

Φ Α Ρ Ο Φ Υ Λ Α Κ Ε Σ

Η ζωή των φαροφυλάκων από το 1887 μέχρι σήμερα

Δάβαρης Νίκος
Χριστοδουλάκη Ευαγγελία

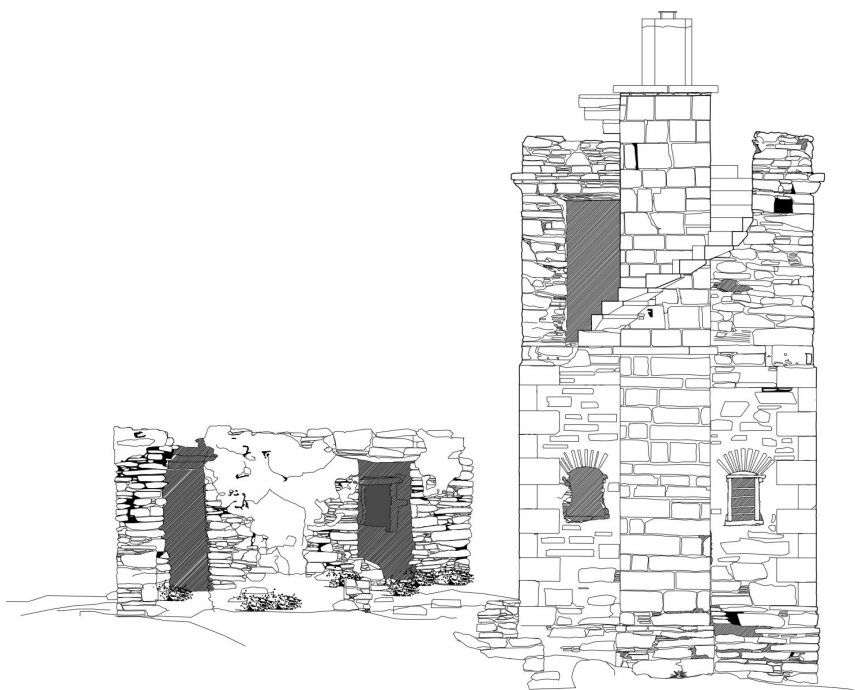
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ ΝΙΚΟΣ



ΜΑΡΤΙΟΣ 2014
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Ευχαριστούμε θερμά την Υπηρεσία Φάρων του Πολεμικού Ναυτικού, που μας επέτρεψε την πρόσβαση στο πολύτιμο ιστορικό αρχείο της. Ιδιαίτερα ευχαριστούμε τον κ. Ιωάννη Βαρβατέ, Αρχικελευστή της Υπηρεσίας Φάρων και υπεύθυνο του αρχείου, ο οποίος μας βοήθησε σημαντικά με τις γνώσεις του στην έρευνα αυτή και ήταν διαθέσιμος και πρόθυμος κάθε στιγμή. Ακόμα, ευχαριστούμε τους ανθρώπους που δέχτηκαν να μας μιλήσουν, να λύσουν τις απορίες μας και μας έδωσαν πληροφορίες από τα προσωπικά τους βιώματα, που δεν θα μπορούσαμε να βρούμε με άλλο τρόπο.

Ελίνα, Νίκος



εικ. 1 | Φάρος Γαυρίου, Άνδρος - νότια όψη, σχέδια αποτύπωσης

Αφορμή για την έρευνα αυτή αποτέλεσε η εθελοντική εκπόνηση μελέτης αποκατάστασης για το φανό του λιμανιού του Γαυρίου, στην Άνδρο. Η μελέτη αυτή πραγματοποιήθηκε από μία ομάδα προπτυχιακών φοιτητών, μέλη της οποίας είμαστε και εμείς.

Η ομάδα αναστήλωσης του φάρου του Γαυρίου στην Άνδρο, αποτελείται από 6 μέλη, τους:

Νικόλαο Δάβαρη (Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ)

Σοφία Αθηνά Μπαρτζώκα (Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ)

Φωτεινή Μιλτιάδου (Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ)

Ιωάννα Ντίνα (Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ)

Δημήτρη Ρόιδο (απόφοιτος Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης, ΔΠΘ)

Ευαγγελία Χριστοδουλάκη (Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

11	1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ
13	2.ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ, ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΤΩΝ ΦΑΡΩΝ
15	2α. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΦΑΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ Οι πυρσοί στον ελληνικό χώρο πριν και μετά τη σύσταση του ελληνικού κράτους Η “Ειδική επί των Φάρων Επιτροπή” Η αρχιτεκτονική μορφή
42	2β. Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΩΝ ΦΑΡΟΦΥΛΑΚΩΝ Η επιτήρηση των πυρσών μέχρι το 1870 Σύσταση “Ειδικού Σώματος Φαροφυλάκων”
46	2γ. ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΦΑΡΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΣΜΩΝ Πυρσοί ασετυλίνης Πυρσοί πετρελαίου Ορισμός ειδικού τεχνικού προσωπικού Ηλεκτρικοί / Ηλιακοί πυρσοί
55	3. ΦΑΡΟΦΥΛΑΚΑΣ: ΕΝΑ ΓΡΑΝΑΖΙ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ
57	3α. Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΟΥ ΣΤΥΛΙΑΝΟΥ ΛΥΚΟΥΔΗ (1911-1941) Εισαγωγή Ο διορισμός και τα χαρακτηριστικά των φαροφυλάκων Η εργασία του φαροφύλακα Η καθημερινότητα Η ιδιαίτερη περίπτωση του Ν. Φιλοσοφού Ο Στυλιανός Εμμ. Λυκούδης
98	3β. ΤΟ ΦΑΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1941 - 1951
103	3γ. Η ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΦΑΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ 1951-1975 Αποκατάσταση ζημιών και ορισμός προτεραιοτήτων Ο νόμος “Περί Φάρων” 1629 του 1951
115	4. Ο ΝΕΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΦΥΛΑΚΑ
	4α. Η ηλεκτροδότηση των κτιρίων (1975-1980) 4β. Η ηλεκτροδότηση των φωτιστικών μηχανημάτων και το κλείσιμο των φάρων (1980-1998) 4γ. Ο νέος ρόλος του φαροφύλακα
131	ΕΠΙΛΟΓΟΣ
137	ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ
141	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ
142	ΟΙ ΑΝΘΡΩΠΟΙ ΠΟΥ ΜΑΣ ΜΙΛΗΣΑΝ
143	ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

Εισαγωγή

Οι ανάγκες για ασφαλή ναυσιπλοΐα τόσο παγκοσμίως όσο και στον ελληνικό χώρο, οδήγησαν στην δημιουργία φωτιστικών βοηθημάτων στις θάλασσες από την αρχαιότητα. Αρχικά ως λευκά κτίρια για να μπορούν να διακρίνονται και να ξεχωρίζουν κατά τη διάρκεια της ημέρας από τους ναυτιλλόμενους, ενώ στη συνέχεια δημιουργήθηκαν πυρσοί ανοιχτής φλόγας, οι οποίοι επισήμαναν επικίνδυνα σημεία, σκοπέλους, υφάλους, ξέρες αλλά και εισόδους όρμων και λιμανιών.

Η ανάπτυξη του φαρικού δικτύου στην Ελλάδα και η εξέλιξή του, είναι χαρακτηριστικό δείγμα της σχέσης της χώρας μας με τη θάλασσα. Το πάθος μας για εξερεύνηση και ταξίδι σε συνδυασμό με τις δαντελωτές ακτές των ελληνικών παραλιών έφερε την χώρα μας στο σημείο, σήμερα, να έχει ένα από τα πιο πλούσια και εκσυγχρονισμένα φαρικά δίκτυα στον κόσμο.

Φυσικά, όλα αυτά τα χρόνια, υπεύθυνος για τη σωστή λειτουργία των φάρων, σε όλα τα μέρη που υπάρχουν φάροι, απομονωμένα ή όχι, είναι ο φαροφύλακας. Ο αφανής ήρωας, που βρίσκεται στο σκοτάδι κάτω από το φως, σε δυσμενείς τις περισσότερες φορές καιρικές συνθήκες, σε πλήρη απομόνωση και με ελάχιστα εφόδια, μένει μέσα στο φάρο για να κάνει τη σκληρή αυτή δουλειά.

Ο φαροφύλακας, είναι το θέμα αυτής της έρευνας, η ζωή του και η καθημερινότητά του, η συμβίωσή του με τους άλλους φαροφύλακες, η θέση του στην κοινωνία, η σχέση του με την οικογένειά του και την Υπηρεσία Φάρων.

Η έρευνα αυτή είναι αποτέλεσμα καταγραφής στοιχείων και πληροφοριών από προσωπικές μαρτυρίες, συνεντεύξεις σε φαροφύλακες, σε ανθρώπους από το τεχνικό προσωπικό της Υπηρεσίας Φάρων αλλά και σε ανθρώπους που έχουν ασχοληθεί με το θέμα. Στην πορεία διαπιστώσαμε ότι οι άνθρωποι που έδωσαν σημασία στο θέμα αυτό και αφιέρωσαν χρόνο στη μελέτη του είναι αρκετά λίγοι στη χώρα μας και ακόμα λιγότερα είναι αυτά που έχουν γραφτεί για τους φαροφύλακες. Για την εκπόνηση αυτής της έρευνας, μελετήθηκε κυρίως πρωτότυπο υλικό από το αρχείο της Υπηρεσίας Φάρων.

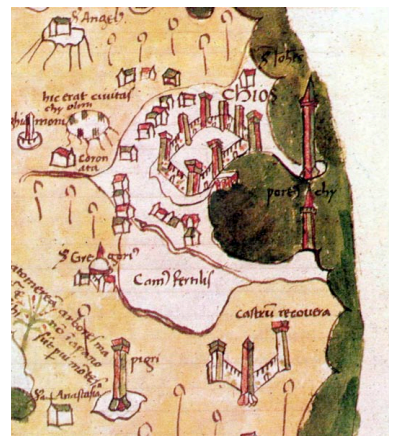
Η έρευνα αυτή δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί με άλλο τρόπο, καθώς η βιβλιογραφία είναι περιορισμένη έως ανύπαρκτη. Οι πληροφορίες που αναφέρουμε παρακάτω για τη ζωή των φαροφυλάκων είναι τα συμπεράσματα που βγάλαμε από μητρώα φαροφυλάκων, από το αρχείο μητρώων της Υπηρεσίας, από τεχνικές εκθέσεις του τεχνικού προσωπικού που επιθεωρούσε και συντηρούσε τα κτίρια και τα μηχανήματα, από επιστολές πολιτών προς την υπηρεσία που αφορούν τους φαροφύλακες αλλά και από τις μαρτυρίες ανθρώπων που μας μίλησαν.

εισαγωγή στις έννοιες
του δικτύου, της υπηρεσίας
και της τεχνολογίας των
φάρων

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΦΑΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Οι πυρσίοι στον ελλαδικό χώρο πριν και μετά τη σύσταση του ελληνικού κράτους

Τουλάχιστον από το 1650 υπήρχαν φάροι στα νερά του Αιγαίου και της Κρήτης, κυρίως στα μεγάλα λιμάνια εκείνης της εποχής. Τα λιμάνια της Χίου, της Ρόδου και τα κρητικά λιμάνια σημειώνονται σε δεκάδες αποτυπώσεις με φάρους στους λιμενοβραχίονές τους. Ειδικά για το λιμάνι της Χίου οι ενδείξεις οδηγούν πολύ πιο πίσω από τον 17^ο αιώνα. Στη χαρτογράφηση του Βενετσιάνου συντάκτη του πρώτου γνωστού νησιωτολόγιου για το Αιγαίο, του Christoforo Buondelmonti στα 1420, σημειώνονται δύο πύργοι στην είσοδο του λιμανιού, που έχουν τα χαρακτηριστικά φάρων εκείνης της περιόδου και όχι των συνηθισμένων οχυρών πύργων. Ο φωτισμός των ακτών για εκείνες τις περιόδους πρέπει να χωρισθεί σε δύο κατηγορίες. Στο οργανωμένο δίκτυο με μόνιμες φωτιές σε κτίρια ή πύργους και στο περιστασιακό δίκτυο με φωτιές που καλύπτουν ειδικές ανάγκες. Όσο προχωρούμε προς τον 19^ο αιώνα το οργανωμένο δίκτυο επεκτείνεται, ενώ το περιστασιακό δίκτυο συρρικνώνεται.



εικ. 2 (αριστερά) | Ρέθυμνο, 1651, Marco Boschini

εικ. 3 | Λιμάνι Χίου, 1420, C. Buondelmonti

Στις πρώτες εκδόσεις του **English Pilot**-του **αγγλικού ναυτιλιακού εγχειριδίου**- από το 1677 έως το 1771 αποτυπώνονται επίσης προς χρήση των πλοιάρχων τα φωτεινά σήματα (βίγλες) που καλύπτουν την ανατολική ακτή της Χίου, εκτός από τους φάρους του λιμανιού της. Λίγο νωρίτερα, στους χάρτες του Βενετσιάνου χαρτογράφου Marco Boschini, του 1651, δεκάδες ανάλογες φωτιές σημαδεύουν σχεδόν το σύνολο των κρητικών αγκυροβολίων.

Στα νερά του Αιγαίου γύρω στα 1800, στις εισόδους των λιμανιών της Χίου, της Μυτιλήνης, της Ρόδου, των Χανίων, του Ηρακλείου, του Πειραιά, στο Έμβολο της Θεσσαλονίκης και στη Μεθώνη από την πλευρά του Ιονίου, υπήρχαν φάροι με διαφορετική μεταξύ τους λειτουργία και μορφή. Στην προβλήτα του λιμανιού της Μυτιλήνης το 1782 υπάρχει ένας τετράγωνος υψηλός πύργος που στην κορυφή του φέρει μεταλλικό κυλινδρικό κλωβό και καλάθι όπου άναβαν ξερόκλαδα για να φωτίζουν τις νύχτες το λιμάνι. Στη Ρόδο, την ίδια εποχή ο οχυρός πύργος του Αγίου Νικολάου χρησιμοποιείται σαν φάρος με ανοικτή φωτιά στην κορυφή του. Μάλλον το ίδιο συμβαίνει και στο Μπούρτζι της Μεθώνης, ενώ στην περίπτωση του Πειραιά κάποια απλά φανάρια επάνω στις μισοβυθισμένες εξωτερικές αρχαίες προβλήτες, φώτιζαν την είσοδο του σημερινού προλιμένα. [1]

Το 1829 ανάβει στην Αίγινα, στην είσοδο του λιμανιού της, δίπλα από το εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου του Θαλασσινού, ο πρώτος φανός λιμένος που δημιουργεί το νεοσύστατο ελληνικό κράτος. Την περίοδο της τουρκοκρατίας λειτουργούν λίγοι πυρσοί και αυτοί κυρίως προσδιόριζαν την είσοδο των μεγάλων εμπορικών λιμανιών. Την ίδια εποχή οι μεγάλες δυνάμεις, και κυρίως η Γαλλία, προσπαθούν να ενισχύσουν τη θέση τους στο εμπόριο, κυρίως στα εμπορικά κέντρα της Μ. Ασίας. Για το λόγο αυτό χρησιμοποιούσαν έμπειρους Έλληνες ναυτικούς που ήξεραν τα νερά και τους καθοδηγούσαν με σχετική ασφάλεια. Μετά το φανό της Αίγινας ακολουθούν οι πυρσοί των Σπετσών και της Κέας το 1831. Οι πρώτοι πυρσοί λειτουργούν με μέριμνα των τοπικών λιμενικών αρχών. Το 1834 κατασκευάζεται ο φάρος

Γάιδαρος στη Σύρο, του Βαβαρού αρχιτέκτονα Γιόχαν Ερλάχερ. Από το 1848 οι φάροι και φανοί συντηρούνται με μέριμνα του κράτους. Την εποχή αυτή προσθέτονται δύο νέοι πυρσοί στο λιμάνι του Πειραιά, οι πυρσοί Πυροβολείο και Θεμιστοκλέους. Το ελληνικό φαρικό δίκτυο, με την ένωση της Ιονίου Επτανησιακής Πολιτείας με την Ελλάδα, ενσωματώνει το 1864 άλλους δεκατέσσερις πυρσούς που είχαν κατασκευαστεί από τους Άγγλους και ήταν παλαιότεροι. Πρόκειται για τους πρώτους φάρους στον ελλαδικό χώρο που κτίζονται με συστηματικό σχεδιασμό σύμφωνα με τις προδιαγραφές του υπόλοιπου ευρωπαϊκού δικτύου. Οι Άγγλοι άρχισαν κτίζοντας τους δύο φάρους της Κέρκυρας περί το 1822. Στη Ζάκυνθο, ο φάρος του λιμανιού αναφέρεται ότι αντικατέστησε παλαιότερο, χωρίς να έχουν εντοπισθεί περισσότερα στοιχεία. Εδώ κυριαρχούν τα στρογγυλά πετρόκτιστα κτίσματα με αποκλειστική χρήση φάρου, ενώ για πρώτη φορά εμφανίζεται και φανάρι που επιπλέει σε «σημαδούρα» έξω από τη Λευκίμη της Κέρκυρας σύμφωνα με το List of Lights του Αγγλικού Ναυαρχείου. Ο τελευταίος φάρος της Αγγλοκρατίας φώτισε το ακρωτήριο Μουδάρι των Κυθήρων το 1859. Ως το 1882 το φαρικό δίκτυο αριθμούσε 40 φάρους και φανούς. Πολλοί από τους τότε νέους φάρους τοποθετήθηκαν σε σημεία κατόπιν υποδείξεως ντόπιων ναυτικών και φορέων ή του εκάστοτε διευθυντή της υπηρεσίας, χωρίς να λάβουν υπόψη τους τις ανάγκες της διεθνούς ναυτιλίας. Αυτό συνέβαινε γιατί δεν είχε υπάρξει μέχρι τότε κάποιο σχέδιο ως βάση για το φωτισμό των ακτών. [2]

[1] Νίκος Μπελαβίλας (επιμέλεια: Κ. Χατζημηχάλης), Σύγχρονα Ελληνικά Τοπία, Αθήνα 2011, Εκδόσεις Μέλισσα

[2] Στυλιανός Εμμ. Λυκούδης, «ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΦΑΡΩΝ», Αθήνα, Εκδόσεις «ΕΣΤΙΑ»

1795 (Allezart)



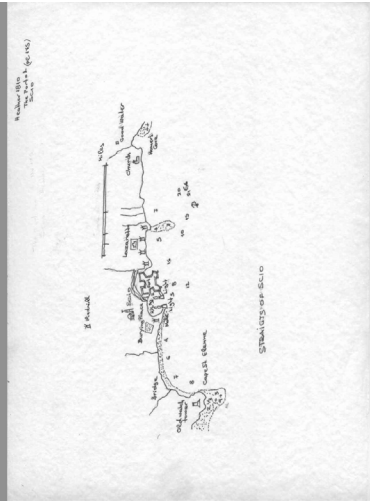
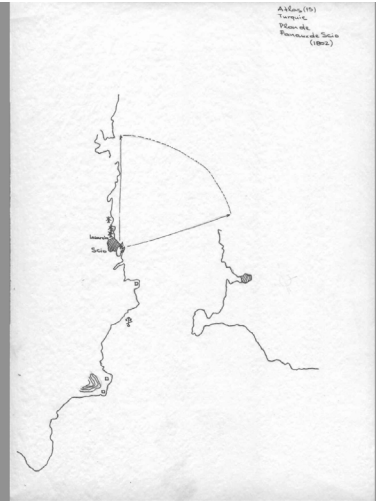
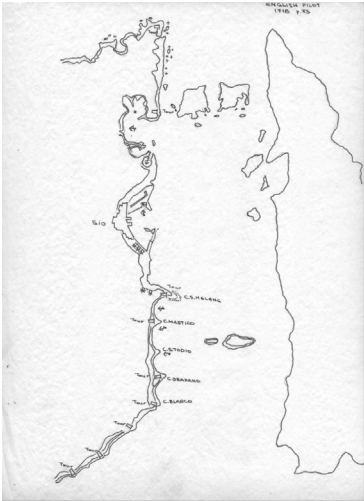
1651 (Marco Boschini)



εικ. 4 (επάνω) | Λιμάνι Χίου, αναπαράσταση από Allezart και Marco Boschini.

εικ. 5 (δεξιά) | Λιμάνι Χίου, αναπαράσταση χάρτη από το English Pilot (1718), το Atlas de Phares et de Faneaux (1802) και το Heather (1810) αντίστοιχα (αριστερά προς δεξιά)

Ήδη από τις αρχές του 17ου αιώνα, φωτεινοί σημαντήρες και πυρσοί ανοικτής φλόγας εντάσσονται στους χάρτες της εποχής ως ενημέρωση για τους ναυτιλλόμενους.



Η Ειδική επί των Φάρων Επιτροπή

Ο Χαρίλαος Τρικούπης είχε συνειδητοποιήσει τη σημασία της ανάπτυξης θαλάσσιων εμπορικών οδών στο Αιγαίο και πως αυτό θα γινόταν μόνο με την ανάπτυξη ενός φαρικού δικτύου που θα προσέφερε ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα. Έτσι, το 1887 με τον νόμο ΑΥΠΒ «Περί συστάσεως ταμείου Φάρων» ορίζεται «Ειδική επί των Φάρων Επιτροπή» από τους: Υπουργό Ναυτικών Γ. Θεοτόκη, τον Υποναύαρχο Μ. Κανάρη, τον Γάλλο Ναύαρχο Lejeun, τον αρχιμηχανικό των δημοσίων έργων της Γαλλικής αποστολής Ed. Quellenec, τον Πλοίαρχο Γ. Σταματέλλο, τους Αντιπλοιάρχους, Κ. Σαχτούρη και Δ. Μιαούλη, τον Υδρογράφο Πλωτάρχη Α. Μιαούλη και τον Τμηματάρχη των Φάρων Ι. Μαρκόπουλο, η οποία μεταξύ άλλων, θα γνωμοδοτούσε πλέον για την ίδρυση των νέων πυρσών. Επίσης εκδίδεται ο πρώτος Φαροδείκτης των Ελληνικών παραλιών.

Το 1889, η ίδια επιτροπή ολοκληρώνει το πρώτο ολοκληρωμένο σχέδιο για τον φωτισμό των ελληνικών ακτών με τίτλο «**ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΦΩΤΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΛΙΩΝ**» στην οποία αναφέρεται η ανάπτυξη του φαρικού δικτύου σύμφωνα με τις τότε δώδεκα γραμμές πελαγοδρομίας και τις δεκατέσσερις γραμμές ακτοπλοΐας και η οποία απαιτούσε την κατασκευή 73 νέων πυρσών και την μετασκευή και τροποποίηση άλλων 43 από τους ήδη υπάρχοντες. Κατά την διάρκεια των εργασιών της, η επιτροπή ζήτησε από τις μεγάλες ξένες ατμοπλοϊκές εταιρίες που δραστηριοποιούνταν την εποχή αυτή στο εμπόριο, να συνεισφέρουν με τη γνώμη τους στο σχεδιασμό ώστε να εξυπηρετηθούν και οι εμπορικές γραμμές. Επειδή το κόστος για την κατασκευή όλων αυτών των φάρων ήταν πολύ υψηλό θεωρήθηκε σκόπιμο να οριστούν προτεραιότητες και έτσι διαχωρίστηκαν σε 1ης, 2ης και 3ης ανάγκης.

Η επιτροπή είχε να μελετήσει τα παρακάτω:

1. Τη μελέτη της συμπλήρωσης του φωτιστικού συστήματος των παραλιών του κράτους που είχε ήδη συντάξει η Υπηρεσία Φάρων.
2. Τους σημαντήρες που έπρεπε να κατασκευαστούν και να

ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΦΩΤΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΛΙΩΝ

Τα ελληνικά παράλια αποτελούσι σύμπλεγμα πολύπλοκον, ένεκα των πολυαριθμωτων νήσωντων περιβαλλουσών την Πελοπόννησον και την Στερεά Ελλάδα. Τούτοι ένεκεν όπως εκθέσωμεν μεθοδικώς το προτεινόμενον φωτιστικόν σύστημα, ωρίσαμεν τας κυριωτέρας γραμμάς τας οποίας ακολουθούσι τα της πελαγοδρομίας πλοία τα εκ του εξωτερικού ερχόμενα ως και τας διατρεχομένας υπό των ακτοπλοούντων. Ακολουθούντες τας γραμμάς ταύτας διερχόμεθα διαδοχικώς τα διάφορα μέρη των Ελληνικών παραλίων και καθόσον συναντώμεν ταύτα, θα καταδεικνύομεν τα σημεία, άτινα πρέπει να φωτισθώσιν.

Αι γραμμαί, αι διατρεχόμεναι υπό των πελαγοδρομούτων πλοίων, είνε ένδεκα και σημειούνται υπό τον τίτλον «Γραμμαί Πελαγοδρομίας». Αι υπό των ακτοπλοούντων είνε δώδεκα και αναφέρονται υπό τον τίτλον «Γραμμαί ακτοπλοΐας».

Διατρέχοντες τας γραμμάς της Πελαγοδρομίας συναντώμεν πάντας τους μεγάλους πυρσούς τους σημειούντας εις τους ναυτιλλομένους την εις τα Ελληνικά παράλια προσέγγισιν, ενώ ακολουθούντες τας γραμμάς της Ακτοπλοΐας απαντώμεν τους ήττον σημαντικούς, οίτινες συμπληρούσι τον φωτισμόν των κενών των μεταξύ των πρώτων αφιεμένων κενών.

ΓΡΑΜΜΑΙ ΠΕΛΑΓΟΔΡΟΜΙΑΣ

ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΠΑΡΑΛΙΑ ΤΩΝ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

1ον Από Οθωνούς εις Οινούσας

Η Ελληνική παραλία, ήν κατά πρώτον απαντά ο εκ της Αδριατικής προς την Ελλάδα καταπλέων είνε η νήσος Οθωνοί.

...τα πλοία ταύτα προχωρούντα έτι πλέον προς Νότον απομακρύνονται έτι μάλλον της Κέρκυρας και των ακτών της Ηπείρου και δεν δύνανται ν' αναγνωρίσωσι νέαν τινά ακτήν πριν ή φθάσωσι απέναντι της Κεφαλληνίας. Εν τούτοις εάν δί' οιονδήποτε λόγον παρεκτραπώσι της οδού των και διευθύνωνται προς Ανατολάς, θα συναντήσωσι τους πυρσούς της Λάκκας, των Αντιπάξων και του Δουκάτου περί ών κατωτέρω λόγος γενήσεται.

Δείγμα περιγραφής της κατάστασης που υπήρχε και των όσων προτεινόταν. Συνεχιζόταν το ίδιο αναλυτικά και με κάθε λεπτομέρεια καλύπτοντας και το τελευταίο σημείο των τότε ελληνικών παραλίων.

Γήσης Παπαγεωργίου, "Ελληνικοί Πέτρινοι Φάροι", Αθήνα, Εκδόσεις Άμμος, 2006

τοποθετηθούν, και
3.Τη σειρά υλοποίησης των παραπάνω ανάλογα με τις ανάγκες που είχαν παρουσιαστεί. [3]

Η «Ειδική επί των Φάρων Επιτροπή» και ο νόμος του 1887, έθεσαν τα θεμέλια της ανάπτυξης του ελληνικού φαρικού δικτύου. Με την προσάρτηση των Νέων Χωρών, το 1913, η επιτροπή πρότεινε την ανέγερση νέων φάρων για τη συμπλήρωση του φωτιστικού δικτύου. Το 1915, υπάγονται πλέον οριστικά στην ελληνική διοίκηση οι πυρσοί των «Νέων Χωρών», οι οποίοι μέχρι τότε ήταν υπό την διαχείριση της γαλλικής εταιρίας «Administration Generale des Phares de l'Empire Ottoman». Έως το 1917 λειτουργούν 214 πυρσοί και 38 σταθεροί φανοί στις ελληνικές ακτές μαζί με τους πυρσούς που προστέθηκαν από τις Νέες Χώρες. Στα χρόνια του μεσοπολέμου το φαρικό δίκτυο επεκτείνεται και το έτος 1934 αριθμεί 331 πυρσούς.

Προσάρτηση των νέων χωρών

Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος ήταν καταστρεπτικός για το ελληνικό φαρικό δίκτυο γιατί οι φάροι αποτελούσαν στόχο των γερμανικών αεροπλάνων, και έτσι από τους 388 πυρσούς το 1945 απομένουν 28 πυρσοί. Μετά την απελευθέρωση αρχίζουν οι εργασίες αποκατάστασης του φαρικού δικτύου με ιεράρχηση προτεραιοτήτων. Το 1947 προσθέτονται στο δίκτυο και οι φάροι των δωδεκανήσων. Με το νόμο 1629 του 1951 «Περί Φάρων», η υπηρεσία αναδιοργανώνεται και ορίζεται πως η λειτουργία του φαρικού δικτύου και οτιδήποτε σχετικό, αποτελούν αρμοδιότητα αποκλειστικά της Διεύθυνσης Φάρων (Υπηρεσία Φάρων). Το 1955 το φαρικό δίκτυο αριθμεί 500 πυρσούς.

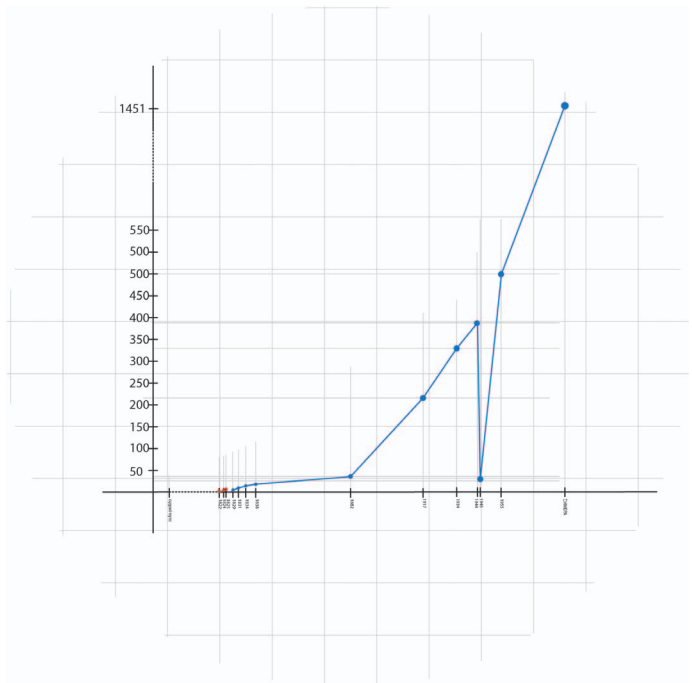
Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος και οι καταστρεπτικές συνέπειες

Λόγω της χαμηλής ορατότητας του Θερμαϊκού κόλπου κατασκευάζονται το 1960 τρεις Ραδιοφάροι, στο δέλτα του Αξιού, στο Μεγάλο Έμβολο και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, για την καθοδήγηση των πλοίων προς την είσοδό του. Οι ραδιοφάροι διαθέτουν οπτικά, ηχητικά και ηλεκτρονικά

Οι ραδιοφάροι στο δέλτα του Αξιού

[3] Γήσης Παταγεωργίου, "Ελληνικοί Πέτρινοι Φάροι", Αθήνα, Εκδόσεις Άμμος, 2006

συστήματα. Από το 1980 η Υπηρεσία Φάρων άρχισε την μελέτη και σταδιακή αντικατάσταση των παλαιών φωτιστικών μηχανισμών με σύγχρονους ηλεκτρικούς ή ηλιακούς. Ο πρώτος ηλιακός φάρος τοποθετήθηκε στον ιστιοπλοϊκό σύλλογο της Θεσσαλονίκης ώστε να δοκιμαστεί σε δυσμενείς συνθήκες. Ο εκσυγχρονισμός του φαρικού δικτύου ολοκληρώθηκε το 1998. Σήμερα, στο ελληνικό φαρικό δίκτυο λειτουργούν 1533 πυρσίδες νέας τεχνολογίας. [εικ. 8]



εικ. 6 | Φάρος Φονιάς, κατασκευάστηκε το 1889 και καταστράφηκε εντελώς από τους Γερμανούς με την αποχώρησή τους κατά τον 2ο ΠΠ. Σήμερα, σώζονται μονάχα ερείπια και πλησίον των χαλασμάτων έχει τοποθετηθεί μεταλλική κατασκευή με φανό. Η πρόσβαση γίνεται από το Λαύριο.

εικ. 7 | Φάρος Γαύδου, κατασκευάστηκε το 1880 από τη Γαλλική Εταιρεία Φάρων. Ο φάρος αυτός απασχολούσε περίπου 10 άτομα, φαροφύλακες και επιστάτες, έτσι γύρω από το κτίσμα υπήρχαν σπίτια και αποθήκες για τις ανάγκες του φάρου. Το 1942, το νησί βομβαρδίστηκε από γερμανικά στρατεύματα, σπίτια και φάρος ανατινάχθηκαν στον αέρα.

εικ. 8 | Διάγραμμα εξέλιξης φαρικού δικτύου από το 1823 ως σήμερα

Ο ΡΑΔΙΟΦΑΡΟΣ ΑΞΙΟΥ

Ο φάρος αυτός κατασκευάστηκε το 1960. Το ύψος του πύργου του είναι 8 μέτρα και το εστιακό του ύψος είναι 9 μέτρα. Η πρόσβαση στον φάρο που βρίσκεται στο Δέλτα του ποταμού Αξιού γίνεται οδικώς από τα δίοδια των Μαλγάρων η μέσω Καλοχωρίου.

Ο φάρος του Αξιού, σηματοδοτεί το πέρασμα από τον όρμο της Θεσσαλονίκης στα ανοιχτά του Θερμαϊκού Κόλπου. Εδώ βρίσκεται και το πιο στενό σημείο του, μεταξύ των ακρωτηρίων Βαρδάρης και Μεγάλο Έμβολο (στο Αγγελοχώρι) που απέχουν μόλις 5,5 χλμ.

Μια λωρίδα γης, ίσα που να χωράει ένα αυτοκίνητο, ενώνει τη στεριά με το νησάκι του φάρου Αξιού- κυριολεκτικά στη μέση του πουθενά. Τον χειμώνα η βροχή και τα κύματα σκεπάζουν το λεπτό πέρασμα και μένει μόνο η λάμψη του φάρου. Πρόκειται για το άγνωστο νησάκι Καβούρα στο Δέλτα του Αξιού, μία ανάσα από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, που φιλοξενεί έναν από τους σημαντικότερους ραδιοφάρους για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στη Βόρεια Ελλάδα. Μπαίνοντας το καράβι στο λιμάνι πρέπει να διαγράφει πορεία “στο πράσινο του φάρου”, να κοιτάζει δηλαδή μόνο την πράσινη ακτίνα στρίβοντας το τιμόνι δεξιά ώπου να “δει” τον κεντρικό ραδιοφάρο στη νέα παραλία της Θεσσαλονίκης και να φθάσει με ασφάλεια στη γράδα. Για τον λόγο αυτό υπάρχει φαροφύλακας στο Δέλτα του Αξιού. Ο «φύλακας των πλοίων» επισκέπτεται τον ραδιοφάρο δύο φορές την εβδομάδα για να βάλει μπροστά τις πετρελαιοκίνητες μηχανές και να φορτίσει τους συσσωρευτές με ηλεκτρικό ρεύμα. Όταν φουσκώνει η θάλασσα τον χειμώνα, ο δρόμος χάνεται. Φορά λαστιχένιες μπότες ως τη μέση και βαδίζει συχνά στο νερό και «σώζει» τα πλοία από τα αβαθή και την ομίχλη της Θεσσαλονίκης εδώ και τέσσερα χρόνια. Ο ραδιοφάρος στο Δέλτα του Αξιού, με φωτοβολία επτά ναυτικών μιλίων, αντικατέστησε το 1960 τα μικρότερα πλωτά «φαναράκια» που οδηγούσαν μέχρι τότε τους ναυτικούς σε ασφαλές επίνειο. Κατασκευάστηκε από τη σουηδική εταιρεία Aga κι εκτός από τα φωτεινά εκπέμπει και ηχητικά σήματα. Μαζί με τον πέτρινο φάρο του Αγγελοχωρίου οριοθετούν την είσοδο του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.



εικ. 1,2| φάρος Αξιού, πρόκειται για ραδιοφάρο ο οποίος στέλνει, εκτός από φωτεινά, και ηχητικά σήματα. εικ. 3| οι δύο “απέναντι” φάροι, ο φάρος Αξιού και το Μεγάλο Έμβολο (Αγγελοχώρι)
εικ. 4| Το δέλτα του Αξιού εικ. 5| Ο δρόμος που οδηγεί στον φάρο στην άκρη του Δέλτα

Η Αρχιτεκτονική μορφή

Στο Ελληνικό Φαρικό Δίκτυο υπάρχουν σήμερα εκατόν είκοσι πέτρινοι παραδοσιακοί φάροι και φανοί, οι οποίοι κατασκευάστηκαν στα τέλη του 19ου με αρχές του 20ου αιώνα. Οι περισσότεροι εξ αυτών καταστράφηκαν και επισκευάστηκαν μετά τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Οι πέτρινοι αυτοί φάροι και φανοί αποτελούν παραδοσιακά μνημεία με ιδιαίτερη αρχιτεκτονική κατασκευή, εξακολουθούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη και ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, είναι συνδεδεμένοι με την ναυτική παράδοση της Ελλάδας και αποτελούν σημείο αναφοράς για τους ναυτιλλόμενους.

Μέχρι σήμερα έχουν χαρακτηριστεί ως διατηρητέα ιστορικά μνημεία τριάντα ένας εξ αυτών, με αποφάσεις του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού. Φάροι τοποθετημένοι σε ενεργά σημεία, στις κορυφές ξηράς προς την θάλασσα, στέκουν αγέρωχοι και υπερήφανοι, ακόμα και αυτοί που πλέον είναι ερειπωμένοι και εγκαταλεημένοι.

Οι φάροι ανήκουν στην πολιτιστική αλλά και στην βιομηχανική κληρονομιά της χώρας μας. Έτσι, μετά τα μνημεία νεοκλασικής αρχιτεκτονικής, δημόσια κτίρια ή κατοικίες που αναμφισβήτητα αποτελούν πολιτιστικά αγαθά, αντικείμενα φροντίδας και ειδικής προστασίας πλέον αποτελούν και τα στοιχεία της βιομηχανικής κληρονομιάς, τα οποία οφείλουμε να διατηρήσουμε και να διασώσουμε ως παρακαταθήκη μνήμης και ευθύνης.

Η βασική οικοδομική αρχή που ακολουθεί το κτίσμα του φάρου συνοψίζεται στη φράση “Form follows Function” (η μορφή ακολουθεί την λειτουργία). Οι φάροι διαθέτουν συγκεκριμένη λειτουργία η οποία καθορίζει και την μορφή τους, όμως ο τελικός προορισμός της ύπαρξής τους, βρίσκεται εκτός των δικών τους τοπικών ορίων, αφού εξυπηρετεί ανάγκες έξω από αυτόν. Έτσι, ενώ σε ένα συνηθισμένο κτίσμα οι ανάγκες του χρήστη στο εσωτερικό καθορίζουν την κατασκευή και συνεπώς και τη μορφή του, η οποία προσαρμόζεται σε αυτές, στο κτίσμα

ενός φάρου συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο. Ανεξάρτητα από τη μορφή του, η οποία είναι συγκεκριμένη, ο φάρος σε αντίθεση με τα υπόλοιπα κτίσματα έχει σκοπό να σε κρατήσει μακριά από αυτόν, να σε απωθήσει και όχι να τον πλησιάσεις. Αυτός είναι άλλωστε και ο ρόλος του.

Η μορφή

Οι φάροι αποτελούν κτίρια, οι όγκοι των οποίων, είναι απλά γεωμετρικά σχήματα σε κάτοψη, χωρίς παραχωρήσεις σε πλαστικές αναζητήσεις. Με γεωμετρική διαύγεια και αίσθηση μονολιθικότητας. Ο γεωμετρικής μορφής συμπαγής όγκος τους, τονίζεται στον καρακόρυφο άξονα, χωρίς υπερβολές και περιττά στοιχεία, αλλά με συγκρατημένη μορφολόγηση. Οι καθαρές γεωμετρικές φόρμες και η αυστηρότητα των όψεων χαρακτηρίζεται από μία κατασκευαστική λειτουργικότητα και μηχανική ακρίβεια.

Τυπολογικά και σύμφωνα με τα στοιχεία του φαροδείκτη των ελληνικών ακτών προέκυψε ότι ο επικρατέστερος τύπος φάρου είναι ο κυκλικός, ο οποίος χαρακτηρίζει περίπου το 60% του συνόλου των φάρων των ελληνικών παραλιών. Το 30% είναι τετραγωνικής κάτοψης ενώ μόνο 7 φάροι είναι εξαγωνικοί ή οκταγωνικοί. Οι περισσότεροι είναι κτισμένοι με φέρουσα παραδοσιακή λιθοδομή, συχνά εμφανή, με τις αρχές της κανναβικής λιθοδομής ενώ άλλοτε είναι επιχρισμένοι.

Χαρακτηριστικά στοιχεία που αποσκοπούν στη λειτουργία του φάρου, είναι τα ανοίγματα (παράθυρα), που τις περισσότερες φορές είναι πολύ μικρά, για να προστατεύουν το κτίσμα από την έντονη και ισχυρή επίδραση του ηλιακού φωτός και των δυνατών ανέμων, αλλά και η απότομη γυριστή σκάλα, η οποία οδηγεί στο φωτιστικό μηχάνημα.

Σχεδόν πάντα, ο όγκος του φάρου, συνοδεύεται από το φαρόσπιτο, το σπίτι του φαροφύλακα, το οποίο βρίσκεται είτε σε απόσταση είτε σε επαφή με το κύριο κτίσμα. Σχεδόν πάντοτε είναι ισόγειο και με ελάχιστους βοηθητικούς χώρους. Το πόσιμο νερό μαζεύεται από το επίπεδο συνήθως δώμα του και με ένα

σύστημα υδρορροών συγκεντρωνόταν σε μια υπόγεια στέρνα. Κυρίαρχοι, μορφολογικά πάνω στον περιβάλλοντα χώρο τους, οι φάροι βρίσκονται σε αρμονία με αυτόν μέσα από μία διαλεκτική σχέση. Συνήθως, αυτοί που βρίσκονται σε ερημικά και βραχώδη ακρωτήρια είναι κτισμένοι με τα επιτόπια υλικά με εμφανή τοιχοποιία εναρμονισμένοι με το ύψος του τοπίου, ενώ αντίθετα στις αμμώδεις ακτές είναι επιχρισμένοι και χρωματισμένοι συνήθως λευκοί.

Οι αναγκαίες παράμετροι που καθορίζουν τη δομή και τη μορφή του κτίσματος είναι:

Το φως πρέπει να είναι ορατό, έτσι τοποθετείται στην κορυφή του πύργου, του οποίου το ύψος και η θέση καθορίζονται από τις συγκεκριμένες κάθε φορά απαιτήσεις καλής ορατότητας

Το φως πρέπει να υπάρχει, για να διατηρείται και να προστατεύεται, έτσι στην απώληση του πύργου υπάρχει το διαφανές περίβλημα που στεγάζει το μηχανισμό φωτισμού, κλωβός.

Το φως πρέπει να συντηρείται, χρήζει φροντίδας και επιτήρησης, ο άνθρωπος που αναλαμβάνει την ευθύνη πρέπει να έχει τον απαραίτητο χώρο για να κινείται και να εργάζεται. [4]

εικ. 10 | Εσωτερική σκάλα που οδηγεί στον κλοβό, φάρος Σύρου

εικ. 9| Κυλινδρικός πύργος, Φάρος Σύρου

εικ. 11| Τα μικρά ανοίγματα εξυπηρετούν στον αερισμό και ηλιασμό του χώρου, ενώ ταυτόχρονα προστατεύουν από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Λεπτομέρεια ανοίγματος, Φάρος Σύρου

εικ. 13| Κουζίνα φαρόσπιτου, Μουδάρι Κυθήρων.

εικ. 12| Άποψη εσωτερικού χώρου του φαρόσπιτου. Η διαμόρφωση ήταν λιτή, εξυπηρετώντας τις βασικές ανάγκες διαβίωσης. Φάρος Πρασσονήσι, Ρόδος

εικ. 14| Η χρήση τοπικών υλικών ήταν συνηθισμένη ιδιαίτερα σε περιπτώσεις απομονωμένων φάρων. Φάρος Μουδάρι Κυθήρων.





εικ. 16| Εσωτερική σκάλα, Φάρος Ψαθούρα

εικ. 15| Εσωτερική σκάλα, Φάρος Πρασσονήσι

εικ. 18| Ο φάρος αυτός κατασκευάστηκε το 1923. Το ύψος του πύργου του είναι 9 μέτρα και το εστιακό του ύψος είναι 23 μέτρα. Φάρος Δοκός, ο Δοκός είναι ένα μικρό νησάκι του Αργοσαρωνικού, ανάμεσα στην Υδρα και την απέναντι ακτή της Ερμιόνης και κοντά στις Σπέτσες.

εικ. 17| Κλωβός φάρου, Φάρος Σύρου

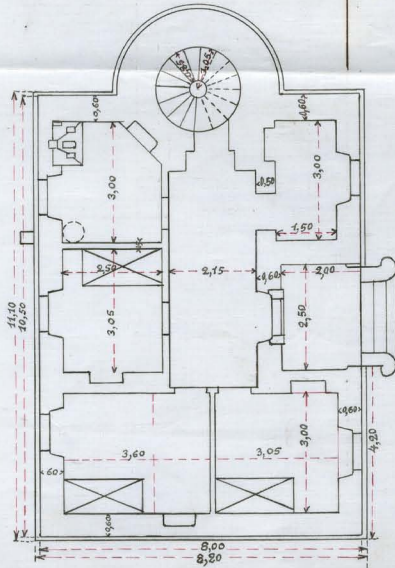
εικ. 19| Φάρος Γυθείου, κατασκευάστηκε το 1873. Το ύψος του άσπρου οκταγωνικού του πύργου είναι 23 μέτρα και το εστιακό του ύψος είναι 78 μέτρα. Πρώτη φορά λειτούργησε με πετρέλαιο και η ακτίνα της δέσμης φωτός του έφτανε τα 15 ν.μ. Βρίσκεται στην ανατολική πλευρά του Γυθείου στην νησίδα Κρανάη.

Φάρος Ποντικονησίου

Κλίμαξ 1:100

Κάτοψη

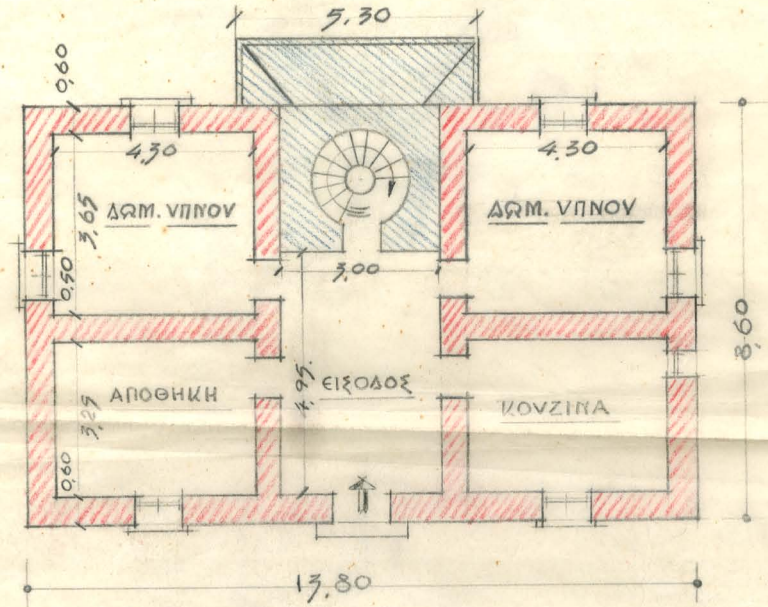
Πρόοψις



εικ. 20| Φάρος Ποντικονησίου, κατασκευάστηκε το 1907. Είναι εγκατεστημένος στο Ποντικονήσι, ένα νησάκι βραχώδες, ερημικό, γυμνό και άνυδρο στη Β.Α. του Αρτεμής ακρωτηρίου.

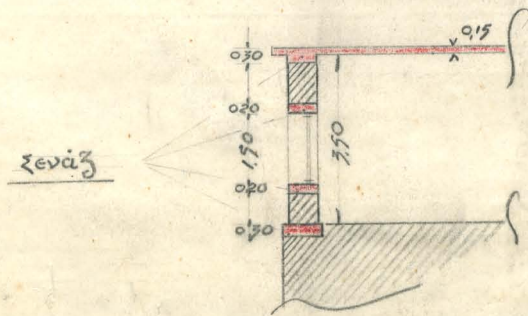
ΦΑΡΟΣ ΔΟΥΚΑΤΟΥ ΛΕΥΚΑΔΟΣ.

ΚΑΤΟΨΙΣ



ΚΛΙΜΑΞ 1:100

ΤΟΜΗ



ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1952

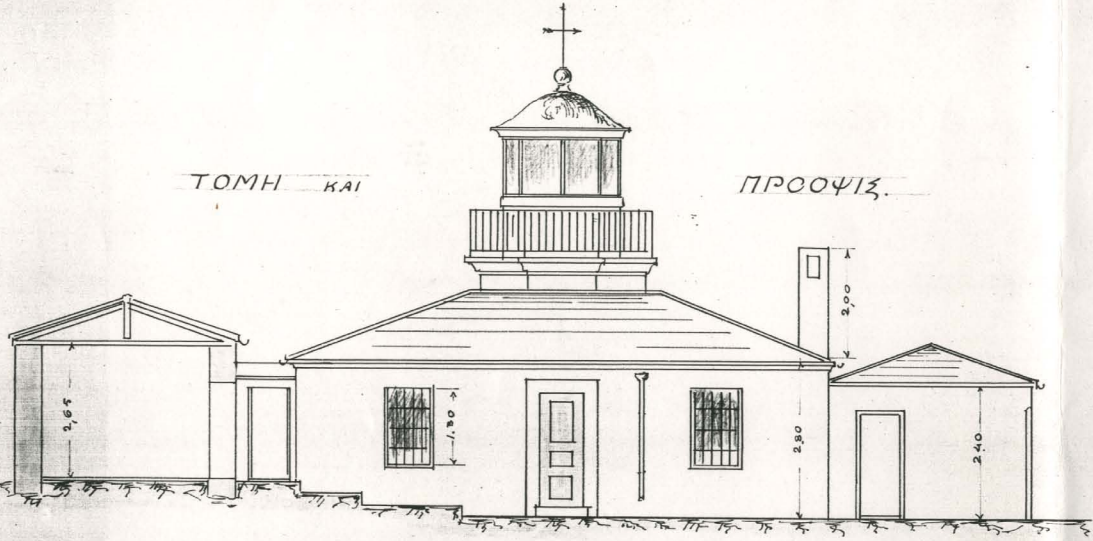
εικ. 21| Σχέδιο κάτοψης φάρου Δουκάτο Λευκάδος, το φαρόσπιτο ήταν απλά σχεδιασμένο, εξυπηρετώντας μονάχα τις βασικές ανάγκες της εποχής.

ΦΑΡΟΣ

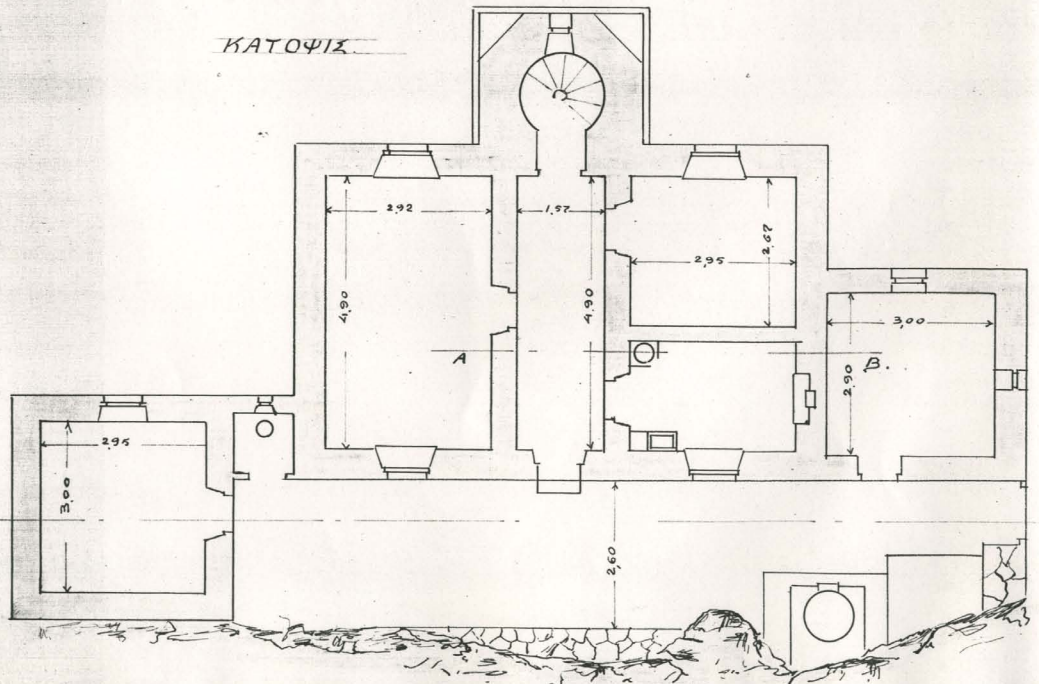
ΜΟΥΡΤΟΣ Η ΞΙΒΟΤΑ

ΤΟΜΗ ΚΑΙ

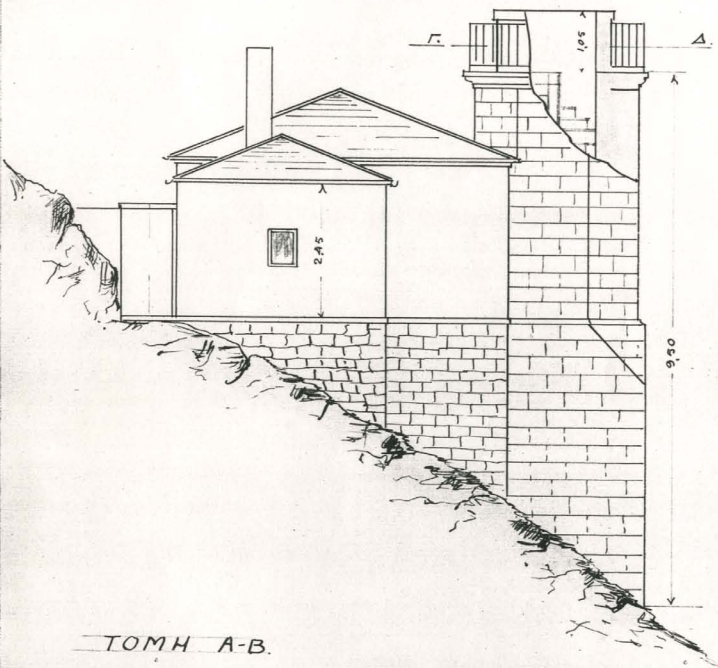
ΠΡΟΟΨΙΣ



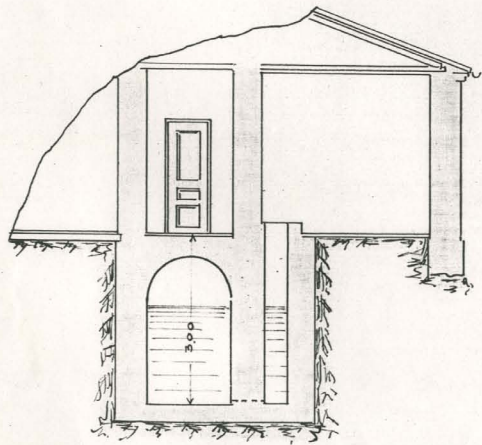
ΚΑΤΟΨΙΣ



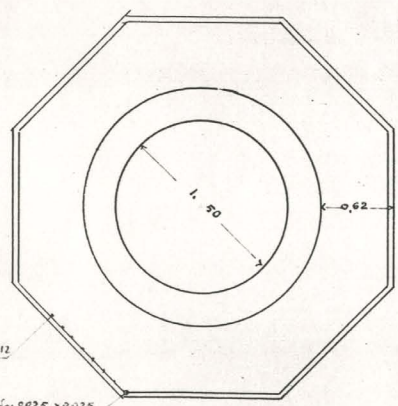
ΠΛΑΓΙΑ ΟΨΙΣ.



ΤΟΜΗ Α-Β.



ΤΟΜΗ Γ.Δ.



Πλάτος 0.312
Μήκος 0.80

Πλάτος 0.025 x 0.025
Μήκος 0.95

ΚΛΙΜΑΞ 1:100

ΚΛΙΜΑΞ 1:50

εικ. 22| Φάρος Μούρτος, Σύβοτα, κατασκευάστηκε το 1884 από τη Γαλλική Εταιρεία Οθωμανικών φάρων. Το ύψος του πύργου είναι 14 μ. και το εστιακό του ύψος 87μ. Είναι οκταγωνικής κάτοψης ο πύργος και η πρόσβαση σε αυτόν γίνεται με βάρκα από τα Σύβοτα.



εικ. 23 | Κλωβός Φάρου, σκίτσο Γ. Παπαγεωργίου

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΩΝ ΦΑΡΟΦΥΛΑΚΩΝ

Ο βασικός ιστός φυσικά για να λειτουργήσει ολόκληρο αυτό το δίκτυο είναι το προσωπικό. Οι εργασίες ελέγχου και συντήρησης των πυρσών εκτελούνται από τους φαροτεχνίτες, το τεχνικό πολιτικό προσωπικό και από τους φαροφύλακες, που σήμερα στελεχώνουν 58 από τους λιθόκτιστους φάρους ανα το φαρικό δίκτυο, με κύρια εργασία τους τη λειτουργία και συντήρηση όλων των πυρσών της ευρύτερης περιοχής τους.

Η επιτήρηση των πυρσών μέχρι το 1870

Τα πρώτα χρόνια του ελεύθερου ελληνικού κράτους, λόγω του ελάχιστου αριθμού, κατά την εποχή εκείνη, φάρων και φανών, το προσωπικό των φαροφυλάκων εκλεγόταν από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές. [4]

Δυστυχώς για τη διαβίωση και τον τρόπο ζωής των φαροφυλάκων της περιόδου εκείνης δεν γνωρίζουμε πολλά. Από το μικρό και περιορισμένο αριθμό φάρων που υπήρχε στα ελληνικά παράλια, αλλά και τη θέση τους, η οποία συνήθως δεν ήταν σε απομακρυσμένες και απομονωμένες περιοχές, προκύπτει ότι οι πρώτοι αυτοί φαροφύλακες αποτελούσαν άτομα που κατάγονταν από τον τόπο, όπου ανήκει ο φάρος, ήταν απλοί πολίτες, χωρίς ιδιαίτερη εκπαίδευση και η εργασία τους περιοριζόταν στην αφή και τη σβέση του φαναριού. Κάτι που με την εξέλιξη της τεχνολογίας και την επέκταση του φαρικού δικτύου, στη συνέχεια, άλλαξε.

Οι πληροφορίες μας περιορίζονται στις αποδοχές αυτών, οι οποίες από τους κρατικούς οικονομικούς προϋπολογισμούς της εποχής διαπιστώνεται ότι ανέρχονταν μηνιαίως στις

Αποδοχές

[4]Βασιλικό Ναυτικό Διάταγμα, άρθρο 11§6 από 4/16 Ιανουαρίου του 1834 «Περί οργανισμού των λιμενικών αρχών»: οι «επί των λιμενικών αξιωματικοί» δέον «να επαγρυπνώσιν ώστε οι φανοί των λιμένων ν'ανάπτωνται εγκαίρως και να διατηρήται ακριβώς η λάμψις των, μάλιστα δε κατά τας σκοτεινάς νύκτας και όταν πνεύουσι σφοδρόι άνεμοι»

Στυλιανός Εμμ. Λυκούδης, «ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΦΑΡΩΝ», Αθήνα, Εκδόσεις «ΕΣΤΙΑ»

40δρχ. Αργότερα, οι ίδιες πηγές μας πληροφορούν ότι χρέη φαροφύλακα εκτελούνταν με απλή απόσπαση από το σώμα του Βασιλικού Ναυτικού: «...Υποκελευσταί, δίοποι και ναύται α' και β' τάξεως αντί μηνιαίων αποδοχών εκ δραχμών 69, 49, 40 και 34» [5]

Οι αποδοχές, τις οποίες όριζε ο νόμος, ήταν ανεκτές για τις συνθήκες της εποχής. Αργότερα, με την ανέγερση απόκεντρων φάρων, η διαβίωση άρχισε να γίνεται δυσμενής και οι φαροφύλακες λάμβαναν επίδομα. Όσοι υπηρετούσαν σε απόκεντρους φάρους λάμβαναν επιπλέον 30δρχ. Επίσης, το κράτος, για τη μετακίνηση των φυλάκων, παρείχε λέμβο ή υποζύγιο με επίδομα 10δρχ. για την τροφή του.

Σύσταση “Ειδικού σώματος φαροφυλάκων”

Η Υπηρεσία Φάρων δεν υπαγόταν πάντα στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Ναυτικών. Η μελέτη των μηχανημάτων, η παραγγελία αυτών, η τοποθέτηση, οι κατασκευές και οι επισκευές των κτιριακών εγκαταστάσεων ανήκαν στις αρμοδιότητες του Υπουργείου Εσωτερικών, ενώ η διοίκηση του προσωπικού και ο εφοδιασμός των φάρων γινόταν από το Υπουργείο Ναυτικών. Το προσωπικό όμως της υπηρεσίας, η ανέγερση πυρσών αλλά και η εφαρμογή της τεχνολογίας, αποτελούσαν στοιχεία αλληλένδετα μεταξύ τους, που σύντομα αποδείχθηκε ότι δεν μπορούσαν να διοικούνται χωριστά για πολύ ακόμα.

Τον Ιανουαρίου του 1870 με Βασιλικό Διάταγμα επικυρώνεται η συγκρότηση του προσωπικού των φάρων με απόσπαση ανδρών του Πολεμικού Ναυτικού. Το ίδιο διάταγμα προβλέπει τη στρατολόγηση των απομάχων του Αγώνα, ως μέριμνα για τα γηρατεία τους [6]. Επίσης φαροφύλακες μπορούσαν να γίνουν, όσοι είχαν υπηρετήσει σε πολεμικά πλοία και τους το επέτρεπε

[5] Στυλιανός Εμμ. Λυκούδης, «ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΦΑΡΩΝ», Αθήνα, Εκδόσεις «ΕΣΤΙΑ», σελ. 164

[6] Βασιλικό Διάταγμα, 23 Ιανουαρίου 1870, αρ. 1 §3 και 4

η ηλικία τους. Το ίδιο ίσχυε και για όσους είχαν υπηρετήσει ως φύλακες λιμεναρχείων, φάρων και φανών της Επτανήσου μετά την προσάρτησή της στο ελληνικό κράτος.

Το 1887 ο Γ. Θεοτόκης υπουργός Ναυτικών, συγκρότησε την «Ειδική επί των φάρων Επιτροπή», η οποία και διατύπωσε το νόμο ΑΥΠΒ', μεταφέροντας όλες τις αρμοδιότητες που αφορούν το φαρικό δίκτυο καθώς και την υπηρεσία φάρων, στο Υπουργείο Ναυτικών. Το 1910 ο νόμος αυτός τροποποιήθηκε και η Υδρογραφική Υπηρεσία του Ναυτικού, υπεύθυνη για την αποτύπωση και τη χαρτογράφηση των ακτών, συγχωνεύτηκε με την Υπηρεσία Φάρων. Το 1911 τοποθετήθηκε στην υπηρεσία ο τότε υποπλοίαρχος Στυλιανός Λυκούδης, ο οποίος αφιέρωσε τη ζωή του στην υπηρεσία και στην επέκταση του φαρικού δικτύου. Την ίδια χρονιά, δημιουργούνται οι βάσεις συγκρότησης ειδικού σώματος φαροφυλάκων. Με το νόμο προβλέπεται ναύτες του Πολεμικού Ναυτικού να υπηρετούν στους φάρους για 4 χρόνια με μηνιαίες αποδοχές 50δρχ. Ο νόμος του 1887 αναφέρεται στην κατάρτιση ειδικού προσωπικού για την Υπηρεσία των Φάρων, στο οποίο συμμετείχαν επιστάτες και φύλακες πρώτης και δεύτερης τάξης με τετραετή πρόσληψη. Οι επιστάτες προέρχονταν από τις τάξεις των υπαξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού, ενώ οι φύλακες από την τάξη των εργατών θαλάσσης του Πολεμικού Ναυτικού.

Οι Έλληνες φαροφύλακες δεν έζησαν κάτω από τις ίδιες άγριες συνθήκες αυτών που δοκιμάστηκαν σε απομονωμένους φάρους (Smalls, Eddystone, Bell – Rock, κ.α.) στη μέση του ωκεανού [εικ. 24]. Αυτό βέβαια δε σημαίνει ότι η ζωή στους ελληνικούς φάρους ήταν εύκολη. Η έλλειψη επικοινωνίας, η απομόνωση, οι παροχές για την ανθρώπινη διαβίωση, αλλά και αυτές για τη λειτουργία και συντήρηση ιδιαίτερα απομονωμένων φάρων ήταν από περιορισμένες έως ανύπαρκτες. Οι παρατεινόμενες κακοκαιρίες οδηγούσαν πολλές φορές στην πείνα και ακόμα σε προβλήματα υγείας, τα οποία οι φαροφύλακες έπρεπε να αντιμετωπίσουν αβοήθητοι.



εικ. 24 | Φάρος Eddystone, Ηνωμένο Βασίλειο

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΦΑΡΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΣΜΩΝ

Ως καύσιμη ύλη των φάρων χρησιμοποιούνταν, μέχρι τον 18ο αιώνα, ξύλα και κάρβουνα. Από τον 18ο αιώνα τη θέση τους παίρνουν το λάδι και το πετρέλαιο. Μέχρι τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο οι περισσότεροι φάροι λειτουργούν με πετρέλαιο. Ελάχιστοι λειτουργούν με ασετυλίνη. Την δεκαετία του '80 κυριαρχεί η ασετυλίνη, ενώ στα μέσα της ίδιας δεκαετίας ξεκινάει η ηλεκτροδότηση των φάρων. Σήμερα, οι περισσότεροι φάροι είναι αυτόματοι ηλιακοί.

Η ανάπτυξη της ναυτιλιακής κίνησης στα τέλη του 18ου αιώνα δημιούργησε αυξημένες απαιτήσεις φωτεινής σήμανσης των ακτών και ο καθορισμός ταυτότητας, ξεχωριστής για κάθε φάρο, έγινε πλέον αναγκαίος.

Οι πυρσοί ανοικτής φλόγας, οι οποίοι ήταν τα μόνα βοηθήματα των ναυτικών εκείνη την εποχή, δεν ήταν πια ικανοί να καλύψουν τις ανάγκες αυτές καθώς ήταν ανεπαρκείς και πολλές φορές παραπλανητικοί για τους ναυτιλλόμενους. Η λειτουργία τους εξαρτιόταν ουσιαστικά από τις καιρικές συνθήκες, ενώ η δυσκολία ήταν ακόμα μεγαλύτερη στους απομακρυσμένους φάρους, λόγω μεταφοράς και αποθήκευσης των υλικών που χρησιμοποιούσαν για την καύση (ξύλα, κάρβουνα, ρητίνες). Η διαδικασία αφής και η διατήρηση της φλόγας τους, με συνεχή τροφοδοσία καύσιμης ύλης, μετέτρεπε τους πυρσούς αυτούς σε εργαλεία αμφιβόλου αξιοπιστίας.

Τα προβλήματα αυτά δεν άργησαν να φέρουν την εξέλιξη των φωτιστικών μηχανημάτων, τα οποία πέρασαν διάφορα στάδια δοκιμών και βελτίωσης, αλλά και αλλαγή της καύσιμης ύλης σε φυτικά ή ζωικά έλαια. Το 1878, ο Ελβετός Αίμε Argand κατορθώνει να συνδυάσει λαμπρότερο φως σε περιστρεφόμενο μηχανισμό και από αυτόν μένουν γνωστές οι λυχνίες Argand. Οι λυχνίες Argand με περισσότερα από ένα κυλινδρικά φυτίλια

*Ανάγκη για
φωτεινή
σήμανση στις
θαλάσσιες
πορείες*

τοποθετούνται μπροστά από κύλα μεταλλικά κάτοπτρα που διατηρούν τη φλόγα με αρκετά ικανοποιητική απόδοση. Όμως, οι μέθοδοι αύξησης της φωτεινής εκπομπής αλλά και η συγκέντρωση της φωτοβολίας σε δέσμη φωτός, αποτελούσαν προβλήματα που απασχολούσαν ακόμα τους ειδικούς της εποχής. [εικ. 25]

Το 1822 ο Γάλλος φυσικός Augustin Fresnel επινοεί το πρώτο καταδιοπτρικό οπτικό, το οποίο αποτέλεσε ένα μεγάλο βήμα στην εξέλιξη των φωτιστικών μηχανημάτων. Ο Fresnel κατάφερε να συγκεντρώσει τις φωτεινές ακτίνες παράλληλα προς το οριζόντιο επίπεδο χρησιμοποιώντας *διοπτρικά στοιχεία και καταδιοπτρικούς δακτυλίους*. [εικ. 26]

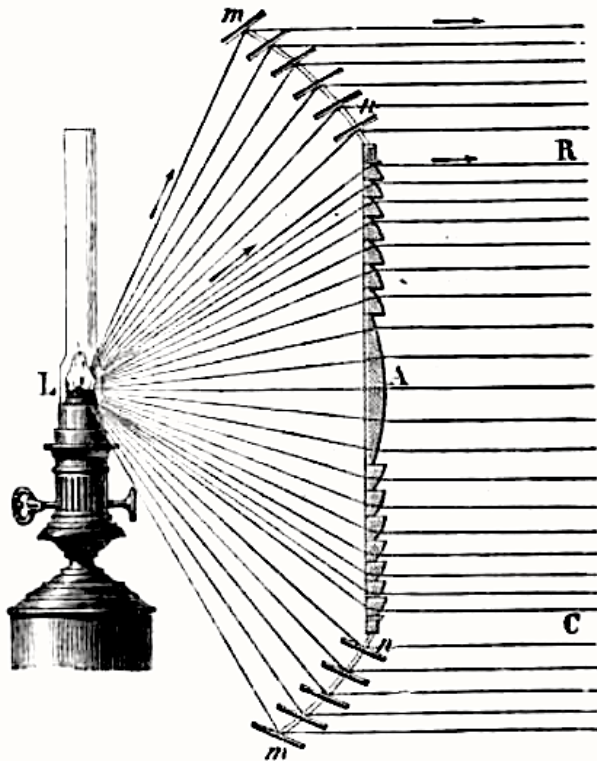
Οι φάροι αυτοί είχαν σταθερό φως και πολύ σύντομα η έλλειψη χαρακτηριστικού δημιούργησε σύγχυση στην αναγνώριση τους από τους ναυτιλλομένους. Το 1825 ο Henry Lepaute δημιουργεί ένα μηχανισμό περιστροφής των οπτικών που λύνει το

*Μηχανισμός
περιστροφής*



εικ. 25 | Λυχία Argand

πρόβλημα αυτό. Κατασκευάζει ένα ωρολογιακό μηχανισμό που λειτουργεί με αντίβαρο και μεταδίδει περιστροφική κίνηση στο οπτικό, επιτυγχάνοντας την ακριβή περιστροφή του οπτικού. Ο μηχανισμός και η λειτουργία του θύμιζε κατά πολύ αυτή ενός ρολογιού εκκρεμές, [εικ. 27,28]



εικ. 26 | Σχέδιο μηχανής Fresnel.

Η εφεύρεση αυτή είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της απώλειας της φωτοβολίας από τη λυχνία, από το 87% των παλαιών κατοπτρικών μηχανισμών, στο 17% και εφαρμόστηκε σε μεγάλο αριθμό φάρων, παγκοσμίως.

Πυρσοί ασετυλίνης

Η μεγάλη έκρηξη της τεχνολογίας ήταν η εφεύρεση των αυτόματων πυρσών ασετυλίνης. Το 1910 ο Σουηδός Gustaf Dallen κατασκευάζει τον εκλαμπτήρα γυμνής φλόγας αερίου ασετυλίνης, ο οποίος εκμεταλλευόταν την πίεση αερίου η οποία απελευθερωνόταν σε προσδιορισμένη ποσότητα (ανάλογα το χαρακτηριστικό) το οποίο στη συνέχεια αναφλέγονταν και δημιουργούσε επαναλαμβανόμενες εκλάμπσεις. Οι αυτόματοι αυτοί πυρσοί είχαν φωτοβολία μέχρι 15 ναυτικά μίλια, αυτονομία καύσιμης ύλης έως 13 μήνες και χαμηλό κόστος κατασκευής υποδοχής, εφοδιασμού και συντήρησης.

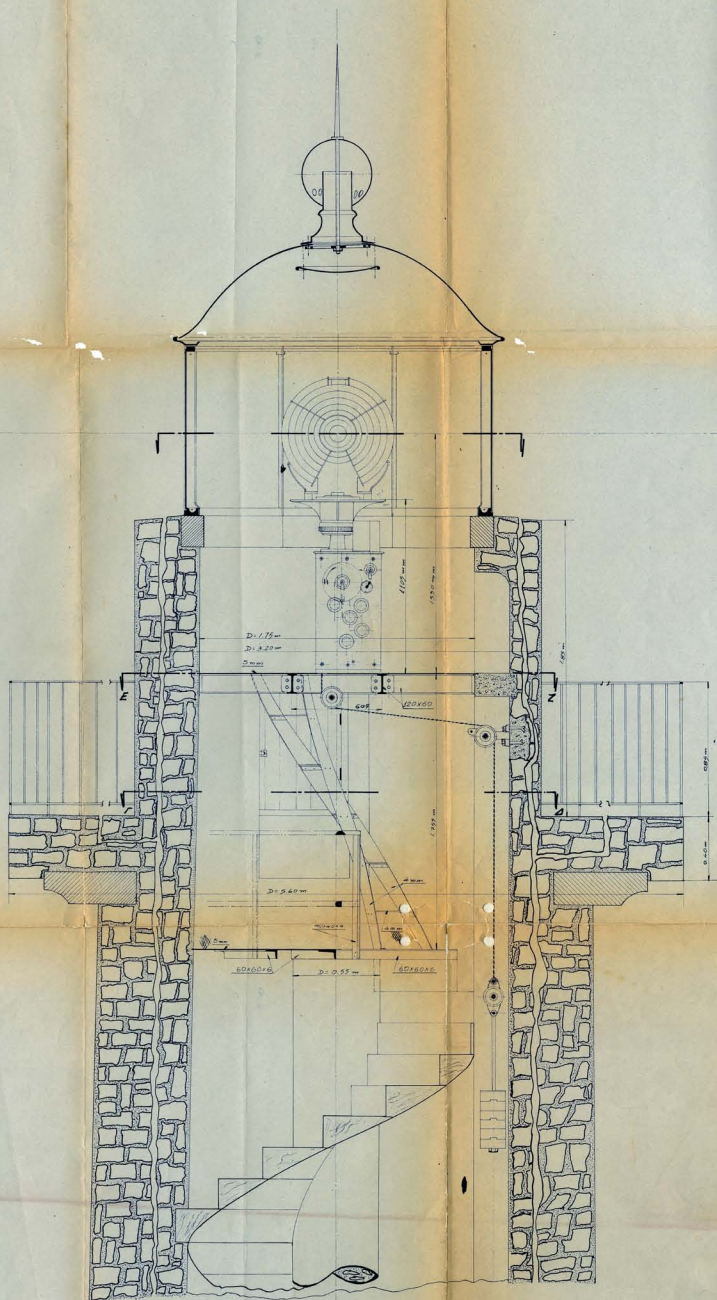


εικ. 27 | Ωρολογιακός μηχανισμός περιστροφής φάρων



εικ. 28 | Πλήρες σύστημα περιστροφικού οπτικού με αντίβαρο

[6] Συνέντευξη, *Ιωάννης Βαρβατές*, Αρχικελευστής Υπηρεσίας Φάρων (Πειραιάς, 2013), στους Ε.Χριστοδουλάκη, Ν.Δάββαρη



Όταν το βαρίδι φτάσει στο κατώτερο σημείο του φάρου, ο μηχανισμός χρειάζεται κούρδισμα ώστε να συνεχίσει να περιστρέφεται. Κάθε κούρδισμα διαρκούσε 3-4 ώρες.

εικ. 29 | Φάρος Γάιδaros, Σύρου
Κατακόρυφη τομή του κτιρίου.

ΦΑΡΟΣ
ΓΑΪΔΑΡΟΣ ΣΥΡΟΥ
ΠΥΡΑΥΛΙΣΜΟΣ 73N 35 mm
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΜΗ ΚΑΤΑ Α-Β
ΚΑΙΜΑ 1:12,5
ΜΕΤΑΣΥΝΘΕΣΗ ΤΗΝ 14-12-63

Πυρσοί πετρελαίου

Στις αρχές του 1920 γίνεται σταδιακή αντικατάσταση λυχνιών τύπου Argand με λυχνίες πυρακτώσεως ατμοποιημένου πετρελαίου. Η λειτουργία της λυχνίας ατμοποιημένου πετρελαίου ήταν ως εξής. Αφού ο φαροφύλακας ανέβαινε στον κλωβό του φάρου, έπρεπε να γεμίσει το δοχείο πετρελαίου με φωτιστικό πετρέλαιο και στη συνέχεια μέσω μιας αεραντλίας να δημιουργήσει κατάλληλη πίεση αέρα στο δοχείο αέρος ώστε μέσω σωληνώσεων ο αέρας να παρασύρει το καύσιμο και να το οδηγήσει στον καυστήρα της λυχνίας όπου ατμοποιημένο πλέον αναφλέγονταν, πυρακτώνοντας την αμιάντινη φωτοβολίδα. [6]

Το πλήθος υφάλων, σκοπέλων και βραχονησίδων στην ελληνικές θάλασσες δημιούργησαν την ανάγκη κατασκευής περισσότερων πυρσών για την προστασία των πλεούμενων. Η ανέγερση όμως τέτοιου αριθμού φαναριών αλλά και η επάνδρωσή τους, βρισκόμενοι σε μέρη δυσπρόσιτα και απομονωμένα αποτελούσε ένα σχέδιο πολυδάπανο έως αδύνατο. Η ανάγκη αυτή οδήγησε στην εφεύρεση **αυτόματων** πυρσών, οι οποίοι εξέπεμπαν σταθερό φως ή αστραπιαία λάμψη καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας και της νύχτας και χρησιμοποιούσαν ως φωτιστική ύλη «επιμελημένη απόσταξη πετρελαίου». Οι πυρσοί αυτοί δεν απαιτούσαν την παρουσία του φαροφύλακα, παρά μόνο επισκέψεις σε διαστήματα από 15 ημέρες έως 3 μήνες. Παρ' όλα αυτά ο τύπος αυτός δεν κρίθηκε ικανοποιητικός και χρησιμοποιήθηκε ελάχιστα.

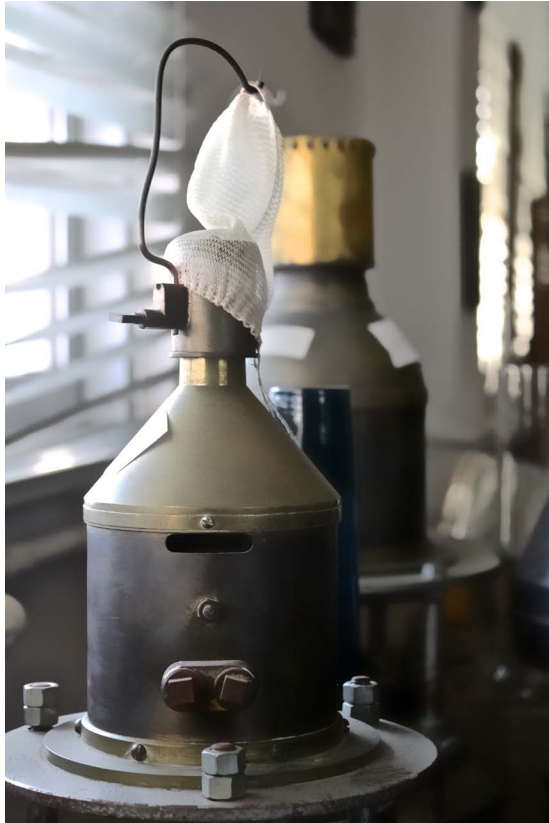
Ορισμός ειδικού τεχνικού προσωπικού

Η νέα αυτή τεχνολογία απαιτήσε την εκπαίδευση ειδικού τεχνικού προσωπικού, κι έτσι με το νόμο 537 της 27 Δεκεμβρίου 1914, καθορίζεται ειδικό τεχνικό προσωπικό (Τεχνίτες Φάρων). Στις αρχές του 1920 γίνεται σταδιακή αντικατάσταση των λυχνιών τύπου Argand που λειτουργούσαν στους επιτηρούμενους

φάρους με λυχνίες πυρακτώσεως ατμοποιημένου πετρελαίου πετυχαίνοντας μεγαλύτερη φωτοβολία στα ήδη υπάρχοντα φωτιστικά. Το σύστημα λειτουργίας της λυχνίας ατμοποιημένου πετρελαίου αποτελούνταν από την συστοιχία αεροδόχου πετρελαιοδόχου (που περιελάμβανε το δοχείο αέρα το δοχείο πετρελαίου και μια αεραντλία) παροχικούς σωλήνες και την λυχνία πυράκτωσης της αμιάντινης φωτοβολίδας.

Ηλεκτρικοί / Ηλιακοί πυρσοί

Μέσα στη δεκαετία του '80 ξεκινάει η ηλεκτροδότηση των φωτιστικών μηχανημάτων και οι πυρσοί πετρελαίου αλλά και αυτοί της ασετυλίνης μετατρέπονται σε ηλιακούς και ηλεκτρικούς πυρσούς. Οι πρώτοι λειτουργούν με ηλιακές γεννήτριες και αποθηκεύουν ενέργεια στους συσσωρευτές, οι οποίοι τροφοδοτούν τον εκλαμπτήρα, ενώ οι δεύτεροι λειτουργούν με ηλεκτρικό ρεύμα από το δίκτυο της ΔΕΗ και αποτελούν αξιόπιστους φάρους με δυνατότητα μεγάλης φωτοβολίας και πολύ χαμηλό κόστος συντήρησης.



εικ. 30 | Λυχνία πυρακτώσεως ατμοποιημένου πετρελαίου 35mm.

Σχέδιο του κλοβού του φάρου της Ψαθούρας από τη Γαλλική εταιρεία για την εγκατάσταση μηχανισμού πετρελαίου, 1916.

φαροφύλακας:
ένα γρανάζι της μηχανής

Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΟΥ ΣΤΥΛΙΑΝΟΥ ΛΥΚΟΥΔΗ 1911-1941

Εισαγωγή

Το 1911, ο Στυλιανός Λυκούδης διορίζεται ως αξιωματικός μελετών, ουσιαστικά όμως ως τμηματάρχης της Υπηρεσίας Φάρων. Το 1915, με ειδικό νόμο, διορίζεται μόνιμος διευθυντής της Υπηρεσίας. Στη θέση αυτή παραμένει μέχρι και το 1939, ενώ επανέρχεται ως σύμβουλος μέχρι το 1941, όταν και αποστρατεύεται οριστικά. Σημαντικά ιστορικά γεγονότα θα λειτουργήσουν επικουρικά ώστε ο Λυκούδης να υλοποιήσει το όραμά του για ολοκλήρωση και εκσυγχρονισμό του ελληνικού φαρικού δικτύου.

Το 1910 ο Σουηδός μηχανικός Gustaf Dallen κατασκευάζει τον εκλαμπτήρα γυμνής φλόγας αερίου ασετυλίνης. Στην Ελλάδα, η πρώτη δοκιμή αυτόματου πυρσού ασετυλίνης έγινε το 1912 από την σουηδική εταιρία «AGA», διήρκεσε 7 μήνες και εξακριβώθηκε η άπταιστη λειτουργία του αυτομάτου πυρσού [7]. Η Υπηρεσία Φάρων φροντίζει να προμηθευτεί άμεσα φωτιστικά μηχανήματα της νέας τότε τεχνολογίας αλλά η εγκατάστασή τους θα καθυστερήσει λίγο, λόγω των Βαλκανικών Πολέμων [8]. Η εφεύρεση αυτή θα καθορίσει διεθνώς την εξέλιξη των φαρικών δικτύων και στην Ελλάδα θα σταματήσει οριστικά να χρησιμοποιείται το κοντινό 1998.

Η νέα τεχνολογία επιφέρει πολλές αλλαγές στην Υπηρεσία και το δίκτυο. Πλέον, απαιτούνταν η εκπαίδευση ειδικού τεχνικού προσωπικού. Έτσι, με τον νόμο 537 της 27 Δεκεμβρίου του 1914 καθορίζεται σώμα ειδικού τεχνικού προσωπικού της Υπηρεσίας Φάρων και διατίθενται σε αυτήν τα πλοία «Αύρα», «Σφακτηρία» και «Πηγιάς» με τα οποία θα πραγματοποιούνταν οι ετήσιες επιθεωρήσεις των φάρων και των φανοφυλάκων από το τεχνικό προσωπικό [9].

[7] Στυλιανός Εμμ. Λυκούδης, «ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΦΑΡΩΝ», Αθήνα, Εκδόσεις «ΕΣΤΙΑ», σελ. 143

[8] Στυλιανός Εμμ. Λυκούδης, «ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΦΑΡΩΝ», Αθήνα, Εκδόσεις «ΕΣΤΙΑ», σελ. 147

[9] Στυλιανός Εμμ. Λυκούδης, «ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΦΑΡΩΝ», Αθήνα, Εκδόσεις «ΕΣΤΙΑ», σελ. 162

ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΦΑΡΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΦΑΡΙΚΩΝ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ (ΠΦΑ)

Ο ανεφοδιασμός των φάρων γίνεται μία φορά το χρόνο. Το ταξίδι ξεκινά την άνοιξη, ώστε να αποφευχθεί το εμπόδιο του καιρού που μπορεί να παρουσιαστεί κατά τους χειμερινούς μήνες. Τα πλοία που κάνουν τον ανεφοδιασμό αυτό λέγονται φαρόπλοια, το πλήρωμά τους αποτελείται από τεχνικό προσωπικό της υπηρεσίας και ένα στρατιωτικό γιατρό. Οι τεχνικοί είναι υπεύθυνοι για τις επισκευές και τον ανεφοδιασμό των φάρων. Ο προϊστάμενος του συνεργείου της Υπηρεσίας Φάρων εκτελεί επιθεώρηση προσωπικού και ενδιαιτήσεων και ανάλογα το αποτέλεσμα ορίζει ποινές ή επαίνους. Τέλος ο γιατρός του πλοίου εξετάζει τους φαροφύλακες και κάνει υγειονομική επιθεώρηση των χώρων του φάρου. Στόχος κάθε ταξιδιού είναι το πλοίο να περάσει από κάθε φάρο, ώστε να τον προμηθεύσει με υλικά και να επιβεβαιώσει τη σωστή λειτουργία του. Λόγω του βάρους των προμηθειών και των υλικών αλλά και της μακράς διάρκειας του ταξιδιού, είναι αδύνατον να επιθεωρηθούν όλοι οι φάροι του δικτύου σε ένα και μόνο ταξίδι. Έτσι, το ταξίδι έχει διαιρεθεί σε τέσσερα μεγάλα τμήματα, Ιονίου, Αιγαίου, Πελοποννήσου και Κρήτης – Κυκλάδων. Οι φάροι του τελευταίου τμήματος παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες δυσκολίες και κινδύνους κατά τον ανεφοδιασμό καθώς βρίσκονται σε πολύ απρόσιτες ακτές και νησίδες και ο καιρός στα μέρη αυτά δεν επιτρέπει πολλές φορές να προσεγγιστεί ο φάρος. Το ταξίδι μπορεί να διαρκέσει από 25 ημέρες έως 3 με 4 μήνες. Αυτό εξαρτάται από το πλήθος των βλαβών που θα αντιμετωπίσουν στην πορεία αλλά κυρίως από τον καιρό. Εκτός από την ετήσια επιθεώρηση, πραγματοποιούνται έκτακτες μικρές αποστολές καθ'όλη τη διάρκεια του χρόνου προκειμένου να αντιμετωπίζονται το ταχύτερο οι όποιες βλάβες του δικτύου, οι οποίες κατά κανόνα, γνωστοποιούνται στην υπηρεσία είτε από τους φαροφύλακες, είτε από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές ή από παραπλέοντα

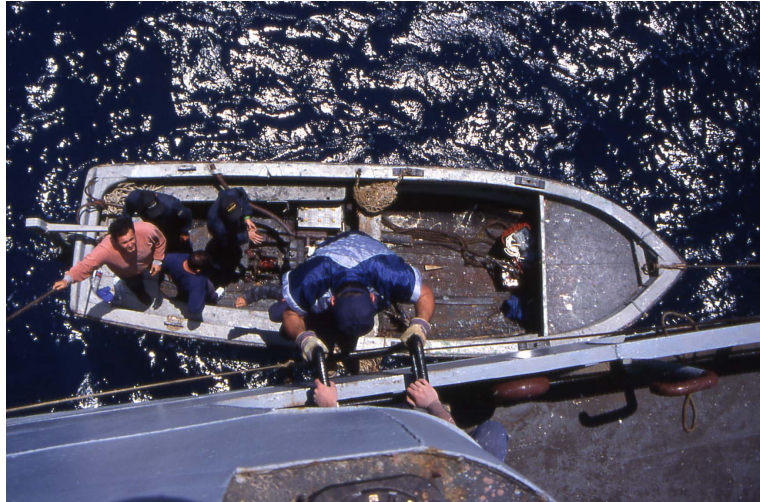
σκάφη και πλοία.

Επίσης ήταν δυνατό πλέον να τοποθετηθούν πυρσοί σε μέρη απόκρημνα, όπου δεν μπορούσαν να κατασκευαστούν κτίσματα φάρων και η συνεχής τροφοδοσία με φωτιστικό πετρέλαιο θα ήταν αδύνατη. Ένας αεροταμιευτήρας (μπουκάλα) πυρσού ασετυλίνης μπορούσε να διαρκέσει μέχρι και δώδεκα μήνες. Έτσι, σημεία δυσπρόσιτα που μέχρι τότε ήταν αφώτιστα, γίνονται ασφαλή. Βέβαια, η ασετυλίνη δεν μπορούσε να αντικαταστήσει πλήρως το φωτιστικό πετρέλαιο γιατί ήταν ασύμφορο οικονομικά να χρησιμοποιηθεί σε φάρους με μεγάλη εμβέλεια.

Την ίδια περίοδο, μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους, η επικράτεια του ελληνικού κράτους επεκτείνεται συνεχώς, οπότε ταυτόχρονα και το ελληνικό φαρικό δίκτυο. Την άνοιξη του 1915, κατόπιν διαπραγματεύσεων, η ελληνική διοίκηση αναλαμβάνει οριστικά τη διαχείριση των πυρσών των «Νέων Χωρών», που μέχρι τότε είχε αναλάβει με σύμβαση για λογαριασμό του οθωμανικού κράτους η γαλλική εταιρία «Administration Generale des Phares de l'Empire Ottoman». [10]

Το 1920, ξεκινά να εγκαθίσταται σταδιακά η τεχνολογία λυχνιών πυρακτώσεως ατμοποιημένου πετρελαίου. Η τεχνολογία αυτή θα χρησιμοποιείται στους φάρους για πολλά χρόνια μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

[10] Στυλιανός Εμμ. Λυκούδης, «ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΦΑΡΩΝ», Αθήνα, Εκδόσεις «ΕΣΤΙΑ», σελ. 153



εικ. 31| Αποστολή τεχνικής Υπηρεσίας για εφοδιασμό καυσίμων του φάρου Άγιος Ιωάννης στην Κρήτη, το φαρόπλοιο χρησιμοποιεί βοηθητική βάρκα ώστε να προσεγγίσει το πλησιέστερο προσβάσιμο σημείο για τον φάρο, Ιούνιος 1998

εικ. 32β| Φάρος Βαρδιάνοι, Κεφαλλονιά, Ιούνιος 1996

εικ. 32α| Στους απομονωμένους και δυσπρόσιτους φάρους συνήθως η μεταφορά των προμηθειών γίνεται χειρωνακτικά, Φάρος Βαρδιάνοι στην Κεφαλλονιά, Ιούνιος 1996

εικ. 34| Μεταφορά φιαλών ασετυλίνης για τη λειτουργία του φωτιστικού μηχανήματος. Φάρος Άγιος Ιωάννης. Κρήτη. Ιούνιος 1998

εικ. 33| Φάρος Άγιος Ιωάννης, Κρήτη, Ιούνιος 1998

εικ. 36| Ο φάρος αυτός κατασκευάστηκε το 1864 από την Γαλλική Εταιρεία Φάρων. Το ύψος του πύργου του είναι 9 μέτρα και το εστιακό του ύψος είναι 49 μέτρα. Βρίσκεται στην άκρη του ακρωτηρίου Άγιος Ιωάννης και εντάχθηκε στο Ελληνικό φαρικό δίκτυο το 1912-13 μετά την λήξη των Βαλκανικών Πολέμων. Ιούνιος 1998

εικ. 35| Φάρος Άγιος Ιωάννης, Κρήτη, Ιούνιος 1998

1915:ΑΠΟΛΥΣΗ ΟΘΩΜΑΝΩΝ ΦΑΡΟΦΥΛΑΚΩΝ

Το 1915, η επιτροπή παραλαβής των πυρσών των «Νέων Χωρών», αποφασίζει κατόπιν αποδεδειγμένου περιστατικού κατασκοπείας εκ μέρους Τουρκαλβανών φαροφυλάκων στο φάρο Μούρτο κοντά στα Σύβοτα, την καθολική απόλυση όλων των Οθωμανών φαροφυλάκων ανεξαρτήτως της υπηκοότητάς τους. Ανάλογες κατηγορίες αποδόθηκαν και σε Τουρκοκρήτες φαροφύλακες σε φάρους στις κρητικές ακτές. Στην απόφαση αυτή υπήρχε εκφρασμένη η επιφύλαξη για μετέπειτα αναίρεση της απόφασης αυτής. Προκειμένου να καλυφθεί το μεγάλο κενό των αποχωρησάντων Οθωμανών φαροφυλάκων, προσελήφθησαν στη θέση τους και άτομα τα οποία δεν πληρούσαν όλες τις προϋποθέσεις και με έλλειμμα στην εκπαίδευση. Για την κάλυψη κενών θέσεων στους φάρους, μετατέθηκαν επίσης με απόσπαση από άλλες υπηρεσίες του Πολεμικού Ναυτικού υπαξιωματικοί και ναύτες. Αυτό δημιούργησε προβλήματα δυσλειτουργίας στο φαρικό δίκτυο και έτσι λήφθηκε η απόφαση να επανέλθουν στο σώμα ως προσωρινοί τουλάχιστον όσοι ήταν Έλληνες στο γένος και είχαν καταγωγή από τις «Νέες Χώρες». Θα πρέπει να αναφέρουμε πως στη συντριπτική τους πλειοψηφία οι αποχωρήσαντες Οθωμανοί ήταν εξαιρετοι στα καθήκοντά τους, πειθαρχημένοι και πολλές φορές συνδέονταν έντονα συναισθηματικά με τους φάρους που είχαν υπό την επίβλεψή τους. Κάποιοι είχαν θάψει μέλη των οικογενειών τους δίπλα από τους φάρους ή ανήκαν σε φαρο-οικογένειες με παράδοση γενιών στο επάγγελμα του φαροφύλακα. Δεν μπορούσε όμως να γίνει διαφορετικά γιατί βρισκόμασταν σε εμπόλεμη κατάσταση με την Τουρκία και δεν ήταν ασφαλές.[11][εικ. 37, 38]

[11] Στυλιανός Εμμ. Λυκούδης, «ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΦΑΡΩΝ», Αθήνα, Εκδόσεις «ΕΣΤΙΑ», σελ. 148-156

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Διευθύνσεις Φάρων Ἐν Ἀθήναις τῇ 18 Ἀπριλίου 1915

Ἀριθμ. πρωτ. 22689

Πρὸς

Τὸν Δογιστὴν τοῦ Β.Ναυτικοῦ Νικόλαον Θαλασσινόν

Διὰ τῆς ὑπ' ἀρ. 8336 ὑπὸ 26 Φεβρουαρίου 1915 ἡμετέρας πρὸς ὑμᾶς διαταγῆς καὶ συνφάδι τῷ ἀριθμῷ 39 τοῦ νόμου 645 τῆς 21/23 Φεβρουαρίου ἕ.ἕ. " περὶ τῆς ὑπηρεσίας τῶν φάρων " εὑχόμεν διατάξει πῆν προσωρινὴν ἐγκατάστασιν εἰς ἕς ὑπηρετοῦν θέσεις πάντων τῶν τυχόν (ἐκ τῶν ἐπιστατῶν καὶ φυλάκων τῶν φάρων τῶν νέων χωρῶν.) ἐφωδιασμένων διὰ πιστοποιητικοῦ ἐμφαίνοντες τὴν Ἑλληνικὴν δηκιοότητα.

Ἐχοντες ὁμως ὑπ' ὄψει ὅτι τινὲς τῶν ἐπιστατῶν καὶ φυλάκων Ὀθωμανοί, τὸ ἄρῃσκουμα καὶ τὴν καταγωγὴν (ἑλλὰ δηλώσαντες καὶ κτησάμενοι ἑλληνικὴν δηκιοότητα) ἐνδέχεται νὰ παραβλάψωσι τὰ ἔθνικὰ συμφέροντα ἐπὶ τὰς παρούσας μάλιστα λίαν ἄνεμάλους, διεθνῶς περιστάσεις παρηγείλαμεν προφορικῶς τήν καθ' ἡμᾶς Διεύθυνσιν τῶν φάρων ὅπως συστήσῃ τὴν ἀπόλυσιν τῶν εἰς τὴν ἕνωματηγορίαν ὑπαγομένων, προσωρινῶς καὶ μέχρις ἐν εὐθέτω χρόνῳ ὀριστικῆς τοῦ ζητήματος λύσεως.

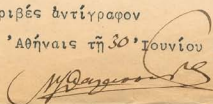
Καὶ ταῦτα, ἐγκρίνοντες καὶ μέχρι τοῦδε τοιαύτην ἐνέργειάν σας παραγγέλλομεν ὅπως καὶ διὰ τοῦς ἐπολιτομένους πρὸς παραλαβὴν φάρους ἐφαρμόσῃτε τὸ αὐτὸ μέτρον ἐπολύοντες τοὺς Ὀθωμανοὺς (ἐπὶ σκέτως δηκιοότητος) μέχρι νεωτέρας ὑποφάσεως ἡμῶν.

Ὁ Ὑπουργός

Νικόλαος Στράτος

Ἀκριβὲς ἀντίγραφον

Ἐν Ἀθήναις τῇ 30 Ἰουνίου 1915



αφ. φ. ραμψία 1909

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ἐπιτροπή
παραλαβῆς φάρων, φανῶν
κ.λ.π. Νέων χωρῶν.

Ἐν Διρένι Μυτιλήνης τῇ 30 Μαρτίου
1915

Ἄριθρ. Πρωτ. 46

Πρὸς

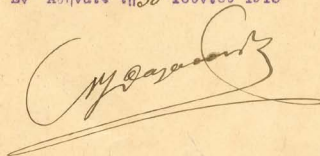
Τὸ ν. φύλακα τοῦ ἑπ' ἄρ. 2 φανοῦ τοῦ Διρένου
Μυτιλήνης Σουλεϊμάν

Δυνάμει τῆς ἑπ' ἄρ. 8336 Ἐ.Ε. διαταγῆς τοῦ Ἰπουργείου
τῶν Ναυτικῶν ἀπολύομεν ἡμᾶς τῆς ὑπηρεσίας ἀπὸ σήμερον.

Νικόλαος Θαλασσινός

Ἀκριβὲς ἀντίγραφον

Ἐν Ἀθήναις τῇ 30 Ἰουνίου 1915



Ο διορισμός και τα χαρακτηριστικά των φαροφυλάκων

Η πρόσληψη των φαροφυλάκων στην Υπηρεσία Φάρων γινόταν μέσω διαγωνισμών με σύστημα μοριοδότησης. Ο αιτών θα έπρεπε να στείλει αίτηση συμμετοχής και τα απαραίτητα πιστοποιητικά μέσω του εκάστοτε τοπικού λιμεναρχείου. Ο υποψήφιος θα έπρεπε να είναι Έλληνας στην υπηκοότητα και την εθνικότητα, να έχει λευκό ποινικό μητρώο, να μην εκκρεμούν εις βάρος του κατηγορίες και να μην εκκρεμεί η εκπλήρωση των στρατολογικών του υποχρεώσεων. Όσοι συμμετείχαν στο διαγωνισμό για διορισμό στην υπηρεσία φάρων και είχαν εκπληρώσει τις στρατιωτικές του υποχρεώσεις στο Πολεμικό Ναυτικό ή είχαν επαγγελματική προϋπηρεσία στο Πολεμικό και στο Εμπορικό Ναυτικό προιμοδοτούνταν και είχαν περισσότερες πιθανότητες να διοριστούν. Επίσης, αν κάποιος απόστρατος αξιωματικός δήλωνε συμμετοχή, διοριζόταν απευθείας με το βαθμό του επιστάτη.

Κατόπιν μελέτης στο μητρώο φαροφυλάκων της Υπηρεσίας Φάρων, προκύπτει πως τις περισσότερες φορές τα έγγραφα που επισυνάπτονταν στην αίτηση διορισμού ήταν τα εξής :

1. Το πιστοποιητικό εγγραφής στο μητρώο αρρένων της δημοτικής αρχής ή κοινότητας
 2. Το πιστοποιητικό εκπλήρωσης στρατολογικών υποχρεώσεων
 3. Το πιστοποιητικό του ποινικού μητρώου
 4. Η προϋπηρεσία του στο εμπορικό ναυτικό
 5. Πιστοποιητικό επιπέδου εκπαίδευσης
- [εικ. 39][εικ. 44]

Η υπηρεσία φάρων κατόπιν αίτησης κάποιου για διορισμό στην υπηρεσία ως φαροφύλακας, έστελνε αίτηση προς την ανώτατη υγειονομική επιτροπή του Βασιλικού Ναυτικού προκειμένου να εξετάσουν τον αιτούντα για αρτιμέλεια τόσο σωματική όσο και ψυχική. Ενώ τονίζουν ιδιαίτερα ότι επιβάλλεται οφθαλμολογική εξέταση ώστε να εξακριβωθεί ότι δεν υπάρχει ουδεμία βλάβη

στην όρασή του. Δεν υπήρχε η απαίτηση για κάποιο ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης. Για το λόγο αυτό στη συντριπτική τους πλειοψηφία οι φαροφύλακες είχαν παρακολουθήσει μόνο κάποιες από τις πρώτες τάξεις του δημοτικού. Στην αίτησή τους μπορεί να συμπεριλάμβαναν ακόμα και μια απλή δήλωση του δημοδιδάσκαλου της περιοχής, ο οποίος επιβεβαίωνε ότι ο αιτών “ήξερε γράμματα”. Άρα δεν μπορούμε να τους θεωρήσουμε εγγράμματους. Πολλή περισσότερη σημασία είχε για την Υπηρεσία να είναι εξοικειωμένοι με τη ναυτική τέχνη. Υπήρξαν βέβαια και περιπτώσεις φαροφυλάκων με καταγωγή από ορεινές περιοχές της χώρας αλλά αυτές ήταν η εξαίρεση. Η καταγωγή τους ήταν κυρίως από νησιωτικές ή παράκτιες περιοχές.

Από τις αρχές τις δεκαετίας του '30 παρατηρούμε πως ο αιτών για διορισμό στο σώμα φαροφυλάκων όφειλε να αποστείλει εκείνος το πιστοποιητικό της υγιεινής του κατάστασης το οποίο και είχε εκδώσει στρατιωτικός γιατρός. [εικ. 39]

Από το μητρώο φαροφυλάκων συμπεραίνουμε πως δεν υπήρχε ηλικιακός περιορισμός για τον διορισμό στο σώμα, καθώς υπάρχουν περιπτώσεις που διορίστηκαν ακόμα και σε ηλικία μεγαλύτερη των σαράντα ετών. Υπήρχε μόνο ανώτατο ηλικιακό όριο για την οριστική αποστράτευση από το σώμα.

Στην υπηρεσία προσλαμβάνονταν και προσωρινοί φαροφύλακες που αντικαθιστούσαν τους μόνιμους σε έκτακτες περιπτώσεις. Υπήρξαν περιπτώσεις που προσωρινοί φαροφύλακες, μετά το πέρας της θητείας τους μονιμοποιήθηκαν.

Οι αιτούντες για διορισμό ως φαροφύλακες στην αίτησή τους προσπαθούσαν να αποδείξουν μια αξιόλογη πρότερη εμπειρία και δεξιότητες, είτε στο Πολεμικό είτε στο Εμπορικό Ναυτικό [εικ. 43]. Είναι σύνηθες, εκτός από τα απαιτούμενα έγγραφα, να αναφέρει και στοιχεία τα οποία πιστεύει πως θα τον βοηθήσουν ώστε να προτιμηθεί για διορισμό έναντι άλλων. Επισυνάπτουν αντίγραφα διπλώματος κυβερνήτη ιστιοφόρου, αντίγραφα του

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΚΚΙΝΗΤΩΝ ΕΠΙΤΗΡΜΑΤΩΝ
ΔΡ. 2
ΔΥΟ
ΑΟΕΠ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΚΚΙΝΗΤΩΝ ΕΠΙΤΗΡΜΑΤΩΝ
ΔΡ. 1
ΜΙΑΣ
ΑΟΕΠ

Αίτηση

Καρείου Κύριου Παύλου Βένου
Περί παραλαβής μου ε' τό δέμα φαροφυ-
λακίων.
ἐν Αθίνας ἡ 30 Ἰουλίου 1930

Πρὸς
τὸ Σεβαστὸν Ὑπουργεῖον Ναυ-
τικῆς
Ἐπιπέδου Φαρέων
ἐν αἰ. 20

Σαφηνῶς ἐν ἡμεῖς παρὸν ἡ
πρὸ ἀριθ 2585 τῆς 11^{ης} Ἰουλίου ἔ.ε. ἔγ-
γραφοῦ ὑμῶν ἰ' ανακαίρω ε' ἡ-
ἐξουκῶ τὰ παραλαβὴ ε' τό δέμα
τῶν φαροφυλακίων. Πρὸς αὐτὰς
ὑποβλήθη συμπερίληψις τῶν ὑπό-
τῆς ἔγγραφοῦ τῶν προβλεπομένων
δυνατοτήτων ἦτοι: 1^{ης} Ὑποβόλαι-
μα ἡ ἐν τῷ ἐμπορικῷ Ναυτικῷ ὑπό-
ρεχίας μου. 2^{ης} Πιλοποικιλιῶν Κοι-
νότυπος 3^{ης} Στρατοποικιλιῶν Πι-
λοποικιλιῶν ἡ Στρατοποικιλιῶν μου
παραλαβῆς 4^{ης} Πιλοποικιλιῶν
τῆς ἔγγραφοῦ μου παραλαβῆς ἐπι-
πέδου ὑπό τῶν Στρατοποικιλιῶν Σαφῶν
Σαφῶν Ν. καὶ 5^{ης} Πιλοποικιλιῶν
τῶν Κοινοῦ ἡμεῶν μου.

Παρακαλῶ ὅσον ὅπως ὅσον ἐν ἀπο-
κρίσει μὴ ἀποβῆτε.

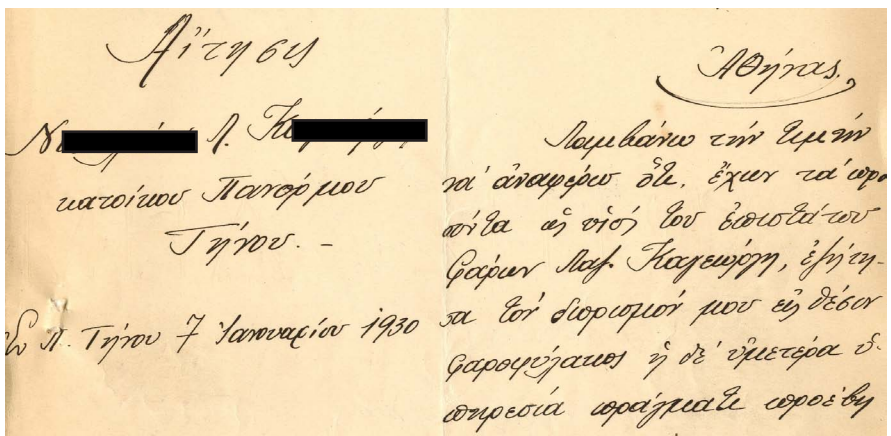
Ἐν ἀθίνας ἡ 30 Ἰουλίου 1930

Εἰς τὰς

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
3462
1554
ΤΜΗΜΑ

μητρώου τους στο εμπορικό ναυτικό κτλ. Πολλοί επικαλούνται την ανάγκη τους λόγω κάποιας αδυναμίας στην οικογενειακή τους κατάσταση ή προσπαθούν να δείξουν στοιχεία αγνού και καταδεκτικού χαρακτήρα αναφέροντας πως δεν θα τους δυσαρεστούσε ο διορισμός σε οποιαδήποτε θέση. Κάποιοι επιλέγουν να επικαλεστούν την προγενέστερη εμπειρία τους ως γιοι φαροφυλάκων ή επιστατών φάρων [εικ. 40]. Αντιθέτως, κάποιοι άλλοι εκφράζουν ανοιχτά την επιθυμία τους για διορισμό σε συγκεκριμένο φάρο και άλλες φορές ακόμα και με συγκεκριμένο βαθμό.

Είναι σύνηθες το φαινόμενο να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη από την υπηρεσία ο παράγοντας της εντοπιότητας και έτσι οι μεταθέσεις των φαροφυλάκων να περιορίζονται, από κάποιο σημείο και μετά, σε φάρους της ευρύτερης περιοχής καταγωγής τους. Ο πρώτος βέβαια φάρος στον οποίο τοποθετείται ο φαροφύλακας μετά την εκπαίδευσή του, συνήθως δεν βρισκόταν στον τόπο καταγωγής του, αλλά ήταν απόκεντρος. Οι κατά τόπους λιμενικές αρχές ενημέρωναν την υπηρεσία φάρων για την έγκαιρη ανάληψη των καθηκόντων από τον φαροφύλακα. Ο



εικ. 40 | Αρχείο Υ.Φ., Αίτηση διορισμού στο σώμα φαροφυλάκων, Αθήνα, 07/01/1930

φαροφύλακας ορκιζόταν στο λιμεναρχείο, παρουσία ιερέως.

Πριν τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο οι φαροφύλακες υπάγονταν στο Πολεμικό Ναυτικό αλλά δεν θεωρούνταν μάχιμη μονάδα του. Έτσι σε περιόδους επιστράτευσης κάποιοι από αυτούς τοποθετούνταν σε μάχιμες μονάδες και στο αρχείο μητρώων συναντάμε φαροφύλακες που έχουν πολεμήσει στους Βαλκανικούς Πολέμους, στη Μικρασιατική Εκστρατεία ή στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο [εικ. 41]. Οι βαθμοί των φαροφυλάκων γίνονται στρατιωτικοί μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Μέχρι τότε οι φαροφύλακες διακρίνονταν σε επιστάτες και φαροφύλακες Α΄, Β΄ και Γ΄ τάξης.

Στις ατομικές καρτέλες των φαροφυλάκων παρατηρούμε πως υπάρχει η δυνατότητα να δηλώσει κανείς εάν ήξερε κολύμβηση ή όχι. Πρόκειται για μια δεξιότητα που εκείνη την εποχή δεν θεωρούνταν δεδομένη. Η πλειοψηφία τους δηλώνει ναυτικός στο επάγγελμα.

Ο γάμος κάθε φαροφύλακα εγκρινόταν από την Υπηρεσία αφού είχε ελεγχθεί ότι η υποψήφια σύζυγος ήταν Ελληνίδα και ούτε αυτή, ούτε η οικογένειά της είχαν ανεπιθύμητες

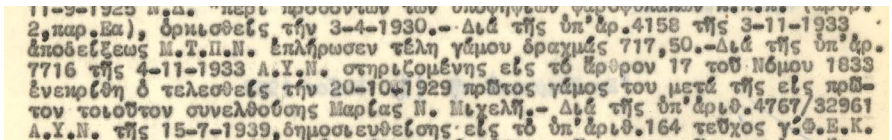
καί ἔτους Διάταγμα δι' οὗ κέρων τόν βαθμόν τοῦ ἐπιστάτου γ' τάξεως, ἐξομοιουμένου κατὰ τόν νόμον 1833 πρὸς τόν τοῦ κελουστοῦ, εἰς ὃν εἶχε προαχθῆ τήν 8 Μαρτίου 1930, ἐτέθη εἰς ἀποστρατείαν, τῇ αἰτήσῃ του, ἧτορ Χ Τ Η Α Β Ο Τ

ὑπηρετήσεν ἐπί ἔτη	24	-	2	-	2
καί διπλασιαζομένου τοῦ χρόνου τῶν πολέμων					
1) τοῦ 1912-1913 ἔτη	1	-	0	-	26
καί β) τοῦ τελευταίου ἔτη	6	-	2	-	13
σύν τῷ τριμῆνῳ συμφώνως τῇ ἀρθ. 19 τοῦ Ν. Δ. τῆς 23 Ἀ/βρίου 1925" περὶ κωδικοποιήσεως κλπ.	0	-	3	-	0

Ἡ ὅλη συντάξιμος ὑπηρεσία του ἀνέρχεται εἰς ἔτη	31	-	8	-	11

εικ. 41 | Αρχείο Υ.Φ., Υπολογισμός ετών υπηρεσίας, Αθήνα, 16/01/1936

πολιτικές πεποιθήσεις. Από έγκριση περνούν και οι γάμοι του φαροφύλακα που είχαν πιθανόν τελεστεί πριν τον διορισμό του. Μετά την έγκριση, ο φαροφύλακας πλήρωνε ένα ποσό εφάπαξ ως τέλος γάμου [εικ. 42]. Αυτή βέβαια είναι μια διαδικασία που εφαρμόζεται σε όλα τα στρατιωτικά σώματα την εποχή εκείνη.



εικ. 42 | Αρχείο Υ.Φ., Απόσπασμα μητρώου φαροφύλακα - έγκριση γάμου, Αθήνα, 12/05/1959

Οι φαροφύλακες συνταξιοδοτούνταν σε περίπτωση που έφταναν το ανώτατο ηλικιακό όριο, το οποίο ήταν περίπου τα εξήντα έτη, ή σε περίπτωση που εξαντλούσαν την ιεραρχία. Κατά μέσο όρο παρατηρούμε πως υπηρετούσαν περίπου τριάντα έτη. Στο φύλλο απολύσεώς τους αναγράφονται οι μήνες και οι μέρες που υπηρέτησε τόσο στη στεριά όσο και στην θάλασσα. Σαφώς, κάθε φορά η υπηρεσία στη στεριά είναι συντριπτικά μεγαλύτερη. Οι ημέρες της υπηρεσίας τους στη θάλασσα αναφέρονται στην περίοδο που υπηρετούσαν στο φαρόπλοιο. Αυτό ίσχυε για όλους τους φαροφύλακες για ένα μικρό χρονικό διάστημα μετά την εκπαίδευσή τους. Το χρονικό διάστημα της συμμετοχής τους με άλλες μονάδες σε εμπόλεμες περιόδους, διπλασιάζεται κατά τον υπολογισμό των ετών υπηρεσίας τους [εικ. 41].



Η εργασία του φαροφύλακα

Η βάρδια ενός φαροφύλακα διαρκούσε από τη στιγμή που θα ανάψει το φανάρι, με τη δύση του ηλίου, έως ότου σβήσει το ξημέρωμα. Ο φαροφύλακας όφειλε να παρακολουθεί τη λειτουργία του, να τον εφοδιάζει με πετρέλαιο και να τον κουρδίζει. Η μεταφορά του πετρελαίου από το κατώτατο

22971 Αριθμός 1883 γυμνάσιον
 Επικρατίας Διορισμού 3^{ου} Μηνός
 1911.
 Εξι αποσπασίαν
 Μουσουλμάνων
 25 Μηνός 1891
 Εμπειρίας ιδιοκτησίας ενοικίου
 και κρηδίου, εμπειρίας ενοικίου - αφορολόγητο ή μελωσσικόν ή
 "Εκπαίδευση", κριτικόν έκδοσιν κριτικόν

εικ. 43 | Αρχείο Υ.Φ., Απόσπασμα αίτησης διορισμού - προϋπηρεσία σε πολεμικό και εμπορικό ναυτικό, Αθήνα, 27/08/1911

Αριθ. 326
 Εργαστήριον Τηλεγραφικών
 Ο. Τηλεγραφικών Τεχνικών Σχοληθίου Γενικού
 Γραμματείου
 Προσέλασθε εμένα,
 ο οποίος είχατε διαβασθεί στην υπηρεσίαν των
 Γραμμών Τηλεγραφικών του Ναυτικού, επί διαφόρων
 ναυτικών, επί της υπηρεσίας στην Γενική
 Γραμματεία, όπου είχατε εκτελέσει ορισμένα
 έργα επί της υπηρεσίας Τηλεγραφικών
 και επί της υπηρεσίας Τηλεγραφικών
 και επί της υπηρεσίας Τηλεγραφικών
 1905.
 Σε γνώσει των υπηρεσιών του Ναυτικού ενόψει των υπηρεσιών
 στα ναυτικά Τηλεγραφικά.
 Στο Ναύπηλο επί 23 Οκτωβρίου 1926
 Ο Διοριστής
 Ο. Τηλεγραφικών Τεχνικών Σχοληθίου Γενικού

εικ. 44 | Αρχείο Υ.Φ., Απόσπασμα πιστοποιητικού εγγραφής στο μητρώο αρρένων, Αθήνα, 23/05/1928

σημείο του φάρου ως το ανώτατο, που βρισκόταν ο κλωβός με το φωτιστικό μηχανήμα, ήταν μία βαριά χειρωνακτική εργασία που τις περισσότερες φορές γινόταν από ένα και μόνο άτομο, αυτόν που εκτελούσε βάρδια. Υπάρχουν φάροι που κάποιος έπρεπε να ανέβει πάνω από εκατό σκαλιά. Το κούρδισμα χρειαζόταν για την περιστροφή του φωτιστικού μηχανήματος και είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία του χαρακτηριστικού του. Ο μέσος χρόνος κουρδίσματος ήταν περίπου ανα τέσσερις ώρες. Η λειτουργία της λυχνίας ατμοποιημένου πετρελαίου ήταν ως εξής: Αφού ο φαροφύλακας ανέβαινε στον κλωβό του φάρου, έπρεπε να γεμίσει το δοχείο πετρελαίου με φωτιστικό πετρέλαιο και στη συνέχεια μέσω μιας αεραντλίας να δημιουργήσει κατάλληλη πίεση αέρα στο δοχείο αέρος ώστε μέσω σωληνώσεων ο αέρας να παρασύρει το καύσιμο και να το οδηγήσει στον καυστήρα της λυχνίας όπου ατμοποιημένο πλέον αναφλέγονταν πυρακτώνοντας την αμιάντινη φωτοβολίδα. Ο φαροφύλακας όφειλε να παραμείνει ξαγρυπνος και μέσα στον κλωβό του φάρου ώστε να τον παρακολουθεί, ειδικά στις περιπτώσεις που οι καιρικές συνθήκες το απαιτούσαν. Οι φαροφύλακες επινοούσαν τεχνάσματα, για να είναι σίγουροι ότι θα είναι συνεπείς στη βάρδιά τους. Έβαζαν μεταλλικά αντικείμενα στην προβολή του βαριδίου που κατέβαινε, έτσι ώστε όταν φτάσει κάτω, δηλαδή όταν είναι η ώρα που χρειάζεται να κουρδιστεί ξανά, το βαρίδιο να χτυπήσει στα αντικείμενα προκαλώντας δυνατό και ενοχλητικό ήχο και στην περίπτωση που ο φαροφύλακας είχε βάρδια και έχει αποκοιμηθεί, να ξυπνήσει. Πάρα πολύ σημαντικός ήταν ο καθημερινός καθαρισμός της μηχανής, και ειδικά των εξατμιστήρων και του σωλήνα μπούλσεν. Αν αμελούσαν τον καθαρισμό για παραπάνω από τρεις μέρες, το φανάρι έπαυε να λειτουργεί. Για αυτές τις βλάβες που ήταν συχνές, υπήρχαν ανταλλακτικά στο φάρο και οι φαροφύλακες μπορούσαν να κάνουν την επισκευή μόνοι τους.

Στους φάρους που λειτουργούσαν με πετρέλαιο η φροντίδα του φάρου και οι εργασίες γίνονταν με βάρδιες που μοιράζονταν

στα τέσσερα μέλη που συνήθως βρίσκονταν σε κάθε φάρο, τους τρεις φαροφύλακες και τον επιστάτη του φάρου. Ο χρόνος για να επιστρέψουν σπίτι τους πολλές φορές ήταν αρκετές ώρες με τα πόδια, ενώ αν κάποιος είχε διοριστεί σε φάρο μακριά από τον τόπο καταγωγής και κατοικίας του, μπορεί να χρειαζόταν και μέρες, ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες. Γι'αυτό, συνήθιζαν να οργανώνουν μεταξύ τους το πρόγραμμα και τις βάρδιες, όχι ανά μέρα, αλλά ανά 10,15 και 20 ημέρες, ώστε να μπορούν να επιστρέψουν στο σπίτι τους. Αυτό δεν δημιουργούσε κανένα πρόβλημα στην υπηρεσία από τη στιγμή που ο φάρος λειτουργεί και συντηρείται κανονικά και ήταν εν γνώσει της. Συνήθως δεν έμενε ένας φαροφύλακας μόνος του. Η δουλειά ήταν επίπονη και δύσκολη και οι πιθανότητες ατυχήματος ήταν μεγάλες.

«Εμείς κανονίζαμε. Ήμασταν τρεις για παράδειγμα και λέγαμε θα φύγει ο ένας 10-15 μέρες, μετά ο άλλος, ερχόταν ο ένας, έφευγα εγώ και έτσι πήγαινε. Εγώ δεν είχα δεχτεί ποτέ να μείνω μόνος μου, γιατί μπορεί να γλιστρήσω, να χτυπήσω. Γι'αυτό κανονίζαμε, 10 μέρες μέσα 5 έξω, ώστε να πηγαίνουμε και στα σπίτια μας. Αν είναι 4 άτομα έμεναν 2 πίσω, αν ήταν 3 έμενε ένας. Εγώ μόνος μου δεν κάνω, τους το είχα πει. Σκάλες είναι, γλίστρησες, έπεσες κάτω.»

Συνέντευξη, Μιλτιάδης Κάρλος, Φαροφύλακας ε.α. (Μενίδι, 2013)
στους Ε.Χριστοδουλάκη, Ν.Δάβαρη

«Η σκάλα στο Γαύριο, στην Άνδρο, ξέρετε, είναι εξωτερική και ήδη από τότες η κουπαστή είχε φύγει. Πολλές μέρες ο άνεμος είναι δυνατός πολύ. Κρεμούσα το δοχείο με το πετρέλαιο στο λαιμό και ανέβαινα γονατιστός σκαλί σκαλί και κατέβαινα με τον κώλο σιγά σιγά μη φύγω και εγώ με τον αέρα.»

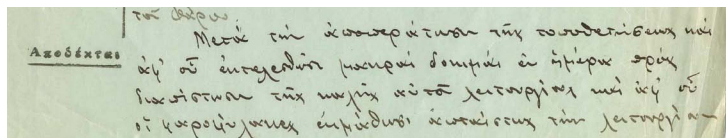
Συνέντευξη, Μιλτιάδης Κάρλος, Φαροφύλακας ε.α. (Μενίδι, 2013)
στους Ε.Χριστοδουλάκη, Ν.Δάβαρη

Σε κάθε αντικατάσταση παλαιού μηχανισμού, οι φαροτεχνίτες

κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στο φάρο δίδασκαν στους φαροφύλακες την σωστή λειτουργία και συντήρησή του και κατόπιν ενημέρωνε την υπηρεσία μέσω αναφορών για την πορεία της αποστολής [εικ. 45].

Σε περίπτωση σβέσης του φάρου, εάν ήταν αδύνατη η επισκευή, τοποθετούταν από τους φαροφύλακες εφεδρική λυχνία η οποία εξέπεμπε σταθερό φως. Σε περίπτωση επανειλημμένων σβέσεων ο επιστάτης του φάρου καλούταν σε απολογία από την υπηρεσία. Πολλές φορές, στους μηχανισμούς ατμοποιημένου πετρελαίου, το πρόβλημα δημιουργούταν από τα κατάλοιπα του πετρελαίου και την αμέλεια στον καθαρισμό της μηχανής. Πολύ σημαντικός για την Υπηρεσία ήταν επίσης και ο καθαρισμός των χώρων διαμονής. Ο πιο συνηθισμένος έπαινος που απολάμβανε κατά την επιθεώρηση κάθε φαροφύλακα, είναι αυτός για την καθαριότητα, τόσο για το μηχανισμό όσο και για τους χώρους του φάρου [εικ.]

Σε κάθε ετήσια επιθεώρηση, το τεχνικό προσωπικό που την πραγματοποιούσε, συνέτασσε μια λίστα με τις ανάγκες των φαροφυλάκων σε είδη οικιακής χρήσης τα οποία κατόπιν τους τα προμήθευε [εικ. 46]. Τέτοια ήταν για παράδειγμα ένα ρολόι, λυχνίες για τον φωτισμό στο θάλαμο, σκάφη για πλύσιμο και σκάφη για ζύμωμα, κάποια σκάλα για τις εργασίες συντήρησης του φάρου, σανίδες για τα κρεβάτια τους, βαρέλια για την μεταφορά πόσιμου νερού. Μέσα στις ελλείψεις αυτές συμπεριλαμβάνονται επίσης γεωργικά και ξυλουργικά εργαλεία που μαρτυρούν τις ασχολίες τους αλλά και το γεγονός ότι μέσα

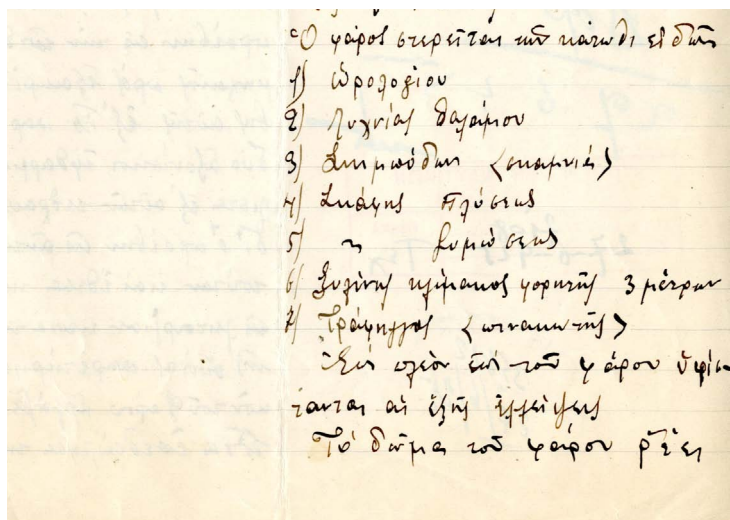


εικ. 45 | Αρχείο Υ.Φ., Απόσπασμα αναφοράς εγκατάστασης συστήματος ατμοποιημένου πετρελαίου - εκπαίδευση φαροφυλάκων από την τεχνική υπηρεσία, Καστρι Οθωνών, 11/02/1038

στις ευθύνες τους ήταν η συντήρηση του κτιρίου με προσωπική τους εργασία.

Η παρουσία του φαροφύλακα σε φάρο που λειτουργεί με πετρέλαιο είναι καταλυτικής σημασίας. Ο φάρος δεν λειτουργεί χωρίς αυτόν. Αυτή είναι μια περίοδος που και ο ίδιος ο φαροφύλακας αποτελεί γραναζι της μηχανής του φάρου. Αν συμβεί κάτι στον φαροφύλακα ή για οποιοδήποτε λόγο λείπει, ο φάρος παύει να λειτουργεί. Μπορεί η εργασία του φαροφύλακα να μην ήταν συνεχής κατά τη διάρκεια της νύχτας και να ήταν αυτοματοποιημένη, αλλά απαιτούσε πειθαρχία και θυσιές από την προσωπική και οικογενειακή ζωή του. Απαιτούταν από αυτόν να ταυτιστεί και να συμπορευτεί σχεδόν για μια ζωή με τις ανάγκες μιας μηχανής. Η απομόνωση ήταν σαφώς ο πιο ισχυρός παράγοντας που καλούταν να αντιμετωπίσει.

Σε περίπτωση βλάβης ή οριστικής σβέσης του φάρου, ο φαροφύλακας μέσω του λιμεναρχείου ενημέρωνε την υπηρεσία για την ανάγκη άμεσης αποκατάστασής της. Η υπηρεσία



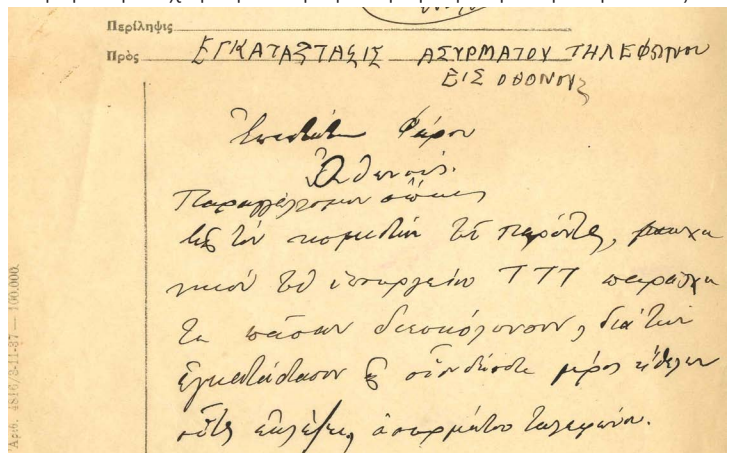
εικ. 46 | Αρχείο Υ.Φ., Απόσπασμα αναφοράς τεχνικής υπηρεσίας μετά από επιθεώρηση - ελλείψεις φάρου, Φάρος Δύσβατο Τήνου, 27/06/1925

εξέδιδε στη συνέχεια αγγελία προς τους ναυτιλλόμενους που τους ενημέρωνε για τη βλάβη και την πιθανή αλλαγή του χαρακτηριστικού του φάρου.

Στους φάρους που λειτουργούσαν με πετρέλαιο, οι φαροφύλακες κατέγραφαν καθημερινά την κατανάλωση πετρελαίου, είτε για το φάρο είτε για το φωτισμό και τις λοιπές ανάγκες του κτιρίου. Η υπηρεσία ήλεγχε με αυτό τον τρόπο πόσα ακριβώς λίτρα πετρελαίου καταναλώνονταν, κάτι που την εξυπηρετούσε στην έκδοση προϋπολογισμών και παραγγελιών αλλά και στον εφοδιασμό του φαρόπλοιου που θα περνούσε από το φάρο.

Την δεκαετία του '30 γίνεται η εγκατάσταση ασύρματων τηλεφώνων σε φάρους στρατηγικής σημασίας που βρίσκονταν πάνω σε γραμμές άμυνας [εικ. 47]. Το τεχνικό προσωπικό της φαρικής βάσης φρόντισε για την εκμάθηση της ορθής λειτουργίας τους από τους φαροφύλακες. Οι φάροι αυτοί λειτουργούσαν επίσης σαν παρατηρητήρια. Οι φαροφύλακες όφειλαν να κρατούν ημερολόγιο με τις επικοινωνίες που είχαν καθημερινά και τη διάρκεια αυτών.

Οι φάροι ήταν χωρισμένοι με βάση την προσβασιμότητα τους και



εικ. 47 | Αρχείο Υ.Φ., Απόσπασμα εντολής εγκατάστασης ασύρματου τηλεφώνου, Καστρί Οθωνών, 23/02/1938

την απόστασή τους από τον πλησιέστερο οικισμό, σε κεντρικούς, απόκεντρους και υπεραπόκεντρους. Στους υπεραπόκεντρους φάρους, οι φαροφύλακες δύσκολα έφευγαν, έμεναν μέσα στο κτίσμα για μήνες, καθώς η απόσταση ήταν μεγάλη αλλά και πολλές φορές οι καιρικές συνθήκες δεν το επέτρεπαν.

Σε ορισμένους φάρους, οι οποίοι αποκόπτονταν με θάλασσα από τους πλησιέστερους οικισμούς, η ύπαρξη μιας λέμβου ήταν απαραίτητη για την μεταφορά των φαροφυλάκων και χορηγούταν από την υπηρεσία. Τη λέμβο αυτή τη χρησιμοποιούσαν και για να εξασφαλίζουν την τροφή τους ψαρεύοντας. Σε άλλες περιπτώσεις που οι φάροι ήταν υπεραπόκεντροι και σε μεγάλη απόσταση από κάποιο οικισμό, η υπηρεσία χορηγούσε στους φαροφύλακες ένα μουλάρι για τη μεταφορά των ίδιων και της τροφοδοσίας τους. Για την τροφή του ελάμβαναν και ένα επιπλέον επίδομα το οποίο τα πρώτα χρόνια ήταν δέκα δραχμές.

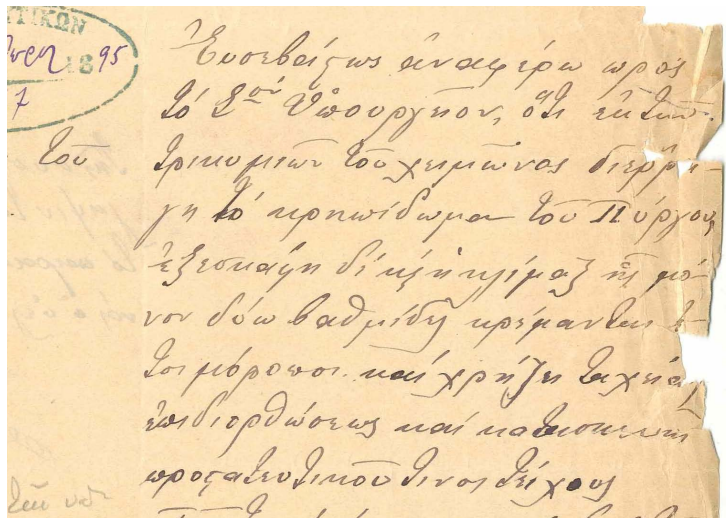
Η Υπηρεσία έδειχνε κατανόηση όταν θέτονταν ζητήματα υγείας. Οι γηραιότεροι φαροφύλακες για παράδειγμα ήταν σύνηθες να μην παραμένουν σε απόκεντρους φάρους, ώστε να έχουν άμεση πρόσβαση σε υπηρεσίες υγείας.

Από αναφορές του 1925 καθώς και μεταγενέστερων ετών προκύπτει ότι ανέκαθεν το κύριο πρόβλημα στα κτίρια των φάρων ήταν η υγρασία που σιγά σιγά τα έτρωγε. Τα δώματα έσταζαν και οι τοίχοι “έφτυναν” τα επιχρίσματα. Κατά τη διάρκεια του χειμώνα προκαλούνταν οι σοβαρότερες καταστροφές τόσο στο κτίριο όσο και στο μηχανισμό. Υπήρξαν περιπτώσεις που το κρηπίδωμα του πύργου διερράγη από την τρικυμία. Οι φαροφύλακες παρέμεναν στους φάρους και έστελναν αναφορές για τις εργασίες που έπρεπε να γίνουν με τον ερχομό του καλοκαιριού. Μια ακόμα απειλή για τους φάρους ήταν οι κεραυνοί οι οποίοι προκαλούσαν ζημιές τόσο στο κτίσμα όσο και στα φωτιστικά μηχανήματα [εικ. 48].

Το 1926 χτίζεται στο ακρωτήριο Απολυτάρες, που βρίσκεται στο νοτιότερο μέρος των Αντικυθήρων, ο τελευταίος και ένας από τους μεγαλύτερους φάρους πετρελαίου με οβελό και χώρους

δημέρευσης για φαροφύλακες [12]. Μετά την εφαρμογή της τεχνολογίας της ασετυλίνης το 1915, δεν υπήρχε πλέον λόγος για κατασκευή φάρων με χώρους δημέρευσης για φαροφύλακες, στο συγκεκριμένο όμως σημείο απαιτούταν φωτιστικό με μεγάλη εμβέλεια (36 ναυτικά μίλια) και η πρόσβαση σε αυτόν για μεγάλα χρονικά διαστήματα είναι αδύνατη λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Οι αυτόματοι φάροι ασετυλίνης μπορούσαν να στηθούν με απλή εγκατάσταση μεταλλικών κατασκευών και ήταν σαφώς πολύ πιο οικονομικοί στην δημιουργία τους, αλλά ασύμφοροι όταν απαιτείται μεγάλη εμβέλεια.

Αξίζει να αναφέρουμε πως, μετά τον ερχομό της γαλλικής αποστολής το 1925 που στόχο είχε την αναδιάρθρωση του ελληνικού στρατού και γενικότερα της κρατικής διοίκησης, η υπηρεσία ξεκινά να παραγγέλνει σχεδόν κατά αποκλειστικότητα



εικ. 48 | Αρχείο Υ.Φ., Απόσπασμα αναφοράς για καταστροφές στο φάρο από δυσμενείς καιρικές συνθήκες, Φάρος Άγιος Σώστης Μεσολογγίου 7/04/1895

[12] Συνέντευξη, Ιωάννης Βαρβατίς, Αρχικελευστής Υπηρεσίας Φάρων, Πειραιάς, 2013, στους Ε.Χριστοδουλάκη, Ν.Δαβαρη

φάρους γαλλικής κατασκευής. Ενώ, μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και την ένταξη της Ελλάδας στις χώρες επιρροής της Βρετανίας, αρχίζουμε να προτιμούμε στις παραγγελίες μας αγγλικούς φάρους. [13]

Η καθημερινότητα

Την περίοδο που εξετάζουμε σε αυτό το κεφάλαιο, οι περισσότεροι φάροι λειτουργούν με πετρέλαιο. Είναι μικρό το ποσοστό αυτών που λειτουργούν με ασετυλίνη. Άρα στην πλειοψηφία των φάρων η παρουσία ενός ή περισσότερων φαροφυλάκων είναι απαραίτητη. Η ανάγκη για συνεχή προσθήκη πετρελαίου στο φωτιστικό μηχάνημα καθιστά αναγκαία την διαβίωση του φαροφύλακα καθώς και της οικογένειάς του, στην περίπτωση που είναι έγγαμος, μέσα στο κτίσμα του φάρου. Είναι σαφές πως αυτό ήταν αναπόφευκτο να οδηγήσει σε περιπτώσεις συμβίωσης διαφορετικών οικογενειών μέσα στον ίδιο φάρο και σε περιπτώσεις που έγγαμοι και άγαμοι φαροφύλακες συνυπάρχουν. Οι συνθήκες αυτές δεν θα μπορούσαν παρά να προκαλέσουν ορισμένες φορές και τριβές. Η ζωή κυρίως κατά τους χειμερινούς μήνες σε μέρη απόκεντρα, μαζί με τον περιορισμό που προκαλεί η θάλασσα και οι καιρικές συνθήκες, δημιουργούν πολλές φορές εντάσεις και υπερβολικές συμπεριφορές στους ανθρώπους. Έτσι αναδεικνύεται η ανάγκη, η διεύθυνση φάρων να αναλάβει ακόμα ένα ρόλο, αυτό της διαιτησίας σε ζητήματα προσωπικών διαφορών που προκύπτουν κατά τη συμβίωση μέσα στο φάρο. Αυτός είναι ένας παράγοντας που συμβάλει στο να αναπτυχθεί μια προσωπική σχέση μεταξύ κάθε φαροφύλακα και της διοίκησης. Ο Στυλιανός Λυκούδης θα παίξει υποδειγματικά αυτό το ρόλο κατά τη θητεία του και θα αναδειχθεί σε “πατρική” φιγούρα για τους φαροφύλακες [14].

[13] Συνέντευξη, Ιωάννης Βαρβατές, Αρχικελευστής Υπηρεσίας Φάρων, Πειραιάς, 2013, στους Ε.Χριστοδουλάκη, Ν.Δάβαρη

Θα παρακολουθήσουμε και αργότερα πως η διοίκηση επιβλέπει και τις προσωπικές σχέσεις των φαροφυλάκων προσπαθώντας να εξασφαλίσει την ομαλή λειτουργία του δικτύου για την οποία είναι απαραίτητη η αρμονική συμβίωση των φαροφυλάκων. Τις περισσότερες φορές, επειδή στην πλειοψηφία τους οι φαροφύλακες δεν είχαν κάποια ιδιαίτερη μόρφωση, η επικοινωνία τους με τη διοίκηση γινόταν με επιστολές που γράφονταν με τη βοήθεια του γραμματικού του χωριού ή της λιμενικής αρχής.

«Η σύζυγος ενός φαροφύλακα έγραψε στο Λυκούδη επιστολή διαμαρτυρίας για τον επιστάτη του φάρου στην οποία αναφέρει: «...δεν εσεβάσθαι τα άσπρα του μαλλιά και προέβει εις απλοχερίαν εις βάρος μου».»

Συνέντευξη, Γήσης Παπαγεωργίου, Πλοίαρχος Π.Ν ε.α. (Π. Φάληρο, 2013) στους Ε. Χριστοδουλάκη, Ν. Δάβαρη

Ο φαροφύλακας εντάσσεται στην τοπική κοινωνία όπου ανήκει ο φάρος και αναγνωρίζεται για το επάγγελμά του. Έχει ευθύνη απέναντι στους συντοπίτες του και το επάγγελμά του συγκρίνεται με αυτό του δασκάλου, του ιερέα, του γιατρού. Οι φαροφύλακες τις περισσότερες φορές υπηρετούσαν στον τόπο καταγωγής τους και ανεξάρτητα αν η οικογένειά τους έμενε μαζί τους ή όχι μέσα στο φάρο, αποτελούσαν όλοι αυτοί μία ακόμα κοινωνική ομάδα η οποία συνέβαλε στην οικονομία της τοπικής κοινωνίας.

«...Υπάρχει ο φάρος, υπάρχουν οι φαροφύλακες και είτε δίπλα στο φάρο είτε παρακάτω, είτε σε μία απόσταση λογική υπάρχουν οι άλλοι φαροφύλακες με τις οικογένειες τους. Ο οικισμός για παράδειγμα έχει 25-30 κατοίκους, αν βάλεις 10 φαροφύλακες περίπου που πήγαιναν ανά φάρο, όχι κάθε βάρδια, δώδεκα πες, τρεις βάρδιες επί τέσσερις φαροφύλακες

[14] Συνέντευξη, Ιωάννης Βαρβατές, Αρχικελευστής Υπηρεσίας Φάρων (Πειραιάς, 2013), στους Ε.Χριστοδουλάκη, Ν.Δάβαρη

με τις οικογένειες τους αμέσως ο πληθυσμός γίνεται 60 άτομα. ... Άμα υπολογίσεις δώδεκα μισθούς στον οικισμό των τριάντα ατόμων είναι φοβερός προϋπολογισμός, χιλιάριο χιλιάριο, ήταν σημαντικά χρήματα για το χωριό εκείνη την εποχή γιατί αυτοί τρώγανε και ό,τι ξόδευαν, το ξόδευαν εκεί. Πέρα από αυτό, όταν αυξάνεις τον πληθυσμό κατά 50 και 100%, γιατί μιλάμε για τέτοια νούμερα, βάζεις και έναν δάσκαλο αν έχει πάνω από δέκα παιδιά, κάνεις και ένα μπακάλικο, καλά για φαρμακείο δεν το συζητάμε μπορεί να βάλεις και ένα χωροφύλακα. Δηλαδή δημιουργείται ένας πυρήνας ζωής...»

Συνέντευξη, Γήσης Παπαγεωργίου, Πλοίαρχος Π.Ν ε.α. (Π. Φάληρο, 2013)
στους Ε. Χριστοδουλάκη, Ν. Δάβαρη

Σε μια εποχή που οι οικογένειες στις αγροτικές περιοχές τρέφονταν κυρίως από ιδιοκαλλιέργειες και από ζώα δικής τους εκτροφής, ο μισθός ενός δημοσίου υπαλλήλου, έστω και χαμηλόμισθου, αποτελούσε ιδιαίτερα σημαντική ενίσχυση. Αυτό δεν συνέβαινε λόγω του ύψους των μισθών των φαροφυλάκων αλλά επειδή το μηνιαίο εισόδημά τους ήταν εγγυημένο, σε μια εποχή που ο πληθυσμός είναι κατά κύριο λόγο αγροτικός και το εισόδημά του ευμετάβλητο. Το γεγονός αυτό καθιστούσε τον εκάστοτε φαροφύλακα έναν πρώτης τάξεως υποψήφιο γαμπρό για μια αγροτική οικογένεια σε ένα νησί ή μια απομακρυσμένη επαρχιακή περιοχή. Είναι σύνηθες το φαινόμενο ένας φαροφύλακας να παντρεύεται πολύ σύντομα μετά τον πρώτο διορισμό του.

Οι φαροφύλακες αποτελούσαν μέρος της κοινωνίας που ζούσαν και άνηκε ο φάρος. Πολλές φορές ο φάρος βρισκόταν κοντά στον οικισμό ενώ άλλες, απομονωμένος και η απόσταση μπορεί να ήταν και παραπάνω από τέσσερις ώρες με τα πόδια. Σε κάθε περίπτωση όμως όλοι οι κάτοικοι γνώριζαν τους φαροφύλακες που έμεναν στο φάρο.

Σε κάποιες περιπτώσεις ήταν ιδιαίτερα δύσκολο η οικογένεια να μείνει μέσα στο φάρο μαζί με τους υπόλοιπους φαροφύλακες. Μία γυναίκα μέσα σε ένα ανδροκρατούμενο περιβάλλον

ήταν πολύ πιθανό να δημιουργήσει προβλήματα παρά εξυπηρέτηση. Ακόμα, υπήρχαν υποχρεώσεις που έπρεπε να κρατήσει η οικογένεια όπως τη διαχείριση περιουσίας αλλά και την εκπαίδευση των παιδιών. Ο φαροφύλακας επισκεπτόταν την οικογένειά του στις άδειες του, ενώ πολλές φορές λόγω έλλειψης άμεσης επικοινωνίας, ήταν πιθανό να συμβαίνουν περιστατικά και ο ίδιος να μην τα γνωρίζει. Στην περίπτωση που η οικογένεια ακολουθούσε τον φαροφύλακα, όλα τα μέλη της βοηθούσαν και συνέβαλαν στις εργασίες. Είναι πολλές οι φορές που η σύζυγος του φαροφύλακα αναλάμβανε να διεκπεραιώσει αρκετές από τις υποχρεώσεις του, ακόμα και να τον αντικαταστήσει πλήρως στα καθήκοντά του, εν γνώσει της υπηρεσίας, σε περιπτώσεις ασθένειας [εικ. 49]. Δεν ήταν λίγα όμως τα περιστατικά στα οποία έχει αναφερθεί πρόβλημα το οποίο προκλήθηκε από την παρουσία γυναίκας μέσα στο φάρο. Η αναφορά πολλών περιστατικών μαρτυρά γιατί οι φαροφύλακες προτιμούσαν τις περισσότερες φορές, όταν ήταν δυνατόν, να αφήνουν τις οικογένειες τους έξω από το φάρο. Αυτό σημαίνει ότι η οικογένεια έμενε στον κοντινότερο συνήθως οικισμό και ο φαροφύλακας πήγαινε στις άδειές του. Οι φαροφύλακες προτιμούσαν και προτιμούν η οικογένεια να μένει έξω από το φάρο.

«Όταν υπάρχει γυναίκα μέσα είναι φασαρία, είναι καλύτερα η οικογένεια να μην μένει στο φάρο. Δεν μπορούσα να πάρω την γυναίκα μου μαζί, έτσι και αλλιώς, είχα τα ζώα, τέτοια πράγματα, και τα παιδιά πήγαιναν σχολείο, δεν συνέφερε. Η οικογένεια έμενε στο χωριό.»

Συνέντευξη, Μιλτιάδης Κάρλος, Φαροφύλακας ε.α. (Μενίδι, 2013)
στους Ε.Χριστοδουλάκη, Ν.Δάβαρη

Για όσο καιρό έμενε ο φαροφύλακας στον ίδιο φάρο, δημιουργούσε σχέσεις και με τους κατοίκους. Ο φαροφύλακας τις ώρες που δεν ήταν στον φάρο, βρισκόταν στον οικισμό, για να εφοδιαστεί με τρόφιμα, εργαλεία ή ότι άλλο χρειάζεται ενώ πολλές φορές παρέμενε εκεί και για να διασκεδάσει στο

«Πήγα στο Δρέπανο στα Χανιά, εκεί ήταν ένας γεράκος φαροφύλακας. Προσπάθησα να μην τον τρομάξω, γιατί εκείνοι είναι τρομοκρατημένοι με την υπηρεσία, μήπως έρθουν για έλεγχο. Εγώ ήμουν με τη γυναίκα μου, πήγαμε απλά και μόνο να τον επισκεφτούμε. Καθίσαμε όλοι μαζί στο τραπέζι και έβγαλε ένα μπουκάλι τσικουδιά, δεν έπινε και λίγο, κατέβαζε τη μια μετά την άλλη. Ήταν και ένα κορίτσι μικρό εκεί, η ανιψιά του. Κάποια στιγμή εκείνη πετάχτηκε όρθια και έτρεξε στο μηχανισμό. Ήταν η ώρα που έπρεπε να κουρδιστεί ο φάρος και να ανάψει. Όλα τα μέλη της οικογένειας έκαναν υπεύθυνη βάρδια, αυτό το ήξερε η υπηρεσία όχι μονάχα το ανεχόταν αλλά δεν είχε και κανένα πρόβλημα, καθώς ουδέποτε παρουσιάστηκε δυσλειτουργία φάρου από φαροφύλακα ή από μέλος οικογένειας, ποτέ. Η διοίκηση ήταν ελαστική με τους φύλακες, είχε εμπιστοσύνη, γιατί ήξερε ότι υπήρχε μέσα στο αίμα όλης της οικογένειας που βρισκόταν εκεί. Η γυναίκα του φαροφύλακα, είναι φαροφύλακας. Και αυτό είχε κρατηθεί από την εποχή του Λυκούδη. Εάν έσβηνε φάρος θα ήταν αποτέλεσμα κάποιας ζημιάς, από κεραυνό, από πουλιά που έπεσαν πάνω του αλλά σίγουρα όχι από ανευθυνότητα του φαροφύλακα.»

Συνέντευξη, Γήσης Παπαγεωργίου, Πλοίαρχος ε.α. (Π. Φάληρο, 2013)
στους Ε. Χριστοδουλάκη, Ν. Δάβαρη

Βεβαίωση κτηνιάς δι' δυνάστεως
 ούσθη 5τορ. Κθαλάριση σης' είνεσον
 διαλαγή κτηνιάς δι' αίνεσθη 5τορ. Πηθ'
 αίσταριαν κτηνιά ; ερει σσίμαν α-
 σθενική Σαμοσθείνη σρροσγίθη σρ-
 σρροσθ' ερεσθίθη εσθ' αίνεσα Βασίλη
 αίνεση Σαμοσθείνη -

Λιμεναρχία Πανόρεια

εικ. 49 | Αρχείο Υ.Φ., Απόσπασμα αναφοράς λιμεναρχία για αντικατάσταση φαροφύλακα από τη σύζυγό του λόγω ασθένειας, Πύργος Τήνου 22/11/1932

καφενείο, με τους υπόλοιπους κάτοικους του χωριού. Κάποιες φορές οι φαροφύλακες είχαν προβλήματα με ντόπιους, διαφωνίες ή διαπληκτισμούς. Αν κάποιο ζήτημα δεν μπορούσε να επιλυθεί μεταξύ των εμπλεκόμενων, η υπηρεσία παρέμβαινε και αναλάμβανε διαιτητικό ρόλο.

Πολίτες έστελναν επιστολές παραπόνων στην υπηρεσία με διάφορες αφορμές. Μια εποχή που τα χρηστά ήθη είναι πιο συντηρητικά, η παρουσία μιας ανύπαντρης γυναίκας μέσα στο φάρο, μπορούσε επίσης να αποτελέσει αφορμή για πολίτες της περιοχής να αποστείλουν αναφορές προς τη διεύθυνση της υπηρεσίας φάρων προς επίτληξη των φαροφυλάκων [εικ. 50]. Άλλη αφορμή για ένα φαροφύλακα θα μπορούσε να είναι η δημιουργία οικογένειας εκτός γάμου. Ας μη ξεχνάμε πως την εποχή αυτή, ακόμα, ο γάμος χωρίς την έγκριση της υπηρεσίας, δεν νοείται. Κατόπιν του διορισμού κάποιου στο σώμα των φαροφυλάκων, τυχών προγενέστερος γάμος του περνούσε επίσης από έλεγχο. Ήταν ιδιαίτερα σημαντικό για την υπηρεσία

η εικόνα που έδειχνε το προσωπικό της προς την κοινωνία, προτιμούσε να αποφεύγει καταστάσεις από τις οποίες θα μπορούσε να χαρακτηριστεί δυσμενώς το σύνολο του σώματος. Από την άλλη πλευρά, οι ίδιοι κάτοικοι αποτελούσαν δικλίδα ασφαλείας για τη λειτουργία του δικτύου και τη ζωή των φαροφυλάκων. Ήταν εκείνοι πολλές φορές που ενημέρωναν την Υπηρεσία, μέσω του λιμεναρχείου, για οτιδήποτε πρόβλημα αντιμετώπιζαν οι φαροφύλακες ή ο φάρος.

Οι φαροφύλακες προκειμένου να “γεμίσουν” τις ώρες της ημέρας, προσπαθούσαν να αναπτύσσουν δραστηριότητες. Τις περισσότερες φορές αυτές συνδέονταν με την ανάγκη τους να καλύψουν τις ανάγκες τους για τροφή γιατί ο μισθός και μόνο δεν επαρκούσε για τη διαβίωση μιας οικογένειας.

«Οι φαροφύλακες είχαν δραστηριότητες, ψαρεύανε, έφτιαχναν τα περιβόλια, σπέρνανε, σε ένα άλλο ερημονήσι είχαν μεταφέρει κουνέλια και έκτρεφαν για να έχουν να τρώνε. Ήταν άνθρωποι οι οποίοι είχαν να μεν τη φροντίδα του φάρου αλλά ήταν και παν-τεχνίτες, ηλεκτρολόγοι, μαραγκοί,μπογιατζήδες, τα πάντα. Δεν γινόταν διαφορετικά...»

Συνέντευξη, Γήσης Παπαγεωργίου, Πλοίαρχος Π.Ν ε.α. (Π. Φάληρο, 2013)
 στους Ε.Χριστοδουλάκη, Ν. Δάβαρη

«Είχα τα γελάδια, τα πρόβατα, κατσίκια, έφτιαχνα τους κήπους, πατάτες, μελιτζάνες, κότες.»

Συνέντευξη, Μιλτιάδης Κάρλος, Φαροφύλακας ε.α. (Μενίδι, 2013)
 στους Ε.Χριστοδουλάκη, Ν.Δάβαρη

Υπάρχουν βέβαια και περιπτώσεις που ορισμένοι εκμεταλλεύτηκαν τα μέσα που τους παρείχε η Υπηρεσία και της εμπιστοσύνη της με τρόπο αθέμιτο. Η Υπηρεσία την περίοδο μέχρι και πριν τη δεκαετία του '20, προμήθευε τους φάρους εκτός από πετρέλαιο ή ασετυλίνη, και με τα απαραίτητα

βασικά είδη τροφής. Υπήρξαν φαινόμενα, λίγα βέβαια, όπου φαροφύλακες, προκειμένου να αποκτήσουν ένα πρόσθετο εισόδημα, κατέφυγαν στο λαθρεμπόριο, εκτός από των καυσίμων, και των ειδών διατροφής. Τα είδη αυτά ήταν συνήθως το αλεύρι, η ζάχαρη, και το αλάτι. Οι φαροφύλακες οι οποίοι διαπιστώθηκε κατόπιν δικαστικής έρευνας ότι ήταν ένοχοι, απολύονταν άμεσα από την υπηρεσία. Υπάρχουν περιπτώσεις που ακόμη και προσωρινοί φαροφύλακες καταδικάστηκαν για λαθρεμπόριο αυτών των ειδών. Με το πέρασμα των χρόνων όσο περισσότεροι γίνονταν οι πυρσοί που χρησιμοποιούσαν αέριο ασετυλίνης τόσο λιγότερες ήταν σαφώς οι πιθανότητες να εμφανιστούν περιστατικά λαθρεμπορίου [εικ. 51].

Οι φαροφύλακες ορισμένες φορές είχαν προστριβές με βοσκούς των γύρω περιοχών καθώς επιθυμούσαν να δημιουργήσουν κήπους για τις ανάγκες τους σε λαχανικά αλλά δεν μπορούσαν λόγω των ζώων. Τότε, ο επιστάτης ενημέρωνε την υπηρεσία και ζητούσε από εκείνη να επιλύσει το ζήτημα, ορίζοντας μια ζώνη

Ἐπειδὴ δὲ ἐπὶ τὰ μικρὰ μέρη ἐπὶ τῆς Γαῖθας
 οὐδὲ τὸ ἤδιον εἶναι ὅπως δὴ ποτε ἀνέβαινον
 παραφέρονται ἰσχυρὰ ζώων καὶ οὐτείας κα-
 ταρρέει τὸ διασπαστικὸν γένος.
 Παραμαρτύρηται ὅπως διατάξῃτε τὴν ἐπιτόσημον
 γαῖαν ἐπὶ τοῦ φάρου καὶ τὴν ἀνάγκην ὑψη-
 λῶν τῶν ἰσχυρῶν ἰσχυροποιήσασθε.
 Ὀδινούδης.
 Ὁ ἐπιστάτης Πιερὸς Γαῖθας

εικ. 50 | Αρχείο Υ.Φ., Απόσπασμα αναφοράς λιμενάρχη - προσβολή των ηθών από τον φαροφύλακα, Φάρος Γουρούνη, Σκόπελος 19/08/1933

ασφαλείας γύρω από τον φάρο. Δεν είχαν κατοχυρωθεί ακόμα την εποχή εκείνη νομικά τα δικαιώματα της υπηρεσίας πάνω στις εκτάσεις που βρίσκονταν κτισμένοι φάροι. Στον περιβάλλοντα χώρο των φάρων έφτιαχναν επίσης αμπέλια ή έβαζαν οπωροφόρα. Υπήρξαν φορές που οδηγήθηκαν στο δικαστήριο από πολίτες ή από άλλους φανοφύλακες με την κατηγορία ότι τα προϊόντα των καλλιεργειών τους τα εμπορεύονταν και δεν τα είχαν προς ίδια χρήση. Κάποιες φορές όντως, οι φανοφύλακες προσπάθησαν να αποκτήσουν ένα πρόσθετο εισόδημα εκμεταλλευόμενοι τις καλλιέργειές τους στον περιβάλλοντα χώρο του φάρου. Πολλές φορές όμως, οι κατηγορίες που τους αποδίδονταν προέρχονταν από πολίτες οι οποίοι διεκδικούσαν την ιδιοκτησία της έκτασης, πέριξ του κτίσματος του φάρου.

Σε έγγραφα διαβάζουμε επίσης για περιστατικά όπου οι φανοφύλακες, με τη βοήθεια της λέμβου που τους παρείχε η υπηρεσία, ανέλκυαν από τη θάλασσα μέταλλα και λαμαρίνες, πολλές φορές από ναυάγια, με σκοπό φυσικά να τα πουλήσουν.

Ένα από τα πιο συχνά “ατοπήματα” στο οποίο υπέπιπταν οι φανοφύλακες ήταν η μέθη, στην οποία οδηγούνταν από την ανία που τους προκαλούσε η μονοτονία της εργασίας τους. Σε τέτοια περιστατικά, αναφορές προς την υπηρεσία απέστειλλαν τα υπόλοιπα μέλη του φάρου, τα οποία παραπονούνταν για τη μη εκτέλεση των καθηκόντων του, καθώς και πολίτες που τον συναντούσαν στο καφενείο.

Όταν η διεύθυνση φάρων παρατηρούσε ότι κάποιος φανοφύλακας αιτείται με μεγάλη συχνότητα αδείας, για λόγους ιατρικούς ή άλλους, προσπαθούσε να συλλέξει πληροφορίες είτε από το τοπικό λιμεναρχείο είτε από τα υπόλοιπα μέλη του φάρου. Ακόμα, υπήρξαν φορές που ανέθεσε σε τοπικούς ιατρούς να εξετάσουν τον αιτούντα και να δηλώσουν ένορκα αν οι αιτιάσεις του ευσταθούν. Πολλές φορές την διαδικασία αυτή την κινούσαν και επιστολές διαμαρτυρίας πολιτών [εικ. 53]. Η Υπηρεσία είχε αναπτύξει ένα πολύ οργανωμένο σύστημα ελέγχου των φανοφυλάκων και αυτό συνέβαινε γιατί οι

φαροφύλακες ήταν το πιο σημαντικό γρανάζι του φάρου αλλά ταυτόχρονα και το πιο ευάλωτο.

Σε πολλές περιπτώσεις, η πρόσβαση σε κρατικό νοσοκομείο ήταν αδύνατη λόγω της απόστασης και των δυσμενών καιρικών συνθηκών. Στην περίπτωση αυτή οι φαροφύλακες είχαν δύο επιλογές, είτε να ζητήσουν ειδική άδεια ώστε να πάνε στο νοσοκομείο είτε να επισκεφτούν ιδιώτη ιατρό της περιοχής με δικά τους έξοδα. Επειδή οι αμοιβές τους δεν ήταν υψηλές, απέφευγαν να φορτωθούν τη δαπάνη αυτή.

Προσωπικές διαφορές μεταξύ των φαροφυλάκων δεν γίνονταν ανεκτές από τη διεύθυνση φάρων. Σε περίπτωση που κάποιος αρνούταν να συμβιώσει αρμονικά με κάποιο άλλο φαροφύλακα, η Υπηρεσία επέβαλε ποινή σε αυτόν και η απόφασή της εφαρμόζοταν. Τις περισσότερες φορές η ποινή αυτή ήταν η στέρηση μισθού για κάποιες μέρες [εικ. 52]. Σε ακραίες περιπτώσεις, η Υπηρεσία μετέθετε το φαροφύλακα σε άλλο φάρο, αποφεύγοντας την απόλυσή του. Στην απόλυση προέβαινε σε πολύ ιδιαίτερες περιπτώσεις που υπήρχαν καταδικαστικές αποφάσεις για ποινικά αδικήματα.

Λόγω των δυσκολιών που παρουσίαζε το επάγγελμα του φαροφύλακα, ελάχιστες ήταν οι περιπτώσεις στις οποίες ο γιος ακολούθησε το επάγγελμα του πατέρα.

ἡδη κυριευθεῖσαι ἐς λαθροπώ-
ρας καὶ κερδέων ὁδῶν καὶ
ἡμεῖς ἐν τῇ ἐκείνῃ γῆνι
τῶν ἰσχυρῶν του θήρατος γαιο-
πώτων εἰς αὐτοὺς, ὅσων μεγέθηρα
πρὸς αἰχμησὶν ἐκ τῆς ἐκείνῃ
ἐσθραίνε καὶ ἐπὶ ὁποῦν συνέρα

εικ. 51 | Αρχεῖο Υ.Φ., Φαροφύλακας κατηγορεῖται για λαθρεμπόριο ἀλάτος, Ναύπακτος, Οκτώβριος 1917

Διαίτῃ νοσῶντων. 1940, 2160, 2159 ΔΥ.Ν.
τῆς 10-6-39 ἐλευθέρως διαδραστηριο-
ύμενοι, διότι ἡμεῖς ἐπὶ τῶν αἰσθη-
στικῶν τῶν εἰδῶν

εικ. 52 | Αρχεῖο Υ.Φ., Πωγή στέρησης μισθοῦ, Φάρος Ρέπι, 10/06/1929

καὶ ἀλλοῖς. ὅτι καὶ δι' αὐτῶν ἀνὰ τὸν ἰσχυρῶν
ἴδμενος ἀποσπαστῶν τῶν ἐξῆς ὅρων ἀποκρίσιν ἀδελφῶν
ἡμεῖς καὶ ἡμεῖς γαδουρίων ἐπὶ βαρβάρων ἀντὶ καὶ βίβαται
καὶ ἐπισημασμένους χροῖς ἐν τῇ ἐκείνῃ τῶν αἰσθητικῶν ἡμεῖς
αἰτῶν ἀποσπαστῶν ἐπὶ ἀποδραστήριον καὶ ἐπισημασμένους
ἡμεῖς, δι' ἡμεῖς γαδουρίων ἐπὶ βαρβάρων ἀντὶ καὶ βίβαται
καὶ ἀλλοῖς ἀποσπαστῶν τῶν ἐξῆς ὅρων ἀντὶ τῶν αἰσθητικῶν
ἡμεῖς ἡμεῖς ἀποσπαστῶν τῶν ἐξῆς ὅρων ἀντὶ τῶν αἰσθητικῶν
ἡμεῖς ἡμεῖς ἀποσπαστῶν τῶν ἐξῆς ὅρων ἀντὶ τῶν αἰσθητικῶν

εικ. 53 | Αρχεῖο Υ.Φ., Ἐνορκὴ δῆλωση γιατρῶν για ἀσθένεια φαροφύλακα, Γουρούνη Σκόπελος, 25/01/1934

Η ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ Ν. ΦΙΛΟΣΟΦΩΦ

Ο Νικόλαος Ν. Φιλοσοφώφ, αποτέλεσε μία ιδιαίτερη περίπτωση φαροφύλακα, ο οποίος ακολούθησε μία σημαντική πορεία μέχρι να απομονωθεί στο φάρο των Αντικυθήρων. Κυβερνήτης του ρωσικού καταδρομικού «Χιβίντις», με το βαθμό πλοίαρχου, υπηρέτησε στην Κρήτη ως επικεφαλής της ναυτικής δύναμης που είχε θέσει η εγγυήτρια Ρωσία στη διάθεση του Ζαΐμη. Το 1908 κοντά στο Ελαφονήσι της Κρήτης προκλήθηκε ένα φημισμένο από τότε ναυάγιο από έλλειψη φάρου, του υπερωκεανίου «Ιμπερατρίτσε» των Αυστροούγγρων. Στο ναυάγιο χάθηκαν περίπου 300 άτομα, ενώ εκατοντάδες σώθηκαν χάρη στο Φιλοσοφώφ που έσπευσε από τα Χανιά προκειμένου να περισυλλέξει του ναυαγούς. Ο Νικόλαος Φιλοσοφώφ παρασημοφορήθηκε για την επιχείρηση διάσωσης και αργότερα, μετά την ένωση της Κρήτης με την Ελλάδα, επέστρεψε στη γενέτειρά του, Αγία Πετρούπολη, κοντά στην οικογένειά του.

Γόνος αστικής οικογένειας, με ισχυρούς δεσμούς με την Αυλή του Τσάρου, ο Ν. Φιλοσοφώφ ανέβηκε γρήγορα στην ιεραρχία λόγω των μεγάλων του ικανοτήτων, της παιδείας του και της πίστης του στο θρόνο. Ήταν λάτρης της μουσικής και των τεχνών, με επιβλητικό παράστημα, πολύγλωσσος και ευγενής, ήταν περιζήτητος στα κοσμικά σαλόνια, όχι μόνο της Ρωσίας αλλά και της Γαλλίας, στην οποία ταξίδευε συχνά ως απεσταλμένος του Τσάρου. Το 1914, τοποθετήθηκε ως διευθυντής της Υπηρεσίας Φάρων της Μαύρης Θάλασσας και της Αζοφικής, ενώ λίγο αργότερα προήχθη στο βαθμό του υποναυάρχου και ανέλαβε τη διοίκηση ναυτικής δύναμης που περιπολούσε στον Εύξεινο Πόντο και τη Μεσόγειο.

Το ξέσπασμα της ρωσικής επανάστασης και του εμφυλίου, αποτελούν καταστρεπτικά γεγονότα για τη ζωή του, καθώς χάνει τη γυναίκα του, ο ένας του γιος αυτοκτονεί ενώ ο άλλος σκοτώνεται στο μέτωπο. Ο ίδιος καταδιώκεται από τους

μπολσεβίκους και φεύγει πεζός προς την Κωνσταντινούπολη. Το 1920, σε ηλικία 52 χρονών, φτάνει πρόσφυγας στην Αθήνα. Εκεί, με τα λιγοστά του υπάρχοντα, μερικά βιβλία και κάποιες φωτογραφίες, φιλοξενήθηκε στην ελληνική αυλή όμως ο περήφανος χαρακτήρας του τον οδηγεί στο να μάθει ελληνικά και να εγκαταλείψει το παλάτι, ενώ ζητάει ελληνική υπηκοότητα. Γνωρίζει και παντρεύεται τη Ρωσίδα πρόσφυγα Μαρία Ιβάνοβα Τσούκαλο το 1923, όμως η μοίρα τον χτυπάει ξανά και εκείνη αρρωσταίνει βαριά και αποβιώνει.

Το 1924 πολιτογραφείται Έλληνα υπήκοος και την ίδια μέρα συναντάει τον τότε διευθυντή της Υπηρεσίας Φάρων, Στυλιανό Λυκούδη. Μοναδικό του αίτημα είναι να καταταγεί στο σώμα των Ελλήνων φαροφυλάκων. Ο Σ. Λυκούδης του συμπαραστέκεται και του προτείνει να καταταγεί με το μεγαλύτερο βαθμό που επέτρεπε ο νόμος και να αναλάβει υπηρεσία στο νεόκτιστο τότε φάρο της Ελαφονήσου.

«Εκεί που έσωσα τόσους ναυαγούς, σώζομαι και εγώ, ναυαγός της ζωής μου»

N. N. Φιλοσοφώφ

Εκεί περνάει δύο χρόνια πλήρους απομόνωσης ενώ το 1926 προάγεται στο βαθμό του επιστάτη και μετατίθεται στο φάρο των Αντικυθήρων. Τον Απρίλιο του 1927 και σε ηλικία 59 ετών, παντρεύεται (για τρίτη φορά) με την 34χρονη Ζαμπία Χαρχαλάκη και αποκτά ένα γιο, το Νικήτα.

Όταν ο Φιλοσοφώφ έφτασε το όριο της συνταξιοδότησης, ζήτησε και πάλι τη συνδρομή του φίλου του πλέον, Στυλιανού Λυκούδη και με προσωπική εντολή του υπουργού Ναυτικών κ. Κ. Βούλγαρη παρέμεινε τιμητικώς και κατά εξαίρεση για δύο ακόμη χρόνια στην ενεργό δράση.

Ο Νικόλαος Ν. Φιλοσοφώφ, κοσμοπολίτης που έγινε μοναχός, δε μίλησε ποτέ ο ίδιος για το παρελθόν του. Ήταν σεμνός ακόμη και απέναντι στους δικούς του. Πέρασε τα τελευταία χρόνια της ζωής του στα Κύθηρα, όπου μελέτησε το ιστορικό αρχείο της



εικ 54 | Νικόλαος Ν Φιλοσοφώφ (1867 - 1946)

πόλης και συνέβαλε στην ταξινόμηση και διάσωσή του κατά τη γερμανική κατοχή. Πέθανε το 1946 σε ηλικία 80 ετών.

«Εγώ ήμουν φοβισμένος, αγριεμένος. Υπέφερα από τη μοναξιά. Όμως ο Φιλοσοφώφ ήταν πάντα γαλήνιος. Μόνος, αγνάντευε το πέλαγος με τις ώρες. Δεν μίλαγε ποτέ για το παρελθόν. Διάβαζε και έπινε συνέχεια τσάι. Τσάι, κάργα τσάι. Κοντεύαμε να γίνουμε και εμείς Ρώσοι... Ήταν ψηλός, ομορφάντρας, με γυαλισμένες μπότες, κόκκινος, κόκκινος, ωραίος... Υπηρετούσαμε μαζί όταν γέννησε η γυναίκα του. Σε βάρδια έμαθα και γω τη γέννηση του δικού μου παιδιού. Ένα βράδυ με βροχή πήρα σήμα τον οπτικό: επί αισίω τοκετώ, θερμά συγχαρητήρια»

Παναγιώτης Μεγαλοοικονόμου, φαροφύλακας, συνηρέτησε με το Ν. Φιλοσοφώφ στο φάρο των Αντικυθήρων [15]

[15] Ζηργάνος Ν., 13 Αυγούστου 1995, Καθημερινή, "7 Ημέρες", σελ. 28

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΕΜΜ. ΛΥΚΟΥΔΗΣ

Το όνομα του Στυλιανού Λυκούδη είναι άμεσα συνδεδεμένο με την ανάπτυξη του φαρικού δικτύου. Γεννήθηκε στις 23 Μαρτίου 1878 στην Ερμούπολη της Σύρου. Η υπηρεσία του στο Ναυτικό υπήρξε λαμπρή και χωρίς καμία διακοπή. Ο Στυλιανός Λυκούδης υπήρξε ο νεώτερος σε ηλικία αξιωματικός που μπήκε στο Ναυτικό και ο γηραιότερος όταν αποστρατεύτηκε με πραγματική υπηρεσία 53 ετών, 8 μηνών και 5 ημερών. Ήταν ήδη πλοίαρχος όταν υπέβαλε αναφορές και μελέτες στην υπηρεσία για το σωστό φωτισμό των ελληνικών ακτών που ήταν αποτέλεσμα των προσωπικών του εμπειριών από τα ταξίδια του στις ελληνικές θάλασσες. Ποτέ οι αρμόδιοι δεν πήραν στα σοβαρά τον αξιωματικό αυτό κι εκείνος συνέχισε να συντάσσει και να υποβάλλει συνεχώς καινούριες. Πριν ακόμα αναλάβει την υπηρεσία Φάρων υπηρέτησε σε θωρηκτά όπου άρχισε τις χαρτογραφικές του μελέτες καθώς και εκείνες για την φωτισήμανση των ελληνικών ακτών σε μια εποχή που κανένας ακόμα δεν είχε ασχοληθεί σοβαρά με το θέμα αυτό.

Το 1904, ήταν μόλις 23 ετών όταν άρχισε να διδάσκει στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και από το 1908 έως το 1910 υπηρέτησε διαδοχικά στους ατμομυοδρόμους «Αχελώος» και «Πηνειός» που χρησιμοποιούνται και ως εκπαιδευτικά των νέων στελεχών του πολεμικού ναυτικού. Το 1910 τοποθετήθηκε κυβερνήτης του αντιτορπιλικού «Λόγχη», ενώ η κυβέρνηση Ελ. Βενιζέλου, της οποίας υπουργός των Ναυτικών, ήταν ο ίδιος ο πρωθυπουργός, ψήφισε το νόμο ΓΨΠ' της 26.02.1910 που αναδιοργάνωνε εκ βάθρων την υπάρχουσα ως τότε φαρική υπηρεσία. Την περίοδο εκείνη είχαν συμβεί αρκετά ναυάγια και επικρατούσε η γνώμη ότι πολλά από αυτά θα αποφεύγονταν αν είχαν ληφθεί σοβαρά από τους αρμόδιους οι υποδείξεις του Λυκούδη. Το υπουργείο τοποθέτησε το Λυκούδη ως αξιωματικό μελετών, ουσιαστικά όμως ως τμηματάρχη της Υπηρεσίας Φάρων (1911) για να τον διορίσει κατόπιν με ειδικό νόμο (1915) μόνιμο διευθυντή, θέση στην οποία έφτασε στο βαθμό του πλοίαρχου το 1920. Τη μελέτη του Περί φωτισμού του Ελλησπόντου – Προποντίδας

– Βόσπορου δέχτηκε χωρίς καμία τροπολογία η Επιτροπή των Στενών της Κοινωνίας των Εθνών και για την οποία μελέτη παρασημοφορήθηκε με το μετάλλιο στρατιωτικής αξίας πρώτης τάξεως.

Το 1928 η Ακαδημία των Αθηνών τον εξέλεξε πρόεδρο μέλος με απόλυτη πλειοψηφία. Οι ανακοινώσεις του στη διάρκεια της θητείας του ως πρόεδρου μέλους, καθώς και τα ποικίλα άλλα δημοσιεύματα είχαν σαν αποτέλεσμα την εκλογή του το 1939 ως τακτικού μέλους. Εκλέχθηκε με 33 ψήφους σε 33 που ψήφισαν. Ο πρόεδρος της Ακαδημίας, στρατηγός Αλ. Μαζαράκης, στο χαιρετισμό του ανέφερε: «Ήδη από το 1928 η Ακαδημαϊκή επιτροπή, η εισηγηθήσα περί των έργων αυτού έκρινεν ότι υπό την επιστημονική και πεφωτισμένην αυτού διεύθυνσιν, η ελληνική υπηρεσία των φάρων απέκτησε διεθνές επιστημονικόν κύρος...»

Νωρίτερα το 1917 δημοσίευσε τη μοναδική στο είδος της μελέτη «Ιστορικών των φάρων των ελληνικών ακτών από της αρχαιότητος μέχρι σήμερον». Δημοσίευσε ακόμη πληθώρα άρθρων στη Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια για ναυτικά θέματα, καθώς και σε άλλα εγκυκλοπαιδικά λεξικά. Παράλληλα δίδασκε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων.

Η υπηρεσιακή του σταδιοδρομία, έργο της οποίας ήταν η συμπλήρωση και ολοκλήρωση του φαρικού δικτύου, κράτησε ως τη μέρα που αποστρατεύθηκε στις 5 Απριλίου 1939. Αλλά αμέσως, -συγχρόνως με διάταγμα εκφράσεως άκρας ευαρέσκειας από τον βασιλέα- ανακλήθηκε στην ενέργεια «δια κρατικήν ανάγκην» και ορίστηκε σύμβουλος της υπηρεσίας Φάρων και της ιστορικής Υπηρεσίας του Πολεμικού Ναυτικού για να αποστρατευθεί, τελικά με την εισβολή των γερμανικών στρατευμάτων το 1941.

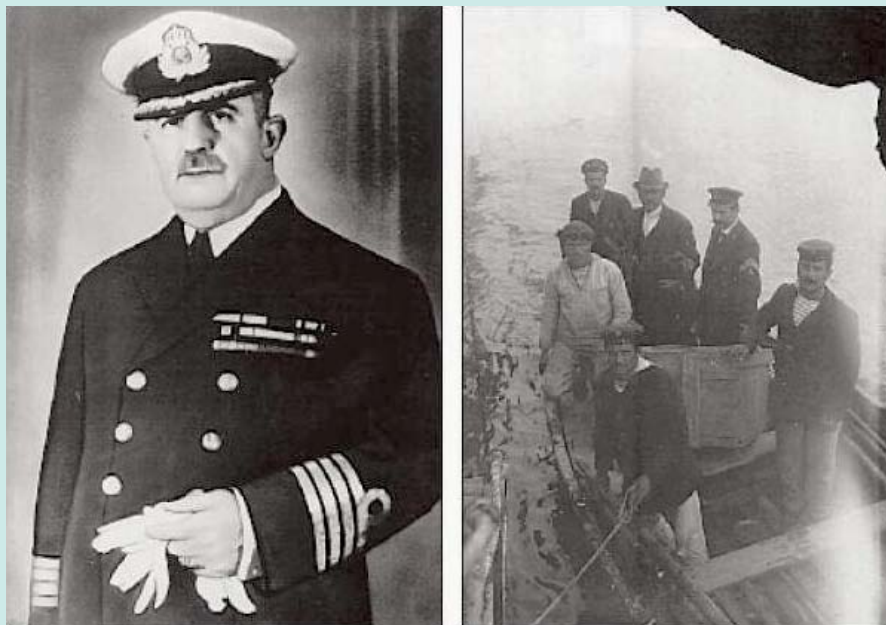
Στη διάρκεια της εικοσιπενταετίας που διέρρευσε από το 1913 ως το 1938, περίοδος κατά την οποία ο Στυλιανός Λυκούδης βρισκόταν επικεφαλής της υπηρεσίας Φάρων προστέθηκαν στο φωτιστικό δίκτυο 226 φάροι από τους οποίους οι μιν 35 ήταν εγκατεστημένοι στις ακτές των Νέων Χωρών, οι δε 191

τοποθετήθηκαν. Έγιναν, δηλαδή, εγκαταστάσεις νέων φάρων κατά 140% περίπου περισσότερες από εκείνες που έγιναν κατά την ογδοκοηταπενταετία από τη σύσταση του κράτους μέχρι το 1913.

Το 1923 οι Έλληνες πλοίαρχοι με απόφαση της Γενικής Συνελεύσεώς τους εκφράσανε την ευγνωμοσύνη τους στο Σ. Λυκούδη γιατί χάρις σε αυτόν τα ελληνικά πελάγη έγιναν σε αυτούς προσιτά και ακίνδυνα στις σκοτεινές νύχτες όταν η ομίχλη και οι τρικυμίες τους εμπόδιζαν να αναγνωρίσουν και να δουν τους κινδύνους της θάλασσας ακόμα δε και τους κάβους τόσο των ηπειρωτικών όσο και των νησιωτικών ακτών του ελληνικού χώρου.

Ο Σ. Λυκούδης δεν περιορίσθηκε μόνο στις μελέτες του για τους φάρους και φανούς. Έγραψε και θαυμάσιες ιστορικές μελέτες και παρατηρήσεις, σχόλια και κρίσεις σε ζητήματα καθημερινής ζωής, καθώς και λαογραφικά και λογοτεχνικά κείμενα που διακρίνονται τόσο για την παρατηρητικότητα όσο και για το κομψό και γλαφυρό ύφος του. [16]

[16] Τζαμτζής Α., 13 Αυγούστου 1995, Καθημερινή, ένθετο “7 Ημέρες”, σελ. 19)



εικ. 55 | Αριστερά: Ο Λυκούδης στη διάρκεια του μεσοπολέμου. Είναι ήδη μόνιμος διευθυντής της Υπηρεσίας Φάρων.
Δεξιά: Ανεφοδιασμός φάρου στις αρχές του αιώνα
(Συλλογή Γ. Παπαγεωργίου)

«Ο Λυκούδης ήταν ακαδημαϊκός, συγγραφέας, ιστορικός, βοτανολόγος, βραβεύτηκε από διεθνείς ακαδημίες. Αυτός έφτιαξε το φαρικό δίκτυο, αυτός το οργάνωσε. Το φαρικό δίκτυο έφερνε λεφτά στην Ελλάδα, είχε εφαρμόσει φαρικά τέλη κλπ. Ατύχησε γιατί πέθανε βλέποντας να καταστρέφεται όλο του το έργο από τους Γερμανούς.»

Συνέντευξη, Γήσης Παπαγεωργίου, Πλοίαρχος Π.Ν ε.α. (Π.Φάληρο, 2013)
στους Ε.Χριστοδουλάκη, Ν.Δάβαρη

ΤΟ ΦΑΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1941 – 1951

Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος ήταν απολύτως καταστρεπτικός για το ελληνικό φαρικό δίκτυο. Το 1941, κατά την επίθεση των γερμανικών στρατευμάτων, οι πυρσοί του ελληνικού δικτύου αποτελούσαν στόχο τόσο των μαχητικών αεροπλάνων όσο και των κανονιοφόρων πλοίων. Η καταστροφή τους θα δυσχέραινε την πλεύση του ελληνικού και συμμαχικού στόλου καθώς και την πληροφόρηση από φάρους παρατηρητήρια. Χτυπήθηκαν κυρίως φάροι που βρίσκονταν σε σημαντικά περάσματα, όπως για παράδειγμα ο φάρος Ζούρβα στην Ύδρα. Κατά την επίθεση των Γερμανών στους φάρους, και τους βομβαρδισμούς τους κάποια φωτιστικά εκτινάσσονταν και κατέληξαν στη θάλασσα. Τα κτίρια και οι φωτιστικοί μηχανισμοί λεηλατήθηκαν και αργότερα, την περίοδο της κατοχής. Κατά τη διάρκεια της κατοχής, πολλοί φάροι καταλήφθηκαν από τα γερμανικά και τα βουλγαρικά στρατεύματα και οι περισσότεροι χρησιμοποιήθηκαν σαν φυλάκια. Τα κατοχικά στρατεύματα έκαναν πολλές φορές και προσθήκες στα κτίσματα των φάρων προκειμένου να διευκολύνουν την παραμονή τους σε αυτούς [εικ. 57]. Στην κατοχή η Υπηρεσία Φάρων υπολειπεται. Λίγοι φάροι συνέχισαν να λειτουργούν όπως πριν, ενώ κάποιοι άλλοι με εντολή της υπηρεσίας παρέμεναν σβηστοί και άναβαν ανά περίπτωση.

Κατά τη διάρκεια της επίθεσης των Γερμανών, οι φαροφύλακες είχαν διαταχθεί να παραμείνουν στις θέσεις τους και να διατηρούν τη φωτοβολία των πυρσών. Κάποιοι φαροφύλακες αποσπάστηκαν σε άλλες μάχιμες μονάδες του Πολεμικού Ναυτικού. Το καθήκον των φαροφυλάκων και η αφοσίωσή τους, τους κράτησαν μέσα στο φάρο τις μέρες των βομβαρδισμών περιμένοντας εντολές της Υπηρεσίας. Οι συνθήκες ήταν δύσκολες. Οι φαροφύλακες, επιστάτες και φύλακες, παρέμειναν μαζί μέσα στο φάρο βάζοντας σε κίνδυνο τη ζωή τους. Όπως ήταν

αναμενόμενο, και σύμφωνα με τις αναφορές που μελετήσαμε στο αρχείο μητρών φαροφυλάκων, πολλοί ήταν αυτοί που τραυματίστηκαν. Οι επιστάτες των φάρων ενημέρωναν με αναφορές την φαρική βάση για τυχόν λιποτάκτες αλλά και για αυτούς που με αυταπάρηση έμειναν στη θέση τους [εικ. 56].

«Ο φάρος της Γαύδου λειτουργούσε με πετρέλαιο και φυτίλι. Είχαν κατασκευάσει πολλά σπίτια γύρω από τον φάρο που τα χρησιμοποιούσαν σαν αποθήκες των καυσίμων, για τον εκάστοτε επιστάτη και τους φαροφύλακες. Κατά τη γερμανική επίθεση τον Μάιο του 1942 στο νησί, τον βομβάρδισαν και καταστράφηκε κατά το μεγαλύτερο μέρος του. Σπίτια και φάρος από τα βομβαρδισμένα καύσιμα ανατινάχθηκαν στον αέρα.»

http://www.faroi.com/gr/gavdos_gr.htm [12/12/2013]

Στην κατοχή πολλοί εγκατέλειψαν τους φάρους και βρήκαν καταφύγιο στα σπίτια τους. Κάποιοι εντάχθηκαν στο αντάρτικο, ενώ πολύ λίγοι συνέχισαν να εργάζονται στην Υπηρεσία. Η Υπηρεσία έχει πολύ λίγες πληροφορίες για το τι έκαναν οι φαροφύλακες στη διάρκεια της κατοχής.

Με την αποχώρηση του γερμανικού στρατού, το φαρικό δίκτυο μετρούσε μόνο 19 φάρους σε λειτουργία, ενώ οι υπόλοιποι έχρηζαν συντήρησης και αποκατάστασης [εικ 58]. Οι ζημιές στους φάρους αφορούσαν κυρίως τα φωτιστικά μηχανήματα και τους πύργους των φάρων. Πολλοί φάροι δεν ήταν δυνατό να επισκευαστούν για αρκετά χρόνια μετά το 1945, ενώ κάποιοι άλλοι δεν επισκευάστηκαν ποτέ και έμειναν ασυντήρητοι μέχρι και σήμερα.

Κατά τη διάρκεια του πολέμου υπήρξαν και φάροι, όπως το Καστρί Οθωνών, οι οποίοι κατέρρευσαν ολοκληρωτικά με τους βομβαρδισμούς. Στο Καστρί, μετά τον βομβαρδισμό και σύμφωνα

με μαρτυρίες των φαροφυλάκων, το κτίσμα λεηλατήθηκε από τους κατοίκους. Οι φαροφύλακες όμως παρέμειναν στο χωριό και διέσωσαν στα σπίτια τους διάφορα είδη μέσα από τον φάρο, τα οποία και τα παρέδωσαν στο συνεργείο της υπηρεσίας που επισκέφτηκε τον φάρο το 1944 για πρώτη φορά μετά τον πόλεμο [εικ 58].

Πέρασαν αρκετά χρόνια μέχρι να πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες επιθεωρήσεις σε όλα τα φανάρια του ελληνικού δικτύου. Από τις αναφορές αυτών των επιθεωρήσεων προκύπτει πως πολλά εξαρτήματα των φωτιστικών μηχανημάτων είχαν αφαιρεθεί από τον στρατό κατοχής, κάποια άλλα λόγω των εκρήξεων εκτινάχθηκαν και χάθηκαν στη θάλασσα, ενώ μερικά τα πήραν στην κατοχή τους οι φαροφύλακες για να τα προφυλάξουν και τα επέστρεψαν με την επαναφορά τους στην Υπηρεσία. Παρ' όλες τις δυσκολίες, η προσπάθεια της Υπηρεσίας ήταν μεγάλη ακόμα και με ελλιπή μέσα, με αποτέλεσμα το 1953, το δίκτυο να αποτελείται από 445 πυρσούς.

ΕΠΙΣΤΑΣΙΑ ΦΑΡΟΥ (ΚΑΚΗΣ ΚΕΦΑΛΗΣ)

ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ.

Διά

Τῆς Διμενικῆς Ἀρχῆς Χαλκίδος

πρός

Τό Σ/τον Ἐπί τῶν Ναυτικῶν Ἰπουργεῖον

Ἀθήνας

παρᾶν τήν τιμὴν ν' ἀναφέρω ἱμῖν ὅτι,

ὁ ὑπ' ἐμέ Ἰποκελευστής Αφ' Α [redacted] Α [redacted], κατά τοὺς βομβαρδισμοὺς τῆς πόλεως Χαλκίδος, κατά τὴν χρονικὴν περιόδου τοῦ ἔτους 1940, εὗρίσκετο ἐν τῇ Ἰπηρεσίᾳ τοῦ Φάρου, παραμένων μετ' ἐμοῦ ἀκλόνητος εἰς τὸ καθῆκον, ἐπιδείξας πλεονεκτήματα αὐτοπάρρησις καὶ αὐτοθυσίαν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸν ὑπ' ἐμέ κελευστήν Α [redacted] Α [redacted] ὅστις δειλιάσας ἀλεχώρησεν τῆς Ἰπηρεσίας ἀπομακρυνθεὶς τοῦ Φάρου. Ὁ Ἰποκελευστής Α [redacted] Α [redacted] μετ' ἐμοῦ ἐκτελέσας τὸν κίνδυνον παρρένων μετ' ἐμοῦ εἰς ἰσχυρότατον βομβαρδισμόν τῆς περιοχῆς τοῦ Φάρου, ἐτραυματίσθη ὑπὸ βλήματος βλήματος εἰς τὸν ἀριστερόν πόδα νοσηλευθεὶς ὑπὸ τοῦ Ἱατροῦ Σπυρ. Πασσαῦ.

Ἐυλειθέστατος

Ὁ προϊστάμενος

τοῦ Φάρου (Κακῆς Κεφαλῆς)

[Handwritten signature]

ΔΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΝ ΧΑΛΚΙΔΟΣ

Ἰατρ. πρωτ. 1759

ἡμ. 20/10/1942

εικ. 56 | Αρχείο Υ.Φ., Αναφορά επιστάτη για τους φύλακες στη διάρκεια των βομβαρδισμών, Κακή Κεφαλή Χαλκίδας, 17/10/1942

Ὅτι σθεν αὐτοῦ (ἐπίσης ἐσκεπές) ὑπάρχει σικοδόμημα 9 Χ 6 ὄψους 2,75 ματασκοπέ-
νον καὶ ὑπὸ τῶν στρατευμάτων κατοχῆς. Σὺν τοῖς ἄλλοις στερεῖται ἔρραριαν, τρακεῖαν,
κλιβάν καὶ καθισμάτων.
Ἐληφθῆσαν στοιχεῖα πρὸς τοποθετηθῆν τῶν νέων μηχανημάτων CHANCE, ἀφοῦ ματασκοπέ-
ασθαι καὶ μεταφερθῆσιν ἐκεῖ τῶν ἀκαριαίων ἐξαρτημάτων καὶ ὀβελίων.
Ἡ ἐπιτομή τῆς καθόδου (ἐπὶ τοῦ ἐσκεπῆ) θα τακτοποιηθῆ ἐπὶ τῆς κατὰ τὴν φ...

εικ. 57 | Αρχείο Υ.Φ., Αναφορά επιθεώρησης - προσθήκες από το στρατό κατοχής, Δρέπανο Χανίων 16/07/1953

Επι-επι αιτιολογία και διεκπεραίωση. Νομικά υλικά και επί-
καιρίων και ανεξοφλητά και άλλων περιπτώσεων.

Την 4/12/44 ως προς Ο Ο Ρ Ν Ν

Επειδή επίσης υφίσταται ο φόβος ότι άλλοι θα εννοήσουν, μη
καταναλώνω και υφίσταται και άλλων περιπτώσεων.

Το κείμενο έχει την ουσία των περιπτώσεων. Η ύλη των περιπτώσεων
είναι υφίσταται.

Επί-επι υφίσταται και άλλων περιπτώσεων. Η ύλη των περιπτώσεων
είναι υφίσταται.

Παράδειγμα υφίσταται και άλλων περιπτώσεων. Η ύλη των περιπτώσεων
είναι υφίσταται.

Επί-επι υφίσταται και άλλων περιπτώσεων. Η ύλη των περιπτώσεων
είναι υφίσταται.

Η ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΦΑΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ 1951-1975

Αποκατάσταση ζημιών και ορισμός προτεραιοτήτων

Μετά το τέλος του Β' Παγκόσμιου Πολέμου δεν υπήρχαν τα απαιτούμενα κονδύλια προκειμένου να αποκατασταθούν άμεσα οι φθορές σε όλους τους φάρους και φανούς της επικράτειας. Όλα τα φωτιστικά μηχανήματα χρειάζονταν συντήρηση λόγω της μακρόχρονης απραξίας. Τότε αποφασίστηκε να ξεκινήσει μια προσπάθεια αποκατάστασης της λειτουργίας του φαρικού δικτύου με προτεραιότητα στους πιο σημαντικούς για την πλεύση φάρους. Έτσι πολλά κτίσματα πυρσών δευτερεύουσας σημασίας συνέχισαν να φθείρονται για αρκετά χρόνια μετά το τέλος πολέμου. Πολλά φωτιστικά μηχανήματα μεταφέρθηκαν από δευτερεύοντες σε πιο σημαντικούς φάρους ενώ για την επαναλειτουργία των δευτερευόντων πυρσών πολλές φορές επιστρατεύτηκαν μεταλλικές κατασκευές οι οποίες τοποθετούνταν στο πλάι των παλαιών κτισμάτων. Ακόμα και όσο αφορά τους πολύ σημαντικούς πυρσούς είναι προφανές πως προτεραιότητα είχε η αποκατάσταση της λειτουργίας του φωτιστικού μηχανήματος και ακολουθούσε η ανάγκη για επισκευή των κτισμάτων εφόσον βέβαια η κατάσταση αυτών δεν έθετε σε άμεσο κίνδυνο τη λειτουργία της μηχανής. Η πιο συνήθης κατάσταση ακόμα και για δεκαετίες μετά τον πόλεμο ήταν φάροι με σοβαρά προβλήματα στη διαβίωση στο εσωτερικό τους. Σε πολλούς πυρσούς όμβρια ύδατα λιμνάζουν, η υγρασία έχει «φτύσει» τα επιχρίσματα, τα κουφώματα απουσιάζουν ενώ ο οικιακός εξοπλισμός είναι τουλάχιστον ανεπαρκής. Είναι προφανές πως η Υπηρεσία Φάρων δεν μπορούσε να επανακτήσει αμέσως την πρότερη οργάνωσή της και υπήρχαν φορές που η προμήθεια καινούριων φωτιστικών μηχανημάτων έγινε προτού ακόμα επισκευαστούν τα ταλαιπωρημένα από την φθορά του χρόνου και τον πόλεμο κτίσματα των φάρων. Πολλοί φάροι ήταν κατασκευασμένοι από τα μέσα του 19ου

αιώνα και οι στέγες τους ήταν χωμάτινες. Τότε, τα νέα φωτιστικά μηχανήματα αποθηκεύονταν και προηγούνταν οι επισκευές των κτιρίων. Μέχρι το 1962 όμως, όσο αφορά την κατάσταση των φωτιστικών μηχανημάτων, η λειτουργία του δικτύου είχε ομαλοποιηθεί. Είναι πολλοί οι φάροι όπου, ακόμα και αρκετά χρόνια μετά τον πόλεμο, δεν έχουν τους απαραίτητους χώρους που θα εξασφάλιζαν την ευκολότερη διαμονή των φαιοφυλάκων σε αυτούς. Χώροι όπως το μαγειρείο ή η αποθήκη είναι πολλές φορές παραπήγματα μη στεγανά, όπου για στέγη χρησιμοποιούνται πισσόχαρτο ή λαμαρίνες από παλαιά δοχεία πετρελαίου [εικ. 59].

Οι προσθήκες δωματίων με σκοπό να δημιουργηθούν χώροι υγιεινής στους φάρους ξεκινάνε κυρίως στην επταετία. Μέχρι τότε οι φαιοφύλακες και οι οικογένειές τους δεν διέθεταν χώρο υγιεινής. Πολλές φορές μετατράπηκε σε μπάνιο ένα από τα δωμάτια του φάρου [17].

Η κατάσταση του φαιρικού δικτύου ομαλοποιείται περίπου στα μέσα της δεκαετίας του '60 [18]. Παρ' όλα αυτά, από τηλεγραφήματα με αναφορές επιθεωρήσεων προκύπτει πως τα προβλήματα με διαρροές στα κτίσματα, τα προβλήματα στην ύδρευση και στην θέρμανση παραμένουν. Άρα οι συνθήκες διαβίωσης των φαιοφυλάκων μέσα στο φάρο είναι ουσιαστικά αμετάβλητες [εικ. 60].

Τη δεκαετία του '60 μάλιστα, υπήρξαν σκέψεις να αναλάβουμε επίσης τη λειτουργία του κυπριακού και του αιγυπτιακού δικτύου καθώς κάτι τέτοιο θα ήταν επωφελές για γαιοστρατηγικούς λόγους, αλλά μια τέτοια προσπάθεια τελικά δεν προχώρησε ποτέ.

[17] Συνέντευξη, Ιωάννης Βαρβατές, Αρχικελευστής Υπηρεσίας Φάρων (Πειραιάς, 2013), στους Ε.Χριστοδουλάκη, Ν.Δάβαρη

[18] Συνέντευξη, Αριστέιδης Μόσχος, Φαιοτεχνίτης ε.α. (Αθήνα, 2013) στους Ε. Χριστοδουλάκη, Ν. Δάβαρη

Τὴν 16-7-53 μετέφερα τὰ ὄλιγα καὶ μηχανήματα εἰς φάρου Δρέπανον εἰς ἀποικινήτου αἰτηθέντος τὴν προτεραιαν κατὰ τῆς Ν. Β. ΚΡΗΤΗΣ.
 Ἐπιθεωρηθεὶς εὐρέθη καθαρὸς, παρεδόθησαν τὰ ἐπίθια ὄλιγα διὰ τὴν λειτουργίαν καὶ συντήρησιν τοῦ παλαιοῦ ἀσφύτηματος. Ἐκίσθη παρεδόθησαν τὰ μηχανήματα ΣΙΑΝΟΣ μετὰ τῆς κορραιτώσεως τῶν 35 χ/σμ. πρὸς μελλοντικὴν ἀντικατάστασιν τῶν κολλιδῶν.
 Προκειμένου ὅμως νὰ ἐγκατασταθῶσι τὰ νέα μηχανήματα προέχει ἡ ἐπισκευὴ τῶν κτιρίων διότι ἔχουν σικοδομηθῆ τὸ 1864 καὶ ἔχουν χωματίνην στέγην. Τὸ κτίριον οἰκημα ἀποτελεῖται ἐξ ἑνὸς δωματίου χωρισμένου τοῦ 1/3 διὰ σενίαν.
 Ἐναντὶ τοῦ κτιρίου κτιρίου ὑπάρχει τὸ μαγειρεῖον, τὸ ὁποῖον χρησιμοποιεῖται καὶ διὰ ἀποθήρη-λιαν ἐπικινδυνοντ. Δὲν εἶναι ὅμως δυνατόν νὰ τὸν ἀνορθώσωμεν χρήσιμον ἄλλοτερον, με στέγην ἀπὸ τεμάχια πιασάρτου καὶ κολλιδῶν δοχείων λευκοσιδηρῶν πετρελαίου ἡμιώστερον τὰ κορυφώματα μόνον πρὸς καθάσαι δυνατόν νὰ χρησιμοποιηθῶσι.

εικ. 59 | Ἀρχεῖο Υ.Φ., Αναφορά κατὰστασης κτίσματος για τοποθέτηση νέου μηχανισμού, Δρέπανο Χανίων, 16/07/1953

κανονική. Καθαρισμός φωτιστικῶν μηχανημάτων. Ἐλαιοχρωματισμός διὰ λευκοῦ χρώματος. Κατὰ τὴν παρακολούθησιν λειτουργίας τοῦ φάρου παρετήρησα ὅτι τὸ ἐστιασθὲν ὑψὸς ἐντὸς τῆς κεφαλῆς τοῦ συνασφύτηρος ἦτο ἄνωθεν τούτου, προέβην εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ὀρειχαλίνου ἀξωνίσκου στελέχους δι' ἑτέρου τοιοῦτου, τὸ ὁποῖον ἐρύθμισα κανονικῶς. Τὸ οἶκημα ὡς καὶ ὁ πύργος εὐρίσκονται εἰς ἀθλίαν κατὰστασιν χρήζον γενικῆς ἐπισκευῆς, ἐσωτερικῶς καὶ ἐξωτερικῶς, ἡ στέγη εἶναι σχεδὸν ἐτοιμώροπος πρὸς κατάρευσιν, τὰ δὲ κουφώματα χρήζουσι ἀντικαταστάσεως. Πυργίον καὶ κρυσταλλοπίνακες ἐν καλῇ καταστάσει, εἰς κρυσταλλοπίναξ ραγισμένους ἀκινδύνως.-

εικ. 60 | Ἀρχεῖο Υ.Φ., Απόσπασμα επιθεώρησης, Πάνορμος Τήνου, 20/08/1959

Νόμος “Περὶ Φάρων” 1629 του 1951

Το 1951 συντάσσεται και ψηφίζεται ο νόμος 1629 «Περὶ φάρων». Ο νόμος αυτός ουσιαστικά αναδιοργανώνει την υπηρεσία αλλά και το σώμα των φαροφυλάκων. Επίσης, διευθετεῖ θέματα που αφορούσαν τις κτιριακές εγκαταστάσεις και τη φαρική ιδιοκτησία. Ο νόμος αυτός ισχύει μέχρι και σήμερα. Πλέον, οποιοδήποτε ζήτημα αφορά τους φάρους υπάγεται στην αρμοδιότητα και την εποπτεία του Υπουργείου Ναυτικών και συγκεκριμένα στη Διεύθυνση Φάρων. Με το νόμο «Περὶ Φάρων» ορίζεται ζώνη ασφαλείας του φάρου κύκλος με ακτίνα διακοσίων μέτρων περίξ αυτού. Εάν η γη αυτή ανήκει στο δημόσιο, δεν μπορεί να πωληθεί, να ενοικιασθεί, ή γενικά να εκχωρηθεί πρόσκαιρα ή οριστικά σε οποιονδήποτε ιδιώτη ή

οργανισμό. Εάν δεν ανήκει στο δημόσιο απαλλοτριώνεται υπέρ αυτού.

Οι κατά τόπους λιμενικές αρχές συνεχίζουν να έχουν το ρόλο του μεσάζοντα στη σχέση φαροφύλακα-υπηρεσίας. Ο νόμος ορίζει πως οι λιμενικές αρχές διευκολύνουν τους φαροφύλακες στην επικοινωνία τους με την Υπηρεσία Φάρων και τους εξηγούν τις διαταγές του υπουργείου. Επίσης αναλαμβάνουν την καταβολή των μισθών τους. Αν δεν υπάρχει λιμενική αρχή, τότε τον ρόλο αυτό αναλαμβάνει η τελωνειακή αρχή.

Μια πολύ σημαντική μεταβολή είναι το γεγονός πως πλέον οι επιστάτες και οι φαροφύλακες δεν ιεραρχούνται σε τάξεις (Α', Β', Γ'), αλλά εφαρμόζεται η ιεραρχία των κατώτερων αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού. Έτσι οι φαροφύλακες διακρίνονται πλέον σε υπαξιωματικούς και δίοπους και οι βαθμοί τους είναι:

1. Αρχικελευστής Φάρων
2. Κελευστής Φάρων
3. Υποκελευστής Α' Φάρων
4. Υποκελευστής Β' Φάρων
5. Δίοπος Φάρων.

Ο νόμος ορίζει επίσης τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά των υποψήφιων για διορισμό στο σώμα. Αυτό επηρεάζει καθοριστικά το προφίλ των φαροφυλάκων. Συγκεκριμένα, για να δηλώσει κάποιος συμμετοχή στο διαγωνισμό διορισμού θα έπρεπε:

1. Να είναι Έλληνας στην υπηκοότητα και την εθνικότητα και να μην είναι πάνω από 28 ετών. (πιστοποιείται από το μητρώο αρρένων των δήμων ή κοινοτήτων)
2. Να έχει εκπληρώσει τις στρατολογικές του υποχρεώσεις και ειδικότερα στο Πολεμικό Ναυτικό. Αν είχαν καταταγεί στο Στρατό Ξηράς ή στην Αεροπορία, θα έπρεπε να έχει διειδή υπηρεσία εργάτη θαλάσσης στο Εμπορικό Ναυτικό.
3. Να είναι σωματικώς και πνευματικώς υγιής.

4. Να έχει απολυτήριο εξατάξιου δημοτικού σχολείου ή αντίστοιχου άλλης σχολής.
5. Να έχει λευκό ποινικό μητρώο και να μην εκκρεμούν εις βάρος του κατηγορίες.
6. Να μη συμμετέχει σε οργανώσεις ή ενέργειες αντεθνικές ή στρεφόμενες κατά του Κοινωνικού Καθεστώτος.

Από μητρώα παλαιότερων φαροφυλάκων είναι ξεκάθαρο ότι δεν υπήρχε ηλικιακός περιορισμός για να διορισθεί κανείς στην υπηρεσία ή τουλάχιστον συναντάμε περιπτώσεις που διορίσθηκαν μέχρι και την πέμπτη δεκαετία της ζωής τους. Επίσης, μέχρι το 1951 δεν υφίσταται σαν απαίτηση το απολυτήριο του δημοτικού σχολείου. Έτσι, παρατηρούμε πως μετά το 1951, πολλοί φαροφύλακες έχουν συνεχίσει την εκπαίδευσή τους στο γυμνάσιο ή σε επαγγελματικές σχολές [εικ. 61]. Άρα ο νόμος φροντίζει να αναβαθμιστεί το επίπεδο εκπαίδευσης του προσωπικού καθώς και οι απαιτήσεις της τεχνολογίας είναι αυξημένες. Είναι επίσης προφανές από τα παραπάνω πως όποιοι ήταν στιγματισμένοι πολιτικά δεν είχαν θέση στην υπηρεσία. Ας μη ξεχνάμε πως την εποχή αυτή, το μίσος του εμφυλίου δεν έχει κοπάσει ακόμα. Όσοι δήλωναν συμμετοχή στο διαγωνισμό για φαροφύλακες και πληρούσαν τα παραπάνω κριτήρια, έδιναν εξετάσεις. Από αυτούς που ήταν επιτυγχόντες στις εξετάσεις, αν κάποιος:

1. είχαν δίπλωμα τηλεγραφητή
2. ήταν φαροτεχνίτες
3. ήταν υπαξιωματικοί του Βασιλικού Ναυτικού
4. είχαν δίπλωμα μηχανικού Εμπορικού Ναυτικού
5. είχαν δίπλωμα εμποροπλοιάρχου
6. είχαν δίπλωμα κυβερνήτη ιστιοφόρου
7. ήταν απόφοιτοι νυχτερινών σχολών
8. ήταν τεχνίτες κρατικών ή ιδιωτικών μηχανουργείων,

έπαιρναν αυτόματα προβάδισμα έναντι των άλλων ανεξάρτητα

με τη βαθμολογία τους.

Παρατηρούμε λοιπόν πως διαχρονικά η υπηρεσία επιδιώκει να εντάσσει στις τάξεις της άτομα σχετικά με την ναυτική τέχνη και άτομα εξειδικευμένα σε μηχανολογικά θέματα.

Ακόμα, με το νόμο του 1951 οι επιτυχόντες του διαγωνισμού ορκίζονται πλέον ενώπιον του Διευθυντή Φάρων και όχι όπως παλαιότερα στα τοπικά λιμεναρχεία.

Οι ποινές των φαροφυλάκων σε περιπτώσεις παραπτώματος κυμαίνονται από 1 με 15 μέρες στέρησης μισθού υπέρ Μετοχικού Ταμείου Βασιλικού Ναυτικού (Μ.Τ.Β.Ν) έως και ποινή φυλάκισης η οποία εκτίεται στην πλησιέστερη ναυτική ή στρατιωτική φυλακή.

Οι μόνιμοι φαροφύλακες τίθενται σε αυτεπάγγελη αποστρατεία με τη συμπλήρωση από 58 έως 63 έτη ανάλογα με τον βαθμό τους.

Αρχικελευστής	63 έτη
Κελευστής	62 έτη
Υποκελευστής	58 έτη
Δίοποι	58 έτη

Οι προσωρινοί φαροφύλακες προσλαμβάνονταν μόνο σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης και θεωρούνται πολιτικό προσωπικό. Αυτό συνήθως συμβαίνει σε φάρους που αποτελούνται από δύο ή τρία άτομα και ένας από αυτούς ζητούσε άδεια. Η διαχείριση του φάρου από ένα αλλά ακόμα και από δύο άτομα είναι ακόμα αρκετά δύσκολη, οπότε η υπηρεσία έστελνε προσωρινούς φαροφύλακες ως αντικαταστάτες.

Σύμφωνα με το νόμο, οι μόνιμοι φαροφύλακες υποχρεούνταν να παραμείνουν στην υπηρεσία τουλάχιστον για έξι έτη μετά το πέρας της εκπαίδευσής τους. Σε μητρώα φαροφυλάκων που κατατάχθηκαν προπολεμικά δεν συναντάμε την αναφορά σε υποχρεωτική θητεία. Φυσικά, μέχρι και το τέλος της δικτατορίας η έγκριση του γάμου των υπαλλήλων συνεχίζει να υφίσταται. Την

αίτηση για διορισμό στην υπηρεσία φάρων ως φαροφύλακας την αποστέλλουν οι τοπικές λιμενικές αρχές μαζί με τα απαραίτητα έγγραφα και μετά το νόμο του 1951.

Η ψήφιση του νόμου «Περί Φάρων» συμπίπτει με την αρχή μιας περιόδου μαζικών προσλήψεων στην Υπηρεσία, τόσο στο σώμα φαροφυλάκων όσο και στο σώμα των φαροτεχνιτών. Οι τελευταίες προσλήψεις αυτής της περιόδου γίνονται στις αρχές της δεκαετίας του '60. [19]

Συνήθως, κάθε φαροφύλακας πριν δηλώσει αίτηση για να ενταχθεί στην υπηρεσία, έχει προϋπηρεσία και σε άλλες εργασίες. Τις περισσότερες φορές αυτές συνδέονται με κάποιο τρόπο με την θάλασσα και το εμπορικό ναυτικό, χωρίς αυτό να είναι απόλυτο. Ελάχιστες είναι οι φορές που το επάγγελμα του φαροφύλακα είναι η πρώτη τους επιλογή. Αυτό έχει να κάνει σαφώς με τη φύση της εργασίας αυτής, την απουσία δημιουργικότητας, τη μονοτονία και την μοναξιά που τη διακρίνει αλλά και τις αντίξοες συνθήκες όταν πρόκειται για μέρη υπεραπόκεντρα.

Στην μεταπολεμική περίοδο παρατηρούμε πως όντως, με τα κριτήρια που έθεσε ο νόμος του '51, το επίπεδο της εκπαίδευσης των υποψήφιων φαροφυλάκων βελτιώνεται σε σύγκριση με το παρελθόν, και πλέον είναι αρκετοί αυτοί που έχουν φοιτήσει σε κάποια επαγγελματική σχολή ή έχουν παρακολουθήσει και τις τελευταίες τάξεις του γυμνασίου.

Σε αιτήσεις διορισμού φαροφυλάκων της εποχής, παρατηρούμε πως συνεχίζουν, όπως παλαιότερα, και αναφέρουν οτιδήποτε πιστεύουν πως θα “συγκινήσει”. Για παράδειγμα, επικαλούνται ότι είναι προστάτες οικογένειας ή πως αν και δεν έχουν πείρα σε ναυτικοί, εντούτοις έζησαν σε οικογένεια ναυτικών [εικ. 62].

Από τα έγγραφα που μελετάμε στο αρχείο της υπηρεσίας

[19] Συνέντευξη, Αριστείδης Μόσχος, Φαροτεχνίτης ε.α. (Αθήνα, 2013)
 στους Ε. Χριστοδουλάκη, Ν. Δάβαρη

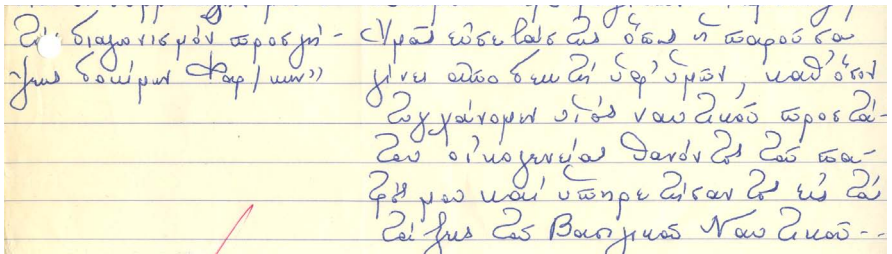


εικ. 61 | Αρχείο Υ.Φ., Πιστοποιητικό σπουδῶν φαροφύλακα σε εμπορική σχολή, 1962

φάρων προκύπτει πως την δεκαετία του '60, ίσως και νωρίτερα, οι υποψήφιοι δίποιοι φάρων δίνουν πλέον και γραπτές εξετάσεις, καθώς πλέον, λόγω και της τεχνολογικής εξέλιξης, οι απαιτήσεις για το επίπεδο εκπαίδευσής τους αυξάνονται. Οι γραπτές εξετάσεις περιλάμβαναν θέματα ελληνικής γλώσσας, αριθμητικής, γεωμετρίας, γεωγραφίας και φυσικά γνώσεις πάνω στην λειτουργία των φωτιστικών μηχανημάτων και των αρμοδιοτήτων τους [εικ. 63]. Πλέον κάθε φαροφύλακας έπρεπε να είναι ικανός να συντάξει και να αποστείλει μόνος του, χωρίς τη βοήθεια των λιμενικών αρχών ή κάποιου γραμματικού, μια αναφορά προς την υπηρεσία. Επίσης θα μπορούσε να υπολογίσει με μεγαλύτερη ακρίβεια της ανάγκης του φάρου σε καύσιμη ύλη καθώς και να πραγματοποιήσει περισσότερες επιδιορθώσεις βλαβών χωρίς την ανάγκη του τεχνικού προσωπικού.

Η εντοπιότητα αποτελεί διαχρονικά καθοριστικό παράγοντα για τις μεταθέσεις των φαροφυλάκων. Έτσι, τις περισσότερες φορές, οι μεταθέσεις τους συνεχίζουν να περιορίζονται σε φάρους που βρίσκονται πλησίον του τόπου καταγωγής τους [εικ. 64]. Στον κανόνα αυτό σπάνια βρίσκουμε εξαιρέσεις, και όταν αυτό συμβαίνει, πρόκειται για περιπτώσεις με σοβαρά πειθαρχικά παραπτώματα ή περιπτώσεις όπου αφορμή ήταν οι πολιτικές πεποιθήσεις του φαροφύλακα.

Όπως πριν, έτσι και στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια όταν κάποιος



εικ. 62 | Αρχείο Υ.Φ., Αίτηση διορισμού στο σώμα φαροφυλάκων, Πύργος Τήνου, 01/06/1962

φαροφύλακας υπηρετούσε σε απόκεντρο ή υπεραπόκεντρο φάρο, μακριά από τον τόπο καταγωγής του, επειδή τα χρήματα δεν περισσεύαν, μπορεί να έκανε τουλάχιστον ένα μήνα να δει την οικογένειά του.

«Μας έλειπε, ήταν δύσκολο για τη μητέρα μου. Ξέρεις τι είναι να λείπει στη Λήμνο ένα μήνα, και μετά ερχόταν και ήταν δύσκολο για την οικογένεια.»

Συνέντευξη, Ασημίνα Κάβαλου, κόρη φαροφύλακα, Μενίδι, 2013, στους Ε. Χριστοδουλάκη, Ν. Δάβαρη

Μετά τον πόλεμο και μέχρι και την δεκαετία του '60 συνεχίζεται να χρησιμοποιούνται οι μηχανισμοί πυρακτώσεως. Έτσι ακόμα και τότε, όταν ένα τεχνικό κλιμάκιο της φαρικής βάσης επισκεπτόταν ένα φανάρι για την εγκατάσταση νέου φωτιστικού, ταυτόχρονα εκπαιδευε και το προσωπικό του φάρου όσες μέρες παρέμενε εκεί. Την δεκαετία του '70 οι φαροφύλακες αρχίζουν να περνάνε και από πρόσθετες μετεκπαιδεύσεις. Για το λόγο αυτό παίρνουν πολυήμερες άδειες προκειμένου να παρακολουθήσουν σεμινάρια στη φαρική βάση και να μπορούν να ανταποκριθούν στα καθήκοντά τους σε μια περίοδο που ξεκινάει η ηλεκτροδότηση των φάρων και καινούρια συστήματα αρχίζουν να χρησιμοποιούνται. Το 1975 ξεκινά η ηλεκτροδότηση των κτισμάτων των φάρων και ουσιαστικά τότε είναι που βελτιώνονται άρδην και οι συνθήκες διαβίωσης των φαροφυλάκων. Μέχρι και τότε οι συνθήκες διαβίωσης είχαν πολύ μικρές διαφορές με τις συνθήκες που ίσχυαν προπολεμικά.

ΜΟ 59

1. 596000 φαριών και Εσωτερικών (Υπαρξείας)
 1 Ζόνιμα 1 φάρμακον α' συσκευασία
 20 σει δισκίους έγκυροι εν επιτήρησι φαρμακεία.
 γενικά / Δερμαφάρμα / φαρμακεία
 Ζόνιμα 2 φάρμακον α' συσκευασία φάρμακων φάρμακων
 φάρμακων α' συσκευασία φάρμακων Δερμαφάρμα
 Ζόνιμα 3 δισκία α' συσκευασία φάρμακων φάρμακων
 φάρμακων φάρμακων

εικ. 63 | Αρχείο Υ.Φ., Γραπτές εξετάσεις υποψήφιων φανοφυλάκων, 20/10/1958

μ. Τόν Έπικ. (Φ) Α.Σ. [REDACTED] έν φάρου Πάππα είς φάρου
 Λειβάδας Τήνου, τή αίτήσει του, άνευ λήφews οδοιπορικῶν
 έξόδων, μετά παρουσίασιν Άρχικ. (Φ) Ν.ΒΑΤΟΥΓΓΙΟΥ.

εικ. 64 | Αρχείο Υ.Φ., Μετάθεση φανοφυλάκα σε φάρου του ίδιου νησιού, 1971

«Το 1970, επισκεφτήκαμε στα πλαίσια της ετήσιας επιθεώρησης με το φαρόπλοιο την Παραπόλα. Τότε εγώ έκανα τη θητεία μου στην Υπηρεσία. Ανεβαίνουμε στο φάρο και έκπληκτοι αντικρίζουμε δίπλα από τον φάρο ένα τάφο. Ο φαροφύλακας είχε θάψει εκεί τη γυναίκα του, η οποία είχε αρρωστήσει αλλά δεν υπήρχε τρόπος να φύγει από το φάρο λόγω των καιρικών συνθηκών.»

Συνέντευξη, Ελευθέριος Μυλωνόπουλος, συνταξιούχος εμποροπλοίαρχος, Σίφνος, 2013, στους Ε. Χριστοδουλάκη, Ν. Δάβαρη

ο νέος ρόλος του
φαροφύλακα

Η ΗΛΕΚΤΡΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ 1975-1980

Πολλά κατεστραμμένα από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο κτίρια παρέμειναν σε κακή κατάσταση για αρκετά χρόνια μετά την αποχώρηση των γερμανικών στρατευμάτων. Κυρίως ήταν φάρoi που είχαν καταστραφεί ολοκληρωτικά. Τη δεκαετία του '70, άρχισε ξανά μια δεύτερη συστηματική περίοδος αποκατάστασης των κτιριακών εγκαταστάσεων με σκοπό στη συνέχεια να ηλεκτροδοτηθούν. Η υπηρεσία είχε στόχο να αντικαταστήσει τα μηχανήματα των φάρων και να τοποθετήσει αυτόματους ηλεκτρικούς μηχανισμούς, οι οποίοι αφενός χρειάζονταν λιγότερη συντήρηση, άρα ήταν πιο οικονομικοί σε μεταφορές και σε πετρέλαιο, αφετέρου θα μείωναν σημαντικά τον αριθμό των φαροφυλάκων που βρίσκονταν στην υπηρεσία εκείνη την περίοδο.

Οι αυτόματοι ηλεκτρικοί μηχανισμοί χρειάζονται συντήρηση μία φορά το χρόνο, έχουν ελάχιστες πιθανότητες βλαβών και η επισκευή τους είναι οικονομική. Πριν γίνει η αυτοματοποίηση των μηχανισμών ώστε ο φάρος, κτίσμα και μηχανή, να αποβάλλει την ανάγκη της ανθρώπινης παρουσίας για να λειτουργήσει, ήταν απαραίτητη η αποκατάσταση του κτιρίου και η ηλεκτροδότησή του. Στη συνέχεια θα ήταν δυνατή και η αναβάθμιση του φωτιστικού μηχανήματος. Το σχέδιο ηλεκτροδότησης των φαρικών κτιρίων δημιουργήθηκε σε συνεργασία με τη Δ.Ε.Η. Σε αυτή την πρώτη φάση ήταν δυνατή η ηλεκτροδότηση μόνο των φάρων που βρίσκονταν κοντά σε οικισμούς και ήταν εύκολη η σύνδεση στο δίκτυο.

Η ηλεκτροδότηση των φάρων αποτέλεσε μία αλλαγή που συνέβαλε καθοριστικά στη βελτίωση των συνθηκών της καθημερινής διαβίωσης μέσα στο φάρο. Ήταν πλέον δυνατό για τους φαροφύλακες να έχουν επαρκή φωτισμό στο

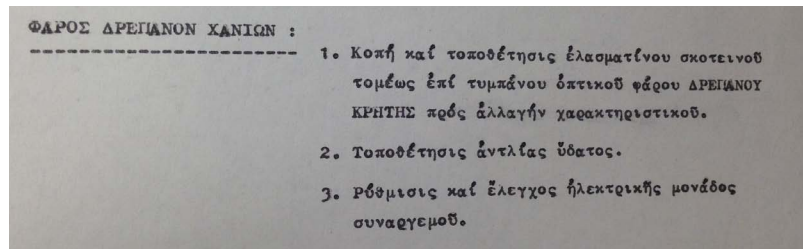
εσωτερικό κατά τις νυχτερινές ώρες, μπορούσαν να συντηρούν περισσότερα τρόφιμα, να θερμαίνονται και να ψυχαγωγούνται για παράδειγμα με ένα ραδιόφωνο. Άρα είναι φυσιολογικό να παρατηρούμε μια διαφοροποίηση πλέον στις ασχολίες τους στον ελεύθερό τους χρόνο.

Φυσικά, ασχολίες όπως είναι γεωργικές εργασίες, το ψάρεμα ή η εκτροφή ζώων, συνεχίζουν να υπάρχουν στην καθημερινότητα των φαροφυλάκων, όμως αυτή την περίοδο τις συναντάμε όλο και σε λιγότερους φάρους και κυρίως στους πιο απόκεντρους. Για κάποιους φαροφύλακες οι ασχολίες αυτές παίρνουν πλέον και τη μορφή “χόμπι”. Η διάνοιξη καλύτερων δρόμων και η χρήση αυτοκινήτου, έκαναν τους φαροφύλακες να επισκέπτονται με περισσότερη ευκολία τον κοντινότερο οικισμό και να περνάνε την ώρα τους εκεί, όταν δεν είχαν βάρδια.

Μέχρι εκείνη την περίοδο, όπως έχουμε αναφέρει σε προηγούμενο κεφάλαιο, η επικοινωνία των φαροφυλάκων με την υπηρεσία γινόταν μέσω των λιμενικών αρχών. Από το 1975 όμως και μετά, αρχίζει η εγκατάσταση τηλεφωνικής γραμμής σε κτίρια των φάρων, ταυτόχρονα πολλές φορές και με την ηλεκτροδότηση. Οι φαροφύλακες πια μπορούσαν να επικοινωνήσουν με την υπηρεσία άμεσα, για οποιοδήποτε πρόβλημα παρουσιαζόταν, αλλά ακόμα μπορούσαν να έρθουν σε επικοινωνία με την οικογένειά τους. Η απομόνωση και η μοναξιά του παρελθόντος αποκτούν πιο ήπια χαρακτηριστικά σε σχέση με το παρελθόν.

Μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του '70 υπάρχουν φάροι στους οποίους η άντληση του νερού από τη δεξαμενή όπου συλλέγονταν τα όμβρια ύδατα γινόταν ακόμα με κουβάδες. Το οξύμωρο είναι πως την ίδια ακριβώς εποχή, σε ορισμένους φάρους έχει εγκατασταθεί πιλοτικά ένα «πρωτόγονο» είδος τηλεμετρίας με ηλεκτρικές μονάδες συναγερμού το οποίο λεγόταν «dis-responder» και το οποίο ενημέρωνε σε περίπτωση

παύσης λειτουργίας του φωτιστικού μηχανήματος την φαρική βάση. Ο μηχανισμός αυτός εγκαταστάθηκε σε φάρους που είχαν τηλεφωνική γραμμή. Επομένως, η ενημέρωση της βάσης για την σβέση του φάρου θα μπορούσε να γίνει και από τον φαροφύλακα, αλλά μάλλον εξεταζόταν ήδη το ενδεχόμενο κατάρτησής τους και αντικατάστασής τους από αυτοματοποιημένα συστήματα. Γενικότερα, σε βάθος χρόνου παρατηρούμε πως η υπηρεσία φάρων, ακολουθεί συνεχώς και με συνέπεια την τεχνολογική εξέλιξη φροντίζοντας για την ομαλή λειτουργία των φωτιστικών μηχανισμών. Τα διαθέσιμα κονδύλια όμως δεν επαρκούν πάντα και για τη συντήρηση των κτισμάτων, με αποτέλεσμα να μην εξασφαλίζονται οι καλύτερες δυνατές συνθήκες για τη διαβίωση των φαροφυλάκων μέσα στο κτίσμα του φάρου.



εικ. 65| Αρχείο Υ.Φ., “Ρύθμιση και έλεγχος ηλεκτρικής μονάδας συναγεμού” - Η Τεχνική Υπηρεσία ελέγχει το σύστημα τηλεμετρίας που υπάρχει στο φάρο, Φάρος Δρέπανο Χανίων, 1979

«Φροντίζαμε να κρατάμε καθαρό το δώμα του φάρου και τη δεξαμενή του νερού. Το νερό το χλωριώναμε και ήταν μια χαρά.»

Συνέντευξη, Μιχαήλ Τάντουλος, Φαροφύλακας ε.α. (Ρόδος, 2013)
 στους Ε.Χριστοδουλάκη, Ν.Δάβαρη

Την δεκαετία του '70, η Υπηρεσία Φάρων αποκατέστησε μεγάλο μέρος των πυρσών, ενώ στη συνέχεια, οικονομικοί λόγοι την εμπόδισαν να ολοκληρώσει την αποκατάσταση όλου του φαρικού δικτύου. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να μείνουν κτίσματα για αρκετό καιρό με μεγάλες φθορές. Η επισκευή και η αποκατάστασή τους ήταν δαπανηρή και χρονοβόρα οπότε η Υπηρεσία εγκαθιστά μεταλλικές κατασκευές πλησίον του κτίσματος, πάνω στις οποίες τοποθετούσαν αυτόματο μηχανισμό πάνω σε μία βάση από σκυρόδεμα [εικ. 66]. Οι κατασκευές αυτές αποτέλεσαν γρήγορη και οικονομική λύση ώστε να συνεχίσει κανονικά η λειτουργία του φαναριού, με σοβαρή συνέπεια βέβαια την ερείπωση και την εγκατάλειψη του κτίσματος και φυσικά ο φαροφύλακας δεν είχε πια καμία θέση εκεί.



εικ. 66 | Εγκατάσταση μεταλλικής κατασκευής, Φάρος Γαυρίου, Άνδρος

Η ΗΛΕΚΤΡΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΦΩΤΙΣΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΤΩΝ ΦΑΡΩΝ

1980 - 1998

Η ηλεκτροδότηση των κτιρίων αποτέλεσε μία σημαντική εξέλιξη στη διαβίωση των φανοφυλάκων. Οι παροχές αυξήθηκαν και η ζωή τους διευκολύνθηκε σε σχέση με τις προηγούμενες δεκαετίες. Δυστυχώς όμως, αυτό δεν κράτησε για πολλά χρόνια. Μέσα στην επόμενη δεκαετία έρχεται η ηλεκτροδότηση των φωτιστικών μηχανημάτων και η ανθρώπινη παρουσία μέσα στο φάρο γίνεται περιττή. Η υπηρεσία αρχίζει να μειώνει τον αριθμό των φανοφυλάκων σε κάθε φάρο. Έτσι, αν σε κάποιο φάρο υπηρετούσαν 3-4 άτομα, έμεναν 2, ενώ κάποιοι άλλοι εγκαταλείφθηκαν τελείως μόλις αυτοματοποιήθηκαν. Σε αυτό πρωτεύοντα ρόλο έπαιζε και το πόσο απόκεντρος ήταν ένας φάρος. Σε φάρους που βρίσκονταν κοντά σε κάποιο οικισμό δεν ήταν πλέον απαραίτητη η παρουσία πολλών φανοφυλάκων, ενώ απόκεντροι φάροι, σημαντικής γεωγραφικής θέσης, είναι επανδρωμένοι ακόμα και σήμερα αδιάκοπα.

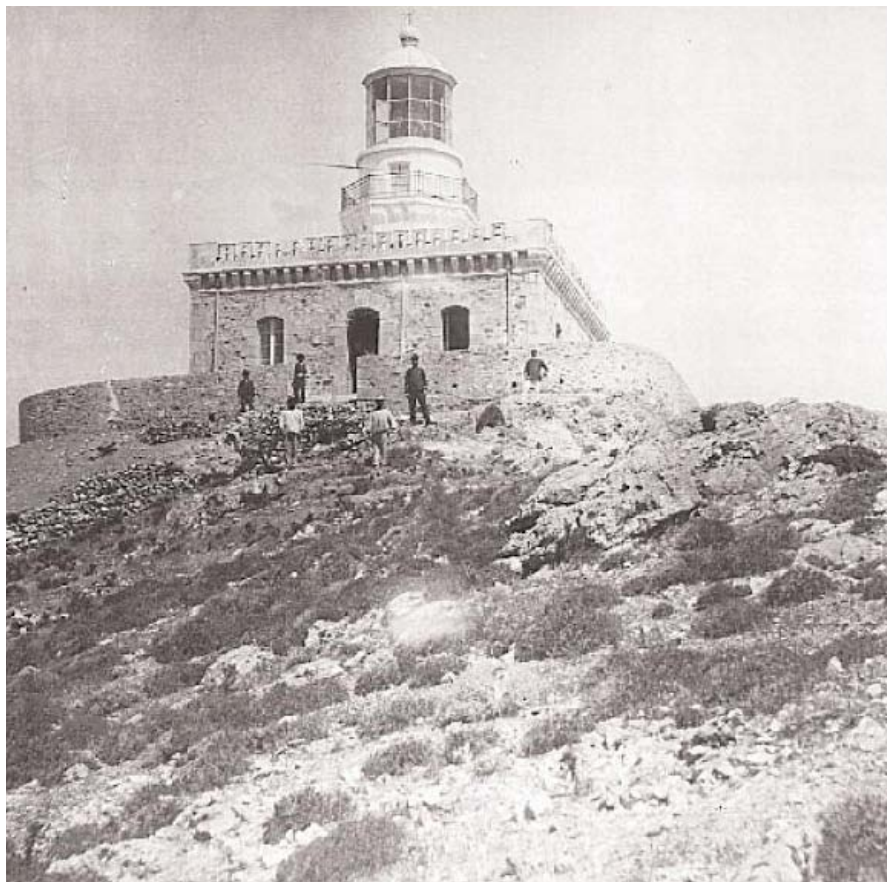
Μετά την ηλεκτροδότηση των μηχανισμών των φάρων, οι φανοφύλακες δεν αποτελούν πια γρανάζι στη λειτουργία της μηχανής. Ο μηχανισμός λειτουργεί αυτόματα και σταδιακά το προσωπικό που έμενε μόνιμα μέσα στο φάρο και τον φρόντιζε χάνει τη θέση του μέσα από το κτίσμα. Οι φάροι πήραν μία πορεία ερήμωσης και εγκατάλειψης ως αποτέλεσμα της απουσίας των φανοφυλάκων. Οι δυνατοί άνεμοι, η υγρασία και η αλμύρα της θάλασσας φθείρουν τα κτίρια και τον εξοπλισμό τους. Η Υπηρεσία, τις περισσότερες φορές, περιορίζεται πια στο να ελέγχει την κατάσταση του φωτιστικού μηχανήματος και να το συντηρεί κατά την ετήσια επιθεώρηση, καθώς δεν υπάρχουν χρήματα για τη συντήρηση του κτιρίου.

Η ηλεκτροδότηση των φωτιστικών μηχανισμών ακολουθεί αυτή των κτιρίων και οι φάροι πια αυτοματοποιούνται. Η αρμοδιότητα του φανοφύλακα είναι πια μόνο η συντήρηση και καθαριότητα

του κτίσματος. Η παρουσία του φαροφύλακα κρίνεται περιττή και αρχίζει να υλοποιείται ένα πρόγραμμα σταδιακής μείωσης του αριθμού τους, με στόχο μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '90 να έχουν αποστρατευτεί όλοι. Παράλληλα όμως, μέσα στη δεκαετία του '80 υπάρχουν ακόμα φάροι οι οποίοι να μην έχουν ηλεκτρικό ρεύμα, όμως το φωτιστικό μηχάνημα λειτουργεί με πετρέλαιο. Εκεί, τα πράγματα είναι διαφορετικά, έχουν παραμείνει οι φαροφύλακες όπως ήταν και παλαιότερα με τη διαφορά ότι οι συνθήκες διαβίωσης έχουν βελτιωθεί λόγω του ηλεκτρικού ρεύματος, όμως η απομόνωση και η μοναξιά παραμένουν.

Η αυτοματοποίηση για ορισμένους φάρους ήταν αναγκαία. Φάροι όπως αυτός στο νησί Βελοπούλα (γνωστός ως Παραπόλα) αποτελούσαν πολύ απομονωμένα και δύσκολα φανάρια, που ακόμα και με την ηλεκτροδότηση στο κτίσμα του φάρου, οι βελτιώσεις στον τρόπο ζωής του φαροφύλακα ήταν ελάχιστες. Πρόκειται για φάρους που προσεγγίζονται μόνο από τη θάλασσα και με την προϋπόθεση ότι οι καιρικές συνθήκες το επιτρέπουν, βραχονησίδες με μοναδικό κτίσμα επάνω τους το φάρο. Έτσι, προτεραιότητα αυτοματοποίησης δόθηκε στους δύσκολους αυτούς φάρους και στη συνέχεια ακολούθησαν οι υπόλοιποι. Μετά το κλείσιμο των φάρων, ορίστηκε η εβδομαδιαία επίσκεψη σε κάποιους παραμεθόριους φάρους για να ελέγχεται η κατάσταση του κτίσματος και να συντηρείται.

Όσο αφορά τους φαροφύλακες που υπηρετούν σε απόκεντρα φανάρια, θα πρέπει να σημειώσουμε πως σε περίπτωση ασθένειας ή ατυχήματος στην καλύτερη περίπτωση θα δεχθούν άμεση βοήθεια από κάποιο αγροτικό γιατρό ή τον συνάδελφο τους. Επίσης, σε περίπτωση που δεν υπάρχει συχνή συγκοινωνιακή σύνδεση της περιοχής, η υπηρεσία θα πρέπει να αποστέλλει βοήθεια μέσω σκάφους ή ελικοπτερου. Άλλες φορές έπαιρναν άδεια αρκετών ημερών για ιατρικούς λόγους, διότι έπρεπε να μεταβούν σε μέρος όπου υπήρχε στρατιωτικό νοσοκομείο ή στρατιωτικός γιατρός, διαφορετικά τα έξοδα



εικ. 67 | Ο φάρος Παραπόλα με τους φαροφύλακές του. Η φωτογραφία εκτιμάται ότι βγήκε στις αρχές του 20ου αιώνα.

Ο φάρος Παραπόλα κατασκευάστηκε το 1884. Το ύψος του πέτρινου πύργου του είναι 10 μέτρα και το εστιακό του ύψος είναι 12 μέτρα. Βρίσκεται στο νησάκι Παραπόλα ή Βελοπούλα. Το νησί ανήκει στο Δήμο Σπετσών και βρίσκεται δίπλα στη Σπετσοπούλα. Η πρόσβαση στον φάρο γίνεται με σκάφος από τις Σπέτσες.

Λέγεται ότι το νησάκι πήρε το όνομά του από τους φαροφύλακες που φώναζαν “παρ’ απ’ όλα παρ’ απ’ όλα” στους ναυτες της Υπηρεσίας Φάρων οι οποίοι λόγω του καιρού δεν μπορούσαν να δέσουν κοντά στον φάρο, όταν πήγαιναν εκεί για να μεταφέρουν τις απαραίτητες προμήθειες για την επιβίωση των φαροφυλάκων και την λειτουργία του φωτιστικού μηχανήματος του φάρου.[20]

[20] http://www.faroi.com/gr/parapola_gr.htm

επιβάρυναν τους ίδιους. Οι περισσότεροι προτιμούσαν να διανύσουν την απαιτούμενη απόσταση παρά να τους βαρύνει το κόστος αυτό.

Ακόμα και την περίοδο του εκσυγχρονισμού του φαρικού δικτύου, μεγάλη σημασία για την φαρική βάση και για τους φαροφύλακες έχει η διαμόρφωση μιας σχέσης οικειότητας και αλληλεγγύης με τις τοπικές κοινωνίες. Οι κάτοικοι αντιλαμβάνονται τη σημασία της υπηρεσίας που τους παρέχεται και ανταποδίδουν αναλαμβάνοντας πολλές φορές βοηθητικό ρόλο για την υπηρεσία. Οι κάτοικοι της εκάστοτε πλησιέστερης κοινότητας είναι αυτοί που μπορούν να προσφέρουν βοήθεια σε έκτακτες περιπτώσεις με την μεγαλύτερη ταχύτητα. Σε αγροτικές περιοχές είναι ακόμα σύνηθες αυτή την εποχή, όταν ένας φαροφύλακας βρίσκεται εκτός υπηρεσίας, να ασχολείται με αγροτικές εργασίες.

«Ο φάρος στην Υψηλή Καστελόριζου είχε σβήσει τελείως. Ενημερωθήκαμε στις 2 τη νύχτα. Πήρα τηλέφωνο στην κυρά Κατίνα που είχε το καφενείο να στείλουν ένα καΐκι να δουν τι συμβαίνει στο φάρο. Ο φαροφύλακας ήταν νεκρός. Ήταν Χανιώτης 45 χρονών. Τον πήγαν στη Σούδα και οι γιατροί διαπίστωσαν ότι πέθανε από φυσιολογικά αίτια λόγω υπερύφανσης, καθώς βιολογικά ήταν 78 ετών.»

Συνέντευξη, Αριστείδης Μόσχος, Φαροτεχνίτης ε.α. (Αθήνα, 2013)
στους Ε. Χριστοδουλάκη, Ν. Δάβαρη

Η υπηρεσία πια ελέγχει μόνο τα επαγγελματικά καθήκοντα του φαροφύλακα και δεν έχει δικαίωμα να επεμβαίνει στην προσωπική του ζωή, εκτός αν υπάρχουν επίσημες κατηγορίες από την αστυνομία, σε αντίθεση με το παρελθόν που είχε το δικαίωμα να επιβάλει ακόμα και ποινές για “απρεπή” συμπεριφορά και εκτός υπηρεσίας. Παρατηρούμε ότι αντιμετωπίζει τον φαροφύλακα πλέον ως εργαζόμενο και δεν ασχολείται με τα προσωπικά του θέματα. Το μόνο που δύναται

πλέον, είναι να του κάνει συστάσεις.

Σε αυτή την περίοδο συναντάμε την έκθεση ικανότητας. Κάθε χρόνο, μετά την ετήσια επιθεώρηση που γίνεται σε κάθε φάρο και φαροφύλακα ξεχωριστά, συντάσσονται οι εκθέσεις ικανότητας. Στην ατομική έκθεση του κάθε φαροφύλακα αξιολογούνται τα προσόντα του τα σωματικά, διανοητικά, ηθικά, ψυχικά, διοικητικά και επαγγελματικά. Η βαθμολόγηση γίνεται σε κλίμακα του δέκα. Επίσης, αναγράφονται οι ιδιαίτερες κλίσεις και ικανότητες, τα ναυτικά του προσόντα και οι ποινές του. Στο τέλος της έκθεσης βαθμολογείται επίσης το αν έχει περιθώρια εξέλιξης στις ικανότητες του και κατά πόσο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του βαθμού του. Σε κάθε ετήσια επιθεώρηση των φάρων και των φαροφυλάκων, την αποστολή του φαρόπλοιου συνοδεύει εκτός από την πενταμελή ομάδα τεχνιτών από την φαρική βάση και ένας γιατρός οποίος εξετάζει τον κάθε ένα φαροφύλακα ξεχωριστά.

Μια από τις πιο συχνές αιτίες για τη σβέση ενός φάρου είναι

Εκ Δι. Σόστη	21-7-82	5-9-82	170	170
Εκ ΝΝΑ	6-9-82	8-9-82	47	
Εκ ανασρωτική	9-9-82	23-10-82	3	
Εκ ΑΓ. Σόστη	24-10-82	31-1-83	45	
ΣΥΝΟΛΟΝ			365	170
ΣΩΜΑΤΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ	8	7	ΔΙΑΝΟΗΤΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ	9
ΗΘΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ	10	9	ΨΥΧΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ	9
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ	8	11	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ	9
ΕΙΔΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ		13	ΠΟΙΝΕΙ	
Ιδιαίτεροι κλίσεις ή Ικανότητες			ΣΥΣΤΕΜΙΑ	
Ναυτικά προσόντα	Δ/	14	ΑΔΕΙΕΙ	
			9-9-82 ανασρ. δδεια 45 ημερών	
			8-4-82 αν. δδεια 70 ημερών	
ΓΕΝΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΣ ΕΙΣ ΑΠΕΥΘΕΡΑΝ ΒΑΘΜΟΝ	9	16	ΓΕΝΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΣ ΔΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΞΕΛΞΙΝ	8

εικ. 68 | Έκθεση ικανότητας του φαροφύλακα από την Τεχνική Υπηρεσία μετά από επιθεώρηση, 01/02/1982

οι κεραυνοί. Προκαλούν βλάβες τόσο στην λειτουργία των φωτιστικών μηχανημάτων, όσο και στα κτίρια των φάρων. Συναντάμε πολλά παραδείγματα που λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, σφοδρών ανέμων και καταιγίδας, προκαλούνται ζημιές στο κτίριο αλλά και στο φανάρι. Αναφορές παρουσιάζουν περιστατικά στα οποία, κατά τη διάρκεια της νύχτας λόγω κακοκαιρίας σπάνε τζάμια από τα παράθυρα. Στην περίπτωση αυτή οι φανοφύλακες είναι υπεύθυνοι για την αποκατάστασή τους, και είναι υποχρεωμένοι να παραμείνουν μέσα στο φάρο μέχρι να αποκαταστήσουν τις ζημιές. Μέχρι το 1991 όλοι σχεδόν οι φάροι είχαν ηλεκτρικό ρεύμα στο κτίσμα, όμως μέσα στη δεκαετία του '80 όπως αναφέραμε και πριν, υπήρχαν ακόμα φάροι που το φωτιστικό τους μηχανήμα λειτουργούσε με πετρέλαιο. Η επίβλεψη του φαναριού έπρεπε να γίνεται μέσα στον κλωβό του φάρου στην περίπτωση που οι καιρικές συνθήκες ήταν επικίνδυνες για την σβέση του φάρου. Τότε ο φανοφύλακας που είχε βάρδια έπρεπε να μείνει ξάγρυπνος και να φροντίζει να μην σβήσει.

«Η ζωή στον φάρο ήταν τρομερά δύσκολη, απομονωμένος από τον υπόλοιπο κόσμο και την οικογένεια του, πολλές φορές για διάστημα έξι μηνών, αντίξοες συνθήκες με την θάλασσα να φτάνει ως τον φάρο και να σπάει τα παράθυρα αλλά με μόνο σκοπό να μην σβήσει ο φάρος»

Συνέντευξη, Βαγγέλης Κυνηγαλάκης, Φανοφύλακας ε.α, στον Περικλή Μεράκο

«Τα μηχανήματα κόψανε τις δουλειές, εκεί που θα δούλευαν 10 άτομα, μετά δούλεψε 1 μηχανήμα.»

Συνέντευξη, Μιλτιάδης Κάρλος, Φανοφύλακας ε.α. (Π. Φάληρο, 2013)
στους Ε. Χριστοδουλάκη, Ν. Δάβαρη

Μετά την ηλεκτροδότηση των φάρων και το κλείσιμο μερικών από

αυτούς πολλοί φαροφύλακες μεταφέρθηκαν στη φαρική βάση του Πειραιά, αλλά προσωρινά, μέχρι να γίνει αναδιοργάνωση και να επανατοποθετηθούν σε φάρους που είχαν ακόμα την ανάγκη της επιτήρησης.

«Μετά την αυτοματοποίηση οι φαροφύλακες δεν ήξεραν τι να κάνουν, όπως και οι τεχνίτες των φάρων που πήγαιναν να κάνουν τη συντήρηση και μετά που αυτοματοποιήθηκαν, κάναν απ'όλα. Αυτή η κοινωνία των φαροφυλάκων, τους λες τον αυτοματοποιούμε και πάρτε δρόμο, τους φέραν στην Αθήνα και τι κάνουν; Χάσανε το βήμα τους οι άνθρωποι.»

Συνέντευξη, Γήσης Παπαγεωργίου, Πλοίαρχος ε.α. (Π. Φάληρο, 2013)
στους Ε. Χριστοδουλάκη, Ν. Δάβαρη

Την δεκαετία του '90 όλοι σχεδόν οι φάροι είχαν μετατραπεί σε ηλιακούς. Ο εκσυγχρονισμός ενός φάρου από τη μία τεχνολογία στην άλλη απαιτούσε πολύ χρόνο και εργασία από τους τεχνίτες φάρων της υπηρεσίας. Η μετατροπή ενός φάρου που λειτουργεί με πετρέλαιο σε ηλιακό διαρκούσε από 20 έως 40 ημέρες. Οι κυριότεροι παράγοντες καθυστέρησης ήταν η δύσκολη πρόσβαση και τα έντονα καιρικά φαινόμενα.

Ο ΝΕΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΦΥΛΑΚΑ

Τα τελευταία χρόνια, έχοντας πια αρκετούς ρημαγμένους και εγκαταλελειμμένους φάρους, η Υπηρεσία προσλαμβάνει ξανά φαροφύλακες και οι φάροι ξαναανοίγουν. Προτεραιότητα δίνεται στις παραμεθόριες περιοχές. Αυτό προκύπτει από την ανάγκη για μόνιμη παρουσία φαροφύλακα με σκοπό τη φύλαξη των συνόρων. Ο ρόλος πια του φαροφύλακα είναι αυτός του συντηρητή και του επιτηρητή. Διαχειρίζεται το κτίριο και είναι υπεύθυνος για την υγιεινή και τη συντήρησή του.

Το 2000 περίπου, σε συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, εξετάστηκε το ενδεχόμενο εγκατάστασης ενός σύγχρονου συστήματος τηλεμετρίας με το όνομα «Διογένης» αλλά το σχέδιο αυτό θεωρήθηκε ασύμφορο οικονομικά και δεν προχώρησε. Τότε είχε γίνει πλέον σαφής η ανάγκη για ύπαρξη φαροφυλάκων, με διαφοροποιημένο, βέβαια, ρόλο. Ο ρόλος του φαροφύλακα είναι πλέον αυτός του φύλακα και συντηρητή του φαρικού κτίσματος που αποτελεί στοιχείο βιομηχανικής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Η απουσία των φαροφυλάκων θα μπορούσε να προκαλέσει πολλαπλάσια κόστη για την επισκευή των ζημιών.

Ακόμα, δεν είναι λίγοι οι φάροι που λόγω της εγκατάλειψης, ληλατήθηκαν από περαστικούς. Δεν λείπουν οι περιπτώσεις στις οποίες τα φωτοβολταϊκά πάνελ του φάρου αφαιρέθηκαν, με αποτέλεσμα τη διακοπή της λειτουργίας του.

Αυτοί οι σοβαροί λόγοι οδήγησαν την υπηρεσία φάρων να οργανώσει ξανά το προσωπικό και να τοποθετήσει επιτηρητές στους φάρους. Αυτή τη φορά με ένα νέο ρόλο, με νέες αρμοδιότητες. Έτσι, τα τελευταία χρόνια, οι φάροι όσο είναι δυνατό ξαναανοίγουν με σκοπό να διατηρηθούν και να μην χάσουμε την πολύτιμη αυτή κληρονομιά.

Σήμερα, μόνο τέσσερις φάροι είναι μόνιμα επανδρωμένοι και

επιτηρούνται επί εικοσιτετραώρου βάσεως [21], ενώ μόνο στο φάρο της Χαλκίδας ο φαροφύλακας κατοικεί μαζί με την οικογένειά του. Η υπηρεσία διαμόρφωσε ένα πρόγραμμα επιτήρησης των φάρων, ώστε να μπορεί να συντηρεί τα κτίρια των φάρων. Έχει ορίσει καθημερινές επισκέψεις σε εύκολα προσβάσιμους φάρους, εβδομαδιαίες, πενήνήμερες παραμονές ή ακόμα και ανά μήνα, ανάλογα το σημείο που βρίσκεται το κτίσμα. Κάθε φαροφύλακας, έχει την αρμοδιότητα να ανοίγει και να φροντίζει έως και τέσσερις φάρους. Οι φάροι επιλέγονται να είναι στην ευρύτερη περιοχή διαμονής του φαροφύλακα.

«Όταν ένας φάρος είναι εγκαταλελειμμένος πολλοί είναι αυτοί που θα τον λεηλατήσουν. Λαθρομετανάστες παίρνουν κομμάτια από τον παλιό μηχανισμό και τα εξαρτήματα και τα κάνουν κουπιά. Αθίγγανοι ξηλώνουν τα φωτοβολταϊκά πάνελ και τα πουλάνε. Πολλά τμήματα παλιών φωτιστικών μηχανισμών πωλούνται και στο Μοναστηράκι. Για αυτό επιδιώκουμε, όταν αποκαθιστούμε ένα φάρο, κατευθείαν να τον επανδρώσουμε κιόλας.»

«Είναι θέμα πολιτισμού για εμάς να αποκαταστήσουμε όλα τα φανάρια. Είναι ντροπή, πολίτες που προσεγγίζουν τα ακρωτήρια με ιστιοφόρα ή άλλα σκάφη να αντικρίζουν μια εικόνα εγκατάλειψης, αλλά δυστυχώς δεν διαθέτουμε τα απαραίτητα κονδύλια και στηριζόμαστε κυρίως σε δωρεές.»

Συνέντευξη, Κ. Μανωλιουδάκης, Αρχιπλοίαρχος Π.Ν, Διοικητής Υπηρεσίας Φάρων (Πειραιάς, 2013) στους Ε. Χριστοδουλάκη, Ν. Δάβαρη

[21] αυτοί είναι: Πάππας Ικαρίας, Μεγαλονήσι (Σιγγρί) Λέσβου, Στρογγύλη Καστελόριζου και Ταίναρο Λακωνίας και είναι επανδρωμένοι με 3 φαροφύλακες ο κάθε ένας

Στην καθημερινότητά τους, οι φαροφύλακες πλέον δεν ασχολούνται με το ψάρεμα, το κυνήγι και την καλλιέργεια. Στην πλειοψηφία τους απασχολούνται με την ανάγνωση βιβλίων. Λόγω των σύντομων επισκέψεών τους ασχολούνται κυρίως με τις εργασίες του φάρου και δεν αναπτύσσουν τις συνήθειες δραστηριότητες παλαιότερων εποχών καθώς έχει αυξηθεί το εύρος της περιοχής που έχουν υπό την επίβλεψή τους.

Παρά το γεγονός πως τη σύγχρονη εποχή η φύση του επαγγέλματος των φαροφυλάκων είναι αρκετά διαφοροποιημένη, μπορεί κανείς ακόμα να διακρίνει κατά την προσωπική επαφή μαζί τους το ίδιο πάθος και την ίδια αφοσίωση που χαρακτηρίζει φαροφύλακες που εργάστηκαν παλαιότερες εποχές και υπό τελείως διαφορετικές συνθήκες όταν για παράδειγμα ο φάρος μπορεί να ήταν ταυτόχρονα και το σπίτι. Επίσης, παρά το πέρασμα των χρόνων και τις μεταβολές, κάτι που πρέπει να πούμε πως διατηρείται μέχρι και σήμερα είναι η γοητεία και το μυστήριο που εμπνέει στα εξωτερικά βλέμματα η εργασία του φαροφύλακα. Πρόκειται για μια εργασία που γίνεται «έξω» από την κοινωνία και αφανώς για να την υπηρετήσει.

επίλογος

επίλογος

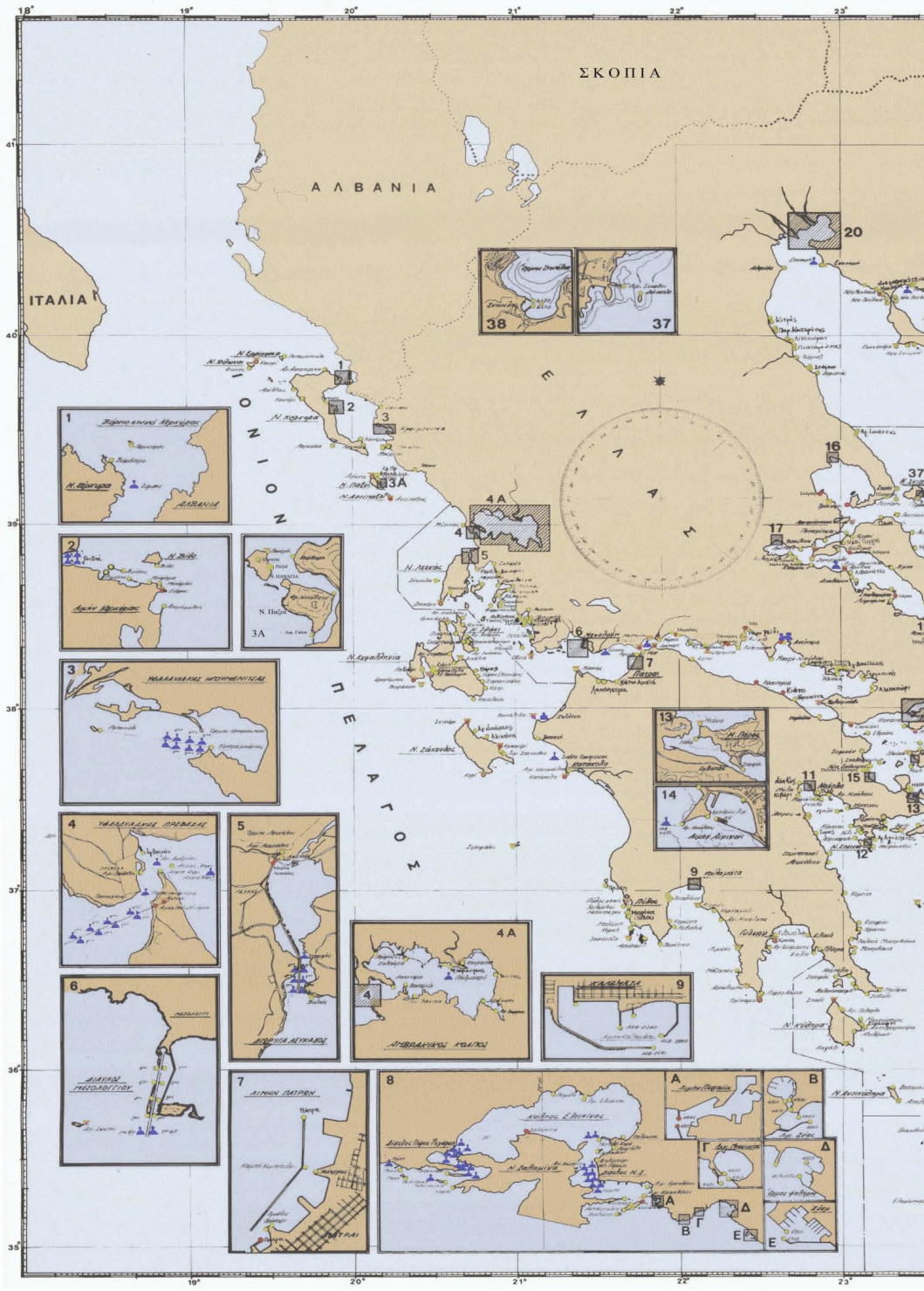
Ήταν πολύ ενδιαφέρον μέσα από τη μελέτη της επαγγελματικής ομάδας των φαροφυλάκων να παρατηρούμε διαχρονικά, πώς προσαρμόζονταν στις συνθήκες που διαμόρφωνε για αυτούς σε κάθε περίοδο, η εξέλιξη της τεχνολογίας. Η εξέλιξη της τεχνολογίας ήταν αυτή που δημιούργησε την ανάγκη για δημιουργία ενός οργανωμένου σώματος φαροφυλάκων και είναι η ίδια που άλλαξε το ρόλο του και που σήμερα προκαλεί τη συρρίκνωσή του και οδηγεί σταδιακά στην κατάργηση.

Οι φαροφύλακες προσπαθούσαν να προσαρμοστούν σε κτίρια που δεν σχεδιάστηκαν για να ικανοποιούν τις δικές τους ανάγκες, αλλά σε κτίρια-μηχανές. Το κέλυφος έπαιρνε τη μορφή που χρειαζόταν προκειμένου να προστατευτούν οι φωτιστικοί μηχανισμοί. Προσπαθούσαν να βρουν διεξόδους προκειμένου να εναρμονίσουν την καθημερινότητα και την οικογενειακή τους ζωή με το επάγγελμά τους. Αυτό μπορούμε να πούμε πως ήταν για εκείνους μια συνεχής ανησυχία. Παρόλα αυτά είναι αυτοί που συνδέονταν συναισθηματικά εντονότερα από όλους με τα φανάρια και τα φωτιστικά μηχανήματα.

Καθοριστικός παράγοντας για την πορεία της Υπηρεσίας Φάρων αλλά και συγκεκριμένα του σώματος φαροφυλάκων ήταν ο διορισμός, ως πρώτος μόνιμος διευθυντής, του Στυλιανού Λυκούδη. Ο Λυκούδης ήξερε πως αν δεν τους στήριζε και σε ζητήματα πέραν των υπηρεσιακών τους υποχρεώσεων, οι συνθήκες απομόνωσης και η πίεση θα έκανε τους φαροφύλακες να καταρρεύσουν και μαζί τους θα κατέρρευε και το δίκτυο. Το πρότυπο διοίκησης που εκείνος διαμόρφωσε ακολουθήθηκε και από τους μεταγενέστερους.

Η έρευνά μας στηρίχθηκε σε μεγάλο βαθμό, σε προσωπικές μαρτυρίες ανθρώπων που υπηρέτησαν στο παρελθόν ή υπηρετούν μέχρι και σήμερα στην Υπηρεσία Φάρων, σαν φαροφύλακες, φαροτεχνίτες ή μέλη της διοίκησης. Όλοι, ακόμα και αυτοί που παρέμειναν για πολύ μικρό χρονικό διάστημα στην Υπηρεσία, έχουν απόλυτη συνείδηση για την σημασία της υπηρεσίας που προσέφεραν, πιστεύουν πως είναι από τις πιο σημαντικές περιόδους της ζωής τους και τη νοσταλγούν.

Επιλέξαμε συνειδητά η μελέτη μας να αποκτήσει ένα ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα, με στόχο να αναδείξουμε τα πρόσωπα ως την κυρίαρχη δύναμη που διαχρονικά ανέπτυξε και διασφάλισε τη λειτουργία του φαρικού δικτύου.



ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

ΠΥΡΣΟΣ οποιοδήποτε ναυτιλιακό βοήθημα εκπέμπει διακριτικό φως και επισημαίνει προκαθορισμένο γεωγραφικό σημείο. Ανάλογα με το είδος του φωτισμού οι πυρσοί διακρίνονται σε:

1. **πετρελαίου γυμνής φλόγας** που αποδίδουν υποκίτρινο φως που κοκκινίζει σε υγρή ατμόσφαιρα
2. **πυρακτώσεως διά πετρελαιατμών** που αποδίδουν έντονο λευκό φως
3. **ασετυλίνης γυμνής φλόγας** που αποδίδουν έντονο λευκό φως
4. **φωτός Νταλέν** που αποδίδουν λευκό φως εντονότερο και διαπεραστικότερο κάθε άλλου
5. **ηλεκτρικού φωτός** που αποδίδους φως από κοινούς λαμπτήρες

ΦΑΡΟΣ μεγάλη φωτιστική εμβέλεια που χρησιμεύει για την πελαγοδρομία και την ακτοπλοΐα

ΦΑΝΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ μικρότερη φωτοβολία οι οποίοι τοποθετούνται σε εισόδους όρμων, αγκυροβολιών ή λιμανιών

ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΤΗΡΑΣ φανοί σε σηματοδούρες, πλωτός πυρσός αγκυροβολημένος

ΦΑΝΟΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΥΘΥΓΡΑΜΜΙΣΕΩΣ για ασφαλή διέλευση σε διαύλους και αβαθή

ΚΑΡΑΒΟΦΑΝΑΡΟ αγκυροβολημένα καράβια με φωτεινή σήμανση (σήμερα στη θέση τους χρησιμοποιούνται πλωτές σχεδίες

ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟΙ ΠΥΡΣΟΙ που λειτουργούν κάτω από την άμεση επιτήρηση φαιοφυλάκων

ΑΝΕΠΙΤΗΡΗΤΟΙ Ή ΑΥΤΟΜΑΤΟΙ ΟΙ ΠΥΡΣΟΙ που σβήνουν αυτόματα με το φως του ήλιου και ανάβουν πάλι αυτόματα με τη δύση του ήλιου ή σε περίπτωση ομίχλης

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΦΑΡΟΥ η περιοδικότητα διαδοχής φωτοβολίας και σκότους

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΦΑΡΟΥ απαιτούμενος χρόνος για μία πλήρη επανάληψη του χαρακτηριστικού, μετρείται σε δευτερόλεπτα

ΕΣΤΙΑΚΟ ΥΨΟΣ η απόσταση της εστίας του φωτός από τη στάθμη της θάλασσας

ΔΙΟΠΤΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ βρίσκονται στο άνω και κάτω μέρος του οπτικού και είναι μία διάταξη από πρισματικούς φακούς

ΚΑΤΑΔΙΟΠΤΡΙΚΟΙ ΔΑΚΤΥΛΙΟΙ κοίλοι φακοί που βρίσκονται στο κέντρο του οπτικού ευθυγραμμισμένοι με τη λυχνία, οι οποίοι ενισχύουν τη φωτοβολία

ΦΑΡΟΔΕΙΚΤΗΣ επίσημος κατάλογος με όλα τα στοιχεία των φάρων του ελληνικού φαρικού δικτύου, εκδίδεται σε τακτά χρονικά διαστήματα από την Υδρογραφική Υπηρεσία και την Υπηρεσία Φάρων του Πολεμικού Ναυτικού

ΠΦΑ πλοία φαρικών αποστολών (φαρόπλοιο)

ΠΥΡΣΟΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ Λειτουργούσαν από το 1830 μέχρι το 1995. Ήταν όλοι επιτηρούμενοι και έδιναν σταθερό ή αναλαμπών φώς. Για την αναλαμπή χρησιμοποιούνταν κατάλληλος ωρολογιακός μηχανισμός ο οποίος ανά τακτά διαστήματα κουρδίζονταν από τον φαροφύλακα. Ο μηχανισμός ξεκουρδιζόταν με τη βοήθεια ενός βάρους που κινούνταν κάθετα στο πύργο του φάρου και παράλληλα περιέστρεφε το οπτικό. Ήταν τοποθετημένοι κυρίως σε λιμάνια που έδιναν φωτοβολία σε απόσταση 15-25 νμ. Έχουν όλοι καταργηθεί.

ΠΥΡΣΟΙ ΑΣΕΤΥΛΙΝΗΣ Λειτουργούσαν από το 1915 μέχρι το 2002. Ήταν αυτόματοι αναλάμποτες και οι πλέον αξιόπιστοι. Ο εφοδιασμός τους με αέριο ασετυλίνης γινόταν μία φορά ετησίως. Καταργήθηκαν λόγω υψηλού κόστους συντήρησης και λειτουργίας.

ΠΥΡΣΟΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΙ Λειτουργούν με ηλεκτρικό ρεύμα AC από το δίκτυο της ΔΕΗ. Τροφοδοτούνται μέσω κατάλληλου κυκλώματος ηλεκτρικός λαμπτήρας AC ή DC (με φορτιστή και συσσωρευτές). Αξιόπιστοι φάροι με δυνατότητες μεγάλη φωτοβολία και πολύ χαμηλό κόστος συντήρησης λειτουργίας.

ΠΥΡΣΟΙ ΗΛΙΑΚΟΙ Πυρσοί νέας τεχνολογίας η οποία άρχισε να εφαρμόζεται στο φαρικό δίκτυο από το 1980. Οι ηλιακοί πυρσοί αντικατέστησαν κυρίως τους πυρσούς ασετυλίνης. Το μέγεθος της λυχνίας και η ισχύς των ηλιακών γεννητριών καθώς και η χωρητικότητα των συσσωρευτών καθορίζεται από την επιθυμητή φωτοβολία. Η ηλιακή ακτινοβολία συλλέγεται από τις ηλιακές γεννήτριες και αποθηκεύεται στους συσσωρευτές. Το ηλ. Ρεύμα μέσω ενός φωτοκύτταρου τροφοδοτεί τον εκλαμπτήρα.

Ο εκλαμπτήρας δημιουργεί τις αναλαμπές, τίθεται σε λειτουργία μετά τη δύση του ηλίου και τροφοδοτεί τη λυχνία του πυρσού. Με την ανατολή του ηλίου το φωτοκύτταρο διακόπτει την τροφοδοσία και σβήνει ο πυρσός.

Η χωρητικότητα των συσσωρευτών υπολογίζεται έτσι ώστε ο πυρσός να λειτουργεί χωρίς πρόβλημα για 15 μέρες, διάστημα και τα το οποίο θα επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες και δε θα είναι δυνατή η φόρτιση της.

ΠΗΓΕΣ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ

- εικ. 1 | Σχέδιο από τη μελέτη αποτύπωσης του Φάρου Γαυρίου στην Άνδρο, από την ομάδα αναστήλωσης “8022”
- εικ. 2 - 5 | αρχείο Νίκος Μπελαβίλας
- εικ. 6 | http://www.faroi.com/gr/fonias_gr.htm
- εικ. 7 | http://www.faroi.com/gr/gavdos_gr.htm
- εικ. 12 - 15 | προσωπική συλλογή Νίκος Μπένος - Πάλμερ, ειδικός ερευνητής φάρων
- εικ. 16 | http://www.faroi.com/gr/psathura_gr.htm
- εικ. 18 | προσωπική συλλογή Νίκος Μπένος - Πάλμερ, ειδικός ερευνητής φάρων
- εικ. 19 | http://www.faroi.com/gr/kranai_gr.htm
- εικ. 20 | αρχείο Υπηρεσίας Φάρων Πολεμικού Ναυτικού
- εικ. 21 | αρχείο Υπηρεσίας Φάρων Πολεμικού Ναυτικού
- εικ. 22 | αρχείο Υπηρεσίας Φάρων Πολεμικού Ναυτικού
- εικ. 23 | http://www.photographers-resource.co.uk/images/A_heritage/lighthouses/LG_EW/bishops_rock_wilkinson.JPG
- εικ. 24 | http://www.pointarenalighthouse.com/part_1.html
- εικ. 25 | αρχείο Υπηρεσίας Φάρων Πολεμικού Ναυτικού
- εικ. 26 | http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Fresnel_lighthouse_lens_diagram.png, 21/10/2013
- εικ. 27 | συλλογή Ε. Χριστοδουλάκη
- εικ. 28 | συλλογή Ε. Χριστοδουλάκη
αρχείο Υπηρεσίας Φάρων Πολεμικού Ναυτικού
- εικ. 29 | συλλογή Ε. Χριστοδουλάκη
- εικ. 30 - 53 | αρχείο Υπηρεσίας Φάρων Πολεμικού Ναυτικού
- εικ. 54 | <http://filosofow.blogspot.gr>
- εικ. 55 | βιβλίο Γήση Παπαγεωργίου, Ελληνικοί Πέτρινοι Φάροι
- εικ. 56 - 65 | αρχείο Υπηρεσίας Φάρων
- εικ. 66 | συλλογή Ε. Χριστοδουλάκη
- εικ. 67 | συλλογή Γήση Παπαγεωργίου
- εικ. 68 | αρχείο Υπηρεσίας Φάρων Πολεμικού Ναυτικού
- εικ. 69 | αρχείο Υπηρεσίας Φάρων Πολεμικού Ναυτικού

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Στυλιανός Εμμ. Λυκούδης, «ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΦΑΡΩΝ», Αθήνα, Εκδόσεις «ΕΣΤΙΑ», 1917

Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Τμήμα ιστορίας, “Φάροι των Ιόνιων Νήσων”, 2008

Γήσης Παπαγεωργίου, “Ελληνικοί Πέτρινοι Φάροι”, Αθήνα, Εκδόσεις Άμμος, 2006

Το φαρικό δίκτυο, 7 Ημέρες, Καθημερινή, 13 Αυγούστου 1995

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

<http://www.hellenicnavy.gr/hosted/yf/>

http://www.faroi.com/list_gr.htm

ΑΝΘΡΩΠΟΙ ΠΟΥ ΜΑΣ ΜΙΛΗΣΑΝ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΡΒΑΤΕΣ, ΑΡΧΙΚΕΛΕΥΣΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΦΑΡΩΝ

Ο κ. Ιωάννης Βαρβατές ανήκει στο τεχνικό προσωπικό της Υπηρεσίας Φάρων και σήμερα είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση του αρχείου της Υπηρεσίας.

ΓΗΣΗΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ, ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Π.Ν. Ε.Α.

Ο κ. Γήσης Παπαγεωργίου ήταν σκιτσογράφος στην εφημερίδα “Ελευθεροτυπία” αλλά και σε άλλα έντυπα και έχει διατελέσει αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού και για ένα διάστημα, διοικητής Φαρικής Βασης. Το 1996 εκδόθηκε το πρώτο του βιβλίο με τίτλο “Ελληνικοί Πέτρινοι Φάροι”, ενώ το 2006 πραγματοποιήθηκε η επανέκδοσή του με ανανεωμένο υλικό.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΜΟΣΧΟΣ, ΦΑΡΟΤΕΧΝΙΤΗΣ Ε.Α.

Ο κ. Αριστείδης Μόσχος εργάστηκε στο τεχνικό τμήμα της Υπηρεσίας Φάρων από το 1960 έως το 1995.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΚΑΡΛΟΣ, ΦΑΡΟΦΥΛΑΚΑΣ Ε.Α.

Ο κ. Μιλτιάδης Κάρλος είναι ο τελευταίος φαροφύλακας που υπηρέτησε στο φάρο του Γαυρίου στην Άνδρο. Εκτός από το Γαύριο εργάστηκε επίσης στη Φάσσα (Άνδρος), στη Λήμνο και στην Πρασούδα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΝΩΛΙΟΥΔΑΚΗΣ

Ο κ. Κωνσταντίνος Μανωλιουδάκης είναι αντιπλοίαρχος του Πολεμικού Ναυτικού και ο Διοικητής της Υπηρεσίας Φάρων από τον Απρίλιο του 2013.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΑΝΤΟΥΛΟΣ, ΦΑΡΟΦΥΛΑΚΑΣ Ε.Α.

Εργάστηκε ως φαροφύλακας στη Ρόδο, στο Καστελόριζο και στη Σέριφο. Σήμερα, ζει στη Ρόδο.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΜΥΛΩΝΟΠΟΥΛΟΣ, ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Ο κ. Ελευθέριος Μυλωνόπουλος έκανε τη στρατιωτική του θητεία (1968-70) στο ΠΦΑ Σέρρα, κατετάγει με το βαθμό του Σημαιοφόρου και απολύθηκε με το βαθμό του έφεδρου Υπαρχου.

ΝΙΚΟΣ ΜΠΕΝΟΣ - ΠΑΛΜΕΡ, ΕΙΔΙΚΟΣ ΕΡΕΥΝΗΤΗΣ ΦΑΡΩΝ

Ο κ. Νίκος Μπένος - Πάλμερ είναι γλύπτης και από το 1989 πραγματοποιεί έρευνα για τους φάρους και τους φαροφύλακες.

φωτογραφικό
υλικό



Ο φάρος στη νήσο Στρογγύλη Ευβοίας. Αρχές του αιώνα. Μπροστά στο φάρο φωτογραφίζονται οι φανοφύλακες και κάποιοι -ίσως προϊστάμενοι ή επισκέπτες (Συλλογή Γ. Παταγεωργίου)





πάνω φάρος του Μαλέα ή Καβομαλιά. Μπροστά του οι φαροφύλακες με τις στολές τους. (Συλλογή Γ. Παπαγεωργίου)

κάτω αριστερά: Ο φάρος Σπετσών. Οι φαροφύλακες φωτογραφίζονται μπροστά στο φαρόσπιτο που διέμεναν, στις αρχές του αιώνα. (Συλλογή Γ. Παπαγεωργίου)





(πάνω)Φαροφύλακες με τις χαρακτηριστικές στολές τους και πλατύγυρα καπέλα μπροστά στο Φάρο Ζούρβα Υδρας. (Συλλογή Γ. Παπαγεωργίου)

Φάρος Σαπιέντζα (Ν.Δ. Πελοπόννησος), ένας από τους πιο απομακρυσμένους και απομονωμένους φάρους. (Συλλογή Γ. Παπαγεωργίου)



Ο Μανώλης Ξενάριος (επάνω) εργάστηκε ως φαροφύλακας στο φάρο Αρμενιστή της Μυκόνου. Αποτελεί μία ιδιαίτερη περίπτωση φαροφύλακα. Το γεγονός ότι είναι μονόχειρας δεν τον εμπόδισε να κάνει υπεύθυνα και με συνέπεια το καθήκον του, την εποχή που ο φάρος λειτουργούσε ακόμα με τον περιστρεφόμενο μηχανισμό, τον οποίο κούρδιζε κάθε 3-4 ώρες.

προσωπικό αρχείο Νίκος Μπένος - Πάλμερ, ειδικός ερευνητής Φάρων



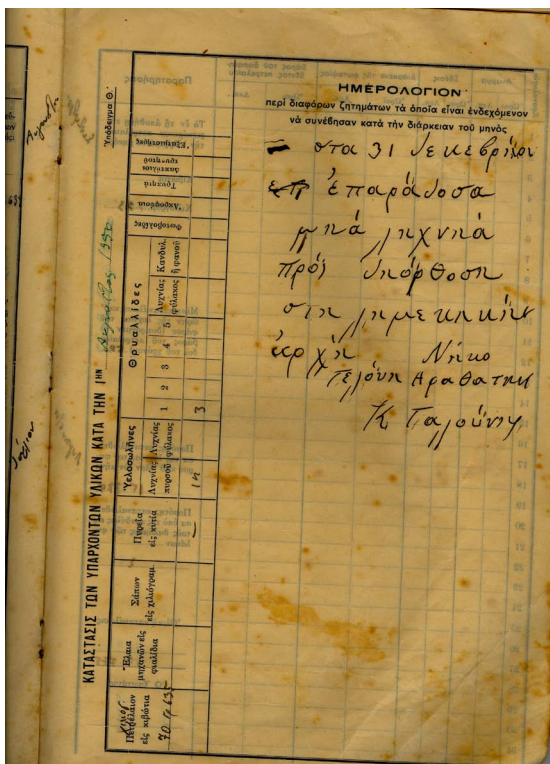
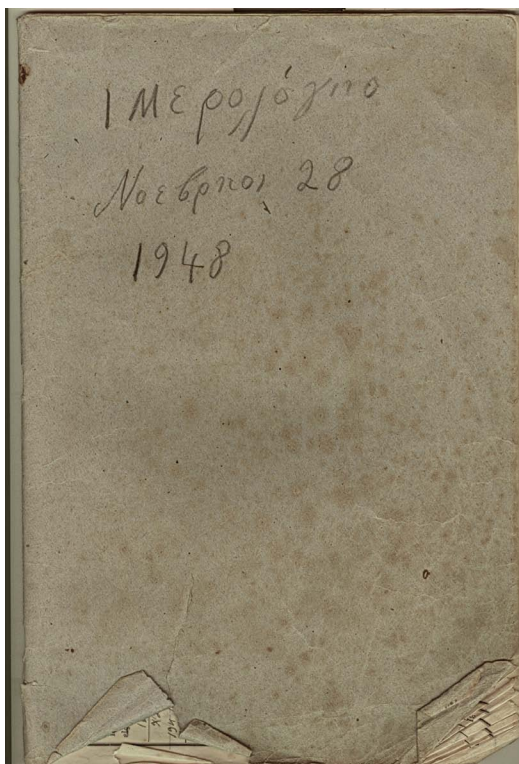
Ο φαροφύλακας Ιωάννης Μαυροκέφαλος, φωτογραφίζεται μπροστά στον φάρο Μελαγκάβι, 1958

προσωπικό αρχείο Νίκος Μπένος - Πάλμερ, ειδικός ερευνητής Φάρων



Οι καθημερινές ασχολίες και δραστηριότητες είναι αυτές που διαμόρφωσαν τη ζωή των αφανών αυτών ανθρώπων, των φαροφυλάκων. (αριστερά και πάνω δεξιά) ο Ιωάννης Μαυροκέφαλος στην καθημερινότητά. (κάτω) Το ημερολόγιο του φάρου αποτελούσε ένα από τα καθήκοντα του φαροφύλακα.

προσωπικό αρχείο Νίκος Μπένος - Πάλμερ, ειδικός ερευνητής Φάρων





επάνω: Φάρος Κατάκολο

Ο φάρος του Κατάκολου κατασκευάστηκε το 1865 με το ύψος του πέτρινου πύργου του να φθάνει τα 9 μέτρα και το εστιακό του ύψος τα 45 μέτρα. Είναι γαλλικής προέλευσης και η εμβέλειά του έφτανε τα 18 με 19 ναυτικά μίλια.

Αποτελείται από τέσσερα δωμάτια, που χρησιμοποιούσαν οι φανοφύλακες για υπνοδωμάτια, καθώς και από τον πυργίσκο, που μέσα σε αυτόν είναι τοποθετημένος ο μηχανισμός του φάρου. Στην κορυφή του πυργίσκου υπάρχει ο θάλαμος με το κάτοπτρο, ενώ στο όλο συγκρότημα υπάρχει ακόμα ένα κτίριο, ξεχωριστό από το υπολοιπο, που είχε τη χρήση της κουζίνας.

Ο φάρος του Κατάκολου χαρακτηρίστηκε διατηρητέος και νεώτερο ιστορικό μνημείο της περιοχής. Παρεμβάσεις στο κτίριο καθώς και δόμηση στους χώρους γύρω από αυτόν απαγορεύεται.

κάτω: Φάρος Άγιος Σώστης.

Ο Άγιος Σώστης είναι νησάκι και βρίσκεται στο δυτικό τμήμα της λιμνοθάλασσας Μεσολογγίου. Ο φάρος στον Άγιο Σώστη κατασκευάστηκε το 1859. Το ύψος του πέτρινου κυλινδρικού του πύργου είναι 11,5 μέτρα και το εστιακό του ύψος είναι 12 μέτρα.



επάνω: Φάρος Καυκαλίδα

Ο φάρος στο νησάκι της Καυκαλίδας, στο δυτικότερο σημείο της Πελοποννήσου στο Ιόνιο Πέλαγος, λίγο πιο έξω από την Κυλλήνη προς Ζάκυνθο. Ο φάρος κατασκευάστηκε το 1906 με ύψος πύργου 15 μέτρα και εστιακό ύψος 19 μέτρα

κάτω: Φάρος Ταίναρο

Ο φάρος δεσπόζει στο φημισμένο Κάβο Ματαπά άπως το λένε οι ναυτικοί, το Ακρωτήριο Ταίναρο που λογχίζει τη Μεσόγειο. Κατασκευάστηκε από τους Γάλλους στα 1882 και λειτουργήσε για πρώτη φορά το 1887. Ο τετράγωνος πύργος του, ύψους 16 μέτρων, στέφεται ακόμη από τον διώροφο μεταλλικό κλωβό με τον φωτιστικό μηχανισμό και το περιστροφικό διοπτρικό. Η πρώτη ανακαίνιση του φάρου έγινε στα 1930. Στα χρόνια της Κατοχής έπαψε να λειτουργεί και στα 1950, μετά τη δεύτερη ανακαίνιση, φιλοξενούσε 3 φαροφύλακες.



επάνω: Φάρος Γαυρίου, Άνδρος

Ο φάρος αυτός κατασκευάστηκε το 1874 από την Γαλλική Εταιρεία Φάρων στο βορειοδυτικότερο σημείο του νησιού της Άνδρου. Το ύψος του πύργου του είναι 8 μέτρα και το εστιακό του ύψος είναι 96 μέτρα. Η πρόσβαση στον φάρο γίνεται οδικώς από το Γαύριο το κυριώτερο λιμάνι του νησιού που απέχει 31 χλμ. από την Χώρα.

κάτω: Φάρος Κιτριές

Τετράγωνος φάρος που κατασκευάστηκε το 1892. Μοιάζει με πυργόσπιτο της Μάνης. Στην αρχή λειτουργούσε με πετρέλαιο και η εμβέλειά του έφτανε τα 10 ναυτικά μίλια. Κατά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο καταστράφηκε τμήμα του και παρέμεινε σβηστός, Το 1945 επισκευάστηκε και εντάχθηκε και πάλι στο δίκτυο. Σήμερα λειτουργεί πλέον αυτόματα, με ηλιακή ενέργεια. Το ύψος του πύργου του είναι 11 μέτρα και το εστιακό του ύψος είναι 31 μέτρα.



επάνω: Φάρος Τουρλίτης

Ο φάρος αυτός κατασκευάστηκε το 1887. Το ύψος του κυλινδρικού του πύργου είναι 7 μέτρα και το εστιακό του ύψος είναι 36 μέτρα. Βρίσκεται ακριβώς απέναντι από το ενετικό κάστρο στην πρωτεύουσα της Ανδρου στην Χώρα. Είναι ο μοναδικός φάρος χτισμένος πάνω σε βράχο μέσα στην θάλασσα.

κάτω: Φάρος Αλεξανδρούπολης

τέθηκε σε λειτουργία για πρώτη φορά την 1η Ιουνίου του 1880. Τότε λειτουργούσε με ασετιλίνη. Αργότερα λειτουργούσε με πετρέλαιο με τη μέθοδο της πυράκτωσης. Από το 1974 λειτουργεί με ηλεκτρικό ρεύμα αλλά διαθέτει και εφεδρικές φιάλες με ασετιλίνη για την περίπτωση διακοπής του ηλεκτρικού ρεύματος. Λειτουργεί υπό την άμεση επιτήρηση προσωπικού της Υπηρεσίας Φάρων και είναι ένας από τους λίγους επιτηρούμενους φάρους που υπάρχουν σήμερα.



