

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΥΜΑΪΚΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ



ΤΑ ΣΥΜΑΪΚΑ

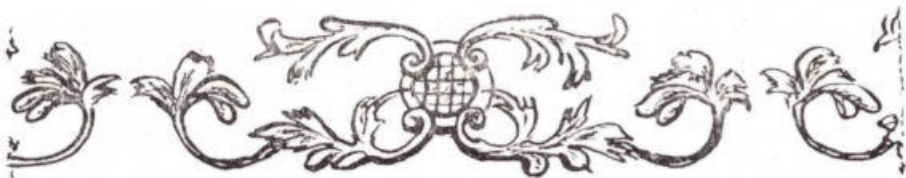
ΣΥΓΓΡΑΜΜΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ

ΤΟΜΟΣ Γ'



ΑΘΗΝΑΙ
1977





ΣΩΤΗΡΙΟΥ Ι. ΑΓΑΠΗΤΙΔΗ

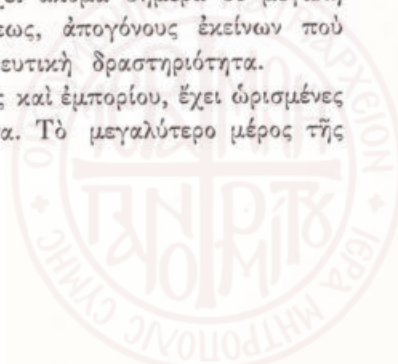
Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΩΝ—ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΣΤΗ ΣΥΜΗ

Α' ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Ἡ σπογγαλιεία ἦταν γιὰ πολλὰ χρόνια μιὰ ἀπὸ τὶς κυριώτερες οἰκονομικὲς δραστηριότητες ἀρκετῶν νησιῶν τοῦ Αἰγαίου. Ἀπὸ ὅλα ὅμως τὰ σπογγαλιευτικὰ νησιά τὸ προβάδισμα εἶχαν τὰ Δωδεκάνησα. Γι' αὐτό, ὅταν πραγματοποιήθηκε ἡ ἔνωσή τους μετὰ τὴ Μητέρα Πατρίδα, ἡ Ἑλλάδα ἐγίνε ἡ πρώτη σπογγαλιευτικὴ χώρα τοῦ κόσμου.

Τὸ οἰκονομικὸ κύκλωμα τοῦ σφουγγαριοῦ περιλαμβάνει, ἐκτὸς ἀπὸ τὴν πρωτογενῆ παραγωγή, πού εἶναι γνωστὴ σὰν σπογγαλιεία, τὴ βιοτεχνικὴ ἐπεξεργασία τοῦ προϊόντος καὶ τὸ σπογγεμπόριο. Ὅλες οἱ πτυχὲς τοῦ κυκλώματος βρισκόνταν ἀρχικὰ σὲ ἑλληνικὰ χέρια. Αὐτοὶ μάλιστα πού ἀσχολοῦνταν μετὰ τὸ σπογγεμπόριο, ἐγκαταστάθηκαν, κατὰ ἓνα μεγάλο ποσοστὸ, σὲ μεγαλοπόλεις τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ μάλιστα τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, γιὰ νὰ διαθέτουν εὐκολότερα τὰ σφουγγάρια στὴν κατανάλωση, ἀφοῦ οἱ ξένες ἀγορὲς καὶ κατὰ πρῶτο λόγο οἱ δυτικοευρωπαϊκὲς, εἰδικότερα στὸ παρελθόν, τὰ ἀπορροφοῦσαν. Ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν πλευρὰ τῆς ἀλιείας τοῦ σφουγγαριοῦ, ἡ διάδοσις στὸ ἐξωτερικὸ ὀφείλεται σὲ Ἕλληνας ἄμεσα (ἐγκατάστασις σὲ οἰκισμοὺς κοντὰ σὲ σπογγοφόρες περιοχὲς) ἢ ἔμμεσα (ἐκμάθησις τοῦ ἐπαγγέλματος σὲ ξένους). Ἀναφέρουμε χαρακτηριστικὰ ὅτι στὴ Φλώριδα τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν ἐγκαταστάθηκαν Δωδεκανήσιοι σπογγαλιεῖς καὶ ἐργάστηκαν ἱκανοποιητικὰ ἐκεῖ, ὅσο ὑπῆρχαν καλὲς συνθῆκες ἀλιείας. Ἀξίζει νὰ προστεθεῖ, ὅτι μιὰ μικρὴ πόλις τῆς Φλώριδας, τὸ Τάρπον Σπρίνγκς, ἔχει ἀκόμα σήμερα σὲ μεγάλη ἀναλογία Ἕλληνας δωδεκανησιακῆς προελεύσεως, ἀπογόνους ἐκείνων πού συγκεντρώθηκαν ἐκεῖ μετὰ τὴν σπογγαλιευτικὴν δραστηριότητα.

Τὸ σφουγγάρι, σὰν ἀντικείμενο παραγωγῆς καὶ ἐμπορίου, ἔχει ὀρισμένες ἰδιοτυπίες συγκριτικὰ μετὰ ἄλλα ἔθνικα προϊόντα. Τὸ μεγαλύτερο μέρος τῆς



σπογγοπαραγωγῆς πραγματοποιεῖται — τουλάχιστο μέχρι πρὶν λίγα χρόνια — σὲ ξένες θάλασσες καὶ ἡ δραστηριότητα τοῦ ἑλληνικοῦ σπογγεμπορίου ἀναπτύσσεται σχεδὸν ἀποκλειστικὰ πρὸς ξένες χῶρες. Ἔτσι, ἐξωτερικοὶ παράγοντες προσδιορίζουν βασικὰ τὴν πορεία τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς διαθέσεως τοῦ σφουγγαριοῦ. Γι' αὐτό, ὅταν περιορίζονταν οἱ δυνατότητες ἀλίειας σὲ ξένους σπογγοφόρους πυθμένες ἢ ἐλαττωνόταν ἡ ζήτησις ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸν γιὰ κάποιον λόγο, ξεσποῦσε κρίσις στὴν ἑλληνικὴ αὐτὴ δραστηριότητα. Στὴν πράξιν τέτοιες δυσμενεῖς ἐξελίξεις συνέβηκαν καὶ πρὸς τὶς δύο πλευρὰς, τὴ σπογγαλιεία καὶ τὸ σπογγεμπόριον.

Ἀναφορικὰ μὲ τὴν ἀλίειαν, διαπιστώνουμε ὅτι ὅλες σχεδὸν οἱ χῶρες ποὺ ἔχουν παραθαλάσσιες σπογγοφόρες ἐκτάσεις καὶ εἰδικότερα οἱ χῶρες τῆς Βόρειας Ἀφρικῆς καθὼς καὶ ἡ Κύπρος, ποὺ ἀποτελοῦσαν τοὺς παραδοσιακοὺς τόπους τῆς ἑλληνικῆς σπογγαλιείας, ἔλαβαν μέτρα ἀπαγορευτικὰ ἢ περιοριστικὰ τῆς ἀλίειας. Τέτοια περιοριστικὰ μέτρα, ποὺ συνεχῶς γίνονταν αὐστηρότερα, ἦταν ἡ χρονικὴ περίοδος τῆς διενέργειας τῆς σπογγαλιείας, ἡ παραχώρησις μικροῦ ἀριθμοῦ ἀδειῶν ἀλίειας, ἡ ἀπαίτησις μεγάλων χρηματικῶν ποσῶν ἢ τμημάτων τοῦ προϊόντος γιὰ τὴν παροχὴ τῶν ἀδειῶν, ἡ ἐπιβολὴ φόρου ἐξαγωγῆς τῶν ἀλιευμάτων ἀπὸ τὴν ξένη χώρα, ἡ δέσμευσις γιὰ ἐπιτόπια ἐμπορικὴ διάθεσις κλπ. Ἀλλὰ δὲν ἦταν σπάνιον νὰ ἀποκλεισθεῖ ἡ δυνατότητα ἀλίειας καὶ ἀπὸ ἀντικειμενικοὺς λόγους, ὅπως εἶναι ἡ ἀχρηστεύσις τῶν σπογγοφόρων ἐκτάσεων ἀπὸ ἀσθένεια τῶν σφουγγαριῶν (στὴ Συρία παλαιότερα καὶ στὶς Μπαχάμες ἀργότερα) ἢ καὶ ἀπὸ ἐξάντλησις τῶν πυθμένων, ἐξαιτίας ἐντατικῆς ἢ καὶ ληστρικῆς ἐκμεταλλεύσεώς τους (ἐξαγωγὴ τῶν σπογγίων, καταστροφὴ τοῦ γόνου κλπ.).

Ὅσο γιὰ τὸ ἐμπόριον τοῦ ἑλληνικοῦ σφουγγαριοῦ, ὑπῆρξαν δύο λόγοι κλονισμοῦ του. Ἡ παρουσία σιγὰ σιγὰ νέων σπογγαλιευτικῶν χωρῶν (στὴν Ἀφρικὴ καὶ στὴν Ἀμερικὴ), ποὺ τὸ ἀνταγωνίστηκαν καὶ ἡ ἐπιπόνησις τοῦ τεχνητοῦ σφουγγαριοῦ, ποὺ εἶναι πολὺ φθηνότερον ἀπὸ τὸ φυσικὸν καὶ καλύπτει συνεχῶς περισσότερες χρήσεις, ὅπου ἄλλοτε χρησιμοποιόταν τὸ μεσογειακὸ σφουγγάρι. Βέβαια, δὲν ἔγινε ἀκόμα γενικὸς ἐκτοπισμὸς τοῦ φυσικοῦ σφουγγαριοῦ, γιὰτὶ ὑπερέχει σὲ ἀπαλότητα, ἐλαστικότητα καὶ ἀπορροφητικότητα, ἰδιότητες ἀπαραίτητες γιὰ τὶς λεπτὲς χρήσεις. Ἡ προοδευτικὴ ὁμῶς τελειοποίησις τοῦ τεχνητοῦ σφουγγαριοῦ ἀπειλεῖ πρόσθετη συμπίεσις τῆς ζήτησεως τοῦ φυσικοῦ. Εὐτυχῶς αὐξήθησαν γενικότερα οἱ ἀνάγκες σὲ σφουγγάρια, ἐπειδὴ χρησιμοποιεῖται σὲ νέους βιομηχανικοὺς τομεῖς, ἀλλὰ καὶ αὐτοὶ τὶς περισσότερες φορὰς ἐξυπηρετοῦνται μὲ τὰ βελτιωμένα ὑποκατάστατα τοῦ φυσικοῦ σφουγγαριοῦ.

Ἐνας ἄλλος παράγοντας, ποὺ συντελεῖ στὴν πτώσις τῆς σπογγαλιευτικῆς δραστηριότητος, εἶναι ἡ μειωμένη προσφορὰ εἰδικευμένου προσωπικοῦ καὶ πρῶτ' ἀπ' ὅλα δυτῶν. Τὸ ἐπάγγελμα τοῦ δῦτη ἐξακολουθεῖ νὰ εἶναι ἀπὸ τὰ

πιό επικίνδυνα, παρ' όλες τις φροντίδες για την ελάττωση των άτυχημάτων εργασίας. Τό ασκοῦν μόνο άτομα πού δὲν ἔχουν ἄλλη βιοποριστική διέξοδο. "Όταν αὐξήθεῖ ἡ ζήτηση ἐργασίας, στήν περιοχή τῶν σφουγγαράδων ἢ σέ ἄλλους τόπους, σέ ἐπαγγέλματα λιγότερο επικίνδυνα, πέφτει κατακόρυφα ἡ προσφορά δυτῶν. Τό εἶδαμε αὐτό με τή μετανάστευση σέ ξένες χῶρες πού τήν προτίμησαν πολλοί νέοι νησιῶτες ἀπό τήν ἐπίδοση γενικά στά θαλάσσια ἐπαγγέλματα. Μεγάλη εἶναι, ἐπίσης, ἡ προσέλκυση τῶν νησιωτῶν σέ χερσαῖα ἐπαγγέλματα πού ἀναπτύσσονται σέ πόλεις γειτονικές τῶν σπογγαλιευτικῶν νησιῶν με ἀποτέλεσμα τή σύντομη κάμψη τῆς σπογγαλιευτικῆς δραστηριότητας π.χ. στήν Αἴγινα καί τήν Ὑδρα, ἐξαιτίας τῆς μεγάλης ζήτησεως δυναμικοῦ στήν Περιφέρεια τῆς Πρωτεύουσας. Τόν ἴδιο ρόλο ἐπαιξε καί ἡ Ρόδος γιά τή Σύμη. Πιό ἐκδηλη, ἀκόμα, εἶναι ἡ ναυτολόγηση τῶν νησιωτῶν στά φορτηγά πλοῖα, χάρη στή μεγάλη ζήτηση πού προκάλεσε ἡ πρόοδος τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Οἱ καλύτερες συνθήκες ἐργασίας καί διαβίωσης καί προπαντός οἱ ἱκανοποιητικοί μισθοί ἔκαμαν τοὺς σπογγαλιεῖς, καί περισσότερο τοὺς «ὑποψήφιους» νά ἐπιδοθοῦν στό ἐπάγγελμα αὐτό, νά ἐγκαταλείψουν κάθε ἰδέα νά γίνουν δύτες ἢ καί ναῦτες σέ σπογγαλιευτικά πλοῖα.

Ἀπό τὰ διαθέσιμα στατιστικά στοιχεῖα προκύπτουν ὀρισμένες χαρακτηριστικές διαπιστώσεις :

1. Ἡ πρώτη καί πιό ἐντυπωσιακή παρατήρηση εἶναι ὅτι σημειώθηκε κατακόρυφη καί ἀδιάκοπη πτώση σέ ὅλα τὰ μεγέθη, ἐκτός ἀπό τὸ συναλλαγματικό ἔσοδο. Ἐνῶ τὰ συγκροτήματα καί τὸ προσωπικό μέσα στήν περίοδο 1949-1976 ἔπεσαν κάτω ἀπό τὸ 1/10 τῆς ἀρχικῆς τους δυνάμεως, τὸ ποσὸ τοῦ συναλλάγματος μᾶλλον αὐξήθηκε. Αὐτὸ ὀφείλεται στίς πολὺ ὑψηλές τιμές τῶν φυσικῶν σφουγγαριῶν πού εἶναι ἀποτέλεσμα τοῦ μεγάλου κόστους παραγωγῆς καί τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ ζήτηση γιά τήν κάλυψη τῶν ἀναγκῶν —ὅπου τὸ εἶδος εἶναι ἀναντικατάστατο— εἶναι μεγαλύτερη ἀπὸ τήν προσφορά, ἀφοῦ οἱ ποσότητες πού ἀλιεύονται εἶναι μικρές. Σημαντικὸ ρόλο ἐπαιξε καί ἡ ἀντικατάσταση ἀνθρώπινης δυνάμεως ἀπὸ μηχανική.

2. Ἡ ἀναλογία τῶν παλαιότερων καί μικρῶν ἀλιευτικῶν σκαφῶν (βάρκες κλπ.) σέ σχέση πρὸς τὰ νεώτερα καί μεγαλύτερα (σκάφανδρα, fernez) ἔχει λιγοστέψει γιὰ τὰ τελευταῖα ἐπιβιώνουν εὐκολότερα σὰν πιό ἀποδοτικά. Στά 1949 τὰ μικρὰ ἀλιευτικά ἦταν περισσότερα ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα, ἀλλὰ ἀπὸ τὸ 1965 ἡ σχέση ἀντιστράφηκε. Ὑπάρχει ὁμως τάση πρὸς τὰ ἐλαφρότερα μέσα, τὰ ὁποῖα καταλαμβάνουν συνεχῶς μεγαλύτερη ἀναλογία ἀνάμεσα στό σύνολο τῶν ἀλιευτικῶν σκαφῶν νεώτερου τύπου. Τέτοιο μέσο εἶναι ὁ λεγόμενος *ναργιλές* πού ἀποτελεῖ ἐνδιάμεση μορφή μεταξύ γυμνοῦ δῦτη καί *fernez*.

3. Ἡ σύνθεση τοῦ ἀπασχολούμενου προσωπικοῦ ἄλλαξε ἀρκετά, γιὰ τὸ ἔχουν μηχανοποιηθεῖ χειρισμοὶ πού ἄλλοτε τοὺς ἐκτελοῦσαν μέλη τοῦ πληρώματος. Δὲν συμβαίνει τὸ ἴδιο με τοὺς δύτες. Ἐτσι αὐξήθηκε ἡ ἀναλογία

δυτῶν μέσα στό σύνολο τῶν ἀπασχολουμένων στό σπογγαλιευτικά πλοῖα. Στά 1949 π.χ. εἶχαμε 1145 δύτες καί 1674 μέλη πληρώματος, ἐνῶ στό 1976 οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοί ἦταν 123 καί 87.

4. Ἡ ἐλληνική σπογγαλιευτική δραστηριότητα περιορίστηκε σχεδόν ἀποκλειστικά σέ δύο νησιά, τήν Κάλυμνο καί τή Λήμνο, μέ μεγάλη ὅμως ἀπόσταση μεταξύ τους, ἀφοῦ ἡ Κάλυμνος συγκεντρώνει πάνω ἀπό τά 3/4 τῆς ὅλης σπογγαλιείας τῆς Ἑλλάδας. Στό δεύτερο στή σειρά σπογγαλιευτικό κέντρο, κατά τά πρῶτα μεταπολεμικά χρόνια, τή Σύμη, δέν ὑπάρχει πιά ἀξιόλογη σπογγαλιευτική δραστηριότητα. Μόνο 2-3 συμαϊκές γκαγκάβες κινουῦνται στό Αἰγαῖο.

5. Ἐνῶ ἄλλοτε, καί μεταπολεμικά ἕως πρὶν ἀπό δέκα χρόνια, τό μεγαλύτερο μέρος τῆς σπογγοπαραγωγῆς προερχόταν ἀπό ξένες περιοχές καί κατά πρῶτο λόγο ἀπό τίς θάλασσες τῆς Λιβύης, τώρα τά αὐστηρά μέτρα ἔχουν περιορίσει πολύ τό ξένης προελεύσεως σφουγγάρι καί ἡ μεγαλύτερη ἀναλογία τῆς ἐλληνικῆς σπογγοπαραγωγῆς βασίζεται στήν ἀλιεία στίς ἐλληνικές θάλασσες. Τά σχετικά λίγα σφουγγάρια, πού προέρχονται ἀπό τήν ἀλιεία σέ ἄλλες θάλασσες, ψαρεύονται στό λεγόμενα διεθνή ὕδατα, δηλ. πέρα ἀπό τά παράλια ξένων χωρῶν. Τοῦτο συμβαίνει ἀπό τό 1971.

Β' ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑΣ

Στή σύντομη αὐτή μελέτη θά ἐντοπίσουμε τό θέμα μας στήν οἰκονομική ὀργάνωση τῶν σπογγαλιευτικῶν ἐπιχειρήσεων κατά τήν ἐποχή τῆς ἀκμῆς τοῦ κλάδου τῆς σπογγαλιείας (Τουρκοκρατία καί πρῶτα χρόνια τῆς Ἰταλοκρατίας) στό Δωδεκάνησα καί εἰδικότερα στή Σύμη. Ἡ ὀργάνωση αὐτή διατηρήθηκε καί στό μεταγενέστερα χρόνια, ὄχι ὅμως ἀμιγῆς, γιατί μπῆκαν στοιχεῖα πού κάπως ἄλλαξαν τό παραδοσιακό καθεστῶς. Στόν τομέα τῆς χρηματοδοτήσεως, ἡ ἀλλαγὴ ἦταν πιδ σημαντική, ἐπειδὴ ἐξυγιάνθηκε καί καλυτέρευσε τό σύστημα δανειοδοτήσεως τῶν σπογγαλιευτικῶν ἐπιχειρήσεων.

Δέν πρόκειται νά μᾶς ἀπασχολήσουν πολύ οἱ τρόποι ἀλιείας καί τά τεχνικά μέσα ἐκμεταλλεύσεως πού χρησιμοποιουῦνται ἢ χρησιμοποιήθηκαν στήν ἀλιεία τῶν σφουγγαριῶν. Θά ἀρκεσθοῦμε μόνο, συνοπτικά, νά σκιαγραφήσουμε τά κύρια συστήματα διενεργείας τῆς σπογγαλιείας.

Τά παλαιότερα συστήματα εἶναι τρία : οἱ γυμνοὶ δύτες, τό καμάκι καί ἡ γκαγκάβα.

1. **Οἱ Γυμνοὶ Δύτες :** Στό σύστημα αὐτό ὁ δύτες ἢ βουτηχτῆς καταδύεται ἀπό μιὰ μικρὴ βάρκα, χωρητικότητας 1-2 τόννων, σέ πυθμένα πού ἔχει χαρακτηρισθεῖ κατάλληλος, φορτωμένοι μέ κάποιο βάρος, τὴ σκανταλόπετρα, καί παρακολουθεῖται ἀπὸ τὴ βάρκα μέχρις ὅτου ἀναδυθεῖ στήν ἐπιφάνεια μέ τὴ βοήθεια δύο ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος πού τὸν τραβοῦν. Ἡ

κατάδυση γίνεται σὲ βάθος ἕως καὶ 40 ὄργυιες καὶ ὁ δύτες μένει ἐκεῖ ἐλάχιστο χρόνο (1-2 λεπτὰ τῆς ὥρας, σπάνια λίγο περισσότερο), ὅσο κρατᾷ ἢ φυσιολογικὴ ἀναπνοή του, τοποθετώντας σ' ἓνα εἰδικὸ δίχτυ, τὴν ἀπόχη, ὅ,τι ἀλιευμα προλάβει νὰ ἀποσπᾷ ἀπὸ τὸν πυθμένα τῆς θάλασσης. Οἱ δύτες ὅμως ἀποφεύγουν νὰ ξεριζώνουν τὰ πολὺ μικρὰ σφουγγάρια καὶ γενικότερα προσέχουν νὰ μὴν καταστρέφουν τὸ γόνυ τῶν σφουγγαριῶν. Ἡ διάρκεια τῶν σπογγαλιευτικῶν ταξιδιῶν μὲ βάρκες γυμνῶν δυτῶν εἶναι πεντάμηνη περίπου (ἀπὸ τὸ Μάϊο ἕως τὸ Σεπτέμβριο) καὶ ἡ ἐξόρμησις γίνεται τόσο στὸ ἐσωτερικὸ (ἐλληνικὰ ὕδατα) ὅσο καὶ στὸ ἐξωτερικὸ (Βόρειος Ἀφρική).

2. **Τὸ Καμάκι :** Αὐτὸ τὸ ὄργανο, ποῦ εἶναι κοντὰρὶ μῆκους ἕως 10 μέτρα ἢ καὶ μακρότερο καὶ καταλήγει σὲ αἰχμηρὰ σιδερένια δόντια, χρησιμοποιεῖται ἀπὸ βάρκα 1-2 τόννων ποῦ ἔχει μικτὸ σκοπὸ. Πραγματικά, τὶς περισσότερες φορές μὲ τὸ καμάκι ἀνασύρονται ἀπὸ τὸ βυθὸ τῆς θάλασσης ὄχι μονάχα σφουγγάρια, ἀλλὰ καὶ ψάρια καὶ μεγάλα μαλάκια. Ὅπωςδὴποτε, τὸ ψάρεμα γίνεται σὲ περιοχὰς ποῦ ἔχουν ἐπισημανθεῖ σὰν σπογγοφόρες. Πολλὲς φορές οἱ καμακάδες παίζουσι τὸ ρόλο δύτη, συνηθίζουσι δηλαδὴ νὰ βουττοῦν, γιὰ νὰ πιάσουν τὰ σφουγγάρια ποῦ ἔχουν ἐπισημάνει μὲ τὸ φακό. Γιὰ τὸ καμακάωμα ὑποβοηθεῖται ἀπὸ εἰδικὸ φακό, τὸ γυαλλί, χάρις στὸ ὁποῖο διακρίνεται ἀπὸ πάνω καλύτερα ὁ βυθὸς καὶ ὅ,τι βρίσκεται πάνω σ' αὐτό. Τὸ ἐργαλεῖο αὐτὸ λέγεται καὶ *κατρέφτης*, ἐπειδὴ καθρεφτίζονται πραγματικὰ τὰ ὑπάρχοντα τοῦ βυθοῦ. Ἡ μέθοδος τῆς ἀλιείας μὲ τὸ καμάκι εἶναι βέβαια ἐντελῶς πρωτόγονη, συχνὰ ὅμως ἀρκετὰ ἀποτελεσματικὴ στὶς παράκτιες περιοχὰς ποῦ μένουσι ἀψάρευτες ἀπὸ τὰ ἄλλα συστήματα ἀλιείας σφουγγαριῶν. Ἡ δραστηριότης αὐτὴ ἀναπτύσσεται καὶ σὲ ξένες θάλασσες, ὅποτε παίρνει κάπως μεγαλύτερες διαστάσεις. Ἔτσι, τὸ πλήρωμα στὴν περίπτωσι αὐτὴ ἀποτελεῖται ἀπὸ 5 - 6 ἄτομα καὶ ὄχι ἀπὸ 2-4 ποῦ εἶναι ἀρκετὰ, ὅταν ἡ ἐργασία γίνεται σὲ κοντινὰς παράκτιες περιοχὰς (τοῦ τόπου προελεύσεως).

3. **Ἡ Γκαγκάβα :** Αὐτὸ τὸ σύστημα ἀλιείας ἔχει σὰν βάση πλοῖα χωρητικότητος 5 - 10 τόννων καὶ χρησιμοποιεῖ δίχτυα ποῦ καταλήγουσι σὲ βαριὰ ραβδιά. Τὰ δίχτυα ρίχνονται στὴ θάλασσα καὶ φτάνουσι σὲ μεγάλα βάθη (ἕως 80 ὄργυιες) καὶ στὴ συνέχεια τραβιοῦνται. Γι' αὐτὸ καὶ δίνεται ἡ ὀνομασία *συρόμενα δίχτυα*. Ὅταν ἀνασυρθοῦν τὰ δίχτυα ἀπὸ τὸν πυθμένα στὴν ἐπιφάνεια, οἱ σπογγαλιεῖς ἀποκομίζουσι ὄχι μόνον σφουγγάρια, ἀλλὰ καὶ καθετὶ ποῦ βρίσκεται ἐκεῖ κοντὰ ἢ στὴ διαδρομὴ τῆς πορείας τους (μεγάλα ψάρια, παλιὰ ἀντικείμενα ἀπὸ ναυάγια κλπ.) Στὴ γκαγκάβα ἀπασχολοῦνται, ἐκτὸς ἀπὸ τὸν πλοίαρχο, 2-3 ἄνδρες ἀκόμα. Ἡ διάρκεια τοῦ κάθε ταξιδιοῦ εἶναι μικρὴ, 1-2 μῆνες, γίνονται ὅμως 3-4 ταξίδια τὸ χρόνο. Στὴν περίπτωσι ποῦ ἡ σπογγαλιευτικὴ ἐξόρμησις τῆς γκαγκάβας γίνεσι σὲ ξένες θάλασσες, πράγμα σπάνιο, ἡ διάρκεια εἶναι μεγαλύτερη.

Νεώτερα συστήματα σπογγαλιείας είναι δύο κυρίως : Τὸ σκάφανδρο καὶ τὸ fernez.

4. **Τὸ Σκάφανδρο** : Τὸ ἐργαλεῖο αὐτὸ παρουσιάστηκε στὸν σπογγαλιευτικὸ χῶρον τὸ ἔτος 1883. Ἕνας Συμιακός, ὁ Φώτης Μαστοριδῆς, πού τὸ ἤξερε σὰν ὄργανο ἀνεκλύσεως ναυαγίων στὶς Ἰνδίες, σκέφτηκε ὅτι θὰ μπορούσε νὰ χρησιμοποιηθεῖ καὶ στὴ σπογγαλιεία, πράγμα πού καὶ τὸ πραγματοποιοῖησε, ἀρχικὰ στὴ Σύμη. Ἀπὸ ἐκεῖ διαδόθηκε καὶ στὰ ἄλλα σπογγαλιευτικὰ κέντρα. Συνάντησε ὅμως πολλές ἀντιδράσεις ἀπὸ τοὺς γυμνοὺς δύτες πού ἔφτασαν νὰ καταστρέψουν ἀρκετὰ σκάφαναδρα. Οἱ γυμνοὶ δύτες φοβήθηκαν ὅτι τὸ νέο μηχανικὸ μέσο θὰ τοὺς ἀνταγωνιζόταν τόσο, ὥστε θὰ ἀχρηστεύονταν τὸ δικό τους σύστημα πού στηριζόταν στὴν ἀνθρώπινη ἱκανότητα καὶ δεξιότητες. Κάτι ἀνάλογο, ἄλλωστε, συνέβη καὶ σὲ πολλές ἄλλες περιπτώσεις πού ἡ τεχνικὴ ἐπιπέδωση μηχανικοῦ μέσου ζήμιωσε τὴ δραστηριότητα πού ἀνέπτυσε πρωτύτερα ἡ τέχνη τοῦ ἀνθρώπου. Ἀργότερα ὅμως τὸ σκάφανδρο ἐπιβλήθηκε στὴν πράξη, χάρις στὰ πλεονεκτήματά του πού εἶναι ἡ ἄφθονη παραγωγή (μεγαλύτερη παραγωγικότητα κατὰ ἀπασχολούμενο ἄτομο καὶ κατὰ μονάδα διατιθέμενου κεφαλαίου) καὶ ὁ σχετικὰ μικρότερος κόπος τῶν δυτῶν. Ἀπὸ τὰ τέλη τοῦ 19ου αἰῶνα τὸ σκάφανδρο ἔγινε τὸ κύριο μέσο σπογγαλιείας πού μπορούσε νὰ χρησιμοποιηθεῖ σὲ κάθε βάθος ὕδατα (ρηχὰ, μεσαῖα καὶ βαθιά).

Στὸ σύστημα αὐτὸ ὁ δύτες εἶναι ντυμένος μὲ εἰδικὸ φόρεμα ἀπὸ καουτσούκ, φορεῖ βαριὰ παπούτσια καὶ τὸ κεφάλι του καλύπτεται ἀπὸ περικεφαλαία. Τὰ πάντα εἶναι σφιχτοδεμένα σὲ τρόπο, ὥστε νὰ μὴν μπορεῖ νὰ περάσει τὸ νερὸ στὸ σῶμα ἢ στὸ πρόσωπο τοῦ δύτε. Ἡ περικεφαλαία συνδέεται μὲ ἓνα ἐλαστικὸ σωλήνα, τὸ μαρκοῦτσο, μὲ τὸ πλοῖο, ὅπου ὑπάρχει εἰδικὸς μηχανισμὸς ἀέρος (ἀεραντλία) γιὰ τὴν ἀναπνοὴ τοῦ δύτε, ὥστε νὰ μπορεῖ νὰ μένει σχετικὰ πολὺ χρόνον στὸ βυθὸ ψαρεύοντας. Ὁ χρόνος παραμονῆς εἶναι ἀντίστροφα ἀνάλογος πρὸς τὸ βάθος τοῦ πυθμένα. Στὰ ρηχὰ νερά ψαρεύουν σκάφαναδρα μὲ λίγους δύτες, γιὰ τὴν ὁ καθένας ἔχει τὴ δυνατότητα νὰ παρατείνει τὴν ἐργασία του στὸ μικρὸ βάθος, ἐνῶ στὰ πιὸ βαθιά νερά μποροῦν νὰ χρησιμοποιοῦνται ἀναλογικὰ περισσότεροι δύτες, γιὰ τὴν ἡ παραμονὴ ἐκεῖ εἶναι σύντομη. Ἔτσι, στὰ ρηχίτικα πλοῖα ὁ μακρότερος χρόνος παραμονῆς τῶν δυτῶν στὸ βυθὸ καὶ στὰ βαθύτικα ὁ μεγαλύτερος ἀριθμὸς τῶν δυτῶν — πού εἶναι συνήθως καὶ ἱκανότεροι— ἔχουν ὡς ἀποτέλεσμα τὴ συγχέντρωση περισσότερης ποσότητας σφουγγαριῶν.

Σιγὰ σιγὰ ὁ μηχανικὸς αὐτὸς τρόπος ἀλιείας —οἱ δύτες τῶν σκαφάνδρων λέγονται γι' αὐτὸ καὶ μηχανικοὶ— τελειοποιήθηκε μὲ πρόσθετα τεχνικὰ μέσα, ὅπως εἶναι ἡ μηχανικὴ ἀεραντλία πού αὐτόματα τροφοδοτεῖ τὸν δύτε μὲ ἀέρα, χωρὶς τὴν ἀνάγκη πια ἀξιόλογης ἀνθρώπινης δυνάμεως γιὰ τὸ χειρισμὸ τοῦ ἐργαλείου αὐτοῦ, ὁ θάλαμος ἐπαναπίεσεως πού ἐπιτρέπει γρήγορη

καί Ικανοποιητική ἀποκατάσταση τῆς ὑγείας τῶν δυτῶν πού χτυπήθηκαν ἀπὸ τὴν εἰδικὴ ἀσθένεια, καὶ τὸ ἠχοβολιστικὸ μηχανήμα πού χρησιμεύει γιὰ τὴν ἀνίχνευση τῶν σπογγοφόρων πυθμένων. Πολὺ νωρίτερα (ἀπὸ τὸ 1925 περίπου) ἀπόκτησαν τὰ σκάφη μηχανὲς προώσεως, ἐνῶ πρὶν ἦταν ἰστιοφόρα. Ὁ ὄρος σκάφανδρο χρησιμοποιοῦται τόσο γιὰ τὸν τεχνικὸ αὐτὸ τρόπο ἀλιείας (μέσω ἐκμεταλλεύσεως τοῦ σπογγοφόρου πυθμένα), ὅσο καὶ γιὰ τὴν εἰδικὴ περιβολὴ τοῦ δύτη-μηχανικοῦ, ἀκόμα ὅμως καὶ γιὰ τὸ πλοῖο-συγκρότημα πού ἀλιεῖ μετὰ τὸν τρόπο αὐτό. Κάθε πλοῖο-σκάφανδρο, χωρητικότητας 5-10 τόννων, ἔχει ἀρκετὸ πλήρωμα (20-40 ἄτομα, ἀπὸ τὰ ὅποια περίπου τὸ 1/3 εἶναι δύτες). Ἡ κλιμάκωση ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὸ βάθος τοῦ πυθμένα ὅπου διεξάγεται ἡ ἀλιεία.

5. **Τὸ fernez** : Τὸ σύστημα αὐτὸ εἶναι τὸ νεώτερο ἀπ' ὅλα. Ἀρχισε νὰ χρησιμοποιοῦται γύρω στὰ 1920 στὴν Ἑλλάδα καὶ συγκεκριμένα στὴν ἰταλοκρατούμενη τότε Δωδεκάνησο ἀπὸ τὸν Συμαῖο Γεώργιο Γεωργᾶ. Ἀρχικὰ χρησιμοποιήθηκε γιὰ τὴν ἀλιεία ὀστράκων στὴν Ἀνατολικὴ Ἀφρική. Στὴ Σύμη ὅμως δὲν υἱοθετήθηκε, γιὰτὶ ἡ ἐφαρμογὴ του τὴν πρώτη χρονιά συνοδεύτηκε ἀπὸ ἀποτυχία καὶ μάλιστα ἔγινε αἰτία λαϊκῶν ἐξεργέσεων. Ἀντίθετα στὴν Κάλυμνο εὐδοκίμησε καὶ ἐξακολουθεῖ μέχρι σήμερα νὰ χρησιμοποιοῦται παράλληλα μετὰ τὸ σκάφανδρο (Fernez ἦταν τὸ ὄνομα τοῦ Γάλλου ἐφευρέτη). Τὸ fernez, ὄρος πού καλύπτει τόσο τὸ μέσο ἀλιείας ὅσο καὶ τὸ σπογγαλιευτικὸ συγκρότημα, ὅπως συμβαίνει καὶ στὸ σκάφανδρο, συγκεντρώνει πλεονεκτήματα καὶ τοῦ συστήματος γυμνῶν δυτῶν, ἀφοῦ οἱ δύτες καὶ στὸ fernez δὲν φοροῦν εἰδικὸ φόρεμα κι ἔτσι εἶναι πιὸ εὐκίνητοι, καὶ τοῦ συστήματος τοῦ σκαφάνδρου, γιὰτὶ κι ἐδῶ, μετὰ εἰδικὸ μηχανισμό, πού προσαρμόζεται στὴν προσωπίδα πού φορεῖ ὁ δύτης, διοχετεύεται ἀέρας ἀπὸ ἀντλία πού λειτουργεῖ στὸ πλοῖο, ὥστε νὰ μπορεῖ νὰ παρατείνει τὴ διαμονὴ του στὸ βυθὸ (ἕως 40 ὄργιες ὅπως καὶ στὸ σκάφανδρο), συγκεντρώνοντας σφουγγάρια.

Παραλλαγὴ ἀπὸ τοὺς ἀρχικοὺς τύπους τοῦ fernez καὶ τοῦ σκαφάνδρου εἶναι μιὰ νέα μέθοδος σπογγαλιείας, στὴν ὁποία ὁ δύτης φορεῖ ἐλαφρὸ φόρεμα καὶ βατραχοπέδιλα, γιὰ νὰ εἶναι ἄνετες καὶ γρήγορες οἱ κινήσεις του, ὥστε μετὰ βραχύτερη παραμονὴ στὸ βυθὸ (πού σημαίνει καὶ μικρότερο κίνδυνο ἀτυχημάτων) νὰ ἔχει καὶ μεγαλύτερη ἀπόδοση. Τὰ βατραχοπέδιλα εἶναι εἶδος πτερυγίων πού κάνουν τὸ δύτη νὰ αἰωρεῖται ἀντὶ νὰ κρατᾶ βάρος (ὅπως συμβαίνει στὸ fernez) ἢ νὰ κινεῖται δύσκολα μετὰ βαρῖα σιδερένια παπούτσια (ὅπως συμβαίνει στὸ σκάφανδρο). Τὸ νέο αὐτὸ σύστημα ὀνομάσθηκε παργι-λές, ἐπειδὴ ὁ δύτης ἔχει στὸ στόμα του τὸν ἀεροφόρο σωλῆνα, ὅπως ἄλλωστε καὶ στὸ fernez.

Τὰ δύο τελευταῖα συστήματα σπογγαλιείας —τὸ σκάφανδρο καὶ τὸ fernez— εἶναι μὲν πολὺ περισσότερο παραγωγικὰ ἀπὸ τὰ παλαιότερα —τις

βάρκες γυμνῶν δυτῶν, τὸ καμάκι καὶ τὴ γραγκάβα— ἀλλὰ καὶ πῶς ἐπικίνδυνα γιὰ τὴ ζωὴ καὶ τὴ σωματικὴ ἀκεραιότητα τῶν δυτῶν (συχνὰ ἀτυχήματα καὶ ὄχι λίγα θανατηφόρα). Ἡ συχνότητα τῶν ἀτυχημάτων ποῦ καταλήγουν σὲ ἀναπηρίες καὶ θανάτους ὀδήγησε ἀρκετὰ νωρὶς σὲ εἰδικὴ κοινωνικοασφαλιστικὴ μέριμνα γιὰ τὴν προστασία τῶν θυμάτων (Κεφάλαιο Δυτῶν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου), ἀργότερα δὲ —στὶς ἀρχὲς τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου— καὶ στὴ δημιουργία τῆς Σχολῆς Δυτῶν στὴν Κάλυμνο, ὅπου ἐξασκοῦνται στὴν κατάδυση οἱ ὑποψήφιοι δύτες μὲ ἀποτέλεσμα τὴ σχετικὴ ἐλάττωση τῶν κρουσμάτων.

Γ' Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΑ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑΣ

1. Οἱ Γυμνοὶ Δύτες.

Στὴ σπογγαλιεῖα ποῦ διεξάγεται μὲ γυμνοὺς δύτες, βάση ἦταν ἡ βάρκα. Αὐτὴ ἀποτελοῦσε τὸ σπογγαλιευτικὸ σκάφος. Σὲ μακρινούς τόπους ἀλιείας τὶς βάρκες ἐξυπηρετοῦσε ἓνα μεγαλύτερο πλοῖο - ἀποθήκη, γνωστὸ μὲ τὴν ξενικὴ λέξη *τεπότζιτο*. Αὐτὸ τὸ πλοῖο εἶχε διπλὴ ἀποστολή: Χρησίμευε, πρῶτα, σὰν μεταφορικὸ μέσο γιὰ τὶς βάρκες (8-10 βάρκες κάθε πλοῖο), ἀπὸ τὸν τόπο ἐξορμήσεως στὸν τόπο προορισμοῦ γιὰ τὴ διενέργεια τῆς ἀλιείας, καὶ ἀπὸ ἐκεῖ, στὸ τέλος τῆς σπογγαλιευτικῆς περιόδου, γιὰ τὴν ἐπιστροφή στὸ ἀρχικὸ λιμάνι ἐκκινήσεως. Μόνες οἱ βάρκες δὲν μπορούσαν νὰ διασχίσουν τὴ Μεσόγειο γιὰ νὰ φθάσουν στὶς βοραιοαφρικάνικες ἀκτὲς, γιατί ἦταν μικροῦ μεγέθους, κινουῦνταν μὲ κουπιὰ καὶ ἦταν ἀδύνατο νὰ διακύνουν μεγάλες ἀποστάσεις. Χρησίμευε, ἐξάλλου, τὸ πλοῖο αὐτὸ σὰν ἀποθήκη τῶν τροφίμων, μὲ τὰ ὅποια θὰ τρέφονταν οἱ δύτες καὶ τὸ πλήρωμα στὴ διάρκεια τῆς σπογγαλιευτικῆς περιόδου, καθὼς καὶ τῶν σφουγγαριῶν ποῦ ἀλίευαν.

Κάθε βάρκα εἶχε στὸ *τεπότζιτο* δικὸ της ἀποθηκευτικὸ χῶρο, ὅπου φυλάγονταν ἀποκλειστικὰ τὰ δικά της τρόφιμα καὶ τὰ ἀλιευόμενα σφουγγάρια ἀπὸ τοὺς δύτες της. Μόνο στὸ νερὸ γινόταν συλλογικὴ ἀποθήκευση (κοινὸ γιὰ ὅλες τὶς βάρκες). Στὸ *τεπότζιτο* ἐτοιμαζόταν καὶ τὸ φαγητὸ γιὰ τοὺς ἄνδρες κάθε βάρκας. Ἐκεῖ γινόταν καὶ τὸ πρῶτο καθάρισμα τῶν σφουγγαριῶν πρὶν ἀπὸ τὴν τοποθέτησή τους στὸν ἀποθηκευτικὸ χῶρο. Ἐφόσον τὸ ντεπότζιτο ἐξυπηρετοῦσε πολλὰς βάρκες, καθεμίᾳ πλήρωνε τὴν ἀναλογία τῆς στὸ συνολικὸ ἀντάλλαγμα χρήσεως γιὰ ὀλόκληρη τὴ σπογγαλιευτικὴ περίοδο. Τὸ ἀντάλλαγμα αὐτὸ δὲν ἦταν ἀπλὸ μίσθωμα γιὰ τὴ χρησιμοποίησι τοῦ πλοίου στὶς δύο παραπάνω ὑπηρεσίες του (μεταφορὰ καὶ ἀποθήκευση). Περιλάμβανε καὶ τὸ ἀντιστάθμισμα τῆς χρήσεως τῶν κάθε λογῆς διευκολύνσεων ποῦ ἀπολάμβαναν οἱ βάρκες καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν ποῦ πρόσφερε τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου,

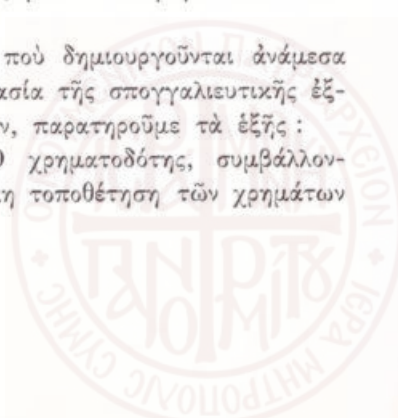
τὸ ὁποῖο πληρωνόταν ἀπὸ τὸν ἰδιοκτήτη τοῦ τεπότζιτου. Τὸ ἀντάλλαγμα, δηλαδή, ἀναφερόταν στὴν ὅλη συγκρότηση τοῦ ἐνοικιαζόμενου πλοίου.

Ἐκτὸς ἀπὸ τὴ βάρκα καὶ τὸ τεπότζιτο, ἓνα ἄλλο ἀκόμη πλοῖο εἶχε ἀνάμιξη στὴ σπογγαλιευτικὴ ἐξόρυξη τῶν γυμῶν δυτῶν. Ὀνομαζόταν παγκέττο καὶ εἶχε κι αὐτὸ διπλὴ ἀποστολή, τὴ μεταφορὰ πραγμάτων (τροφίμων, ἐπιστολῶν καὶ ἄλλων εἰδῶν) ποὺ στέλλονταν ἀπὸ τὸν τόπο ἐκκινήσεως τῶν βαρκῶν μὲ παραλῆπτες τοὺς σπογγαλιεῖς στὴν εὐρεία ἔννοια (πλοίαρχο, δύτες καὶ κουπάδες) καὶ τὴ διάθεση διάφορων εἰδῶν ποὺ ἀγόραζε ἐπίτηδες ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ παγκέττου γιὰ μεταπώληση στοὺς ἀνθρώπους αὐτοὺς. Ἀντίθετα πρὸς τὸ τεπότζιτο ποὺ εἶχε ἄμεση σχέση μὲ τὶς βάρκες καὶ συνδεόταν ὀργανικὰ μὲ τὴν ἐπιχείρηση, τὸ παγκέττο εἶχε πλήρη αὐτοτέλεια καὶ κανένα ὀργανικὸ δεσμὸ μὲ τὰ σπογγαλιευτικὰ σκάφη. Ἦταν πλοῖο ἐλεύθερου ἐμπορίου καὶ περιστασιακῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν σφουγγαράδων. Καὶ ἀκριβῶς γιὰ νὰ ἔχει μεγαλύτερες πιθανότητες γιὰ προσοδοφόρα ἐργασία, τόσο στὸν τομέα τῆς μεταφορᾶς ἀποστελλόμενων εἰδῶν ὅσο καὶ στὸν τομέα τῆς διαθέσεως τῶν δικῶν του ἐμπορευμάτων, πραγματοποιοῦσε τὴ μετάβασή του στοὺς τόπους ἐργασίας τῶν συγκροτημάτων στὰ μέσα περίπου τῆς σπογγαλιευτικῆς περιόδου (τέλη Ἰουνίου). Στὴν ἐπιστροφή του, τὸ παγκέττο ἔφερε πληροφορίες καὶ ἐπιστολὲς στοὺς συγγενεῖς τῶν σφουγγαράδων.

Ἡ σπογγαλιευτικὴ ἐξόρυξη τῶν βαρκῶν γυμῶν δυτῶν, ἔταν γινόταν σὲ μακρινὲς θάλασσες, ὅπως συνέβαινε μὲ τὰ δωδεκανησιακὰ συγκροτήματα ποὺ πήγαιναν στὶς ἀκτὲς τῶν χωρῶν τῆς Βόρειας Ἀφρικῆς (Αἴγυπτος, Κυρηναικῆς, Τριπολίτιδος, Τυνησίας κλπ.), ἀπαιτοῦσε χρηματικὴ δαπάνη, γιὰ ἐνοίκια, τρόφιμα, μισθοὺς κλπ., ποὺ δὲν μπορούσαν εὐκόλα νὰ τὴν καλύψουν μόνοι τους οἱ μικροεπιχειρηματίες κυβερνήτες τῶν βαρκῶν. Κατέφευγαν τὶς περισσότερες φορὲς σὲ δανεισμὸ, στὸν ὁποῖο εἶχαν ἐπιδοθεῖ ἀρκετοὶ εὐποροὶ νησιῶτες, εἰδικὰ οἱ ἔμποροι, γιὰτὶ μιὰ τέτοια τοποθέτηση τῶν χρημάτων τους, μὲ τὴ βοήθεια καὶ ἄλλων παραγόντων, ἦταν ἐπικερδῆς. Οἱ χρηματοδότες αὐτοὶ ἦταν κατὰ κάποιον τρόπο μικροεφοπλιστὲς καὶ ὀνομάζονταν στὰ σπογγαλιευτικὰ κέντρα ἐκκινήτῆς ἢ ἀπλούστερα ξικινήτῆς. Μερικοὶ τὸ εἶχαν ἐπάγγελμα καὶ ξεκινούσαν (χρηματοδοτοῦσαν) ἓνα μικρὸ ἢ μεγάλο ἀριθμὸ ἀπὸ βάρκες μὲ γυμνοὺς δύτες. Παράλληλα, ὑπῆρχαν καὶ συγκροτήματα ποὺ ἐξορμούσαν μὲ αὐτοχρηματοδότηση. Αὐτὸ συνέβαινε στὶς περιπτώσεις ἰκανῶν πλοίαρχων ποὺ ἀποταμίευαν μέρος τῶν κερδῶν, γιὰ νὰ ἀποφύγουν τὸ δανεισμὸ μὲ δυσμενεῖς ὅρους.

Ἀναφορικὰ μὲ τὶς οικονομικὲς σχέσεις ποὺ δημιουργοῦνται ἀνάμεσα στὰ πρόσωπα ποὺ παίρνουν μέρος στὴ διαδικασία τῆς σπογγαλιευτικῆς ἐξορμήσεως στὴν περίπτωση τῶν γυμῶν δυτῶν, παρατηροῦμε τὰ ἑξῆς :

α) Ἐκκινήτῆς - Πλοίαρχος : Ὁ χρηματοδότης, συμβάλλοντας οικονομικὰ στὴν ἐπιχείρηση, ἔκανε ἐντοκὴ τοποθέτηση τῶν χρημάτων



του. Ἡ ἀμοιβὴ ποὺ περίμενε δὲν ἦταν κέρδος ἐπιχειρηματία, ἀλλὰ τόκος κεφαλαίου. Ἡ σχέση ἦταν δανειακὴ. Ἐπιχειρηματίας δηλαδὴ ἦταν ὁ πλοίαρχος. Τὸ ἐπίπεδο τοῦ ἐπιτοκίου ἔφτανε 20% γιὰ τὴν πεντάμηνη σπογγαλιευτικὴ περίοδο (ἀπὸ Μάιο μέχρι Σεπτέμβριο). Ἡ οἰκονομικὴ αὐτὴ συμβολὴ τοῦ χρηματοδότη - ἐκκινητῆ δὲν ἦταν χρηματικὴ στὸ σύνολο. Ἐνα μέρος τῆς ἀποτελοῦσε τὸ ἀντίτιμο ἐργαλείων, τροφίμων καὶ ἄλλων εἰδῶν ποὺ προμηθεύταν ὁ πλοίαρχος τῆς βάρκας ἀπὸ τὸ κατάστημα τοῦ ἴδιου τοῦ χρηματοδότη ἢ ἄλλου προσώπου, συχνὰ συγγενικοῦ του, ποὺ αὐτὸς ὑποδείκνυε. Ἐτσι, ὁ δανειστὴς εἶχε καὶ ἕνα ἐμπορικὸ κέρδος, μεγαλύτερο βέβαια ἀπὸ τὸ κανονικόν, γιὰτὶ ἦταν ἀναπόφευκτοὶ οἱ δυσμενεῖς ὄροι γιὰ τὸν ἀγοραστὴ στὴ συναλλαγὴ αὐτῆ.

Ἐγγυήσεις, ἐμπράγματα ἢ προσωπικές, γιὰ τὸ δάνειο δὲ δίνονταν συνήθως. Ὁ δανειζόμενος ὅμως πλοίαρχος φρόντιζε νὰ εἶναι συνεπὴς στὴν ὑποχρέωσή του. Ἡ καλὴ πίστη, τὸ φιλότιμο καὶ τὸ συμφέρον ἀκόμη τοῦ πλοίαρχου νὰ διατηρήσει καλὸ ὄνομα στὴν κοινωνία καὶ στὴν ἀγορὰ ἦσαν ἀρκετά. Ἦθελε νὰ βγαίνει «ἀσπροπρόσωπος» καὶ μὲ ἀυξημένες ἐλπίδες γιὰ μελλοντικὴ χρηματοδότηση.

Ἐνῶ ὅμως γιὰ τὴν ἐξόρμηση δὲ χρειάζονταν ἐγγυήσεις, τὸ προϊόν τῆς σπογγαλιευτικῆς δραστηριότητος ἐξουσιαζόταν κατὰ κάποιον τρόπο ἀπὸ τὸν ἐκκινητῆ. Ὅταν ἡ βάρκα ἐπέστρεφε στὸν τόπον τῆς ἐκκινήσεως, τὸ ἀλίευμα ξεφορτωνόταν καὶ μεταφερόταν σὲ ἀποθήκη τοῦ δανειστοῦ καὶ ἔμενε σὰν ὑπέγγυο τοῦ χρέους. Ὅμως δὲν μπορούσε μόνος αὐτὸς νὰ ἀποφασίσει τὴν πώληση τῶν σφουγγαριῶν, οὔτε κἀν νὰ ἀνοίξει τὴν ἀποθήκη. Γιὰ τὸ ἀνοιγμὰ τῆς ἔπρεπε νὰ χρησιμοποιηθοῦν δύο κλειδιά. Τὸ ἕνα κρατοῦσε ὁ ἐκκινητὴς καὶ τὸ ἄλλο ὁ πλοίαρχος. Ἀκόμα, δὲν εἶχε ὁ χρηματοδότης τὸ δικαίωμα νὰ ἐξαναγκάσει τὸν πλοίαρχο νὰ πουλήσει τὸ ἀλίευμα μὲ τὴ δικαιολογία ὅτι ἔληξε ἡ προθεσμία τοῦ δανείου καὶ χρειάζονταν τὰ χρήματά του. Ἡ πάροδος τῆς προθεσμίας εἶχε γιὰ συνέπεια τὴν ἐπιβάρυνση μὲ τόκους ὑπερῆμερίας, μὲ βάση ἐπιτόκιο 12% τὸ χρόνο, ὕστερα ἀπὸ τὴν 31ῆ Δεκεμβρίου τοῦ ἔτους τοῦ δανεισμοῦ.

Στὴν πράξη ὅμως ὑπῆρχε δυνατότητα ἔμμεσου ἐξαναγκασμοῦ, γιὰτὶ ἂν ὁ πλοίαρχος δὲν πουλοῦσε τὸ ἀλίευμά του, θὰ δυσκολευόταν νὰ βρεῖ νέα χρηματοδότηση, ὄχι μόνον ἀπὸ τὸν ἴδιον τὸν ἐκκινητῆ ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἄλλο. Καμιὰ φορὰ, γιὰ νὰ πεισθεῖ ὁ πλοίαρχος νὰ ἐκποιήσῃ τὸ ἀλίευμα, ἀπὸ τὸν ἐκκινητῆ προσφερόταν γιὰ κίνητρο ἕνα πρίμ, δηλαδὴ ἕνα ποσὸ πάνω στὴν τιμὴ ποὺ θὰ πλήρωνε ὁ ἀγοραστὴς τῶν σφουγγαριῶν. Ἡ πώληση γινόταν μὲ δύο κριτήρια: τὴν κατηγορίαν καὶ τὴν ποιότητα τοῦ σφουγγαριοῦ. Ὁ ὑπολογισμὸς τῆς τιμῆς βασιζόταν στὸ μέγεθος τῶν σφουγγαριῶν καὶ ὄχι στὸ βάρος τους. Ἀργότερα ὁ ὑπολογισμὸς γινόταν μὲ βάση τὸ βάρος (ὀκάδες).

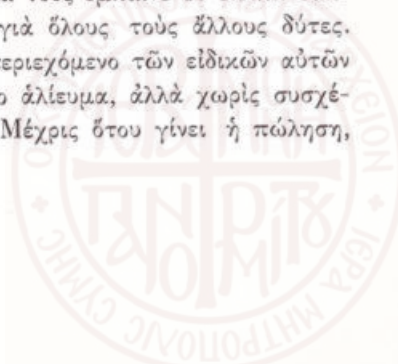
β) Πλοίαρχος - Δύτες: Ἐπειδὴ οἱ δύτες ἔπαιρναν γιὰ ἀμοιβὴ ἕνα μερίδιο πάνω στὸ καθαρὸ κέρδος τῆς μικροεπιχειρήσεως, θεωρήθηκε

ἀπὸ πολλοὺς ἡ σχέση πλοίαρχου - δυτῶν σὰν συνεταιρική. Μάλιστα, εἶχε ἐπικρατήσῃ νὰ ὀνομάζονται οἱ δύτες σύντροφοι τοῦ πλοίαρχου καὶ νὰ λέγεται ὅτι οἱ δύο πλευρὲς ἐργάζονται συντροφικά. Ἐπὶ καθαρὰ νομικὴ ἄποψη ὅμως ὁ ἰδιότυπος τρόπος τῆς ἀμοιβῆς τῶν δυτῶν δὲν ἀρκεῖ, γιὰ νὰ καταστήσῃ τὴν σχέση τους μὲ τὸν πλοίαρχο ἐταιρική. Κριτήριον πρέπει νὰ θεωρηθεῖ ἡ ἐξάρτηση τοῦ δύτη ἀπὸ τὸν πλοίαρχο (ὑποχρέωση ὑπακοῆς) ποὺ ὑπάρχει ἀναμφισβήτητα. Γι' αὐτὸ ἡ σχέση εἶναι μισθωτική.

Μεταξὺ τοῦ πλοίαρχου καὶ τῶν δυτῶν γινόταν συμφωνία —ὄχι ἀπαραίτητα γραπτὴ— γιὰ τὴν ἀμοιβή, ποὺ καθοριζόταν σὲ μερίδιον πάνω στὸ καθαρὸ προῖον ἀπὸ τὴν ἐκποίηση τοῦ συνόλου τῶν σφουγγαριῶν. Δὲν ὀριζόταν χωριστὰ γιὰ κάθε δύτη σὰν μερίδιον τὸ τίμημα τοῦ τμήματος τῶν σφουγγαριῶν ποὺ ὁ ἴδιος ἀλίευε. Ἐπὶ τὴν ἡμέρα τῆς συμφωνίας ἢ καὶ πρωτότερα, ἀπὸ τὴν ἡμέρα τῆς πρώτης συνεννόησεως γιὰ συνεργασία, δίνονταν προκαταβολὲς ποὺ στὸ σύνολο πλησίαζαν ἢ καὶ καμμιά φορὰ ξεπερνοῦσαν τὸ τελικὸ ποσὸ ποὺ ἔβγαине σὰν μερίδιον τοῦ δύτη. Ἡ πιὸ συνηθισμένη μορφή συμμετοχῆς τῶν δυτῶν στὸ καθαρὸ κέρδος τῆς ἐπιχειρήσεως ἦταν νὰ πάρουν ὅλοι μαζὶ (2-6 ἄτομα) τὸ 50%. Τὸ ἄλλο 50% ἔμενε στὸν πλοίαρχο. Ἡ διανομὴ τοῦ μεριδίου τῶν δυτῶν γινόταν σὲ ἴσα μέρη. Αὐτὸ σήμαινε βέβαια ἀλληλεγγύη μεταξὺ τους, ἀλλὰ καὶ ὁδηγοῦσε σὲ ὀργάνωση συγκροτημάτων δυτῶν ποὺ εἶχαν περίπου ἴση ἱκανότητα. Διαφορετικά, ἡ ἀλληλεγγύη θὰ κατέληγε σὲ ζημιά τῶν ἱκανοτέρων καὶ σὲ ὄφελος ἐκείνων ποὺ βρίσκονταν σὲ ἀπόσταση ἀπὸ αὐτοὺς, ἀπὸ ἄποψη ἀποδόσεως.

Στὴν ἐκκαθάριση τῶν λογαριασμῶν ὑπολογιζόταν βέβαια ἡ προκαταβολὴ καὶ δινόταν στὸ δύτη τὸ ὑπόλοιπο ποὺ ἔμενε ἀπὸ τὸ μερίδιό του. Ἐν ὅμως οἱ προκαταβολὲς ξεπερνοῦσαν τὸ ποσὸ τοῦ μεριδίου, ἂν δηλαδὴ εἶχε ἔλλειμμα, αὐτὸ ἔμενε σὰν παθητικὸ ποὺ μεταφερόταν στὴ νέα χρονιά, σὰν μιὰ προκαταβολὴ στὴ νέα συμφωνία. Ἐν ὅ δὲ δύτης ἄλλαζε συγκρότημα, ὁ νέος ἐργοδότης - πλοίαρχος ἔπρεπε νὰ καταβάλῃ στὸν παλιὸ τὸ ποσὸ τοῦ χρέους καὶ παράλληλα ὁ τελευταῖος χρέωνε τὸ δύτη σὰν νὰ τοῦ εἶχε δώσει προκαταβολή. Πολλὲς φορές, βέβαια, γινόταν ἓνα εἶδος σιωπηρῆς ἀφέσεως τῶν χρεῶν αὐτῶν, γιὰ νὰ μὴν ἀρχίζουν οἱ δύτες τὸ νέο τους ταξίδι χρεωμένοι, ὅποτε θὰ λιγότευαν οἱ πιθανότητες γιὰ ὑπολογίσιμο καθαρὸ ποσὸ ἀπὸ τὴν νέα ἐξόρμηση.

Ἐπῆρχε καὶ μιὰ εἰδικὴ κατηγορία δυτῶν, ἀπὸ ἄποψη σχέσεων μὲ τὴν ἐπιχείρηση: ἦταν οἱ λεγόμενοι ὄσιοι. Αὐτοὶ δὲ συμμετεῖχαν στὸ κοινὸ φαγητὸ μὲ βάση τὰ τρόφιμα τῆς βάρκας, ἀλλὰ ἔπαιρναν μαζὶ τους ὅ,τι χρειάζονταν καὶ τὸ χρησιμοποιοῦσαν ξεχωριστά. Τὸ ἀλιευμὰ τους ἔμπαινε σὲ εἰδικὰ σακιά, χωριστὰ ἀπὸ τὰ ἄλλα ποὺ ἦταν κοινὰ γιὰ ὅλους τοὺς ἄλλους δύτες. Στὸ τέλος τῆς σπογγαλιευτικῆς περιόδου τὸ περιεχόμενον τῶν εἰδικῶν αὐτῶν σακίων πουλιόταν ταυτόχρονα μὲ ὅλο τὸ ἄλλο ἀλιευμα, ἀλλὰ χωρὶς συσχέτιση μὲ τὸ κοινὸ ἀλιευμα τῶν ἄλλων δυτῶν. Μέχρις ὅτου γίνῃ ἡ πώληση,



τὸ ἀλίευμά τους ἔμενε στὴν ἀποθήκη τοῦ πλοίαρχου καὶ ἦταν ὑπέγγυο γιὰ τὴν ὑποχρέωση ποὺ εἶχαν σ' αὐτόν, ἀφοῦ ὁ πλοίαρχος μὲ τὴ συγκρότηση τῆς ἐπιχειρήσεώς του τοὺς ἔδινε τὴ δυνατότητα νὰ συλλέξουν τὰ σφουγγάρια τους. Γι' αὐτό, ἄλλωστε, ὁ πλοίαρχος ἔπαιρνε ἓνα σημαντικὸ ποσοστὸ πάνω στὸ τίμημα ποὺ ἐπιτυγχανόταν ἀπὸ τὴν πώληση τοῦ ἀλιεύματός τους. Τὸ ὕψος τοῦ ποσοστοῦ αὐτοῦ κανονιζόταν μὲ διάφορα κριτήρια, ὑποκειμενικὰ καὶ ἀντικειμενικὰ.

γ) Πλοίαρχος - πλήρωμα : Ἐδῶ σὰν πλήρωμα ἐννοοῦνται οἱ ὑπόλοιποι ἄνδρες, ποὺ ἐργάζονταν στὴ βάρκα, ἐκτὸς ἀπὸ τοὺς δύτες. Ὅλοι σχεδὸν αὐτοὶ ἦταν κωπηλάτες (συνήθως 4) καὶ ὀνομάζονταν κουπάδες. Μεταξὺ αὐτῶν καὶ τοῦ πλοίαρχου ὑπῆρχε γνήσια σχέση μισθώσεως ἐργασίας, ἀφοῦ καὶ ἡ ἐξάρτηση ἀπὸ τὸν ἐργοδότη-πλοίαρχο ἦταν ἀναμφισβήτητη καὶ ἡ μορφή τῆς ἀμοιβῆς τέτοια ποὺ δὲ γεννοῦσε ἀμφιβολία, ὅπως συνέβαινε μὲ τοὺς δύτες ποὺ ἔπαιρναν μερίδιο. Στους κουπάδες δινόταν σὰν μισθὸς σταθερὸ ποσὸ γιὰ ὀλόκληρη τὴν σπογγαλιευτικὴ περίοδο. Παλαιότερα ὅμως καὶ οἱ κουπάδες ἔπαιρναν γιὰ ἀμοιβὴ τμῆμα τῶν κερδῶν τῆς ἐπιχειρήσεως, ἦταν δηλαδή καὶ αὐτοὶ μεριδιοῦχοι, ὅπως καὶ οἱ δύτες. Ὅταν ἴσχυε τὸ σύστημα αὐτό, ἐφαρμοζόταν ὅ,τι καὶ στοὺς δύτες στὸ θέμα τῶν προκαταβολῶν, δηλαδή, τοῦ ὑπολογισμοῦ τους στὴν ἐκκαθάριση τῶν λογαριασμῶν καὶ τοῦ ἐνδεχόμενου παθητικοῦ γιὰ τὴ νέα σπογγαλιευτικὴ περίοδο.

2. Οἱ βάρκες μὲ τὸ καμάκι

Ὁ ἀπλὸς τρόπος συλλογῆς σφουγγαριῶν μὲ τὸ καμάκι δὲ χρειάζεται ἀξιόλογη ἀπασχόληση προσωπικοῦ καὶ ἐργαλείων. Διενεργεῖται σὲ παράκτιες περιοχὲς τῶν τόπων διαμονῆς ἐκεῖνων ποὺ ἀσκοῦν αὐτὸ τὸ εἶδος σπογγαλιείας. Γι' αὐτὸ δὲν ὑπάρχει λόγος γιὰ σοβαρὲς ἀγορὲς καὶ ἀποθήκευση πολλῶν τροφίμων καὶ δὲ χρειάζονται γενικὰ μεγάλα χρηματικὰ μέσα γιὰ τὴν ἐξόρμηση. Τὰ ἀπαραίτητα λίγα χρήματα ποὺ ἀπαιτοῦνται γιὰ τὴν ἀλιεῖα σφουγγαριῶν μὲ τὸ καμάκι τὰ διαθέτει ὁ μικροεπιχειρηματίας - ἰδιοκτῆτης τῆς βάρκας. Ἀπὸ τὴ βάρκα οἱ καμακάδες ψαρεύουν χρησιμοποιοῦντας, ὅπως εἶπαμε, ἐκτὸς ἀπὸ τὸ καμάκι, καὶ τὸ γυαλί, ὅπως καὶ οἱ βάρκες γυμνῶν δυτῶν, γιὰ νὰ ἐπισημαίνουν τὰ σφουγγάρια στὸν πυθμένα τῆς θάλασσας. Ἐκεῖ ποὺ προκύπτει θέμα χρηματοδοτήσεως καὶ ἐφοπλιστοῦ, ὁ δανεισμὸς γίνεται μὲ τοὺς ἴδιους περίπου ὅρους ποὺ ἰσχύουν στὶς βάρκες γυμνῶν δυτῶν. Αὐτὸ συμβαίνει στὴν περίπτωση ποὺ οἱ καμακάδικες βάρκες ξεκινοῦν γιὰ νὰ ἀλιεύουν σὲ ξένες θάλασσες. Τότε ἡ ἐργασία εἶναι κάπως εὐρύτερη, τὸ ἀπαιτούμενο προσωπικὸ περισσότερο (6 ἀντὶ 4 ἄτομα), οἱ ἀγορὲς ἐφοδίων καὶ τροφίμων πιὸ σημαντικὲς, ἀλλὰ καὶ οἱ πιθανότητες καλύτερης ἀποδόσεως μεγαλύτερες.

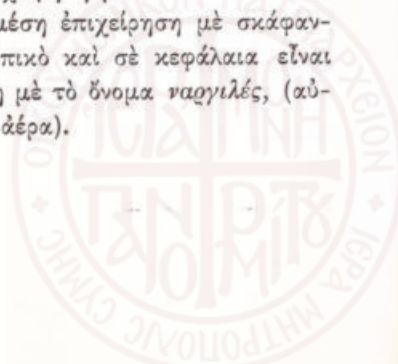
3. ΟΙ Γκαγκάβες

Στό σύστημα αυτό έχουμε οικογενειακής μορφής μικροεπιχειρήσεις. Συνεργάζονται με τόν πλοίαρχο - επιχειρηματία στενά συγγενικά του πρόσωπα (αδέρφια, παιδιά κλπ.). Ο πλοίαρχος είναι σχεδόν πάντοτε ο ιδιοκτήτης του σκάφους και τών εργαλείων, δέν έχει όμως συχνά τήν οικονομική δύναμη για νά χρηματοδοτήσει τήν άλιευτική εξόρμησή του. Προσφεύγει, γι αυτό, σέ τρίτο, τόν έκκινητή (ή ξικινητή) και δανείζεται τά απαραίτητα χρηματικά μέσα με επιβάρυνση για τόκους 20% για τή σπογγαλιευτική περίοδο. Κατά τά λοιπά εφαρμόζονται όσα και στίς βάρκες γυμνών δυτών. Δηλαδή τό άλιευμα είναι υπέγγυο στόν έκκινητή και σέ περίπτωση πού δέν πουλιέται σύντομα, για νά είναι ό πλοίαρχος εμπρόθεσμος στήν εξόφληση του χρέους του, επιβαρύνεται με τόκους υπερημερίας. Η διαφορά πού υπάρχει στό θέμα αυτό από τό σύστημα γυμνών δυτών είναι ότι δέν άποτελεϊ καθαρή μίσθωση εργασίας ή σχέση πλοίαρχου - επιχειρηματία και μελών πληρώματος, εφόσον είναι τής στενής του οικογένειας. Άλλά άν υπάρχουν άλλοι άνδρες πού άπασχολούνται στό πλοίο, είτε μακρινότεροι συγγενείς του πλοίαρχου είτε τρίτοι, αυτοί είναι μισθωτοί, πληρωνόμενοι με σταθερό ποσό ή με ποσοστό πάνω στό καθαρό προϊόν από τήν εκποίηση του άλιεύματος.

Η μέθοδος διεξαγωγής τής σπογγαλιείας με γκαγκάβα είναι όχι μόνο πρωτόγονη, αλλά και επίζημα στή σπογγοπααραγωγή, γιατί με τό συνεχές τράβηγμα τών δικτυών ξεριζώνονται και τά πολύ μικρά σφουγγάρια και καταστρέφεται ό γόνος, με συνέπεια νά ζημιώνονται οί γυμνοί δύτες, τά σκάφανδρα κλπ., όταν τό ψάρεμα τής γκαγκάβας γίνει σέ βάθος μικρότερο τών 40 όργυιων. Γι' αυτό ή τάση είναι νά άπαγορευέται έντελώς ή χρήση αυτού του συστήματος ή νά περιορίζεται στα μεγάλα βάθη (πάνω από 40 όργυιές). Τέτοια δυσμενή στάση άπέναντι στή γκαγκάβα δείχνουν και τά Κράτη με νομοθετικές και διοικητικές ρυθμίσεις και οί χρηματοδοτικοί όργανισμοί, πού είναι άπρόθυμοι νά ένισχύουν με δάνεια τίς μικροεπιχειρήσεις πού χρησιμοποιούν για μέσο άλιείας τήν γκαγκάβα.

Δ' Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΑ ΝΕΩΤΕΡΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑΣ.

Στά δύο νεώτερα συστήματα —τό σκάφανδρο και τό fernex— ύφίσταται ή ίδια όργάνωση κι έτσι δέ χρειάζεται νά μελετήσουμε ξεχωριστά τό θέμα για κάθε σύστημα. Σημειώνουμε μόνο, ότι ή επιχείρηση με τό fernex είναι μικρότερη σέ κεφαλαιακή συγκρότηση από τή μέση επιχείρηση με σκάφανδρο. Πολύ περισσότερο περιορισμένη σέ προσωπικό και σέ κεφάλαια είναι ή ελαφρότερη παραλλαγή του fernex, ή γνωστή με τό όνομα ναργιλές, (αυτόνομοι δύτες με ειδικό σύστημα διοχετεύσεως άέρα).



Τὰ σπογγαλιευτικά συγκροτήματα πού χρησιμοποιοῦν τὸ σκάφανδρο ἢ τὸ fernex διαθέτουν γιὰ τὴν ἐξόρμησή τους, κατὰ γενικὸ κανόνα, δύο πλοῖα: τὸ καθαυτὸ ἀλιευτικὸ σκάφος καὶ τὸ ντεπόζιτο.

α) Τὸ ἀλιευτικὸ σκάφος πού λέγεται καὶ ἀχταρμάς ἢ μηχανοκᾶϊκο εἶναι πλοῖο χωρητικότητας 8-15 τόννων—ἀνάλογα μὲ τὶς διαστάσεις τῆς ἐπιχειρήσεως. Σ' αὐτὸ τὸ πλοῖο ἐργάζονται οἱ δύοτες. Ἐκεῖ εἶναι ἐγκατεστημένοι οἱ μηχανισμοὶ καταδύσεως καὶ τὰ ἄλλα τεχνικὰ μέσα πού χρησιμοποιοῦνται γιὰ τὴν ἀλιεία τῶν σφουγγαριῶν. Στὸ ἴδιο πλοῖο ἐργάζονται καὶ οἱ ἄνδρες πού πλαισιώνουν τὴν καταδυτικὴ δραστηριότητα, δηλ. ὁ ἐπιτηρητὴς δυτῶν πού λέγεται κολαουτζέρης καὶ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος, οἱ ἄνδρες τῆς κουβέρτας, πού ἀσχολοῦνται μὲ βοηθητικὰ ἐργασίαις ἢ καὶ μὲ τὴν ἀεραντλία ἀνσταματῆσαι ἢ μηχανή. Παλαιότερα τὴν ἀεραντλία κινοῦσαν οἱ ροδανιτζῆδες μὲ βάρδιες καὶ τὴ μηχανὴ προώσεως ὁ μοτορίστας.

Ὁ ἐξοπλισμὸς τοῦ σπογγαλιευτικοῦ σκάφους μὲ τὰ διάφορα ἐργαλεῖα καὶ τεχνικὰ μέσα, πού μεταπολεμικὰ πῆραν μεγαλύτερη ἔκταση, συνεπάγεται σοβαρὰ δαπάνη γιὰ τὴν ἀπόκτηση, τὴ συντήρηση καὶ τὴν ἀντικατάστασή τους. Τὸ κεφάλαιο πού ἐπενδύεται σὲ τέτοια πάγια στοιχεῖα συνεχῶς καλύπτει μεγαλύτερη ἀναλογία στὸ συνολικὸ κεφάλαιο τῆς ἐπιχειρήσεως. Γι' αὐτὸ καὶ οἱ ἀποσβέσεις βαρύνουν μὲ αὐξημένο ρυθμὸ τὴν ἐτήσια διαχείρισή της καὶ τὰ σταθερὰ ἐξοδα ὑπεισέρχονται στὸ κόστος μὲ μεγαλύτερο ποσοστὸ, μολονότι μερικὰ στοιχεῖα τοῦ κυκλοφοροῦντος κεφαλαίου, καὶ μάλιστα τὰ καύσιμα, σημείωσαν τὸν τελευταῖο καιρὸ σημαντικὴ ἀνατίμηση. Τὰ σχετικὰ ἐξοδα, ἐκτὸς ἀπὸ τὰ καύσιμα, βάρυναν τὸν πλοίαρχο καὶ γι' αὐτὸ τὸ μερίδιό του ἦταν ὑψηλὸ (50%).

β) Τὸ ντεπόζιτο εἶναι τὸ πλοῖο - ἀποθήκη, ὅπως καὶ στὶς βάρκες γυμνῶν δυτῶν. Ὑπάρχουν ὅμως διαφορὰς ἀνάμεσα στὶς δύο περιπτώσεις. Στους γυμνοὺς δύοτες τὸ ντεπόζιτο χρησιμεύει καὶ ὡς μεταφορικὸ μέσο τῶν βαρῶν, ἐξυπηρετώντας μία ὁμάδα (8-10 σκάφη) καὶ ὄχι μόνον μία βάρκα. Ἀντίθετα, τὰ συγκροτήματα πού χρησιμοποιοῦν τοὺς νεώτερους τρόπους ἀλιείας εἶναι μηχανοκίνητα καὶ ταξιδεύουν μόνα τους. Ἐπειτα, στὸ σκάφανδρο καὶ στὸ fernex κάθε ἀλιευτικὸ πλοῖο συνοδεύεται ἀπὸ ἓνα ντεπόζιτο, γιατί οἱ ἀνάγκες σὲ ἀποθηκευτικούς χώρους εἶναι πολὺ εὐρύτερες. Σπάνια ἐξυπηρετοῦνται ἀπὸ ἓνα ντεπόζιτο δύο μηχανοκᾶϊκα-ἀχταρμάδες. Αὐτὸ συμβαίνει, ὅταν ἓνας πλοίαρχος ἔχει δύο ἀλιευτικὰ ἢ ὅταν οἱ πλοίαρχοι εἶναι συγγενεῖς ἢ συνεταιροί. Ὅπως συμβαίνει καὶ στὶς βάρκες, τὰ σκάφανδρα καὶ τὰ fernex δὲν ἀποθηκεύουν στὸ ντεπόζιτο μόνον τὰ τρόφιμα καὶ τὰ καύσιμα, ἀλλὰ καὶ τὰ σφουγγάρια τους.

Τὸ ντεπόζιτο ἄλλοτε εἶναι ἰδιοκτησία τοῦ πλοίαρχου τοῦ ἀλιευτικοῦ, δηλ. τοῦ ἐπιχειρηματία, καὶ ἄλλοτε ἀνήκει σὲ τρίτο πρόσωπο πού τοῦ τὸ ἐκμισθώνει. Ἡ μίσθωση τότε ἔχει ἀντικείμενο ὀλόκληρη τὴν ὑπόσταση τοῦ

ντεπόζιτου, δηλαδή τὸ ἀντάλλαγμα καταβάλλεται ὄχι μονάχα γιὰ τὸ πλοῖο αὐτὸ καθαυτὸ, ἀλλὰ καὶ γιὰ ἄλλα τὰ ἐμψυχα καὶ ἄψυχα μέσα ποῦ διαθέτει. Τὸ πλήρωμα τοῦ ντεπόζιτου ἐξακολουθεῖ νὰ ἔχει ἄμεσο ἐργοδότη τὸν πλοίαρχό του καὶ κατὰ συνέπεια αὐτὸς καταβάλλει τοὺς μισθοὺς. Ἔχουμε, δηλαδή, μικτὴ σύμβαση μισθώσεως, πραγμάτων (ἄμεσα) καὶ ἐργασίας (ἔμμεσα). Ἀλλὰ καὶ ὅταν τὸ δεύτερο πλοῖο εἶναι ἰδιόκτητο τοῦ πλοίαρχου τοῦ ἀχταρμαῖ, δηλ. τοῦ ἐπιχειρηματία, πάλι ὑπολογίζεται στὰ ἐξοδα τῆς ἐπιχειρήσεως ἕνα ἀντιστάθμισμα, μὲ τὴν ἴδια βάση ὅπως καὶ ὅταν τὸ πλοῖο εἶναι ζένο καὶ μισθώνεται.

Θὰ ἀσχοληθοῦμε τώρα μὲ τὸ κεφάλαιο καὶ τὴν ἐργασία στὰ συστήματα αὐτά:

1. Κεφάλαιο : Τῆ χρηματοδότηση τῆς σπογγαλιευτικῆς ἐπιχειρήσεως σπανιότατα ἀναλαμβάνει ὁ πλοίαρχος - ἐπιχειρηματίας, γιατί ἀπαιτοῦνται ἀρκετὰ μεγάλα χρηματικὰ ποσά. Παλαιότερα, χρηματοδότης ἦταν κατὰ γενικὸ κανόνα ἰδιώτης-ἐφοπλιστὴς ποῦ ὀνομαζόταν ἐκκινήτης ἢ ξικινήτης. Ἐνας ξικινήτης συχνὰ δάνειζε δύο ἢ περισσότερα σπογγαλιευτικὰ συγκροτήματα. Ὅρισμένοι εὐποροὶ νησιῶτες εἶχαν σὰν ἐπάγγελμα, παράλληλα στὸ κύριό τους (ἦσαν συνήθως ἔμποροι), ἢ ὡς ἀποκλειστικὴ δραστηριότητα, νὰ εἶναι ἐκκινήτες σπογγαλιευτικῶν. Τὸ ἐπιτόκιο στὰ δάνεια αὐτὰ ἦταν 25% γιὰ τὴ σπογγαλιευτικὴ περίοδο ποῦ διαρκοῦσε 6-7 μῆνες (ἀπὸ Ἀπρίλιο μέχρι Ὀκτώβριο). Τὸ ἐπιτόκιο στὰ σκάφανδρα ἦταν ὑψηλότερο ὄχι μόνο γιατί ἡ σπογγαλιευτικὴ περίοδος ἦταν μακρύτερη, ἀλλὰ γιατί οἱ κίνδυνοι ἀπὸ ἀδυναμία ἐξοφλήσεως τοῦ δανείου ἦταν περισσότεροι (πιο ριψοκίνδυνη δραστηριότητα). Ὁ πλοίαρχος-ἐπιχειρηματίας, ποῦ δανειζόταν ἀπὸ τὸν ἐκκινήτη, εἶχε τὴν ὑποχρέωση νὰ ἐξοφλήσει τὸ δάνειο μὲ τοὺς τόκους εὐθὺς μετὰ τὴν πώληση τοῦ ἀλιεύματος ποῦ λεγόταν καὶ παρτίδα. Γιὰ τὴν ἐξασφάλιση τῆς ἐπιστροφῆς τοῦ δανείου τὰ πλοῖα καὶ τὰ σπίτια τοῦ πλοίαρχου ἦταν ὑπέγγυα. Συνηθιζόταν μάλιστα ἕνα ἰδιότυπο σύστημα ἀσφαλείας. Τὰ ὑπέγγυα σπίτια τὰ μεταβίβαζαν συμβολικὰ στὸν δανειστή καὶ ἀπ' αὐτόν, ἰδιοκτήτη πιά, τὰ νοίκιαζε ὁ πωλητὴς γιὰ νὰ τὰ χρησιμοποιήσει. Κατόπιν, στὴν ἐπιστροφή ἀπὸ τὸ ταξίδι, γινόταν ἐπαναφορὰ τῆς ἰδιοκτησίας στὸν ἀρχικὸ κύριο (πώληση ἐπὶ ἐξωνήσει). Στὸ διάστημα μεταξὺ ἐπιστροφῆς στὸν τόπο ἐκκινήσεως καὶ πωλήσεως, τὸ ἀλίευμα ἦταν ὑπέγγυο καὶ φυλασσόταν σὲ ἀποθήκη ποῦ κλειδωνόταν, ὅπως καὶ στὴν περίπτωση τῶν βαρκῶν γυμνῶν δυτῶν, μὲ δύο κλειδιά. Ἄν καθυστεροῦσε ἢ πώληση τοῦ ἀλιεύματος, ὁ πλοίαρχος ἐπιβαρυνόταν κι ἐδῶ μὲ τόκους ὑπερμερίας (12%). Ὅταν πουλιόταν, ὁ χρηματοδότης εἶχε τὸ δικαίωμα νὰ ἰκανοποιηθεῖ πρῶτος, γιατί ἡ ἀπαίτηση του ἦταν προνομιοῦχα. Ἄν τὸ προϊόν τῆς ἐκποιήσεως δὲν κάλυπτε τὸ σύνολο τοῦ χρέους, τὸ ἄνοιγμα μεταφερόταν στὶς δαπάνες τῆς ἐπόμενης χρονιάς, ἐφόσον ὁ ἴδιος ἐκκινήτης ἐξακολουθοῦσε νὰ χρηματοδοτεῖ τὸν πλοίαρχο. Διαφορετικά, ἂν ἀναλάμβανε ἄλλος τὴ νέα

χρηματοδότηση, αυτός έπρεπε να εξοφλήσει τόν προηγούμενο, χρεώνοντας βέβαια τόν πλοίαρχο με τὸ ποσὸ αὐτὸ σὰν νὰ ἦταν τμήμα τῆς χρηματοδοτήσεως. Ἰσχυε κι ἐδῶ ὁ πειθαναγκασμὸς τοῦ πλοίαρχου γιὰ σύντομη ἐκποίηση τοῦ ἀλιεύματος με τὴ μέθοδο τῆς παροχῆς πρίμ, ὅπως εἶδαμε καὶ στὶς βάρκες γυμνῶν δυτῶν.

Στὰ χρόνια τῆς ἰταλικῆς κατοχῆς τῶν Δωδεκανήσων, τοὺς ἐκκινητὲς σπογγαλιευτικῶν συγκροτημάτων βοηθοῦσαν τὰ ὑποκαταστήματα ἰταλικῶν Τραπεζῶν στὴ Ρόδο με δάνεια ποὺ συμπλήρωναν τὶς δικῆς τους χρηματοδοτικῆς ἱκανότητες. Οἱ ὄροι ὁμῶς τοῦ τραπεζικοῦ αὐτοῦ δανεισμοῦ ἦταν σκληροὶ καὶ ἀκαμπτοί. Ἡ ἀπαίτηση π.χ. ἐμπρόθεσμης ἐξοφλήσεως τοῦ χρέους (δυσχέρειες γιὰ παράταση ἢ ἀνανέωση τῆς ὀφειλῆς) κατέληγε στὴν ἀκαιρη καὶ ἐπιζήμια ἐκποίηση τῶν ἀλιευμάτων με ἀποτέλεσμα τὴ δημιουργία παθητικῶν καταστάσεων.

Μετὰ τὴν ἔνωση τῆς Δωδεκανήσου με τὴν Ἑλλάδα, τὴ χρηματοδότηση τῶν σπογγαλιευτικῶν συγκροτημάτων ἀσκεῖ ἡ Ἀγροτικὴ Τράπεζα Ἑλλάδος, στὴν ὁποία ὑπάγεται ὁ πιστωτικὸς τομέας τῆς πρωτογενοῦς παραγωγῆς σ' ὅλη του τὴν ἔκταση, ὅπου περιλαμβάνεται καὶ κάθε εἶδος ἀλιείας. Οἱ ὄροι δανεισμοῦ ἀπὸ τὴν ΑΤΕ εἶναι πολὺ εὐνοϊκοί, ἀφοῦ ἡ σχέση ποσοῦ χρηματοδοτήσεως πρὸς τὸ σύνολο τῶν δαπανῶν τῆς σπογγαλιευτικῆς ἐξορμήσεως εἶναι ἐξαιρετικὰ εὐμενῆς (90-95% κάλυψη) καὶ τὸ ἐπιτόκιο σχετικὰ χαμηλὸ καὶ οἱ ζητούμενες ἐγγυήσεις μᾶλλον περιορισμένες (ὑπέγγυα τὰ πλοῖα καὶ ἀκίνητα). Ἐξάλλου, στὴν περίπτωση ποὺ ἐξαιτίας ἐλλείμματος δὲν ὑπάρχουν περιθώρια ἐξοφλήσεως ὁλόκληρου τοῦ χρέους, ὄχι μόνον δὲν λαμβάνονται ἄμεσα μέτρα ἐξαναγκασμοῦ, ἀλλὰ καὶ παρέχεται συνήθως νέα χρηματοδότηση γιὰ τὴν καινούρια χρονιά με τὴν ἐλπίδα ὅτι θὰ καταβληθεῖ προσπάθεια καλύψεως καὶ τοῦ παθητικοῦ τῆς προηγούμενης σπογγαλιευτικῆς περιόδου.

Πιο ἀναλυτικὰ : Σχετικὰ με τὴ χρηματοδοτικὴ ἐνίσχυση τῶν σπογγαλιευτικῶν ἐπιχειρήσεων ἀπὸ τὴν ΑΤΕ γιὰ νέα ἐξόρμηση, γίνεται διάκριση τῶν ἐνδιαφερομένων σὲ τρεῖς κατηγορίες. Στὴν πρώτη κατηγορία κατατάσσονται οἱ ἱκανοὶ πλοίαρχοι ποὺ ἐξοφλοῦν στὸ τέλος τῆς περιόδου ὁλόκληρο τὸ χρέος τους. Αὐτοὶ εὐκόλα πετυχαίνουν νέα χρηματοδότηση. Στὴ δευτέρη, ὅσοι παρουσιάζουν σχετικὰ μικρὰ ἐλλείμματα, ἀλλὰ ἔχουν ἱκανότητες καὶ μπορεῖ ἡ Τράπεζα νὰ στηρίξει σ' αὐτοὺς ἐλπίδες ὅτι, ἂν ἐνισχυθοῦν χρηματοδοτικά, θὰ ὑπερκαλύψουν τὸ νέο χρέος, ὥστε νὰ ὑπάρχουν περιθώρια γιὰ πλήρη ἐκκαθάριση τῆς παλαιότερης παθητικῆς καταστάσεώς τους. Ἔτσι δὲν ἀρνεῖται σ' αὐτοὺς ἡ ΑΤΕ τὴ νέα χρηματοδότηση. Μόνον τοὺς ζητεῖ κάπως μεγαλύτερες ἐγγυήσεις (πρόσθετες ἀσφάλειες). Στὴν τρίτη κατηγορία ὑπάγονται ὅσοι μένουν ἐλλειμματιῆς σὲ σημαντικὰ ποσά, χωρὶς νὰ ἐμφανίζονται ἱκανότητες, στὶς ὁποῖες νὰ βασιστεῖ ἡ Τράπεζα, γιὰ νὰ τοὺς ἐμπιστευτεῖ νέα χρηματοδότηση. Στὴν περίπτωση αὐτὴ ὁ κανόνας εἶναι νὰ διακοπεῖ ἡ πιστωτικὴ ἐνίσχυση.

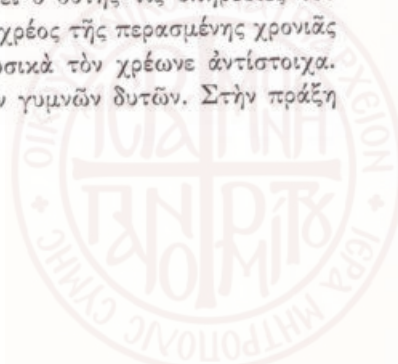
Ἐξαιρετικὴ ἐντελῶς εἶναι ἡ περίπτωσις παροχῆς νέων δανείων σὲ ἐπιχειρηματίες τῆς τρίτης κατηγορίας. Τότε ὅμως ἡ ΑΤΕ ζητεῖ πολὺ διαφορετικὰς προϋποθέσεις, ὅπως π.χ. τὴ συνεργασία τοῦ ἐλλειμματία μὲ πρόσωπα ἱκανά, στὰ ὁποῖα ἔχει ἐμπιστοσύνη.

2. **Ἔργασία:** Μεταξὺ τοῦ πλοιάρχου - ἐπιχειρηματία καὶ τῶν ἀνδρῶν τῶν διαφόρων κατηγοριῶν ὑφίστανται ὅμοιες σχέσεις μὲ ἐκεῖνες ποὺ ἀναφέραμε στὴν περίπτωσις τῶν βαρκῶν γυμνῶν δυτῶν. Καὶ ἐδῶ, τόσο οἱ δύτες ὅσο καὶ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος βρίσκονται σὲ σχέση ἐξαρτήσεως ἀπὸ τὸν πλοίαρχο, ἀλλὰ μὲ διαφορὰ στὸν τρόπο ἀμοιβῆς. Οἱ δύτες παίρνουν μερίδιο καὶ οἱ ὑπόλοιποι σταθερὸ ποσὸ μισθοῦ. Παλαιότερα καὶ οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος, οἱ ἄνθρωποι τῆς κουβέρτας, ὅπως λέγονταν, ἦταν μεριδιοῦχοι.

Καὶ στὰ σκάφανδρα καὶ τὰ fernez ἡ διανομὴ τοῦ καθαροῦ κέρδους γίνεται σὲ ἴσα μερίδια μεταξὺ πλοίαρχου καὶ δυτῶν. Τὸ 50% ποὺ ἀναλογεῖ στοὺς δύτες μοιράζεται, κατὰ τὶς συμφωνίες, σὲ ἴσα ἢ ἄνισα μέρη. Ἡ ἴση διανομὴ ἦταν ἀνεκπαθὴν πρὸ συνηθισμένη. Ἐπειδὴ ὅμως ἔτσι ζημιώνονταν οἱ ἱκανότεροι δύτες, εἶχαν ἐπινοηθεῖ ἔμμεσοι τρόποι ἐξουδετερώσεως τῆς ἀδικίας νὰ ἀμβιβονταὶ ἐξίσου πρόσωπα ἄνισης ἀποδόσεως. Ἐνας τρόπος ἦταν τὰ παρεχόμενα χρήματα, πέρα ἀπὸ τὴν ἀρχικὰ συμφωνημένη προκαταβολή, νὰ χρεώνονται στὰ γενικά ἐξόδα τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ νὰ μὴν ὑπολογίζονται στὴν ἐκκαθάριση τῶν λογαριασμῶν. Ἄλλος τρόπος ἦταν νὰ μὴν ἐξαντλεῖ ἡ ἴση διανομὴ δλόκληρο τὸ 50% καὶ νὰ μένει ἓνα ποσὸ ποὺ δινόταν κατὰ προτίμησιν στοὺς πρὸ ἀποδοτικούς, κάπως μυστικά. Τὸ ποσοστὸ ποὺ μοιραζόταν ἔτσι λεγόταν *κουφὸ μεριδικό*. Τελικὰ εἶχε ἐπικρατήσῃ κάθε δύτης νὰ συγκεντρῶναι χωριστὰ τὸ ἀλίευμά του καὶ ὁ πλοίαρχος, πρὶν τὸ ἀναμεῖξει μὲ τὰ ἄλλα σφουγγάρια, τὸ ζύγιζε καὶ κρατοῦσε σημείωσις, γιὰ νὰ κανονιστοῦν τὰ μερίδια στὴν ἐκκαθάριση τῶν λογαριασμῶν.

Σχετικὰ μὲ τὸ χρόνο πληρωμῆς τῶν ἀμοιβῶν τῶν δυτῶν, εἶχε ἐπικρατήσῃ γενικὰ τὸ σύστημα τῶν προκαταβολῶν. Ὁ κάθε δύτης εἶχε τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸν πλοίαρχο του τὴ μερικὴ προεἰσπραχὴ τοῦ πιθανολογούμενου μεριδίου του στὸ καθαρὸ προϊόν τῆς ἐπιχειρήσεως. Στὴν πράξιν τὸ σύστημα αὐτὸ εἶχε πολλὰ τρωτά. Ἀναφέρουμε τὰ κυριότερα:

α) Οἱ καλοὶ δύτες, ποὺ ἦταν περιζήτητοι, πίεζαν καὶ ἔπαιρναν μεγάλες προκαταβολὰς ποὺ συχνὰ ξεπερνοῦσαν τὸ τελικὸ μερίδιό τους, πράγμα ποὺ ζήμιωνε τὴν ἐπιχείρησις καὶ βάρυνε τοὺς δύτες μὲ χρέος. Στὴν περίπτωσις αὐτὴ τὸ παθητικὸ (ἢ διαφορὰ δηλ. τοῦ μεριδίου ἀπὸ τὴν προκαταβολή) μεταφερόταν στὴν προσεχὴ περίοδο, ἀν συνέχιζε νὰ προσφέρει ὁ δύτης τὶς ὑπηρεσίες του στὸν ἴδιον πλοίαρχο. Ἐὰν ἄλλαζε συγκρότημα, τὸ χρέος τῆς περασμένης χρονιάς πληρωνόταν ἀπὸ τὸ νέο ἐργοδότη, ὁ ὁποῖος φυσικὰ τὸν χρέωνε ἀντίστοιχα. Ἀκριβῶς ὅπως συνέβαινε καὶ στὸ σύστημα τῶν γυμνῶν δυτῶν. Στὴν πράξιν ὅμως σχεδὸν πάντοτε τὸ χρέος χαριζόταν.



β) Ὁ ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ πλοιάρχων γιὰ τὴν ἐξασφάλιση τῶν ἱκανότερων δυτῶν κατέληγε σὲ συνεχῆ ἄνοδο τῶν ποσῶν τῆς προκαταβολῆς. Ἐφταναν, μάλιστα, οἱ δύτες σὲ ἐκβιασμό, ἀφοῦ πολλές φορές τὴν ἡμέρα τῆς ἀναχωρήσεως πρόβαλλαν ἀξιώσεις πού, ἂν δὲν ἱκανοποιοῦνταν, δὲ δέχονταν νὰ ἐπιβιβασθοῦν στὸ πλοῖο. Ἡ προσπάθεια προσεγγίσεως καὶ συνδιαλλαγῆς προκαλοῦσε καθυστέρηση στὴν ἀναχώρηση, πού σήμαινε ζημιὰ στὴν ἐπιχείρηση.

γ) Οἱ μεγάλες προκαταβολές δημιουργοῦσαν ψυχολογία σπατάλης καὶ ἐπιδείξεως πού ἔφταναν στὶς πιὸ παράλογες καταστάσεις. Ἐπιτείνονταν ἔτσι ἡ φυσιολογικὴ ροπὴ γιὰ κατανάλωση, πού διαμορφώνεται σ' ὅσους ἀσκοῦν ἐπικίνδυνα ἐπαγγέλματα. Ὑπῆρχε ἰσχυρὴ κλίση γιὰ οἰνοποσία καθὼς καὶ γιὰ ἄλλες καταχρήσεις πού κλόνιζαν τὴν ὑγεία καὶ τὴν ἱκανότητα γιὰ ἀποδοτικὴ ἐργασία, ἐνῶ παράλληλα συντελοῦσαν καὶ στὴν αὐξηση τῶν πιθανότητων γιὰ ἀτύχημα ἐργασίας. Ἡ σπατάλη ἐκδηλωνόταν σὲ διάφορες πλευρές, ὅπως ἦταν ἡ ἐπιδεικτικὰ ὑψηλὴ ἀμοιβὴ σὲ ὀργανοπαῖκτες στὰ γλέντια, ἡ ἀγορὰ ἀκριβῶν πραγμάτων ἐντελῶς περιττῶν, πού συχνὰ τὰ πουλοῦσαν ἀργότερα σὲ ἐξευτελιστικὲς τιμὲς γιὰ νὰ καλύψουν ἄμεσες ἀνάγκες σὲ ἐποχὴ πού δὲν εἶχαν πρόχειρα χρήματα, ἡ ἀχρήστευση χαρτονομισμάτων (κάψιμο ἢ περιτύλιξη καπνοῦ ἀντὶ γιὰ τσιγαρόχαρτο) καὶ γενικὰ πραγμάτων πού τὰ κατὰστρεφαν.

δ) Ἐνῶ στὴν περίοδο τῆς σπογγαλιευτικῆς ἐξορμήσεως —μεταξὺ δηλ. συμφωνίας γιὰ τὴν πρόσληψή τοῦ δῦτη καὶ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου— οἱ δύτες καὶ οἱ δικοὶ τοὺς ζοῦσαν ἀρκετὰ ἄνετα, χάρις στὶς προκαταβολές, ἔπειτα ἀπὸ τὴν ἀναχώρηση, σ' ὅλο τὸ διάστημα τῆς σπογγαλιευτικῆς περιόδου, οἱ οἰκογένειες τῶν δυτῶν ζοῦσαν πολὺ μέτρια ἢ καὶ φτωχικὰ, γιὰτὶ σπάνια οἱ δύτες ἄφηναν ὑπόλοιπο ἀπὸ τὴν προκαταβολὴ πού θὰ εἰσπραττόταν ἀπὸ τοὺς συγγενεῖς τους. Τὸ κενὸ δύσκολα καὶ μὲ ἐπαχθεῖς ὄρους καλυπτόταν μὲ χρέωση σὲ πρόσωπα πού τοὺς ἔκαμναν διευκολύνσεις (παντοπῶλες κυρίως).

ε) Τὸ παθητικὸ, πού συχνὰ προκαλοῦσαν οἱ μεγάλες προκαταβολές, δημιουργοῦσε πολλὰ προβλήματα στὴν περίοδο πού ἀκολουθοῦσε τῆ σπογγαλιευτικῆς ἐξορμήσεως. Τὰ χρέη μὲ τοὺς τόκους ἐπιβάρυναν τὴ μελλοντικὴ ἀπασχόληση τῶν σφουγγαράδων μὲ συνέπεια νὰ ζητοῦν συνεχῶς μεγαλύτερες προκαταβολές, ὥστε νὰ ἔχουν περιθώρια γιὰ τὴ σπάταλη διαβίωση. Οἱ ἐπιχειρηματίες πού προσλάμβαναν τοὺς χρεωμένους σ' ἄλλα συγκροτήματα δύτες, δύσκολα πλήρωναν τὸ παθητικὸ τους. Οἱ χρεωμένοι δύτες, ἐξάλλου, ἀντιδρούσαν γιὰ νὰ ἀποφύγουν τὴν πληρωμὴ τοῦ χρέους κατὰ τρόπο ἐπιζήμιο γιὰ τὴ σπογγαλιεία τοῦ τόπου. Σταματοῦσαν π.χ. νὰ ἀσκοῦν τὸ ἐπαγγεῖμα ἢ πήγαιναν σὲ ἄλλα σπογγαλιευτικὰ κέντρα, ὅπου οἱ πλοίαρχοι τοὺς προσλάμβαναν πληρώνοντάς τους, χωρὶς καμμιὰ συσχέτιση μὲ τὸ χρεωστικὸ τους ὑπόλοιπο.

στ) "Όταν γύριζαν οι δύτες από το ταξίδι, για να ανταποκριθούν στα έξοδα συντηρήσεώς τους, έως ότου ξαναπροσληφθούν για τη νέα περίοδο από τον ίδιο ή άλλο επιχειρηματία, δεν είχαν καθόλου χρηματική εύχέρεια και γι' αυτό δανείζονταν από διαφόρους με όρους βαρείς (σε είδη με τιμές ύψηλές ή σε χρῆμα με βαρὺ ἐπιτόκιο). "Έτσι προσαύξαναν τὰ χρέη πού δημιουργοῦσε ἡ οἰκογένεια τὴν ἐποχὴ τῆς ἀπουσίας τῶν δυτῶν με τελικὴ συνέπεια νὰ χρειάζονται σημαντικὸ τμῆμα τῆς νέας προκαταβολῆς γιὰ τὴν ἐξόφληση ὅλης τῆς ὀφειλῆς. Ἄλιμονο, ἂν ὁ δύτες εἶχε καὶ ἔλλειμμα στὴν προηγούμενη σπογγαλιευτικὴ περίοδο!

Στὸ σημεῖο αὐτὸ χρειάζεται νὰ παρατηρηθεῖ ὅτι τὸν ἐκκινήτῃ καὶ τὸν πλοίαρχο βοηθοῦσε στοὺς λογαριασμοὺς τῶν ἐκκινήσεων εἰδικὸς λογιστὴς πού συγκέντρωνε τὰ ποσὰ τῶν προκαταβολῶν πού δίνονταν τμηματικὰ καὶ τακτοποιοῦσε τὰ διάφορα ἔξοδα τῆς ἐξορμήσεως.

Ἡ θλιβερὴ αὐτὴ κατάσταση ζητήθηκε πολλὰς φορὰς νὰ ἀντιμετωπιστεῖ, ἀλλὰ μάταια. Ἄκόμα καὶ ἡ ἰταλικὴ διοίκηση τῶν νησιῶν κατάλαβε ὅτι κάποια αὐστηρὰ μέτρα θὰ ἔπρεπε νὰ θεσπισθοῦν. Γι' αὐτὸ με ἓνα εἰδικὸ κανονισμὸ (Regolamento) ἐπέβαλε στοὺς πλοίαρχους τῶν σπογγαλιευτικῶν νὰ καταθέτουν στὸ λιμεναρχεῖο τοῦ κάθε σπογγαλιευτικοῦ κέντρου τὸ 30% τῆς συμφωνούμενης προκαταβολῆς τῶν δυτῶν, γιὰ νὰ συντηροῦνται ἀπὸ αὐτὸ — με εἰσπράξεις σὲ δόσεις — οἱ οἰκογένειές τους στὴν περίοδο τῆς ἀπουσίας τοῦ δύτε-ἀρχηγοῦ τους. Καὶ αὐτὸ ὅμως τὸ μέτρο μερικὴ μόνο ἐπιτυχία εἶχε, γιατί ἄλλο ἦταν τὸ πραγματικὸ ποσὸ τῆς προκαταβολῆς στὴν πράξη καὶ ἄλλο ποσὸ ἐμφανίζόταν ἐπίσημα. Ἀπὸ τὸ ἐπίσημα δηλωμένο ποσὸ, τὸ 30% κατέθετε ὁ πλοίαρχος στὸ λιμεναρχεῖο. Τὸ πραγματικὸ ὕψος τῆς προκαταβολῆς ἦταν συχνὰ πολὺ μεγαλύτερο, ὄχι μόνο γιατί δὲ δεχόταν ὁ δύτες νὰ στενέψουν πολὺ τὰ περιθώρια τῆς σπάταλης ζωῆς του, ἀλλὰ καὶ γιατί με ἐκβιασμοὺς αὐξανόταν τὸ ἀρχικὸ ποσὸ. Με τὸν κανονισμὸ αὐτὸ ὑποχρεώθηκαν τὰ σπογγαλιευτικὰ νὰ ὑποβάλλονται καὶ σὲ ἔλεγχο τεχνικῆς φύσεως, δηλαδὴ γινόταν τεχνικὴ ἐπιθεώρηση (τῶν ἀεραντλιῶν, τῶν ἀερωσολήνων καὶ τῶν ἄλλων μηχανικῶν μέσων) πρὶν ἀπὸ τὴν ἀναχώρηση τοῦ μηχανοκίκου γιὰ τὸ ταξίδι.

Ἄκόμα μικρότερη ἐπιτυχία εἶχαν ἄλλα μέτρα πού ἀποσκοποῦσαν στὴν κατάργηση τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν πλοίαρχων στὸ θέμα τῆς προσλήψεως τῶν δυτῶν, ὅπως ὁ καθορισμὸς ἀνωτάτων ὀρίων προκαταβολῶν.

Τὰ πρῶτα μεταπολεμικὰ χρόνια οἱ σπογγαλιεῖς, με κάποια καλόπιστη καθοδήγηση, δοκίμασαν τὸ σύστημα τῆς συνεταιριστικῆς ὀργανώσεως τῶν σπογγαλιευτικῶν επιχειρήσεων. Μολονότι καὶ ἀπὸ ἄποψη χρηματοδοτήσεως εὐνοήθηκαν οἱ συνεταιρισμοὶ στὴν σπογγαλιεία, διάφοροι λόγοι, καὶ εἰδικὰ ἡ ἔλλειψη συνεταιριστικῆς πείρας καὶ ὁ ἔμφυτος ἀτομισμὸς, ἐμπόδισαν τὴν εὐόδωση τῆς προσπάθειας αὐτῆς.

Μὲ τὴν παρεμβολὴ τῆς ΑΤΕ στὴ χρηματοδότηση τῆς σπογγαλιείας

παρατηρήθηκε μεταπολεμικά σημαντική καλύτερευση στον πιστωτικό τομέα. Αυτό οφείλεται βέβαια κατά πρώτο λόγο στο χαμηλό επιτόκιο των δανείων. Έπειτα, σοβαρή συμβολή πρόσφερε η ΑΤΕ στο θέμα της άποκτησεως τεχνικού εξοπλισμού με τη χορήγηση μεσοπροθέσμων δανείων. Δεν είναι όμως μικρή η συνεισφορά της Τράπεζας αυτής και με την κατανόηση που δείχνει στην περίπτωση έλλειμματικών διαχειρίσεων και μάλιστα όταν το παθητικό οφείλεται σε λόγους άσχετους με την ικανότητα και την καλή πίστη των επιχειρηματιών που χρηματοδοτούνται. Το γεγονός ότι συσχετίζεται η πιστωτική ενίσχυση με όρισμένες προϋποθέσεις θα έπρεπε να εξαρθεῖ. Ἡ ΑΤΕ για να συμβάλει στη συγκράτηση του γενικού επιπέδου των ἀμοιβῶν των δυτῶν σε λογικά ὕψη, χρηματοδοτεῖ λαμβάνοντας ὑπόψη τις ἀναλυτικές καταστάσεις τοῦ μισθολογίου, στο ὅποιο τὰ κατὰ ἄτομο ποσὰ ἔχουν ἓνα ἀνώτατο ὄριο. Ἐτσι κάθε ὑπέρβαση τοῦ ὀρίου αὐτοῦ, ἐπειδὴ χορηγήθηκε σὲ δῦτη ὑψηλότερη προκαταβολή, δὲν ἀναγνωρίζεται χρηματοδοτικὰ ἀπὸ τὴν Τράπεζα. Ἄν ὁ ἐπιχειρηματίας θελήσει νὰ ἐνδώσει καὶ νὰ καταβάλει ποσὰ πέρα ἀπὸ τὰ ὄρια καὶ δὲν ἔχει ὁ ἴδιος εὐχέρεια, πρέπει νὰ βρεῖ χρήματα ἄλλοῦ. Τότε ὅμως θὰ ἔχει μεγαλύτερη ἐπιβάρυνση σὲ τόκους.

Ἡ ΑΤΕ πὺ χρηματοδοτεῖ τις σπογγαλιευτικὲς ἐπιχειρήσεις τόσο ἄνετα (μὲ πλήρη σχεδὸν κάλυψη τῶν δαπανῶν) καὶ τηρεῖ ἥπια σχετικὰ στάση, τόσο στὶς ζητούμενες ἀσφάλειες ὅσο καὶ στὰ ἀναγκαστικὰ μέτρα στὴν περίπτωση ἀδυναμίας γιὰ ἄμση ἐξόφληση τῶν ὀφειλῶν, ἀντιμετωπίζει αὐξημένο ποσοστὸ κινδύνων γιὰ τὴν ἱκανοποίηση τῶν ἀπαιτήσεών της. Γι' αὐτὸ τὸ Κράτος ἐρ-χεται ἀρωγὸ καὶ παρέχει τὴν ἐγγυήσή του μέχρι 20% τοῦ ὕψους τῶν σπογγαλιευτικῶν δανείων.

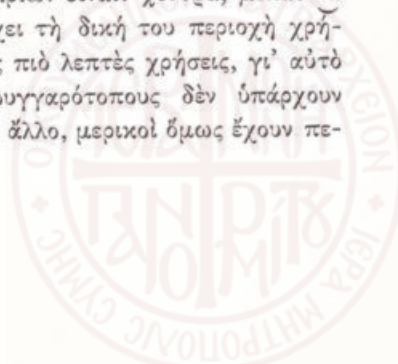
Τὸ σύστημα τῶν προκαταβολῶν ἐφαρμοζόταν ἄλλοτε καὶ στὰ μέλη τοῦ πληρώματος τῶν σπογγαλιευτικῶν συγκροτημάτων, ὅταν ἦταν κι αὐτὰ μεριδιοῦχοι. Ἄλλὰ καὶ τώρα πὺ προσλαμβάνονται μὲ σταθερὰ ποσὰ μισθῶν, πάλι συνθίζεται ἡ προκαταβολικὴ μισθοδοσία καὶ σ' αὐτούς. Ἐδῶ ὅμως δὲν παρατηροῦνται ὅσα τρωτὰ σημειώσαμε γιὰ τις προκαταβολὲς τῶν δυτῶν, γιὰτὶ εἶναι καθορισμένο ἀπὸ τὴν ἀρχὴ τὸ τελικὸ ἀντιστάθμισμα τῆς ἐργασίας τους. Μὲ σταθερὸ μισθὸ καὶ συγκεκριμένα μὲ τὸ σύστημα τῆς ἀμοιβῆς «κατ' ἀποκοπὴν» πληρώνονται οἱ δόκιμοι δύτες, γνωστοὶ μὲ τὰ ὀνόματα ἀτζαμηδες ἢ πρωτάρηδες. Ἐφόσον εἶναι ἄγνωστοι οἱ ἱκανότερες τους, δὲν μπορεῖ νὰ προεξοφληθεῖ τίποτε γιὰ τὴν ἀποδοτικότητά τους. Συχνὰ ὅμως δίνεται πρόσθετη ἀμοιβὴ στο νεοφώτιστο δῦτη πὺ ἀποδεικνύεται ἀποδοτικὸς.

Στὶς σπογγαλιευτικὲς ἐπιχειρήσεις ὁ κανόνας εἶναι νὰ ἐργάζεται ὁ κάθε δῦτης γιὰ τὴν ἐπιχείρηση, ἡ ὅποια εἶναι ἄμεσος ἀποδέκτης τῶν σφουγγαριῶν πὺ συλλέγει. Δὲν ὑπάρχει ἐξατομίκευση τῆς παραγωγῆς κατὰ δῦτη. Ἐξαίρεση ἀποτελεῖ μιὰ εἰδικὴ κατηγορία δυτῶν πὺ λέγονται κοπέλλια. Τὸ σύστημα κοπέλλια τὸ προτιμοῦν οἱ πολὺ ἱκανοὶ δύτες, γιὰτὶ ζημιώνονται ἀπὸ τὴν ἴση

διανομή του ποσού που αναλογεί σ' όλους με τη συμμετοχή λιγότερο ικανών δυτών. Τα κοπέλλια δεν παίρνουν μεγάλη προκαταβολή, γιατί δε θέλουν να χρεώνονται πολύ και να επιβαρύνονται με τόκους. Προεισπράττουν μικρά ποσά, για να ικανοποιήσουν ανάγκες που δεν μπορούν να τις καλύψουν διαφορετικά. Θέλουν να διατηρούν την ελπίδα για μεγαλύτερο καθαρό περίσσευμα στο τέλος του ταξιδιού. Τα σφουγγάρια που συλλέγει ο δύτες -κοπέλλι τοποθετούνται σε ειδικούς σάκους και φυλάγονται με τα διακριτικά του ονόματός του. Στην επιστροφή στον τόπο της εκκινήσεως, το άλιευμα παραμένει υπέγγυο στην αποθήκη του πλοίαρχου και πουλιέται, εφόσον συμφωνήσει ο ενδιαφερόμενος, μαζί με την υπόλοιπη σπογγοπαραγωγή της επιχειρήσεως. Από το προϊόν της εκπονήσεως των σφουγγαριών του δύτες - κοπέλλι ο πλοίαρχος παίρνει το 1/3 περίπου (ή μερίδα του κυμαίνεται μεταξύ 30% και 45% ανάλογα με τη συμφωνία) σαν αντιστάθμισμα για τις κάθε λογής εκδουλεύσεις του προς τον δύτε (τροφοδοσία και τεχνικά μέσα), αφού χάρη σ' αυτές επιτυγχάνεται να συλλέξει το άλιεμά του. Το σύστημα κοπέλλι τελικά έγινε ο κανόνας, επειδή το προτιμούσαν σαν πιο δίκαιο.

Πριν τελειώσουμε αξίζει να προσθέσουμε και τα εξής : 'Ανεκαθεν συνηθίζονταν να γίνονται εκτός από τις θερινές σπογγαλιευτικές εξορμήσεις και χειμερινές. Αυτές όμως δεν τις επιχειρούσαν όλοι οι πλοίαρχοι σπογγαλιείας, αλλά μόνο όσοι ήθελαν να καλυτερεύσουν τη θέση τους ως προς τα χρέη που είχαν και όσοι φιλοδοξούσαν να πραγματοποιήσουν περισσότερα περιπέλαια και επιπλέον για να συκρατήσουν τα πληρώματα στο θερινό ταξίδι. 'Η χειμερινή άλιεία σφουγγαριών είναι μικρής διαρκείας (δύο μηνών περίπου), γίνεται με λιγότερο προσωπικό και διεξάγεται στις ελληνικές θάλασσες. 'Ετσι και τα έξοδα είναι περιορισμένα και η χρηματοδότηση ευκολότερη. Και φυσικά περιορίζονταν στα συστήματα που μπορούσαν να εργασθούν το χειμώνα (σκάφανδρα και γκαγκάβες). Τα τελευταία χρόνια, μαζί με τη γενικότερη πτώση της ελληνικής σπογγαλιευτικής δραστηριότητας, παρατηρείται και απροθυμία οργανώσεως χειμερινών σπογγαλιευτικών εξορμήσεων. Μπορεί να πει κανείς ότι αυτά τα ταξίδια τείνουν να εκλείψουν έντελως, γιατί είναι ασύμφορα. Σχεδόν πάντοτε η χειμερινή περίοδος έδωσε αρνητικά αποτελέσματα στις λίγες περιπτώσεις που οργανώθηκαν τέτοια ταξίδια τον τελευταίο καιρό.

"Ένα άλλο θέμα που αναφέρεται ειδικότερα στο σπογγεμπόριο αξίζει να σημειωθεί. Τα σφουγγάρια πριν πουληθούν χωρίζονται σε κατηγορίες και σε ποιότητες. Οι κατηγορίες - είδη σφουγγαριών είναι: *χονδρά, μελάττια ή φίνα, τσιμούχες και λαγόφυτα*. Κάθε είδος έχει τη δική του περιοχή χρήσεως. Τα μελάττια π.χ. είναι κατάλληλα για τις πιο λεπτές χρήσεις, γι' αυτό είναι και ακριβότερα. Στους διάφορους σφουγγαρότοπους δεν υπάρχουν όλα τα είδη. "Άλλοι έχουν το ένα και άλλοι το άλλο, μερικοί όμως έχουν πε-



ρισσότερα είδη. Ἀλλά καί πάλι τὸ ἴδιο εἶδος στοὺς διάφορους τόπους δὲν εἶναι τῆς ἴδιας ποιότητος καὶ ἀξίας. Γι' αὐτὸ οἱ παραπάνω κατηγορίες σφουγγαριῶν διακρίνονται σὲ ποιότητες : *πρῶτα*, *δεύτερα*, *τρίτα* καὶ *σκάρτα* (τὰ πολὺ χαμηλῆς ποιότητος) μὲ ἀντίστοιχη κλιμάκωση καὶ τῆς ἀξίας. Στοὺς σάκους καὶ στὴν ἔκθεση τῶν σφουγγαριῶν γιὰ τὴν προσφορά τους στοὺς ὑποψήφιους ἀγοραστὲς παρουσιάζονται κατὰ κατηγορίες καὶ ποιότητες. Τὸ χῶρισμα τὸ κάμνουν εἰδικοί ἐμπειροτέχνες, οἱ *σορταδόροι*.

Ἄλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν πλευρὰ τῶν ὑποψήφιων ἀγοραστῶν χρησιμοποιοῦνται σορταδόροι γιὰ νὰ γνωματεύσουν. Αὐτοὶ ἔκαμναν ἓνα εἶδος δειγματοληπτικοῦ ἐλέγχου (δηλ. σὲ μερικὰ σακιά) καὶ ἀπὸ ἐκεῖ ἔβγαζαν συμπέρασμα. Συχνὰ ὑποχρεωνόταν ὁ πωλητὴς νὰ μετακινήσει πρὸς τὰ κάτω ποσότητες κατὰ ποιότητες. Ὅταν ἡ δειγματοληψία ἔδινε τὴν ἐνδειξη ὅτι ὁ πωλητὴς ἔκανε συμφεροντολογικὸ διαχωρισμὸ, γινόταν συμφωνία π.χ. μεταφορᾶς ἑνὸς ποσοστοῦ τῶν πρῶτων στὰ δεύτερα, τῶν δευτέρων στὰ τρίτα καὶ τῶν τρίτων στὰ τέταρτα (σκάρτα). Ἐπίσης, ὅταν διαπιστώνονταν ξένα σώματα (π.χ. ἄμμος) στὰ σακιά, ὁ ἀγοραστὴς ἀπαιτοῦσε ἀφαίρεση ἑνὸς ποσοστοῦ, τῆς φύρας ὅπως ἔλεγαν, μὲ χονδρική ἐκτίμηση. Τελικὰ ὅμως γενικεύθηκε τὸ σύστημα τῆς μέσης τιμῆς γιὰ ὅλες τὶς ποιότητες τῶν σφουγγαριῶν.

Τὰ μεσογειακὰ σφουγγάρια ἀρχικὰ τὰ ἀγόραζαν ἀποκλειστικὰ οἱ Εὐρωπαῖοι καὶ κυρίως οἱ Ἕλληνοὶ. Ἡ τιμὴ ὑπολογιζόταν μὲ βάση τὸ μέγεθος, ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὸ βάρος τῶν σφουγγαριῶν. Οἱ ἀγοραστὲς τὰ ἤθελαν ἐπεξεργασμένα (ἀσπρισμένα). Τὰ διαπραγματεύονταν, ἐνῶ ἦταν ἐκτεθειμένα στὴν κοινὴ θέα, ἐξω ἀπὸ τὴν ἀποθήκη τῶν πωλητῶν. Ἐφόσον δὲν εἶχε σημασία τὸ βάρος, πρὶν ἐκθέσουν τὰ σφουγγάρια, τὰ ἔβρεχαν γιὰ νὰ φουκώσουν καὶ νὰ φαντάζουν καλλίτερα.

Ἀλλαγὴ στὸ σοπγγεμπόριο ἔγινε ὅταν οἱ Ἕνωμένες Πολιτεῖες τῆς Ἀμερικῆς ἄρχισαν νὰ εἰσάγουν μεσογειακὰ σφουγγάρια. Οἱ ἀμερικανοὶ ἀγοραστὲς τὰ θέλουν πολλὰς φορὲς ἀκατέργαστα καὶ τὰ διαπραγματεύονται μὲ βάση τὸ βάρος καὶ ὄχι τὸ μέγεθος. Αὐτονόητο εἶναι ὅτι τὰ θέλουν στεγνά, γιὰτί, ὅταν βραχοῦν, ἀποκτοῦν πρόσθετο βάρος.

Σὰν πωλητὴς τῶν σφουγγαριῶν ἐμφανίζεται ὁ ἐκκινήτης - χρηματοδότης ποὺ ἐνδιαφέρεται νὰ καλύψει τὸ λαβεῖν του (κεφάλαιο καὶ τόκους). Δὲν μπορεῖ ὅμως νὰ ἀποφασίσει χωρὶς τὴν συγκατάθεση τοῦ πλοιάρχου - ἐπιχειρηματία. Ὁ ἐκκινήτης παρακολουθεῖ καὶ ὅλη τὴ διαδικασία. Ὅταν πραγματοποιηθεῖ πώληση, σ' αὐτὸν δίνει ὁ ἀγοραστὴς τὴ συναλλαγματικὴ μὲ τὸ ποσὸ τοῦ τιμήματος. Ὁ ἐκκινήτης προσφεύγει κατόπιν σὲ Τράπεζα γιὰ προεξόφληση καί, μὲ βάση τὸ ποσὸ ποὺ θὰ εἰσπράξει, κάνει τὴν τελικὴ ἐκκαθάριση τῶν λογαριασμῶν μὲ τὸν πλοίαρχο καὶ τοὺς δύτες.

ΕΠΙΛΟΓΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ

1. Ἀγαπητίδης Σωτ., Ἡ Ἔργασία εἰς τὴν σπογγαλιάν, Ἀθήναι 1938 (Ἀνατύπωσις ἐκ τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, μῆνός Ἰουνίου 1938).
2. Ἀγαπητίδης Σωτ., Μεταπολεμικαὶ ἐξελίξεις εἰς τὴν ἐλληνικὴν σπογγαλιάν, Πανηγυρικὸν τεῦχος δεκαετίας τοῦ περιοδικοῦ «Ἀλιεία», Ἀθήναι, Ἰούνιος 1957, σελ. 81 - 84.
3. Γενικῆς Διοικήσεως Δωδεκανήσου, Ἀ' Πανελλήνιον σπογγαλιευτικὸν συνέδριον, Ρόδος 24 - 27 Φεβρουαρίου 1949, Εἰσηγήσεις καὶ Πρακτικά, Ρόδος 1951.
4. Γεωργᾶ Γεωργ., Μελέτη περὶ σπόγγων, σπογγαλιείας καὶ σπογγεμπορίου ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερον (Ἀ' βραβεῖον Ἀκαδημίας Ἀθηνῶν 1935), Πειραιεὺς 1937.
5. Δωδεκανησιακὴ Ἐπιτροπὴ (Κεντρικὴ), Σπογγαλιεία καὶ σπογγεμπόριον (Ἐκθεσις τῆς Εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς), Ἀθήναι 1945.
6. Κριεζῆ Θεοδώρου, Ἡ σπογγαλιεία (βραβεῖον Ἀκαδημίας Ἀθηνῶν 1935), Ἀθήναι 1935.
7. Παχουντάκη Ἀδ., Ἡ σπογγαλιεία ἐν Αἰγύπτῳ. Ἀνάτυπον ἐκ τοῦ μηνιαίου Δελτίου τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἀλεξανδρείας (Ὀκτώβριος 1905), Ἀλεξάνδρεια 1905.
8. Πιζάνια Νικ., Ἡ θέσις καὶ τὸ μέλλον τῆς δωδεκανησιακῆς σπογγαλιείας. Ἐκδοσις Κεντρικῆς Δωδεκανησιακῆς Ἐπιτροπῆς, Ἀθήναι 1946.
9. Πιζάνια Νικ., Φυσικὸ καὶ Τεχνικὸ Σφουγγάρι - Κάλυμνος 1952.
10. Χαβιαρᾶ Δημ.οσθ., Περὶ σπόγγων καὶ σπογγαλιείας ἀπὸ ἀρχαιοτάτων χρόνων μέχρι τῶν καθ' ἡμᾶς, Ἀθήναι 1916.
11. U.S.A.-Department of Commerce, Office of international trade, World trade in sponges : United States Government office, Washington D.C. 1948.

Ἐξάλλου, πολύτιμες πληροφορίες μᾶς δόθησαν προσωπικὰ ἀπὸ τὸν πρώην Δήμαρχο Σύμης Νικήτα Φωτ. Κλαδάκη καὶ τὸ σημερινό, Ἀντώνη Γ. Ἀγγελίδη.

