1ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ :

« Οι φάροι του χθες και του σήμερα στην Κεφαλονιά, φως για τον μέλλον και την αειφόρο ανάπτυξη »

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2009 – ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2010

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το πρόγραμμα μας έχει ως αντικείμενο τους Φάρους. Σκοπός είναι η απόκτηση γνώσεων σχετικά με τους φάρους γενικά ,αλλά και ειδικά με τους φάρους της Κεφαλονιάς . Γίνεται μια προσπάθεια προσέγγισης τους, ως κομμάτι της πολιτιστικής κληρονομιάς που ταυτίζεται ιστορικά με την εξέλιξη της ναυσιπλοΐας και της οικονομίας του τόπου μας. Τα στοιχεία προήλθαν από συλλογή πληροφοριών στο διαδίκτυο ,από βιβλία και άρθρα εφημερίδων ,από συνέντευξη με φαροφύλακα, επισκέψεις στους φάρους του νησιού και στο Περιβαλλοντικό Κέντρο Αράχθου.

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΦΑΡΩΝ

Η ΛΕΞΗ ΦΑΡΟΣ ΣΤΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΤΩΝ ΧΡΟΝΩΝ

Η λέξη φάρος, στην αρχαιότερη χρήση της, δεν σήμαινε καθόλου αυτό που της αποδίδουμε σήμερα. Υπάρχουν πολλές ερμηνείες για την προέλευσή της. Κάποιοι της αποδίδουν Ομηρική προέλευση, αλλά με σημασία ολότελα διαφορετική. Φάρος στον Όμηρο δηλώνει ένα κομμάτι πανιού, χρησιμοποιούμενο ως χιτώνιο ή και κάλυμμα κεφαλής. Άλλοι αναζητούν τη ρίζα της στην αιγυπτιακή λέξη «φαρέζ», που διασώζεται στην Παλαιά Διαθήκη στους «Αριθμούς» και την οποία οι Εβδομήκοντα μετέφρασαν ως «σκοπιά». Αλλά η μοίρα της λέξης δεν καθορίστηκε από την απόφαση κάποιου συγγραφέα να τη χρησιμοποιήσει με τη νέα της έννοια, αλλά με την απόφαση του μεγάλου αρχιτέκτονα των ελληνιστικών χρόνων Σώστρατου να υψώσει έναν πολυώροφο πυρσοφόρο πύργο στο μικρό Αιγυπτιακό νησί Φάρος, απέναντι από την ακτή της Αλεξάνδρειας . Από τότε η λέξη φάρος περιπλανήθηκε σε εκατομμύρια στόματα σε όλες τις ακτές της Μεσογείου, εκτοπίζοντας κάθε άλλη και τον ελληνικό πυρσό ή πύργο και το λατινικό turris, για να σημάνει απόλυτα αυτό που και σήμερα εννοούμε.

ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΛΕΞΗΣ ΦΑΡΟΣ

Φάρος (lighthouse) ονομάζεται ειδικής και τυποποιημένης κατασκευής κτίσμα που οικοδομείται σε διάφορα σημεία των ηπειρωτικών ή νησιωτικών ακτών ή και επί βραχονησίδων στο επάνω μέρος του οποίου φέρεται ειδικός μηχανισμός που φωτοβολεί, (εκπέμπει), συνήθως περιοδικό φως, χαρακτηριζόμενο εκ του σκοπού του ως ιδιαίτερο βοηθητικό μέσο στην ασφαλή ναυσιπλοΐα.
Με το όνομα Φάρος χαρακτηρίζεται τόσο το κτίσμα όσο και η μηχανή φωτοβολίας που είναι εγκατεστημένη σ΄ αυτό.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΦΑΡΩΝ

Στα αρχαία χρόνια

Οι απαρχές των φάρων βρίσκονται στα Ομηρικά χρόνια. Ο Όμηρος αναφέρει ήδη στην Ιλιάδα προσπάθεια επικοινωνίας των καραβιών με τη στεριά μέσω της φωτιάς τη νύχτα . Ίσως σε αυτό να προηγήθηκαν οι Λιβοφοίνικες που άλλωστε αποτέλεσαν και τους δασκάλους των Ελλήνων στη ναυτιλία. Πάντως οι αρχαιότεροι αναφερόμενοι φάροι , ως πύργοι με προορισμό να γίνονται ορατοί την ημέρα χάρη στο ύψος τους και τη νύχτα με τη φωτιά που άναβε στην κορυφή τους , είναι Ελληνικοί: στο Σίγειο της Τρωάδας ,στο σημερινό Γενή Σεχίρ, στον Πειραιά, στο Βόσπορο, την Κόρινθο ,τη Σμύρνη.

Αποκορύφωμα αυτής της περιόδου είναι ένα από τα επτά θαύματα της αρχαιότητας , ο φάρος του Σώστρατου του Κνίδιου στη μικρή νήσο Φάρος και την Ανατολική είσοδο του λιμένα της Αλεξάνδρειας. Στη κορυφή του πύργου που βρίσκονταν σε 150 μέτρα ύψος έκαιγαν μέρα νύχτα οι μυθικές φλόγες και είχαν ακτινοβολία 300 σταδίων ,δηλαδή περίπου 200 χλμ.

Στο Βυζάντιο

Οι Ρωμαίοι και οι Βυζαντινοί συνέχεισαν αυτήν την παράδοση, ως διάδοχοι θαλασσοκράτορες. Ο φάρος της Κωνσταντινούπολης έδωσε μάλιστα το όνομα του και στην παρακείμενη εκκλησία, την Παναγία του Φάρου, κτισμένη στα χρόνια του Κωνσταντίνου του Ε΄. Ενας άλλος φάρος στο Πανί, στην ακτή της Προποντίδας αποκαλύπτει μια δεύτερη χρήση αυτών των πύργων. Πέρα από τη σημασία τους για την ναυτιλία, οι Βυζαντινοί χρησιμοποιούσαν τους φάρους και ως φρυκτώρια ή «καμινοβίγλια», ένα δίκτυο επικοινωνίας μέσω της φωτιάς που ξεκινούσε από τα νησιά και κατέληγε ακριβώς στο φάρο του Πανιού, στην Προποντίδα. Κατάφεραν μάλιστα πρώτοι να κλείσουν τη φωτιά εντός «λυχνίας», «υαλοφράκτου κλωβού», πράγμα που έγινε κατορθωτό αρκετούς αιώνες μετά, από τους εφευρέτες της Βιομηχανικής Επανάστασης.

Στην Ευρώπη

Από τη ρωμαϊκή εποχή και μέχρι τον 11ο αι. αρκετοί φάροι κατασκευάστηκαν στις ευρωπαϊκές ακτές, ενώ κατά τους επόμενους αιώνες άρχισε η καταγραφή τους στους ναυτικούς δρόμους. Μεταξύ 16ου και 17ου αι. στη Βαλτική, στη Μάγχη, στις ισπανικές, στις γαλλικές και στις ιταλικές ακτές υπάρχουν εκατοντάδες φάροι, ενώ στα τέλη του 18ου αι. οι οργανωμένες υδρογραφικές υπηρεσίες των ευρωπαϊκών χωρών σχεδίαζαν πλέον τα φαρικά δίκτυα.

Στον Ελλαδικό χώρο μετά τον 15ο αιώνα

Πλούσιο ιστορικό υλικό που προήλθε από τη χαρτογράφηση του Αρχιπελάγους του Ιονίου και της Κρήτης διασώζει μέσα του τις πληροφορίες που επιτρέπουν την ιστορική αναπαράσταση ενός υποτυπώδους συστήματος φωτισμού των λιμανιών και των ακτών κατά τον 17^{ο} ,τον 18^{ο} και τον πρώιμο 19^{ο} αιώνα.

Προκύπτει ότι από το 1650 υπήρχαν φάροι στα νερά του Αρχιπελάγους και της Κρήτης. Οι φάροι αυτοί κάλυπταν τα μεγάλα λιμάνια εκείνης της εποχής όπως της Χίου (1420) ,της Ρόδου (1490),της Μυτιλήνης (1782) και πολλά λιμάνια της Κρήτης.

Μυτιλήνη ,1782

Πλησιάζοντας στον 19^{ο} αιώνα οι ανάγκες της ναυτιλίας επέβαλαν όπως και σε όλη την Ευρώπη οργανωμένο δίκτυο φάρων . 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 Θεσσαλονίκης και στη Μεθώνη από την πλευρά του Ιονίου , λειτουργούσαν φάροι με διαφορετική μεταξύ τους λειτουργία και μορφή.

<u>Στα Επτάνησα</u>

Παράλληλα με την αγγλική κατοχή των Επτανήσων ,μια αλυσίδα από φάρους καλύπτει μέσα σε λίγες δεκαετίες το σύνολο των νησιών. 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 την πρώτη δεκαετία του 19^{ου} αιώνα και στη συνέχεια τους φάρους στο Γάιο και στη Λάκκα των Παξών το 1825.

Το δίκτυο απλώθηκε στη συνέχεια καλύπτοντας το κανάλι της Λευκάδας ,το Βαθύ της Ιθάκης ,τις άκρες του κόλπου του Αργοστολίου στην Κεφαλονιά με δύο φάρους, το Κρυονέρι Ζακύνθου και τέλος τις νησίδες Στροφάδες. Το 1850 άναβαν συνολικά 15 φάροι στα νησιά του Ιονίου, όταν στην ελεύθερη Ελλάδα υπήρχαν μόνο 9.

Εδώ κυριαρχούν τα στρογγυλά πετρόκτιστα κτίσματα με αποκλειστική χρήση φάρου.

<u>Στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος</u>

Λίγα μόλις χρόνια μετά την επανάσταση ανάβει ο πρώτος μικρός φάρος στο έδαφος του ελεύθερου Ελληνικού κράτους στην Αίγινα το 1829 ,όταν Καποδίστριας την ανακήρυξε σαν πρωτεύουσα της Ελληνικής Πολιτείας.

Ο πρώτος επίσημος και καταγεγραμμένος ελληνικός φάρος είναι αυτός στο ξερονήσι Γάιδαρος, μπροστά στο λιμάνι της Σύρου. Χτίστηκε το 1834,όταν η Σύρος ήταν το πιο εμπορικό λιμάνι της χώρας. Έχει ύψος 29 μέτρα και 130 σκαλοπάτια.

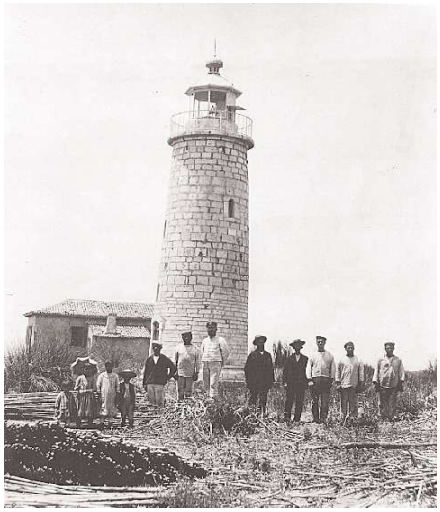
Οι δυο επόμενοι πυρσοί ανάβουν το 1831 στο λιμάνι των Σπετσών και της Τζιας, που αντικαταστάθηκε 30 χρόνια αργότερα από ένα νεότερο. Τα φανάρια του λιμανιού του Πειραιά που ήταν τοποθετημένα στην εσωτερική είσοδο και υπήρχαν είδη από το τέλος της Τουρκοκρατίας ξανακτίστηκαν το 1839.

Το 1856 λειτούργησε ο φάρος στη νήσο Ψυτάλλεια και κατόπιν τέθηκε σε λειτουργία ένας ακόμη στο ακρωτήριο Φάσσα.

Το 1882 το Ελληνικό Φαρικό Δίκτυο περιλάμβανε 40 φάρους ενώ το 1897 ο αριθμός των φάρων και των φανών έφτασε τους 97 και το 1912 τους 149.
Εν τω μεταξύ και οι Τούρκοι έχτιζαν φάρους. Αυτοί με την βοήθεια των Γάλλων και της λεγόμενης Γαλλικής εταιρείας των Οθωμανικών φάρων. Ετσι μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους 1912-13 και την προσάρτηση των νέων χωρών το ελληνικό φαρικό δίκτυο ήταν εξαιρετικά αξιόλογο. Ένα σύνολο 193 φάρων και φανών ελληνικής, αγγλικής ή γαλλοτουρκικής κατασκευής φώτιζε τις ελληνικές ακτές ήδη από το 1920.
Το 1934 το δίκτυο αποτελείται από 323 πυρσούς, από αυτούς 23 φάροι πυρακτώσεως πετρελαιοατμών , 80 φάροι με πετρέλαιο γυμνής φλόγας, 97 φάροι λιμένων με πετρέλαιο, 87 αυτόματοι γυμνής φλόγας Άγκα (Σουηδίας) ,8 αυτόματοι με φως Νταλλέν (Σουηδίας) και 3 αυτόματοι Ιντεφλάς (Αμερικής).
Κι έπειτα ήρθε ο Β΄Παγκόσμιος Πόλεμος. Η αρχή του μας βρήκε με 388 φάρους και φανούς από τους οποίους 206 ήταν επιτηρούμενοι και το τέλος του μόλις με 28 από τους οποίους οι 19 επιτηρούμενοι. Μετά το 1945 αρχίζει μια συντονισμένη προσπάθεια για την αποκατάσταση τους. Έρχεται και η προσάρτηση των Δωδεκανήσων το 1948 κι έτσι φτάνουμε στο σήμερα το σύνολο των φάρων και φανών της επικράτειας να ανέρχεται στους 1431 (ως 31/12/2006). Από αυτούς πάνω από 1000 δουλεύουν με πηγή ενέργειας τον Ήλιο, οι 314 με ηλεκτρικό ρεύμα και μόνο οι 17 με το παλαιό σύστημα της ασετυλίνης. Από τους πέτρινους του προ-προηγούμενου αιώνα είναι ακόμη 57 που λειτουργούν υπό το καθεστώς της σύγχρονης επιτήρησης.
Το φαρικό δίκτυο της χώρας θεωρείται από τα μεγαλύτερα, πυκνότερα και πιο οργανωμένα στον κόσμο. Το απαιτούν οι ελληνικές ακτές ,που με ανάπτυγμα μήκους 15000 χιλ φτάνουν τα 6/10 του μήκους του αναπτύγματος των ακτών της Αφρικής και υπερβαίνουν κατά2,14 φορές αυτό της Ιταλίας.

ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟΙ ΦΑΡΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Στο φαρικό δίκτυο ανήκουν 120 πέτρινοι παραδοσιακοί φάροι.
Η κατασκευή τους χρονολογείται μετά την επανάσταση του1821. Οι εν λόγω φάροι ήταν κατασκευασμένοι κατά τέτοιο τρόπο ώστε εκτός της πηγής φωτός που εξέπεμπαν ,διέθεταν και κτίσμα για τη διαμονή του φαροφύλακα (οικία) καθώς και αποθηκευτικούς χώρους ,αφού λειτουργούσαν με πετρέλαιο . Διέθεταν από ένα μέχρι έξι φαροφύλακες οι οποίοι κάθε βράδυ άναβαν το φωτιστικό μηχάνημα και το παρακολουθούσαν ώστε να λειτουργεί κανονικά μέχρι την ανατολή του ήλιου.



Φωτογραφία: Νήσος Σαπιέντζα (κατασκ.1885)

Μέχρι τον Οκτώβριο του 1940 το φαρικό δίκτυο διέθετε 206 πέτρινους φάρους . Στο τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου διασώθηκαν μόνο 19 επιτηρούμενοι φάροι.
Στη συνέχεια άρχισε μια προσπάθεια ανασυγκρότησης του δικτύου ,με αποτέλεσμα, το 1955 , να έχουν επισκευασθεί και να λειτουργούν 82 πέτρινοι φάροι.
Ακολούθως και στα πλαίσια εκσυγχρονισμού του φαρικού δικτύου πολλοί φάροι μετατράπηκαν να λειτουργούν αυτόματα , με αποτέλεσμα λόγω της απουσίας του ανθρώπινου παράγοντα να φθείρονται και να καταστρέφονται .Έτσι το 1980, 320 φαροφύλακες απασχολούνταν σε 69 πέτρινους φάρους και σήμερα οι φαροφύλακες δεν ξεπερνούν τους 75 και η κατάσταση του 50% των 120 παραδοσιακών φάρων να θεωρείται μέτρια ως κακή.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΦΑΡΩΝ

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΦΑΡΩΝ

Κάθε Φάρος φέρει ιδιαίτερο όνομα (συνήθως της περιοχής εγκατάστασης), και γεωγραφικό στίγμα. Επίσης ιδιαίτερα στοιχεία εκάστου είναι το ύψος του (της φωτιστικής εστίας του από της μέσης πλήμμης της στάθμης της Θάλασσας) και η περιοδικότητα διαδοχής φωτοβολίας και σκότους. Το τελευταίο αυτό γνώρισμα καλείται **χαρακτηριστικό φάρου** (characteristic). Η περίπτωση ύπαρξης δύο φάρων με ίδιο χαρακτηριστικό στην ίδια γεωγραφική περιοχή πρέπει να θεωρείται αποκλεισμένη. Ο απαιτούμενος χρόνος για μια πλήρη επανάληψη του χαρακτηριστικού του Φάρου ονομάζεται **περίοδος φάρου**. Η περιοδικότητα φάρου μετριέται σε λεπτά ή δευτερόλεπτα της ώρας. Τα ύψη των Φάρων για λόγους ασφαλείας μετρώνται συνήθως σε πόδια ή μέτρα και αντιπροσωπεύουν το ύψος της εστίας και όχι όλου του κτίσματος από τη μέση πλήμη (MHV) της θάλασσας. Όλα τα παραπάνω στοιχεία που προσδιορίζουν έκαστο Φάρο καθώς και των εγκαταστάσεων αυτών περιλαμβάνονται στους Φαροδείκτες. Στους ναυτικούς χάρτες οι Φάροι συμβολίζονται με κόκκινο μικρό κύκλο ή με αστερίσκο συνοδευόμενο με κόκκινο λοβό στη γεωγραφική του θέση.

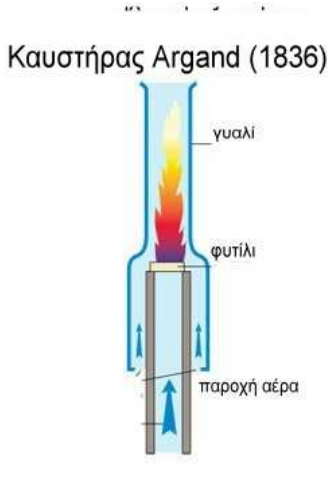
ΕΙΔΗ ΦΑΡΩΝ

Ανάλογα του "χαρακτηριστικού" τους οι Φάροι διακρίνονται σε:

- Σταθερού φωτός: Είναι οι Φάροι με συνεχές φως και σταθερής έντασης.
- Αναλάμποντες: Εκείνοι με περιοδικό ζωηρό φως διάρκειας μικρότερης του σκότους.
- Διαλείποντες : Παρουσιάζουν περιοδικό σταθερό φως διάρκειας μεγαλύτερης ή ίσης του σκότους.
- Εκλάμποντες: ή τάχιστα αναλάμποντες, κοινώς "σπίθες". Ο αριθμός των αναλαμπών τους υπερβαίνει τις 60/λεπτό.
- Με δέσμη αναλαμπών :Εκείνοι που εκπέμπουν περιοδικά ομάδα 2 ή περισσοτέρων αναλαμπών.
- Με δέσμη διαλείψεων: Εκπέμπουν περιοδικά ομάδα 2 ή περισοτέρων διαλείψεων.
- Με δέσμη εκλάμψεων : οι τάχιστα αναλάμποντες επί 4 sec και που διακόπτουν επί 4 sec.

Με βάση το σύστημα λειτουργίας :

Αρχικά λειτουργούσαν με την καύση ξύλων, κεριών ή άνθρακα για την παραγωγή φλόγας. Το μειονέκτημα ήταν ότι ο άνθρακας έβγαζε πολύ καπνό και μαζεύονταν στο γυαλί του φαναριού με αποτέλεσμα να εμποδίζεται το φως , ενώ τα κεριά ήταν δύσκολο να παράγουν ικανοποιητικό επίπεδο φωτισμού. Ο φωτισμός των φάρων δεν είχε μεγάλη απόδοση μέχρι το 1780 όταν ο Ελβετός μηχανικός Aime Argand εφεύρε τον καυστήρα–λάμπα πετρελαίου που φέρει το όνομα του. Ο καυστήρας αυτός χρησιμοποιούσε ένα φυτίλι από το οποίο εξατμίζονταν το πετρέλαιο. Ο καυστήρας αυτός



αργότερα προσαρμόσθηκε για χρήση στο φωτισμό με φωταέριο ενώ το 1901 ο Arthur Kitson(Άρθουρ Κίτσον) κατασκεύασε έναν καυστήρα μέσα στον οποίο το πετρέλαιο εξατμίζονταν σ'ένα χάλκινο σωλήνα . Το σχέδιο του Kitson βελτιώθηκε από τον David Hood (Ντέηβητ Χούντ) το 1921, αυτός ο τύπος καυστήρα χρησιμοποιήθηκε ως τις μέρες μας ,όταν δεν ήταν εφαρμόσιμο το ηλεκτρικό ρεύμα .

Με βάση τα οπτικά συστήματα :

Η εξέλιξη των αποδοτικών πηγών φωτός οδήγησε φυσιολογικά και στην ανάπτυξη των ανακλαστικών συστημάτων γιατί μια μεγάλη ποσότητα από την ένταση του φωτός χάνονταν .

Ο πρώτος παραβολικός ανακλαστήρας σχεδιάστηκε το 1752 από τον Williams Huntchinson (Ουίλλιαμς Χάτσινσον) και ήταν κατασκευασμένος από μικρά τετράγωνα κάτοπτρα . Ο παραβολικός ανακλαστήρας τοποθετούνταν πίσω από την πηγή φωτός και οι ακτίνες του φωτός ανακαλούνταν παράλληλα προς τον άξονα του ανακλαστήρα, με αποτέλεσμα να φαίνονται σαν μια δέσμη φωτός. Η χρήση ενός ανακλαστήρα αύξανε τη ισχύ του φωτεινού σήματος περίπου 350 φορές . Η σπουδαιότερη βελτίωση στη μηχανική των φάρων ήταν ο φακός που εφευρέθηκε από τον Augustin Fresnel (Αυγουστίνο Φρενέλ), το 1822 . Αυτός είναι ένας διοπτρικός φακός και έχει έναν κεντρικό φακό , που περιβάλλεται από ομόκεντρους δακτύλιους απ πρισματικό γυαλί με κάθε δακτύλιο να προεξέχει κατά λίγο από τον προηγούμενο δακτύλιο του. Έχουν γίνει πολλές βελτιώσεις στο αρχικό σχέδιο Φρενέλ αλλά η βασική αρχή παραμένει η ίδια μέχρι σήμερα.

Φωτογραφία αριστερά (από το Ναυτικό Μουσείο): Τμήμα περιστροφικού φάρου Γαλλικής κατασκευής ,1880.

Στο Ελληνικό Φαρικό δίκτυο χρησιμοποιήθηκαν τα παρακάτω είδη φάρων:

1. Φάροι πετρελαίου σταθεροί

Από το 1830 και για έναν αιώνα περίπου λειτούργησαν οι πρώτοι πυρσοί του Φαρικού Δικτύου. Ήταν όμως επιτηρούμενοι, είχαν περιορισμένες δυνατότητες, ενώ λειτουργούσαν μόνο με τη βοήθεια του φαροφύλακα και κατά την εξής διαδικασία:Ο Φαροφύλακας άναβε μια κοινή λυχνία πετρελαίου, μετά τη δύση του ηλίου, την οποία τοποθετούσε σ' ένα μεγαλύτερο φανάρι και υπερύψωνε με τη βοήθεια μιας στήλης. Ρόλος του φαροφύλακα ήταν να παρακολουθεί όλη τη νύχτα το φάρο, ώστε να διατηρεί σταθερό το φως και τον

έσβηνε το πρωί. Ένας μικρός χώρος (οίκημα) έπρεπε να υπάρχει δίπλα στο φάρο, όπου μπορούσε να διαμένει ο φαροφύλακας αλλά και για να αποθηκεύει πετρέλαιο, ανταλλακτικά και διάφορα άλλα εξαρτήματα, που χρησίμευαν στο φάρο. Σε μερικούς φάρους υπήρχε ένα θυλάκιο μόνο για το πετρέλαιο και τα διάφορα εξαρτήματα ενώ ο φαροφύλακας διέμενε στον πλησιέστερο οικισμό. Τέτοιοι φάροι υπήρχαν κυρίως στα λιμάνια και λειτούργησαν μέχρι το 1930. Καταργήθηκαν επειδή είχαν περιορισμένες δυνατότητες και απαιτούσαν υψηλό κόστος λειτουργίας.

2. Φάροι πετρελαίου αναλάμποντες

Γύρω στο 1880 άρχισαν να τοποθετούνται πυρσοί. Το όλο σύστημα αποτελείται από μια συστοιχία αεροδόχος – πετρελαιοδόχος, βάσει των οποίων περνάει το φωτιστικό πετρέλαιο σε μια λυχνία, τύπου ΛΟΥΞ. Η συγκεκριμένη λυχνία ήταν τοποθετημένη στο κέντρο ενός οπτικού, που περιστρεφόταν με τη βοήθεια μιας ωρολογιακής μηχανής.

Ο φαροφύλακας, μετά τη δύση του ηλίου, τοποθετούσε πετρέλαιο στην ειδική υποδοχή

(πετρελαιοδόχη) και με μια κοινή τρόμπα αέρα στην αεροδόχη.

Μ' αυτόν τον τρόπο προωθούνταν το πετρέλαιο στη λυχνία και με την κατάλληλη προθέρμανση γινόταν εξαέρωση πετρελαίου. Ο ωρολογιακός μηχανισμός κουρδίζονταν με τη βοήθεια ενός βαριδιού, το οποίο κινούνταν κάθετα στον πύργο του φάρου και μέσα από ειδική διάταξη που τα γρανάζια περιέστρεφαν το οπτικό. Κάτω από την επίπεδη βάση τοποθετούνταν υδράργυρος για την αποφυγή τριβών. Ο φαροφύλακας παρακολουθούσε το μηχάνημα όλη τη νύχτα και κούρδιζε το μηχανισμό κάθε φορά που το βάρος του ωρολογιακού μηχανισμού έφτανε στη βάση του πύργου.

Η διαδικασία επαναλαμβανόταν κάθε φορά, ανάλογα με τις στροφές του οπτικού και το ύψος του πύργου ανά πρώτο λεπτό. Τα φωτιστικά αυτά μηχανήματα ήταν ταξινομημένα σε τρεις κατηγορίες, ανάλογα με το μέγεθος της λυχνίας και του οπτικού, ήταν πολύ αξιόπιστα και έδιναν φωτοβολία σε ακτίνα 15-20 μιλίων.
Λειτούργησαν για έναν αιώνα. Είχαν μεγάλη αξιοπιστία, απαιτούσαν όμως μεγάλο κόστος συντήρησης και λειτουργίας... Ο τελευταίος φάρος πετρελαίου ήταν ο φάρος του Σιγρίου στη Λέσβο. Ο συγκεκριμένος έγινε ηλεκτρικός το 1985.

3. Αυτόματοι φάροι ασετυλίνης

Το 1915 οι φάροι πέρασαν σ' ένα άλλο επίπεδο λειτουργίας, αυτό με την ασετυλίνη. Η ασετυλίνη, ένας υδρογονάνθρακας, ερχόμενη σε επαφή με το οξυγόνο του αέρα καίγεται, παρέχοντας κυανή φλόγα υψηλότατης θερμότητας. Αυτό οδήγησε στην αυτόματη λειτουργία του φάρου, χωρίς να απαιτείται η παρουσία του φαροφύλακα. Με τους αυτόματους φάρους ασετυλίνης δόθηκε η δυνατότητα να φωτοσημανθούν βραχονησίδες και ν' αποφευχθούν οι ναυτιλιακοί κίνδυνοι, κάτι που δεν ήταν εφικτό μέχρι τότε. Η λειτουργία αυτών των φάρων γινόταν ως εξής:
Μέσα σ' ένα θυλάκιο τοποθετούνται 2 έως 10 φιάλες ασετυλίνης (ο αριθμός των φιαλών εξαρτάται από την ετήσια κατανάλωση αερίου). Το αέριο μεταφέρεται, μέσω σωληνώσεων, στην κεφαλή του φάρου (οπτικό) και καταλήγει σ' έναν εκλαμπτήρα. Η λειτουργία του εκλαμπτήρα γίνεται μηχανικά με την πίεση του αερίου κι έτσι το αέριο περνάει σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα, καταλήγοντας σ' έναν καυστήρα όπου και καίγεται, δημιουργώντας αναλαμπές. Τέλος ο εφοδιασμός των φάρων με αέριο γίνεται κάθε χρόνο.
Έχουν τη μεγαλύτερη αξιοπιστία. Αν και μπορούν να λειτουργήσουν επί δεκαετίες χωρίς επισκευή, καταργούνται σταδιακά λόγω του υψηλού κόστους ανταλλακτικών .

4. Φάροι ηλεκτρικοί

Είναι αυτόματοι και λειτουργούν με ηλεκτρικό ρεύμα από το 1945 στη χώρα μας. Αντικατέστησαν τους φάρους που δούλευαν με ασετυλίνη. Οι ηλεκτρικοί φάροι έχουν το πλεονέκτημα να φωτοβολούν σε πολύ μεγάλη απόσταση από το φάρο και απαιτούν χαμηλότερο κόστος λειτουργίας και συντήρησης. Αυτό τους κάνει να θεωρούνται ως οι ιδανικότεροι, γιατί έχουν πάρα πολλές δυνατότητες.

5. Ηλεκτρικοί φάροι τροφοδοτούμενοι με ηλιακή ενέργεια

Είναι νέας τεχνολογίας που εφαρμόζεται από το 1980. Οι συγκεκριμένοι φάροι τροφοδοτούνται με ηλιακή ενέργεια όπου η ακτινοβολία συλλέγεται από κάτοπτρα και αποθηκεύεται στους συσσωρευτές. Το μέγεθος της λυχνίας και η ισχύς της ηλιακής γεννήτριας ,καθορίζεται από την επιθυμητή φωτοβολία. Η χωρητικότητα των συσσωρευτών υπολογίζεται έτσι ώστε ο φάρος να λειτουργεί χωρίς πρόβλημα για 15 μέρες όταν οι καιρικές συνθήκες είναι δυσμενείς.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Πρόκειται για κτίρια οι όγκοι των οποίων είναι απλά γεωμετρικά σχήματα σε κάτοψη ,χωρίς αρχιτεκτονικές υπερβολές και ακαθόριστα μορφολογικά στοιχεία. Ο γεωμετρικής μορφής συμπαγής όγκος τους , τονίζεται στον κατακόρυφο άξονα .Οι καθαρές γραμμές , η αυστηρότητα των όψεων χαρακτηρίζονται από κατασκευαστική λειτουργικότητα και ακρίβεια.

Οι Φάροι, από δομικής άποψης διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες. Στην πρώτη κατηγορία κατατάσσονται αυτοί που είναι αυτόνομοι μεμονωμένοι πύργοι συνήθως κυκλικής ή τετραγωνικής διατομής μειούμενη καθ' ύψος. Εσωτερικά φέρουν λίθινη ή μεταλλική σκάλα που οδηγεί στο ανώτερο τμήμα του Φάρου, ενώ εξωτερικά φέρουν σε διάφορα σημεία μικρά ανοίγματα (παράθυρα). Στο ανώτερο τμήμα υπάρχει μεταλλικό κουβούκλιο με υαλοπίνακες εντός του οποίου προστατεύεται ο μηχανισμός της φλόγας ή της λάμψης που εκπέμπει ο Φάρος. Στη δεύτερη κατηγορία κατατάσσονται οι Φάροι οι οποίοι περιβάλλονται οι συνδέονται πλευρικά με άλλα μονώροφα ή σπανιότερα διώροφα κτίρια ,« Φαρόσπιτα», και υπό αυτή την άποψη τέτοιοι Φάροι δεν μπορούν να θεωρηθούν ως λειτουργικά αυτόνομα κτίρια αλλά μαζί με τα υπόλοιπα κτίρια αποτελούν ένα ενιαίο δομικό σύνολο. Στα κτίρια αυτά διέμενε ο Φαροφύλακας ο οποίος εκτός του γεγονότος ότι μεριμνούσε για τη λειτουργία του Φάρου, ταυτόχρονα μεριμνούσε και για τη συνεχή συντήρηση ολόκληρου του δομικού συμπλέγματος.

Στο σύνολο των φάρων που βρίσκονται στα παράλια και στα νησιά μας περίπου το 60% είναι κυκλικού τύπου κατασκευής , 30% τετραγωνικού τύπου και μόλις επτά φάροι είναι πολυγωνικού τύπου.

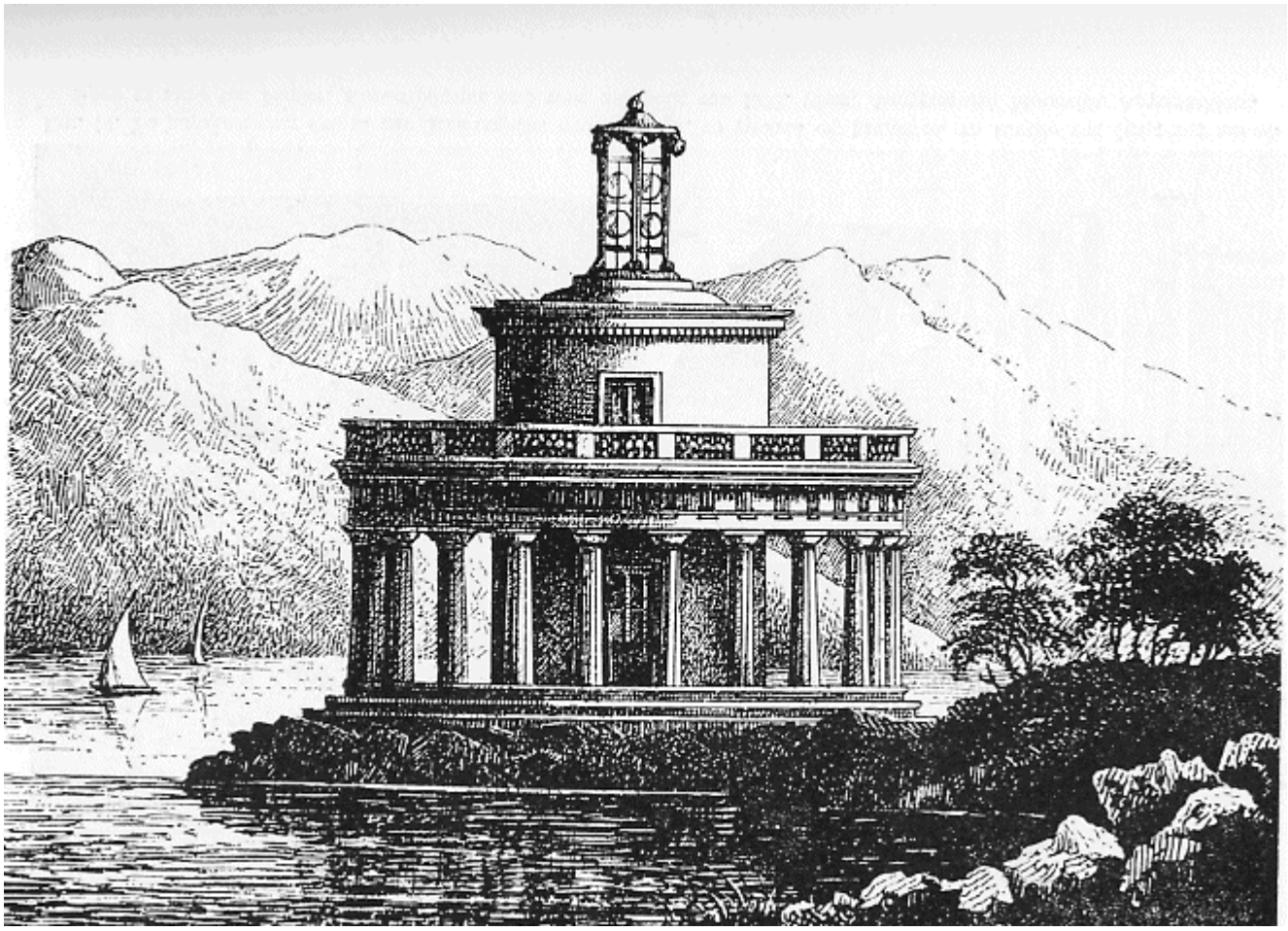
«Φαρόσπιτα» ενταγμένα στο αρχιτεκτονικό τους σύνολο διαθέτουν 75 φάροι του δικτύου μας.

Φωτογραφίες :
Δεξιά :φάρος Κρανάης Γυθείου (πολυγωνικός)
Αριστερά : φάρος Ποντικονήσι (κυκλικός)
Επάνω : φάρος Βασιλίνας Ευβοίας (Τετράγωνος)

ΟΙ ΦΑΡΟΙ ΤΗΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ

ΤΟ ΦΑΝΑΡΙ ΤΩΝ ΑΓΙΩΝ ΘΕΟΔΩΡΩΝ

Το Φανάρι των Αγίων Θεοδώρων είναι ένας φάρος που χτίστηκε στις αρχές του 19ου αιώνα όταν Άγγλος διοικητής του νησιού ήταν ο Κάρολος Νάπιερ. Παρόλη τη σκληρότητα της η Αγγλική στρατιωτική διοίκηση έφτιαξε αρκετά δημόσια έργα στο Αργοστόλι. Είχε προηγηθεί η γέφυρα στη λιμνοθάλασσα του Κουτάβου.



Λιθογραφία ,σχέδιο του λοχαγού του Αγγλικού στρατού Kennedy ,1830.
(βρίσκεται στο Λαογραφικό Μουσείο Αργοστολίου)

Το φανάρι των Αγίων Θεοδώρων εγκαινιάστηκε το Μάιο του 1829. Εντάχθηκε στο δίκτυο των φάρων της Ελλάδας το 1863 όταν τα επτάνησα ενώθηκαν με την πατρίδα.
Ο ίδιος ο Νάπιερ περιγράφει : «Ο θεμέλιος λίθος αυτού του μικρού κομψοτεχνήματος της αρχιτεκτονικής τοποθετήθηκε από τον Λοχαγό Κέννεντυ στις 12 ή 13 Μαρτίου 1829… Είναι καθαρά Δωρικού ρυθμού, κυκλικό και περιστοιχίζεται από 24 κίονες ύψους 12 ποδιών από μονοκόμματη πέτρα. Στέφεται με ένα πέτρινο κιγκλίδωμα , πάνω από το οποίο υψώνεται το κύριο μέρος του κτίσματος, σαν κύλινδρος όπου στερεώνεται μικρός τρούλος και το φανάρι…. Είναι μικρός ο όγκος του , αλλά ούτε η τοποθεσία ,ούτε ο σκοπός που υπηρετεί ,ούτε η οικονομία επέτρεπαν μεγαλύτερο κτίριο…. Το σύνολο στοίχισε 130 λίρες, αποτέλεσμα της Κεφαλλονίτικης διαχείρισης , επαγγελματικής ικανότητας και αρχιτεκτονικής καλαισθησίας.»

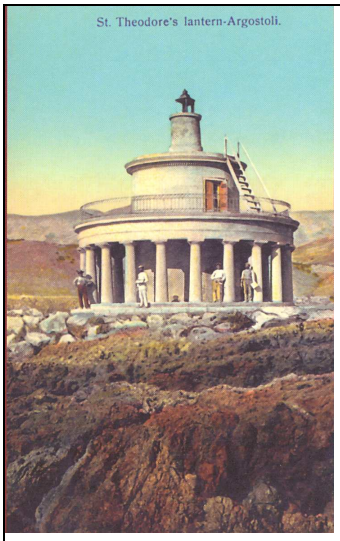
Ο Κέννεντυ έγραψε στις «Παρατηρήσεις του»: «….αν και είναι τελειωμένο ,δεν μπορεί ακόμα να λειτουργήσει μέχρι να λάβουμε τον φανό από την Κέρκυρα, όπου έχει παραγγελθεί εδώ και μερικούς μήνες. Η εξοχότητα του ο Αρμοστής χάρισε 50 λίρες για την κιονοστοιχία και την διακόσμηση του κτίσματος….»

Κατά κάποιους το σχήμα του το οφείλει στην ευτυχή σύμπτωση ότι στην περιοχή υπήρχε ένας ανεμόμυλος. Οι κατασκευαστές σε μια προσπάθεια να εξοικονομήσουν υλικά κατασκεύασαν στο μέσον του μια κυκλική σκάλα και γύρω του μια σειρά από κολόνες που στόχο είχαν μάλλον να στηρίζουν το οικοδόμημα στο οποίο προβλέπονταν και κατοικία του φαροφύλακα. Το αποτέλεσμα ήταν ένας φάρος μοναδικός στο είδος του με σχήμα κυλινδρικό.

Έχει ύψος πύργου 8 μέτρα και εστιακό ύψος 11 μέτρα.

Χαρακτηριστικά Φάρου : Αναλαμπών Λευκός ανά 24δ/λ

Το 1953 στους σεισμούς της Κεφαλονιάς ο φάρος καταστράφηκε. Ξανακατασκευάστηκε αργότερα σύμφωνα με τα αρχικά σχέδια χάρη στη δωρεάν μελέτη του αρχιτέκτονα Τάκη Παυλάτου που είχε και τη γενικότερη επίβλεψη του έργου . Το 1999 έγιναν επισκευές συντήρησης και στήριξης δίχως να αλλάξουν τα χαρακτηριστικά του .



Από κάρτα του 1919.

Επισκευές το 1999.

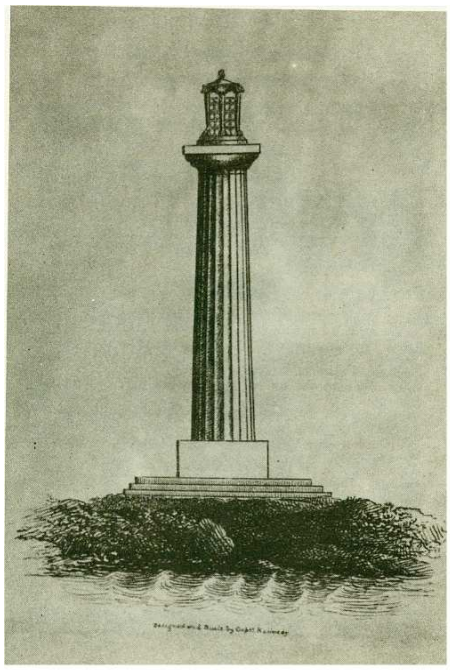
Το φανάρι βρίσκετε 3 χιλιόμετρα από το Αργοστόλι κοντά στις Καταβόθρες και έχει πάρει το όνομα ου από το εκκλησάκι των Αγίων Θεοδώρων που βρίσκεται εκεί κοντά .

ΦΑΡΟΣ ΝΗΣΟΥ ΒΑΡΔΙΑΝΩΝ

Οι νήσοι Βαρδιάνοι βρίσκονται στην είσοδο του κόλπου Αργοστολίου Ληξουρίου. Εκεί υπήρχε ο φάρος που κατασκευάστηκε το 1824 από τον Άγγλο τοποτηρητή , Κάρολο Τζέιμς Νάπιερ (Charles James Napier). Θεωρείτο ο καλύτερος φάρος που έχτισαν οι Άγγλοι στα επτάνησα και υπήρξε από τους ψηλότερους με ύψος πύργου σχεδόν 26 μέτρα (85 πόδια), το εστιακό του ύψος ήταν 28 μέτρα και σύμφωνα με μαρτυρίες ,με καλό καιρό, ήταν ορατός από 15-20 μίλια.

Το σχήμα του ήταν τετράγωνο και ο πύργος συνδέονταν πλευρικά με μονώροφο κτίριο για τους φαροφύλακες. Τα σκαλοπάτια που από το εσωτερικό οδηγούσαν στην κορυφή ήταν από πελεκημένη πέτρα ,όπως και το κύριο μέρος του κτίσματος.

Ερείπια του παλιού φάρου



Κολώνα Φάρου Βαρδιάνων (1824)

Έδειχνε στους ναυτικούς την 4 χιλιομέτρων είσοδο του κόλπου Αργοστολίου, Ληξουρίου. Ο Φάρος όπως και δύο μοναστήρια που υπήρχαν στο νησί , το ένα αφιερωμένο στον Ευαγγελισμό και το άλλο σον Άγιο Νικόλαο , γκρεμίστηκαν με το μεγάλο σεισμό του 1953 και σήμερα σώζονται μόνο κάποια ερείπια.Η κολώνα του φάρου είχε είδη καταστραφεί κατά

Σήμερα στους Βαρδιάνους

τη διάρκεια του πολέμου από τους Ιταλούς οι οποίοι από τα καράβια τους έκαναν σκοποβολή με στόχο το Φανάρι. Το 1950 και ενώ μέχρι τότε ήταν επιτηρούμενος ,στη θέση

του τοποθετήθηκε ένας άλλος κατά πολύ μικρότερος ύψους 10μ. ,όχι και ιδιαίτερης ομορφιάς φάρος, κατασκευασμένος από μπετόν ,αυτόματος για την εξυπηρέτηση των πλοίων.

Ο ΦΑΡΟΣ ΤΟΥ ΓΕΡΟ-ΓΟΜΠΟΥ

Έξω από το χωριό Χαβριάτα ,στη χερσόνησο της Παλλικής βρίσκεται ο φάρος του Γερο-Γόμπου που χτίστηκε το 1906 με 1907 από Άγγλους μηχανικούς. Ο πύργος του είναι κυκλικός με ύψος 17 μέτρα με περίπου 80 σκαλιά , το ύψος εστίασης είναι 58 μέτρα η φωτοβολία του αγγίζει τα 20 ναυτικά μίλια και έχει δύο αναλαμπές κόκκινες μεγάλες και δύο λευκές. Είναι κύριος φάρος με στίγμα για τα διερχόμενα πλοία .

Είναι ο αγαπημένος των ντόπιων ναυτικών ,γιατί περιβάλλεται από χαμηλούς λόφους και το φως του φαίνεται από μεγάλη απόσταση .

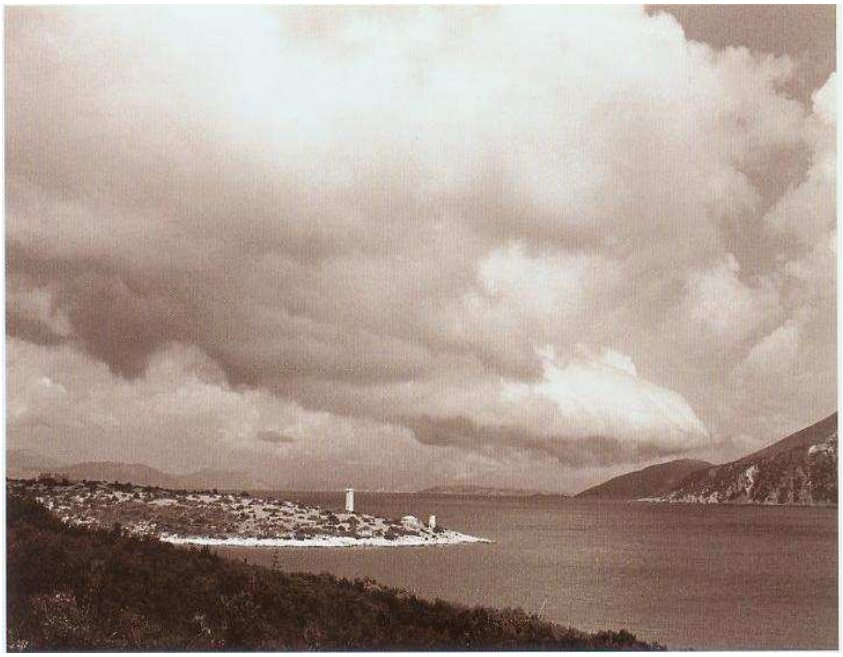
Ο πέτρινος φάρος του οποίου ο πύργος ήταν τετράγωνος μετά από ζημιές από σεισμούς δεν αναστηλώθηκε ποτέ και στη θέση του χτίστηκε το 1951 ένας νέος φάρος με κυλινδρικό πύργο από μπετόν . Το 1953 με το μεγάλο σεισμό και ενώ δεν είχαν προλάβει να βάλουν τα μηχανήματα δεν έγινε καμία ζημιά .

Το οικοδόμημα συμπεριλάμβανε και το «φαρόσπιτο» μιας και λειτουργούσε επιτηρούμενος με πετρέλαιο.

Τα 1979 αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως επιτηρούμενος ηλεκτρικός και σε αυτόν απασχολούνταν 4 φαροφύλακες.

Ο ΦΑΡΟΣ ΤΟΥ ΦΙΣΚΑΡΔΟΥ

Ο φάρος αυτός κατασκευάστηκε το 1892 και βρίσκεται στα βόρεια του νησιού της Κεφαλλονιάς στο όμορφο Φισκάρδο. Το ύψος του τετράγωνου πύργου του είναι 14,2 μέτρα και το εστιακό του ύψος είναι 27 μέτρα.



Ο φάρος φύλακας άγγελος στο ακρωτήρι του Φισκάρδου

Ο παλιός φάρος

Κοντά στον φάρο αυτόν σώζεται σε καλή κατάσταση ο παλιός βενετσιάνικος φάρος ο πύργος του οποίου στο σχήμα μοιάζει με αρχαίο κίονα και πρωτολειτούργησε το 1868. Στο χώρο του φάρου που είναι περιφραγμένος με λιθοδομή ύψους περίπου 2 μέτρων υπάρχει και σπίτι για τους φαροφύλακες. Η σημασία του φάρου αυτού την εποχή της Βενετσιάνικης κατοχής ήταν πολύ μεγάλη λόγω και της σημασίας του λιμανιού του Φισκαρδου . Ο Ιωσήφ Παρτς γράφει για το λιμάνι: «Ακτοπλοϊκά πλοιάρια βρίσκουν στο εσωτερικό του λιμανιού καταφύγιο ,αλλά και μικροί στόλοι από 10-15 Ενετικές γαλέρες όλους του μήνες του χρόνου . Για τα μεγάλα πλοία ο εσωτερικός λιμένας είναι πολύ στενός ,αν και το βάθος είναι ικανοποιητικό .Αυτά βρίσκούν καλό αγκυροβόλιο στην είσοδο του λιμανιού ΝΝΔ του φάρου. Το Φίσκαρδο είναι ο εξαγωγικός λιμένας της Ερίσου , από εκεί φορτώνονται ετησίως περίπου 1 εκατομμύριο λίτρες σταφίδας και μεγάλη ποσότητα κρασιού και λαδιού.

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ

Υπεύθυνη για το φαρικό δίκτυο της χώρας μας είναι η Υπηρεσία Φαρών η οποία ανήκει στο Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό .

Η έκταση και η σπουδαιότητα της αποστολής της Υπηρεσίας Φάρων για τη ναυσιπλοΐα γίνεται φανερή αν λάβουμε υπόψη:

• Το μεγάλο ανάπτυγμα των ακτών της χώρας μας που στο σύνολό του, ηπειρωτικό και νησιωτικό, είναι 18.400 χλμ. . Συγκριτικά αυτό το μήκος αντιστοιχεί με περίπου 7 φορές το μήκος των ακτών της Γαλλίας ή το 0,7 των ακτών της Αφρικανικής ηπείρου.
• Το πλήθος των νήσων, νησίδων και βραχονησίδων που είναι 9.835 εκ των οποίων 228 κατοικημένα, οι 1354 κόλποι και όρμοι, τα 161 στενά και δίαυλοι και οι 520 λιμένες.
• Τον αριθμό των στενών διαύλων και την πληθώρα των πλοιαρίων (αλιεία, επικοινωνία, τουριστικοί πλόες ή μεταφορές).
• Τον μεγάλο αριθμό των νήσων (9.835), βραχονησίδων και υφάλων.
• Τη συνεχώς εξελισσόμενη τουριστική αξιοποίηση της χώρας μας.
• Τον αριθμό των λιμένων, επινείων, κόλπων, όρμων και αγκυροβολίων καταφυγής
• Την εξαιρετικά μεγάλη ναυτιλιακή κίνηση λόγω γεωγραφικής θέσεως
• Τη σπουδαιότητα των πυρσών που παρά τον εκσυγχρονισμό των μέσων ναυσιπλοΐας παραμένουν σημαντικά ναυτιλιακά βοηθήματα όπως φαίνεται από τη συνεχή υποβολή αιτημάτων για εγκατάσταση νέων πυρσών και φωτοσημαντήρων και βελτίωση του υφισταμένου φαρικού δικτύου .

Το πότε άρχισε να λειτουργεί η Υπηρεσία Φάρων δεν είναι απόλυτα εξακριβωμένο, ούτε μπορεί να καθοριστεί η εξάρτηση της στους αμέσους μετά την Τουρκοκρατία χρόνους.
Εκείνο που είναι εξακριβωμένο, είναι ότι μέχρι το 1887 υπήρχε Υπηρεσία Φάρων που υπαγότανε στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Εσωτερικών και του Υπουργείου Ναυτικών και το μόνο αντικείμενο της ήταν η διοίκηση του προσωπικού των Φάρων και ο εφοδιασμός των τελευταίων.
Η δυαδική εξάρτηση της Υ.Φάρων είχε σαν συνέπεια την κακή λειτουργία του τότε δικτύου, και γι΄αυτό, ο τότε Υπουργός των Ναυτικών συγκρότησε επιτροπή για να εξετάσει το θέμα. Το πόρισμα της επιτροπής ήταν η διατύπωση Νόμου, που όταν ψηφίστηκε, η Υ. ΦΑΡΩΝ σαν ανεξάρτητη υπηρεσία υπήχθη το 1887 εξ΄ολοκλήρου στο Υπουργείο Ναυτικών.
Σε άλλο νόμο, το 1910 η Υδρογραφική Υπηρεσία, συγχωνεύθηκε με την Υπηρεσία Φάρων.

Ανεφοδιασμός φάρου ,αρχές 19ου αιώνα

Το 1912 η Υπηρεσία Φάρων αποχωρίστηκε από την Υδρογραφική Υπηρεσία, έγινε ανεξάρτητη διεύθυνση και υπαγότανε απ΄απευθείας στον Υπουργό Ναυτικών. Τούτο, γιατί οι Τεχνικές εξελίξεις στον τομέα της Ναυτιλιακής σήμανσης που απαιτούσαν εξειδικευμένο προσωπικό έφερε την ανάγκη διαχωρισμού των δύο Υπηρεσιών.

Έως το 1940 η Υπηρεσία Φάρων βρισκότανε μέσα στο Υπουργείο Ναυτικών.
Από το 1947 μέχρι το 1957 η Υπηρεσία Φάρων μεταστεγάστηκε στο οίκημα του ΤΕΣ στην οδό Φειδίου 10, και από το 1957 μεταφέρθηκε ξανά στη Φαρική Βάση όπου και στεγάζεται μέχρι σήμερα.
Η συντήρηση όλων των πυρσών (επιτηρούμενων και αυτόματων) επιτελείται μια φορά τον

χρόνο με προκαθορισμένους πλόες των Πλοίων Φαρικών Αποστολών ΠΦΑ ΚΑΡΑΒΟΓΙΑΝΝΟΣ (Α-479) και ΠΦΑ ΛΥΚΟΥΔΗΣ (Α-481) από τον Μάρτιο έως και τον Νοέμβριο.
Η ναυπήγηση του ΠΦΑ ΚΑΡΑΒΟΓΙΑΝΝΟΣ και του ΠΦΑ ΛΥΚΟΥΔΗΣ έγινε μετά από απόφαση του ΓΕΝ προς αντικατάσταση των παλαιών πλοίων.

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΦΑΡΟΦΥΛΑΚΕΣ

Τους αποκαλούν «ερημίτες της θάλασσας» ή ακόμα ποιο δραματικά «κατάδικους της».

Για τους φάρους που πρωτολειτούργησαν στο ελεύθερο Ελληνικό κράτος δεν έχει εξακριβωθεί ο τρόπος στρατολόγησης των φαροφυλάκων. Το μόνο που είναι εξακριβωμένο για τους πρώτους εκείνους φαροφύλακες είναι η μισθοδοσία τους. Σε προϋπολογισμούς του κράτους εντοπίσθηκαν σχετικά κονδύλια. Στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της 21 Οκτωβρίου 1849 καθορίζεται σε 40 δραχμές ο μηνιαίος μισθός .
Τον Ιανουάριο του 1870 με Βασιλικό Διάταγμα επισημοποιείται η συγκρότηση του προσωπικού των φάρων με απόσπαση ανδρών του Πολεμικού Ναυτικού. Με το ίδιο Διάταγμα η στρατολόγηση επεκτείνεται στους απόμαχους του Αγώνα, ως μέριμνα για τα γηρατειά τους.

Το 1880 μπαίνουν οι βάσεις για το σχηματισμό ειδικού σώματος φαροφυλάκων. Καθορίζεται τότε ,ναύτες του Πολεμικού Ναυτικού να υπηρετούν στους φάρους 4 χρόνια με μηνιαίες αποδοχές 50 δραχμών. Το 1887 για όσους υπηρετούν σε απόκεντρους φάρους έδιναν επιπλέον του μισθού επίδομα τροφής 30δρχ. έναντι 20 δρχ. που έπαιρναν οι υπόλοιποι . Το κράτος παρείχε για τη μεταφορά τους μια λέμβο ή υποζύγιο με 10 δρχ. για τη διατροφή του.

Πέρα από την έλλειψη επικοινωνίας και την εικόνα απομόνωσης, οι ευκολίες που μπορούσε να διαθέτει ένας φαροφύλακας απομονωμένου φάρου ήταν περιορισμένες. Το ίδιο και οι παροχές για την ανθρώπινη διαβίωση του, αλλά και για τη λειτουργία και συντήρηση του φάρου. Δεν σπανίζουν οι περιπτώσεις που οι άνθρωποι των φάρων απομονώνονταν για μεγάλα χρονικά διαστήματα εξαιτίας των καιρικών συνθηκών.

Φαροφύλακας κουρδίζει το μηχανισμό του φάρου

Η οικογένεια του φαροφύλακα εξαρτάται από αυτόν και τον ακολουθεί. Σε περιπτώσεις απομακρυσμένων ή απομονωμένων φάρων τον ακολουθεί στις μετακινήσεις του και δεν περιορίζεται στη απλή παρουσία ,αλλά επεκτείνεται και στο χώρο της ειδικής αποστολής του φαροφύλακα συνεισφέροντας στη επιτήρηση του φάρου.

Πριν από την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου η πληθυσμιακή τους ανάπτυξη φτάνει στη κορυφή. Σήμερα φαροφύλακες βρίσκονται σε 57 φάρους.

Ο ΦΑΡΟΣ ΩΣ ΠΗΓΗ ΕΚΦΡΑΣΗΣ

“Μοναχικές ακτίνες φωτός.
Μοναχικές ακτίνες ζωής και ελπίδας.
Πέτρινοι πύργοι σύμβολα ανάτασης και σωτηρίας.
Σύντροφοι και παρατηρητές θαλασσοπόρων και ταξιδευτών...”

Για κάθε ναυτικό, “φάρος” σημαίνει ελπίδα, αισιοδοξία και ασφάλεια της ρότας του. Για τον υπόλοιπο κόσμο είναι ένα θέμα που θέλοντας και μη, αγγίζει πάντα κάποιες λεπτές χορδές της ψυχής μας.

Δεν είναι καθόλου τυχαίο ότι οι Φάροι από μόνοι τους είναι ένα θέμα που ελκύει το ενδιαφέρον όλων των ειδών τέχνης , όχι μόνο της ζωγραφικής αλλά και της λογοτεχνίας , της ποίησης και του κινηματογράφου , γιατί πίσω από τους επιβλητικούς πέτρινους τοίχους τους , τούς διαβρωμένους από την αλμύρα , κρύβουν δύναμη , μυστήριο , μοναξιά , περιπέτεια και συγχρόνως απέραντη γαλήνη.

Πολλοί συγγραφείς Έλληνες αλλά και ξένοι κατά καιρούς έχουν ασχοληθεί με τα πέτρινα αυτά κτίσματα της θάλασσας που δείχνουν το δρόμο της επιστροφής στους ναυτικούς.
Σε ένα αποσπάσιμα του ο Όμηρος αναφέρει στην Ιλιάδα :
«...ως δ’ οτ’ αν ποντοίο ναύτοισι φανείη καιομένου πυρός· τόδε καίεται υψοθ’ ορέφσιν...»

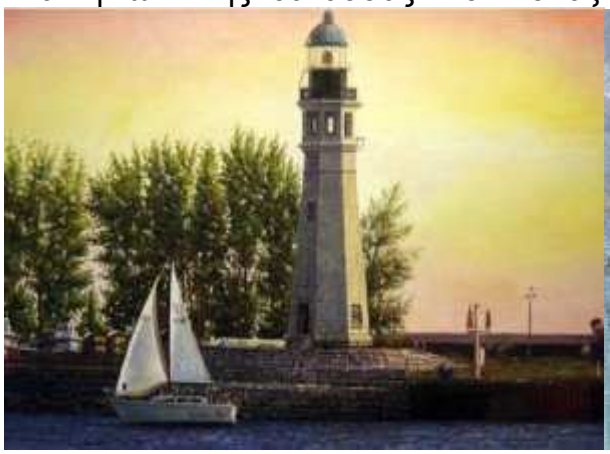
Αυτή αποτελεί ίσως την αρχαιότητα λογοτεχνική αναφορά σε φάρο. Για να ακριβολογούμε ,πρόκειται για περιγραφή φωτιάς προορισμένης να ενισχύει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας της εποχής.
Οι φωτεινές λάμψεις του φάρου είναι για τους ναυτικούς μια γλώσσα επικοινωνίας με τον έξω κόσμο. Αυτή η γλώσσα επικοινωνίας φαίνεται ότι γοήτευσε και πολλούς λογοτέχνες, ιδιαίτερα αυτούς που στη γραφή τους διοχέτευσαν τον ερωτά τους για τη θάλασσα και τα συναρπαστικά ναυτικά ταξίδια. Άλλοτε με φευγαλέες παρατηρήσεις ,άλλοτε με εκτεταμένες αφηγήσεις περιγράφουν την επίδραση που ασκεί στον ταξιδευτή η θέα του μοναχικού πέτρινου πύργου την ημέρα, οι ζωηρές λάμψεις του φωτός τη νύχτα.
Ο Φώτης Κόντογλου γράφει : « Ο ήλιος βασίλεψε , το πέλαγο σκοτεινιάζει , κι από γαλάζιο γίνεται μολυβένιο. Σιγά-σιγά δεν ξεχωρίζει τίποτε μπροστά του το μάτι, παρά μονάχα τάστρα και τον ουρανό….Άξαφνα από το βάθος του πελάγου αστράφτει ένα δυνατό φως , που μια ανάβει μια σβήνει , σαν κανένα μάτι που ανοιγοκλείνει τα βλέφαρα του…. Οι φάροι είναι παρηγοριά των θαλασσινών , όπως τα ρημοκλήσια επάνω στα βουνά η παρηγοριά των χριστιανών…»
Ο ίδιος συγγραφέας αποκαλεί του φαροφύλακες «ερημίτες της θάλασσας» και «κατάδικους» , οικτίροντας τους κατά κάποιο τρόπο γιατί στερούνται την περιπέτεια του ναυτικού ταξιδιού. Αντίθετα, **ο Εμμανουήλ Λυκούδης** , θεωρεί ευτυχή διέξοδο για τον απόμαχο ναυτικό , μια θέση φαροφύλακα και λέει : « Εκεί ο ναύτης ανακεφαλαιώνει τον τρικυμιώδη βίον του ου αι γλυκόπικροι αναμνήσεις εν ατελευτήτω γραμμήν παρελαύνουσι προ της μνήμης του….»

Από τη μεριά των στεριανών **ο Ανδρέας Εμπειρίκος** ,αντικρίζοντας το φάρο της Φάσσας στο νησί του ,περιγράφει στο ποίημα του «Η στιλβηδών» , τη γοητεία που ασκούν τα πέτρινα μνημεία της θάλασσας:

«… Το σώμα του μας κυβερνά
Το φως του μας δυναμώνει
Η καρδιά μας πάλλεται μαζί του
Οι λογισμοί που επανέρχονται είναι καράβια

Κι η σφίξ μας συνθλίβει επί του στήθους της
Στην στίλβουσα σιωπή του φάρου».

Τέτοιες αναφορές και λόγια μελαγχολίας συναντάμε και στα έργα των νεοελλήνων συγγραφέων : **Παπαδιαμάντη , Τανάγρα ,Καρκαβίτσα** και άλλων.
Επίσης έχουν υπάρξει και ξένοι συγγραφείς που έχουν περιεργαστεί την μαγεία των «καντηλιών» της θάλασσας. Το πιο αξιόλογο δείγμα της ξένης λογοτεχνίας είναι της



Βιρτζίνιας Γουλφ το «Μέχρι το Φάρο». Ενώ ο άραβας ποιητής Ελ Νταράουι όταν ανέβηκε στον φάρο της Αλεξάνδρειας τραγούδησε «…Νόμιζα πως το πέλαγο κάτω από τα πόδια μου ήταν σύννεφο και ότι είχα στήσει τη σκηνή μου καταμεσής στον ουρανό».
Ιδιαίτερες είναι η αναφορές που κάνει στο έργο που άφησε και ο «ποιητής των ναυτικών» **Νίκος Καββαδίας** .Τα ποιήματα του έχουν ως πλαίσιο τη θάλασσα και τη σκληρή ζωή των ναυτικών και τα ακούμε ακόμα και σήμερα σαν τραγούδια, μελοποιημένα από γνωστούς συνθέτες.
Οι ζωγράφοι που έχουν εμπνευσθεί από τη θέα των φάρων, Έλληνες και ξένοι είναι αναρίθμητοι και η θεματολογία τους πολύ πλούσια. Ενώ άξια αναφοράς είναι και η χρήση του θέματος των φάρων στον φιλοτελισμό ,όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά σε ολόκληρο των κόσμο.

ΦΑΡΟΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Ταυτίστηκαν με την εξέλιξη των πολιτισμών ,της τεχνολογίας και της λιτής αρχιτεκτονικής με τις δύσβατες και απόκρημνες ακτές ενός τόπου, την απόλυτη ανθρώπινη μοναξιά τη νοσταλγία και τον ρομαντισμό.

Τις τελευταίες δεκαετίες η τεχνολογική εξέλιξη έφερε την επικράτηση αυτοματισμών στη λειτουργία των φάρων , με αποτέλεσμα να μην απαιτείται πλέον η ύπαρξη μόνιμου προσωπικού και αυτό να οδηγεί στην εγκατάλειψη τους. Η ανάπτυξη του συστήματος GPS ή DGPS που καθορίζει το στίγμα ενός πλοίου στη θάλασσα κάθε στιγμή και μπορεί να δώσει στοιχεία για την κατάσταση των ακτών ,το βάθος της θάλασσας και την κατάσταση του βυθού καθιστά σιγά –σιγά τους μεγάλους και επιβλητικούς φάρους άχρηστους.

Το Ελληνικό φαρικό δίκτυο κινδυνεύει. Τα λιθόκτιστα κτίρια των φαροφυλάκων ,οι πύργοι ανάρτησης των φωτιστικών μηχανισμών, οι ίδιοι οι μηχανισμοί παλιότερης τεχνολογίας, το τεκμηριωτικό υλικό- σχέδια ,χάρτες, φωτογραφίες, αρχεία- όλα κινδυνεύουν από εξαφάνιση ή ανεπίτρεπτη αλλοίωση.

Το 2003 η Διεθνής Ένωση Φαροφυλάκων καθιέρωσε την Τρίτη Κυριακή του Αυγούστου ως Παγκόσμια Ημέρα Φάρων με σκοπό την ενημέρωση του κοινού για τη σημασία των φάρων.

Υπάρχει ο Διεθνής Οργανισμός Φαρικών Δικτύων (IALA) του οποίου μέλος είναι και η χώρα μας από το 1970 και μέσω αυτού αλλά και άλλων φορέων γίνονται προσπάθειες για τη διάσωση και συντήρηση των φάρων.

Μόλις την τελευταία δεκαετία ξεκίνησε η θεώρηση τους ως αναπόσπαστο κομμάτι της παγκόσμιας ναυτικής ιστορίας και της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Από τις μέχρι τώρα συνόδους έχει αποφασιστεί ότι οι παραδοσιακοί φάροι της Γης , ως Ιστορική Κληρονομιά Αρχιτεκτονικής και Βιομηχανικής Τέχνης , θα πρέπει να διατηρηθούν, να αναδειχθούν και προβληθούν στο ευρύ κοινό για να καταστεί Παγκοσμίως γνωστή η σημασία τους.

Για το λόγο αυτό έχουν κατατεθεί προτάσεις σε διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς πολιτιστικού ενδιαφέροντος όπως η UNESCO και άλλοι για την ανεύρεση των αναγκαίων πόρων για την συντήρηση και προβολή των φάρων.

Εξακολουθεί όμως να υπάρχει ένα κενό στην κατανόηση και διαχείριση της πολιτιστικής ταυτότητας των φάρων αλλά και της ένταξης τους στη σύγχρονη κοινωνία . Το κενό αυτό στη χώρα μας επιχειρεί να καλύψει το Ευρωπαϊκό πρόγραμμα EC-PHAROS με συντονιστή το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Στις περισσότερες χώρες η ιδέα που έχει επικρατήσει είναι η μετατροπή των φάρων σε ναυτικά μουσεία αλλά δεν είναι λίγοι εκείνοι οι φάροι που έχουν πουληθεί σε ιδιώτες για διάφορες χρήσεις.

Μπορούμε να προτείνουμε νέους τρόπους εναλλακτικής χρήσης των φάρων προκειμένου να μην εγκαταλειφθούν ,όπως :

- Θα μπορούσε η χρήση του φάρου ως μουσείο, να συνδυαστεί με τη τουριστική ανάπτυξη του τόπου που βρίσκετε και να έχει μια σχετική οικονομική αυτοτέλεια που θα βοηθούσε στο κόστος συντήρησης και λειτουργίας του.
- Σε σχέση με τον τουρισμό μια άλλη πρόταση θα ήταν , να μετατραπούν τα «φαρόσπιτα» σε ξενώνες διαμονής .
- Οι φάροι θα μπορούσαν να είναι πρότυπα εκπαιδευτικά κέντρα Ναυτικών σπουδών.
- Επιστημονικά κέντρα θαλασσίων ερευνών .
- Κέντρα κατάδυσης.

Ειδικά για το νησί μας, ο φάρος του γερο-Γόμπου που βρίσκετε σε πολύ καλή κατάσταση, χρησιμοποιείται ως ξενώνας και θα μπορούσε να έχει μια από τις εναλλακτικές χρήσεις που αναφέραμε παραπάνω. Το φανάρι των Αγίων Θεοδώρων που αποτελεί ένα σημείο σταθμό για την περιοχή του Αργοστολίου τουλάχιστον μέχρι στιγμής έχει την απαιτούμενη προσοχή και φροντίδα από τις τοπικέ αρχές.

Οι δε φάροι στο Φισκάρδο έχοντας μεγαλύτερη προβολή θα είχαν μια καλύτερη τύχη. Ο παλιός Βενετσιάνικος φάρος ο οποίος δεν έχει καμία χρήση σήμερα ,θα γίνονταν ένα πολύ ωραίο αξιοθέατο.

Όπως και να έχει πρέπει όλοι να βάλουμε τα δυνατά μας έτσι ούτως ώστε τα πολιτιστικά αυτά μνημεία του νησιού μας , να μας δείχνουν το δρόμο μέσα στις τρικυμίες , και να αποτελούν σύμβολα πορείας και προορισμού.

«…..όσο υπάρχουν φάροι το ταξίδι θα συνεχίζεται…….»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟ ΦΑΡΟΦΥΛΑΚΑ ΣΑΒΒΑ ΜΕΛΙΣΣΙΝΟ.

Πριν από όλα θέλω να σας πω ότι οι φάροι είναι το φωτοβόλο αστέρι των ναυτικών.

Ερώτηση: Πόσα χρόνια είχατε εργαστεί ως φαροφύλακας;
-Είχα εργαστεί από 1960 έως το 1989.

Ερώτηση: Υπήρχαν και άλλοι φαροφύλακες ;
-Αλλού το προσωπικό ήταν 6 άτομα , αλλού 5 αλλά το λιγότερο ήταν 3 άτομα.

Ερώτηση:Στο φάρο του Γερο –Γόμπου πόσοι ήσασταν;
Εδώ υπήρχαν πάντα 4 αλλά όταν είχαμε έλλειψη προσωπικού ήταν και 3.

Ερώτηση:Δηλαδή οι 3 σημαίνει ότι είχαν βάρδιες 3 επί 8 ώρες για να βγαίνει το εικοσιτετράωρο;
-Όχι οι βάρδιες έβγαιναν με άλλο τρόπο. Υπήρχε ημερήσια βάρδια ένα άτομο και το βράδυ αν ήταν τρεις χώριζαν τη νύχτα στα 3 ,εάν ήταν δυο τότε ο ένας είχε βάρδια ως τις 1 και ο άλλος ως το πρωί .

Ερώτηση: κοιμόσασταν εκεί;
-Ναι . Στην Ελλάδα οι 400 φάροι έχουν κτήρια μεγάλα. Σε κάθε κτήριο είχε δεξαμενή και επειδή τότε δεν υπήρχαν τσιμέντα χρησιμοποιούσαν ένα υλικό «πορσελάνη» από ασκίλακα (άργιλο), εκεί αποθήκευαν νερό και δίπλα τα πετρέλαια. Για το πετρέλαιο συνήθως τον Ιούνιο ερχόταν το καράβι που προμήθευε πετρέλαιο , δηλαδή έφερνε 150 δοχεία για όλο το χρόνο.

Ερώτηση: Από τότε που δουλεύατε εσείς με ποιες μορφές ενέργειας λειτουργούσαν οι φάροι;
-Εγώ πρόλαβα και τις λάμπες πετρελαίου. Π.χ. στην Αγία Ευθυμία υπήρχε μια λάμπα που χωρούσε 2 κιλά πετρέλαιο και είχε εκείνο το στρογγυλό φυτίλι.
Μετά από αυτό πρόλαβα το πετρέλαιο ,την ασετυλίνη και τον ηλεκτρισμό.

Ερώτηση: Πριν το διορισμό περάσατε κάποια εκπαίδευση;
- Το 1953 έδωσα εξετάσεις στον Πειραιά και παρακολουθήσαμε 3 μήνες μαθήματα ,έτσι πιάσαμε δουλειά. Όταν ήμασταν στο βαθμό του Ανθυπασπιστή δηλαδή Αρχικελευστή Ναυτικού περάσαμε άλλους 2 μήνες εκπαίδευση ,για να μάθουμε τα καθήκοντα των αξιωματικών.
Για τους φάρους δεν μαθαίναμε κάτι καινούργιο διότι είχαμε περάσει την ηλικία και διορίζονταν νέοι ηλεκτρολόγοι.

Ερώτηση: Κάθε φάρος φωτίζει διαφορετικά;
- Ναι , εδώ στο Γέρο-Γόμπο έχει κόκκινο και άσπρο. Το κόκκινο σημαίνει «κίνδυνος-θάνατος» , το άσπρο «ελεύθερος πλους» που σημαίνει , το βαπόρι περνάει ελεύθερα αλλά μακριά . Είχε δύο αναλαμπές κόκκινες μεγάλες και δύο λευκές. Ο κίνδυνος ήταν ότι βαθιά

στα 3-4 μίλια υπάρχει ξέρα σε 8μ. βάθος και ένα βαπόρι όταν έχει 2 μέτρα κύμα αν έχει βύθισμα 8 μ. φτάνει με το κύμα τα 10μ.
Για τα μέρη μας θα σας πω ότι ένα καράβι που έρχεται από Ιταλία θα συναντήσει το Φάρο στους Οθωνούς Κερκύρας , μετά στους Παξούς και κατεβαίνει στο Γέρο Γόμπο ο όποιος είναι ο κυριότερος φάρος, γιατί είναι φάρος με στίγμα. Αυτό σημαίνει ότι όταν φτάνουν σε αυτόν κάνουν την αλλαγή πορείας , ανάλογα προς τα πού κατευθύνονται , Αφρική, Πειραιά, Κρήτη είναι δηλαδή ένα ναυτικό σταυροδρόμι. Δεν πάει κάθε καράβι όπου θέλει.

Ερώτηση: Ο φάρος στους Βαρδίανους δεν είναι το ίδιο;
- Όχι δεν είναι κύριος φάρος , απλός δείχνει την είσοδο στον κόλπο. Παλιότερα είχε φάρο και στο Δία και στον Κατελειό. Τώρα έχει στον Πόρο δυο στο λιμάνι στη Σάμη στο Διχάλι και άλλον ένα στο λιμάνι, στον Πισαετό στην Αγία Ευθυμία και στο Φισκάρδο.

Ερώτηση: Πως λειτουργούσε ο μηχανισμός;
- Παλιότερα υπήρχε μηχανισμός όπως είναι τα ρολόγια με εκκρεμές τοίχου . Είχε ένα βαρίδι και γινόταν κούρδισμα σε άλλους φάρους κάθε μιάμιση ώρα , σε άλλους κάθε δυο και σε άλλους κάθε τρεις. Στο Γέρο-Γόμπο ανεβαίναμε κάθε φορά τα περίπου 80 σκαλιά. Παλιότερα λειτουργούσε με πετρέλαιο πεπιεσμένο όπως είναι οι λάμπες Λουξ που χρησιμοποιούν οι ψαράδες. Το ένα δεπόζιτο είχε πετρέλαιο και το άλλο αέρα , με την τρόμπα έφτανε τις 75 ατμόσφαιρες και το πετρέλαιο πήγαινε με πίεση επάνω. Μετά είχαμε την ασετυλίνη και τελευταία το ρεύμα με μπαταρίες για τη διακοπή ρεύματος οι οποίες κρατάνε ως μια εβδομάδα. Τα ηλιακά λειτουργούν για 12-13 μήνες. Στο Γέρο- Γόμπο είναι ηλεκτρικός.

Ερώτηση: Τι είχε μέσα το σπίτι του φαροφύλακα;
-Ήταν ένα απλό σπίτι με ντουλάπες ,κρεβάτια χωρίς σεντόνια ,κουζίνα ,σκευή ο καθένας δικά του , τηλεόραση ,τηλέφωνο. Τώρα έχει δρόμο , παλιότερα πηγαίναμε με τα ζώα από μονοπάτι. Εδώ πηγαίναμε σπίτι συχνά , σε αλλά μέρη όμως γίνονταν ανεφοδιασμός με τρόφιμα κάθε 10 μέρες με καΐκι και οι βάρδιες ήταν 1 μήνα μέσα ,15 μέρες έξω.

Ερώτηση: Δύσκολη η ζωή του φαροφύλακα;
-Παλιότερα ναι ,τώρα όχι και τόσο.

Ερώτηση:Στη διάρκεια του πολέμου τι έγινε;
- Το 1940 το πρώτο πράγμα που κατέλαβαν ήταν οι φάροι. Πριν μας καταλάβουν οι Γερμανοί ,δηλαδή όταν ήταν εδώ οι Ιταλοί , ειδοποιούσαν τι ώρα θα περάσει καράβι και τον άναβαν μόνο για εκείνο το χρονικό διάστημα .Κάθε άλλο πλοίο θεωρείτο εχθρικό και βυθίζονταν. Τηλέφωνο είχαν μέσω ενός δυναμό που έπαιρνε ρεύμα από ένα ποδήλατο .

Ερώτηση: Οι Γερμανοί κατέστρεψαν το φάρο;
-Όχι δεν κατέστρεψαν κανένα φάρο.

Ερώτηση: Δηλαδή ο φάρος ήταν έτσι όπως τώρα;
-Όχι ,παλιότερα ο πύργος ήταν τετράγωνος με πέτρες που ήταν δεμένες με σίδερα. Το 1951 μετά από ζημιές από σεισμούς ο πύργος έγινε στρογγυλός ύψους 17μ. από μπετόν . Το 1953 με το μεγάλο σεισμό και ενώ δεν είχαν προλάβει να βάλουν τα μηχανήματα δεν έγινε καμία ζημιά .

Ερώτηση: Στους Βαρδιάνους οι Ιταλοί έκαναν ζημιές;
-Όχι , ως το 1950-53 ήταν επιτηρούμενος και είχαν υπηρετήσει σε αυτόν και αρκετοί ντόπιοι . Μετά η υπηρεσία κατέβασε την κολόνα στα 10μ και έβαλαν αυτόματο σύστημα.

Ερώτηση: Είχατε υπηρετήσει σε άλλους φάρους;
-Το 1960 απαγορεύονταν τα 3 πρώτα χρόνια να είμαστε κοντά στο σπίτι μας. Εγώ διάλεξα τις Στροφάδες για ποιο κοντά και έμεινα εκεί 5 χρόνια ,μετά ήρθα εδώ για 3 χρόνια όπου πήρα μετάθεση για τη Φολέγανδρο για 2 χρόνια . Έπειτα ξαναήρθα στην Κεφαλονιά για αλλά 2 χρόνια ,στη συνέχεια Αστακό και όταν πλέον επέστρεψα απολύθηκα από εδώ.

Ερώτηση: Με τι βαθμό συνταξιοδοτηθήκατε;
-Με το βαθμό του Πλωτάρχη και με την αναβάθμιση έγινα Πλοίαρχος συν 2/3 του Αρχιπλοιάρχου.

Ερώτηση: Στη διάρκεια της δικτατορίας υπήρχαν αλλαγές;
-Δεν υπήρχαν αλλαγές αλλά εγώ πέρασα Ναυτοδικείο γιατί δεν υπάκουσα στις διαταγές της δικτατορίας.

Ερώτηση:Ο μισθός πώς ήταν;
-Αρκετά ικανοποιητικός ,δεν ξέρω σήμερα . Η σύνταξη με 35 χρόνια υπηρεσίας είναι περίπου 2000 €.

Ερώτηση:Τα καθήκοντα σας ποια ήταν;
-Εκτός της βάρδιας το πρωί καθαρίζαμε, στρώναμε , μαγειρεύαμε και περιποιούμαστε το φάρο όπως να είναι το σπίτι μας.

Ερώτηση: Για την οικογένεια θα ήταν δύσκολο.
-Σίγουρα είναι δύσκολα γιατί λείπεις από την οικογένεια αλλά εξαρτάται σε ποιο φάρο υπηρετείς.

Ερώτηση:Σας έτυχε ποτέ κάποιο περιστατικό με ατύχημα ;
-Με πλοίο όχι αλλά το 1986 περίπου ,πετούσαν δύο αεροπλάνα Φάντομ και μετά από λίγο είδαμε μια φωτοβολίδα κόκκινη όπως και μετά από 5 λεπτά ξανά. Πήραμε τηλέφωνο και ειδοποιήσαμε που ακριβώς τους είδαμε και έτσι πήγε το καράβι από το Ληξούρι και βρήκε και έσωσε τον ένα πιλότο πρώτα και μετά από δύο ώρες και τον δεύτερο.

Ερώτηση: Στο Γέρο Γόμπο τώρα έχει φαροφύλάκα ;
-Έχει έναν ο οποίος επιτηρεί το φάρο. Πρέπει να μένει εκεί 20 μέρες το μήνα και το ωράριο από 8 πρωί ως 4 χαράματα .Το σύστημα βέβαια είναι αυτόματο .
Εκτός αυτού πρέπει να είναι εκεί γιατί ο φάρος όπως και πολλοί άλλοι χρησιμοποιούνται ως ξενώνες για κοινωνικό τουρισμό. Κάνεις αίτηση ποιο φάρος σε ενδιαφέρει και προσφέρεται χώρος δωρεάν για διαμονή π.χ μίας οικογένειας. Αυτό γίνεται από Ιούνιο ως Σεπτέμβριο.

Ερώτηση: Ο φαροφύλακας μένει μαζί τους;
-Υπάρχουν 4 δωμάτια οπότε και χώρος για όλους.

Ερώτηση:Είχατε στολή ;
- Βεβαίως ,τη στολή του Πολεμικού Ναυτικού.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Οι μαθητές που συμμετείχαν στο πρόγραμμα και οι υπεύθυνοι καθηγητές αισθάνονται την ανάγκη να ευχαριστήσουν :

Την υπεύθυνη Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης κ. Βασσάλα, για τη βοήθεια και τις συμβουλές της

Το προσωπικό της Κοργιαλενείου Βιβλιοθήκης

Τον κ. Σάββα Μελισσινό που δέχθηκε να απαντήσει στις ερωτήσεις μας.

Το καθηγητή του σχολείου μας κ. Φόρτε που μας βοήθησε με φωτογραφικό υλικό.

Τους υπεύθυνους του Π.Κ. Αράχθου για τη φιλοξενία.

ΟΙ ΜΑΘΗΤΕΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

ΓΑΒΡΙΕΛΑΤΟΥ ΕΥΤΥΧΙΑ
ΓΡΑΜΜΕΝΟΣ ΘΩΜΑΣ
ΔΗΜΗΤΡΟΒ ΒΛΑΝΤΙΜΙΡ
ΘΩΜΑ ΔΑΝΑΗ
ΚΑΛΟΓΗΡΑΤΟΣ ΦΙΛΙΠΠΑΣ
ΚΑΠΠΑΤΟΥ ΕΒΕΛΙΝΑ
ΜΑΓΟΥΛΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΜΙΝΕΤΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ
ΚΑΛΟΓΗΡΑΤΟΣ ΦΙΛΙΠΠΑΣ
ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ ΕΛΛΗ
ΜΠΑΛΤΣΑΒΙΑ ΝΑΤΑΛΙΑ
ΝΟΥΡΗ ΑΓΓΕΛΙΚΗ
ΠΑΓΟΥΛΑΤΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ
ΠΑΝΤΟΥΛΙΑ ΑΛΚΗΣΤΗ
ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ ΟΛΓΑ
ΠΕΤΡΑΤΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ
ΠΟΛΛΑΤΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ
ΣΚΑΛΚΟΓΙΑΝΝΗΣ ΦΩΚΑΣ
ΤΖΩΡΤΖΑΤΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ
ΤΣΙΜΠΟΥΡΛΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
ΜΠΑΛΤΣΑΒΙΑ ΝΑΤΑΛΙΑ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΔΕΛΛΑΠΟΡΤΑΣ ΠΕΤΡΟΣ

ΠΗΓΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Βιβλιογραφία

- Τεχνική εγκυκλοπαίδεια . Εκδόσεις Αλκυών ,1979
- Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια
- Ιστορία της Κεφαλονιάς . Γ.Ν. Μοσχόπουλος ,1988
- Το μετασεισμικό Αργοστόλι σα σύγχρονη πόλη . Αργοστόλι ,1990
- Κεφαλληνία και Ιθάκη . Ιωσήφ Πάρτς .Αθήνα , 1892
- Προσεισμική Κεφαλονιά .Πουλάκη-Κατεβάκη . Εκδόσεις Εικών
- Φισκάρδο , χωριό της Κεφαλονιάς. Π.Δενδρινός,Ν.Μπακουνάκης .Εκδόσεις Λιβάνη ,2003

Άλλες πηγές

- Εφημερίδα Καθημερινή (Αφιέρωμα – το φαρικό δίκτυο) 13-8-1995
- www. faroi.com
- www.wikipedia.org
- http://manthos.livepage.gr
- www.naftemporiki.gr
- www.hellenicnavi.gr
- www.kefaloniainfo.com
- www.sacopetra.com
- www.qsl.net (Απόσπασμα συνέντευξης, Παυλίδη Σάββα. 17/2/2003)