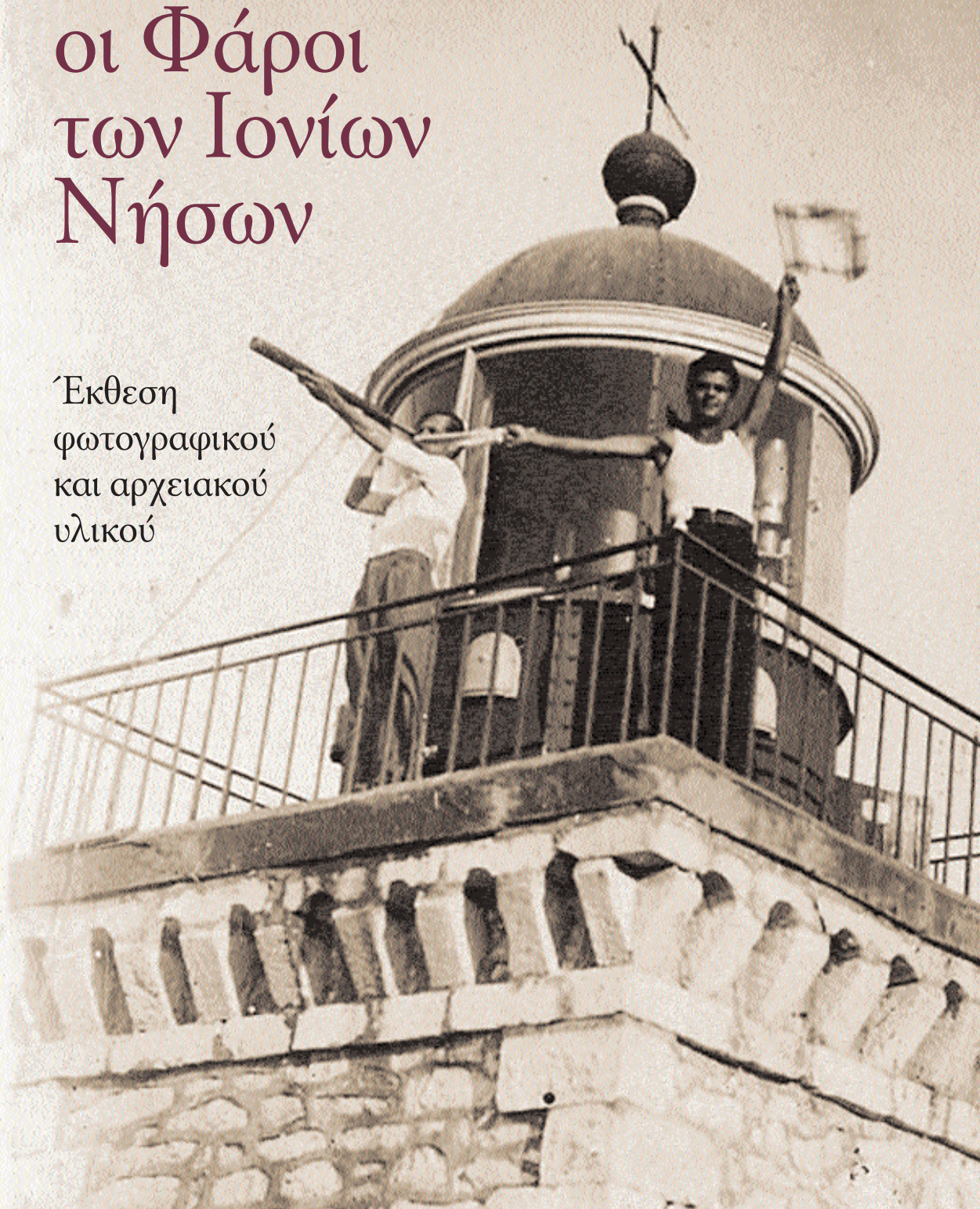


οι Φάροι των Ιονίων Νήσων

Έκθεση
φωτογραφικού
και αρχαιακού
υλικού



ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ – ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ 2008

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΑΚΤΑΙ HELLENIC COASTS

ΣΤΑΘΕΡΟΙ ΚΑΙ ΚΙΝΗΜΕΝΟΙ ΑΝΕΜΟΙ
 ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΓΑΙΕΣ ΝΗΣΟΥΣ
 ΕΝ ΤΩ ΜΑΡΤΙΟΥ ΜΗΝΕ ΤΟΥ 1912

ΣΤΑΘΕΡΟΙ ΑΝΕΜΟΙ
 ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΓΑΙΕΣ ΝΗΣΟΥΣ
 ΕΝ ΤΩ ΜΑΡΤΙΟΥ ΜΗΝΕ ΤΟΥ 1912



ΚΑΣΤΡΟΙ ΘΡΑΚΙΩΝ

ΠΕΡΙΣΤΕΡΕΣ

ΣΤΑΥΡΟΣ

ΠΑΝΑΤΙΑ

ΛΕΥΚΙΜΜΟ

ΛΑΚΚΑ

ΑΝΤΙΝΑΒΟΙ

ΦΡΗΤΡΙΟ

ΔΟΥΚΑΤΟ

ΒΟΛΟΣ

ΦΙΣΚΑΡΑ

ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ

ΓΡΟΓΟΜΒΟΣ

ΑΓΙΟΙ ΘΕΟΔΩΡΟΙ

ΑΙΧΑΛΙΑ

ΚΡΥΟΝΕΡΙ

ΒΑΡΔΙΑΝΗ

ΣΚΙΝΑΡΙ

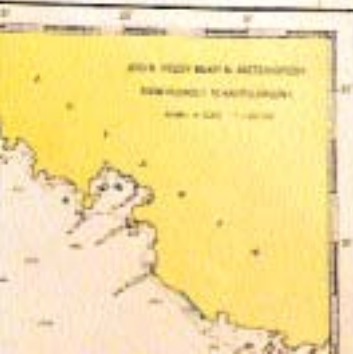
ΚΕΡΙ

ΣΥΡΟΦΑΛΙΑΣ

ΣΙΑΜΗ

ΚΑΒΑΛΗ

ΑΓΟΥΤΑΡΕΙ



| ΑΝΕΜΟΣ | ΕΝΤΕΝΣΙΤΗΤΑΣ |
|--------|--------------|
| Β.Α. | 1 |
| Β. | 2 |
| Β.Β. | 3 |
| Α.Β. | 4 |
| Α. | 5 |
| Α.Β. | 6 |
| Α. | 7 |
| Β.Α. | 8 |
| Β. | 9 |
| Β.Β. | 10 |
| Α.Β. | 11 |
| Α. | 12 |
| Α.Β. | 13 |
| Α. | 14 |
| Β.Α. | 15 |
| Β. | 16 |
| Β.Β. | 17 |
| Α.Β. | 18 |
| Α. | 19 |
| Α.Β. | 20 |
| Α. | 21 |
| Β.Α. | 22 |
| Β. | 23 |
| Β.Β. | 24 |
| Α.Β. | 25 |
| Α. | 26 |
| Α.Β. | 27 |
| Α. | 28 |
| Β.Α. | 29 |
| Β. | 30 |

Ταξίδια στη χώρα των Φάρων

Νίκος Μπένος - Πάλμερ



Ταξίδεψα σε όλους τους φάρους στην Ελλάδα τα τελευταία είκοσι χρόνια. Η περιέργεια και η αναζήτηση γνώσης με ώθησε να τους επισκεφθώ με κάθε μεταφορικό μέσο. Με αυτοκίνητο, με μοτοσυκλέτα, με ιστιοφόρο, με καϊκι, με καϊιάκ θαλάσσης, με τα πόδια, με τα φαρόπλοια της Υπηρεσίας Φάρων, με αεροπλάνο, με βιβλία, με την ψυχή μου...

Η προσωπική μου επαφή με τη θάλασσα, η διαρκής επιθυμία να ταξιδεύω πάνω σ' αυτήν, ήταν τα επιφανειακά αίτια για να ασχοληθώ και να γνωρίσω τους φάρους. Η βαθύτερη είναι, μάλλον, η έλξη και η γοητεία του συμβόλου και η επιθυμία μου να «διαβάσω» την θάλασσα των ανθρώπων.

Έλξη για τους φάρους εκείνους που εσόκλειαν ανθρώπινη παρουσία, ανθρώπινη αγωνία, ανθρώπινη μοναξιά, ελευθερία και καθήκον. Οι φάροι αυτοί που εκτός από φως, τη νύκτα ακτινοβολούν ψυχή...

Φάροι τοποθετημένοι σε ενεργά σημεία, στις κορυφές ξηράς προς τη θάλασσα, στέκουν αγέρωχοι και υπερήφανοι, ακόμα και αυτοί που πλέον ως ερείπια φαντάζουν. Ταξίδεψα στη Χώρα των Φάρων και γνώρισα την Ελλάδα.

Η θάλασσα αρχέγονη και συνεχής, το ελληνικό κράτος νεότερο και με όρια. Στις ελληνικές θάλασσες η ναυσιπλοΐα ήταν ο πρωταρχικός τρόπος μεταφορών και επικοινωνίας. Όμως οι φάροι χρειάζονται ειρήνη και σταθερότητα για να υπάρξουν.

Από τις αρχές του 19ου αιώνα βρέθηκαν με τον έναν ή τον άλλον τρόπο αυτές οι συνθήκες και άρχισαν οι θάλασσες σιγά-σιγά να φωτίζονται. Εκατό χρόνια αργότερα, ο θεμελιωτής του ελληνικού φαρικού δικτύου, ο Στυλιανός Λυκούδης, χαριτολογώντας αναφέρεται ότι χαρακτήρισε τα ελληνικά παράλια σαν έναν τεράστιο πολυέλαιο! Όμως στον Β' παγκόσμιο πόλεμο έγιναν στόχοι αεροπλάνων με αποτέλεσμα να καταστραφεί το φαρικό δίκτυο και να απομείνει σχεδόν το 10% σε λειτουργία.

Στη συνέχεια το δίκτυο ανασυγκροτήθηκε και

εφαρμόστηκαν νέες τεχνολογίες για τα οπτικά συστήματα. Σε άλλους τα σημάδια είναι εμφανή, και σε άλλους όχι γιατί επλήγησαν τα οπτικά μηχανήματα που αργότερα αποκαταστάθηκαν.

Παρατηρώντας τα κτίρια των φάρων μπορούμε να διακρίνουμε να ξεπετάγονται οι τοιμεντένιοι, μεταγενέστεροι, πύργοι τους από τις πετρόκτιστες φαροκίες. Στο Καστρί των Οθωνών, στο Δουκάτο της Λευκάδας. Άλλοι πάλι έμειναν όπως ήταν κατεστραμμένοι, προσαρμοσμένοι στις νέες τεχνολογίες π.χ. οι Βαρδιάνοι στη Κεφαλλονιά, αλλά και άλλοι με ανεξίτηλες ζημιές από σεισμούς, όπως ο φάρος στο Φισκάρδο της Κεφαλλονιάς ή ο Άγιος Ανδρέας στην Ιθάκη.

Από τις ξεχωριστές εντυπώσεις από τις επισκέψεις μου στους φάρους κατέχει και η συμμετοχή μου σε ταξίδια με το πλοίο, ανεφοδιασμού και επιθεωρήσεων της Υπηρεσίας Φάρων. Στη περιοχή του Ιονίου ακολούθησα όλες τις διαδικασίες με το πλοίο «Καραβόγιαννος».

Επιβιβάστηκα, κατόπιν ειδικής άδειας από το Γ.Ε.Ν., και ακολούθησα όλο το ταξίδι του. Για ένα μήνα συνεχούς πορείας. Το καράβι, μία φορτηγίδα 40 μέτρων, φουντάριζε ανοικτά από το ακρωτήριο του φάρου, κατέβαζε στη θάλασσα τις βάρκες με υλικά και προσωπικό που με τη σειρά τους προσέγγιζαν την ξηρά και ξεφορτώνονταν τα υλικά μαζί με το πλήρωμα. Κατόπιν μεταφέρονταν όλοι και όλα στον φάρο. Εκεί συναντούσαμε και τον φαροφύλακα.

Θα πρέπει όμως να περιγράψω ότι το πλοίο ήταν φορτωμένο με πολλά ετερόκλητα εφόδια. Από μπουκάλες ασετυλίνης, εξαρτήματα μηχανισμών, υλικά συντήρησης, μπουγιές, τοιμεντά, εργαλεία... Το πλήρωμα του καραβιού αποτελούνταν από το προσωπικό της Υπηρεσίας Φάρων, ναύτες και αξιωματικούς, ειδικούς τεχνίτες για τις εξειδικευμένες εργασίες, πολίτες εργάτες που χρόνια ακολουθούσαν

αυτά τα ταξίδια, και τον γιατρό. Όμως όταν φορτώνονταν τα διαλεγμένα υλικά για κάθε φάρο στις βάρκες, σαν εικόνα αποκτούσε μια άλλη υπόσταση. Γινόταν αυτόματα πιο «προσωπική», μιας και αυτά αποτελούσαν τις ειδικές ανάγκες του φάρου. Μια τέτοια εντυπωσιακή εικόνα αντίκρουσα όταν η βάρκα ήταν έτοιμη να επισκεφτούμε το Σκινάρι της Ζακύνθου. Μπογιές, τοιμέντα, ασβέστες, σκούπες, κάποια εξαρτήματα μηχανισμών και ένα αστραφτερό σπαθί.



Ένας από τους φαροφύλακες έπαιρνε προαγωγή και του απονεμόταν και το ξίφος. Μια άλλη φορά μετέφεραν ένα ψυγείο. Στην ακτή μας περίμενε ο φαροφύλακας με ένα γαϊδουράκι για να το πάει μέχρι τον φάρο.

Σε άλλες πάλι περιπτώσεις επακολουθούσε επιθεώρηση του φάρου από τον εντεταλμένο αξιωματικό. Τότε η κατάσταση έπαιρνε έναν επίσημο χαρακτήρα και αυτό επιβεβαιωνόταν από τις άφογες στολές του επιθεωρητή και των φαροφυλάκων. Ακολουθούσε ο γιατρός από το πλοίο για να εξετάσει τους φαροφύλακες. Αφού όλες αυτές διαδικασίες τελείωναν, ανά περίπτωση, τότε συνέβαινε η μαγική στιγμή. Συγκεντρώνονταν όλοι μαζί, οι φαροφύλακες και το πλήρωμα του πλοίου για να τοιμήσουν κάτι, να δροσιστούν και να χαλαρώσουν. Αντάλλασαν πληροφορίες. Οι μεν φαροφύλακες ρωτούσαν να μάθουν για το ταξίδι και τα νέα της Υπηρεσίας, το δε πλήρωμα του πλοίου άκουγε τους φαροφύλακες να μιλάνε για το φάρο και τη ζωή τους εκεί.

Και εγώ από μια μεριά να έχω μπροστά μου μόνο ανθρώπους, που άλλοι ήταν το πλοίο και άλλοι ο

φάρος. Μια συνάντηση που, αν εξαιρούσες την εποχή και τα μέσα, κρατούσε αιώνες η ίδια!

Όταν ταξιδεύεις νύκτα στη θάλασσα, τότε καταλαβαίνεις τι σημασία μπορεί να έχει ένα φωτάκι μιλια μακριά. Είναι η παρηγοριά στο ζοφερό σκότος, είναι η συντροφιά στην απεραντοσύνη της θάλασσας, είναι η προστασία και η καθοδήγηση. Παρ' όλα τα σύγχρονα δορυφορικά μέσα πλοήγησης, ο φάρος είναι ακόμα αναγκαίος.

Αν και οι φάροι έχουν αυτοματοποιηθεί και η ανθρώπινη παρουσία είναι απύσχα από αυτό το φωτάκι στον μαύρο ορίζοντα της θαλασσινής νύκτας, πάντα είναι παρούσα η αίσθηση ότι εκεί είναι κάποιος που ξενυχτά για να μας βοηθήσει να κρατήσουμε σωστά την πορεία. Είναι η ανάγκη να μοιραστούμε τις δυσκολίες της φουρτούνας, της κούρασης, της βάρδιας, της αβεβαιότητας του υγρού στοιχείου.

Ο φάρος αναβοσβήνει δλώνοντας την ταυτότητά του και

συγχρόνως ανοιγοκλείνει το μάτι του προσωπικά για τον καθένα που τον κοιτά. Αναβοσβήνει ο φάρος λες και επιμένει να θυμίζει την αέναη πάλη του ανθρώπου με τη θάλασσα, να θυμίζει την αυθεντικότητα των δυσκολιών του ταξιδιού, την υπενθύμιση του ορόσημου.

Αναρωτιέμαι μήπως βρισκόμαστε σ' ένα χρονικό σημείο που μπορεί να χρειαζόμαστε να προσδιορίσουμε τη θέση μας, μέσα από την προσέγγιση στις ζωές ανθρώπων και επαγγελματιών μιας εποχής μόλις πίσω μας. Αναρωτιέμαι μήπως τώρα χρειαζόμαστε να πλησιάσουμε τους φάρους, να τους συναντήσουμε και να μας διηγηθούν για πράγματα που μόλις πέρασαν. Μήπως χρειάζεται να φωτίσουμε περισσότερο την ιστορία της ναυτοσύνης μας.

Οι φάροι είναι εκεί από τότε που έγιναν. Ακίνητοι και αέναοι στο καθήκον τους. Ακίνητοι και ζωντανοί! Μνήμη και Παρουσία. Οι φάροι που συνδέθηκαν με ζωές ανθρώπων όπως φτάσαν μέχρι τις μέρες μας.

Ένα ταξίδι –μια γνωριμία– για τον καθένα μας ξεχωριστά.

Ταξιδεύοντας στο Ιόνιο

Τζελίνα Χαρλαύτη



Το Ιόνιο υπήρξε ανέκαθεν εκείνη η θάλασσα όπου η Ανατολή ακουμπούσε τη Δύση. Από το Ιόνιο πέλαγος περνά η νοητή γραμμή που ξεκινά από τη Βενετία και ακουμπά τις ακτές της Αφρικής χωρίζοντας τη Μεσόγειο σε δυτική και ανατολική. Στην ανατολική Μεσόγειο, τη θάλασσα του Λεβάντε όπως την αποκαλούσαν για αιώνες οι Δυτικοί, ανήκει το Ιόνιο πέλαγος, το Αιγαίο, το Κρητικό και Λιβυκό πέλαγος. Στη δυτική Μεσόγειο ανήκει η Αδριατική και όλες οι θάλασσες της Μεσογείου μέχρι τις Ηράκλειες στήλες των αρχαίων, τη «Ζιμπεράλτα» των ναυτικών, το Γιβραλτάρ όπως το ξέρουμε σήμερα. Το Ιόνιο πέλαγος που θεωρείτο τμήμα του Golfo di Venezia, η φυσική επέκταση της Αδριατικής που ξεχυνόταν προς τον Κορινθιακό, αποτελούσε την κύρια ρότα προς Ανατολή και Δύση της θαλασσοκράτειρας και «νύφης» της Μεσογείου, της Βενετίας.

Χωρίς τους φάρους τα πλοία ταξίδευαν για αιώνες στο Ιόνιο μόνο όταν είχε φεγγάρι. Η όψη της στεριάς είναι άλλη όταν τη θωρεί κανείς από το πέλαγος. Συρρικνώνονται οι ορεινοί όγκοι, και αποκτούν κι αυτοί το μπλε τη θάλασσας και του ουρανού, χαμηλώνουν οι ακτές, χάνονται τα λιμάνια μέσα σε ένα πλατύ δυσδιάκριτο ορίζοντα, χωρίς προοπτική. Τη νύχτα στο απέραντο επίπεδο σκούρο ο μόνος τρόπος ναυσιπλοΐας και προσανατολισμού τη νύχτα είναι τα φανάρια που αναβοσβήνουν όχι μόνο να θυμίζουν τους κινδύνους αλλά κυρίως να λειτουργούν ως σήματα των υγρών δρόμων. Η Αδριατική, τελειώνει στα στενά του Οτράντο και ο ναυτικός ακολουθώντας την ηπειρωτική ακτογραμμή, μπαίνει στο Ιόνιο, ένα πέλαγος που είναι πολύ βαθύ αμέσως μόλις απομακρυνθεί κανείς από τις ακτές. Προστατευμένο το σκάφος από τη αλυσίδα των νησιών, ακολουθεί τον δρόμο προς τον Νότο ανάμεσα στην Κέρκυρα, τους Παξούς, τη Λευκάδα και τη Ζάκυνθο δυτικά, και τις ηπειρωτικές ακτές με τη σειρά των λιμένων: Βουθρωτό, Ηγουμενίτσα, Σύβοτα, Πάργα, Πρέβεζα,

Αστακός στα ανατολικά. Εκεί, μετά το στενό της Ιθάκης και τις Εχινάδες, χωρίζονται οι δρόμοι της θάλασσας στα δύο. Ο ένας κατευθύνεται στον Πατραϊκό και τον Κορινθιακό και ο δεύτερος παραπλέει τις Πελοποννησιακές ακτές στον Δίαυλο της Ζακύνθου, κατευθυνόμενος προς το Αιγαίο.

Ο δρόμος για το Ιόνιο διέρχεται από τα στενά της Κέρκυρας, ανάμεσα στο Βουθρωτό στην ηπειρωτική ακτή και το νησί των «Κορφών». Η πόλη της Κέρκυρας –που βλέπει προς Βουθρωτό και Ηγουμενίτσα– είναι στραμμένη προς την απέναντι ηπειρωτική ακτή, με την οποία έχει άμεση επαφή και εμπορική δραστηριότητα. Ο βασικός εμπορικός άξονας βορρά-νότου στο Ιόνιο εξακτινίζεται ανατολικά προς τις δυτικές ακτές της Ελλάδας. Συνεχίζοντας κοντά στις ακτές, το πλοίο περνά την Ηγουμενίτσα, τα Σύβοτα, και συνεχίζει το θαλάσσιο δρόμο προς την Πρέβεζα, το λιμάνι της Άρτας, την τελευταία πύλη της Ηπείρου και τη λίμνη Αμβρακία. Ο δρόμος από την Κέρκυρα όμως οδηγεί και στους Παξούς. Η μεγαλύτερη δυσκολία της ναυσιπλοΐας δεν είναι τόσο η πλεύση στο ανοιχτό πέλαγος αλλά η προσέγγιση στα λιμάνια, πλοίων εκατοντάδων τόνων που αν προσέκρουαν στις αποβάθρες, στα βράχια ή ακόμα και στα σπίτια έφεραν την καταστροφή.

Συνεχίζοντας νότια την πλεύση ο ναυτικός φθάνει στη Κεφαλλονιά. Το πρώτο λιμάνι που αντικρύζει κανείς στην Κεφαλλονιά είναι το Φισκάρδο και από κει συνεχίζει ο δρόμος για τη Λευκάδα. Η στεριά φαίνεται ίδια από τη θάλασσα και η Λευκάδα είναι κολλημένη σχεδόν στη στεριά. Από τα στενά της Λευκάδας μέχρι τον Πατραϊκό Κόλπο τα νερά είναι γεμάτα νησάκια, το Μεγανήσι, τον Κάλαιο, τον Καστό, τις Εχινάδες Νήσους (Κουτζουλάρους), και το κυριότερο λιμάνι της περιοχής, από όπου διακινούνται τα προϊόντα της ενδοχώρας, ο Αστακός. Από τον Αστακό και τις Εχινάδες οι δρόμοι είναι δύο: ένας μπαίνει στον Πατραϊκό και ο άλλος συνεχίζει



νότια, στις δυτικές ακτές της Πελοποννήσου. Αν από τον Αστακό ο ναυτικός αντιθέτως θέλει να συνεχίσει όχι νοτιοανατολικά προς Πάτρα, αλλά προς Ζάκυνθο συνεχίζει νότια την πορεία ανάμεσα στο νησί και τις δυτικές ακτές της Πελοποννήσου, στενά της Ζακύνθου.

Και συνεχίζοντας τον δρόμο παραπλέοντας τις πελοποννησιακές ακτές, μπορεί να σταματήσει στο μικρό νησί των Στροφάδων με το εντυπωσιακό μοναστήρι του Σωτήρος, όπου παλιότερα έπαιρναν νερό πριν μπουν στο άνυδρο Αιγαίο. Από τα «Στρουφάδια» το επόμενο λιμάνι είναι το Ναυαρίνο. Στο νοτιοδυτικό άκρο της Πελοποννήσου, το πρώτο «πόδι» έστεκαν τα φρούρια της Μεθώνης και της Κορώνης απέναντι από το νησί Σαπιέντζα. Η Σαπιέντζα είναι η δυτικότερη και μεγαλύτερη νησίδα της συστάδας των Οινουσσών, περιβάλλεται από μεγάλα βάθη και χωρίζεται από την Πελοπόννησο με το στενό της Μεθώνης. Σε απόσταση 33 ναυτικών μιλίων δυτικά της συστάδας των Οινουσσών βρίσκεται το βύθισμα Βαβύλωφ με βάθος 5.121 μέτρα που είναι το μεγαλύτερο της Μεσογείου, καθώς και το φρέαρ των Οινουσσών, υποθαλάσσια τάφρος του Ιονίου πελάγους που εκτείνεται 68 ναυτικά μίλια δυτικά του ακρωτηρίου Τάιναρο με μέγιστο βάθος 5.090 μέτρα.

Ο δρόμος για το Αιγαίο περνάει αναγκαστικά από τρία στενά που αντιστοιχούν σε τρεις κατευθύνσεις: η πρώτη περνάει ανάμεσα στην Ελαφώνησο, ανοιχτά του όρμου της Νεάπολης και των Κυθήρων (Τσιρίγο), και καθατζάρει τον Κάβο Μαλέα για να μπει στο Μυρτώο πέλαγος. Ο δεύτερος, πιο νότια περνάει το Στενό των Κυθήρων, ανάμεσα στα Κύθηρα και τα Αντικύθηρα με τη συστάδα από τις νησίδες και οδηγεί στο Νότιο Αιγαίο με πλήρη προς τη Μήλο, και ο τρίτος περνάει το στενό των Αντι-

κυθήρων, ανάμεσα στα Αντικύθηρα και την Κρήτη και κατευθύνεται προς το Κρητικό πέλαγος.

Πάνω στην κύρια θαλάσσια ρότα όλου του μεσογειακού εμπορίου που περνούσε από την Βενετία, οι ελληνικοί πληθυσμοί των Ιονίων νήσων είχαν μια διαρκή παρουσία στο εμπόριο μεγάλων και κοντινών αποστάσεων της Μεσογείου.

Κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, ο στόλος των Ιονίων νήσων και των ηπειρωτικών λιμανιών της δυτικής Ελλάδας, αποτελούσε τον δεύτερο κατά σειρά στόλο της ελληνόκτητης ναυτιλίας με 22% του συνόλου των ιστιοφόρων. Η μεγάλη ακμή των Θιακοκεφαλοντιών στο εμπόριο και τη ναυτιλία της ανατολικής Μεσογείου αναπτύσσεται στο τελευταίο τρίτο του 19ου αιώνα. Το λεγόμενο «Ιόνιο εμποροναυτιλιακό δίκτυο» εκτεινόταν από την Αζοφική μέχρι τη Βαλτική Θάλασσα με επιχειρηματικά κέντρα στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και το Λονδίνο. Οι Θιακοκεφαλοντίτες εγκαταστάθηκαν στον Δούναβη και την Αζοφική διατηρώντας στενές τις σχέσεις τους με τα νησιά καταγωγής τους όπου και συνέχισαν νηολογούσαν τα πλοία τους. Η σημασία των Ιονίων όμως είναι εξαιρετικά σημαντική στον χώρο των πλοίων νέας τεχνολογίας. Είναι εκείνοι οι οποίοι πρωτο-επένδυσαν σε φορτηγά ατμόπλοια μετά το 1880 κι εκείνοι στους οποίους οφείλεται η μετάβαση από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια μέχρι τις αρχές του 20ού αιώνα. Έχει υπολογιστεί ότι τις δεκαετίες του 1890 και του 1900 περισσότερα από τα δύο τρίτα των ατμοπλοίων που αγοράστηκαν ανήκαν σε εμπόρους και εφοπλιστές του Ιονίου δικτύου. Οι Ιόνιοι ναυτικοί και εφοπλιστές συνέχισαν τη δραστηριότητα τους στη θάλασσα στη διάρκεια όλου του 20ου αιώνα. Και συνεχίζουν μέχρι σήμερα διατηρώντας μια ναυτική παράδοση αιώνων.

Φάροι και Φαροφύλακες στο Ιόνιο

Ευδοκία Ολυμπίτου



Η ίδρυση, η λειτουργία και η τεχνολογία των φάρων συνδέεται με την ιδιαίτερη γεωγραφία, την ιστορία και τη ναυτιλία του Ιονίου χώρου. Οι ανάγκες της ναυσιπλοΐας στα νερά του Ιονίου επέβαλαν, από τις αρχές ήδη του 19ου αιώνα, την ανάπτυξη ενός οργανωμένου δικτύου φάρων που θα προστάτευε όσους έπλεαν στα στενά του περάσματα, σε περιοχές με επικίνδυνες ξέρες και αόρατους υφάλους, που θα καθοδηγούσε όσους κατευθύνονταν στα λιμάνια των νησιών. Καθώς η εκβιομηχάνιση εξαπλωνόταν στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης, οι τεχνολογικές καινοτομίες εισάγονταν στις θαλάσσιες μεταφορές, παραμερίζοντας τους παραδοσιακούς τρόπους ναυσιπλοΐας. Μαζί με αυτούς χάνονταν σταδιακά τα ξύλινα σκαριά και τα ιστιοφόρα σκάφη, οι πύργοι και οι εφήμερες κατασκευές που φώτιζαν τις απόκρημνες ακτές. Εξάλλου οι τεχνολογίες της θάλασσας φαίνεται ότι προηγούνταν εκείνων της στεριάς, ιδιαίτερα στον ελληνικό χώρο. Αξιοποιώντας, ωστόσο, τη συσσωρευμένη ναυτική τεχνογνωσία και εμπειρία, το πυκνό φαρικό δίκτυο του 19ου αιώνα φωτίζει σημεία δύσκολα και πολυσύχναστα, που κάνουν τις θαλάσσιες περιοχές πιο οικείες και ασφαλείς, ιδιαίτερα τη νύχτα, ενώ υποδεικνύει τις συνηθέστερες ρότες των πλοίων.

Πράγματι, μέσα σε λίγες δεκαετίες η αγγλική διοίκηση των Ιονίων νησιών σχεδίασε και οικοδόμησε τους πρώτους φάρους των ελληνικών θαλασσών, ενώ παράλληλα εξόπλισε τα κτίσματά τους με σύγχρονους, για την εποχή, φωτιστικούς μηχανισμούς. Έτσι οι πρώιμοι φάροι των Επτανήσων θα πρέπει να εντυπωσίαζαν όσους άφηναν την οθωμανοκρατούμενη Ανατολή και έπλεαν προς τη Δύση.

Οι 23 λιθόκτιστοι φάροι του Ιονίου συγκροτούν μια ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα ενότητα διότι παραπέμπουν στην αρχή λειτουργίας ενός νεωτερικού φαρικού δικτύου στις ελληνικές θάλασσες. Παλαιότερος όλων ο φάρος που δεσποζει στο φρούριο της Κέρ-

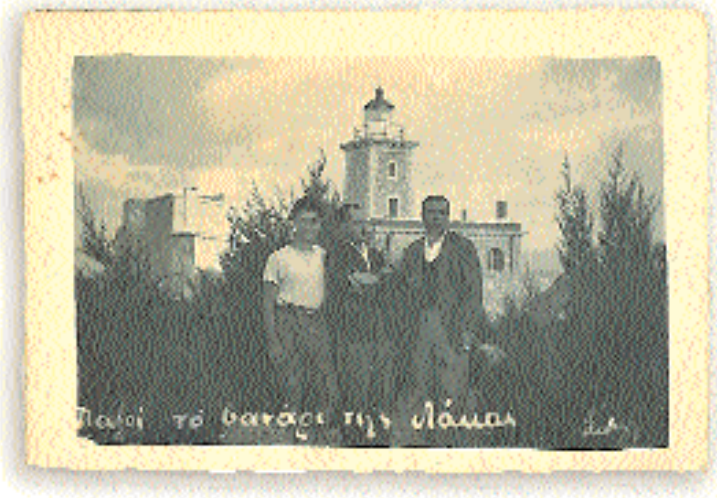
κυρας, κατασκευασμένος το 1822, από Άγγλους μηχανικούς. Μέχρι το τέλος της ίδιας δεκαετίας θα λειτουργήσουν επτά ακόμη φάροι με κατοικία φαροφυλάκων στη νησίδα Περιστερές της Κέρκυρας (1828), στους Βαρδιάνους και τους Αγίους Θεοδώρους της Κεφαλλονιάς (1824, 1828), στη Λάκκα και το Γάιο Παξών (1825) και τις Στροφάδες (1829). Ιδιαίτερη περίπτωση αποτελεί το καραβοφάναρο, ένα φανάρι που τοποθετήθηκε το 1825 και επέπλεε σε ξύλινο σκαρί στα ανοικτά των αλυκών της Λευκίμμης. Θα ακολουθήσουν η Ζάκυνθος (1832), η Ιθάκη (1848), τα Κύθηρα (1853, 1857), και η Λευκάδα (1861), ενώ μετά την Ένωση των Επτανήσων το φαρικό δίκτυο του Ιονίου θα εμπλουτισθεί με την ίδρυση άλλων 11 συνολικά φάρων στους Οθωνούς (1872), στο Δουκάτο και στον Βολίο της Λευκάδας (1890, 1913), στο Φισκάρδο, τον Γερογόμπο και τα Διχάλια της Κεφαλλονιάς (1892, 1906, 1907), στο Σκινάρι και το Κερί της Ζακύνθου (1897, 1925), στους Αντίπαξους (1906) και στις Απολυτάρες των Αντικυθήρων (1926).

Τα κτιριακά τους συγκροτήματα, απλά και γεωμετρικά στην πλειονότητά τους, αποτελούνται από τον πύργο, την κατοικία του φαροφύλακα στη βάση του ή σε παρακείμενο κτίσμα και λίγους βοηθητικούς χώρους. Αν και οι επικρατέστεροι τύποι φάρου είναι οι κυκλικοί, στα Ιόνια νησιά απαντώνται εξίσου και οι δύο τύποι, τετράγωνοι και κυκλικοί. Πολλοί από αυτούς είναι εξ ολοκλήρου κτισμένοι από λαξευμένη πέτρα, ενώ ορισμένοι έχουν επιχρισμένη τοιχοποιία. Το αρχαιακό υλικό που μέχρι στιγμής εντοπίσαμε, περιέχει νεώτερες κατόψεις για αρκετούς από αυτούς. Δεν μας βοηθά όμως να παρακολουθήσουμε τον αρχικό τους σχεδιασμό, την κατασκευή, τους τρόπους προμήθειας και μεταφοράς των οικοδομικών υλικών, τα συνεργεία των τεχνιτών, το κόστος, τους τρόπους εγκατάστασης των μεταλλικών στοιχείων και των μηχανισμών. Ξεχωριστή περι-

πώση, αποτελούν ανάμεσά τους ο φάρος των Αγίων Θεοδώρων στην Κεφαλλονιά και ο φάρος στις Στροφάδες. Και οι δύο είναι από τους παλαιότερους, ο πρώτος κτισμένος το 1828 και ο δεύτερος το 1829. Ο φάρος των Αγίων Θεοδώρων δεν διαθέτει κατοικία φαροφυλάκων. Για την κατασκευή του αναφέρεται ότι αξιοποιήθηκε το κτίσμα κάποιου ανεμόμυλου, που ενισχύθηκε με περιστύλιο. Η ιδιότυπη αρχιτεκτονική του μορφή θυμίζει, πάντως, το περιστύλιο του Μαΐτλαντ που κτίστηκε το 1816 στη Σπιανάδα της Κέρκυρας. Να σημειώσουμε εδώ ότι είναι ο μόνος φάρος των Ιονίων νήσων που έχει κριθεί διατηρητέος, το 1995, με απόφαση του Υπουργείου Πολιτισμού. Ο πύργος των Στροφάδων, σε μικρή απόσταση από το φαρόσπιτο μοιάζει να μιμείται τη φρουριακή ενετική αρχιτεκτονική της παρακείμενης μονής του Σωτήρος Χριστού.

Ο μηχανολογικός εξοπλισμός των φάρων είναι παρόμοιος και η τεχνολογική τους εξέλιξη κοινή. Λειτουργούσαν αρχικά με λυχνίες ελαιολάδου, εκπέμποντας λευκό σταθερό φως. Από το 1875 το πετρέλαιο αντικατέστησε σταδιακά τα φυτικά έλαια, ενώ παράλληλα βελτιώθηκε η ισχύς της φωτοβολίας τους. Ορισμένοι από αυτούς εξέπεμπαν πλέον συνδυασμούς λευκού και ερυθρού φωτός. Στη διάρκεια του 20ού αιώνα οι φάροι των ελληνικών ακτών αυτοματοποιούνται και λειτουργούν με αέριο ασετυλίνης, ηλιακή ή ηλεκτρική ενέργεια, ενώ ελάχιστοι πλέον απαιτούν συνεχή ανθρώπινη παρουσία.

Τον Οκτώβριο του 1940, λίγες μέρες πριν από την κήρυξη του πολέμου, το ελληνικό φαρικό δίκτυο περιελάμβανε 388 φάρους στο σύνολο της επικράτειας, από τους οποίους οι 206 ήταν επιτηρούμενοι. Κατά τη διάρκειά του όλοι οι φάροι του Ιονίου έσβησαν, ενώ αρκετοί από αυτούς βομβαρδίστηκαν. Δεν μπορούσαμε όμως να εντοπίσουμε στοιχεία για την τύχη των φαροφυλάκων τους. Με το τέλος του πολέμου, το σύνολο των ελληνικών φάρων είχε υποστεί σοβαρές καταστροφές, αφού μόνον 9 αυτόματοι και 19 επιτηρούμενοι εξακολουθούσαν να λειτουργούν. Αμέσως μετά την απελευθέρωση το φαρικό δίκτυο



αναδιοργανώνεται από την Υπηρεσία Φάρων του Πολεμικού Ναυτικού, επεκτείνεται και σταδιακά εκσυγχρονίζεται. Ωστόσο, οι σεισμοί που έπληξαν τα περισσότερα νησιά του Ιονίου, με αποκορύφωμα αυτόν του 1953, θα τραυματίσουν ανεπανόρθωτα αρκετά από τα παλαιά κτίσματα, που σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως αυτή του Φισκάρδου, θα εγκαταλειφθούν.

Σήμερα το φαρικό δίκτυο διαθέτει 790 πυρσούς και 93 φωτοσημαντήρες, από τους οποίους μόνον οι 53 είναι επιτηρούμενοι. Μοιραία, λοιπόν, τα πέτρινα κτίσματα των φάρων εγκαταλείπονται και η ιδιότητα του φαροφυλάκα τείνει να εκλείψει.

Επάγγελμα της θάλασσας κατά μία έννοια, αυτό του φαροφυλάκα είναι συνδεδεμένο στη σκέψη μας με τα πετρόκτιστα κτίσματα και τους επιβλητικούς πύργους ανάρτησης των φωτιστικών μηχανημάτων, που λειτουργούσαν με προηγμένη για την εποχή τεχνολογία. Η ανθρώπινη παρουσία στα μοναχικά αυτά κτίσματα δημιουργούσε, φαντάζομαι, μια ιδιότυπη αλλά και παρηγορητική σχέση επικοινωνίας ανάμεσα στον ταξιδιώτη και τον φαροφυλάκα. Ο ιδιόμορφος τρόπος ζωής τους έχει πολλές φορές γοητεύσει τη λογοτεχνία. Οι λιγότες τους μαρτυρίες – γραπτές ή προφορικές, επίσημες ή ανεπίσημες – συνθέτουν την κοινή ιστορία μιας ιδιαίτερης ομάδας ανθρώπων που έζησε διεσπαρμένη στον ελληνικό χώρο.

Όσοι φαροφυλάκες επιζούν, συνταξιούχοι πια, θυμούνται κυρίως τις ατέλειωτες ώρες παραμονής σε δύσβατες ακτές και μακρινές νησίδες σε απόλυτη

απομόνωση, τις δυσκολίες τροφοδοσίας, τα προβλήματα υγείας, τους μακρόχρονους αποχωρισμούς από τις οικογένειές τους. Η εξοικείωση με τη θάλασσα, κυρίως όμως η ανέχεια οδήγησε τους περισσότερους σε αυτή την ιδιαίτερη επαγγελματική επιλογή. Υπαξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού ταλαιπωρούνταν από συνεχείς μεταθέσεις και συχνά επιστράτευαν κάθε δυνατό τρόπο για να αποφύγουν την πολύμηνη παραμονή σε απομακρυσμένες νησίδες. «Ήμασταν απελπισμένοι άνθρωποι», ανέφερε χαρακτηριστικά ένας από τους πληροφορητές μας, που κατάγεται από τους Οθωνούς, απομυθοποιώντας μάλλον την κυρίαρχη ρομαντική εκδοχή για το επάγγελμά του.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η αυτοματοποίηση έφερε το τέλος της συνεχούς τους επιτήρησης, το τέλος της ανθρώπινης παρουσίας. Στα Ιόνια νησιά ο μόνος φάρος που εξακολουθεί να είναι επανδρωμένος με προσωπικό φαροφυλάκων είναι αυτός των Οθωνών. Σήμερα οι λιθόκτιστοι ελληνικοί φάροι

βρίσκονται σε παρακμή καθώς η πρόοδος της τεχνολογίας τους έχει ουσιαστικά ξεπεράσει. Αποτελούν, ωστόσο, μοναδικά μνημεία της αρχιτεκτονικής μας κληρονομιάς αλλά και σημαντικά κατάλοιπα της βιομηχανικής ιστορίας του 19ου και των αρχών του 20ού αιώνα. Παρά το επίμονο ενδιαφέρον των λίγων ερευνητών που ασχολούνται με τους φάρους και τις συστηματικές προσπάθειες της Υπηρεσίας Φάρων του Πολεμικού Ναυτικού, η φθορά του χρόνου κι της θάλασσας απειλεί με αφανισμό τα λιθόκτιστα κτίσματα και τον ιστορικό μηχανολογικό τους εξοπλισμό. Με πρωτοβουλία του ελληνικού τμήματος του TICCHI (Διεθνής Επιτροπή για τη Διατήρηση της Βιομηχανικής Κληρονομιάς), συγκροτήθηκε το 1995 ειδική θεματική επιτροπή, που ουσιαστικά ανέδειξε την ανάγκη καταγραφής και διάσωσης των ελληνικών φάρων. Παραμένει όμως αιτούμενο η συστηματική έρευνα για τον εντοπισμό και τη μελέτη αρχαιακού και άλλου τεκμηριωτικού υλικού και κυρίως η προστασία και σωτηρία τους.

Οι Φάροι των Ιονίων Νήσων

| | | | | | |
|----------|----------------|--------------|-----------------------------------|------------|------------|
| 1. 1822 | Σίδερος | Φρ. Κέρκυρας | 1864 Ένωση Ιονίων Νήσων με Ελλάδα | | |
| 2. 1824 | Βαρδιάνοι | Κεφαλλονιά | 13. 1861 Φρ. Λευκάδος | Λευκάδα | |
| 3. 1825 | Λεύκιμμο | Κέρκυρα | 14. 1872 | Καστρί | Οθωνοί |
| 4. 1825 | Παναγία | Παξοί | 15. 1890 | Δουκάτο | Λευκάδα |
| 5. 1825 | Λάκκα | Παξοί | 16. 1892 | Φισκάρδο | Κεφαλλονιά |
| 6. 1828 | Περιστερές | Κέρκυρα | 17. 1897 | Σκινάρι | Ζάκυνθος |
| 7. 1828 | Άγιοι Θεόδωροι | Κεφαλλονιά | 18. 1906 | Γερογόμπος | Κεφαλλονιά |
| 8. 1829 | Στροφάδες | Στροφάδες | 19. 1906 | Αντίπαξοι | Αντίπαξοι |
| 9. 1832 | Κρυονέρι | Ζάκυνθος | 20. 1907 | Διχάλια | Κεφαλλονιά |
| 10. 1848 | Άγιος Ανδρέας | Ιθάκη | 21. 1913 | Βολιός | Λευκάδα |
| 11. 1853 | Καψάλι | Κύθηρα | 22. 1925 | Κερί | Ζάκυνθος |
| 12. 1857 | Σπαθί | Κύθηρα | 23. 1926 | Απολυτάρες | Αντικύθηρα |

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΘΕΣΗΣ: Νίκος Μπένος - Πάλμερ, Ευδοκία Ολυμπίτου, Τζελίνα Χαρλαύτη.

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: Νίκος Μπένος - Πάλμερ

ΑΡΧΕΙΑΚΟ ΥΛΙΚΟ: Υπηρεσία Φάρων Πολεμικού Ναυτικού

ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΤΗΚΑΝ ο Νίκος Αλεβυζάκης, ο Βασίλης Κατοσαρός, η Φωτεινή Μανδάνα, η Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου και η Βάλια Ράπτη.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ ΘΕΡΜΑ την Υπηρεσία Φάρων Πολεμικού Ναυτικού, τον Σπύρο Αλαμάνο, τον Σπύρο Γαούτσο, τη Μαρία Καμονάχου, τον Ανδρέα Κόνταρη, την Καλομοίρα Ματαράγκα, τον Σωκράτη Μισθό, τον Πέτρο Μπομπολή και τον Σωτήρη Πολίτη.

Οι Φάροι των Ιονίων Νήσων

Σίδερος, Φρούριο Κέρκυρας (1822)

Ο πρώτος φάρος των ελληνικών θαλασσών κατασκευάστηκε στην κορυφή του φρουρίου της Κέρκυρας το 1822, από Άγγλους μηχανικούς. Βρίσκεται 500 μ. εσωτερικά του ακρωτηρίου και σε εστιακό ύψος 78 μ. Αποτελείται από κυλινδρικό πύργο ύψους 8,5 μ., όπου είναι εγκατεστημένα τα φωτιστικά μηχανήματα, και κατοικία φαροφυλάκων αποτελούμενη από δύο μικρά δωμάτια και τους βοηθητικούς τους χώρους. Ο πύργος σώζεται στην αρχική του μορφή, ενώ μέρος του κτιριακού συγκροτήματος δεν υπάρχει πια.

Αρχικά λειτουργούσε με ελαιόλαδο και αργότερα με πετρέλαιο, εκπέμποντας λευκό σταθερό φως με κατοπτρικό μηχανισμό. Το 1887 τοποθετήθηκε φάρος καταδιοπτρικός με ισχυρότερο μηχανισμό, φωτοβολίας λευκού σταθερού φωτός που κατασκευάστηκε από την εταιρεία Sautter – Lemonnier στο Παρίσι. Το 1926 αντικαταστάθηκαν τα φωτι-



στικά μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως αυτόματος πυρός ασετυλίνης, τύπου Νταλνέν – Άγκα λευκού σταθερού φωτός και ζεύγους εκλάμψεων 29 ν.μ. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος

παρέμεινε οβηστός. Το 1954 επαναλειτούργησε ως αυτόματος πυρός ασετυλίνης. Το 1986 απομακρύνθηκαν τα φωτιστικά μηχανήματα ασετυλίνης. Από τότε ο φάρος λειτουργεί ως αυτόματος ηλεκτρικός με χαρακτηριστικό δύο λευκές αναλαμπές ανά 6" και φωτοβολία 22 ν.μ.



Βαρδιάνοι, Κεφαλλονιά (1824)

Ο φάρος βρίσκεται στη νησίδα Βαρδιάνοι, στην είσοδο του κόλπου του Αργοστολίου. Κατασκευάστηκε από Άγγλους μηχανικούς το 1824 σε εστιακό ύψος 12 μέτρων, για λογαριασμό του Ιονίου κράτους. Αποτελείται από κυλινδρικό πύργο αρχικού ύψους 12,5 μ. και κατοικία φαροφυλάκων. Λειτούργησε με πετρέλαιο από το 1890 ως το 1950, οπότε αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου με αυτόματο πυρός ασετυλίνης. Το 1953 ο πύργος καταστράφηκε από τον σεισμό. Ένα τμήμα επισκευάστηκε, αλλά το ύψος του μειώθηκε στα 8,5 μ. Το 1953 τοποθετήθηκε αυτόματος πυρός ασετυλίνης, πηγή ενέργειας με την οποία λειτουργεί μέχρι σήμερα.

Λεύκιμμο, Ν. Κέρκυρα (1825)

Τα αβαθή νερά της νότιας Κέρκυρας που εκτείνονται για 1.000 περίπου μέτρα από την ακτή αποτελούσαν μεγάλο κίνδυνο για τα διερχόμενα πλοία. Για το λόγο αυτό, το 1825 αγκυροβολήθηκε στα ανοικτά των αλυκών Λευκίμμης ένα ξύλινο σκαρί με φανάρι στο κατάστρωμά του σε σημείο βάθους 9 μέτρων.

Το караβοφάναρο άντεξε, μετά από πολλές

προσπάθειες συντήρησης, μέχρι το 1890. Τότε αποφασίστηκε η κατασκευή μικρού τετράγωνου οικήματος στο ακρωτήριο Λεύκιμμο, που στήριζε φανάρι για να καθοδηγεί τους ναυτικούς και τους ψαράδες που έπλεαν στην περιοχή. Το 1946 η λειτουργία του αυτοματοποιήθηκε με την τοποθέτηση μηχανημάτων ασετυλίνης. Το 1999 μετατράπηκε σε ηλιακό φάρο.

Παναγία, Παξοί (1825)



Βρίσκεται στη νησίδα Παναγία (Μαντόνα) στην είσοδο του λιμανιού του Γαΐου, σε εστιακό ύψος 26 μ. Ο φάρος αποτελείται από τετράγωνο πύργο ύψους 7,8 μ. και κατοικία φαροφυλάκων. Πρωτολειτούργησε το 1825 με ελαιόλαδο. Ο μηχανισμός αντικαταστάθηκε το 1890 με εκείνον του φάρου της Λάκκας που λειτουργούσε με πετρέλαιο, εκπέμποντας λευκό σταθερό φως με ένα τομέα πράσινο και φωτοβολία 6 και 9 ν.μ. αντίστοιχα. Η λειτουργία του διακόπηκε κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου, ενώ το 1946 λειτούργησε και πάλι με πετρέλαιο ως επιτηρούμενος. Το 1982 η λειτουργία του αυτοματοποιήθηκε και μετατράπηκε σε ηλιακό, με χαρακτηριστικό μία αναλαμπή ανά 5'' και φωτοβολία 10 ν.μ..

Λάκκα, Παξοί (1825)

Ο πρώτος φάρος του ακρωτηρίου Λάκκα άναψε το 1825. Λειτουργούσε αρχικά με ελαιόλαδο με κατοπνικό μηχανήμα με σταθερά παραβολικά κάτοπτρα. Η λειτουργία του βελτιώθηκε το 1887 και το 1890, με αντικατάσταση του παλαιού μηχανισμού. Λειτούργησε με πετρέλαιο ως το 1913. Τον Μάρτιο του 1913 ο φάρος με τα βοηθητικά του κτίσματα



καταστράφηκαν εξαιτίας ξαφνικής κατολίσθησης του εδάφους. Οι μαρτυρίες της εποχής αναφέρουν ότι οι τρεις φαροφύλακες κατόρθωσαν τυχαία να σωθούν. Το 1916 κτίστηκε ο σημερινός τετράγωνος πύργος ύψους 10,7 μ. σε άλλη τοποθεσία πιο ασφαλή, σε εστιακό ύψος 64 μέτρων. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός. Επαναλειτούργησε το 1951 ως επιτηρούμενος με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1979 ηλεκτροδοτήθηκε, αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως επιτηρούμενος ηλεκτρικός, εκπέμποντας τρεις λευκές αναλαμπές ανά 24'' με φωτοβολία 20 ν.μ.

Περιστερές (1828)



Βρίσκεται στη νησίδα Περιστερές (Τινιόζο ή Καπαρέλι) απέναντι περίπου από την Κασσιώπη και σηματοδοτεί το στενό επικίνδυνο πέρασμα μεταξύ Κέρκυρας και Αλβανίας. Ο φάρος αποτελείται από κυλινδρικό πύργο ύψους 9 μ. και κατοικία φαροφυλάκων. Είναι κτισμένος σε ύψος 23,50 μ. από την επιφάνεια της θάλασσας. Κατασκευάστηκε το 1823 και λειτούργησε για πρώτη φορά το 1828 με ελαιόλαδο. Το 1887 τροποποιήθηκε για να εκπέμπει λευκό σταθερό φως με μία ερυθρή αναλαμπή ανά λεπτό σε μεγαλύτερη απόσταση.

Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμενε σβηστός, ενώ το 1945 επαναλει-

τούργησε ως αυτόματος πυρός ασετυλίνης. Το 1982 αντικαταστάθηκαν τα φωτιστικά του μηχανήματα και λειτούργησε ως αυτόματος ηλιακός με χαρακτηριστικό μία ερυθρή αναλαμπή ανά 5" και φωτοβολία 5 ν.μ.

Άγιοι Θεόδωροι, Κεφαλλονιά (1828)



Μοναδική αρχιτεκτονικά κατασκευή φάρου, χωρίς κατοικία φαροφυλάκα. Οφείλει την ιδιότητά της σε προϋπάρχοντα ανεμόμυλο που ενισχύθηκε με περιστύλιο. Βρίσκεται στην είσοδο του λιμανιού του Αργοστολίου, σε εστιακό ύψος 11 μέτρων. Πρωτολειτούργησε το 1828. Το 1912 μετατράπηκε σε φάρο λευκού σταθερού φω-

τός που λειτουργούσε με πετρέλαιο. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός. Το 1945 επαναλειτούργησε ως επιτηρούμενος. Το 1953 απέκτησε αυτόματο πυρσό ασετυλίνης, ο οποίος λειτουργεί μέχρι σήμερα με λευκή αναλαμπή ανά 3" και φωτοβολία 17 ν.μ. Το κτίσμα καταστράφηκε ολοσχερώς το 1953 λόγω των σεισμών. Το 1964 ο φάρος ξαναλειτούργησε σε νεόδμητο οίκημα του ίδιου σχήματος. Το 1995 κρίθηκε διατηρητέος από το ΥΠ.ΠΟ.

Στροφάδες (1829)



Στη μεγαλύτερη από τις νησίδες που αποτελούν το σύμπλεγμα των Στροφάδων, στο Σταμφάνι, βρίσκεται ο τετράγωνος αυτός πύργος ύψους 11 μ. με παλιά κατοικία φαροφυλάκων, σε ύψος 39 μ. από την επιφάνεια της θάλασσας. Λειτούργησε για πρώτη φορά το 1829.

Το 1887 τροποποιήθηκε ώστε να λειτουργεί με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με διοπτρικό μηχανήμα που εξέπεμπε λευκό φως με μία ερυθρή αναλαμπή ανά λεπτό και φωτοβολία 17 ν.μ. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός. Το 1949 λειτούργησε ξανά με προσωρινό αυτόματο πυρσό ασετυλίνης μέχρι το 1968, όταν τοποθετήθηκαν νέα φωτιστικά μηχανήματα και λειτούργησε ως επιτηρούμενος με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1985 ο φάρος αυτοματοποιήθηκε με σύγχρονα μηχανήματα ηλιακής ενέργειας που εκπέμπουν δύο λευκές αναλαμπές ανά 15" σε απόσταση 17 ν.μ.

Κρυονέρι, Ζάκυνθος (1832)



Το ακρωτήριο Κρυονέρι, στην άκρη του όρμου που οδηγεί στην πόλη της Ζακύνθου, φωτίστηκε με φάρο το 1832. Ο φάρος λειτούργησε διαδοχικά με ελαιόλαδο, πετρέλαιο και ασετυλίνη ως το 1953, οπότε καταστράφηκε ολοσχερώς

από τον σεισμό. Για δύο χρόνια λειτούργησε στην ίδια τοποθεσία προσωρινός φανός ασετυλίνης. Το 1955 κτίστηκε σκουρόδετος πύργος ύψους 8,2 μέτρων, πάνω στον οποίο εγκαταστάθηκε αυτόματος πυρσός που λειτουργεί μέχρι σήμερα ως μη επιτηρούμενος και μη επανδρωμένος.

Άγιος Ανδρέας, Ιθάκη (1848)

Ιδρύθηκε το 1848 στην ανατολική ακτή του λιμανιού της Ιθάκης, σε εστιακό ύψος 24 μ. και απόσταση 32 μ. από τη θάλασσα. Διέθετε στρογγυλό λιθόκτιστο πύργο ύψους 5 μ., που καταστράφηκε το 1953. Αντικαταστάθηκε με αυτόματο πυρσό σε ανεξάρτητο πυργίο.

Καψάλι, Κύθηρα (1853)

Κυλινδρικός, σχετικά χαμηλός πύργος, ύψους 6 μ. Βρίσκεται στη νότια πλευρά του νησιού, στην είσοδο του λιμανιού και σε ύψος 25 μέτρων από την επιφάνεια



νεια της θάλασσας. Λειτουργήσε για πρώτη φορά το 1853. Τροποποιήθηκε ώστε να λειτουργεί με πετρέλαιο εκπέ-

μποντας σταθερό ερυθρό φως σε απόσταση 8 ν.μ. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός. Άναψε ξανά το 1945. Το 1953 αντικαταστάθηκε ο παλιός μηχανισμός του με αυτόματο πυρσό ασετυλίνης, ενώ το 1985 μετατράπηκε σε ηλιακό με χαρακτηριστικό μία λευκή αναλαμπή ανά 3" και φωτοβολία 10 ν.μ.

Σπαθί, Κύθηρα (1857)



Κυκλικός πύργος ύψους 25 μ. με κατοικία φαροφυλάκων. Πρόκειται για ιδιαίτερα ανθεκτική κατασκευή για να αντέχει στους βόρειους ανέμους που πνέουν ισχυροί στη θάλασσα των Κυθέρων.

Ο φάρος βρίσκεται στο ακρωτήριο Σπαθί (Μουδάρι), στη βόρεια άκρη του νησιού, 550 μ. από τη θάλασσα και σε εστιακό ύψος 31 μ. Λειτουργήσε για πρώτη φορά το 1857. Τροποποιήθηκε το 1890 ώστε να λειτουργεί με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, εκπέμποντας λευκό φως με μία αναλαμπή ανά λεπτό και φωτοβολία 20 ν.μ. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός. Επαναλειτούργησε το 1945. Το 1984 ηλεκτροδοτήθηκε ενώ το 1989 έγινε αυτοματοποίηση και μετατροπή του σε ηλιακό με χαρακτηριστικό τρεις λευκές αναλαμπές ανά 30" και φωτοβολία 19 ν.μ.

Φρούριο Λευκάδας (1861)



Στον προμαχώνα του Παντοκράτορα, στο βόρειο τμήμα του Φρουρίου της Αγίας Μαύρας κατασκευάστηκε φάρος με τετράγωνο πύργο ύψους 6 μέτρων και κατοικία φαροφυλάκων. Σύμφωνα με στοιχεία της Υπηρεσίας Φάρων λειτουργήσε για πρώτη φορά το 1861. Τροποποιήθηκε το 1889 με φωτιστικό μηχανήμα Sautter - Lemonnier που κατασκευάστηκε στο Παρίσι. Λειτουργούσε με πετρέλαιο ως το 1953, οπότε τα παλιά μηχανήματα αντικαταστάθηκαν με αυτόματο πυρσό ασετυλίνης. Το 1990 έγινε η μετατροπή του σε ηλιακό.

Καστρί, Οθωνοί (1872)



Είναι ο πρώτος φάρος που συναντούν όσοι πλέουν από τον βορρά προς το Ιόνιο πέλαγος. Βρίσκεται στο ακρωτήριο Καστρί, στη ΒΑ

άκρη του νησιού Οθωνοί σε εστιακό ύψος 13,40 μ. Ο πύργος του είναι κυλινδρικός με ύψος 10 μέτρων και κατοικία φαροφυλάκων. Σε αυτόν λέγεται ότι οφείλεται η ονομασία «Φανός» ή «Φανώ» που δόθηκε στο νησί. Λειτουργήσε για πρώτη φορά το 1872 με πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό λευκό σταθερό φως με μία ερυθρή αναλαμπή ανά λεπτό και φωτοβολία 12 ν.μ. Το 1938 ανανεώθηκε ο φωτιστικός του μηχανισμός. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός, ενώ προκλήθηκαν σοβα-

ρές ζημιές στον πύργο και στα φωτιστικά μηχανήματα από βομβαρδισμούς και λεηλασίες. Το 1945 μετατράπηκε σε αυτόματο (σύστημα dallen). Το 1954 το κτίριο και ο πύργος επισκευάστηκαν, τοποθετήθηκαν νέα φωτιστικά μηχανήματα και επαναλειτούργησε με πετρέλαιο. Το 1984 ο φάρος ηλεκτροδοτήθηκε, αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου με νέα αυτόματα φωτιστικά μηχανήματα και λειτούργησε ως επιτηρούμενος ηλεκτρικός με χαρακτηριστικό μια λευκή αναλαμπή ανά 10'' και φωτοβολία 21 ν.μ. Είναι ο μοναδικός επανδρωμένος με φαροφύλακες στα Ιόνια νησιά.

Δουκάτο, Λευκάδα (1890)



Φάρος με κυλινδρικό πύργο ύψους 15 μ. και κατοικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται

στη νοτιοδυτική πλευρά του νησιού της Λευκάδας, στο ακρωτήριο Δουκάτο (Κάβος Κυράς), 350 μ. εσωτερικά της ακτής. Έχει εσοϊακό ύψος 70 μ. Ιδρύθηκε το 1890 και λειτούργησε με πετρέλαιο εκπέμποντας λευκό σταθερό φως ως το 1950, όταν καταστράφηκε από σεισμό. Τότε τοποθετήθηκε προσωρινά στην ίδια θέση αυτόματος πυρός ασετυλίνης. Το 1956 ο φάρος επισκευάστηκε και εγκαταστάθηκαν νέα φωτιστικά μηχανήματα πετρελαίου. Από το 1985 και εξής λειτουργεί ως επιτηρούμενος ηλεκτρικός φάρος με χαρακτηριστικό μία λευκή αναλαμπή ανά 10'' και φωτοβολία 24 ν.μ.

Φισκάρδο, Κεφαλλονιά (1892)

Στο ακρωτήριο Αιθέρας ή Φισκάρδο βρίσκεται ο ομώνυμος φάρος. Πρωτολειτούργησε το 1892 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με λευκό σταθερό φως, φωτοβολίας 9 ν.μ. Είχε κυλινδρικό πύργο και κατοικία φαροφυλάκων. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός, ενώ το 1945 επαναλειτούργησε με πετρέλαιο ως



επιτηρούμενος. Μετά τους σεισμούς του 1953 ο παλιός φάρος εγκαταλείφθηκε και χτίστηκε νέος με τετράγωνο πύργο ύψους 14,2 μέτρων και κατοικία φαροφυλάκων, ο οποίος πλέον λειτουργούσε με αυτόματο πυρός ασετυλίνης.

Σκινάρι, Ζάκυνθος (1897)

Έχει κυλινδρικό πύργο ύψους 9,5 μ. με κατοικία φαροφυλάκων στη βάση του. Βρίσκεται στη βορειοδυτική άκρη του νησιού, σε ύψος 67 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας. Λειτούργησε για πρώτη φορά το 1897 με πετρέλαιο. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου κλάπηκαν τα φωτιστικά μηχανήματα και ο φάρος παρέμεινε σβηστός. Το 1945 επαναλειτούργησε ως επιτηρούμενος. Το 1980 ο φάρος ηλεκτροδοτήθηκε, αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως επιτηρούμενος ηλεκτρικός με χαρακτηριστικό μία λευκή αναλαμπή ανά 1,5'' και φωτοβολία 22 ν.μ.

Γερογόμπος, Κεφαλλονιά (1906)

Βρίσκεται στη χερσόνησο της Παλικής, σε μικρή απόσταση από το χωριό Χαβριάτα. Λειτούργησε για πρώτη φορά το 1906 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, ως περιστροφικός φάρος που εξέπεμπε εναλλασσόμενα ζεύγη λευκών και ερυθρών εκλάμψεων, ορατών από απόσταση 23 ν.μ. Κατά την αποχώρησή τους από την Κεφαλλονιά, οι Γερμανοί ανατίναξαν τον φάρο του Γερογόμπου. Το παλιό πέτρινο κτίσμα δεν αναστηλώθηκε ποτέ. Στη θέση του κτίστηκε το 1945 νέος κυλινδρικός πύργος από μπετόν, ύψους 13 μ. και κατοικία φαροφυλάκων. Το 1979 ο φάρος ηλεκτροδοτήθηκε, ενώ το 1990 μετατράπηκε σε αυτόματο ηλεκτρικό.

Αντίπαξι (1906)



Νοβάρα ή Οβορός ονομάζεται το ακρωτήριο στο ΝΑ άκρο των Αντιπάξων. Ο φάρος βρίσκεται σε εστιακό ύψος 41 μ. Πρωτολειτούργησε το 1906 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός. Το 1945 επαναλειτούργησε ως επιτηρούμενος. Τα μηχανήματα πυρακτώσεως αντικαταστάθηκαν το 1963. Το 1987 ο φάρος ηλεκτροδοτήθηκε, ενώ το 1992 αυτοματοποιήθηκε πλήρως με χαρακτηριστικό μία λευκή αναλαμπή με τρεις ερυθρές ανά 6'' και φωτοβολία 12 ν.μ. Έχει τετράγωνο πύργο ύψους 7,2 μ. με οικία φαροφυλάκων αποτελούμενη από τρία δωμάτια, μαγειρείο και βοηθητικούς χώρους.

Διχάλια, Κεφαλλονιά (1907)

Στο ακρωτήριο Διχάλια, στον κόλπο της Σάμης, βρίσκεται ο ομώνυμος φάρος που ιδρύθηκε το 1907 και πρωτολειτούργησε με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, εκπέμποντας σταθερό ερυθρό φως σε απόσταση 7 ν.μ. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός. Επαναλειτούργησε το 1945 με πετρέλαιο ως επιτηρούμενος. Το 1953 απέκτησε αυτόματο πυρσό ασετυλίνης, ο οποίος τοποθετήθηκε σε λευκό στρογγυλό θυλάκιο με σιδηρόπλεκτο οβελό ύψους 5,4 μέτρων.

Βολιός, Λευκάδα (1913)

Ο Βολιός είναι μικρή βραχονησίδα στη νότια είσοδο της διώρυγας της Λευκάδας. Ο φάρος ορίζει το στενό πέρασμα ανάμεσα στην Ηπειρωτική ακτή και το νησί.

Ιδρύθηκε το 1913 για τη διευκόλυνση όσων κατέπλεαν στην περιοχή. Το 1953 μετατράπηκε σε αυτόματο φάρο ασετυλίνης, ενώ από το 1982 εκπέμπει λευκό φως. Το εστιακό του ύψος είναι 8,5 μ.

Κερί, Ζάκυνθος (1925)

Βρίσκεται στη νοτιοδυτική άκρη του νησιού σε μεγάλο ύψος από τη θάλασσα (94 μ.) Έχει κυκλικό πύργο ύψους 7,5 μ. με κατοικία φαροφυλάκων.

Ιδρύθηκε το 1925 με πρώτη πηγή λειτουργίας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό τρεις λευκές αναλαμπές ανά 10'' και φωτοβολία 23 ν.μ. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός. Το 1954, στα πλαίσια ανασυγκρότησης του φαρικού δικτύου, επαναλειτούργησε ως επιτηρούμενος με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο.

Το 1982 ο φάρος ηλεκτροδοτήθηκε, τοποθετήθηκαν νέα φωτιστικά μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως επιτηρούμενος ηλεκτρικός με χαρακτηριστικό 4 λευκές αναλαμπές ανά 15'' και φωτοβολία 17 ν.μ.

Απολυτάρες, Αντικύθηρα (1926)

Στο απομακρυσμένο και δύσβατο ακρωτήριο Απολυτάρες των Αντικυθήρων, στη νότια πλευρά του νησιού, βρίσκεται ο ομώνυμος φάρος σε απόσταση 80 μέτρων από τη θάλασσα και εστιακό ύψος 40 μέτρων. Ο πύργος του, κυλινδρικής διατομής, έχει ύψος 8 μ. Πρωτολειτούργησε το 1926 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό ζεύγος λευκών αναλαμπών ανά 10'' και φωτοβολία 19 ν.μ.

Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός και υπέστη πολλές ζημιές. Το 1945, στα πλαίσια ανασυγκρότησης του φαρικού δικτύου, επαναλειτούργησε με τοποθέτηση προσωρινού φανού ασετυλίνης. Το 1953 ολοκληρώθηκαν οι εργασίες επισκευής του κτιρίου και τοποθετήθηκαν νέα μηχανήματα πετρελαίου. Το 1985 αυτοματοποιήθηκε και μετατράπηκε σε ηλιακό εκπέμποντας δύο λευκές αναλαμπές ανά 15'' σε απόσταση 17 ν.μ.





Φισκάρδο, Κεφαλλονιά



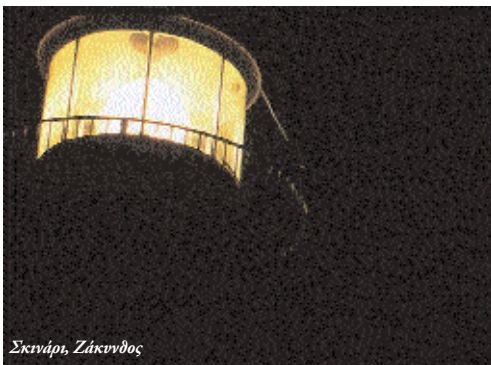
Λονκάτο, Λευκάδα



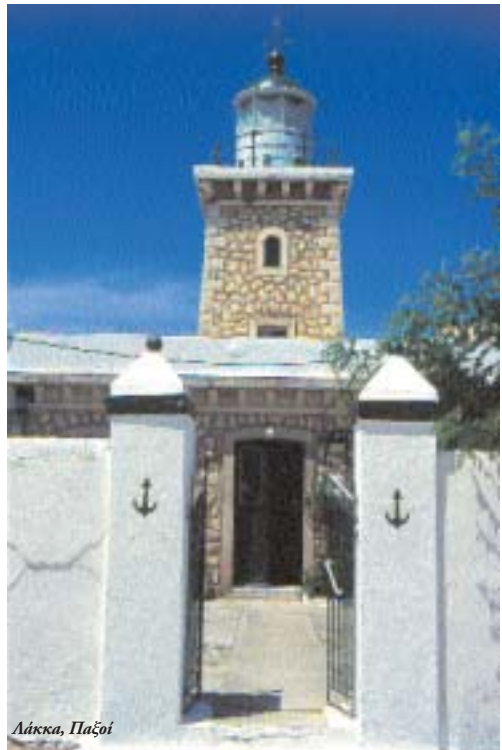
Αντίπαζοι



Καστή, Οθωνοί



Σκινάρι, Ζάκυνθος



Λάκκα, Παζοί