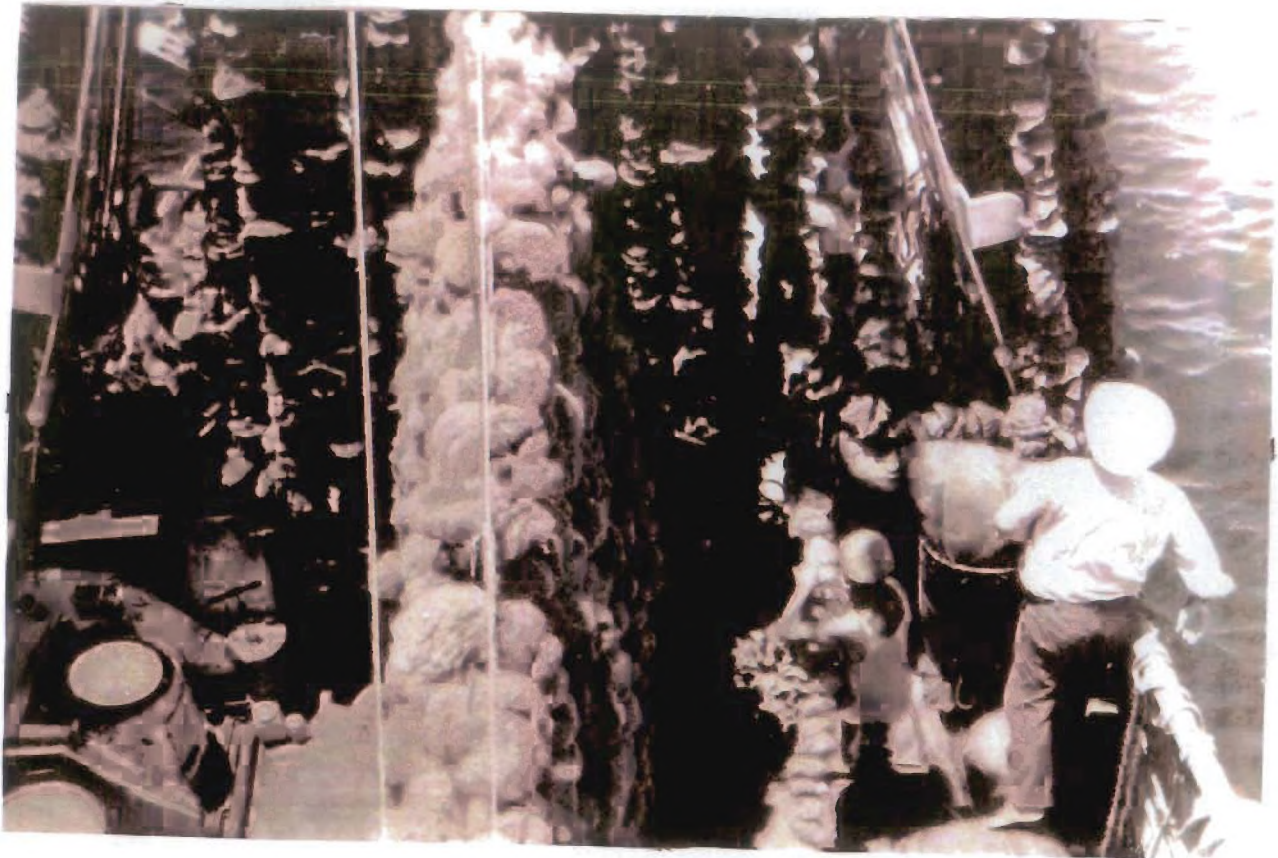


Φωτ. 23 Ο δύτης πέφτει στο νερό



Φωτ. 24 Ο σφουγγαράς βγαίνει απ' το νερό με σφουγγάρια στην απόχη





Φωτ. 25 Απλωμένα σφουγγάρια, για στέγνωμα, στα κατάρτια του καϊκιού



Φωτ. 26 Σπογγαλιευτικό φορτωμένο με πλούσια παραγωγή





Φωτ. 27 Επεξεργασία σφουγγαριών (ψαλίδισμα)



Φωτ. 28 Άπλωμα, για στέγνωμα, επεξεργασμένων σφουγγαριών