

148
ΠΟΛ

ΦΑΡΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ



ΑΘΗΝΑ 2000

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

Τ.Ε.Ι ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: «ΦΑΡΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ»

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: ΜΑΡΙΑ ΣΟΥΛΑΔΑΚΗ

ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ: κα ΠΟΠΗ ΘΕΟΔΩΡΑΚΑΚΟΥ – ΒΑΡΕΛΙΔΟΥ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Ε.Μ.Π
ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΝΕΡΓΑΣΤΗΚΕ: Δρ ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΣ Ε.Μ.Π

ΑΘΗΝΑ 2000

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή

Τι είναι φάρος

Ο φάρος της Αλεξάνδρειας

Τεχνικοί όροι

Σύστημα ναυτιλιακής σήμανσης IALA

Η ανάπτυξη του φαρικού δικτύου, της υπηρεσίας φάρων στην Ελλάδα

Ιστορικό της Υπηρεσίας φάρων

Βασιλικό διάταγμα της 16^{ης} Ιανουαρίου 1834

Ιστορικό ανάπτυξης του φαρικού δικτύου

Παρούσα κατάσταση του ελληνικού φαρικού δικτύου

Φωτιστικά μηχανήματα που έχουν χρησιμοποιηθεί στο ελληνικό φαρικό δίκτυο

Μελέτη σχεδιασμού και συνεργεία κτιστών

Υλικά και τρόποι δόμησης

Προεδρικά διατάγματα για πρόσληψη κτιστών, στοιχεία από το αρχείο της Υπηρεσίας φάρων.

Τυπολογία πέτρινων φάρων

Παραδείγματα κυκλικών φάρων

Παραδείγματα τετράγωνων φάρων

Παραδείγματα οκτάγωνων φάρων

Ο φάρος Τουρλίτης της Άνδρου

Ο φάρος της Ψυτάλλειας

Ο πύργος σε σχέση με το υπόλοιπο κτιριακό σύνολο

Μορφολογία συγκριτικές μορφές πύργων

Συγκριτικά σχέδια φάρων

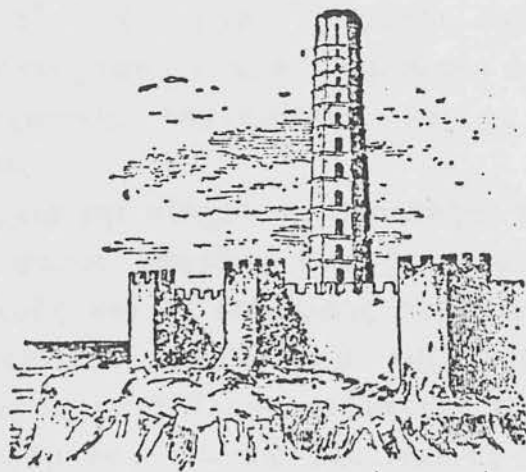
Σχέδια φάρων: μηχανολογικά, τοπογραφικά, φωτιστικά μηχανήματα

Διάσωση των παραδοσιακών φάρων των ελληνικών θαλασσών

Βιβλιογραφία

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι φάροι σαν σταθερά φωτισμένα σημεία των ακτών, ήταν ήδη γνωστοί στην αρχαία ναυτιλία από τις αρχές των κλασσικών χρόνων. Τον 90 αιώνα π.Χ μια τέτοια κατασκευή υπήρχε στην είσοδο του Ελλησπόντου, στην Σιγεία, σήμερα Yeniselir Bougnou, τόπος ομηρικά γνωστός ως ναύσταθμος των αρχαίων στα χρόνια του Τρωικού Πολέμου. Ιστορικός και μυθικός όσο ο φάρος της Αλεξάνδρειας, υπήρξε και ο μπρούτζινος κολοσσός της Ρόδου που λειτούργησε σαν Φάρος μόνο σαράντα χρόνια με τα ίδια τεχνικά μέσα του φάρου της Αλεξάνδρειας, δηλαδή την καύση ξύλου και ναύθας για τον φωτισμό και μεταλλικά κάτοπτρα για την ενίσχυση και κατεύθυνση της ακτινοβολίας. Ανάλογες γνωστές επισημάνσεις στην ιστορία της ναυτιλίας κατασκεύασαν οι Ρωμαίοι στην είσοδο του Τίβερη, στη Ραβέννα και αλλού, με σημαντικότερες ίσως τους δύο φάρους στο πέραςμα του Galaiw που ενώνει την Μάγχη με την Βόρεια θάλασσα, στα ρωμαϊκά λιμάνια Dubriwz & Hius, τις σημερινές πόλεις Dover & Boulogne.



*Ο φάρος του α' Ordre η ορθότατον α' Orde
του Γησοριακού έπινείου.*

Ο φάρος πριν ακόμη δηλώσει το παράκτιο φωτισμένο σταθερό σημείο για την χρήση της ναυτιλίας, υπήρξε το όνομα ενός τόπου. Πρόκειται για τη νησίδα Φάρος, της Αλεξάνδρειας της Αιγύπτου. Η ονομασία της νησίδας Φάρος, με την έννοια της χρήσης του πύργου που υπήρχε εκεί, παραδίδεται στην ελληνική και λατινική γλώσσα με αυτόνομο χαρακτήρα, σημαίνοντας στην ιστορία του δυτικού πολιτισμού τον σημερινό φάρο. Η δε αξία του φωτισμένου Πύργου ης Αλεξάνδρειας στον τότε κόσμο ήταν τόσο σημαντική που αν στους Έλληνες και τους Ρωμαίους το νησί έδωσε όνομα στην χρήση, στους

μουσουλμάνους η μορφή του φάρου δίνει όνομα στους Πύργους που συνοδεύουν τα μουσουλμανικά τεμένη, ήδη από τον 6ο αιώνα π.Χ δηλαδή τους μιναρέδες. Ετυμολογικά η αραβική λέξη μιναρές σύμφωνα με γλωσσολόγους μελετητές μοιάζει να προέρχεται από τις αραβικές λέξεις *manar* , που σημαίνει τόπος φωτιάς-φωτισμό και *minar* που σημαίνει την κορυφή του πύργου.

Ωστόσο η πρώτη χρήση του στην ιστορία των θαλάσσιων πλοίων, είτε με τη μορφή μύθου, όπως στην περίπτωση των κατασκευών των αρχαίων κλασικών χρόνων, είτε με τη μορφή τεχνημάτων, οι φάροι από τους ελληνιστικούς χρόνους μέχρι τις μέρες μας είναι ένα μέσο που υπάρχει μαζί με τις ανάγκες κάθε πολιτισμού.



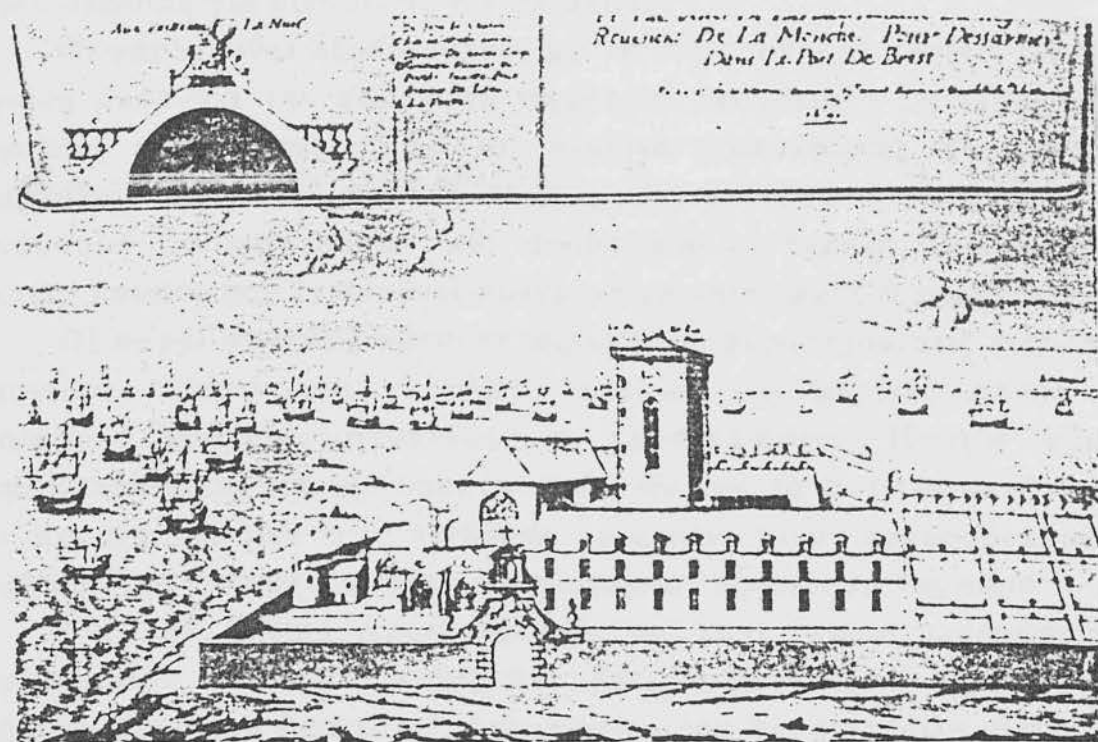
Νομίσματα της 'Αβύδου μετά παραστάσεως του πύργου της 'Ηροῦ.

Κατασκευάζονται όπου οι ναυτικές πορείες και η γεωμετρία της ναυσιπλοΐας το απαιτούν. Μετά την πρώτη περίοδο λειτουργίας τους ,που κλείνει τον 6^ο μ.Χ αιώνα, οι φάροι εμφανίζονται και πάλι συστηματικά στις ακτές του δυτικού κόσμου τον 18^ο αιώνα, στα πρώτα χρόνια της βιομηχανικής επανάστασης κυρίως με βρετανικές και γαλλικές κατασκευές .

Όλα τα στοιχεία της σύγχρονης ανάπτυξης των φαρικών δικτύων δείχνουν πως οι φάροι υπήρξαν ένα θεμελιώδες ζήτημα για την βιομηχανική ανάπτυξη και τα επιμέρους στοιχεία τους βρέθηκαν στο επίκεντρο του τεχνικού σχεδιασμού της πρώτης περιόδου της σύγχρονης τεχνολογίας με ανάλογη κατασκευή των κτιρίων βάσει των νέων τεχνικών δεδομένων για τις εξελιγμένες φωτιστικές μηχανές, αφού πολλοί από αυτούς έχουν αυτοματοποιηθεί και λειτουργούν με ηλιακή ή ηλεκτρική ενέργεια, ενώ άλλοι εξακολουθούν να λειτουργούν με ασετιλίνη .

Στη σημερινή εποχή της διαστημικής τεχνολογίας ο πυρσός εξακολουθεί να παραμένει πιστός και ανεκτίμητος σύντροφος και οδηγός των ναυτιλλομένων. Η πρώτη χρήση του στη ναυτική δραστηριότητα σημειώνεται με τα ευρήματα του σπηλαίου της Γρανχθης στις Αργοστολίδες, πριν από 11 χιλιάδες χρόνια, ενώ μάλλον στη χρήση προηγούνται οι Λιβοφοίνικες που ήταν άλλωστε δάσκαλοι των Ελλήνων στη ναυτιλία.

Αργότερα οι Βυζαντινοί αποκαλύπτουν και δεύτερη χρήση των πύργων των φάρων ως φρυκτώρια ή «καμινοβίγλια». Πρόκειται για ένα δίκτυο επικοινωνίας μέσω της φωτιάς που ξεκινούσε από τα νησιά και κατέληγε ακριβώς στο φάρο του Πανιού της Προποντίδας. Κατάφεραν μάλιστα να εγκλωβίσουν την φωτιά εντός «λυχνίας υαλόφρακτου κλωβού», πράγμα που έγινε δυνατό αρκετούς αιώνες μετά από εφευρέτες της Βιομηχανικής επανάστασης.



Ο φάρος του αββαείου του Saint-Mathieu, εις τὸ στόμιον τοῦ λιμένος τῆς Βορέστης.
(Σχέδιον τοῦ 1691).

ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΦΑΡΟΣ

Πύργος που χρησιμεύει σαν σημείο προσανατολισμού για τον προσδιορισμό παράκτιων τοποθεσιών και της θέσης σκαφών και για την προειδοποίηση για κινδύνους ναυτιλιακούς.

Οι φάροι είναι εξοπλισμένοι με οπτικά συστήματα φωτισμού και τεχνικά μέσα για την παραγωγή σημάτων: ακουστικές ατμοσφαιρικές συσκευές (ναυτόφωνο, διάφωνο, σειρήνα), υποβρύχιες συσκευές (υποβρύχιοι κώδωνες, ταλαντωτές), ραδιοσυσκευές (ραδιοφάρος) ή συνδυασμό ραδιοσυσκευών και ακουστικών συσκευών (ραδιοφάρος δέκτης-πομπός που λειτουργεί σύγχρονα με ναυτόφωνο ή ταλαντωτή).

Οι φάροι συνήθως κατασκευάζονται σε ακρωτήρια στις εισόδους λιμανιών, κόλπων και εκβολών ποταμών και μερικές φορές σε απότομους βράχους, σκοπέλους ή προσαμμώσεις. Πλωτοί φάροι χρησιμοποιούνται για την ύπαρξη κινδύνων μακριά από την ακτή ή για την παροχή δεικτών στις εισόδους λιμανιών. Είναι αγκυροβολημένα σκάφη ειδικά κατασκευασμένα για να φέρουν εξοπλισμό για σήματα.

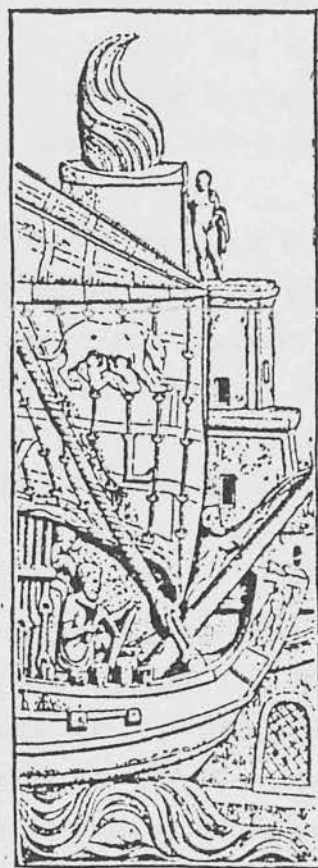
Για τον θετικό προσδιορισμό, σε κάθε φάρο παραχωρείται συγκεκριμένο σύνολο κοπτικών και ακουστικών σημάτων ή ραδιοσημάτων. Στα βασικά χαρακτηριστικά του φάρου περιλαμβάνονται η χαρακτηριστική αρχιτεκτονική του πύργου του, το ύψος της φωτεινής πηγής από την επιφάνεια της θάλασσας, ο τομέας φωτισμού του και το χρώμα και τα χαρακτηριστικά του φωτός (συνεχές ομοιόμορφο φως, απλές αναλαμπές ή ομάδα αναλαμπών κατά ομοιόμορφα χρονικά διαστήματα). Στα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των ραδιοφάρων περιλαμβάνονται η συχνότητα λειτουργίας τους, το πρόγραμμα λειτουργίας και το κωδικό σήμα. Τα ακουστικά σήματα χρησιμοποιούνται συνήθως μόνο όταν η ορατότητα είναι πενιχρή. Όπως και οι ραδιοφάροι, χαρακτηρίζονται από το πρόγραμμα και τον κώδικά τους.

Η εμβέλεια λειτουργίας για τα οπτικά σήματα είναι 20 - 50 χλμ και 30- 500 χλμ ή και περισσότερο για τους ραδιοφάρους, 5-15 χλμ για τα ακουστικά σήματα, που διαδίδονται μέσω του αέρα και μέχρι 25 χλμ για τα υδροακουστικά σήματα.

Φάροι χρησιμοποιούνταν από την αρχαιότητα και συνδέονταν με την ανάπτυξη της ίδιας της ναυσιπλοΐας. Στην αρχή χρησιμοποιούνταν φωτιές στα μεγάλα υψόμετρα σημεία της ακτής. Αργότερα κατασκευάστηκαν και τεχνικές κατασκευές. Ο φάρος της Αλεξάνδρειας στο νησί Φάρος είχε ύψος 143 μ και ήταν ένα από τα 7 θαύματα του κόσμου της Αρχαιότητας. Κατασκευασμένος από άσπρο μάρμαρο το 283 π.χ έμεινε όρθιος για περίπου 1500 χρόνια. Στη Ρωσία οι πρώτοι φάροι κατασκευάστηκαν το 1702 στις εκβολές του ποταμού Δον και το 1704 πάνω στο Οχυρό Πέτρου και Παύλου στην Αγία Πετρούπολη.

Το οπτικό σύστημα φωτός ενός φάρου αποτελείται από πηγές φωτός, οπτικές συσκευές και μια κατασκευή με τη μορφή φανού, που προστατεύει τον οπτικό εξοπλισμό από τα ατμοσφαιρικά φαινόμενα. Στις εν χρήσει πηγές φωτός περιλαμβάνονται ηλεκτρικοί λαμπτήρες πυράκτωσης, λυχνίες φθορισμού, διατάξεις αναλαμπών, λάμπες ασετυλίνης και πιο σπάνια λάμπες φωτιστικού πετρελαίου. Στις οπτικές συσκευές περιλαμβάνονται ένα σύστημα κατοπτρικών ή διαθλαστικών φακών, που συγκεντρώνει τη δέσμη φωτός που εκπέμπεται από την πηγή σε δέσμη με μικρή γωνία σκέδασης.

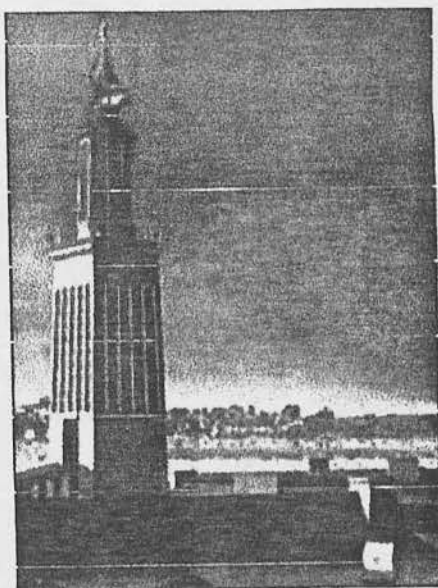
Στοιχεία για τους φάρους παρέχονται σε ειδικά βιβλία, οδηγίες ναυσιπλοΐας και στους ναυτικούς χάρτες ναυσιπλοΐας.



Ο ρωμαϊκός φάρος της Όσιας,
έξ αναγλύφου της συλλογής του
πρίγκιπος Γορλόνια.

Ο ΦΑΡΟΣ ΤΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ

Όλα ξεκίνησαν στις αρχές της δεκαετίας του 90 όταν τεράστιοι όγκοι μπετόν ρίχτηκαν στη θάλασσα στο ανατολικό λιμάνι της Αλεξάνδρειας, για να προστατεύσουν από τα κύματα της Μεσογείου το φρούριο που έκτισε στο νησί Φάρος το 1477 ο Μαμελούκος Σουλτάνος Καϊτ-μπέης, πάνω στα θεμέλια του αρχαίου φάρου. Η κινηματογραφίστρια Ασμά ΕλΜπακρί ανατρίχιασε στη θέα των ογκόλιθων που απειλούσαν να θάψουν για πάντα ένα σημαντικό μέρος της παγκόσμιας ιστορικής κληρονομιάς. Οι ογκόλιθοι είχαν «καθίσει» πάνω σε αρχαιότητες.



Έτσι τον Οκτώβριο του 1994, 6 Γάλλοι και 6 Αιγύπτιοι δύτες άρχισαν τις υποβρύχιες έρευνες για τον εντοπισμό και την καταγραφή τμημάτων από μνημεία και κτίρια της Αρχαίας Αλεξάνδρειας. Σφίγγες, οβελίσκοι και αγάλματα κολοσσοί μαρτυρούν το παρελθόν ενός λαμπρού οικονομικού, πολιτιστικού και θρησκευτικού κέντρου της Μεσογείου. Πολλές από τις έντεχνα σμιλεμένες πέτρες αποτελούσαν τμήματα του ενός από τα 7 θαύματα του κόσμου της Αρχαιότητας, του Φάρου της Αλεξάνδρειας.

Τι γνωρίζουμε αλήθεια για αυτό το οικοδόμημα, που επί αιώνες αποτελούσε το στίγμα της πόλης και οδηγούσε με ασφάλεια τα πλοία στο λιμάνι της; Από την εποχή του Ομήρου (8^{ος} αιώνας π.χ) και ίσως από παλαιότερα, το μικρό νησί Φάρος, με το φυσικό λιμάνι του, χρησιμοποιείτο από ξένους εμπόρους ως ασφαλής σταθμός των πλοίων κατά την διαδρομή τους προς τον Κανωβικό βραχίονα του Νείλου, όπου συναντούσαν Αιγύπτιους εμπόρους που είχαν κατέβει το μεγάλο ποταμό.

Η πόλη της Αλεξάνδρειας θεμελιώθηκε το 331 π.χ από το Μέγα Αλέξανδρο και χάρη στην προνομιακή της θέση, άρχισε να εξελίσσεται γρήγορα. Δύο όμως ήταν τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν τα προσεγγίζοντα από τη Μεσόγειο πλοία: οι χαμηλές ακτές της που δεν τα βοηθούσαν να βρουν λιμάνι και οι ξέρες γύρω από το νησί Φάρο που τα τσάκιζαν όταν είχε τρικυμία.

Ο παιδικός φίλος του Αλέξανδρου και Διοικητής της Αιγύπτου Πτολεμαίος Α΄ κατάλαβε γρήγορα ότι χρειαζόνταν ένα ψηλό οικοδόμημα και κάποιος μηχανισμός που θα διευκόλυνε τα πλοία να εντοπίζουν την πόλη και να εισέρχονται στο λιμάνι με ασφάλεια. Το οικοδόμημα κατασκευάσθηκε πάνω στο νησί Φάρος, από το οποίο έχουν πάρει έκτοτε το όνομα τους οι φάροι.

Η ανέγερση του φάρου άρχισε το 285 π.χ Περίπου και τελείωσε το 279 π.χ. Οι μαρτυρίες των ιστορικών διίστανται όσον αφορά το ύψος του. Ο Ιουδαίος ιστορικός Ιώσηπος αναφέρει ότι ο φάρος ήταν ορατός από απόσταση 300 σταδίων δηλαδή 30 σημερινών ναυτικών μιλίων.

Από αυτό συμπεραίνουμε ότι το ύψος του πρέπει να ήταν περίπου 150 μέτρα. Αραβικές μαρτυρίες μας δίνουν μια εικόνα του τριώροφου φάρου. Το ισόγειο ήταν μαρμάρινο με τετράγωνη κάτοψη, ο πρώτος φάρος με οκτάγωνη και ο δεύτερος με κυκλική. Από πάνω βρισκόταν η φωτεινή πηγή και στην κορυφή ένα άγαλμα του Ποσειδώνα ύψους 7 μέτρων.

Το ισόγειο του κτιρίου είχε πολλά παράθυρα και περιελάμβανε 300 περίπου δωμάτια για τη φρουρά και τους τεχνικούς, καθώς και μεγάλες αποθήκες για τα ξύλα που έκαίγε ο φάρος. Στο κέντρο του οικοδομήματος υπήρχε κατακόρυφο κλιμακοστάσιο με δύο ελικοειδείς ράμπες, αρκετά φαρδιές για να περνά ένα φορτωμένο ζώο, και κάποιες μηχανικές διατάξεις που ανέβαζαν ξύλα στην κορυφή του. Οι σκάλες είχαν άπλετο φυσικό φωτισμό από φεγγίτες στους εξωτερικούς τοίχους.

Από αφηγήσεις της εποχής ξέρουμε ότι ο φάρος είχε κάποιο κάτοπτρο που χρησίμευε για να αντανakλά μια φλόγα από ρητινούχα ξύλα. Την ημέρα ο φάρος φαινόταν κυρίως από τον καπνό του. Ορισμένες αφηγήσεις περιγράφουν το κάτοπτρο σαν να ήταν από γυαλί και μάλιστα σε κοίλο σχήμα. Ο θρύλος λει ότι όταν κοιτάζες μέσα από το κάτοπτρο του φάρου μπορούσες να δείς πλοία που ήταν πολύ μακριά και δεν φαίνονταν με γυμνό μάτι. Ή ότι το κάτοπτρο μπορούσε να συγκεντρώσει το φως του ηλίου και να κάψει εχθρικά πλοία από μεγάλη απόσταση. Λέγεται ότι ο Αρχιμήδης είχε σχεδιάσει την οπτική συσκευή του φάρου. Ο φάρος είχε και άλλα θαυμαστά μηχανήματα. Στην κορυφή του πύργου, το άγαλμα του Ποσειδώνα είχε ένα πολύπλοκο μηχανισμό, που του επέτρεπε να περιστρέφεται και να ανεβοκατεβάζει το χέρι δείχνοντας τη θέση του ήλιου μέρα νύχτα.

Ένα άλλο άγαλμα ανήγγελλε με μελωδικούς τόνους τις ώρες της ημέρας, όπως τα ρολόγια των μεσαιωνικών μοναστηριών που δεν είχαν καντράν και δείκτες. Λέγεται ακόμα ότι υπήρχε ένα άγαλμα του Τρίτωνα που ηχούσε δυνατά συναγερμό τη στιγμή που κάποιος εχθρικός στόλος σήκωνε άγκυρα, ακόμα και αν βρισκόταν μέρες μακριά, ενώ άλλοι Τρίτωνες έφεραν σάλπιγγες που με τον ήχο τους βοηθούσαν τα πλοία να προσεγγίζουν το λιμάνι όταν υπήρχε ομίχλη.

Όλα αυτά θα μας φαίνονταν απίστευτα αν δεν είχε σωθεί μέχρι σήμερα ένα νόμισμα της εποχής του Ρωμαίου αυτοκράτορα Μάρκου Αυρήλιου που απεικονίζει το άγαλμα του Ποσειδώνα και τους Τρίτωνες. Δεκαέξι αιώνες άντεξε ο φάρος τις τρικυμίες της ανοικτής θάλασσας και τους συχνούς μεγάλους σεισμούς. Είχαν επανειλημμένα γίνει προσπάθειες για την επισκευή των ζημιών και τη συντήρηση του λαμπρού αυτού οικοδομήματος μέχρι το πρώτο μισό του 14 ου αιώνα, οπότε καταστράφηκε ολοσχερώς εξ' αιτίας μάλλον ισχυρότατου σεισμού. Έτσι τα κομμάτια του ενός από τα 7 θαύματα του κόσμου σκορπίστηκαν στο βυθό της Αλεξανδρινής θάλασσας για να ξανάρθουν στο φως τις μέρες μας.

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΥΡΣΟΥ: σφάλμα ως προ την αναγνώριση πυρσού για το χαρακτηριστικό, του οποίου γνωρίζουμε τη φυσιογνωμία και την περίοδο, αποκλείεται.

Για την αναγνώριση των πυρσών του ελληνικού φωτιστικού δικτύου αρκεί και μόνο η φυσιογνωμία του χαρακτηριστικού. Οι πυρσοί που γειτονεύουν είναι ρυθμισμένοι ώστε να έχουν τόσο διαφορετική φυσιογνωμία χαρακτηριστικού που να αποκλείεται κάθε πιθανότητα σύγχυσης της ταυτότητας τους.

Οι ναυτιλομένοι στις ελληνικές θάλασσες δεν πρέπει να αμφιβάλλουν για την ταυτότητα του πυρσού, εφόσον η φυσιογνωμία του χαρακτηριστικού του είναι αυτή που αναγράφεται στον φαροδείκτη, ακόμη και αν παρατηρηθεί ότι η διάρκεια της περιόδου είναι διαφορετική από αυτήν του φαροδείκτη.

Η διάρκεια των φάσεων και της περιόδου μπορεί να μεταβληθεί στους μεν αυτόματους φάρους με την μεταβολή της βαρομετρικής πίεσης, στους δε περιστροφικούς με τη θερμοκρασία του περιβάλλοντος.

A) πετρελαίου γυμνής φλόγας: αποδίδουν φως υποκίτρινο που κοκκινίζει σε υγρή ατμόσφαιρα

B) πυρακτώσεως δια πετρελαιατιμών: αποδίδουν φως έντονα λευκό.

Γ) ασετυλίνης γυμνής φλόγας: αποδίδουν φως έντονα λευκό

Δ) Φωτός Νταλέν: αποδίδουν φως λευκό εντονότερο και διαπεραστικότερο κάθε άλλου.

Ε) ηλεκτρικού φωτός: αποδίδουν φως από κοινούς λαμπτήρες (φανοί, λιμενικών επιτροπών).

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΦΩΤΟΒΟΛΙΑ: Η απόσταση, μέχρι την οποία η καμπυλότητα της γής σε συνδυασμό με την ατμοσφαιρική διάθλαση επιτρέπει παρατηρητή, που βρίσκεται σε ορισμένο ύψος από τη θάλασσα, να βλέπει το φως που εκπέμπεται από τον πυρσό του οποίου το φέγγος υποτίθεται ότι δίνει φωτοβολία μεγαλύτερη από την ακτίνα του φυσικού ορίζοντα.

ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟΙ: Οι πυρσοί που λειτουργούν κάτω από την άμεση επιτήρηση των φαροφυλάκων.

ΕΣΤΙΑΚΟ ΥΨΟΣ: Το ύψος της εστίας του φωτός του φάρου από την επιφάνεια της θάλασσας.

ΠΕΡΙΟΔΟΣ: Η χρονική διάρκεια μέσα στην οποία αποδίδεται 'εφάπαξ' και ακέραια η φυσιογνωμία του χαρακτηριστικού και εκφράζεται σε πρώτα λεπτά ή δευτερόλεπτα..

ΠΥΡΣΟΣ: Στη ναυτική γλώσσα κάθε κατασκευάσμα που απαραίτητα εκπέμπει φως και επισημαίνει στους ναυτιλλόμενους γεωγραφικό σημείο, τέλεια καθορισμένο και γνωστό σε αυτούς εκ των προτέρων.

Ο πυρσός μπορεί να είναι τοποθετημένος μόνιμα σε στερεό έδαφος της ακτής ή του θαλάσσιου βυθού η να επιπλέει αγκυροβολημένος. Στην πρώτη κατηγορία, περιλαμβάνονται οι φάροι, φανοί λιμένων και φανοί ευθυγραμμίσεων. Στη δεύτερη οι φωτοβόλοι σημαντήρες και οι πυρσωρίδες (φαρόπλοια ή караβοφάναρα).

ΠΥΡΣΩΡΙΣ η ΚΑΡΑΒΟΦΑΝΑΡΟ: Πλοίο μόνιμως αγκυροβολημένο σε συγκεκριμένο σημείο που πρέπει να επισημανθεί και εκπέμπει φως ή με τη φροντίδα του πληρώματος ή αυτόματα.

ΣΗΜΑΝΤΗΡΑΣ: Πυρσός πλωτός αγκυροβολημένος ,που εκπέμπει φως για την επισήμανση υφάλου κινδύνου. Ο μαύρος σημαντήρας πρέπει να αφήνεται δεξιά και ο ερυθρός σημαντήρας αριστερά.

ΣΚΑΡΔΑΜΥΣΣΟΝ: Το φως που εμφανίζεται αιφνίδια, διατηρείται για κάποιο χρόνο με σταθερή ένταση και σβήνει απότομα. Παράγεται από την παρεμβολή εκλείψεων, κατά κανόνα ίσης διάρκειας, στο σταθερό φως. Η διάρκεια της έκλειψης είναι ίσης ή μικρότερης διάρκειας της φωτεινής φάσης. Όταν όλες οι φωτεινές φάσεις είναι ίσες το σκαρδαμύσσον λέγεται 'απλό'. Όταν είναι άνισες, αλλά επαναλαμβάνονται κανονικά το σκαρδαμύσσον λέγεται 'σύνθετο'.

ΤΟΜΕΑΣ: Σε πυρσούς μόνιμα εγκατεστημένους στο έδαφος παρουσιάζεται συχνά ανάγκη μεταξύ ορισμένων αζιμουθιακών διευθύνσεων, να υπάρχει και χαρακτηριστικό φωτός διαφορετικό από εκείνο που είναι και το κύριο γνώρισμα του. Η αζιμουθιακή έκταση μέσα στην οποία εκδηλώνεται η αλλαγή της φυσιογνωμίας του χαρακτηριστικού ονομάζεται τομέας. Σκοπός τη ύπαρξης σε φάρο ή φανό ενός ή περισσοτέρων τομέων με διαφορετικά χαρακτηριστικά είναι να δείχνουν τις επικίνδυνες για τα πλοία εκτάσεις της θάλασσας ή να καθοδηγούν με ασφάλεια ανάμεσα στα στενά.

ΤΟΞΟ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑΣ: Η αζιμουθιακή έκταση κοντά στο φάρο ή το φανό μέσα στην οποία τα πλοία βλέπουν το φως του πυρσού.

ΦΑΝΟΙ ΕΥΘΥΓΡΑΜΜΙΣΕΩΝ: Οι πυρσοί που η ευθυγράμμιση των φώτων τους εξασφαλίζει την πλεύση σε στενά που πλαισιώνονται από αβαθή ύδατα.

ΦΑΝΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ: Ο πυρσός για την ένδειξη λιμένος και της εισόδου του επινείου η αγκυροβολίου καταφυγής. Μερικές φορές στη θέση του φανού μπορεί να χρησιμοποιηθεί φάρος. Φως πράσινο που εκπέμπεται από φανό λιμένος σημαίνει κατά κανόνα ότι ο 'εισπλέων' πρέπει να αφήνει το φανό δεξιά και φως ερυθρό να αφήνει το φανό αριστερά.

ΦΑΡΟΣ: Παλαιότερα σήμαινε πύργος που στην κορυφή του υπήρχε πυρσός. Με την εμφάνιση των ανεπιτήρητων πυρσών ο πύργος δεν είναι πάντα απαραίτητος και φάρος χαρακτηρίζεται κάθε πυρσός που χρησιμεύει στην επισημάνση πορείας πελαγοδρομίας ή προσγειώσεως ή ακτοπλοΐας.

ΦΑΣΗ: Κάθε φωτεινή εκπομπή ξεχωριστά, αλλά και η κάθε ενδεχόμενη ενδιάμεση έκλειψη. Τρεις είναι οι τύποι των φωτεινών φάσεων: το σταθερό φως, η αναλαμπή και η έκλαμψη. Το φως που μπορούν να εκπέμπουν είναι λευκό, ερυθρό ή πράσινο. Με τον συνδυασμό των τύπων των φωτεινών φάσεων, του χρώματος του φωτός και της βραχύτητας ή της μακρότητας των εκλείψεων που ενδεχομένως μεσολαβούν, παρέχεται για την διευκόλυνση των ναυτιλλομένων μεγάλη ποικιλία χαρακτηριστικών.

ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ: Το σύνολο των φάσεων (εφόσον δεν πρόκειται για σταθερό φως) που απαράλλαχτα, ομοιόμορφα, συνέχεια και με τον ίδιο ρυθμό επαναλήψεων επαναλαμβάνονται μέσα σε ισόχρονα διαστήματα.

ΦΩΤΙΣΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ: Το φως του οποίου η ένταση χρησιμεύει ως μονάδα μέτρησης της έντασης οποιουδήποτε άλλου φωτός.

ΦΩΤΙΣΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΒΙΟΛ: Η φωτιστική ένταση που εκπέμπεται από ένα τετραγωνικό εκατοστό πλατίνας « εν λευκοπυρώσει».

ΦΩΤΙΣΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΚΑΡΣΕΛ: Η φωτιστική ένταση που εκπέμπονται από λυχνία με μυκτήρα 20 χιλ. και καιει 40 γραμμάρια ελαίου την ώρα. 1 Καρσέλ = 0,458 Βιόλ.

ΦΩΤΟΒΟΛΙΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ: Η απόσταση, σε ναυτικά μίλια, από την οποία παρατηρητής με μέση δύναμη δράσης διακρίνει το φως των φάσεων του χαρακτηριστικού του πυρσού, όταν κοιτάζει από το εστιακό (οριζόντιο) επίπεδο του φάρου. Η φωτοβολία μηχανήματος είναι συνάρτηση του φέγγους του πυρσού, της δύναμης της όρασης του παρατηρητή και της ατμοσφαιρικής διαφάνειας τη στιγμή της παρατήρησης.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ: Το φωτεινό γνώρισμα που εμποδίζει τη σύγχυση της ταυτότητάς του και είναι ο συνδυασμός φωτεινών εκπομπών με ή χωρίς παρεμβολή της αφάνεια του φωτός- έκλειψη. Όσο διαρκεί η έκλειψη, η αντίληψη τη διεύθυνσης προς τον πυρσό δεν είναι αισθητή, αλλά νοητή και συνεχίζει την εντύπωση του φωτός μέχρι την επανεμφάνισή του. Συνδυασμός σταθερού φωτός με αναλαμπές ή με εκλάμπσεις αποτελεί «σύνθετο χαρακτηριστικό».

ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΣ

Σύστημα

Γενική περιγραφή του Συστήματος

Περιγραφή Συστήματος

Το σύστημα IALA είναι ένα Διεθνές Σύστημα Ναυτιλιακής Σημάνσεως, το οποίο δημιουργήθηκε εκ της ανάγκης καθιέρωσης ενός ενιαίου συστήματος Φωτοσημάνσεως, από τις Υπηρεσίες Φάρων των διαφόρων Κρατών, προς αποφυγή πολλών ατυχημάτων και συγκύσεως, που προέκυψαν στο παρελθόν.

Το παραπάνω σύστημα το έχει αποδεχθεί και η Ελλάδα (περιοχή Α) και ήδη, έχει αρχίσει να εφαρμόζεται στον Ελληνικό Θαλάσσιο χώρο, από το έτος 1982 και θα τελειώσει το 1986. Διαγράμματα του συστήματος φαίνονται στον Φαροδείκτη.

Οι ναυτιλλόμενοι θα πρέπει να γνωρίζουν ότι, για να ενημερωθούν πλήρως περί του νέου συστήματος Φωτοσημάνσεως (IALA), θα πρέπει να εφοδιασθούν με το Φυλλάδιο, που έχει εκδώσει η Υ.Υ. το έτος 1981, το οποίο περιέχει και περιγράφει αναλυτικά το ανωτέρω σύστημα.

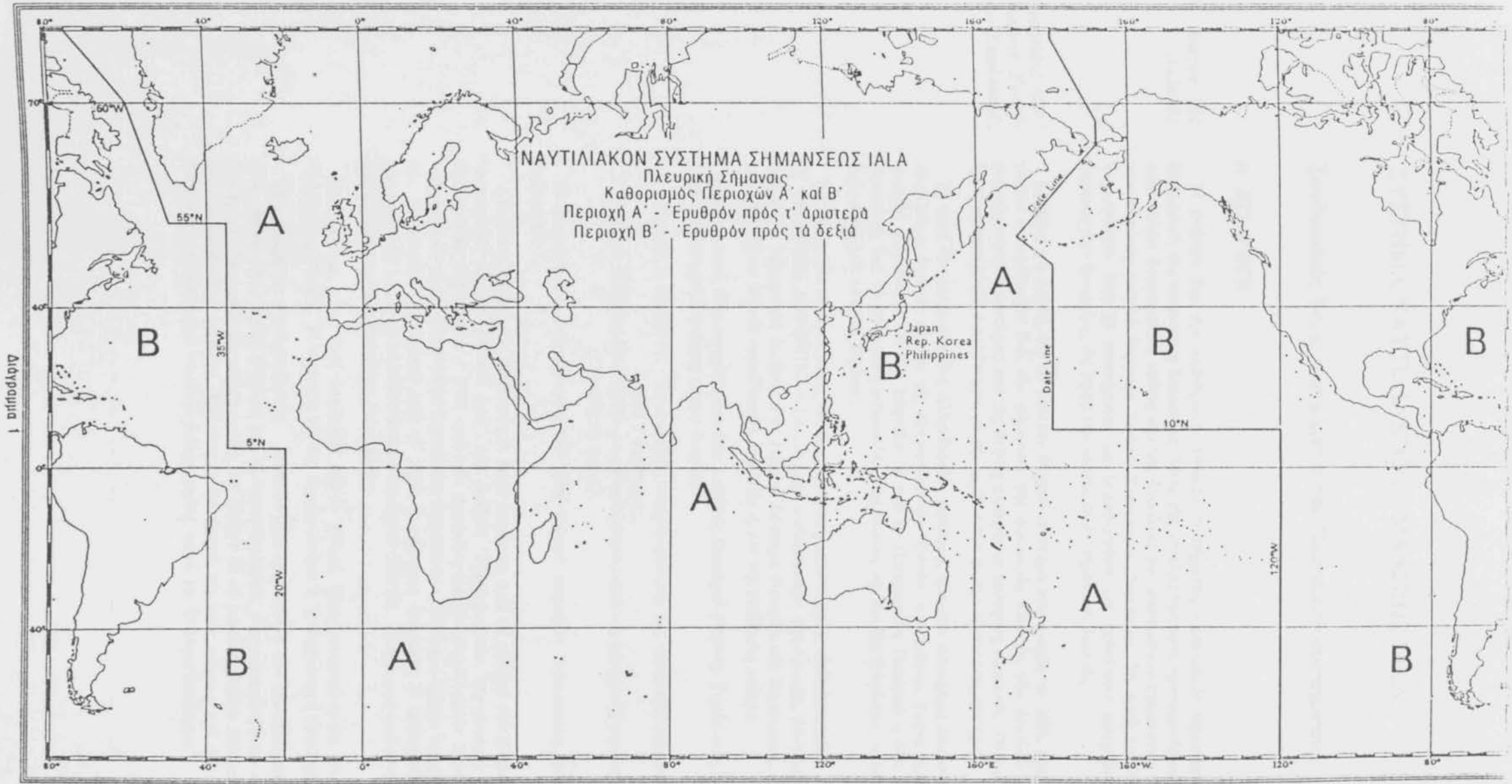
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίς

Α.—	Εισαγωγή	1
Β.—	Γενική περιγραφή του Συστήματος	3
Γ.—	Πλευρικοί Σημάνσεις	5
Δ.—	Περιγραφή χαρακτηριστικών Πλευρικών Σημάνσεων Περιοχής Α	6
Ε.—	Περιγραφή χαρακτηριστικών Πλευρικών Σημάνσεων Περιοχής Β	8
Ζ.—	Τεταρτοκυκλικαί Σημάνσεις	11
Η.—	Σημάνσεις Μεμονωμένου Κινδύνου	13
Θ.—	Σημάνσεις 'Ασφαλών 'Υδάτων	13
Ι.—	Ειδικοί Σημάνσεις	13
Κ.—	Νέοι Κίνδυνοι	14
Λ.—	Σύμβολα και 'Επιτησεις χαρτών χρησιμοποιούμενα διά τό Σύστημα εις Περιοχήν Α	19
Μ.—	'Εφαρμογή του Συστήματος	20

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

1.—	Πλευρική Σήμανσις. Καθορισμός Περιοχών Α και Β	IV
2.—	Συμβατική Διεύθυνσις Πλευρικής Σημάνσεως εις τόν 'Ελληνικόν θαλάσσιον χώρον (Περιοχή Α)	2
3.—	Πλευρικοί Σημάνσεις χρησιμοποιούμενοι εις Περιοχήν Α	7
4.—	Πλευρικοί Σημάνσεις χρησιμοποιούμενοι εις Περιοχήν Β	9
5.—	Τεταρτοκυκλικαί Σημάνσεις	10
6.—	Σημάνσεις Μεμονωμένου Κινδύνου, 'Ασφαλών 'Υδάτων και Ειδικοί Σημάνσεις	15
7.—	Παράδειγμα Περιοχής Α. Προοπτική όψις	16
8.—	Παράδειγμα Περιοχής Α. 'Αναπαράστασις επί Χάρτου	17
9.—	Σύμβολα και 'Επιτησεις χαρτών χρησιμοποιούμενα εις Περιοχήν Α	18



ΣΥΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΗΜΑΝΣΕΩΣ ΙΑΛΑ.

Συνδυασμός Τεταρτοκυκλικού και Πλευρικού συστήματος

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Η ανάγκη της Αλλαγής.

Η ανάγκη διά την καθιέρωσιν ενιαίου συστήματος ναυτιλιακής σημάσεως κατέστη επιτακτική τās τελευταίας δεκαετίας, λόγω τής μεγάλης διεθνούς ναυτιλιακής κινήσεως, τών πολλαπλών ατυχημάτων, καθώς και τής ποικιλίας τών συστημάτων σημάσεως εφαρμοζομένων τοπικώς από τὰ διάφορα Κράτη. Σημειούται ιδιαιτέρως, ότι κατά τό 1975 υπήρχον περισσότερα από 30 συστήματα, μέ έπακόλουθον τήν πρόκλησιν συγχύσεως και τήν δημιουργίαν αναρχίας, ως προς τήν ναυτιλιακήν σημάσιν, διεθνώς.

2. Εμφάνισις τών Ναυτιλιακών Συστημάτων Σημάνσεως.

Δύναται νά λεχθῆ, ότι τό πρώτον ενιαίον σύστημα ένεφανίσθη τό 1889, όταν ώρισμένοι χώροι συνεφώνησαν διά τήν σημάσιν τής άριστερᾶς πλευρᾶς τών διαύλων μέ μαύρους κυλινδρικούς σημαντήρας και τής δεξιᾶς πλευρᾶς μέ έρυθρούς κωνικούς. Τό σύστημα τούτο όμως έγκατελείφθη βραδύτερον, μέ τήν χρῆσιν του φωτός εις τούς σημαντήρας.

Τό 1936 έδημιουργήθη ένα άλλο ενιαίον σύστημα, κατόπιν συνάψεως αναλόγου διεθνούς συμβάσεως υπό τήν αιγίδα τής Κοινωνίας τών Έθνών, εις Γενεύην. Τούτο όμως δέν έτυχε γενικῆς παραδοχῆς, μέ τήν κήρυξιν δέ του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου ή ύλη προσπάθεια άνεστάλῃ, διά νά συνεχισθῆ μεταπολεμικώς κυρίως εις τήν ΒΔ Ευρώπην, αλλά μέ μεγάλας διαφοράς από τό κάθε Κράτος.

Τά τελευταία έτη ή Διεθνῆς Ένωσις τών Φαρικῶν Αρχῶν, (INTERNATIONAL ASSOCIATION OF LIGHTHOUSE AUTHORITIES - I.A.L.A.), μή κυβερνητικός όργανισμός, άπεφάσισεν, ότι θά πρέπει νά εφαρμοσθῆ διεθνώς ένα ενιαίον Σύστημα Ναυτιλιακής Σημάνσεως, επί τῆ δάσει του συγχρόνου ύλικού ναυτιλιακής σημάσεως και τής κτηθείσης πείρας.

Πρός τούτοις έδημιουργήθησαν δύο Διεθνείς Περιοχαί (Regions) Σημάνσεως ή Α και ή Β, όπου ή Πλευρική Σημάνσις μόνον διαφέρει.

Περιοχή Α (Region A): Συνδυασμός τεταρτοκυκλικῆς και πλευρικῆς σημάσεως (έρυθρόν προς τ' άριστερά).

Περιοχή Β (Region B): Συνδυασμός τεταρτοκυκλικῆς και πλευρικῆς σημάσεως (έρυθρόν προς τὰ δεξιά).

Ο γεωγραφικός διαχωρισμός τών δύο τούτων περιοχῶν ένδεικτικώς έμφαίνεται εις διάγραμμα 1.

Αλλά ενώ ή σημάνσις Περιοχῆς Α έγινε άποδεκτή από τὰ πλείστα τών Ευρωπαϊκῶν και Άσιατικῶν κρατῶν ως και από τόν Διεθνή Υδρογραφικόν Όργανισμόν (International Hydrographic Organization - IHO) και τόν Διακυβερνητικόν Ναυτιλιακόν Συμβουλευτικόν Όργανισμόν (Inter - Governmental Consultative Organization - IMCO) και ήρχισε εφαρμοζομένη εις τās Ευρωπαϊκάς θαλάσσας από τό 1977, ή σημάνσις Περιοχῆς Β καθορίσθη εις τήν σύσκεψιν τής ΙΑΛΑ συνελθοῦσα κατά Νοέμβριον 1980 εις Τόκυο, μή καθορισθείσης όμως και τής ήμερομηνίας έναρξεως εφαρμογῆς.

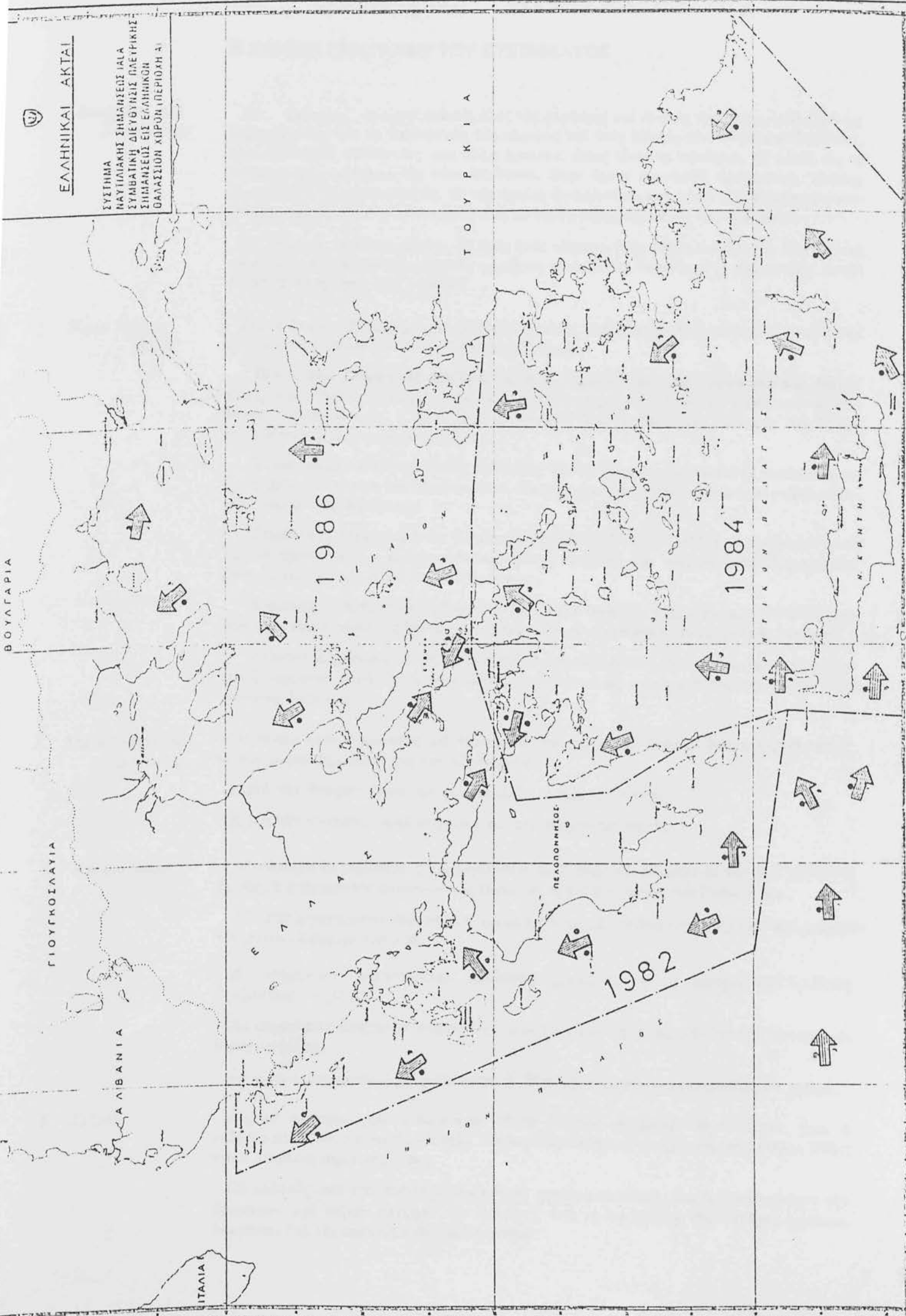
Τό Σύστημα τούτο έχει άποδεχθῆ και ή Έλλάς, εκπροσωπούμενη εις ΙΑΛΑ διά τής Υπηρεσίας Φάρων. Η περιοχή, εις τήν όποίαν ανήκει ή Έλλάς είναι ή Περιοχή Α.

Η καθιέρωσις του Συστήματος σκοπόν έχει νά βοηθήσῃ τόν ναυτιλλόμενον ώστε άφ' ενός μέν νά αναγνωρίξῃ εύκόλως και νά έρμηνεύῃ όρθώς μίαν σημάσιν, έστω και άν αῦτη δέν έχει καταχωρηθῆ εις τούς χάρτας, άφ' έτέρου δέ νά λαμβάνῃ όρθήν άπόφασιν ως προς τήν ακολουθητέαν πορείαν. Βεβαίως ή αναδρομή εις τούς χάρτας και άλλα ναυτιλιακά βοηθήματα εξακολουθεῖ νά εῖναι άπαραίτητος, παρά τήν έν λόγω επιδίωξιν.



ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΚΤΑ

ΣΥΣΤΗΜΑ
ΝΑΥΤΙΑΚΗΣ ΣΗΜΑΡΕΔΣ ΠΑΛΑ
ΣΥΜΒΑΤΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΠΛΕΥΡΙΚΗΣ
ΣΗΜΑΡΕΔΣ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΝ ΑΙΟΡΟΝ (ΠΕΡΙΟΧΗ Α)



Τ Ο Υ Ρ Κ Ι Α

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

ΡΟΥΜΑΝΙΑ

ΑΛΒΑΝΙΑ

ΙΤΑΛΙΑ

ΠΕΛΑΓΟΝΗΟΣ

ΠΕΛΑΓΙΟΝ ΠΕΣΑΓΟΤ

Ν. ΚΡΗΤΗ

1986

1984

1982

Β. ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

1. Έμφαση του Συστήματος.

Το Σύστημα εφαρμόζεται εις όλες τας σταθεράς και πλωτάς σημάσεις, φωτιζόμενας ή άφωτιστους, διά νά υποδεικνύη τας πλευράς και τούς άξονας των πλευσίμων διαύλων, τούς φυσικούς κινδύνους και άλλα έμπόδια, όπως είναι τά ναυάγια, τά όποια εις τό Σύστημα περιγράφονται ως νέοι κίνδυνοι, όταν έχουν έντοπισθή προσφάτως. Επίσης εφαρμόζεται εις τας περιοχάς, εις τας όποιας ή ναυσιπλοία υπόκειται εις ώρισμένους κανονισμούς και εις άλλα χαρακτηριστικά, τά όποια ενδιαφέρουν τόν ναυτιλλόμενον.

Τό Σύστημα δέν εφαρμόζεται ως πρός τούς φάρους, τούς τομείς φανών, τας ίθνητριούς σημάσεις, τά φάρόπλοια και τούς μεγάλους αυτόμάτους ναυτιλιακούς σημαντήρας (Large Automatic Navigational Buoy - LANBY).

2. Τύποι Σημάνσεως.

Εις τό έν λόγω Σύστημα περιλαμβάνονται πέντε τύποι σημάνσεως, οί όποιοι είναι δυνατόν νά χρησιμοποιηθούν μέ οιονδήποτε συνδυασμόν:

Πλευρικοί Σημάνσεις (LATERAL MARKS). Υποδεικνύουν τήν άριστεράν και δεξιάν πλευράν των διαύλων. Χρησιμοποιούνται έν συνδυασμώ πάντοτε μέ τήν συμβατικήν κατεύθυνσιν τής σημάνσεως, ή όποια έχει καθιερωθή από τας άρμοδίας Έθνικάς Άρχάς και σημειούται εις τούς ναυτικούς χάρτας.

Τεταρτοκυκλικαί Σημάνσεις (CARDINAL MARKS). Χρησιμοποιούνται έν συνδυασμώ μέ τήν πυξίδα του πλοίου και υποδεικνύουν, ότι πλεύσιμα ύδατα εύρίσκονται πρός τήν όμώνυμον πλευράν τής σημάνσεως.

Σημάνσεις Μεμονωμένου Κινδύνου (ISOLATED DANGER MARKS). Χρησιμοποιούνται διά νά προσδιορίζουν κίνδυνον περιωρισμένης έκτάσεως και τοποθετούνται ή άγκυροβολούνται άκριδώς επί ή άνωθεν του κινδύνου.

Σημάνσεις Άσφαλών Ύδάτων (SAFE WATER MARKS). Υποδεικνύουν, ότι υπάρχουν πλεύσιμα ύδατα περίξ τής θέσεώς των, όπως είναι οί σημαντήρες του μέσου ενός διαύλου.

Ειδικοί Σημάνσεις (SPECIAL MARKS). Χρησιμοποιούνται, διά νά έπισημάνουν περιοχήν ή χαρακτηριστικόν, τό όποιον ειδικώς αναφέρεται εις τούς αντίστοιχους χάρτας ή Ναυτιλιακάς Έκδόσεις.

3. Χαρακτηριστικά Σημάνσεως.

Η έννοια κάθε σημάνσεως του συστήματος συνάγεται επί τη βάση ενός ή περισσοτέρων εκ των χαρακτηριστικών της και ειδικώτερον:

Κατά τήν ήμέραν: Άπό τόν χρωματισμόν, σχήμα και έπίσημα.

Κατά τήν νύκταν: Άπό τό χρώμα και τόν ρυθμόν του φωτός.

α. Χρωματισμός.

Αί πλευρικοί σημάνσεις χρωματίζονται καθ' όλην τήν επιφάνειάν των διά χρώματος έρυθρου ή πρασίνου αναλόγως τής Περιοχής Α ή Β εφαρμογής του Συστήματος.

Αί τεταρτοκυκλικαί σημάνσεις χρωματίζονται μέ συνδυασμόν κιτρίνων και μαύρων όριζοντίων λωρίδων έναλλάξ.

Αί σημάνσεις μεμονωμένου κινδύνου χρωματίζονται μέ μαύρας και έρυθράς όριζοντίας λωρίδας.

Αί σημάνσεις άσφαλών ύδάτων χρωματίζονται μέ έρυθράς και λευκάς κατακορύφους λωρίδας.

Αί ειδικοί σημάνσεις χρωματίζονται εις όλην τήν επιφάνειάν των μέ κίτρινον χρώμα.

β. Σχήμα.

Εις τό σύστημα χρησιμοποιούνται πέντε βασικά σχήματα σημαντήρων, ήτοι ό κυλινδρικός (Can), ό κωνικός (Conical), ό σφαιρικός (Spherical), ό σημαντήρ μετά στήλης (Pillar) και ό έπιμήκης σημαντήρ (Spar).

Οί κυλινδρικοί και κωνικοί σημαντήρες χρησιμοποιούνται, διά νά υποδεικνύουν τήν άριστεράν και δεξιάν πλευράν των διαύλων, ένώ οί σφαιρικοί σημαντήρες χρησιμοποιούνται διά τήν υποδειξιν άσφαλών ύδάτων.

Τό σχήμα τών σημαντήρων μετά στήλης καί τών έπιμήκων σημαντήρων ούδεμίαν ιδιαίτεράν έννοιαν έχει. Αύτοί χρησιμοποιούνται είς όλους τούς τύπους τής σημάσεως μέ ανάλογον χρωματισμόν. Οί κυλινδρικοί, κωνικοί καί σφαιρικοί σημαντήρες είναι δυνατόν έπίσης νά χρησιμοποιούνται καί είς τάς είδικάς σημάσεις χρωματιζόμενοι μέ κίτρινον χρώμα.

Διευκρινίζεται, ότι σημαντήρ μετά στήλης ονομάζεται κάθε σημαντήρ, ό όποιος είναι μικρότερος από τόν φαροσημαντήρα καί έχει ύψηλήν κεντρικήν κατασκευήν έπάνω είς μίαν εύρειαν βάση. Είς τήν κατηγορίαν αυτήν περιλαμβάνονται οί σημαντήρες μέ ένδεικτικά σημεία, οί φωτοσημαντήρες ύψηλού έστιακού ύψους (έκτός από τούς έπιμήκεις σημαντήρας) καί άλλοι σημαντήρες άδιαφόρου σχήματος, τών όποιων όμως τό κύριον σχήμα δέν ύποδεικνύει όρθήν πλευράν διελεύσεως.

Σημαντήρ έπιμήκης, ονομάζεται κάθε σημαντήρ, ό όποιος έχει κυλινδρικό σχήμα, αλλά μέ ύψος δυσανάλογως μεγαλύτερον τής βάσεως καί ό όποιος άγκυροδολείται ή έμπήγνυται κατακορύφως είς τόν θυθόν ή είς τήν άκτήν.

Δεδομένου, ότι υπάρχουν είς διάθεσιν τών Κρατών καί σημαντήρες άλλων σχημάτων (π.χ. σχεδία) ή τά Κράτη στερούνται ώρισμένου σχήματος σημαντήρων, έκ τών προαναφερθέντων πέντε σχημάτων, παρέχεται ή εύχέρεια χρησιμοποιήσεως τών διατιθεμένων, υπό τήν βασικήν όμως προϋπόθεσιν τής χρήσεως του όρθου χρωματισμού καί έπισήματος.

γ. Έπισήματα.

Τό Σύστημα χρησιμοποιεί έπισήματα μόνον κυλινδρικού, κωνικού, σφαιρικού καί Χ σχήματος. Τά έπισήματα επί τών σημαντήρων μετά στήλης καί έπιμήκων σημαντήρων είναι ιδιαίτέρως σημαντικά καί χρησιμοποιούνται όπουδήποτε είναι πρακτικώς δυνατόν. Η έλικάθησις όμως πάγου ή ή έπικράθησις δυσμενών συνθηκών δυνατόν περιπτωσιακώς νά έμποδίσουν τήν άναγνώρισίν των.

δ. Χρώματα Φωτός.

Όταν αί σημάσεις φωτίζονται, τό έρυθρόν καί τό πράσινον φώς χρησιμοποιείται ανάλογως τής Περιοχής Α καί Β διά τάς άριστεράς καί δεξιάς πλευρικές σημάσεις, τό δέ κίτρινον διά τάς είδικάς σημάσεις. Οί λοιποί τύποι σημάσεων έχουν λευκό φώς, διακρινόμενοι μεταξύ των από τόν ρυθμόν του φωτός.

ε. Ρυθμοί Φωτός.

Τό έρυθρόν καί πράσινον φώς δυνατόν νά έχει οίονδήποτε ρυθμόν, καθ' όσον τό χρώμα καί μόνον είναι άρκετόν νά ύποδείξη από ποίαν πλευράν πρέπει νά διέλθη ό ναυτιλλόμενος. Αί είδικαι σημάσεις, όταν φωτίζονται, έχουν κίτρινον φώς μέ οίονδήποτε ρυθμόν μή χρησιμοποιούμενον είς τό λευκό φώς του συστήματος. Οί λοιποί τύποι σημάσεων έχουν πλήρως καθορισμένο ρυθμόν λευκού φωτός, όπως διαφόρους ρυθμούς σπινθηρισμού έχουν αί τεταρτοκυκλικαι σημάσεις, δέσμην δύο άναλαμπών αί σημάσεις μεμονωμένου κινδύνου καί σχετικά μεγάλας περιόδους φωτός αί σημάσεις ασφαλών ύδάτων.

Οί άπλοί σταθεροί φανοί, όπως π.χ. εκείνοι, οί όποιοι εύρίσκονται είς τήν κεφαλήν προβλήτος, πρόκειται νά καταργηθούν σταδιακώς προς άποφυγήν συγχύσεως μέ τούς φανούς τών πλοίων.

Είς διάγραμμα 7 καί 8 δεικνύονται παραδείγματα έφαρμογής του Συστήματος είς Περιοχήν Α έν τή πράξει καί άναπαραστάσεώς του επί του χάρτου άντιστοίχως.

στ. Αντικαθιστώμεναι Σημάσεις.

Αί σημάσεις, αί όποιαί πρόκειται νά αντικατασταθοϋν περιλαμβάνουν τάς ύποδεικνυόσας ναύαγια, άβαθη, δευτερεύοντα διαύλους, διαχωρισμούς καί συνενώσεις θαλασσίων όδών. Είς τό Σύστημα δέν περιλαμβάνονται είδικαι σημάσεις διά προσγειώσεις καί εύθυγραμμίσεις. Δέν υπάρχουν διαφοραι μεταξύ τών σημάσεων διά περιοχάς μέ ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ως είναι, αί περιοχαί άκαθάρτου θυθου, άγκυροβόλια, περιοχαί καλωδίων καί Στρατιωτικών άσκήσεων, αί όποιαί σημαίνονται μέ κίτρινους σημαντήρας, οί όποιοι δυνατόν έπιπροσθέτως νά φέρουν γραμίματα ύποδεικνύοντα τόν σκοπόν του σημαντήρος.

Γ. ΠΛΕΥΡΙΚΑΙ ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

1. Διεύθυνσις Σημάνσεως

Αί πλευρικοί σημάνσεις χρησιμοποιούνται γενικώς εις τούς καλώς προσδιοριζομένους διαύλους, διά να υποδείξουν, την άριστεράν και δεξιάν πλευράν της πορείας, ή όποια δέον ακολουθηθή και πάντοτε εν συνδυασμῷ μέ την συμβατικήν διεύθυνσιν της σημάνσεως. Ἡ διεύθυνσις ορίζεται μέ έναν εκ των κατωτέρω δύο τρόπων:

Τοπική Διεύθυνσις: Ἡ κατεύθυνσις, ή όποια ακολουθεῖται από τόν ναυτιλλόμενον, όταν πλησιάζη ένα λιμένα, εκβολάς ποταμοῦ ή άλλας θαλασσίας οδούς, ερχόμενος από την άνοικτὴν θάλασσα.

Γενική Διεύθυνσις: Ἡ κατεύθυνσις, ή όποια καθορίζεται από τας άρμοδίας διά την σημανσιν Ἐθνικῆς Ἀρχῆς, εις περιοχάς πέραν των περιοχών τοπικῆς διεύθυνσεως. Ἀκολουθεῖ τὴν φοράν των δεικτῶν τοῦ ώρολογίου γύρω από τας ήπειρωτικῆς άκτάς, όπου τοῦτο είναι έφικτόν άνσφέρεται εις τας ναυτλιακάς οδηγίας και άπεικονίζεται, όπου κρίνεται άπαραίτητον, επί των χαρτῶν δι' ενός συμβόλου (ιδέ διαγρ. 9).

Ἐντός τοῦ Ἑλληνικοῦ θαλασσιοῦ χώρου ή Γενική Διεύθυνσις της σημάνσεως, είναι ή δεικνυομένη εις τό διάγραμμα 2.

2. Περιοχαί Σημάνσεως

Ἐπίστανται δύο Διεθνείς Περιοχαί Ναυτλιακῆς Σημάνσεως ή Α και Β όπου αί πλευρικοί σημάνσεις διαφέρουν. Αί Περιοχαί αὗται Α και Β της σημάνσεως δεικνύονται εις διάγραμμα 1.

3. Γενικοί Κανόνες

Σχήματα. Ὅπου εις τὴν πλευρικὴν σημανσιν δέν χρησιμοποιούνται κυλινδρικοῦ (Can) ή κωνικοῦ (Conical) σχήματος σημαντήρες, πρός αναγνώρισίν των δέον ὄπως, έφ' ὅσον είναι πρακτικῶς δυνατόν να χρησιμοποιεῖται τό αντίστοιχον έπίσημα.

Ἀριθμολόγησις ή άλφαθητισμός. Ἐάν αί σημάνσεις των πλευρῶν ενός διαύλου άριθμολογηθῶν ή άλφαθητισθῶν, θά πρέπει να άκολουθῶν τὴν Συμβατικὴν Διεύθυνσιν της Σημάνσεως.

4. Παρεκλίσεις

Παρεκλίσεις από τό άπλό τοῦτο σύστημα πιθανόν να παρατηρηθῶν εις ιδιαιτέρας περιπτώσεις, ως εις μερικῆς περιοχάς, ιδιαιτέρως στενά (άνοικτά και από τά δύο άκρα), όπου ή τοπική διεύθυνσις της σημάνσεως μπορεί να διαφέρει από τὴν γενικὴν διεύθυνσιν. Ἐπίσης ειδικαί σημάνσεις, αί όποιαί έχουν κυλινδρικόν (can) ή κωνικόν (conical) σχήμα, χρώματος κίτρινου, είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθῶν εν συνδυασμῷ μέ τας βασικῆς πλευρικῆς σημάνσεις, διά να υποδείξουν διαύλους ειδικοῦ τύπου, ως είναι οί διαυλοι οί εύρισκόμενοι εντός άλλου κυρίου διαύλου.

Τό έρυθρόν και πράσινον χρώμα φωτός συχνά χρησιμοποιεῖται και διά μικροῦς φανούς ξηρῆς, ὄπως είναι οί φανοί οί όποιοι έπισημαίνου τὴν κεφαλὴν προβλήτος και τά άκρῆια ὄρια προεσοχῶν. Εἰς πολλάς περιπτώσεις, διά να άποφευχθῆ ή σύγχυσις μέ τά πλοϊκά φῶτα των πλοίων, οί μικροί φανοί εάν είναι σταθεροί, τοποθετοῦνται διπλοί κατακορύφως. Ἐναλλακτικῶς, χρησιμοποιοῦνται οί άπλοί έρυθροί και πράσινοι φανοί μέ ανάλαμπον ή διαλείπον φῶς.

Δ. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΛΕΥΡΙΚΩΝ ΣΗΜΑΝΣΕΩΝ
ΠΕΡΙΟΧΗΣ Α (REGION A) (Διάγρ. 3).

1. Χρωματισμός -
Σχήμα - Επίσημα

Ἡ ἀριστερά πλευρά σημαίνεται δι' ἐρυθροῦ χρώματος καί διά σημαντήρος ἢ ἐπισήματος ἢ καί ἀμφοτέρων κυλινδρικοῦ σχήματος (Cap).

Ἡ δεξιά πλευρά σημαίνεται διά πρασίνου χρώματος καί διά σημαντήρος ἢ ἐπισήματος ἢ καί ἀμφοτέρων κωνικοῦ σχήματος (Conical). Εἰς τὴν περίπτωσιν χρήσεως ἐπισήματος ἢ κορυφῆ τοῦ κώνου εἶναι πρὸς τὰ ἄνω.

Εἰς τὸ σημεῖον ὅπου ἓνας δίαυλος διαιρεῖται, κατὰ τὴν προσέγγισίν του μέ τὴν Συμβατικὴν Διεύθυνσιν τῆς Σημάνσεως, ὁ Προτιμώμενος Δίαυλος δυνατόν νά δεικνύεται ἀπὸ τροποποιημένην δεξιᾶς ἢ ἀριστερᾶς πλευρᾶς πλευρικὴν σήμανσιν καί συνεπῶς ἔαν:

Προτιμώμενος δίαυλος πρὸς τ' ἀριστερά. Ὁ σημαντῆρ σημεῖου διαιρέσεως θά εἶναι χρωματισμένος πράσινος μέ μίαν εὐρείαν ἐρυθρὰ ὀριζοντίαν λωρίδα.

Προτιμώμενος δίαυλος πρὸς τὰ δεξιᾶ. Ὁ σημαντῆρ σημεῖου διαιρέσεως θά εἶναι χρωματισμένος ἐρυθρός μέ μίαν εὐρείαν πρασίνην ὀριζοντίαν λωρίδα.

2. Φωτισμός

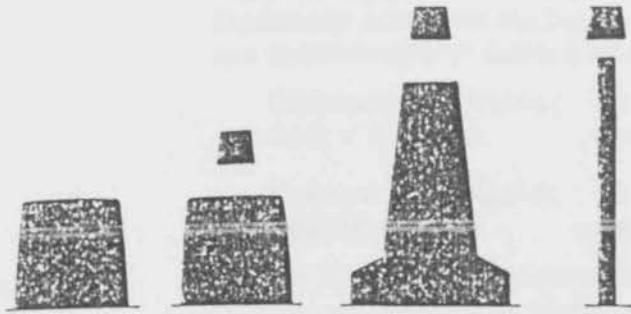
Κατὰ τὴν νύκτα ἓνας ἀριστερᾶς πλευρᾶς σημαντῆρ ἀναγνωρίζεται ἀπὸ τὸ ἐρυθρόν φῶς του καί ἓνας δεξιᾶς πλευρᾶς ἀπὸ τὸ πράσινον φῶς του. Οἰοῦδηποτε ρυθμὸς φωτός (ἀναλάμπων, διαλείπων, ἰσοφασικός κ.λ.π.), πλὴν τοῦ ἀμέσως κατωτέρω ἀνεφερομένου (συνθέτου δέσμης ἀναλαμπῶν) εἶναι δυνατόν νά χρησιμοποιηθῆ.

Εἰς περίπτωσιν σημάνσεων ὑποδεικνυσῶν ἓνα προτιμώμενον δίαυλον τὸ μὲν ἐκπεμπόμενον φῶς εἶναι ἐρυθρόν ἢ πράσινον ἀντιστοίχως διά τὸν δεξιόν ἢ ἀριστερόν προτιμώμενον δίαυλον ὁ δὲ ρυθμὸς εἰς ἀμφοτέρας καθορίζεται καί θά εἶναι, Συνθέτου δέσμης (2+1) ἀναλαμπῶν.

ΠΛΕΥΡΙΚΑΙ ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑΙ ΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΗΝ Α

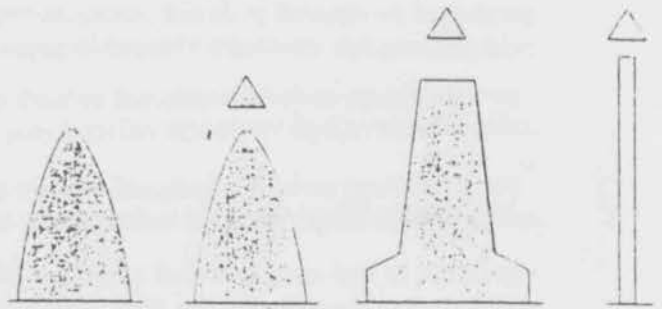
ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΠΛΕΥΡΑ

- Χρώμα: Έρυθρόν.
Red
- Σχήμα: Κυλινδρικός, ή Σημαντήρ μετά στήλης
ή Σημαντήρ Έπιμήκης.
Cylindrical (Can), Pillar or Spar
- * Επίσημα: Άπλους έρυθρός κύλινδρος.
Single red cylinder (can)



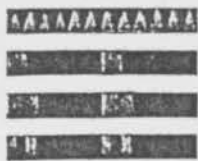
ΔΕΞΙΑ ΠΛΕΥΡΑ

- Χρώμα: Πράσινον.
Green
- Σχήμα: Κωνικός ή Σημαντήρ μετά στήλης
ή Σημαντήρ Έπιμήκης.
Conical, Pillar or Spar
- * Επίσημα: Άπλους πράσινος κώνος με κορυφήν
πρός τὰ άνω.
Single green cone, point upward

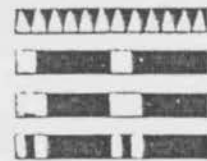


Τό φώς, έφ' όσον χρησιμοποιείται
δυνατόν νά έχη οιονδήποτε ρυθμόν

παραδειγματα

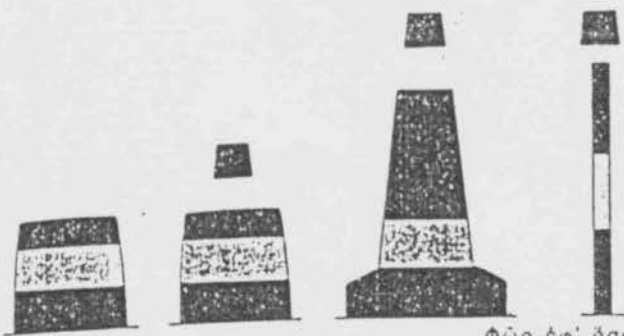


- Σπινθηρίζον
Αναλαμπον
Αναλαμπη μακράς διαρκείας
Δέσμη αναλαμπών



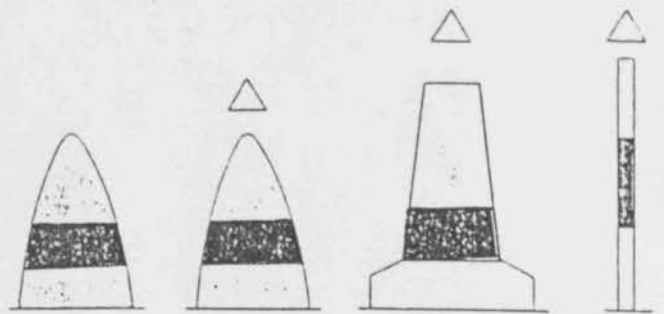
ΠΡΟΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΔΙΑΥΛΟΣ ΠΡΟΣ Τ' ΑΡΙΣΤΕΡΑ

- Χρώμα: Έρυθρόν με μίαν εύρειαν πρασίνην
όριζοντίαν λωρίδα.
Red with one broad green horizontal
band
- Σχήμα: Κυλινδρικός ή Σημαντήρ μετά στήλης
ή Σημαντήρ Έπιμήκης.
Cylindrical (can), Pillar or Spar
- * Επίσημα: Άπλους έρυθρός κύλινδρος.
Single red cylinder (can)



ΠΡΟΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΔΙΑΥΛΟΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΔΕΞΙΑ

- Χρώμα: Πράσινον με μίαν εύρειαν έρυθράν
όριζοντίαν λωρίδα.
Green with one broad red horizontal
band
- Σχήμα: Κωνικός ή Σημαντήρ μετά στήλης
ή Σημαντήρ Έπιμήκης.
Conical, Pillar or Spar
- * Επίσημα: Άπλους πράσινος κώνος με κορυφήν
πρός τὰ άνω.
Single green cone, point upward.



Φώς έφ' όσον χρησιμοποιείται
είναι σύνθετος δέσμη (2+1) αναλαμπών



ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

- Σχήματα: Όπου εις τας πλευρικές σημάσεις δέν χρησιμοποιούνται κυλινδρικού ή κωνικού σχήματος σημαντήρες δι' αναγνώρισίν των, έφ' όσον είναι πρακτικώς δυνατόν χρησιμοποιείται τό ανάλογον έπίσημα.
- Αριθμολόγησις: Έάν αι σημάσεις των πλευρών ένός διαύλου αριθμολογούνται ή άλφαθητίζονται, ή αριθμολόγησις ή άλφαθητισμός θά άκολουθή τήν συμβατικήν διεύθυνσιν τής σημάσεως.

*(έν άν ύφίσταται)

Ε. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΛΕΥΡΙΚΩΝ ΣΗΜΑΝΣΕΩΝ
ΠΕΡΙΟΧΗΣ Β (REGION B) (Διάγρ. 4).

1. Χρωματισμός -
Σχήμα - Επίσημο

Ἡ ἀριστερά πλευρά σημαίνεται διά πρασίνου χρώματος καί διά σημαντήρος ἢ ἐπισήματος ἢ καί ἀμφοτέρων κυλινδρικοῦ σχήματος (Can).

Ἡ δεξιά πλευρά σημαίνεται διά ἐρυθροῦ χρώματος καί διά σημαντήρος ἢ ἐπισήματος ἢ καί ἀμφοτέρων κωνικοῦ σχήματος (Conical). Εἰς περίπτωσιν χρήσεως ἐπισήματος ἢ κορυφῆ τοῦ κώνου εἶναι πρὸς τὰ ἄνω.

Εἰς τό σημεῖον ὅπου ἓνας διάυλος διαιρεῖται, κατὰ τήν προσέγγισίν του μέ τήν Συμβατικήν Διεύθυνσιν τῆς Σημάνσεως, ὁ Προτιμώμενος Δίαυλος δυνατόν νά δεικνύεται ἀπό τροποποιημένην δεξιᾶς ἢ ἀριστερᾶς πλευρᾶς πλευρικήν σήμανσιν καί συνεπῶς ἔάν:

Προτιμώμενος διάυλος πρὸς τ' ἀριστερά. Ὁ σημαντήρ σημεῖου διαιρέσεως θά εἶναι χρωματισμένος ἐρυθρός μέ μίαν εὐρείαν πρασίνην ὀριζοντίαν λωρίδα.

Προτιμώμενος διάυλος πρὸς τὰ δεξιά. Ὁ σημαντήρ σημεῖου διαιρέσεως θά εἶναι χρωματισμένος πράσινος μέ μίαν εὐρείαν ἐρυθράν ὀριζοντίαν λωρίδα.

2. Φωτισμός

Κατὰ τήν νύκτα ἓνας ἀριστερᾶς πλευρᾶς σημαντήρ ἀναγνωρίζεται ἀπό τό πράσινον φῶς του καί ἓνας δεξιᾶς πλευρᾶς ἀπό τό ἐρυθρόν φῶς του. Οἰοσδήποτε ρυθμός φωτός (ἀναλάμπων, διαλείπων, ἰσοφασικός κ.λ.π.), πλὴν τοῦ ἀμέσως κατωτέρω ἀναφερομένου (συνθέτου δέσμης ἀναλαμπῶν) εἶναι δυνατόν νά χρησιμοποιηθῆ.

Εἰς περίπτωσιν σημάνσεων ὑποδεικνυσῶν ἓνα προτιμώμενον διάυλον τό μὲν ἐκπεμπόμενον φῶς εἶναι πράσινον ἢ ἐρυθρόν ἀντιστοίχως διά τόν δεξιόν ἢ ἀριστερόν προτιμώμενον διάυλον ὃ δέ ρυθμός εἰς ἀμφοτέρας καθορίζεται καί θά εἶναι Συνθέτου δέσμης (2+1) ἀναλαμπῶν.

ΠΛΕΥΡΙΚΑΙ ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

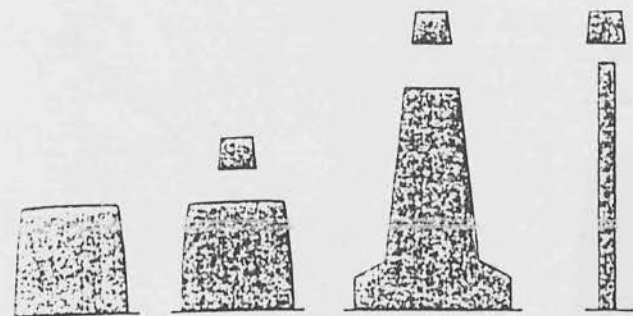
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑΙ ΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΗΝ Β

ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΠΛΕΥΡΑ

Χρώμα: Πράσινον.
Green

Σχήμα: Κυλινδρικός ή Σημαντήρ μετά στήλης
ή Σημαντήρ Έπιμήκης.
Cylindrical (can), Pillar or Spar

* Επίσημα: Άπλοῦς πράσινος κύλινδρος.
Single green cylinder (can)

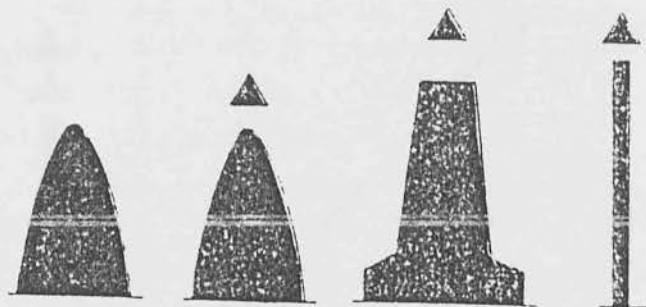


ΔΕΞΙΑ ΠΛΕΥΡΑ

Χρώμα: Έρυθρόν.
Red

Σχήμα: Κωνικός ή Σημαντήρ μετά στήλης
ή Σημαντήρ Έπιμήκης.
Conical, Pillar or Spar

* Επίσημα: Άπλοῦς έρυθρός κώνος με κορυφήν
πρός τά άνω.
Single red cone, point upward



Τό φώς, έφ' όσον χρησιμοποιείται
δυνατόν νά έχη οίονδήποτε ρυθμόν.

παραδείγματα

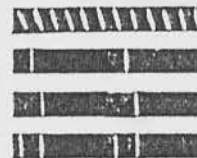


Σπινθηρίζον

Άναλαμπον

Άναλαμπη μακράς διαρκείας

Δέσμη άναλαμπών



ΠΡΟΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΔΙΑΥΛΟΣ ΠΡΟΣ Τ' ΑΡΙΣΤΕΡΑ

Χρώμα: Πράσινον με μίαν εύρειάν έρυθράν
όριζοντίαν λωρίδα.

Green with one broad red horizontal band

Σχήμα: Κυλινδρικός ή Σημαντήρ μετά στήλης
ή Σημαντήρ Έπιμήκης.
Cylindrical (can), Pillar or Spar

* Επίσημα: Άπλοῦς πράσινος κύλινδρος.
Single green cylinder (can)

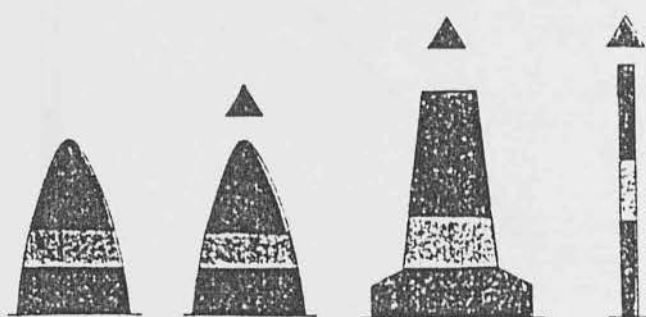
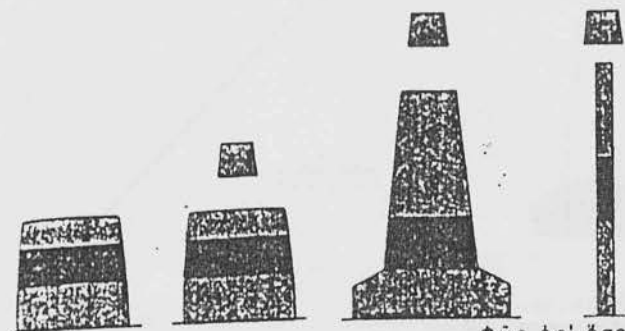
ΠΡΟΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΔΙΑΥΛΟΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΔΕΞΙΑ

Χρώμα: Έρυθρόν με μίαν πράσινη όριζοντίαν
λωρίδα.

Red with one broad green horizontal band

Σχήμα: Κωνικός ή Σημαντήρ μετά στήλης
ή Σημαντήρ Έπιμήκης.
Conical, Pillar or Spar

* Επίσημα: Άπλοῦς Έρυθρός κώνος με κορυφήν
πρός τά άνω.
Single red cone, point upward



Φώς έφ' όσον χρησιμοποιείται
είναι σύνθετος δέσμη (2+1) άναλαμπών



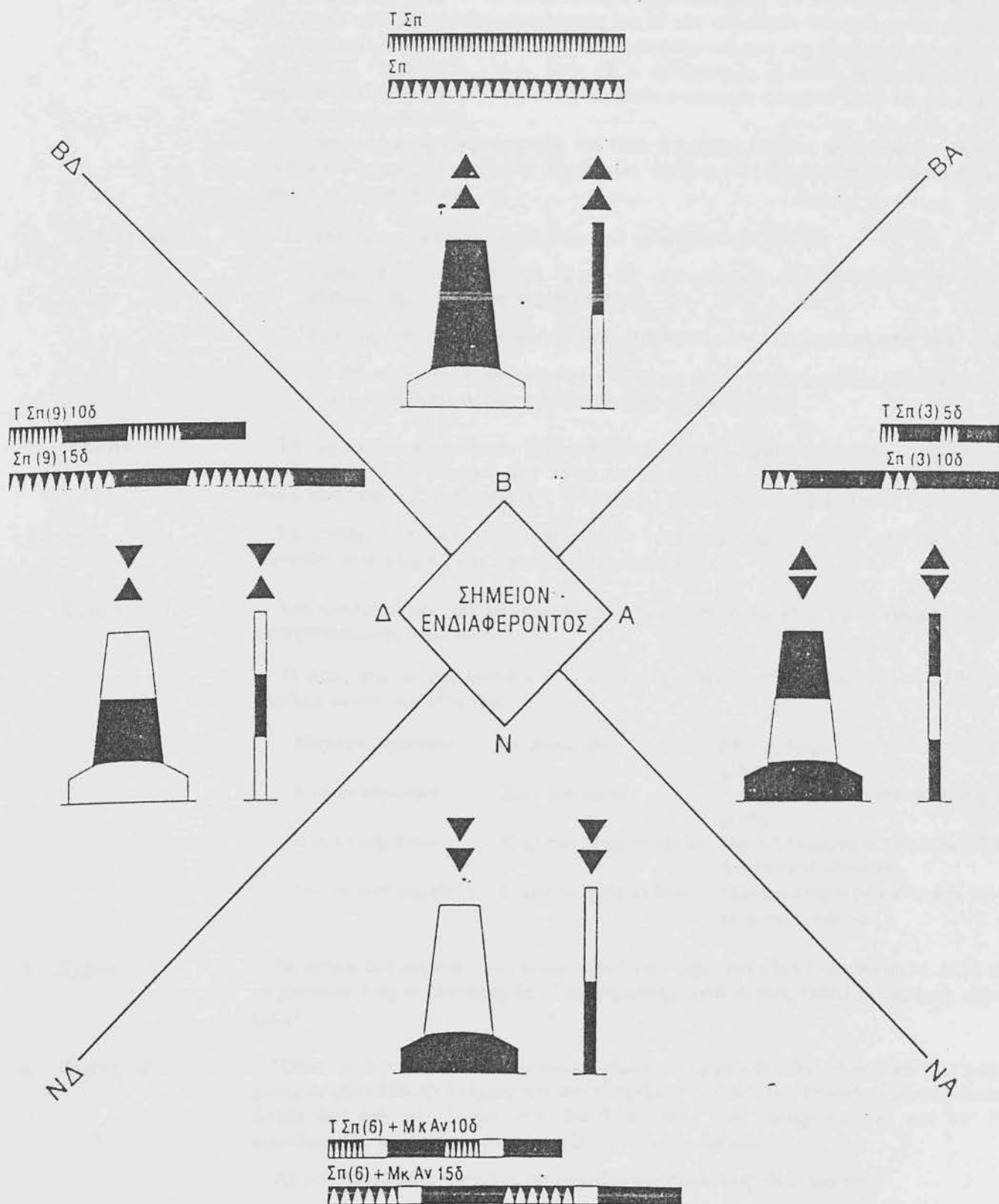
ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

- Σχήματα: Όπου εις τας πλευρικές σημάσεις δέν χρησιμοποιούνται κυλινδρικού ή κωνικού σχήματος σημαντήρες δι' άναγνώρισίν των, έφ' όσον είναι πρακτικώς δυνατόν χρησιμοποιείται τό άνάλογον έπίσημα.
- Άριθμολόγησις: Έάν αι σημάσεις των πλευρών ενός διαύλου άριθμολογούνται ή άλφαθητίζονται, ή άριθμολόγησις ή άλφαθητισμός θά άκολουθή την συμβατικήν διεύθυνσιν τής σημάσεως.

* (έάν ύφίσταται)

ΤΕΤΑΡΤΟΚΥΚΛΙΚΑΙ ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Ἐπισηματα πάντοτε φέρονται (ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν)
 Σχήματα σημαντήρων εἶναι ὁ σημαντήρ μετὰ στήλης (Pillar)
 ἢ ὁ ἐπιμηκῆς σημαντήρ (Spar).



Τό φῶς, ἐφ' ὅσον χρησιμοποιεῖται εἶναι λευκόν, ταχέως Σπινθηρίζον ἢ Σπινθηρίζον. Ἡ Νοτία Σήμανσις ἔχει ἐπίσης μία μακράς διαρκείας ἀναλαμπή, ἢ ὅποια ἀκολουθεῖ ἀμέσως τοὺς σπινθηρισμοὺς.

Z. ΤΕΤΑΡΤΟΚΥΚΛΙΚΑΙ ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ (Διάγρ. 5).

1. Όνομασία Σημάνσεως.

Χρησιμοποιούνται εν συνδυασμῷ με τὴν πυξίδα πρὸς ἐνδειξὴν τῶν πλευσίμων ὑδάτων, πρὸς τὰ ὅποια δύναται νὰ κατευθυνθῇ ὁ ναυτιλλόμενος. Αἱ σημάνσεις τοποθετοῦνται ἐν σχέσει μὲ τὸ σημεῖον ἐνδιαφέροντος εἰς ἓνα ἐκ τῶν τεσσάρων τεταρτοκυκλίων (Βόρειον, Ἀνατολικόν, Νότιον καὶ Δυτικόν) καὶ περιορίζονται ἀπὸ τὰς ἀληθεῖς διοπτεύσεις Β.Δ. - Β.Α., Β.Α. - Ν.Α., Ν.Α. - Ν.Δ., Ν.Δ. - Β.Δ. ἀντιστοίχως, αἱ ὁποῖαι ὀρίζονται μὲ κέντρον τὸ σημεῖον ἐνδιαφέροντος. Ἡ σημάνσις λαμβάνει ὀνομασίαν ἐν σχέσει μὲ τὸ τεταρτοκύκλιον εἰς τὸ ὁποῖον τοποθετεῖται.

Ὁ ναυτιλλόμενος εἶναι ἀσφαλῆς ἐφ' ὅσον διέρχεται Βορείως μιᾶς Βορείας σημάνσεως, Ἀνατολικῶς μιᾶς Ἀνατολικῆς σημάνσεως, Νοτίως μιᾶς Νοτίας σημάνσεως καὶ Δυτικῶς μιᾶς Δυτικῆς σημάνσεως.

2. Χρησιμότης.

Ἡ τεταρτοκυκλικὴ σημάνσις δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὰ:

Ἐποδείξῃ ὅτι τὰ θαυότερα ὕδατα εἰς τὴν περιοχὴν εὐρίσκονται εἰς τὴν ὁμώνυμον πλευρὰν τῆς ὀνομασίας τῆς σημάνσεως.

Ἐποδείξῃ τὴν ἀσφαλῆ πλευρὰν, ἀπὸ τὴν ὁποῖαν δεόν νὰ προσπερασθῇ ἓνας κίνδυνος.

Ἐπιστήσῃ τὴν προσοχὴν εἰς ἓνα χαρακτηριστικόν ἐντὸς διαύλου, ὅπως εἶναι καμπή, συνένωσις ἢ διαχωρισμός ἢ τὸ ἄκρον ἑνὸς ἀόρατου κ.λ.π.

3. Ἐπισήματα.

Τὸ κύριον χαρακτηριστικόν τῶν ἐπισημάτων κατὰ τὴν ἡμέραν εἶναι δύο μαῦροι κῶνοι. Ὁ συνδυασμός τοποθέτησεως τοῦ ἑνὸς ἐπὶ τοῦ ἄλλου προσδιορίζει τὴν ὀνομασίαν τῆς σημάνσεως καὶ εἶναι ἢ Βορεία (⚡), Νοτία (⚡), Ἀνατολική (⚡), Δυτικὴ (⚡).

Τὰ ἐπισήματα τοποθετοῦνται ὅταν εἶναι τοῦτο πρακτικῶς δυνατόν, μὲ κῶνους ὅσο τὸ δυνατόν μεγαλύτερους καὶ καθαρῶς διαχωριζομένους.

4. Χρωματισμός.

Χρησιμοποιοῦνται μαῦραι καὶ κίτρινα ὀριζόντια λωρίδες πρὸς χρωματισμὸν μιᾶς τεταρτοκυκλικῆς σημάνσεως.

Ἡ θέσις τῆς μαύρης λωρίδος ἢ λωριδῶν, ἔχει σχέσιν μὲ τὰς κορυφὰς τῶν ἐπισημάτων (μαῦροι κῶνοι) καὶ εἶναι διὰ:

Βορείαν σημάνσιν	: Κορυφαὶ ἄνω.	Μαύρη λωρὶς ἄνωθεν κίτρινης λωρίδος.
Νοτίαν σημάνσιν:	Κορυφαὶ κάτω.	Μαύρη λωρὶς κάτωθεν κίτρινης λωρίδος.
Δυτικὴ σημάνσιν:	Κορυφαὶ πρὸς τὸ μέσον.	Μαύρη λωρὶς μὲ κίτρινας λωρίδας ἄνωθεν καὶ κάτωθεν.
Ἀνατολικὴ σημάνσιν:	Κορυφαὶ πρὸς τὰ ἔξω.	Μαῦραι λωρίδες ἄνωθεν καὶ κάτωθεν κίτρινης λωρίδος.

5. Σχῆμα.

Τὸ σχῆμα τῶν σωμάτων τῶν τεταρτοκυκλικῶν σημάνσεων δέν ἔχει σημασίαν, ἀλλὰ εἰς τὴν περίπτωσιν ἑνὸς σημαντήρος θὰ εἶναι σημαντῆρ μετα στήλης (pillar) ἢ ἐπιμήκης σημαντήρ (spar).

6. Φωτισμός.

Ὅταν φωτίζεται μία τεταρτοκυκλικὴ σημάνσις χρησιμοποιεῖται λευκὸν φῶς μὲ χαρακτηριστικὸν μίαν δέσμη ἐκλάμψεων σπινθηρίζοντος ἢ ταχέως σπινθηρίζοντος φωτός, ἢ ὁποῖα ἀφ' ἑνὸς μὲν ὑποδηλώνει, ὅτι ἡ σημάνσις εἶναι τεταρτοκυκλικὴ καὶ ἀφ' ἑτέρου προσδιορίζει τὸ τεταρτοκύκλιον, εἰς τὸ ὁποῖον ἀνήκει.

Αἱ σπινθηρίζουσαι ἢ ταχέως σπινθηρίζουσαι ἐκλάμψεις εἶναι διὰ τὴν:

Βορείαν σημάνσιν:	Ἀδιάκοποι ἐκλάμψεις (συνεχεῖς).
Ἀνατολικὴν σημάνσιν:	Δέσμη 3 ἐκλάμψεων.
Νοτίαν σημάνσιν:	Δέσμη 6 ἐκλάμψεων ἀκολουθουμένη ἀπὸ ἐκλαμψιν μακρᾶς διάρκειας.
Δυτικὴν σημάνσιν:	Δέσμη 9 ἐκλάμψεων.

Πρὸς ὑποδοήθησιν τῆς ἀπομνημονεύσεως, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐκλάμψεων εἰς κάθε δέσμη μπορεῖ νὰ συσχετισθῇ μὲ τὰς ὥρας τῆς ὄψεως τοῦ ὠρολογίου (3 ἢ ὥρα Ἀνατολική, 6 ἢ ὥρα Νοτία καὶ 9 ἢ ὥρα Δυτικὴ σημάνσις).

Ἡ μακρᾶς διαρκείας ἑκλάμψεις (διαρκείας δηλαδή ὄχι μικροτέρας τῶν 2 δευτερολέπτων), ἢ ὅποια ἀκολουθεῖ ἀμέσως τὴν δέσμη τῶν 6 ἐκλάμψεων τῆς νοτίας τεταρτοκυκλικῆς σημάσεως, ἐξασφαλίζει τὴν ἀποφυγὴν σύγχυσεως τῶν 6 ἐκλάμψεων ὡς 3 ἢ 9.

Αἱ περίοδοι φωτὸς μᾶς Ἀνατολικῆς, Νοτίας καὶ Δυτικῆς τεταρτοκυκλικῆς σημάσεως εἶναι ἀντιστοίχως 10, 15 καὶ 15 δευτερόλεπτα, ἐάν πρόκειται περὶ σπινθηρίζοντος καὶ 5, 10 καὶ 10 δευτερόλεπτα, ἐάν πρόκειται περὶ ταχέως σπινθηρίζοντος φωτὸς.

Τὸ σπινθηρίζον φῶς ἔχει 60 ἢ 50 ἐκλάμψεις ἀνά λεπτὸν καὶ τὸ ταχέως σπινθηρίζον ἔχει 120 ἢ 100 ἐκλάμψεις ἀνά λεπτὸν.

Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ ἐξασφάλησις δυνατότητος ἐπιλογῆς χρησιμοποιήσεως ἑνὸς σπινθηρίζοντος ἢ ταχέως σπινθηρίζοντος φωτὸς, προκειμένου νὰ ἀποφευχθῇ σύγχυσις κατὰ τὴν σήμανσιν, ὅπως π. χ. ἐάν δύο φωτοσημαντήρες βορείας τεταρτοκυκλικῆς σημάσεως εὐρίσκονται πλησίον μεταξύ των, ἢ χρησιμοποιήσις τοῦ αὐτοῦ χαρακτηριστικοῦ φωτὸς πιθανόν νὰ ἐπιφέρῃ σύγχυσις καὶ νὰ ἐκληφθῇ ὁ ἕνας ὅτι εἶναι ὁ ἄλλος.

Η. ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (Διάγρ. 6).

- Χρησιμότης.** Ἡ σήμανσις μεμονωμένου κινδύνου τοποθετεῖται ἢ ἀγκυροβολεῖται, ἐπὶ ἢ ἀνωθεν ἑνὸς μεμονωμένου κινδύνου περιωρισμένης ἐκτάσεως μὲ πλεῦσιμα ὕδατα πέριξ αὐτοῦ. Ἡ ἔκτασις τῶν περιβαλλόντων τὸν κίνδυνον πλευσίμων ὑδάτων δὲν προσδιορίζεται, π.χ. μία κυλινδρική (can) σήμανσις δεκνύει εἴτε ἕνα ἀθάθες, τὸ ὁποῖον εἶναι μακρὰν τῆς ἀκτῆς, εἴτε μίαν μικρὰ νησίδα διαχωριζομένην ἀπὸ τὴν ἀκτὴ μὲ ἕνα στενὸν διάυλο.
- Θέσις.** Εἰς τὸν χάρτην, ἡ θέσις ἑνὸς κινδύνου εἶναι τὸ κέντρον τοῦ συμδύλου ἢ τοῦ βολίσματος, τὸ ὁποῖον τὸν ὑποδεικνύει. Συνεπῶς ὁ σημαντῆρ μεμονωμένου κινδύνου ἀναποφεύκτως θά εἶναι ἐλαφρῶς μετατοπισμένος εἰς τὸν χάρτην.
- Ἐπίσημα.** Τὸ πλεόν κύριον χαρακτηριστικὸν μιᾶς σήμανσεως μεμονωμένου κινδύνου κατὰ τὴν ἡμέραν εἶναι δύο μαῦραι σφαῖραι (••) καὶ ὅπου εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, τὸ ἐπίσημα τοῦτο τοποθετεῖται μὲ τὰς σφαῖρας ὅσον τὸ δυνατόν μεγαλύτερας καὶ κατακορυφῶς διαχωριζομένας μεταξὺ τῶν εὐκρινῶς.
- Χρωματισμός.** Τὸ χρῶμα, τὸ ὁποῖον χρησιμοποιεῖται διὰ τὰς σήμανσεις μεμονωμένων κινδύνων εἶναι μαῦρο μὲ μίαν ἢ περισσοτέρας ὀριζοντίας ἐρυθρὰς λωρίδας.
- Σχήμα.** Τὸ σχῆμα μιᾶς σήμανσεως μεμονωμένου κινδύνου δὲν ἔχει καμμιά σημασία, ἀλλὰ εἰς τὴν περίπτωσιν ἑνὸς σημαντῆρος θά εἶναι σημαντῆρ μετὰ στήλης (pillar) ἢ ἐπιμήκης σημαντῆρ (spar).
- Φωτισμός.** Ὅταν φωτίζεται μία σήμανσις μεμονωμένου κινδύνου χρησιμοποιεῖται λευκὸν ἀναλάμπον φῶς μὲ χαρακτηριστικὸν μίαν δέσημιν δύο ἀναλαμπῶν.
Ἡ σχέσις τῶν δύο ἀναλαμπῶν καὶ τῶν δύο σφαιρῶν εἰς τὸ ἐπίσημα δοηθᾶ εἰς τὴν ἀπομνημόνευσιν τῶν χαρακτηριστικῶν τούτων.

Θ. ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΩΝ ΥΔΑΤΩΝ (Διάγρ. 6).

- Χρησιμότης.** Σημάνσεις ἀσφαλῶν ὑδάτων χρησιμοποιοῦνται πρὸς ἔνδειξιν ὑπάρξεως πλευσίμων ὑδάτων γύρω ἀπὸ τὴν σήμανσιν. Δύναται νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ νὰ ὑποδεικνύουν τὸν ἄξονα ἢ τὸ μέσον ἑνὸς διαύλου ἢ ὡς σήμανσις προσγειώσεως.
- Χρωματισμός.** Χρησιμοποιοῦνται ἐρυθραὶ καὶ λευκαὶ κατακορυφοὶ λωρίδες διὰ σήμανσεις ἀσφαλῶν ὑδάτων πρὸς διαχωρισμὸν τούτων ἀπὸ τὰς σήμανσεις τῶν μεμονωμένων κινδύνων, αἱ ὁποῖαι ἔχουν μαύρας καὶ ἐρυθρὰς ὀριζοντίας λωρίδας.
- Σχήμα.** Χρησιμοποιεῖται σφαιρικός (spherical) ἢ σημαντῆρ μετὰ στήλης (pillar) ἢ ἐπιμήκης σημαντῆρ (spar).
- Ἐπίσημα.** Εἰς τὰς σήμανσεις ἀσφαλῶν ὑδάτων ἐπὶ σημαντῆρων μετὰ στήλης (pillar) ἢ ἐπιμήκων σημαντῆρων (spar) τοποθετεῖται ὡς ἐπίσημα, ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, μία ἐρυθρὰ σφαῖρα.
- Φωτισμός.** Ὅταν φωτίζεται, μία σήμανσις ἀσφαλῶν ὑδάτων χρησιμοποιεῖται ἕνα λευκὸ φῶς μὲ χαρακτηριστικὸν διαλείπον ἢ ἰσοφασικὸν ἢ ἀπλή ἀναλαμπή μακρᾶς διαρκείας. Ἐφ' ὅσον χρησιμοποιηθῆ μία ἀναλαμπή μακρᾶς διαρκείας (π.χ. μία ἀναλαμπή οὐχὶ μικροτέρα τῶν δύο δευτερολέπτων) ἢ περίοδος τοῦ φωτός θά εἶναι 10 δευτερόλεπτα.
Ἡ σχέσις μιᾶς ἀπλῆς ἀναλαμπῆς καὶ μιᾶς ἀπλῆς σφαίρας εἰς τὸ ἐπίσημα, δοηθᾶ εἰς τὴν ἀπομνημόνευσιν τῶν χαρακτηριστικῶν αὐτῶν.

Ι. ΕΙΔΙΚΑΙ ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ (Διάγρ. 6).

- Χρησιμότης.** Δυνατὸν νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ νὰ ὑποδεικνύουν εἰς τὸν ναυτιλλόμενον μία εἰδικὴν περιοχὴν ἢ χαρακτηριστικόν, ὃ σκοπὸς δὲ τῆς σήμανσεως ἀναφέρεται εἰς τοὺς χάρτας ἢ πλοηγούς ἢ ἀγγελίας πρὸς τοὺς ναυτιλλομένους.

Αί ειδικαί σηµάνσεις χρησιµοποιούνται εἰς:

- Συστήµατα περισυλλογῆς στοιχείων π.χ. σηµαντήραι φέροντες ὠκεανογραφικά ἢ μετεωρολογικά ὄργανα.
- Σηµάνσεις θαλασσίου διαχωρισµοῦ ναυτιλιακῆς κινήσεως.
- Σηµάνσεις περιοχῶν ἀπορρίψεων (διαφόρων ὑλικῶν).
- Σηµάνσεις περιοχῶν στρατιωτικῶν - ναυτικῶν ἀσκήσεων.
- Σηµάνσεις καλωδίων ἢ σωλῆνων περιλαµβανοµένων καί σωλῆνων προσαγωγῆς καί ἀπαγωγῆς ὑδάτων.
- Σηµάνσεις ζωνῶν ἀναφυχῆς.

Μία ἄλλη χρησιµότης τῶν εἰδικῶν σηµάνσεων εἶναι ὁ προσδιορισµός ἐνός διαύλου ἐντός ἐνός ἄλλου διαύλου π.χ. σηµανσις διαύλου διὰ σκάφη µεγάλου βυθίσµατος εἰς ἐκτεταµέναις ἐκβολῆς ποταµοῦ, ὅπου τὰ ὄρια τοῦ διαύλου διὰ τὴν συνήθη ναυσιπλοίαν ἔχουν σηµανθῆ µέ ἐρυθροῦς καί πρασίνοῦς σηµαντήρας τοῦ πλευρικοῦ συστήµατος. Τὰ ὄρια ταῦτα τοῦ βαθέως διαύλου, δυνατόν νά δεικνύωνται µέ κίτρινους σηµαντήρας σχήµατος ἀντιστοίχου τῶν πλευρικῶν ἢ ὁ ἄξονάς του ἀπὸ κίτρινους σφαιρικοῦς σηµαντήρας.

2. Χρωµατισµός.

Χρησιµοποιεῖται κίτρινον χρώµα.

3. Σχήµα.

Τὸ σχήµα µίας εἰδικῆς σηµάνσεως εἶναι προαιρετικόν, ἀλλὰ θά πρέπει νά µὴν ἐρχεται εἰς σύγκρουσιν µέ ἐκεῖνα, τὰ ὅποια χρησιµοποιοῦνται εἰς τὰς πλευρικές ἢ ἀσφαλῶν ὑδάτων σηµάνσεις, π.χ. ἓνας ἐξωτερικός σηµαντήρ εἰδικῆς σηµάνσεως ἀριστερᾶς πλευρᾶς διαύλου µπορεῖ νά εἶναι κυλινδρικοῦ σχήµατος, ἀλλὰ ὄχι κωνικός.

4. Ἐπίσηµα.

Ὅταν τοποθετῆται ἐπίσηµα τοῦτο ἔχει μορφήν ἐνός ἀπλοῦ Χ χρώµατος κίτρινου.

5. Φωτισµός.

Ὅταν φωτίζεται µία εἰδική σηµανσις χρησιµοποιεῖται κίτρινον φῶς. Ὁ ρυθµός τοῦ φωτός µπορεῖ νά εἶναι οἰοσδήποτε, διαφορετικός ὁµως ἀπὸ τοὺς ρυθµοὺς, οἱ ὅποιοι χρησιµοποιοῦνται διὰ τὸ λευκόν φῶς τῶν τεταρτοκυκλικῶν σηµάνσεων καί τῶν σηµάνσεων µεμονωµένου κινδύνου καί ἀσφαλῶν ὑδάτων. Ὁ φωτισµός τούτων εἶναι:

Διὰ τὰς τεταρτοκυκλικὰς σηµάνσεις:

Βορεῖα σηµανσις. Σπινθηρίζων (ἢ ταχέως σπινθηρίζων).

Ἀνατολική σηµανσις. Σπινθηρίζων (ἢ ταχέως σπινθηρίζων) (3), 10 δευτερόλεπτα (ἢ 5 δευτερόλεπτα).

Νοτία σηµανσις. Σπινθηρίζων (ἢ ταχέως σπινθηρίζων) (6) καί μακρὰ ἀναλαµπή, 15 δευτερόλεπτα (ἢ 10 δευτερόλεπτα).

Δυτικὴ σηµανσις. Σπινθηρίζων (ἢ ταχέως σπινθηρίζων) (9), 15 δευτερόλεπτα (ἢ 10 δευτερόλεπτα).

Διὰ σηµάνσεις µεμονωµένου κινδύνου: Δέσμη ἀναλαµπῶν(2).

Διὰ σηµάνσεις ἀσφαλῶν ὑδάτων: Διαλείπων ἢ Ἴσοφασικός ἢ Ἀναλαµπή μακρᾶς διαρκείας 10 δευτερολέπτων.

Κ. ΝΕΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

1. Ὅρισµός.

Ἐνας προσφάτως ἀνακαλυφθεὶς κίνδυνος εἰς τὴν ναυτιλίαν ὁ ὅποιος δέν κατεχωρήθη ἀκόµη εἰς τοὺς χάρτας, ἢ δέν περιλαµβάνεται εἰς τοὺς πλοηγούς, ἢ δέν ἔχει ἐπαρκῶς προωθηθῆ ἢ περὶ τῆς ὑπάρξεως τούτου πληροφορία µέσω τῶν ἀγγελιῶν πρὸς τοὺς ναυτιλοµένους, ὀρίζεται ὡς Νέος κίνδυνος. Ὁ ὄρος καλύπτει φυσικῶς ἀπαντῶµενα ἐμπόδια, ὅπως εἶναι αἱ ἀµµώδεις ἐξάρσεις ἢ βράχοι ἢ κίνδυνοι προκαλούµενοι ἀπὸ τὸν ἄνθρωπον π.χ. ναύαγια.

2. Σηµανσις.

Ὁ νέος κίνδυνος σηµαίνεται, µέ-µίαν ἢ περισσοτέρας τεταρτοκυκλικᾶς ἢ πλευρικᾶς σηµανσις συμφώνως µέ τοὺς κανόνας τοῦ Συστήµατος. Ἐάν ὁ κίνδυνος εἶναι ἰδιαιτέρως σοβαρός, τουλάχιστον µία ἐκ τῶν σηµάνσεων θά τοποθετῆται εἰς διπλοῦν, ὅσον τὸ δυνατόν πρακτικῶς ταχύτερον, διὰ τῆς χρήσεως ὡς δευτέρας καταλλήλου σηµάνσεως προσδιοριζούσης τὸν κίνδυνον, µέχρις ὅτου ὁ κίνδυνος γίνῃ γνωστός ἐπαρκῶς π.χ. ἐφ' ὅσον ὑπάρχει κίνδυνος µὴ ἐπαρκῶς γνωστός, εἶναι δυνατόν νά χρησιµοποιηθῆ παραλλήλως µέ µίαν τεταρτοκυκλικήν ἢ πλευρικήν σηµανσιν καί ἠλεκτρονικὴ σηµανσις RACON, διὰ τῆς ὁποίας θά ἐκπέµπεται τὸ γράµµα W (• —), τὸ ὅποιον θά δεικνύῃ σήµα μήκους ἐνός µιλίου ἐπὶ τῆς ὁθόνης RADAR.

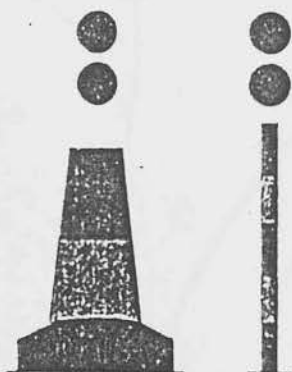
3. Φωτισµός.

Ὅταν φωτίζεται µία σηµανσις νέου κινδύνου χρησιµοποιεῖται σπινθηρίζων ἢ ταχέως σπινθηρίζων φῶς. Ἐάν ἡ σηµανσις εἶναι τεταρτοκυκλικὴ χρησιµοποιεῖται λευκόν φῶς. Ἐάν ἡ σηµανσις εἶναι πλευρικὴ χρησιµοποιεῖται ἐρυθρόν ἢ πράσινον φῶς.

ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Έπισημα
(πάντοτε φέρεται)*

Σχήμα: Σημαντήρ μετά στήλης (Pillar)
ή Σημαντήρ έπιμήκης (Spar)



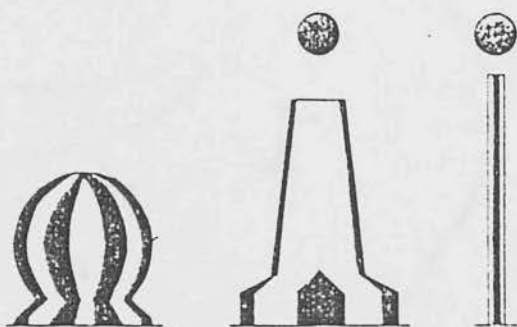
Φώς, έφ' όσον φέρεται είναι Λευκόν,
Δέσμη Αναλαμπών (2)



ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΩΝ ΥΔΑΤΩΝ

Έπισημα
(πάντοτε φέρεται*
έν ό σημαντήρ
δέν είναι σφαιρικός)

Σχήμα: Σφαιρικός ή σημαντήρ
μετά στήλης
ή έπιμήκης σημαντήρ
(Pillar or Spar.)



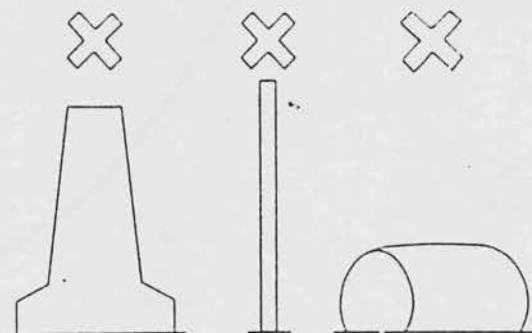
Φώς, έφ' όσον φέρεται είναι Λευκόν,
Ίσοφασικός ή Διαλείπων ή μακράς διάρκειας
άναλαμπή ανά 10 δευτ.



ΕΙΔΙΚΑΙ ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Έπισημα
(έφ' όσον φέρεται)

Σχήμα: Προαιρετικών



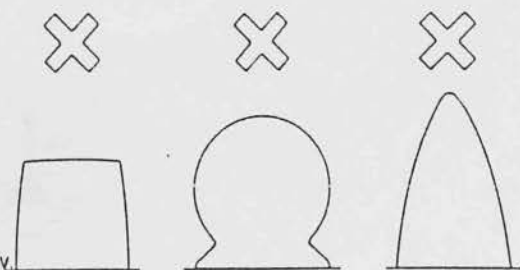
Φώς έφ' όσον φέρεται, είναι Κίτρινον
καί δύναται νά έχει ολονδήποτε ρυθμό
μή χρησιμοποιούμενον διά τό Λευκόν φώς.

παραδείγματα

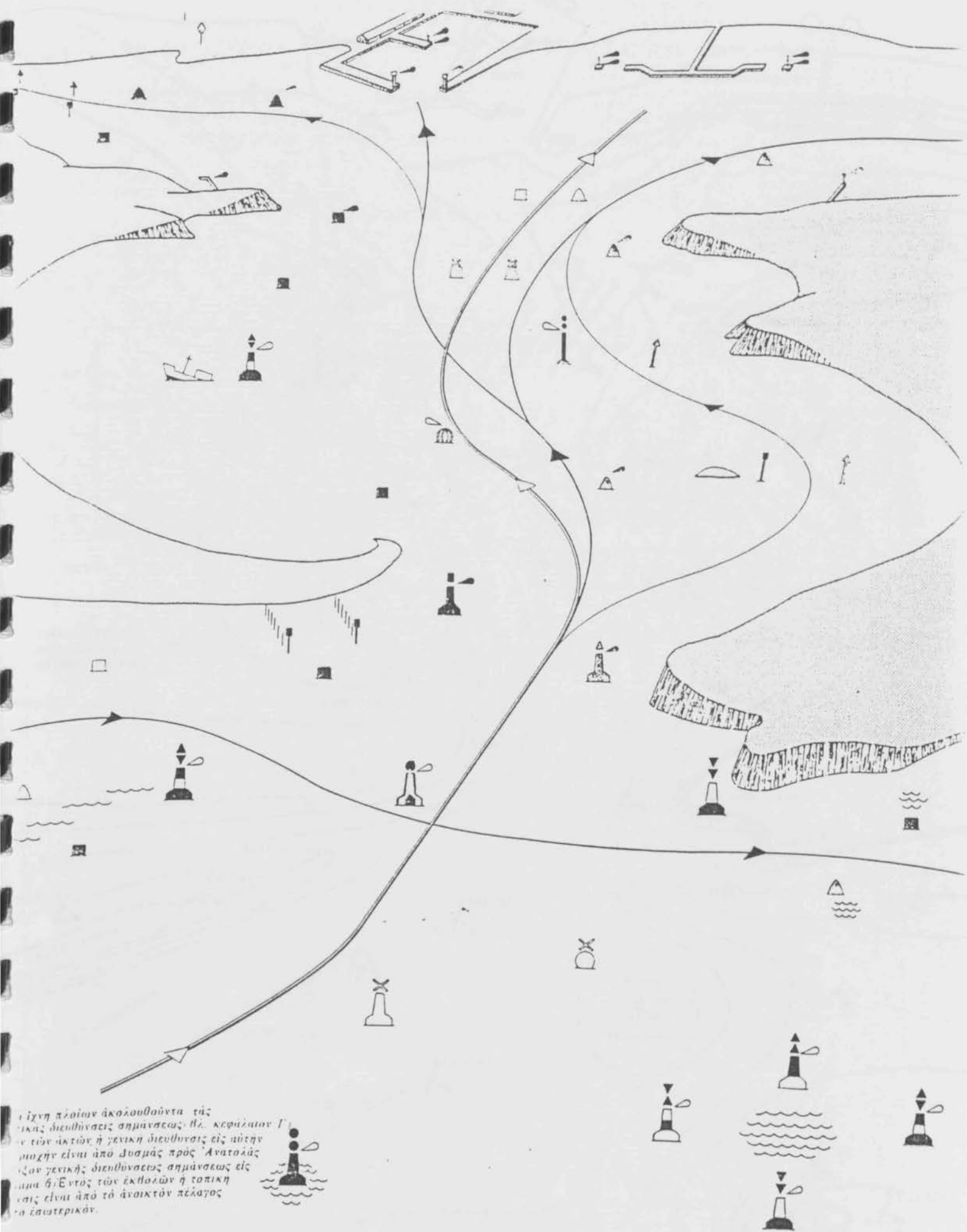


Έπισημα
(έφ' όσον φέρεται)

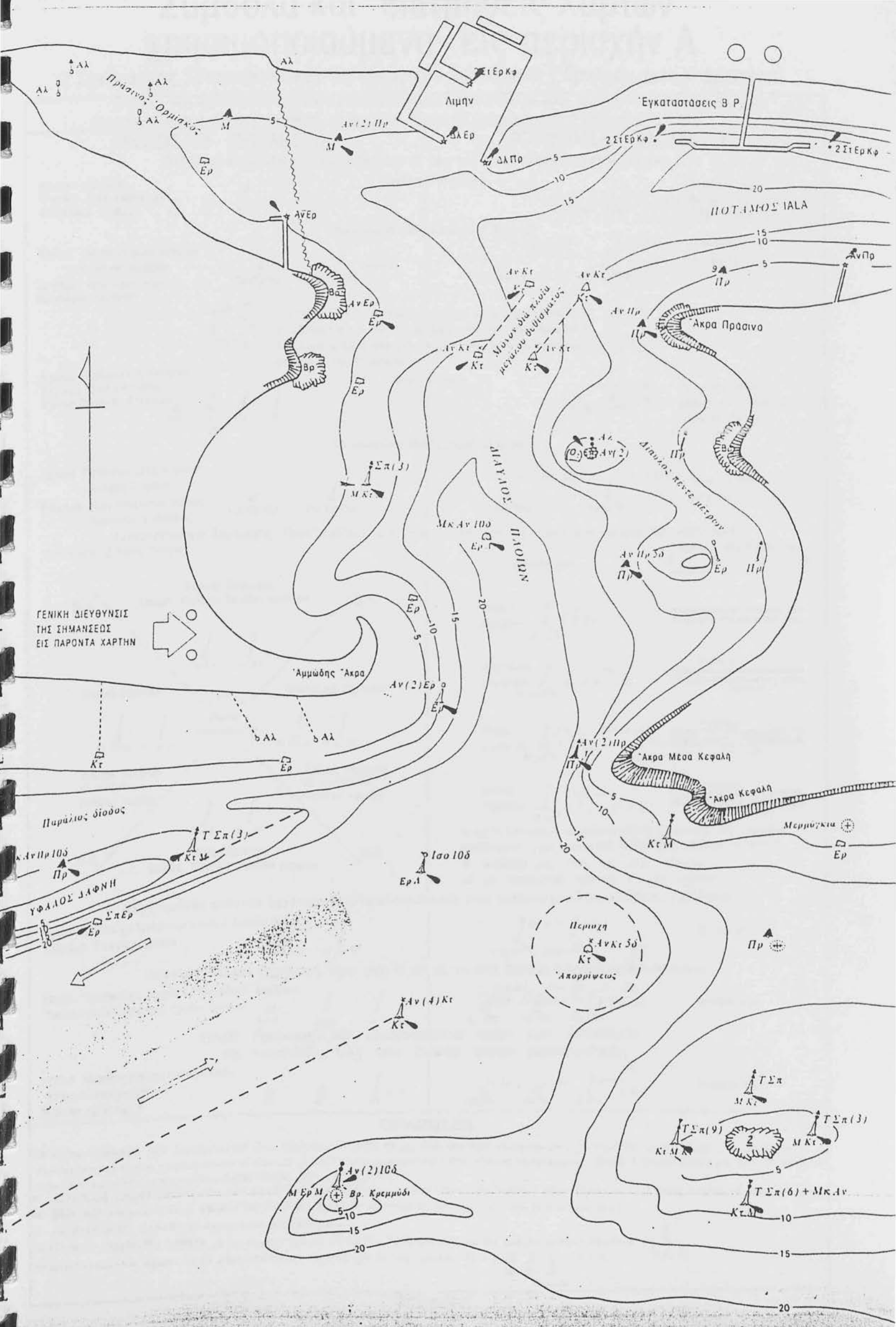
Έάν τά σχήματα ταύτα
χρησιμοποιούνται θα ύποδεικνύουν
τήν πλευράν, εις τήν όποιαν οι
σημαντήρες θα πρέπει νά άφεθούν.



*έφ' όσον είναι πρακτικώς δυνατόν:



Διάγραμμα 7. Παράδειγμα περιοχῆς Α Προοπτικῆς ὄψης.



ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ
ΤΗΣ ΣΗΜΑΝΣΕΩΣ
ΕΙΣ ΠΑΡΟΝΤΑ ΧΑΡΤΗΝ



Σύμβολα και Έπιμήσεις Χαρτῶν χρησιμοποιούμενα εἰς περιοχὴν Α

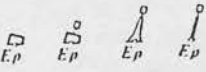
Ὁ Συνδυασμὸς Τεταρτοκυκλικοῦ καὶ Πλευρικοῦ Συστήματος (Έρυθρόν πρὸς τ' ἀριστερά)

Τὸ Συστήμα ὅπου ἰσχύει ἐφαρμόζεται εἰς ὅλας τὰς σταθερὰς καὶ κλιτὰς σημάσεις ἐκτὸς τῶν φάρων, τομῶν φανῶν καὶ ἰθνητῶν σημάσεων, φανοσκοπιῶν καὶ μεγάλων σημαντήρων ναυσιπλοίας. Διὰ τὴν σημασίαν Ναυαγίων δὲν χρησιμοποιοῦνται εἰδικὰ χαρακτηριστικὰ σημάσεις.

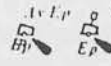
ΑΦΩΤΙΣΤΟΙ ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Πλευρικαὶ Σημάσεις. Γενικῶς σημαίνουν τὰ ὅρια τῶν καλῶς προσδιορισμένων διαύλων.

Χρῶμα: Έρυθρόν
Έπίσημα (ἐάν υφίσταται):
Κυλινδρὸς ἐρυθρός



Άριστερά πλευρά



Έρυθρόν φῶς
(οἰουδήποτε ρυθμοῦ
πλὴν Av(2+1))

Χρῶμα: Έρυθρόν μετὰ εὐρείας
πρασίνης λωρίδος
Έπίσημα: (ἐάν υφίσταται)
Κυλινδρὸς ἐρυθρός



Προτιμῶμενος διάυλος πρὸς τ' ἀριστερά

Av(2+1) Er

Av(2+1) Er

Έρυθρόν Φῶς
Av(2+1)



Σύμβολον χρησιμοποιούμενον διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς
διευθύνσεως τῆς σημάσεως ὅπου αὕτη δὲν εἶναι προφανής
Τὸ μέγεθος καὶ ὁ προσανατολισμὸς τοῦ συμβόλου διαφέρουν
ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως.



Χρῶμα: Πράσινον ἢ Μαύρον
Έπίσημα (ἐάν υφίσταται):
Κῶνος Πράσινος ἢ Μαύρος



Δεξιὰ πλευρά



Πράσινον Φῶς
(οἰουδήποτε ρυθμοῦ
πλὴν Av(2+1))

Χρῶμα: Πράσινον μετὰ εὐρείας
ἐρυθρᾶς λωρίδος
Έπίσημα: (ἐάν υφίσταται) Κῶνος
Πράσινος ἢ Μαύρος



Προτιμῶμενος διάυλος πρὸς τὰ δεξιὰ

Av(2+1) Pr

Av(2+1) Pr

Πράσινον Φῶς
Av(2+1)

Τεταρτοκυκλικαὶ Σημάσεις. Προσδιορίζουν τὰ πλεύσιμα ὕδατα πρὸς τὴν ὁμώνυμον πλευρὰν τῆς σημάσεως.
Έπίσημα: 2 κῶνοι μαύροι

Λευκὸν φῶς

Χρόνος (δευτερόλεπτα)
0 5 10 15



Βορεία
σημάνσεις: Σπ
ἢ Τ Σπ
Μ Κτ



Άνατολικὴ
σημάνσεις: Σπ(3) 10δ
ἢ Τ Σπ(3) 5δ
Μ Κτ Μ



Νοτιὰ
σημάνσεις: Σπ(6) + Μκ Av 15δ
ἢ Τ Σπ(6) + Μκ Av 10δ
Κτ Μ



Δυτικὴ
σημάνσεις: Σπ(9) 15δ
ἢ Τ Σπ(9) 10δ
Κτ Μ Κτ



Αἱ αὐτὰ ἐπιμήσεις χρησιμοποιοῦνται διὰ φανούς ἐπὶ ἐπιμήκων
σημαντήρων (Spar buoys) καὶ ἐνδεικτικῶν σημείων (Beacons)
Αἱ περίοδοι 5δ, 10δ, καὶ 15δ, δυνατόν
νά μὴ σημειοῦνται πάντοτε ἐπὶ τῶν χαρτῶν.

Μεμονωμένον κινδύνου Σημάνσεις τοποθετοῦνται ἄνωθεν ἑνὸς κινδύνου με πλεύσιμα ὕδατα ἐπέριξ αὐτοῦ.

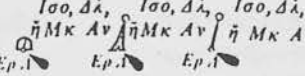
Χρῶμα: Μαύρο με ὀριζόντιον ἐρυθρὰ λωρίδα (5)
Έπίσημα: 2 σφαῖραι μαύραι



Λευκὸν φῶς

Άσφαλῶν Ὑδάτων Σημάνσεις, ὅπως εἶναι αἱ τοῦ μέσου ἑνὸς διαύλου ἢ σημάσεις προσγειώσεως.

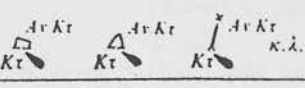
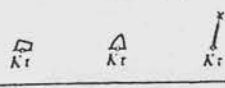
Χρῶμα: Έρυθροὶ καὶ λευκοὶ κατακόρυφοι λωρίδες
Έπίσημα (ἐάν υφίσταται): Σφαῖρα ἐρυθρὰ



Λευκὸν Φῶς

Εἰδικαὶ Σημάνσεις. Δὲν χρησιμοποιοῦνται κυρίως πρὸς ὑποβοήθησιν
τῆς ναυσιπλοίας, ἀλλὰ πρὸς ἐνδειξιν εἰδικῶν χαρακτηριστικῶν.

Χρῶμα: Κίτρινον (σχῆμα προαιρετικόν)
Έπίσημα (ἐάν υφίσταται):
Κίτρινον σχήματος Χ



Κίτρινον φῶς

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΣΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΗΜΑΝΤΗΡῶΝ εἶναι Κυλινδρικόν (can) □ κωνικόν (conical) Δ σφαιρικόν (spherical) ⊕ σημαντήρ μετὰ στηλῆς (pillar) περιληπθάνων καὶ τοῦς ὑψηλοῦ ἑστικακοῦ ὕψους) Δ καὶ ἐπιμήκης σημαντήρ (Κυλινδρικός κατακόρυφος) (Spar) / Παραλλαγαὶ σχημάτων δυνατόν νά ἐπιφέρων π.χ. φωτισόμενοι σχεδία (Light Floats) Er Pr Er Δ Αἱ ΕΠΙΤΜΗΣΕΙΣ ΧΡΩΜΑΤῶΝ Κάτωθεν τῶν συμβόλων τῶν σημαντηρῶν, ἰδιαίτερος τῶν ἐπιμήκων σημαντηρῶν, μερικὲς φορές δυνατόν νά παρατίθενται Αἱ ΠΕΡΙΟΔΟΙ τοῦ φωτός ὅπου σημειοῦνται εἰς τοὺς χάρτας ὅα δεικνύονται ὡς π.χ. 10δ. (διὰ 10 δευτερόλεπτα). Οἱ ΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΕΣ RADAR δὲν σημειοῦνται εἰς τοὺς χάρτας. ΤΑ ΣΤΑΘΕΡΑ ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ με ἐπίσημα τοῦ «ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ» σημειοῦνται ἐπὶ χαρτῶν με ὀρθὰ σύμβολα π.χ. Er Pr Δ Μερῶς ἐνδεικτικὰ σημεῖα (ὅταν εἶναι ἀφώτιστα) σημειοῦνται ἐπὶ τῶν χαρτῶν ὡς π.χ. Er Pr Δ κ.λ.π. Μ Er Μ

Λ. ΣΥΜΒΟΛΑ ΚΑΙ ΕΠΙΤΜΗΣΕΙΣ ΧΑΡΤΩΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

1. *Άλλαγαί.*

Νέα Σύμβολα καί Έπιτμήσεις καθώς καί μεταβολαί τών ύφισταμένων απαιτούνται διά τήν διόρθωσιν ή έκτύπωσιν Ναυτικών χαρτών κατά τήν εφαρμογήν του νέου συστήματος σημάτων. Τά σύμβολα καί έπιτμήσεις, τά όποια άπεικονίζονται εις τούς χάρτας προς παρουσίαισιν τών παλαιότερων συστημάτων σημάτων θά παραμείνουν χωρίς άλλαγήν, μέχρις ότου τό Σύστημα άρχίσει εφαρμοζόμενον εις τās άντιστοιχούς περιοχάς.
Αί κύριαί άλλαγαί διά τό Σύστημα είναι:
2. *Συμβατική Διεύθυνσις τής Σημάνσεως.*

Ή συμβατική διεύθυνσις τής σημάνσεως δυνατόν νά άπεικονίζεται επί τών χαρτών μέ ένα νέον σύμβολον (Διάγραμμα 9), εις τās θέσεις εκείνας, όπου ή διεύθυνσις πιθανόν νά δημιουργή άμφιβολία.
3. *Σημαντήρες μετά Στήλης.*

Αί διάφοροι μορφαί τών «Σημαντήρων μετά στήλης» (pillar buoys), θά άπεικονίζονται μέ νέον σύμβολον (Διάγραμμα 9).
4. *Σημαντήρες έπιμήκεις.*

Τό σύμβολον I ενός έπιμήκουσ σημαντήρος (spar buoy) χρησιμοποιείται επίσης προς άπεικόνισιν καί ενός πασσαλοειδούς σημαντήρος. Συμφώνως μέ τήν συνήθη πρακτικήν, τά σύμβολα τών έπιμήκων σημαντήρων θά είναι κεκλιμένα, διά νά διακρίνονται από τά ένδεικτικά σημεία (άλεώρια).
5. *Χρώματα.*

Ή σκίασις τών συμβόλων τών σημαντήρων προς ένδειξιν του χρωματισμού τούτων θά καταργηθή. Ένα μαύρο (δηλαδή πλήρες) σύμβολον θά χρησιμοποιηται διά μαύρους, πρασίνοσ καί δι' όλους τούς έπιμήκεισ σημαντήρες (spar), ένα λευκόν δέ (δηλαδή κενόν) σύμβολον θά χρησιμοποιηται δι' όλα τά υπόλοιπα χρώματα.
Ή έπιτμησις του χρώματος ή τών χρωμάτων ενός σημαντήρος θά σημειούται. Όπου, εν τούτοις, δέν ύπάρχει άμφιβολία, ότι τό χρώμα του σημαντήρος είναι κατανοητόν, από τό επί τών χαρτών άπεικονιζόμενον σχήμα του σημαντήρος ή του έπισημάτος του, ή έπιτμησις του χρώματος του σημαντήρος δυνατόν νά παραλείπεται.
Όταν ένας σημαντήρ είναι χρωματισμένος μέ όριζοντίους λωρίδας, αί έπιτμήσεις τών χρωμάτων θά αναγράφονται κατά σειράν τών λωρίδων, από τής κορυφής π.χ. Διά τόν Άνατολικόν σημαντήρα τής τεταρτοκυκλικής σημάνσεως θά αναγράφεται: Μαύρον μέ κιτρινήν όριζοντία λωρίδα ΜΚτΜ. Έάν ή διαδοχή τών όριζοντίων λωρίδων δέν είναι γνωστή, ή έάν ό σημαντήρ φέρει καθέτους λωρίδας, τά χρώματα θά δεικνύονται μέ τό βαθύτερον χρώμα ως πρώτον π.χ. Σημαντήρ Άσφαλών Ύδάτων - Έρυθραί καί λευκαί κατακόρυφοι λωρίδες ΕΡΛ.
6. *Έπισημάτα.*

Τά έπισημάτα θά άπεικονίζονται επί τών χαρτών μέ τό πραγματικόν σχήμα των. Τά σύμβολα τών έπισημάτων, εκτός τής άπλής έρυθράς σφαίρας τής σημάνσεως Άσφαλών Ύδάτων καί του έρυθρού κυλίνδρου μιās άριστεράς πλευρικής σημάνσεως, θά άπεικονίζονται πλήρως μαύρα.
7. *Φωτισμός.*

Έξ αιτίας τής εφαρμογής του Συστήματος παρίσταται ανάγκη άλλαγής τών χαρακτηριστικών του φωτός καί καθιερώσεως νέων έπιτμήσεων ως είναι:

Δέσμη Σπινθηρισμών - Σπ (άριθμ):	Ένα φώς εκπέμπον μία δέσμη εκλάμψεων σπινθηρίζοντος φωτός μέ αναλογίαν εκλάμψεων 60 ή 50 ανά λεπτόν. Ό αριθμός τών εκλάμψεων εις τήν δέσμην θά άπεικονίζεται μέ έναν αριθμόν έντός παρενθέσεως π.χ. Σπ (3).
Δέσμη Ταχυσπινθηρισμών - ΤΣπ (άριθμ):	Ένα φώς εκπέμπον μία δέσμη εκλάμψεων ταχέως σπινθηρίζοντος φωτός μέ αναλογίαν εκλάμψεων 120 ή 100, ανά λεπτόν. Ό αριθμός τών εις τήν δέσμην θά άπεικονίζεται μέ έναν αριθμόν έντός παρενθέσεως π.χ. ΤΣπ (9).
Μακρά Άναλαμπή - Μκ Αν:	Μία μακράς διαρκείας εκλαμπις ουχί μικρότερης τών 2 δευτερολέπτων π.χ. Μκ Αν.

Ἡ περίοδος τοῦ φωτός τῆς τεταρτοκυκλικῆς σημάσεως προσδιορίζεται ἀπό τό τεταρτοκύκλιον εἰς τό ὅποιον ἀνήκει καί ἀναλόγως πρὸς τό χαρακτηριστικόν τοῦ φωτός ἤτοι ἔάν εἶναι σπινθηρίζον ἢ ταχέως σπινθηρίζον. Ἡ περίοδος ὅμως εἶναι μικροτέρας σπουδαιότητος ἀπό τόν ρυθμόν τοῦ φωτός. Ὅπου ὁ χώρος εἰς τοὺς χάρτας εἶναι περιορισμένος, καθὼς καί εἰς τοὺς δευτερευόντας καί μικρᾶς κλίμακος χάρτας ἢ περίοδος δυνατόν νά παραλείπεται.

8. Ἀστέρες φανῶν.

Σύμβολα ἀστέρων - φανῶν, τοποθετούμενα προηγουμένως ἄνωθεν τῶν συμβόλων σημαντήρων (καί κάτωθεν τῶν ἐπισημάτων ἔάν ὑπῆρχον) δέν θά ἀπεικονίζονται πλέον. Τοῦτο καθιστᾶ πλέον εὐκρινές τό ἀπεικονιζόμενον σύμβολον τοῦ ἐπισηματος καί ἀποφεύγεται ἢ σύγχυσις μέ τό ἐπίσημα σχήματος Χ χρησιμοποιοῦμενον εἰς μερικές εἰδικάς σημάσεις.

9. Φλόγες φανῶν.

Οἱ φλόγες τῶν φανῶν εἰς χροῦμα Μαζέντα (ἐρυθρόν) θά ἀπεικονίζονται μέ τήν κορυφήν πρὸς τοὺς μικροὺς κύκλους ἀκριβοῦς θέσεως εἰς τήν δάσιν τῶν σημαντήρων. Τοῦτο θά ἀποτρέψῃ τήν ἀπόκρυψιν τῶν συμβόλων τῶν ἐπισημάτων ἀπό τὰς φλόγας τῶν φανῶν καί θά εἶναι σύμφωνον μέ τήν διεθνή χαρτογραφικήν πρακτικήν.

10. Ἀνακλαστήρες Radar.

Οἱ ἀνακλαστήρες τοῦ Radar δέν περιλαμβάνονται εἰς τό σύστημα, ἀλλά κατά τήν μελέτην τούτου ἐπανεξετάσθη ἡ γενική των σημασία, ὅσον ἀφορᾶ τά νέα σύμβολα καί ἀπεφασίσθη ἢ μή ἀπεικόνισις τῶν ἀνακλαστήρων εἰς τοὺς χάρτας διά τοὺς ἑξῆς λόγους:

α. Μπορεῖ νά θεωρηθῇ βέβαιον, ὅτι οἱ περισσότεροι μεγάλοι σημαντήρες εἶναι ἐφοδιασμένοι μέ ἀνακλαστήρες Radar (μερικά κράτη ἔχουν ἤδη παύσει νά ἀπεικονίζουσι τούτους εἰς τοὺς χάρτας τῆς περιοχῆς τῶν).

β. Εἶναι ἀπαραίτητον νά περιορισθῇ τό μέγεθος καί τό περίπλοκον τῶν συμβόλων τῶν σημαντήρων καί τῶν ἐπιγραφῶν αἱ ὅποιαι τοὺς συνοδεύουν. Εὐλογον ὅμως εἶναι, ὅτι εἰς τήν περίπτωσιν τῶν τεταρτοκυκλικῶν σημάσεων αἱ ἐπιφορτισμένοι μέ τήν σημασίαν Ἀρχαί θά προσπαθοῦν νά τοποθετήσουν τόν ἀνακλαστήρα ἔτσι, ὥστε νά εἶναι ἀδύνατον νά ἐκληφθῇ ἐσφαλμένως ὡς ἐπίσημα.

11. Γνωστοποίησις λεπτομερειῶν νέων συμβόλων καί ἐπιτημῶσεων.

Αἱ λεπτομέρειαι τῶν νέων καί τῶν διορθουμένων συμβόλων ὡς ἐμφαίνονται εἰς τό διάγραμμα 9, θά εἰσαχθοῦν εἰς τόν νέον ΧΕΕ 64 (Σύμβολα καί Ἐπιτημῶσεις χρησιμοποιούμενα εἰς τοὺς ΧΕΕ), ἀρχικῶς δι' ἐκδόσεως μιᾶς διορθώσεως διά τῶν Ἀγγελιῶν τοῖς Ναυτιλομένοις καί ἀκολούθως διά μιᾶς νέας ἐκδόσεως τοῦ ΧΕΕ 64.

Μ. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Ἡ ἐφαρμογή τοῦ συστήματος IALA εἰς τὰς Ἑλληνικάς θαλάσσας θά ἀρχίσῃ περί τό θέρος 1982 καί θά συνεχισθῇ μέχρι τό θέρος 1986 σταδιακῶς κατά περιοχάς, μερίμνη τῆς Ὑπηρεσίας Φάρων ἢ κατόπιν ὑποδείξεων αὐτῆς, ὅσον ἀφορᾶ εἰς τὰς ἰδιωτικὰς σημάσεις. (Ἰδέ διάγραμμα 2)

Παράλλῃως ἡ Ὑδρογραφική Ὑπηρεσία διά προαγγελιῶν καί ἀγγελιῶν τοῖς ναυτιλομένοις θά γνωστοποιῇ τόσον τά στάδια ἐφαρμογῆς τοῦ συστήματος, ὅσον καί τὰς ἐκάστοτε μεταβολάς τῆς σημάσεως ἢ τὰς νέας σημάσεις, ἐπίσης δέ θά προβαίη εἰς τήν διόρθωσιν τῶν χαρτῶν καί τῶν ναυτιλιακῶν ἐκδόσεων, ὡς καί τήν ἐκδοσιν νέων, ὅπου ἀπαιτεῖται.

Ὁ ἐν λόγῳ προγραμματισμός δέν ἀποκλείει μεταβολάς, πιθανόν δέ ὄρισμένα ἐργασίαι νά ἐκτελεσθοῦν καί ἐνωρίτερον τοῦ 1982 ἢ νά μὴν ἀκολουθήσουν τόν σταδιακόν προγραμματισμόν, εἰδικώτερον δέ αἱ ἐργασίαι, αἱ ὅποιαι ἀπαιτοῦνται ὅπως ἐκτελεσθοῦν ὑπό ἰδιωτικῶν φορέων. Δεδομένου, ὅτι διά τήν ἐφαρμογήν τοῦ συστήματος ὑπηρετοῦνται οἰκονομικοὶ παράγοντες, ἐφοδιαστικαὶ δυσχέρειαι, ἐκτεταμένοι χαρτογραφικαὶ ἐργασίαι καί ἄλλοι παράγοντες, ἐφιστᾶται ἢ προσοχή τῶν ναυτιλομένων, ὅπως εἰς τήν μεταβατικήν αὐτὴν περίοδον, κατά τήν ὅποιαν, αἱ ὑφιστάμεναι θαλάσσαι σημάσεις θά μεταβάλλωνται, οἱ δέ χάρται καί ναυτιλιακαὶ ἐκδόσεις θά ἀπαιτοῦν μεταβολάς ἢ κατάργησιν, ἐπιδεικνύουν τήν δέουσαν προσοχήν κατά τόν πλοῦν.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΦΑΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΦΑΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Από διαφορετικές πηγές προκύπτει ότι τουλάχιστον από το 1650 υπήρχαν φάροι στα νερά του Αρχιπελάγους της Κρήτης. Οι φάροι αυτοί κάλυπταν τα μεγάλα λιμάνια εκείνης της εποχής, ενώ στις μικρότερες σκάλες δεν υπάρχουν ενδείξεις για μόνιμο φωτισμό. Τα λιμάνια της Χίου, της Ρόδου τα Κρητικά λιμάνια σημειώνονται σε δεκάδες αποτυπώσεις με φάρους στους λιμενοβραχίονες. Ειδικά στο πρώτο ενδείξεις οδηγούν πολύ πιο πίσω από τον 17^ο αιώνα. Στην χαρτογράφηση του Buondelmonti το 1420, σημειώνονται δύο πύργοι στην είσοδο του λιμανιού που δεν έχουν χαρακτηριστικά οχυρών πύργων. Συγκριτικά με την υπόλοιπη Μεσόγειο φαίνεται πως και στα λίγα άλλα λιμάνια της οι φάροι είναι κτιστοί μέχρι τον 17^ο αιώνα που αρχίζει η ανάπτυξη του νεότερου φαρικού δικτύου.

Γενικά γύρω στις 1800 εισόδους λιμανιών του Αιγαίου υπήρχαν φάροι με διαφορετική μορφολογία και λειτουργία μεταξύ τους (Χίος, Μυτιλήνη, Ρόδος, Χανιά Ηράκλειο Πειραιάς ,Μεθώνη Έμβολο Θεσσαλονίκης). Στην προβλήτα του λιμανιού της Μυτιλήνης το 1782 υπάρχει ένας τετράγωνος υψηλός πύργος που στην κορυφή του φέρει μεταλλικό κουβούκλιο για τη φωτιά. Την ίδια εποχή ο οχυρός πύργος του Αγ. Νικολάου Κέας χρησιμοποιείται σαν φάρος με ανοιχτή φωτιά στην κορυφή του. Το ίδιο συμβαίνει και στο Μπούρτζι της Μεθώνης ενώ στον Πειραιά την είσοδο του λιμένα φώτιζαν κάποια απλά φανάρια πάνω σε μισοβυθισμένες αρχαίες προβλήτες.

Την ίδια εποχή η βαλτική , το Αγγλικό κανάλι, οι Ισπανικές Ακτές διέθεταν εκατοντάδες φάρους οργανωμένους από υδρογραφικές υπηρεσίες των ευρωπαϊκών χωρών.

Ο πρώτος πυρσός του νεοσύστατου ελληνικού κράτους ήταν ο Αγ. Νικόλαος Κέας το 1827, για τον οποίο όμως δεν υπάρχουν παρά μόνο προφορικές μαρτυρίες για την ύπαρξή του. Ο φανός λειτούργησε στη Αίγινα και καταστράφηκε από άγνωστες αιτίες.

Το 1831 ανάβουν ακόμη 2 πυρσοί για τους οποίους πάλι μόνο από προφορικές πληροφορίες τεκμηριώνουν την ύπαρξή τους .Ο ένας στις Σπέτσες και ο άλλος στην αριστερή πλευρά του λιμανιού της Κέας.

Μέχρι το 1848 ανάβουν άλλοι δύο πυρσοί στον Πειραιά και ο πρώτος μεγάλος φάρος στο Γαϊδουρονήσι της Σύρου, που διατηρείται μέχρι σήμερα.

Από το 1852 μέχρι το 1887 ισχύει η δυαδική εξάρτηση της υπηρεσίας φάρων από το Υπουργείο εσωτερικών (όσον αφορά στην κατασκευή) και το Υπουργείο των ναυτικών (όσον αφορά στην επάνδρωση των φάρων). Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την κακή λειτουργία της υπηρεσίας ως προς τον σχεδιασμό του φαρικού δικτύου.

Έτσι οι φάροι μέχρι το 1887 κτίζονται ύστερα από αιτήσεις των ντόπιων ή των διερχόμενων ναυτικών και ναυτλιακών πρακτόρων των ευρωπαϊκών αεροπλοϊκών εταιριών αλλά και μεγάλων ναυαγίων. Γι' αυτό και το φαρικό δίκτυο αναπτύσσεται σαν αποτέλεσμα μιας εμπειρικής μεθόδου και όχι συνολικού και συστηματικού σχεδιασμού.

Έτσι εξηγείται γιατί οι φάροι δευτερεύουσας σημασίας κτίζονται νωρίτερα από κάποιους που εξυπηρετούν το διεθνές θαλάσσιο δίκτυο. Έτσι κτίζεται πρώτα ο φάρος του Γυθείου το 1859 χωρίς να έχουν κτισθεί οι φάροι στον κάβο Μαλιά το 1883 και στο Ταίναρο το 1887 που «φυλάνε την είσοδο του λακωνικού». Αντίστοιχα κτίζεται το Κατάκωλο το 1865 που ήταν μεγάλο λιμάνι γεωργικών προϊόντων της εποχής και Τσιχλή Μπαμπάς στην Πύλο το 1873 και καθυστερεί η Σαπιέντζα (1885), οποία βρίσκεται σε πιο καίριο σημείο από τα δύο προηγούμενα για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, αφού οριοθετεί το νοτιοδυτικό άκρο η Πελοποννήσου και κατ'έπекταση όλης της βαλκανικής.

Επίσης κτίζεται παράλληλα ο Τουρλίτης της Άνδρου το 1891 με τον Αρμενιστή στη Μύκονο, το δεύτερο πολύ επικίνδυνο σημείο, νωρίτερα από το Ακρωτήριο της Θήρας (1892) και τι Λιθάρι της Σκύρου (1894).

Επιστρέφοντας στην περίοδο 1852-1887 η υπηρεσία φάρων κατασκευάζει 23 ακ'ομη φάρους, με πρώτο μεγάλο το φάρο της Ψυττάλειας το 1856 που φωτίζει τον πειραιά. Αμνέσως μετά από αυτόν κτίζονται ο Αγ. Σώστης στο Μεσσολόγγι το 1859, του λιμανιού της πάτρας το 1859 και της φάσσας της Άνδρου το 1859, το πρώτο μεγάλο φανάρι που θα φωτίσει την κατοπιμή διέλυση του Καφηρέα.

Ταυτόχρονα με την προσάρτηση των επτανήσων κληρονομούνται από τους Άγγλους οι 14 φάροι της Επτανήσου πολιτείας της οποίας η ανάπτυξη του φαρικού δικτύου ήταν η παλαιότερη και ταχύτερη από

του ελληνικού και αποτέλεσμα μελετημένου σχεδιασμού.(Φρούριο Κέρκυρας - 1822, Βαρδιανοί Αργοστολίου - 1824, Λάκκα και μαντόνα Παζών - 1825, Καπαρέλι και Αγ. Θεόδωροί Αργοστολίου- 1828, Στροφάδες -1829, Κρυονέρι Ζακύνθου -1832).

Μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας το 1881 περνάνε στην ελληνική κυριότητα οι δύο φάροι του Παγασητικού. Το σύνολο των ελληνικών φάρων μέχρι το 1887 είναι 49. Εκείνη την χρονιά (επί κυβέρνησης Τρικούπη) η υπηρεσία φάρων ανεξαρτητοποιείται και ταυτόχρονα δημιουργείται η «Ειδική επι των Φάρων επιτροπή» για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα και να γίνει συστηματικότερη η ανάπτυξη.

Αυτό επιβλήθηκε λόγω πιέσεων από τις ευρωπαϊκές εταιρίες ναυσιπλοΐας και εξαιτίας του ότι η ανάπτυξη του εμπορίου βασιζόταν κατά κύριο λόγο στη ναυτιλία και όχι στο σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο ήταν προβληματικό ή στο οδικό που είναι ανύπαρκτο.

Το 1913 μετά την προσάρτηση της Μακεδονίας, της Κρήτης και των νησιών του Αιγαίου, κληρονομούνται άλλοι 18 φάροι, κατασκευασμένοι από γαλλική εταιρεία(Administration general Des Phares de l' Empire Ottoman).

Η πρώτη μέριμνα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους για την οργάνωση του φαρικού δικτύου μα έγινε την 16^η Ιανουαρίου 1834 με Βασιλικό Διάταγμα,»Περί Οργανισμού Λιμενίων Αρχών», όπου υπεύθυνοι για τη σωστή λειτουργία φαίνονται οι κατά τόπους λιμενικές αρχές. Στη συνέχεια ιδρύεται η υπηρεσία φάρων και φανών το 1852 υπεύθυνη για την εγκατάσταση & συντήρηση του φαρικού δικτύου.

Το 1914-1915 γίνονται οι πρώτες εφαρμογές αυτόματων φάρων στα ελληνικά νερά και το τελευταίο επιτηρούμενο πέτρινο φανάρι ανάβει στα Αντικήθυρα το 1926. Κρίσιμη καμπή στην ιστορία του φαρικού δικτύου αποτελεί η περίοδος 1940-1945 όπου, λόγω των βομβαρδισμών και εγκατάλειψης, από τους 388 πυρσούς (206 επιτηρούμενους) το 1940, η απελευθέρωση βρίσκει την Ελλάδα με 28 πυρσούς (19 επιτηρούμενους). Ταυτόχρονα με την προσπάθεια αποκατάστασης του φαρικού δικτύου, το 1945 με την προσάρτηση των Δωδεκανήσων περιέχονται στην ελληνική κατοχή 4 ακόμα φάροι, οι δύο στη Ρόδο, στην Κανδυλούσα και στην Κάλυμνο.

Σήμερα στα ελληνικά νερά ανάβουν 1170 πυρσοί

Από τα παλιά πέτρινα φανάρια

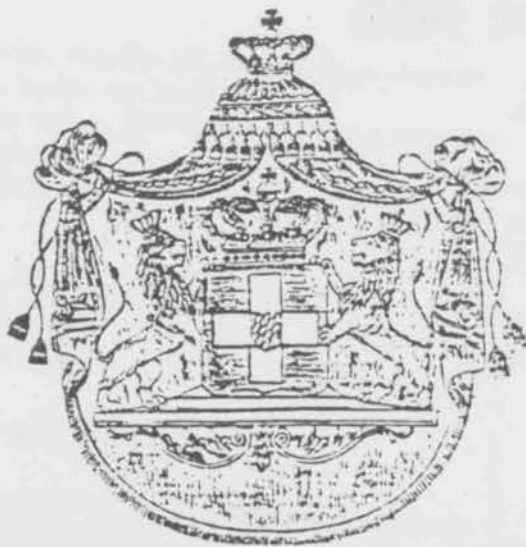
1. 11 χαρακτηρίζονται επιτηρούμενοι εκσυγχρονισμένοι(δηλαδή τα οπτικά τους έχουν αντικατασταθεί πλήρως, αλλά κρίνεται απαραίτητη η παρουσία φαροφύλακα για λόγους ασφαλείας).
2. 6 χαρακτηρίζονται επιτηρούμενοι εκσυγχρονισμένοι μερικώς(δηλαδή λειτουργούν με τα παλιά οπτικά συστήματα όπου μόνο η πηγή ενέργειας έχει αντικατασταθεί (από ατμούς πετρελαίου σε ηλεκτρικό) και είναι απαραίτητη η παρουσία φαροφύλακα για τη λειτουργία τους).
3. 40 χαρακτηρίζονται εκσυγχρονισμένοι με σύγχρονο καθεστώς επιτήρησης(δηλαδή τα φωτιστικά μηχανήματα είναι αυτόματα αλλά απαιτείται περιοδικός έλεγχος και πιθανή συντήρηση κατά τη διάρκεια του μήνα -Ακρωτήριο Ταίναρο-)

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΦΑΡΩΝ

1. Το πότε άρχισε να λειτουργεί η υπηρεσία φάρων δεν είναι απόλυτα εξακριβωμένο ,ούτε μπορεί να καθοριστεί η εξάρτηση της στους αμέσως μετά την Τουρκοκρατία χρόνους.
2. Εκείνο που είναι εξακριβωμένο είναι ότι μέχρι το 1887 υπήρχε Υπηρεσία Φάρων που υπαγότανε στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Εσωτερικών και Υπουργείου Ναυτικών και το μόνο αντικείμενο της ήταν η διοίκηση του προσωπικού των φάρων και ο εφοδιασμός των τελευταίων.
3. 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 του νόμου, που όταν ψηφίστηκε, η Υ. Φάρων σαν ανεξάρτητη υπηρεσία υπήχθη το 1887 εξ'ολοκλήρου στο Υπουργείο Ναυτικών.
4. Σε άλλο νόμο, το 1910 η Υδρογραφική Υπηρεσία ,συγχωνεύθηκε με την Υπηρεσία Φάρων.
5. Το 1912 η Υπηρεσία Φάρων αποχωρίστηκε από την Υδρογραφική υπηρεσία ,έγινε ανεξάρτητη διεύθυνση και υπαγότανε απ' ευθείας στον Υπουργό Ναυτικών.Τούτο, γιατί οι Τεχνικές εξελίξεις στον τομέα της Ναυτιλιακής σήμανσης απαιτούσαν εξειδικευμένο προσωπικό έφερε την ανάγκη διαχωρισμού των δύο Υπηρεσιών.
6. Τότε και μέχρι το 1940 η Υπηρεσία Φάρων βρισκότανε μέσα στο υπουργείο Ναυτικών.
7. 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 στεγάζεται μέχρι σήμερα.

ΒΑΣΙΛΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΤΗΣ

16^{ης} ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1834



ΕΦΗΜΕΡΙΣ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ.

REGIERUNGS-BLATT
DES KOENIGREICHS
GRIECHENLAND.

Αριθμ. 4. **1854** N. 4
 ΝΑΥΠΛΙΟΝ, 23 Ιανουαρίου. NAUPLIA, 4 Februar.

ΣΥΝΟΨΙΣ ΤΩΝ ΕΜΠΕΡΙΣΧΟΜΕΝΩΝ:

Διατάγματα. 1) Περί του ὀργανισμοῦ τῶν λιμενίων Ἀρχῶν. — 2) Περί ἀπελευθέρωσιν τῶν εἰς οὐτεῖαν χρῆσιμων καρπιμῶν δένδρων. — Καταπαύσις ἐγκληματικῶν δοθείσων κατὰ τὸν Ὀκτωβρίου μῆνα. — Διορισμοί.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

Τῶν λιμενίων Ἀρχῶν.

ΘΘΩΝ

ΕΔΕΦΘΕΟΥ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ.

Ἀκούσαντες τὴν γνώμην τῆς ἐπι τῶν Ναυτικῶν Γραμματείας τῆς Ἐπικρατείας, ἀπεφασίσαιμεν καὶ διατάττωμεν τὰ ἀκόλουθα.

Α.

Περί διορίσεως τῶν λιμενίων τοῦ Βασιλείου.

Ἄρθρ. 1.

Ὅλα τὰ παραλία τοῦ Βασιλείου διακοῦνται εἰς πέντε τμήματα.

Τὸ πρῶτον, ἔχον πρωτεύοντα τὸν λιμένα Ἰθάκης, συμπεριλαμβάνει τοὺς λιμένας τοῦ Ἀργολικοῦ κόλπου καὶ τῶν μεσημβριανατολικῶν παραλίων τῆς Πελοποννήσου μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Μαλέα, καὶ τοὺς τοῦ Λακωνικοῦ κόλπου μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Τεινάσου, τέλος τῆς νήσου Τίπρησον (Πίτσον), Καλαύριαν (Πύρον), Αἴγιαν καὶ Πιπυώνησον (Ἀγκίστριον), καὶ ὅλον τὸν Σαρωνικὸν κόλπον μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Σουνίου.

Τὸ δεύτερον τμήμα, τοῦ ὁποῦ πρωτεύων λιμὴν εἶναι ὁ τῆς Συρας, ἐκτείνεται εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Νομοῦ τῶν Κυκλάδων, καὶ εἰς τοὺς μεταξὺ τῶν ἀκρωτηρίων Σουνίου καὶ Καφκρέως μέχρι τοῦ στενοῦ τῆς Χαλκίδος λιμένας τῆς Ἀττικῆς, Βοιωτίας, καὶ Εὐβοίας.

Τὸ τρίτον τμήμα, ἔχον πρωτεύοντα τὸν λιμένα Σκιάθου, ἐμπεριέχει ὅλους τοὺς ἀπ' ἑνὸς μέρους τοῦ στενοῦ τῆς Χαλκίδος, καὶ ἀπ' ἑτέρου ἀπὸ τὸ ἀκρωτήριο Καφκρέως πρὸς τὸ Αἰγαῖον Πέλαγος, ἐντὸς τοῦ Μαλιακοῦ κόλπου καὶ τοῦ Ὀπουντικῶν κειμένων λιμένων τῶν τριῶν Νομῶν Εὐβοίας, Ἀττι-

INHALTS-ANZEIGE.

Verordnungen: die Organisation der Hafenbehörden betr.—die Zollfreie Einfuhr der zum Verpflanzen bestimmten Fruchtbaumee—Anzeigen von Vergehen und Verbrechen im Monate October.—Dienst-Nachrichten.

VERORDNUNG,

Die Organisation der Hafenbehörden betr.

ΟΥΤΟΥ

VON GOTTES GNADEN

KOENIG VON GRIECHENLAND.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Ministeriums der Marine beschlossen, und verordnen, wie folgt.

CAPITEL I.

Vonder Eintheilung der Hafen des Koenigreichs in Bezirke.

Art. 1.

Die sammtlichen Kuesten des Koenigreichs werden in fünf Bezirke getheilt.

Der erste Kuestenbezirk mit dem Haupthafen Hydra wird die Hafen im argolischen Meerbusen und an der sudwestlichen Kueste des Peloponneses bis zum Kap Malea, dann in dem Meerbusen von Laconien bis zum Kap Tenaron Matapan, endlich die Inseln Tiparenos (Spezzia) Kalauria (Poros) Aegina und Pitonnesus (Anghistri) sammt den Hafen im Saronischen Meerbusen bis zum Vorgebirge Sunion umfassen.

Der zweite Kuestenbezirk mit dem Haupthafen Syra wird sich ueber die Hafen des Kreises der Kykladen, dann ueber die zwischen den beiden Vorgebirgen Sunion und Kap Sireus bis zur Enge des Euripos gelegenen Hafen der Kreise Attika und Boeotien, und Euboea erstrecken.

Der Dritte Kuestenbezirk mit dem Haupthafen Skiatho, wird die sammtlichen nordlich von der Enge des Euripos auf der einen, und von dem Vorgebirge Kap Sireus auf der anderen Seite am aegaischen Meere, im Buseu von Malia, und im Opuntischen Gulte gelegenen Hafen der drey Kreise Euboea, Attika und Bo-

κῆς καὶ Βοιωτίας, Λοκίδος καὶ Φωκίδος, ἐμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ λιμένος τῆς Χαλκίδος.

Τὸ τέταρτον τμήμα, ἔχον πρωτεύοντα λιμένα τὸ Μεσολόγγιον, περιλαμβάνει ὅλους τοὺς ἐντὸς τοῦ Κορινθιακοῦ κόλπου, καὶ ἰκτείνεται ἀπὸ ἐνὸς μέσου μέχρι τοῦ Ἀμβρακικοῦ κόλπου, ἀπὸ ἑτέρου δὲ μέχρι τῶν ἐκβολῶν τοῦ Ἀλφειοῦ.

Τὸ πέμπτον τμήμα, τοῦ ὁποῦ πρωτεύον εἶναι ὁ λιμὴν Νεοκάστρου, περιλαμβάνει τῆς ἀπὸ τῶν ἐκβολῶν τοῦ Ἀλφειοῦ μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Τριναρίου κειμένου λιμένας.

Β'.

Περὶ σχηματισμοῦ Λιμεναίων ἰσχυρῶν.

Ἀρθ. 2.

Εἰς ἕκαστον λιμένα τοῦ Βασιλείου διορίζεται εἰς ἀξιωματικὸς τοῦ λιμένος· οὗτοι δὲ διαιροῦνται εἰς τρεῖς τάξεις·
 α. Λιμεναρχῆς, με βαθμὸν πλοίαρχου ἢ τάξεως
 β. Ὑπολιμεναρχῆς, με βαθμὸν ὑποπλοίαρχου
 γ. Ἐπιστάτης λιμένος, με βαθμὸν ναυτικοῦ σημαιοφόρου.

Ἀρθ. 3.

Εἰς τοὺς πρωτεύοντας λιμένας τῶν παραλίων τμημάτων θέλουσιν διορίζεσθαι πάντοτε Λιμεναρχαὶ (capitains de port). Οὗτοι προΐστανται ὅλων τῶν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ τμήματος ἀξιωματικῶν. Ἡ τάξις τῶν εἰς τοὺς λοιποὺς λιμένας ἑκάστου τμήματος ἀξιωματικῶν προσδιορίζεται ἀναλόγως μετὰ τὴν κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἥττον ἐμπορικὴν σημαντικότητά ἑκάστου λιμένος.

Ἀρθ. 4.

Τὰ καθήκοντα τῶν ἐπὶ τῶν λιμένων ἀξιωματικῶν εἶναι·

- α) Ἡ ἐπιτήρησις τῆς εὐταξίας τῶν λιμένων καὶ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας·
- β) Ἡ ναυτικὴ ἀπογραφή·
- γ) Ἡ φροντίς περὶ τῆς ναυτικῆς ὑποθέσεως, ἐπιβληθησομένης εἰς αὐτοὺς δι' ἰδιαίτερων διαταγμάτων, ἢ ἀποφάσεων.

Συγχρόνως ἐπιστατοῦσιν εἰς τὰ ὑγειονομικὰ, ὅπου ἡ ἔκτασις τῆς ὑπηρεσίας αὐτῆς δὲν ἀπαιτεῖ τὸν προσδιορισμὸν ἐδικῶν ὑγειονομῶν.

Ἀρθ. 5.

Ὡς ἀξιωματικοὶ ἐπὶ τῶν λιμένων δύνανται νὰ διορίζωνται μόνον, ὅσοι ἐτελείωσαν τὸ τριακοστὸν ἔτος τῆς ἡλικίας τῶν, μετῆλθον τοῦλάχιστον δέκα ἔτη τὴν ναυτιλίαν μετὰ διαγωγὴν ἀκπλιδωτῶν, καὶ ἀπέκτησαν τὰς ἀναγκαίας γνώσεις.

Ἀρθ. 6.

Οἱ ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικοὶ διορίζονται παρὰ τοῦ Βασιλέως, ἐπὶ τῇ προτάσει τῆς ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματείας.

Ἀρθ. 7.

Εἰς πάντα λιμεναρχίαν διδεται μία λέμβος μετέσσαρας ναύτας, δύο τῆς β' τάξεως, καὶ δύο τῆς γ'. Εἰς ἕκαστον δὲ ἄλλον ἀξιωματικὸν τοῦ λιμένος, μία λέμβος μετὰ δύο ναύτας τῆς γ' τάξεως.

Ὅπου οἱ ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικοὶ ἐκπληροῦσι συγχρόνως καὶ τὰ ὑγειονομικὰ γρῆν, οἱ δοθέντες εἰς αὐτοὺς ναῦται χρῆσιμεῦουσιν καὶ ὡς ὑγειονομικοὶ φύλακες.

Ἀρθ. 8.

Οἱ ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικοὶ λαμβάνουν τὸν μισθὸν, καὶ φέρουσιν τὴν σὺλῆν τῶν εἰς τὴν Ναύσταθμὸν ὑπηρετούντων ὁμοιοβαθμίων ἀξιωματικῶν τοῦ Ναυτικοῦ.

Τοῦτο ἐφαρμόζεται καὶ εἰς τοὺς ἐπ' αὐτοὺς ναύτας, οἱ

ten, und Lokris und Phokis, mit Inbegriff des Hafens von Chalkis in sich schliessen.

Der vierte Küstenbezirk mit dem Haupthafen Missolonghi umfasst die sämtlichen im Meerbusen von Corinth, und von diesem bis in den Ambrakischen Golf auf der einen, und bis zur Mündung des Alpheus auf der anderen Seite befindlichen Häfen.

Der fünfte Küstenbezirk mit dem Haupthafen Navarin umfasst die Häfen von der Mündung des Alpheus bis zum Vorgebirge Tanaron.

CAPITEL II.

Von der Bildung der Hafenbehörden.

Art. 1.

In jedem Hafen des Königreichs wird ein Hafenofficier aufgestellt.

Die Hafenofficiere werden in drey Klassen abgetheilt, nämlich:

- 1) Hafen - Capitaine mit dem Range von Schiffscapitainen 3^{ter} Classe.
- 2) Hafen - Lieutenants mit dem Range von Schiffslieutenants.
- 3) Hafenmeister mit dem Range von Schiffsführern.

Art. 2.

In den Haupthäfen der Küstenbezirke sollen jederzeit Hafencapitaine aufgestellt werden.

Dieselben führen den Titel Hafen - Intendanten und sind als solche sämtlichen Hafenofficiern des Küstenbezirkes vorgesetzt.

Für die übrigen Häfen eines jeden Küstenbezirkes wird die Klasse der daseibst aufzustellenden Hafen - Officiere nach der grosseren oder geringeren commerciellen Wichtigkeit eines jeden einzelnen Hafens bestimmt.

Art. 3.

Die Bestimmung der Hafen - Officiere ist:

- 1) die Hafenpolizey und die Policey der Handels - Schifffahrt zu handhaben;
- 2) die Marine Conscriptiön zu führen;
- 3) diejenigen Geschäfte des Seewesens zu besorgen, welche ihnen ausserdem noch durch besondere Verordnungen oder Entschliessungen werden übertragen werden.

Dieselben haben zugleich den Sanitätsdienst zu versehen, sofern nicht der Umfang dieses Dienstes an einzelnen Orten die Aufstellung besonderer Gesundheits - Beamten nothwendig macht.

Art. 4.

Zu den Stellen der Hafenofficiere können nur solche Individuen ernannt werden, die das dreyssigste Lebensjahr vollendet, wenigstens zehn Jahre in der Marine gedient, dabey eine tadelfreye Aufführung beobachtet, und die nöthigen Kenntnisse sich erworben haben.

Art. 5.

Die Hafenofficiere werden auf den Antrag des Ministeriums der Marine vom Könige ernannt.

Art. 6.

Jedem Hafenintendanten, wird eine Barke mit vier Matrosen — zwey der zweiten, und zwey der dritten Classe, — jedem anderen Hafenofficier aber eine Barke mit zwey Matrosen dritter Classe zugetheilt.

Wo den Hafenofficiern der Sanitätsdienst obliegt, haben die zugetheilten Matrosen die Verrichtungen der Sanitätswächter gleichzeitig zu versehen.

Art. 7.

Die Hafenofficiere beziehen den Gehalt und tragen die Uniform der im See - Arsenal verwendeten Marine - Officiere ihres Grades. Gleiche Bestimmung gilt für die zugetheilten Matrosen. Densel-

ποῦ λαμβάνουσι τὴν διορισμένην μερίδα αὐτοῦ, ὡς καὶ ἐν τῷ Ναυσταθμῷ ὑπηρετούντες, ἀλλ' εἰς μετροπὴν, κατὰ τὴν τρεχούσαν τιμὴν.

Ἄρθρ. 9.

Εἰς ἕκαστον τῶν ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικῶν προσδιορίζεται, διὰ τὰ ἐξόδα τοῦ γραφείου του, ἐπίσης προσταπ-
ρολήψεις, ἀνάλογος μετὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ὑπηρεσίας, καὶ πληρωτὰ κατὰ μηνιαίας δόσεις. Περὶ δὲ τῆς διαχειρίσεως αὐτῆς πρέπει νὰ δίδῃσι λόγον.

Ἄρθρ. 10.

Παρά τοῖς λιμενάρχαις ἔχουσι διορίζεσθαι εἰδικοί γραμματεῖς. Οὗτοι διορίζονται παρὰ τοῦ Βασιλέως. Ο μισθός των εἶναι 100 Δραχμῶν κατὰ μῆνα. Παρὰ δὲ τοῖς ἄλλοις ἀξιωματικοῖς ἐπὶ τῶν λιμένων οὗτοι γραμματεῖς διορίζονται, ὡςτε γραφεῖς ἔχοντες μισθὸν παρὰ τοῦ ταμείου.

Γ.

Περὶ τῆς ἐπιμελείας τῶν ἐπὶ τῶν λιμένων ἀξιωματικῶν (Ἀρχῶν).

Ἄρθρ. 11.

Τῆς ἐπιμελείας τῶν ἐπὶ τῶν λιμένων ἀξιωματικῶν εἶναι ἡ ἐπιτήρησις τῆς εἰς τοὺς λιμένους εὐταξίας κατ' ὅλην τὴν ἔκτασιν. Ὡς πρὸς τοῦτο δὲ ἔχουσι τὰ ἀκόλουθα χρεῖ:

1) Ὁρεῖλαιον νὰ προσδιορίζωσι τὰ μέρη, ὅπου πρέπει νὰ ἔσπυνται αἱ ἀκαθαρσίαι καὶ τὸ ἔραμα, καὶ ὅπουθεν πρέπει νὰ λαμβάνηται τοῦτο, νὰ ἐπαγρυπνῶσι δὲ εἰς τὸ νὰ μὴ παραβῆται ἡ διάταξις αὕτη μήτε ἀπὸ τὰ εἰς τὸν λιμένα πλοῖα, μήτε ἄλλως πως, καὶ εἰς τὸ νὰ δίδηται ὡς πρὸς τὴν ἐπιβίβασιν καὶ ἀποβίβασιν τοῦ ἔραματος ἡ ἀναγκαία προσοχὴ, ὡστε νὰ μὴ γεμίζηται ὁ λιμὴν.

2) Νὰ φροντίζωσι περὶ τῆς εἰς τὰς παρακειμένης τοῦ λιμένος ἀκτίας, τὰ ναυπηγεῖα καὶ τὰς ἀγοράς, ἐφαρμογῆς καὶ ἐκτελέσεως τῶν ἀπαιτούμενων κανονισμῶν πρὸς διατήρησιν τῆς καθαριότητος καὶ εὐταξίας, πρὸς ἀποφυγὴν πυρκαϊῶν, καὶ πρὸς ἐξασφάλισιν καὶ ευκόλυνσιν τοῦ ἐμπορίου.

3) Νὰ ἐπαγρυπνῶσιν ἐπιμελῶς, ὡστε νὰ μὴ βλάπτωνται, κατ' ὅποιονδήποτε τρόπον, αἱ ἀκταὶ καὶ τὰ προσορμίσματα τοῦ λιμένος, ἢ ἄλλα εἰς αὐτὸν ἀνήκοντα κτίρια καὶ κατασκευατὰ.

4) Νὰ ἐγκραβόνουσι ἂν ἐντὸς τοῦ λιμένος, ἢ εἰς τὰ πέριξ αὐτοῦ, ὑπέρχωσιν ὑφαλοὶ πέτραι, ἢ ἀβαθῆ ὕδατα, καὶ νὰ θέτωσι σημεῖα, ὅσον τὸ δυνατόν καταφανῆ καὶ σερεῖα, πρὸς ἀποφυγὴν τῶν ἐνδεχομένων κινδύνων.

5) Νὰ παρατηρῶσι καὶ πληροφορῶνται πῶς εἶναι τὰ ἀσφαλέστερα πρὸς ἀγκυροβολίαν μέσα τοῦ λιμένος, καὶ νὰ προσδιορίζωσι τὰς καταλληλοτέρας θέσεις εἰς προσορμίσματα τῶν πολεμικῶν, ἢ τῶν ἐμπορικῶν, τῶν μεγάλων, ἢ μικρῶν πλοίων.

6) Νὰ ἐπαγρυπνῶσιν, ὡστε οἱ φανοὶ τῶν λιμένων ν' ἀνάπτωνται ἐγκαιρῶς, καὶ νὰ διατηρῆται ἀκριβῶς ἡ λαμπριότης των, μαλίστα δὲ κατὰ τὰς σκοτεινάς νύκτας, καὶ ὅταν πῶσι σφοδροὶ ἀνεμοὶ.

7) Νὰ προσέχωσιν, ὡστε τὸ στόμιον τοῦ λιμένος νὰ μὴ παρεμποδίζηται ἀπο προσορμίσματα πλοίων, ἢ ἄλλως πως, ἀλλὰ νὰ μείνῃ πάντοτε ἐλευθερόν.

8) Νὰ προσδιορίζωσι τὰς πηγὰς, ὅπου δύνανται νὰ λαμβάνηται τὰ πλοῖα, καὶ, ἐὰν αὐταὶ εὐρίσκωνται πλησίον τοῦ λιμένος, νὰ φροντίζωσι διὰ τὴν συντήρησιν αὐτῶν, καὶ τὴν διατήρησιν τῆς εὐταξίας κατὰ τὴν ὑδρογραφίαν.

9) Ἐὰν παρουσιασθῆ πλοῖον διεσθυμένον πρὸς τὸν λιμὴν, αἱ λιμενάρχαι ὀφείλουσι νὰ πλησιάζωσιν αὐτὸ μετὰ εὐχρον τῶν, καὶ νὰ μαθῆνωσι τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πλοιάρχου, πῶθεν ἔρχεται, καὶ πῶς διεσθύνεται, πρὸς τὸ, ἐὰν τὸ πλοῖον ἦναι ἐμπορικόν, τὴν χωρικότητά του.

ben soll die bey dem Arsenal - Dienste eingeführte Brodration in Geld nach den Ortspreisen vergütet werden.

Art. 9.

Jedem Hafen - Officier wird jährlich für Bureau - Bedürfnisse eine nach den Anforderungen des Dienstes zu bemessende, und in Monatsraten zahlbare Maximalsumme ausgesetzt, über deren Verwendung Rechnung zu legen ist.

Art. 10.

Den Hafenintendanten sollen eigene Secretaire beigegeben werden Dieselben werden vom Könige ernannt. Ihr Gehalt wird auf monatlich einhundert Drachmen festgesetzt. Die Aufstellung eigener vom Staate besoldeter Secretaire oder Schreiber bey anderen Hafenofficieren findet nicht statt.

CAPITEL III.

Von dem Wirkungskreise der Hafen - Officiere.

Art. 11.

Zu dem Wirkungskreise der Hafenofficere gehört die Hafenpolizey in ihrem ganzen Umfange. Dieselben haben in dieser Beziehung folgende Obliegenheiten zu erfüllen;

- 1) Sie sind verbunden, die Orte zu bestimmen, wohin die Unreinigkeiten und der Ballast zu schaffen sind, und wo die Einnahme des Ballastes statt zu finden hat; sie haben darüber zu wachen, dass weder von den im Hafen liegenden Schiffen, noch sonst dieser Bestimmung entgegengehandelt, und dass bey der Einladung und Ausladung des Ballastes mit der zur Verhütung aller Verschüttung des Hafens noethigen Vorsicht zu Werke gegangen werde.
- 2) Sie werden dafür sorgen, dass auf den an den Hafen stossenden Kaien, Werften und Plätzen die zur Erhaltung der Reinlichkeit und Ordnung, zur Verhütung von Feuersgefahr und zur Sicherung des ungehemmten und leichten Handelsverkehrs erforderlichen Reglements, gegeben und gehandhabt werden.
- 3) Sie haben strenge Aufsicht zuführen, damit nicht die Kaien, Hafendämme, oder sonstige zum Hafen gehörige Bauwerke und Anstalten auf irgend eine Weise beschädigt werden.
- 4) Sie werden sich angelegen sein lassen, die in dem Hafen selbst oder in seiner nächsten Umgebung etwa befindliche Klippen und Untiefen aufzuspüren, und zur Abwendung jeder Gefahr mit dauerhaften und leicht erkennbaren Merkmalen zu bezeichnen.
- 5) Sie haben die sichersten Ankerplätze im Hafen zu erforschen, und die geeignetsten für Kriegs- oder Handelsschiffe, für grosse oder kleine Fahrzeuge zu bestimmen.
- 6) Sie sind gehalten, für rechtzeitiges Anzünden, gute Beleuchtung und pünctliche Unterhaltung der Fanals, in den Häfen, besonders in finsternen Nächten und bey m Wehen heftiger Winde, Sorge zu tragen.
- 7) Sie haben zu wachen, dass der Eingang in den Hafen weder durch das Ankern von Schiffen, noch auf andere Weise versperrt, sondern stets frey erhalten werde.
- 8) Sie werden die Drunen zum Wassereinnehmen bestimmen, und sofern dieselben am Hafen sich befinden, für deren Erhaltung und für Handhabung der Ordnung b y deren Benützung Sorge tragen.
- 9) Erscheint ein Schiff mit der Richtung nach dem Hafen, so haben sich die Hafen - Officiere mit ihrer Barke demselben zu nähern, und über den Namen des Schiffes und des Schiff's - Capitans, über den Ort, woher das Schiff kommt, und das Ziel seiner Reise, ferner bey einem krieglichen Schiff, über seine Bestimmung, nach dem Hafen zu kommen.

τὰ φορτίον του, τὸν ἀριθμὸν τοῦ πληρώματός του, καὶ ἰδιαιτέρως τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπιβατῶν, καὶ τὰ παρόμοια.

10) Χρέος ἰδιαιτέρον τῶν λιμεναρχῶν εἶναι νὰ εἰδοποιῶσι τοὺς πλοιάργους τῶν εἰς τὸν λιμένα διαδουνομένων πλοίων, ἐὰν ὑπάρχωσιν ἐντὸς τοῦ λιμένος ὄψαλοι, ἢ ἀβάσῃ ὕδατα, ἢ ἄλλο τι, δυνάμενον νὰ προσενηση κίνδυνον ἢ ζημίαν, νὰ δεκνύωσιν εἰς αὐτοὺς τὸ διωρισμένον πρὸς ἀγκυροβολίαν μέρος, καὶ νὰ δίδωσιν πᾶσαν ἀλλήν ἀναγκαίαν, ἢ χρῆσιμον πληροφορίαν. Ἐὰν δὲ τὰ πλοῖα ᾖσι πολεμικά, ὀφείλουσιν νὰ τὰ ὀδηγήσῃ μετὰ τὴν λέμδον τῶν εἰς τὴν θέσιν τοῦ προσορισμένου αὐτῶν, ἢτις ἀπαιτεῖται ἢ ἀπέχη ἀπὸ τῆν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, πρὸς ἀποφυγὴν ἐπιχειρηθέντων κινδύνου. Ἐν γένει δὲ ὀφείλουσιν νὰ ἐπαγρουπῶσιν εἰς τὸ ἔλλιμένισμα τῶν πλοίων, προσδιορίζοντες, κατὰ τὸ εἶδος ἐκείνου, τὸν τόπον τῆς ἀγκυροβολίας του, καὶ δίδοντες, χρῆσιμα τυχεύοντες, εἰς αὐτὰ πᾶσαν δυνατὴν συνδρομὴν.

11) Νὰ προσέχωσιν, ὡς αἱ κάμηλοι τῶν ἐλλιμενισμένων διαφόρων πλοίων νὰ μὴ περιπλεκωνται, διαρίζοντες νὰ ἔχωσιν αἱ ἀγκυραι ἐκείνου πλοίου τοὺς σημαντήρας τῶν (τσαμαδοῦρας).

12) Νὰ μὴν ἐπιτρέπωσιν ἀνευ ἐπίτητος ἢ εὐλόγου αἰτίας νὰ μεταθέτωνται πλοῖα ἀγκυροβολήσαντα ἤδη, διὰ νὰ λάβωσιν ἄλλα τὴν θέσιν τῶν.

13) Νὰ φροντίζωσιν, ὡς τὰ ἔχοντα πυρίτιδα ἐμπορικὰ πλοῖα νὰ ἀποβιάζωσιν αὐτὴν εἰς τὸ διωρισμένον μέρος, μὴ ὅλας τὰς ἀπαιτούμενας προφυλάξεις, πρὶν ἐλλιμενισθῶσιν, ἢ, ὅπου εἰσέτι δὲν ὑπάρχει μέρος προσδιορισμένον εἰς ἀπόθεσιν πυρίτιδος, νὰ φροντίζωσιν, ὡς νὰ παρασκευασθῇ τι τοιαῦτο, καὶ ἕως τότε νὰ λαμβάνωσιν τὰ ἀνήκοντα μέτρα ὡς πρὸς τὸν διορισμὸν τῆς θέσεως τοῦ ἀπὸ γυμνασίου πρὸς ἀπομάκρυνσιν πεντὸς ἐπιχειρηθέντων κινδύνου, ὡς πρὸς τὰ λοιπὰ ἐν τῷ λιμένι πλοῖα, τὰς ἐπὶ τῆς ἐκείνης οἰκοδομίας καὶ τοὺς ἀνθρώπους.

14) Νὰ ἐπαγρουπῶσιν εἰς τὴν φούρῳσιν καὶ ἐκφόρῳσιν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, συνεννοούμενοι μετὰ τὰς τελωνιακὰς ἀρχάς νὰ προσέχωσιν δὲ ἰδιαιτέρως, ὡς, ὅσα πλοῖα φέρουσι θεῖον, ἄγροα, καλάμου, ἔλαια, ἀνθρακας, οἶνον πνεύμα, ῥητίνην, ἢ ἄλλας τοιαύτας εὐεξέπτους ὕλας, νὰ προσορίζωσιν καὶ νὰ ἐκφορτόνωσιν εἰς χωριστὸν μέρος.

15) Νὰ ἐπαγρουπῶσιν ὡσαύτως, ὡς τὴν ἡμέραν ἢ ἀνά πηληται μέτρην πῦρ ἐπὶ τῶν πλοίων, τὴν δὲ νύκτα, μετὰ τὴν διωρισμένην ὥραν, πᾶσιν, καὶ ἢ ἀπαγορεύωσιν ἐπίσης τὸ νὰ ἀνάπτηται πῦρ εἰς τὰ πρὸς τὸν αἰγιαλὸν μέρος τοῦ λιμένος, ὅπου ὑπάρχουν πλοῖα προσωρισμένα, ἢ πλοῖα ἀγκυροβολήσαντα εἰς τὴν ἐκείνην, ἢ περὶ τὰ ναυπηγεῖα, ἢ εἰς τὰ μέρη, ὅπου ἐκφορτόνωσιν τὰ ἐν τῷ προσωρισμένῳ ἀρθεῖν σημειωθέντα εἶδη, ἢ ἐπιπροσθεν τῶν πρὸς τὸν αἰγιαλὸν ἐμπορικῶν ἀποθηκῶν. Ὅταν δὲ ἀνάπτηται πῦρ διὰ κακῶς ῥατίσματος, νὰ προσέχωσιν, ὡς νὰ λαμβάνωσιν ὅλα τὰ ἀπαιτούμενα προφυλακτικὰ μέτρα.

16) Νὰ μὴν ἐπιτρέπωσιν εἰς τὰ ἐν τῷ λιμένι πλοῖα νὰ ἔχωσιν τὴν νύκτα φῶτα, ἐὰν δὲν ᾖσι προφυλαγμένα ἐντὸς φανακίων.

17) Συμβάσει τυχρὸν εἰς τὸν λιμένα προκαίεας, θέλουσιν διατάττει κατὰ πᾶσαν τρόπον τὰ πληρώματα τῶν παρόντων πλοίων νὰ συτρέχωσιν εἰς τὴν κατάσβεσιν αὐτῆς, φροντίζοντες νὰ ἐκτελῶνται αἱ διαταγαί, τὰς ὁποίας ἤθελαν δώσει ἐπὶ τούτῳ.

18) Εἰς περίστασιν πυρκαϊκῆς, ὁ ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικὸς θέλει δίδει εἰς τοὺς πλοιάργους τῶν ἐν τῷ λιμένι πλοίων τὰς τυχερὰ ἀναγκαίας διαταγὰς πρὸς ἀποφυγὴν βλάβης καὶ ζημιῶν ὡς πρὸς τὰ ἑαυτῶν καὶ τὰ ἄλλα πλοῖα.

19) Ὅσῳκις πλοῖον εἶδεν βλαβρῆ ἐντὸς τοῦ λιμένος,

die Zahl seiner Equipage und besonders seiner Passagiere u. d. gl. sich Kenntniss zu verschaffen.

10. Besondere Pflicht der Hafen - Officiere ist, die Capitane der in der Richtung nach dem Hafen kommenden Schiffe von den etwaigen Klippen, Untiefen, oder sonstigen Gefahr oder Schaden bringenden Dingen zu unterrichten, ihnen den bestimmten Ankerplatz anzuweisen, und jede andere nothige oder zweckdienliche Anskunft zu geben. Kriegsschiffe haben sie mit ihrer Barke an den Anker - Platz derselben, der zur Vermittung jeglicher Gefahr von jenem der Handels - Schiffe entieert seyn soll, zu geleiten.

Ueberhaupt steht ihnen die Aufsicht auf das Einlaufen der Schiffe in dem Hafen zu, wohey sie jedwede Schiffe mit Rücksicht auf seine Verrichtungen den Platz bestimmen, wo Anker zu werfen ist, und nothigenfalls jeden möglichen Beystand leisten.

11) Sie haben Aufsicht gegen die Verwicklung der Ankertaue der verschiedenen vor Anker liegenden Schiffe zu führen, und anzuordnen, dass die Anker jedes Schiffes ihre auf der Oberfläche des Meeres schwimmende Zeichen haben.

12) Sie sollen nicht ohne Noth oder zureichenden Grund zugeben, dass Schiffe, die schon Anker geworfen haben, einen andern Platz nehmen und andere an ihre Stelle kommen.

13) Sie werden Sorge tragen dass die Handels - Schiffe, welche Pulver an Bord haben, vor dem Ankerwerfen dasselbe mit der erforderlichen Vorsicht an den bestimmten Ort bringen. Wo noch kein solcher Aufbewahrungsort für Pulver vorhanden ist, werden sie auf dessen Herstellung und bis dahin bey der Anweisung des Ankerplatzes auf die Beseitigung jeder für die übrigen Schiffe im Hafen, für die Gebäude auf dem Lande, und für die Menschen entstehenden Gefahr Bedacht nehmen.

14) Sie werden die Ladung und Ausladung der Handels - Schiffe im Benehmen mit den Zollbehörden überwachen, vornehmlich aber darauf Acht haben, dass alle Schiffe, welche Schwefel, Stroh, Rohr, Holz, Kohlen, Spicium, Harz oder andere leicht entzündbare Materialien an Bord haben, an einem gesonderten Platze landen und ausladen.

15) Eben so werden sie darüber wachen, dass auf den Schiffen bey Tage nur mässiges Feuer, bey Nacht aber Feuer überhaupt nur zur bestimmten Stunde angezündet werde, und dass die Anschürung von Feuer längs dem Ufer des Hafens, wo angelandete Schiffe oder aus Land gezogene Fahrzeuge sind, oder bey den Schiffshauptplätzen, oder an dem Ausladungsplatze der im vorhergehenden § 14 bezeichneten Stoffe oder vor den Handelsniederlagen längs dem Ufer gänzlich unterbleibe.

Bey Feueranschürung zum Beistufe des Küsterns werden sie für Eingreifung und Beobachtung der erforderlichen Vorsichtsmassregeln sorgen.

16) Sie werden Sorge tragen, dass die im Hafen liegenden Schiffe bey der Nacht nur in Laternen Licht haben.

17) Sie werden anordnen, wie bey Entstehung eines Brandes im Hafen die Equipagen der daselbst anwesenden Schiffe zur Lesschung mitzuwirken haben, und ihrer dessfalsigen Anordnungen Geltung verschaffen.

18. Bey einem Sturme wird der Hafenofficier den Commandanten der im Hafen liegenden Schiffe die zur Sicherung ihrer eigenen, wie auch der übrigen Schiffe vor Unfällen und Beschädigung etwa nothigen Aufträge ertheilen.

19. Wird ein Schiff durch ein andres Schiff auf irgend eine

είτα
μέν
περὶ
νὰ
καὶ
ὡς
διὰ
νοσ
προ
ἔλλ
πλ
νὰ
κατ
τα
ἐπὶ
ὡς
Προ
μ
τὴν
φο
νὰ
τα
ὄφ
τικ
ἐλα
μει
ζήτ
ῤῥ
ὡς
δικ
διο
μα
ὄλα
ἀνη
μὴ
νὰ
εἰσ
πῶ
τα
σώ
καὶ
σιν
νὰ
πῶ
ἀρ
λ
ῤῥ
συ
κα
ἀρ
κα
τα

είτε από άλλο πλοῖον, είτε κατ' άλλον τρόπον, ὁ ἐπὶ τοῦ λιμενος ἀξιωματικὸς θέλει προσπαθῆ να συμβιβάσῃ δια τῆς πειθούς τα διαφερόμενα μέρη: μὴ κατορθουμένου δὲ τούτου, νὰ ἐξετάσῃ λεπτομερῶς τὰ αἰτία. καὶ τὸ ποσὸν τῆς ζημίας, καὶ νὰ ἐκτέλῃ ἐγγράφως τὸ συμβῶν καὶ τὴν γνώμην του, ὡς ἡ πράξις αὕτη νὰ χρησιμεύῃ εἰς ὁδήγιαν τοῦ ἀρμοσίου Διευθυντοῦ.

20) Οἱ λιμενάρχαι θέλουσι ἐπιτηρεῖ τὴν ἐντὸς τοῦ λιμενος διαγωγὴν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων, καὶ θέλουσι προλαμῆναι τὰ ἐνδεγόμενα ἐκ μέρους αὐτῶν ἀτοπήματα.

21) Τυχούσης παραγῆς ἢ συγκρούσεως ὁποιασδήποτε ἐπὶ Ἑλληνικοῦ πλοίου μεταξὺ τοῦ ἰδίου πληρώματος αὐτοῦ, ἢ τῶν πληρωμάτων διαφόρων Ἑλληνικῶν, ἢ ξένων πλοίων, οἱ λιμενάρχαι ὀφείλουσι νὰ καταβάλωσι πᾶσαν προσπάθειαν εἰς καταπαυσιν αὐτῆς, καὶ, χρείας τυχούσης, νὰ μεταχειρίζωνται εἰς τοῦτο καὶ τὴν βίαν. ἂν δὲ ἡ παραγῆ ἢ θέλῃ συμβῆ ἐπὶ πλοίου φέροντος σημαίαν ξένης Δυνάμεως, νὰ εἰδοποιῶσι μὲν ἀμέσως, διὰ τῶν διοικητικῶν Ἀρχῶν, τὸν ἀρμοσίον Προξένον, ἢ Ἀντιπρόξενον, νὰ συντελώσῃ δὲ οὐχ ἥττον μὲν ὅλα τ' ἀναγκαῖα μέσα εἰς τὸ ν' ἀποκαταστήσωσιν ἀμέσως τὴν ἡσυχίαν.

22) Κατὰ τὰς κυριακὰς καὶ ἄλλας ἐπίσημους ἑορτάς νὰ φοροντίζωσιν, ὡς ὅλα τα Ἑλληνικὰ πλοῖα καὶ πλοιορῆα νὰ ἔχωσιν ὑψωμένας τὰς σημαίας των, ἐὰν δὲν ἐμποδίζωνται ἀπὸ μεγάλην κακοκαιρίαν.

23) Ἄν τὸ ἐλλιμενίζομενον Ἑλληνικὸν ἢ ξένον πλοῖον ὀφείλῃ νὰ μείνῃ ὑπὸ καθάρσιν, ὁ ἐπὶ τοῦ λιμενος ἀξιωματικὸς θέλει εἰδοποιῆ τὸν πλοίαρχον αὐτοῦ, ὅτι, ἀμα καθ' ἑλευθέραν κοινωσίαν, χρεωστῆ νὰ παρουσιάσῃ εἰς τὸ λιμεναρχεῖον διὰ νὰ ῥώσῃ ὅλας τὰς περὶ τοῦ διαπλοῦ του ζητηθησόμενας τυχόν παρ' αὐτοῦ πληροφουρίας.

24) Κατὰ τὴν ἀποπλευσιν παντός πλοίου, νὰ πληροφωρῆται ἂν ἐξέπληρωσε τὰ νόμιμα καθήκοντα, καὶ ἄλλως, ὡς πρὸς τὴν πληρωμὴν τῶν λιμενικῶν καὶ τελωνικῶν δικαιωμάτων.

Ἄν ἤθελον ὑπάρχει νόμιμα αἰτία, ἀπαιτοῦντα νὰ ἐμποδιστῇ ἡ ἀναχώρησις των πλοίων, ὁ ἐπὶ τοῦ λιμενος ἀξιωματικὸς θέλει λάβει τ' ἀναγκαῖα ἐπ' αὐτῷ μέτρα.

Ἐναπόκειται εἰς αὐτὸν ἡ ἐπιθεώρησις τῶν ναυτελλιακῶν ὄλων τῶν ξένων μετοικικῶν πλοίων, καὶ αὐτῶν τῶν μὴ ἀνήκόντων εἰς τὸν λιμένα του.

25) Ὄφείλει νὰ χρησθῇ ταχέως τὴν δυνατὴν συνδρομὴν εἰς πᾶν πλοῖον, τὸ ὀπρῖον, εἴτε εἰσπλεῖν εἰς τὸν λιμένα, εἴτε ἀγκυρομείνον ἐντὸς αὐτοῦ, εἴτε ἐκπλεῖν, εἴτε καὶ εὐρισκόμενον εἰς ἀπόστασιν τινα τοῦ λιμενος, ἢ τελεπερίπεσι εἰς κίνδυνον, ἢ κινδυνῆ εἰς ἀνίχνυ, ἢ ναυαγήσει.

26) Οἱ ἐπὶ τῶν λιμενων ἀξιωματικοὶ ὀφείλουσι νὰ καταφρονῶσι περὶ πασῶν τῶν ἐντὸς τοῦ λιμενος συμβῶντων ἀξιοποιῶν πράξεων, καθ' ὅσον ἡ γνώσις αὐτῶν κηκεῖ εἰς τὰς ἐντοπίους Ἀρχάς, πρωτόκολλα πρὸς ἐξκρηθῶσιν τῶν ἀποδείξεων, καὶ πρὸς διακρίσιν τῶν ἐνόχων, καὶ νὰ φροντίζωσιν ἀεὶ ἐπιεικῶς εἰς τοὺς πλείους ἢ ἀνήκουσα πρὸς τὴν διατηροῦντες ὡς πρὸς τὸ ζῆλον πλοῖα τὰς ἐφεξῆς Ἀρχάς:

α. Ὅλα τὰ πλοῖα, χωρὶς ἐξαιρέσεων, ἔχουσι χρέος νὰ φυλάττωσι τοὺς καθεστῶτας κανονισμοὺς ὡς πρὸς τὴν διατήρησιν τῆς κατὰ τὸν λιμένα εὐταξίας.

Πᾶσα παραβάσις τῶν διαταξῶν τούτων τῶν κανονισμῶν, ἐξαιρέτως δὲ πᾶσα διαταραχὴ τῆς κοινῆς ἡσυχίας καὶ εὐταξίας ἐντὸς τοῦ λιμενος, ἀνήκει ἀπολυτῶς εἰς τὴν ἐξουδιότητα τῆς ἐγγωρῆς Ἀρχῆς.

β. Ὡς αἰσχρὸν συμβαίνουσιν ἐπὶ τινος ξένου πλοίου ἐγκλήματα ἢ πταίσματα ἐκ μέρους τοῦ πληρώματος, ἢ μέλη του, ἢ πρὸς τοὺς ἐπιβάτας, ἢ γίνονται παραβάσεις

Waise im Hafen beschädiget, so hat der Hafencapitän die gütliche Ausgleichung unter den Theilen zu versuchen, und wenn der Vergleich nicht zu Stande kommt, die Ursache und die Grösse des Schadens umständlich zu erforschen und den Befund mit seinem Gutachten zu Papier zu bringen, damit dieser Act dem zuständigen Gerichte als Anhaltspunct dienen konnte.

20) Die Intendanten werden das Betragen der Schiffs-Equipagen in dem Hafen beaufsichtigen und etwaigen Excessen derselben in möglichster Vorbeugung.

21) Sie werden bei Unordnungen jeder Art, die entweder auf einem griechischen Schiffe zwischen der Equipage desselben unter sich, oder zwischen den Equipagen verschiedener griechischer oder fremder Schiffe vorkommen, zur Beseitigung derselben alles mögliche und nöthige selbst Gewalt anwenden. Hat dagegen die Unordnung auf einem Schiffe mit fremder Flagge statt, so werden sie unverzüglich durch die Verwaltungsbehörde den betreffenden Consul oder Viceconsul davon in Kenntniss setzen, gleichzeitig aber die zur augenblicklichen Herstellung der Ruhe erforderlichen Massregeln ergreifen.

22) An Sonntagen und anderen gebotenen Feiertagen haben dieselben Sorge zu tragen, dass alle griechischen Schiffe und Fahrzeuge ihre Flaggen aufgezogen haben, in sofern nicht ganz schlechtes Wetter solches verhindert.

23) Ist das im Hafen ankommende griechische oder fremde Schiff gehalten, unter Quarantaine zu bleiben, so wird der Hafencapitän dem Capitän desselben mittheilen, dass er mit dem Eintritt des freien Verkehrs sich bei ihm einzufinden habe, um die etwa zu verlangenden Aufklärungen über seine Fahrt zu geben.

24) Bey dem Auslaufen eines jeden Schiffes hat der Hafencapitän sich zu überzeugen, ob dasselbe den gesetzlichen Obliegenheiten, namentlich in Bezug auf Entrichtung der Hafengebühren und das Zollwesen Genüge geleistet habe.

Sollten gesetzliche Gründe für die Untersagung des Auslaufens der Schiffe vorhanden seyn, so hat der Hafencapitän die desfalls nöthigen Vorkehrungen zu treffen.

Ihm steht die Visirung der Hafensässe aller fremden dem Hafen nicht angehörigen Handels Schiffe zu.

25) Der Hafencapitän hat jedem Schiffe, welches bey dem Einlaufen in den Hafen, bey dem Ankerwerfen bey dem Auslaufen, oder selbst in einiger Entfernung vom Hafen sich in Gefahr oder in Noth befindet, oder Schiffbruch gelitten hat, die erforderliche Hülfe schleunig zu leisten.

26) Die Hafencapitäne haben über alle in dem Hafen vorkommende strafbaren Thaten, so weit die Cognition darüber den inländischen Behörden in irgend einer Beziehung zusteht, Protocolle zur Feststellung des Thatbestandes und zur Ermittlung der Thatverfasser aufzunehmen, die zur Herbeiführung ihrer Bestrafung nöthigen Einleitungen zu treffen, und hiebey hinsichtlich der fremden Schiffe von folgenden Grundsätzen auszugehen.

a) Sämmtliche Schiffe ohne Unterschied sind gehalten, die Verletzung der Hafensässen bestreitenden Anordnungen zu beobachten.

Jede Verletzung dieser Anordnungen, insbesondere jede Störung der öffentlichen Ruhe und Ordnung im Hafen gehört unbedingt zur Competenz der inländischen Behörden.

b) Werden auf einem fremden Schiffe von der Equipage unter sich oder an anderen auf dem Schiffe befindlichen Personen Verbrechen oder Vergehen oder andere ungesetzliche Thaten

της επί των πλοίων ευταξίας, η μὲν τιμωρία ἐναποκαταλείβεται πρὸς ἀρμοδίους πρᾶξιν, ἢ πλοίαρχους, ἢ εἰς τὰς ἄλλας ἄρμοδιὰς ζήνας Ἀρχάς φροντιστοῦ, δὲ δὲ ὅτι μέτρα ἀπαιτεῖ ἢ διατηρεῖται τῆς ἀσφαλείας καὶ ἀσφαλείας ἐντὸς τοῦ λιμένος, καὶ δι' ὅσα φαίνονται κατὰ τὰς περιστάσεις ἀνάγκαι πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἀτυχεύσεως τῶν ἐγκλημάτων ἢ πταισμάτων, καὶ τῆς δραστηριότητος τῶν ἐνόχων.

γ' Ὅσα ἐγκλήματα ἢ πταισμάτα γίνονται ἐπὶ ζήνῳ πλοίου παρὰ τοῦ πληρώματος αὐτοῦ κατ' ἄλλων ἐκτὸς τῶν εἰς τὸ στοιχ. β' ἀναφερομένων ἀτόμων, ἢ τ' ἀνάπαλιν, δικάζονται παρὰ τῶν ἐγγραφίων δικαστηρίων.

δ' Τούτῃ ἐφαρμόζεται καὶ εἰς ὅλα τὰ ἐκτὸς τοῦ πλοίου καταπραττόμενα παρὰ τοῦ πληρώματος αὐτοῦ ἐγκλήματα ἢ πταισμάτα.

Ἄρθ. 12.

Εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τῶν ἐπὶ τῶν λιμένων ἀξιωματικῶν ἀνήκει πρὸς τοὺς ἢ ἐπιτηρήσεις τῆς ευταξίας εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν.

Ὅθεν χρᾶσθῶν:

1) Νὰ ἐκπληρῶσιν ὑπὸ προσωπικῇ ἐαυτῶν εὐθύνη ἀκριβῶς ὅλους τοὺς διαλαμβανομένους κανονισμοὺς εἰς τὸ περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἡμέτερον διατάγμα, ἐκδοθέν τὴν 15 (27) Ὀκτωβρίου, καὶ καταχωρηθὲν εἰς τὸν 36 Ἀριθμὸν τῆς ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

2) Ἐπισκεπτόμενοι ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς δικαιοδοσίας καὶ τὰ ἐμπορικὰ Ἑλληνικὰ πλοία, θέλουσι πληροφροεῖσθαι ἐκ τῶν ὁρίων φέρουσι ἐπισημῶν ἐγγραφῶν καὶ τοῦ ἡμερολογίου τῶν, καὶ διὰ τῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ ἐξομολογήσεως τοῦ πληρώματος, ἂν ἐφυλάχθησαν οἱ κατὰ νόμους κανονισμοί, καὶ ἂν ἀνακαλύψωσι παράδοσιν ἢ κατάχρησιν, ὀφείλουσι ἀναγγεῖλαι αὐτῇ ἀνευ ἀναβολῆς εἰς τὴν ἀρμοδίαν Ἀρχήν.

3) Ὅς πρὸς τὴν καταμέτρησιν τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων ὀφείλουσι νὰ ἐνεργῶσι τὰ κανονισθέντα εἰς τὸ ἡμέτερον διατάγμα τῆς 17 (29) Νοεμβρίου τ. τ. ε. περὶ τῆς τοιαύτης καταμετρήσεως. (Ἐφημερίς τῆς Κυβερνήσεως Ἀρ. 41.)

4) Δὲν ἐπιτρέπεται εἰς αὐτοὺς, ἐπὶ ποινῇ δωροδοκίας, νὰ λαμβάνωσι φιλοδώρηματα διὰ τὴν καταμέτρησιν τὸ δὲ κανονισμένον δικαίωμα τῆς καταμετρήσεως πληροῦνται ἀπὸ τῆς ἰδιοκτητῆς τοῦ πλοίου εἰς τὴν τελωνιακὴν Ἀρχὴν τοῦ λιμένος, κατὰ τὴν εἰς αὐτὸν γενομένην παράδοσιν τοῦ ἐγγράφου τῆς ἀναγνωρίσεως τοῦ πλοίου ὡς ἐθνικοῦ.

5) Πρὸ τῆς ἐκπλεύσεως τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἀπὸ τῶν λιμένα ὀφείλουσι, ἐπισκεπτόμενοι αὐτὰ, νὰ παρατηρῶσιν ἂν ἔχωσιν ὅλα τὰ χρειώδη διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοῦ, οἷον στρονία, πανία, κηκίλους, ἀντλίας, λέμβους κτλ., ἂν τὸ σκάφος τοῦ πλοίου δὲν ἦναι σεσαθρωμένον ἢ παραμελημένον, ἂν οἱ ἱστοί (κατάρτια) καὶ αἱ κεραταὶ (ἀντήναι) δὲν ἦναι δεβλαμμένα εἰς τρόπον, ὥστε νὰ κινδυνεύσῃ κατὰ τὸν πλοῦν καὶ, ἂν ἀνακαλύψωσι τι τῆμοτο, ὀφείλουσι νὰ ἐμποδίσουν τὴν ἐκπλευσιν τοῦ, ἕως ὅτου διορθώσιν αἱ ἐλλείψεις αὐταί, ἀναφερόμενοι συγχρόνως εἰς τὴν ἀνωτέραν Ἀρχήν.

6) Τὴν ἐπίσκεψιν ταύτην θέλουσι κάμνει μετὰ περισσοτέρας ἀσφρότητος, ὅταν τὸ πλοῖον μέλλῃ νὰ κάμῃ μακρὸν πλοῦν καὶ εἰς ταύτην τὴν περίστασιν θέλουσι ἀπαιτεῖσθαι ὄχι μόνον τὸ νὰ ἦναι εἰς καλὴν κατάστασιν τὸ σκάφος καὶ ἡ ἀποσκευὴ τοῦ πλοίου, ἀλλὰ νὰ εὐερίσκωνται ἐν αὐτῷ τὰ ἀπαιτούμενα πρὸς διορθώσιν, ἢ ἀντικατάστασιν τῶν κυριωτέρων στρονίων, πανίων καὶ ἄλλων ἀναγκαιῶν τοῦ πλοίου.

treten der Schiffspolizey begangen, so ist die Bestrafung den einschlägigen Consuln oder Schiffskapitänen oder den sonst zuständigen answärtigen Behörden zu überlassen, jedenfalls aber Alles vorzunehmen, was die Erhaltung der Ruhe und Sicherheit im Hafen erheischt, und was bei Verbrechen und Vergehen zur Verhütung der Strafdeliquenzen und Entweichung der Thäter nach den Umständen erforderlich erscheint.

c) Verbrechen oder Vergehen, welche an Bord eines fremden Schiffes von der Equipage desselben an andern als den zu ihm bemarkten Personen oder umgekehrt verübt worden, sind von den inländischen Tribunalen abzuurtheilen.

d) Eben dasselbe gilt von allen, ausserhalb eines Schiffes von seiner Equipage verübten Verbrechen oder Vergehen.

Art. 13.

Zu dem Wirkungskreise der Hafenoftiziere gehört ferner die Polizey der Handels-Schiffahrt.

Dieselben haben demnach:

1) unter ihrer persönlichen Verantwortung allen in Unserer Verordnung vom 15 (27) Oktober v. J. über die Handels-Schiffahrt gegebenen Vorschriften (Regierungsblatt 1833 Nr. 36) genau nachzukommen.

2) Sie werden bei der in ihren Attributionen liegenden Besichtigung der griechischen Handelsschiffe aus den vorzuzeigenden Patenten und Journalen und durch Musternug und Vernehmung der Equipage erforschen, ob die bestehenden gesetzlichen Vorschriften beobachtet worden sind, und bei Entdeckung von Zuwiderhandlungen oder Missbräuchen diese ohne Verzug der zuständigen Behörde anzeigen.

3) Bei Abweichung der Schiffe haben sie sich an die in Unserer Verordnung vom 17 (29) November d. J. über Messung des Tonnengehalts der Schiffe (Regierungsblatt Nr. 41) gegebenen Bestimmungen zu halten.

4) Denselben ist bei Vermeidung der gesetzlichen Strafen der Bestechung untersagt, für die Messung ein Geschenk anzunehmen.

Die verordnungsmässig festgesetzte Taxe für die Aichung ist von dem Eigentümer des Schiffes an das Hafen-Zollamt bei Ausstellung der Urkunde über die Anerkennung des Schiffes als Nationalschiff zu entrichten.

5) Vor dem Auslaufen der griechischen Handelsschiffe aus dem Hafen, hat der Hafenoftizier am Bord derselben zu untersuchen, ob sie alles zur Sicherung der Faart Erforderliche, als Tauen, Segel, Anker, Ankertauen, Pumpen, Boote etc. haben, ob der Kiel des Schiffes nicht faul oder vernachlässigt ist, ob nicht die Masten und die Segelstangen auf eine Weise schadhaf sind, dass sie die Fahrt gefährlich machen. In einem solchen Falle haben sie die Abfahrt zu hindern, bis die wahrgenommenen Mängel verbessert sind, zugleich aber ohne Aufschub an die nächsthöhere Behörde zu berichten.

6) Diese Besichtigung werden dieselben mit um so viel grösserer Strenge vornehmen, je weiter die Fahrt ist, die das Schiff machen will, und in einem solchen Falle nicht nur darauf sehen, dass der Kiel und die Ausrüstung des Schiffes in gutem Staude sind, sondern auch dass hinreichender Vorrath zur Ausbesserung oder Ersetzung der hauptsächlichsten Tauen, Segel und übrigen Bedürfnisse des Schiffes an Bord sey.

Άρθρ. 13.

Τὰ καθήκοντα τῶν ἐπὶ τῶν λιμένων ἀξιωματικῶν ὡς πρὸς τὴν ναυτικὴν ἀπογραφήν θέλουσιν κανονισθῆναι ἐπιτήδεα διατάγματα.

Οἱ λιμεναρχοὶ ὁμοῦς ὀφείλουσι καὶ πρὸς τὰς συλλήψεις ὅλας τὰς ἀναγκαίας πληροφορίες περὶ τῶν εἰς τὸν λιμένα τῶν εὐρισκόμενων ναυτῶν, πρὸς τοὺς πλοῦς ἐκ τῶν ὑπηρεσιῶν ἐπὶ τῶν πολεμικῶν πλοίων τῆς ἡμετέρας ἢ εἰς τὸν θαλάσσιον πόσει μπρατῶν ἐπιχειρηστικῶν ταλιῶν, καὶ τέλος πλοῖα μεταφέρονται τὴν μικρὰν ἀναπλοῖαν ἢ τὴν ἀκρίαν.

Τὰς δὲ πληροφορίες ταύτας, ὅσων ἕνεσιν ἀκριβεστέρας, ὀφείλουσιν ναυδοθεῖν εἰς τὴν ἐπιτονωδικαυτικῶν Γραμματεῖαν τῆς Ἐπικρατείας.

Κ ε ρ α λ Δ.

Περὶ τῶν σχέσεων τῶν ἐπὶ τῶν λιμένων ἀξιωματικῶν ὡς πρὸς τὰς ἄλλας Ἀρχάς, καὶ περὶ τῶν τῆς ὑπηρεσίας αὐτῶν.

Άρθρ. 14.

Οἱ τοῦ λιμένος ἀξιωματικοὶ ὑπάγουσιν εἰς τὴν ἐπιτονωδικαυτικῶν Γραμματεῖαν τῆς Ἐπικρατείας, καὶ εἰς ταύτην ὀφείλουσιν ἀναφέρωντες περὶ παντὸς ἀντικειμένου, ἀφορῶντος τῆς κλάσιν τῆς ἐπιτονωδικαυτικῆς εἰς αὐτοὺς ὑπηρεσίας, καὶ καὶ ἐκτελεστικὰς διατάξεις τῆς.

Οἱ μὲν λιμεναρχοὶ θέλουσιν ἀναφορῶσθαι ἀμέσως πρὸς τὴν ἐπιτονωδικαυτικῶν Γραμματεῖαν, οἱ δὲ ἄλλοι ἐπιτονωδικαυτικοὶ ἀξιωματικοὶ διὰ τῶν ἀνωτέρων αὐτῶν λιμεναρχῶν.

Ὡσαύτως οἱ ἐπὶ τῶν λιμένων ἀξιωματικοὶ ἐπιτονωδικαυτικοὶ νὰ ἐκτελεστοῦν συγχρόνως καὶ τὰ ὑγειονομικὰ χρέη, ὑπάγουσιν ὡς πρὸς αὐτὰ εἰς τὴν ἐπιτονωδικαυτικῶν Γραμματεῖαν καὶ εἰς τοὺς Νομαρχοὺς.

Κατ' ἀμοτέρας δὲ τὰς περιπτώσεις οἱ ἀξιωματικοὶ τῶν λιμένων ὀφείλουσιν νὰ ἐνεργῶσιν τὰς ἐγγράφους διατάξεις τοῦ Νομαρχεῖου, ἢ Ἐπαρχεῖου ὅπου δὲ ὑπάγουσιν ἀπεσταλταί, καὶ ἐκτελεστικὰς ἐγγράφους τοῦ Ἐπαρχεῖου πρὸς κλήσεις.

Άρθρ. 15.

Ἄν τυχὸν διαταγῆ τις τῆς ἀνωτέρας Διοικητικῆς Ἀρχῆς, διευθυνομένη πρὸς τινὰ ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικῶν περὶ ἀντικειμένου τῆς ἀρμοδιότητός του, ἀντιβαίνει εἰς τὰς ὁποίας εἶναι γενικὰς ὁδηγίας τῶν προμηθειοευθειῶν Γραμματεῶν, ἢ εἰς μερικὴν προηγηθεῖσαν διαταγὴν αὐτῶν, ἢ ἐπὶ τοῦ λιμένος Ἀρχῆς ὀφείλει νὰ ἐκθέσθαι τοῦτο ἐγγράφως πρὸς τὴν Διοικητικὴν Ἀρχήν, καὶ ἂν αὕτη ἀναδεχόμενη τὴν εὐθύνην, ἐπαναλάβῃ ἐγγράφως τὴν πρώτην τῆς διαταγῆν, ὀφείλει νὰ τὴν ἐκτελέσῃ, ἀναφερομένη περὶ τούτου συγχρόνως εἰς τὴν ἀρμοδίαν Γραμματεῖαν.

Άρθρ. 16.

Ἐκάστην ἑσπέραν ὀφείλουσιν οἱ ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικοὶ νὰ διευθύνωσιν εἰς τὴν Διοικητικὴν Ἀρχὴν τοῦ μέρους, εἰς τὸ ὅποιον κεῖται ὁ λιμὴν, σημειῶσιν ὅλων τῶν εἰσπλευσάντων ἢ ἐκπλευσάντων πλοίων, ἀναφέροντες εἰς τὴν στήλην τῶν παρατηρήσεων πᾶν ἀξιοσημείωτον συμβῶν ἐντὸς τοῦ λιμένος, ἢ κατὰ τὴν περίεθ θάλασσαν.

Άρθρ. 17.

Συνενοούμενοι μετὰ τῶν τελωνιακῶν Ἀρχῶν οἱ ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικοὶ ὀφείλουσιν ὄχι μόνον νὰ συντελοῦσιν εἰς τὴν ἐκτέλεσιν διατάξεων τῶν ἀφορῶντων τὰς τελωνιακὰς νόμων καὶ διαταγμάτων, ἀλλὰ καὶ νὰ δίδωσιν ὅλην τὴν ἐπ' αὐτοῖς συνδρομὴν πρὸς ἀνακάλυψιν τῶν λαθροεμποριῶν, εἰδοποιοῦντες τοὺς διευθυντὰς καὶ ἐπιστάτας τῶν τελωνείων περὶ πάσης ἀνακάλυψις, ἢ παρατηρήσεως, τὴν ὁποῖαν ἢ αὐτοὶ αἰετῶσιν, ἢ οἱ ἐπ' αὐτοὺς δημόσιοι ὑπηρετῶν ἤθελον κίσει.

Άρθρ. 18.

Τὴν δὲ πρὸς τὰ ναυτιλιακὰ ἐπιτονωδικαυτικὰ καὶ τὰς τελωνιακὰς

Art. 13.

Die Obliegenheiten der Hafenoifiziere in Beziehung auf die Marine-Conscription werden durch eine eigene Verordnung geregelt werden.

Die Hafentendanten sind jedoch schon jetzt verbunden, alle dieuſelichen Erkundigungen über die in ihrem Bezirke befindlichen Besuche einzuziehen, und zu ermitteln, wie viele derselben auf den Kriegsschiffen des Staats oder im Seearsenal, — wie viele ferner auf Handelsschiffen Dienste thun, und wie viele endlich mit der kleinen Küstenfahrt oder dem Fischfange sich beschäftigen.

Die gesammelten Notizen sind möglichst genau an das Ministerium der Marine einzusenden.

VIERTES KAPFTEL.

Von dem Verhältnisse der Hafenoifiziere zu andern Behörden, und vom dem Geschiſtsgange bei denselben.

Art. 14.

Die Hafenoifiziere stehen unter dem Ministerium der Marine, berichten an dieses über Alles, was in ihren Wirkungskreis gehört, und vollziehen dessen Befehle.

Die Hafentendanten haben an das Marineministerium unmittelbar, die übrigen Hafenoifiziere aber durch den vorgesetzten Hafentendanten zu berichten.

So oft den Hafenoifizieren zugleich die Geschäfte der Sanitätsbeamten übertragen sind, stehen sie in letzterer Beziehung unter den Befehlen des Ministeriums des Innern und der Noimarchen.

In beiden Fällen aber haben sie die schriftlichen Befehle der Noimarchen oder Eparchen, und sofern sie Hafentendanten sind, die schriftlichen Requisitionen der Eparchie zum Vollzuge zu bringen.

Art. 15.

Sollte irgend ein Befehl von der höhern Verwaltungsbehörde über einen Gegenstand ihres Wirkungskreises an einen Hafenoifizier gerichtet werden, welcher den von dem vorgenannten Ministerien erteilten allgemeinen Instruktionen oder einem besondern frühern Befehle derselben zuwiderläuft, so hat die Hafenbehörde dieses der Verwaltungsbehörde schriftlich auszuwärtigen, und, wenn diese auf ihre Verantwortlichkeit schriftlich den ersten Befehl wiederholt, diesen zu vollziehen, zu gleicher Zeit aber an das betreffende Ministerium desshalb zu berichten.

Art. 16.

Die Hafenoifiziere sind verbunden, jeden Abend an die Verwaltungsbehörde des Bezirkes, in welchem der Hafen liegt, ein Verzeichniß aller ein- und ausgefahrenen Schiffe einzuschicken, und in die Rubrik der Bemerkungen jeden bemerkenswerten Vorfalle innerhalb des Hafens oder auf der nahen See einzuzichnen.

Art. 17.

Die Hafenoifiziere werden im Benehmen mit den Zollbehörden nicht nur zur genauen Vollziehung der über das Zollwesen bestehenden Gesetze und Verordnungen mitwirken, sondern auch nach Kräfte zur Entdeckung des Schmuggels beitragen, indem sie die Direktoren und Inspektoren der Zollämter von jeder Entdeckung oder Bemerkung in Kenntniß setzen, die sie entweder selbst, oder durch ihre Untergebenen machen.

Art. 18.

Die Verhältnisse der Hafenoifiziere zu den Zollbehörden

Ἀρχὰς σχέσεις τῶν ἐπὶ τῶν λιμένων ἀξιωματικῶν διαγράφει το ἀπὸ 15 (27) Ὀκτωβρίου ἡμέτερον Διάταγμα περὶ εμπορικῆς ναυτιλίας.

Οἱ ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικοὶ ὀφείλουσιν νὰ προσέχωσιν εἰς τὴν ἀκριβῆ διατήρησιν αὐτῶν.

Ἄρθρ. 19.

Ὅπου οἱ λιμένες καίονται ὑπὸ φρουρίου, οἱ ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικοὶ ὀφείλουσιν νὰ ἐνεργῶσι τὰς προσκλήσεις τῶν φρουραρχῶν, καθ' ὅσον αὐταὶ ἀφορῶσι τὴν ἀσφάλειαν τοῦ φρουρίου καὶ τὴν στρατιωτικὴν εὐταξίαν.

Ἄν τυχρὸν αἱ τοιαυταὶ προσκλήσεις ἦθελαν ἀντιδρᾶν εἰς τὰς ὁπλίας ἐγροὺς γενικὰς ὁδηγίας τῆς ἀρμοδίας Γραμματείας, θέλουσιν κάμει τὰς παρατηρήσεις τῶν εἰς τὸν φρουραρχὸν, οὐχ ἥττον ἢ ὀφείλουσιν νὰ ἐνεργήσωσιν τὴν πρόσκλησιν, ἂν ὁ φρουραρχὸς ἐπαναλάτῃ αὐτὴν ἐγγράφως.

Εἰς τὴν περίεσχον ταύτην οἱ ἐπὶ τῶν λιμένων ἀξιωματικοὶ ὀφείλουσιν νὰ ἀναφερθῶσιν ἀνευ ἀναβολῆς εἰς τε τὴν Διοικητικὴν Ἀρχὴν τοῦ μέρους, καὶ εἰς τὴν ἀρμοδίαν Γραμματείαν.

Ἄρθρ. 20.

Αἱ πρὸς τοὺς ἀρχηγούς τῶν ἐλλειμενιζομένων πολεμικῶν μαζ πλοίων σχέσεις τῶν ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικῶν τροποιοῦνται κατὰ τὴν βαθμολογίαν τῆς ναυτικῆς ἱεραρχίας. Ὅταν αἱ οἱ ἀρχηγοὶ τοῦ ἐν τῷ λιμένι εὐρισκουμένου πολεμικοῦ πλοίου ἦναι ἢ ἀνώτερος κατὰ τὸν βαθμὸν, ἢ ὁμοιοβάθμιος μὲν, ἀλλ' ἀρχαιότερος τοῦ ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικοῦ, οὗτος ὀφείλει νὰ προσφέρῃ τὸ πρὸς τὸν ἀνώτερον ἢ ἀρχαιότερον ἀξιωματικὸν ὀφειλόμενον σέβας, καὶ νὰ διευθύνῃ εἰς αὐτὸν δι' ἀναφορᾶς τοῦ τῆν αὐτὴν σημασίαν τῆς κεντρικῆς τῶν λιμένων, τὴν διευθυνομένην καὶ εἰς τὴν Διοικητικὴν Ἀρχὴν τοῦ μέρους κατὰ το ἀρθρ. 16. Ὅταν δὲ ἦναι τ ἀνάπαλιν, ὁ ἀρχηγὸς τοῦ πολεμικοῦ πλοίου ὀφείλει νὰ διευθύνῃται εἰς τὸν λιμεναρχὴν διὰ νὰ λαμβάνῃ τὴν σημείωσιν.

Ἄρθρ. 21.

Αἱ προσκλήσεις τῶν ἀρχηγῶν τῶν πολεμικῶν πλοίων πρὸς τοὺς ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικούς εἶναι ὑποχρεωτικαί, καθ' ὅσον ἀφορῶσι τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, ἢ τὴν ναυτικὴν εὐταξίαν ἂν αὐταὶ ἀντιδρᾶν εἰς τὰς γενικὰς ὁδηγίας τῆς ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματείας, ὁ ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικὸς, ἀφοῦ κάμῃ τὰς παρατηρήσεις του ὡς εἰς τὸ ἀρθρ. 17, ὀφείλει νὰ τὰς ἐνεργήσῃ ἐὰν ὁ ἀρχηγὸς τοῦ πλοίου ἦναι ἀνώτερου βαθμοῦ, ἢ ὁμοιοβάθμιος μὲν, ἀλλ' ἀρχαιότερος.

Ἄν ὁ προσκαλὼν ἀρχηγὸς τοῦ πλοίου δὲν ἦναι οὔτε ἀνώτερου βαθμοῦ, οὔτε ἀρχαιότερος, ἂν καὶ ὁμοιοβάθμιος, ὁ ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικὸς δύναται νὰ ἀρνήσῃ τὴν ἐκτέλεσιν ἀναλαμβάνων τὴν εὐθύνην τῆς ἀρνήσεως ἀμφοτέρωθεν ὀφείλουσιν εἰς τὴν περίεσχον ταύτην, νὰ ἀναφερθῶσιν ἀμέσως πρὸς τὴν ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματείαν τῆς Ἐπικρατείας.

Ἄρθρ. 22.

Αἱ προσκλήσεις τῶν ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικῶν πρὸς τοὺς ἀρχηγούς τῶν πολεμικῶν μαζ πλοίων εἶναι ἐπιπέως ὑποχρεωτικαί διὰ τοὺς αὐτοὺς, καθ' ὅσον ἀφορῶσι τὴν εὐταξίαν τοῦ λιμένος ἂν δὲ αὐταὶ ἀντιδρᾶν εἴτε εἰς τὰς γενικὰς ὁδηγίας τοῦ ἀρχηγοῦ τοῦ πλοίου, εἴτε εἰς μερικὴν διαταγὴν, τὴν ὁποίαν ἔχει ἀπὸ ἀνωτέραν Ἀρχὴν, ὀφείλει νὰ φανερώσῃ τοῦτο εἰς τὸν ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωματικόν, καὶ ἂν ο.τος ἐπιμένῃ ἀναδεχόμενος τὴν εὐθύνην, ὁ ἀρχηγὸς τοῦ πλοίου, ἐὰν ἔχῃ κατώτερον βαθμὸν, ἢ ὅμοιον μὲν, ἀλλ' εἶναι νεώτερος κατὰ τὴν ὑπηρεσίαν, ὀφείλει νὰ ὑπακούσῃ.

rücksichtlich der Schiffsfahrtspatente sind in der Verordnung vom 15 (27) Oktober 1833 die Handelschiffahrt betr. bestimmt.

Die Hafenoffiziere sind verpflichtet, auf die genaue Beobachtung derselben acht zu haben.

Art. 19.

Wo die Häfen unter einer Festung liegen, ist es Pflicht der Hafenoffiziere, den Aufforderungen der Festungskommandanten zu entsprechen, insofern diese die Sicherheit der Festung und die militärische Polizey betreffen.

Sollten dergleichen Aufforderungen den allgemeinen Instructionen, die ihnen vom dem einschlägigen Ministerium ertheilt worden sind, zuwiderlaufen, so werden sie dieses den Festungskommandanten bemerken, den Anforderungen aber nichts desto weniger nachkommen, wenn der Kommandant selbe schriftlich wiederholt.

In diesem Falle haben die Hafenoffiziere unverzüglich der Verwaltungsbehörde des Bezirks Anzeige zu machen und an das betreffende Ministerium zu berichten.

Art. 20.

Die Verhältnisse der Hafenoffiziere zu den Kommandanten der im Hafen liegenden Kriegsschiffe des Staates bestimmen sich nach den Abstufungen der Diensteshierarchie. Wenn daher der Kommandant des im Hafen anwesenden Kriegsschiffs einen höhern oder bei höherem Dienstesalter auch nur gleichen Rang besitzt, so ist der Hafenoffizier gehalten, dem höhern oder zitem Offizier die schuldige Ehre zu erweisen, und ihm dasselbe Verzeichniss über den Zustand des Hafens zu übersenden, welches er nach Art. 19. der Verwaltungsbehörde der Bezirks. einschickt. Im entgegengesetzten Falle hat der Kommandant des Kriegsschiffs sich an den Intendanten zu wenden, um das Verzeichniss zu erhalten.

Art. 21.

Die Aufforderungen der Kommandanten von Kriegsschiffen an die Hafen-Offiziere haben für diese verbindliche Kraft, insofern sie die Sicherheit des Schiffes, oder die Marinepolizey betreffen. Wenn dieselben den allgemeinen Instructionen des Marineministeriums widerstreben, so hat zwar der Hafenoffizier, wie in dem durch Art. 17 vorgesehenen Falle eine Gegenbemerkung zu machen, jedoch, sofern der Schiffskommandant höhern Ranges oder bei gleichem Range im Dienste älter ist, der Aufforderung nach erfolgter Wiederholung zu entsprechen.

Ist der requirirende Schiffskommandant weder von höherem Range noch bei gleichem Range von höherem Dienstalter, so kann der Hafen-Offizier den Vollzug verweigern, indem er die Verantwortung der Weigerung auf sich nimmt; beide Offiziere aber sind in diesem Falle schuldig, an das Ministerium der Marine unverzüglich zu berichten.

Art. 22.

Die Aufforderungen der Hafenoffiziere an die Commandanten der Kriegsschiffe des Staates sind für diese verbindend, in so fern sie die Polizei des Hafens betreffen. Laufend dieselben den allgemeinen Instructionen des Schiffskommandanten zuwerden, oder sind sie gegen einen speziellen dem letzteren von einer höhern Behörde erteilten Auftrag, so hat der Commandant dieses dem Hafenoffiziere bemerklich zu machen, wenn dieser auf seiner Aufforderung beharrt und die Verantwortung auf sich nimmt, so wird der Schiffskommandant, wenn er in niederm Range steht, oder bei gleichem Range im Dienstalter nachgeht, gehorchen.

Ἄνε
τικοῦ
τὴν ἐκ
ταύτη
ἀμέσως
Ἐν
τῶν
καὶ ν
δρῶν
εἰς π
Ὅ
ὄλα
να.
ἢ εἰ
ὄχι
τῶ
οἱ
τε
γὰ
κτι
Ε
στρα
λιμε
βανο
εἰς τ
Ο
δεκα
εἰς τ
Ε
μὲν
καὶ
κατ
ὅποι
να
τί
γ
Ἐ
να
κα
ὅτι
ἔκ
να
κα
ὅτι
ἔκ

Ανωτέρου δὲ βαθμοῦ ὢν τοῦ ἐπὶ τοῦ λιμένος ἀξιωμα-
τικοῦ, ἢ ὁμοιοβαθμίου καὶ ἀρχαιότερος, δύναται ν' ἀρνηθῇ
τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς προσκληθεῖς ὑπὸ ἰδίᾳ του εὐθύνης εἰς
ταύτην τὴν περίστασιν ἀμφοτέροι οφείλου ν' ἀναφερθῶσιν
ἀμέσως εἰς τὴν ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματεῖαν.

Ἄρθρ. 13.

Ἐν γένει οἱ τε ἀρχηγοὶ τῶν πολεμικῶν πλοίων καὶ οἱ ἐπὶ
τῶν λιμένων ἀξιωματικοὶ οφείλου νὰ συνυπακούωνται
καὶ νὰ συμβουλιθῶνται, κοινοποιούντες ἀμοιβαίως πᾶσιν ἐ-
δόξην ἀπορῶσαν τὴν ὑπηρεσίαν, ἢ δυναμένην νὰ συντελέσῃ
εἰς αὐτὴν.

Ἄρθρ. 14.

Ὅλοι οἱ ἐπὶ τῶν λιμένων ἀξιωματικοὶ ὑποχρεοῦνται:

α. Νὰ κρατῶσι βιβλίον, εἰς τὸ ὁποῖον θέλου καταγράφε-
ῖν ὅλα τὰ εἰσερχόμενα εἰς τοὺς ὑπὸ τὴν ἐφορίαν τῶν λιμέ-
νων, καὶ ἐξερχόμενα πλοῖα.

β. Νὰ ἀναφέρωνται περὶ πάντων ἐντὸς τοῦ λιμένος
ἢ εἰς τὰς περὶ αὐτὰς θαλασσίων συμβεβηκότων, ἢ ἄλλων
ἢ ἀδιαιρέτων διὰ τὸ ναυτικὸν συμβάντων, αἱ μὲν κα-
τώτεροι ἐπὶ τῶν λιμένων ἀξιωματικοὶ πρὸς τοὺς λιμενάρχας,
οἱ δὲ λιμενάρχαι πρὸς τὴν ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμμα-
τεῖαν.

γ. Νὰ κρατῶσιν ἀκριβεῖς ἡμερολόγιον ὅλων τῶν ἐγ-
γεγραμμένων πράξεων.

δ. Νὰ πρωτοκαλλίσωσι καὶ νὰ κρατῶσιν ἐν τάξει προ-
κατὰ τῆς ὑπηρεσίας τῶν.

Ἄρθρ. 15.

Εἰς τὸ τέλος ἐκάστου δεκαήμερου οφείλου οἱ ὑποέ-
στεροι ἐπὶ τῶν λιμένων ἀξιωματικοὶ νὰ στέλλου εἰς τοὺς
λιμενάρχας περιλήψιν τοῦ ἐν Ἄρθρ. 14. στοιχ. α' ἐνδιαλαμ-
βανισμένου βιβλίου, τὴν ἐπισημ. οἱ λιμενάρχαι ἀντιγράφουσιν
εἰς τὸ ἰδίον τῶν βιβλίων.

Οἱ τελευταῖοι οὔτοι οφείλου ἐπίσης νὰ στέλλωσι κατὰ
δεκαήμερον περιλήψεις τοῦ κρατουμένου παρ' αὐτῶν βιβλίου
εἰς τὴν ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματεῖαν.

Ἄρθρ. 16.

Εἰς τὸ τέλος ἐκάστου μηνὸς οφείλου οἱ ἐπὶ τῶν λι-
μένων ἀξιωματικοὶ νὰ στέλλωσιν εἰς τοὺς λιμενάρχας,
καὶ οὔτοι εἰς τὴν ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματεῖαν τῆς Ἐπι-
κρατείας, κατὰστασιν γενικὴν καὶ περιληπτικὴν, εἰς τὴν
ὁποῖαν νὰ φαίνεται:

α. Πόσα ἐμπορικὰ πλοῖα ἠποικιάσθησαν εἰς τοὺς λιμέ-
νας τοῦ τμήματός τῶν.

β. Πόσα ἐξ αὐτῶν ἐξέπλευσαν κενὰ, καὶ πόσα μὲ φορ-
τίον, καὶ διὰ τοῦ.

γ. Πόσα εἰσέπλευσαν μὲ φορτίον, καὶ πόσα κενά.

δ. Πόσα μετέβησαν εἰς τὴν κυριότητα πολιτῶν ὑπα-
γομένων ὑπὸ τὴν ἀρμοδιότητα ἄλλων λιμένων, ἢ τμημάτων.

ε. Πόσα ἐπωλήθησαν εἰς ξένους ὑπηκόους.

ς. Πόσα ἐντυπηγήθησαν ἐξ ὑπαρχῆς τῆς.

ζ. Πόσα ἐγρήθησαν, ἢ διελύθησαν, καὶ τοῦ.

Τὴν κατάστασιν ταύτην θέλου συνοδεῖν πάντοτε μὲ
ἐκθέσιν.

Ἄρθρ. 17.

Οἱ λιμενάρχαι οφείλου τοὐλάχιστον ἅπαξ τοῦ ἐνιαυτοῦ
νὰ περιέρχωνται εἰς ἐπιθεώρησιν τῶν κατὰ τὸ τμήμα τῶν
λιμένων, μετὰ δὲ τὸ τέλος τῆς περιόδου τῶν νὰ ἐκθέσωσι
τὴν ἀναρχεῖς τῶν εἰς τὴν ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματεῖαν
τῆς ἐπιτοπίους παρατηρήσεις τῶν περὶ τῆς καταστάσεως.

Geht er aber dem Hafenoftizier im Range, oder bei gleichem
Ränge im Dienstalter vor, so kann er den Vollzug der Aufforde-
rung auf eigene Verantwortlichkeit versagen. In diesem Falle sind
beide gehalten, an das Marine-Ministerium hierüber unverzüglich
Bericht zu erstatten.

Art. 13.

Im Allgemeinen haben die Commandanten von Kriegsschiffen,
und die Hafenoftiziere bei allen Veranlassungen sich durch freund-
liches Benehmen zu verständigen, und gegenseitig zu unter-
stützen, indem sie einander jede den Dienst betreffende oder ihn-
fördernde Mittheilung machen.

Art. 14.

Alle Hafenoftiziere sind verpflichtet:

a) ein Buch zu halten, in das sie alle in den anvertrauten Häfen
und Bezirken ein- und auslaufenden Schiffe einzeichnen;

b) über alle in dem Hafen oder Küstenbezirke eintretende See-
ereignisse oder sonstige für das Seewesen interessante Bege-
benheiten, und zwar die untergeordneten Hafen-Offiziere an
die Hafenintendanten, und die letzteren an das Marine-Mi-
nisterium zu berichten;

c) über alle schriftlichen Verhandlungen ein genaues Journaal zu
führen;

d) die verhandelten Amtsacten gehörig zu registriren und in Ord-
nung zu erhalten.

Art. 15.

Von zehnen zu zehnen Tagen haben die untergeordneten Hafenoftiziere
an die Hafen-Intendanten einen Auszug aus dem Art. 14
lit a. vorgeschriebenen Buche zu übersenden, die Intendanten
aber diesen in ihr eigenes Buch einzutragen.

Die letzteren werden gleichfalls von zehnen zu zehnen Tagen Auszüge
aus dem von ihnen zu führenden Buche an das Ministerium der Ma-
rine einschicken.

Art. 16.

Am Ende eines jeden Monats haben die Hafenoftiziere an den
Hafenintendanten, und diese an das Staatsministerium der Marine
einen allgemeinen umfassenden Conspect einzusenden, der ent-
halten soll:

1) wie viele Handelsschiffe in den Hafen ihres Bezirkes ausge-
rüstet wurden?

2) wie viele davon leer, und wie viele mit Ladung absegelt
sind, und wo/in?

3) wie viele mit Ladung und wie viele leer eingelaufen sind?

4) wie viele in den Besitz von Staatsangehörigen, die zu ande-
ren Häfen oder Hafenbezirken gehören, übergangen?

5) wie viele an fremde Untertanen verkauft, dann

6) wie viele neu gebaut wurden? endlich

7) wie viele zu Grunde gingen, oder auseinander genommen
wurden und wo?

Diesen Conspect werden sie stets mit erläuterndem Berichte be-
gleiten.

Art. 17.

Den Intendanten liegt ob, wenigstens einmal im Jahre die Häfen
ihres Bezirkes zu inspiziren, und am Ende ihrer Umreise durch
Bericht an das Marine-Ministerium ihre an Ort und Stelle gemachten
Beobachtungen über den Stand der Häfen, über die Ansführung

των λιμένων, περί της κατά την υπηρεσίαν διαγωγής των επί των λιμένων αξιωματικών, περί της καλής ή κακής τάξεως των αρχείων των, περί των αναγκαίων βελτιώσεων, και περί παντός άλλου αναγομένου εις την σφαιραν της υπηρεσίας των.

Όταν επιμερίζουν την περιουσίαν των, οφείλουν ν' αναφέρωνται πάντοτε εις την επί των Ναυτικών Γραμματειών.

Η επίθετος Γραμματεία, όσακις τή απαιτεί ή υπηρεσία, θέλει αποστέλλει και άμισως επιθεωρητάς εις τα διάφορα τμήματα των λιμένων.

Άρθρ. 18.

Απαγορεύεται αυστηρώς εις τους λιμεναρχάς ν' απύργωνται άνευ άδειας τις επί των Ναυτικών Γραμματειών από τον λιμένα της υπηρεσίας των.

Οι κατώτεροι επί των λιμένων αξιωματικοί οφείλουν να ζητώσι παρά του προϊσταμένου λιμεναρχου την άδειαν του να απομακρυνθώσι του λιμένος της υπηρεσίας των.

Αν το συμφέρον της υπηρεσίας απαιτήσει ποτέ την ταχέως απουσίαν από τον τόπον της υπηρεσίας, χωρίς να ήτπη ή άδεια, πρέπει να γνωστοποιώνται άμισως εις την Γραμματείαν της Επικρατείας, ή εις τον αρμόδιον λιμεναρχήν, τα αίτια της απουσίας.

Οι συγγρόνως τή του Υγειονομίου επιφορισμένοι επί των λιμένων αξιωματικοί, όσακις εξέρχονται του λιμένος της υπηρεσίας των, οφείλουν ν' αναφέρονται εις την διοικητικήν Αρχήν του μέρους εκείνου.

Άρθρ. 19.

Εν άπουσία των λιμεναρχών, εκπληροί τή χρέη των ο Γραμματείας αυτών, καθ' όσον δέν ήθελε διορισθή ιδιαίτέρως άλλος τις παρά της Γραμματείας.

Εν άπουσία των κατωτέρων επί των λιμένων αξιωματικών, οφείλουν οι λιμεναρχαί να λαμβάνωσι τ' αναγκαία μέτρα.

Άρθρ. 20.

Η ήμετέρα επί των Ναυτικών Γραμματεία επιφορτίζεται την δημοσίευσιν και εκτέλεσιν του παρόντος διατάγματος. Ναυπλίω, την 4 (16) Ιανουαρίου 1834.

ΕΝ ΟΝΟΜΑΤΙ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΩΣ

Η ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΙΑ

Ο Κόμης ΑΡΜΑΝΣΠΕΡΓ Πρόεδρος, ΜΑΟΥΡΕΡ, ΕΪΔΕΚ.

Ο επί του Βασιλ. Οίκου και των Εξωτερ. Γραμ. της Επικρατείας Πρόεδρος του Συμβουλίου και επί των Ναυτικών Α. ΜΑΥΡΟΚΟΡΔΑΤΟΣ.

ΔΙΑΤΑΓΜΑ

Περί έπιλείας των εις φυτεϊαν χρησίμων κηπίμων δένδρων.

ΟΘΝΝ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ,

ΕΠΙ ΤΗ ΠΡΟΪΚΑΣΙ ΤΟΥ ΕΠΙΜΕΤΕΡΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Επί τή προΪκασί του επιμετέρου Υπουργείου των Οικονομικών απεφασισμέν τα εξής.

Άρθρ. 1.

Τα προς φυτεϊαν χρησίμα και δι αυτόν διωρισμένα κηπίμα δένδρα, όταν εισαχωνται από ζένην επικρατεϊαν, είναι ελεύθερα εισαγωγικού τελωνίου.

Άρθρ. 2.

Η ενέργεια τούτου του διατάγματος, κοινοποιηθησάμενου διά της Εφημερίδος της Κυβερνήσεως, αρχεται από της ημέρας της δημοσίευσής του.

der Hafensoffiziere, über die Ordnung oder Unordnung ihrer Archive, über die notwendigen Verbesserungen, und über alles aus ihrem Wirkungskreis Bezügliche darzulegen.

Bei dem Antritte der Inspectionreise ist jederzeit an das Marine-Ministerium Anzeige zu erstatten.

Das eben erwähnte Ministerium wird, so oft es der Dienst erfordert auch unmittelbare Inspection-Commissare in die verschiedenen Hafenbezirke abordnen.

Art. 18.

Den Hafensintendanten ist streng verboten, ohne Erlaubnis des Staatsministeriums der Marine sich von ihrem Amtssitze zu entfernen.

Die untergeordneten Hafensoffiziere haben die Erlaubnis zur Entfernung von dem Hafens ihres Amtssitzes von dem vorgesetzten Hafensintendanten einzuholen.

Gebietet das Interesse des Dienstes die schnelle Entfernung vom Amtssitze ohne Abwartung der vorgeschriebenen Bewilligung, so sind dem vorgesetzten Ministerium und beziehungsweise dem vorgesetzten Hafensintendanten die Gründe der Entfernung augenblicklich anzuzeigen.

Hafensoffiziere, denen gleichzeitig der Sanitätsdienst obliegt, haben bei jeder Entfernung vom Amtssitze der Bezirksverwaltungsbehörde Anzeige zu machen.

Art. 19.

In Abwesenheit der Hafensintendanten wird die Stelle derselben von dem beigegebenen Secretar versehen, sofern nicht von dem Ministerium ein anderes Individuum hierfür besonders bestimmt wird.

Bei untergeordneten Hafensoffiziern haben die Hafen-Intendanten für die Amts-Verweisung die nöthige Bestellung zu treffen.

Art. 20.

Unser Ministerium der Marine ist mit der Bekanntmachung und dem Vollzuge gegenwärtiger Verordnung beauftragt.

Nauplia 16 (4) Januar 1834.

IM NAMEN DES KOENIGS.

DIE REGENTSCHAFT

GRAB. V. ARMANSPERG PRÄS. V. MAURER. V. HEIDECKE.

Der Staatssecretar des K. Hauses und der auswärt. Angelegenheiten. Präs. des Ministerrathes und Minister der Marine A. ΜΑΥΡΟΚΟΡΔΑΤΟΣ.

VERORDNUNG.

Zollfreie Einfuhr der zum Verpflanzen bestimmten Fruchtbaumen betr.

OTTO

VON GOTTES GRADEN

KOENIG VON GRIECHENLAND.

Auf den Antrag Unseres Ministeriums der Finanzen haben Wir beschlossen wie folgt:

Art. 1.

Die zum Verpflanzen geeigneten und bestimmten Fruchtbaume, welche vom Auslande eingeführt werden, sollen vom Eingangszolle befreit sein.

Art. 2.

Diese durch das Regierungsblatt zu verkündende Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Bekanntmachung in Wirksamkeit.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

1. Το ελληνικό έθνος κάτω από τον τουρκικό ζυγό ,δεν μπορούσε να ενδιαφερθεί βέβαια για τον φωτισμό των ακτών του και επομένως σ' αυτό το διάστημα επικρατούσε σκοτάδι σε όλα τα πολυδαίδαλα παράλια της Πελοποννήσου και του Αιγαίου.
2. Ο πρώτος φανός του αρτισύστατου Ελληνικού κράτους άναψε το 1829 ή το 1830 στο στόμιο του λιμανιού της Αίγινας, όταν ο Καποδίστριας ανακήρυξε την Αίγινα σαν Πρωτεύουσα της ελληνικής Πολιτείας.
3. Αυτός ήταν ο μόνος φανός μέχρι το 1831 όταν κατά πληροφορίες άναψε ένας ακόμα φανός στο στόμιο του λιμένος Σπετσών και ένας άλλος στο λιμένα Αγ. Νικολάου Κέας.
4. Από το 1848 μέχρι το 1856 με τη μέριμνα του Κράτους λειτούργησαν ένας φάρος στη νησίδα Γαϊδουρονήσι της Σύρου ,δύο φανοί στον Πειραιά ένας στην Αίγινα και ένας στην Κέα.
5. Το 1856 λειτούργησε ο φάρος στη νήσο Ψυττάλεια και κατόπιν τέθηκε σε λειτουργία άλλος ένας φάρος στο ακρωτήριο ΦΑΣΣΑ.
6. Μέχρι το 1865 προστέθηκαν 4 νέοι πυρσοί και με την προσάρτηση των Ιονίων νήσων στο Ελληνικό φαρικό δίκτυο προστέθηκαν άλλοι 14 πυρσοί που τους είχαν εγκαταστήσει οι Άγγλοι.
7. Το 1882 το Ελληνικό Φαρικό δίκτυο περιελάμβανε 40 φάρους ενώ το 1897 ο αριθμός των φάρων και φανών έφτανε τους 97 και το 1912 τους 149.
8. Η Σουηδική επινόηση των αυτόματων φάρων AGA μετά από μακροχρόνιες δοκιμές, επέτρεψε τον φωτισμό των δυσπρόσιτων σημείων των Ελληνικών θαλασσών έτσι ώστε το 1934 το

9. Ελληνικό φαρικό δίκτυο να αποτελείται από 331 πυρσούς στους οποίους περιλαμβάνονται και 32 πυρσοί που εγκαταστάθηκαν από τη γαλλική εταιρεία ADMINISTRATION GENERAL DES PHARES DE L' EMPIRE OTTOMAN στις ακτές των ανακτηθεισών περιοχών.
10. Τον Οκτώβρη του 1940 το Φαρικό δίκτυο περιλάμβανε 388 πυρσούς από τους οποίους 206 ήταν επιτηρούμενοι.
11. Η απελευθέρωση βρήκε το Φαρικό δίκτυο τελείως κατεστραμμένο με μόνο 28 πυρσούς σε λειτουργία ,από αυτούς οι 19 ήταν επιτηρούμενοι.
12. Από το 1945 άρχισε μια προσπάθεια αποκατάστασης του Φαρικού δικτύου με αποτέλεσμα το τέλος του 1955 να βρεί το Φαρικό δίκτυο με 500 πυρσούς από τους οποίους 82 επιτηρούμενοι.
13. Από τότε το Φαρικό δίκτυο αναπτύχθηκε ικανοποιητικά ώστε σήμερα να αποτελείται από 1170 πυρσούς από τους οποίους 51 επιτηρούμενοι και 130 φωτοσημαντήρες.
14. Το 1960 περατώθηκε η εγκατάσταση 3 σύγχρονων σταθμών βοηθημάτων της ναυσιπλοΐας στην περιοχή Θερμαϊκού-Θεσσαλονίκης που περιλαμβάνουν ραδιόφαρους κατευθύνσεως ηχητικών σημάτων και ηλεκτροφάρους.
15. Το 1985 τοποθετήθηκαν στην περιοχή Θερμαϊκού δύο συσκευές RACON με ανακλαστήρες R/E για την πλησιέστερη διευκόλυνση της ναυσιπλοΐας.

ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΦΑΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

1. Το Φαρικό δίκτυο μέχρι την 31-12-96 περιλάμβανε τους παρακάτω πυρσούς.

• Σταθεροί φανοί	211
• Αναλαμπόντες πυρσοί κάτω από 100 CD	498
• Αναλαμπόντες πυρσοί πάνω από 100 CD	272
• Επιτηρούμενοι φάροι εκσυγχρονισμένοι	11
• Επιτηρούμενοι φάροι μερικώς εκσυγχρονισμένοι	6
• Εκσυγχρονισμένοι φάροι με επιτηρητή	40
• Φωτοσημαντήρες	128
• Σχεδίες πλωτοί στόχοι	2
• Ραδιοφάροι	2
ΣΥΝΟΛΟ	1170

Από τους ανωτέρω πυρσούς και φωτοσημαντήρες λειτουργούν

• Με αέριο ασετυλίνης	520
• Με ηλιακή ενέργεια	364
• Με ηλεκτρικό ρεύμα ΔΕΗ	276
ΣΥΝΟΛΟ	1170

Η υπηρεσία φάρων μπορεί να επικοινωνήσει με τους φάρους είτε με

- Μέσω ΟΤΕ με 53 φάρους
- Μέσω Λιμενικών Αρχών Με VHF/FM με 17 φάρους.

Παρά τη σημερινή ανάπτυξη το Φαρικό δίκτυο της χώρας μας δεν επαρκεί για την ασφαλή κάλυψη ολόκληρου του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου και αυτό γίνεται φανερό όταν συγκριθεί με τα φαρικά δίκτυα άλλων Μεσογειακών χωρών, όπως της Γαλλίας που αν και το μήκος των ακτών της είναι κατά 5,5 φορές μικρότερο, ο αριθμός των πυρσών της είναι κατά 3 φορές μεγαλύτερο (2779). Απαιτείται συνεπώς η προοδευτική βελτίωση και ανάπτυξη του Φαρικού δικτύου της χώρας μας, η οποία γίνεται περισσότερο επιτακτική με τη συνεχή ανάπτυξη, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, του θαλάσσιου τουρισμού. Συγχρόνως απαιτείται και ο εκσυγχρονισμός του υφιστάμενου από πολλών ετών Φαρικού δικτύου.,

ΦΩΤΙΣΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝΕ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΙ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΦΑΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΦΑΡΟΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Σταθερό φως. Από το 1830 όλοι επιτηρούμενοι, αναλαμπών φως

ΦΑΡΟΙ ΑΣΕΤΥΛΙΝΗΣ

Αυτόματοι αναλαμπόντες. Από το 1915

ΦΑΡΟΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΙ

Ρεύμα ΔΕΗ, ηλιακή ενέργεια.

ΤΡΟΠΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Πετρελαίου σταθεροί

Με τη δύση του ηλίου ο φαροφύλακας άναβε μια κοινή λυχνία πετρελαίου την οποία τοποθετούσε εντός ενός φανού το οποίο υπερύψωνε σε μια στήλη. Ο φαροφύλακας παρακολουθούσε όλη τη νύχτα τον φάρο και τον έσβηνε το πρωί. Σε πολλούς φάρους υπήρχε ένα μικρό οίκημα όπου διέμενε ο φαροφύλακας και είχε την αποθήκη πετρελαίου ανταλλακτικών κ.λ.π Σε άλλους φάρους υπήρχε ένα θυλάκιο όπου ο φαροφύλακας είχε το πετρέλαιο κλπ και αυτός διέμενε στον πλησιέστερο οικισμό. Οι φάροι αυτοί ήταν τοποθετημένοι κυρίως σε λιμάνια.. Καταργήθηκαν επειδή είχαν μεγάλο κόστος λειτουργίας και περιορισμένη δυνατότητα.

Φάροι πετρελαίου αναλαμπόντες

Τα φωτιστικά αυτά μηχανήματα άρχισαν να τοποθετούνται περί τι 1880 και λειτούργησαν με μεγάλη αξιοπιστία πάνω από ένα αιώνα.

Αποτελούνται από μια συστοιχία (πετρελαιοδόχος αεροδόχος) από τις οποίες προωθείτο το φωτιστικό πετρέλαιο σε μια λυχνία τύπου ΛΟΥΞ. Η λυχνία ήταν τοποθετημένη στο Κέντρο ενός οπτικού, το οποίο περιστρέφετο με την βοήθεια μιας μηχανής ωρολογιακού τύπου.

Ο φαροφύλακας με τη δύση του ηλίου τοποθετούσε πετρέλαιο στην πετρελαιοδοχή και με μια τρόμπα αέρα στην αεροδοχή ώστε να προωθείται το πετρέλαιο στη λυχνία.

Στη συνέχεια με κατάλληλη προθέρμανση για εξαέρωση πετρελαίου όπως στα ΛΟΥΞ άναβε τη λυχνία. Κούρδιζε τον ωρολογιακό μηχανισμό. Ο ωρολογιακός μηχανισμός ξεκούρδιζε με την βοήθεια ενός βάρους το οποίο εκκινείτο κάθετα στον πύργο του φάρου και μέσω ειδικής διάταξης γραναζιών περιστρέφετο το οπτικό. Για την αποφυγή τριβών κάτω από την επίπεδη βάση του οπτικού τοποθετείτο υδράργυρος. Ο φαροφύλακας παρακολουθούσε το μηχανήμα όλη την νύχτα και κάθε φορά που το βάρος του ωρολογιακού μηχανισμού έφτανε στη βάση του πύργου ξανακούρδιζε το μηχανισμό. Ο χρόνος επανάληψης της διαδικασίας αυτής ήταν ανάλογος με τις στροφές του οπτικού ανά πρώτο λεπτό και το ύψος του πύργου. Τα εν λόγω φωτιστικά μηχανήματα ήταν πολύ αξιόπιστα ήταν ταξινομημένα σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με το μέγεθος της λυχνίας και του οπτικού και μπορούσαν να δώσουν φωτοβολία από 15-25 ναυτικά μίλια.

Τα φωτιστικά αυτά όμως είχαν μεγάλο κόστος κατασκευής , συντήρησης και λειτουργίας δεδομένου ότι όπως και οι σταθεροί πυρσοί πετρελαίου, απαιτούσαν την παρουσία φαροφυλάκων για να λειτουργήσουν .

Σήμερα λειτουργούν 6 φωτιστικά μηχανήματα αυτού του τύπου στα οποία αντί της παλαιάς λυχνίας πετρελαίου έχει τοποθετηθεί ηλεκτρική. Ο τελευταίος φάρος πετρελαίου ήταν στο Σιγρί Λέσβου ο οποίος έγινε ηλεκτρικός το 1986 και λειτουργεί μέχρι σήμερα με το παλαιό σύστημα περιστροφής του οπτικού του.

Αυτόματοι πυρσοί ασετιλίνης

Ο φάρος αυτός ήταν μια επανάσταση για την εποχή τους (1915) γιατί, λειτουργούσαν αυτόματα χωρίς φαροφύλακα μπορούσαν να τοποθετηθούν σε πολύ μικρό χώρο και έδωσαν τη δυνατότητα να φωτοσημανθούν βραχονησίδες και ναυτιλιακοί κίνδυνοι που δεν υπήρχε δυνατότητα μέχρι τότε. Το κόστος λειτουργίας τους ήταν ελάχιστο σε σχέση με του φάρου πετρελαίου.

Οι φάροι αυτοί έχουν ένα θυλάκιο μέσα στο οποίο τοποθετούνται 2 έως 10 φιάλες ασετιλίνης. Ο αριθμός των φιαλών εξαρτάται από την ετησια κατανάλωση αερίου η οποία ισούται με την

Διάρκεια φωτός X μέγεθος καυστήρα X 6.150 + 3.660

Περίοδο

Όταν το φανάρι έχει ηλιοβαλβίδα η οποία διακόπτει την λειτουργία την ημέρα

Διάρκεια φωτός + μέγεθος καυστήρα X 8.784 + 3.660

Περίοδο

Με σωληνώσεις το αέριο μεταφέρεται στην κεφαλή του φάρου (οπτικό) και καταλήγει σε ένα μηχανισμό (εκλαμπτήρα). Ο εκλαμπτήρας λειτουργώντας μηχανικά με την πίεση του αερίου, αφήνει προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα το αέριο να περνάει καταλήγοντας σε ένα καυστήρα που καίγεται δημιουργώντας τις αναλαμπές. Ο εφοδιασμός των φάρων γίνεται με αέριο κάθε χρόνο.

Παρόλο που είναι οι πλέον αξιόπιστοι πυρσοί καταργούνται σταδιακά λόγω του υψηλού κόστους προμήθειας των μηχανημάτων και ανταλλακτικών, καθώς και του υψηλού κόστους συντήρησης και λειτουργίας. Ο βαθμός αξιοπιστίας τους όμως είναι απaráμιλλος.

Φάροι ηλεκτρικοί

Αυτόματοι φάροι που λειτουργούν με ρεύμα ΔΕΗ. Οι φάροι αυτοί αντικαθιστούν σταδιακά τους φάρους ασετιλίνης στους οποίους υπάρχει η δυνατότητα παροχής ηλεκτρικού ρεύματος ΔΕΗ. Είναι αξιόπιστοι με πολλές δυνατότητες και πολύ χαμηλό κόστος λειτουργίας. Αντί του εκλαμπτήρα ασετιλίνης στην ίδια κεφαλή (οπτικό) τοποθετείται ηλεκτρικός εκλαμπτήρας και ηλεκτρική λυχνία.

Οι ηλεκτρικοί φάροι σε σχέση με τους φάρους ασετιλίνης μπορούν να μας δώσουν μεγαλύτερη φωτοβολία ενώ απαιτούν πολύ χαμηλότερο κόστος λειτουργίας και συντήρησης.

Ηλεκτρικοί φάροι τροφοδοτούμενοι με ηλιακή ενέργεια

Φάροι νέας τεχνολογίας η οποία άρχισε να εφαρμόζεται από το 1980. Αντικαθιστούν αρχικά τους φάρους ασετιλίνης στους οποίους είναι δύσκολη η μεταφορά φιαλών ασετιλίνης και μελλοντικά προβλέπεται να αντικαταστήσουν όλους τους φάρους ασετιλίνης, αφού η Υπηρεσία φάρων δεν προμηθεύεται πλέον μηχανήματα ασετιλίνης τα οποία και διεθνώς καταργούνται. Αναλόγως την φωτοβολία που απαιτείται υπολογίζεται το μέγεθος της λυχνίας που τοποθετείται και στη συνέχεια το μέγεθος των φωτοβολταϊκών στοιχείων (ηλιακά κάτοπτρα) και των συσσωρευτών. Η ηλιακή ενέργεια συλλέγεται από τα ηλιακά κάτοπτρα και αποθηκεύεται στους συσσωρευτές. Όταν δύσει ο ήλιος με τη βοήθεια φωτοκύτταρου τροφοδοτείται ο εκλαμπτήρας και ανάβει ο φάρος ο οποίος λειτουργεί όλη τη νύχτα μέχρι την ανατολή του ηλίου. Η χωρητικότητα των συσσωρευτών υπολογίζεται έτσι ώστε να λειτουργεί ο φάρος χωρίς πρόβλημα για 15 ημέρες, διάστημα κατά το οποίο θα επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες και δεν θα φορτίζονται.

ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΚΤΙΣΤΩΝ

Οι φάροι των ελληνικών ακτών κτίζονται κατά κανόνα σε μέρη δύσβατα. Αυτό συμβαίνει λόγω της γεωγραφικής ποικιλομορφίας της χώρας μας παρόλη την βελτίωση των θαλάσσιων συγκοινωνιών και την επέκταση των κατοικημένων περιοχών.

Στην ελληνική πραγματικότητα το αρχαιακό υλικό είναι αποσπασματικό και δεν υπάρχουν στοιχεία. Αντίθετα το αρχείο των μηχανολογικών σχεδίων εκείνης της εποχής των φωτιστικών μηχανημάτων και των λεπτομερειών του κλωβού είναι πλήρες για όλα σχεδόν τα φανάρια.

Εξετάζοντας διαχρονικά την μελέτη σχεδιασμού καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι τα πράγματα από εκείνη την εποχή μέχρι σήμερα δεν έχουν αλλάξει και πολύ. Δηλαδή ο σχεδιασμός ενός κτιρίου εκφράζεται στο χαρτί σαν ορθές προβολές, τομές και αξονομετρικές απεικονίσεις της αλληλοτομίας στερεών σχημάτων. Αλλά τα μέσα της εποχής καθιστούν αδύνατη τη σημερινή απαίτηση της απόλυτης ή έστω αρκετά πιστής εφαρμογής σχεδίου.

Τα ελάχιστα σχέδια που σώζονται δεν αρκούν να τεκμηριώσουν ότι ο αρχικός σχεδιασμός του συνόλου των φαναριών ήταν απαραίτητα πλήρης απεικόνιση τους πάνω στο χαρτί σαν τελειωμένο έργο. Το πιο πιθανό που θα μπορούσε να ειπωθεί είναι ότι υπήρχαν κάποια γενικά σχέδια διατάξεως και η εφαρμογή, ακόμη και σε επίπεδο μελέτης ολοκληρώνονταν επί τόπου και κατά τη διάρκεια της δόμησης.

Ταυτόχρονα στοιχεία όπως οι απαιτήσεις για στήριξη και λειτουργία των φωτιστικών μηχανημάτων από τις ευρωπαϊκές εταιρίες κατασκευής, όσο και τα οδοιπορικά για τον καθορισμό της ακριβούς θέσης των φαναριών αλλά και τον έλεγχο των απαιτήσεων των ναυτικών ή των ναυτιλιακών πρακτόρων για τη αφή ενός φαναριού, δείχνουν ότι οι φάροι με τον ένα ή με τον άλλο βαθμό επεξεργασίας σχεδιάστηκαν πριν αρχίσουν να κατασκευάζονται.

Έτσι ο επικεφαλής μηχανικός καταφθάνει στο προκαθορισμένο μέρος με σκοπό να εφαρμόσει τα σχέδια ή τις λειτουργικές απαιτήσεις, έχοντας να αντιμετωπίσει τον ίδιο τον τόπο σαν κύρια δυσκολία, στην αποπεράτωση του έργου.

Κατ'αυτό τον τρόπο σε κάθε φάρος είναι εμφανής μια πορεία κλιμάκωσης της προκατασκευής που υλοποιείται από κάτω προς τα πάνω και από έξω προς τα μέσα χωρισμένη σε πέντε επίπεδα επεξεργασίας.

Α) στα βοηθητικά χτίσματα όπου παρόλο που οι διαστάσεις τους και οι ανάγκες που εξυπηρετούν είναι δεδομένες, η μορφή τους επηρεάζεται απολύτως από τον κατά τόπους παραδοσιακό τρόπο δόμησης.

Β)στην κατοικία των φαροφυλάκων, όπου η παράδοση κυριαρχεί αλλά και η προκατασκευή εμφανίζεται σε γκωνάρια, απολήξεις και θυρώματα όπως και στην στέγαση και τις επικαλύψεις των δαπέδων

Γ) στον πύργο, όπου στο κέλυφος ισχύει ότι και στη κατοικία, αλλά και στο εσωτερικό η σκάλα έρχεται πιθανότατα από προκατασκευασμένα σκαλοπάτια και συναρμολογείται επι τόπου, με τελικά ίσως επιτόκια λαξευτά τελειώματα σε ακμές. Ουρανό κλπ.

Δ) στον φωτιστικό κλωβό, ο οποίος έρχεται έτοιμος και χωρίς καμία επέμβαση, συναρμολογείται (στοιχείο καθαρά βιομηχανικό), με μόνη επι τόπου επεξεργασία τις διαφοροποιήσεις της βάσης και μάλιστα σε φάρους που η βάση είναι χτιστή (πλανήτης Τήνου, Δρέπανο Χανίων, Ηραίο) και όχι μεταλλική (Γριά Άνδρου, Δύσβατο Τήνου, Ταίναρο) και του σημείου σύνδεσης με το κτίσμα. Το ίδιο ισχύει και για κάποιες υπερκατασκευές για το καθάρισμα των τζαμιών σε περίπτωση διπλών κλωβών που συνήθως τους προσθέτουν εκ των υστέρων.

Ε) στο φωτιστικό μηχάνημα, το οποίο παραγόταν εντελώς βιομηχανικά και δεν ήταν δυνατή καμιά επί τόπου τροποποίηση ή επέμβαση και σε κανένα επίπεδο.

Έτσι λοιπόν καταλήγουμε στο ότι ο φάρος είναι το αποτέλεσμα οριακής σχέσης μεταξύ της τοπικής παράδοσης στους τρόπους δόμησης και της βιομηχανικής και τεχνολογικής εξέλιξης, που αφορούν μεθόδους και στοιχεία προκατασκευής.

Σύμφωνα λοιπόν με όλα τα παραπάνω στο σύνολο των ελληνικών φάρων διακρίνεται η διατηρούμενη γεωμετρία, εκφρασμένη με όμοια και ανόμοια υλικά, με όμοιες και ανόμοιες τεχνικές, δίνοντας έτσι πολλαπλές παραλλαγές στο ίδιο θέμα και δημιουργώντας τελικά την δική της κατηγορία που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί σαν ξεχωριστή «παράδοση» για έναν αιώνα περίπου.

Όσον αφορά την εφαρμοζόμενη τεχνογνωσία δεν είναι γνωστό ούτε εμφανές ότι χρησιμοποιήθηκαν εξειδικευμένα συνεργεία, τα οποία προέρχονταν από μια κεντρική υπηρεσία, που αναλάμβανε αυτά τα έργα. Προφανώς το έργο αναλάμβανε κάποιος επικεφαλής από την φαρική βάση καθώς επίσης και μια ομάδα συνεργατών μαζί με τα απαραίτητα υλικά τα οποία προορίζονταν για τον φάρο. Ο επικεφαλής της ομάδας ήταν υπεύθυνος για την ομαλή διεκπεραίωση του έργου βάση πάντα του διατιθέμενου προϋπολογισμού του έργου και συντονιστής κάθε ενέργειας του συνεργείου και των εργατών. Η ομάδα βέβαια αυτή με τον επικεφαλής της, η οποία διοριζόταν βάση προεδρικού διατάγματος, δεν ήταν επαρκής για την διεκπεραίωση του έργου. Έτσι το συνεργείο κατασκευής επανδρωνόταν μ'ένα ποσοστό ντόπιων τεχνιτών και εργατών, τα οποία προσλαμβάνονταν με δημοπρασία και αναλάμβαναν το χτίσιμο των φάρων υπό την επίβλεψη πάντα της Υπηρεσίας Φάρων. Η επιλογή τοπικών συνεργείων κτιστών είχε σαν αποτέλεσμα οι τρόποι δόμησης να είναι ανάλογοι και συγγενείς με εκείνους των παραδοσιακών κτισμάτων του τόπου.

ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ

Οι φορείς που κατασκεύασαν το φαρικό δίκτυο στην Ελλάδα ήταν αρχικά οι γαλλικές εταιρείες στο Ανατολικό Αιγαίο και οι βρετανικές στο Ιόνιο και μετά το 1870 ανέλαβε το Ελληνικό κράτος.

Στην Ελλάδα προκατασκευασμένα μέλη άρχισαν να χρησιμοποιούνται στα τέλη του 19 ου αιώνα σε αντιπαράθεση με τους πύργους των φάρων και στις Αγιορείτικες κατασκευές των Ρώσων μηχανικών με την ανακαίνιση της πρώτης ρωσικής Μονής Παλιομονάστηρο του Όρους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα προκατασκευής είναι η εσωτερική σκάλα που οδηγεί στον κλωβό του φάρου της Μονεμβασιάς, όπου φαίνεται πως τα σκαλοπάτια της έχουν σχηματιστεί σε άλλη περιοχή και μεταφέρθηκαν στην συνέχεια στον τόπο του έργου.

Είναι συχνές λοιπόν οι περιπτώσεις που και στους πέτρινους ελληνικούς φάρους παρατηρούμε λίθινα προσχηματισμένα μέλη, όπως στα κλιμακοστάσια, τα υπέρθυρα ή τα πρεβάζια λαξεμένα αποπετρώματα ξένα στην περιοχή του έργου, όπως και σε άλλες κατασκευές της εποχής, με «προδιαγραφές μαζικής εφαρμογής» ορισμένων βασικών μελών του οικοδομήματος σε χώρους εκτός εργοταξίου. Έτσι στον τόπο του έργου έπρεπε να γίνουν μόνο οι εργασίες προσαρμογής συναρμολόγησης και οι πληρώσεις της τοιχοποιίας. Αυτό βέβαια είχε εντυπωσιακά αποτελέσματα και στο κόστος παραγωγής καθώς και στη μείωση του χρόνου επιτόπιας εργασίας.

Βέβαια καθώς δεν υπάρχουν συστηματικές μελέτες για την οικοδομική ιστορία αυτών των έργων, η μόνη πηγή πληροφοριών για τα υλικά και τον τρόπο κατασκευής τους είναι τα ίδια τα κτίρια. Επομένως παραμένουν ακόμα άγνωστα τα ειδικά χαρακτηριστικά τους όπως τα συνεκτικά υλικά της λιθοδομής, οι τεχνικές θεμελίωσης, η ποιότητα και η προέλευση των πετρωμάτων, ο τρόπος προσχηματισμού των οικοδομικών μελών και βέβαια το σημαντικότερο οι φυσικοί σχεδιαστές και δημιουργοί τους δηλαδή οι μηχανικοί και οι εργάτες.

Οι κατασκευές του Ελληνικού φαρικού δικτύου έχουν κτιστεί στο διάστημα μεταξύ 1823 και 1926. Έτσι τα υλικά δομής που θα χρησιμοποιήθηκαν είναι οι λίθοι ή οπτόπλινθοι, ενώ διάφορα μέλη του κτιρίου είναι φτιαγμένα από μάρμαρο, ξύλο ή σίδηρο. Πολύ αργότερα το 1774 εγκαινιάστηκε στη σύγχρονη ιστορία οικοδομής η εφαρμογή ενός συνεκτικού υλικού μεταξύ των λίθων, που έδωσε στην κατασκευή μια πρωτόγνωρη ισχύ. Πρόκειται για την κατασκευή του φάρου Eddystone στην Αγγλία και τη χρήση μιας πρωτότυπης μορφής οπλισμένου σκυροδέματος από μείγμα άσβεστου, αργίλου, άμμου και ρινισμάτων σιδήρου.

Με τη συγκεκριμένη κατασκευή, σε πολύ περιορισμένο χώρο του βράχου, η εφαρμογή τσιμέντου επέτρεψε τον περιορισμό έδρασης ενός καταπονούμενου κτίσματος χωρίς να απειλείται την αντοχή του. Έτσι διαμορφώνεται το πλαίσιο κατασκευής κάθε είδους χρήσης πύργων: πύργοι αποθήκευσης νερού για τις ατμομηχανές εργοστασίων και τραίνων, πύργοι εξαερισμού καυστήρων απόσταξης μύρας, καμινάδες εργοστασίων υφαντουργίας, πύργοι βιομηχανικών μύλων, σιλόσιτου και βέβαια φάροι ναυσιπλοΐας. Οι ελληνικές κατασκευές φάρων όμως που όπως προαναφέρθηκε είναι πολύ παλαιότερες είναι όλες λίθινες και καθώς οι απαιτήσεις αντοχής στις καταπονήσεις ήταν ιδιαίτερα αυξημένες σαν συνδετικό κονίαμα χρησιμοποιήθηκε θηραϊκή γη.

Γενικά λόγω των συνθηκών εδάφους που χτίζονταν οι φάροι (τοποθεσίες απρόσιτες και απομακρυσμένες) καθώς και οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες των περιοχών αυτών, η χρήση ντόπιου υλικού ήταν επιτακτική ανάγκη. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του φάρου στο Μελαγκάβι ποτ για την κατασκευή χρησιμοποιήθηκαν οι αρχαίοι λίθοι από τα ερείπια του Ηραίου. Συνήθως οι φάροι ή τουλάχιστον οι κύριες επιφάνειες των λιθοδομών ορθώνονταν από τα πετρώματα του συγκεκριμένου τόπου, τα οποία είναι είτε παράγωγα των εκβραχισμών για την επιπεδοποίηση και τη θεμελίωση, είτε συλλέγονται από τη γύρω περιοχή. Το ίδιο συμβαίνει και για τα συνδετικά κονιάματα και επιχρίσματα. Έτσι σε κάποιους φάρους είναι ακόμα εμφανή τα ίχνη των «καμινιών» που παρήγαγαν ασβέστη από τα υπάρχοντα ασβεστολιθικά πετρώματα όπως π.χ για το φάρο του ακρωτηρίου Ταίναρο. Επίσης από τις εκτεταμένες φθορές τόσο στο συνδετικό κονίαμα όσο και στο επίχρισμα- λόγω υγρασίας- βγαίνει το συμπέρασμα ότι το νερό που χρησιμοποιήθηκε ήταν θαλασσινό.

Εξάλλου σε φάρους όπου υπήρχε έστω και περιορισμένη δυνατότητα μεταφοράς υλικών, τα θυρώματα των ανοιγμάτων καθώς και τα «γκωνάρια» και οι απολήξεις του δώματος του πύργου και του φαρόσπιτου κατασκευάζονται από καλύτερης ποιότητας λίθους που πάλι θα μπορούσαν να βρεθούν στην ευρύτερη περιοχή, αλλά όχι στη συγκεκριμένη όπως π.χ ο Κόρακας Πάρου με παριανό μάρμαρο, η Λειβάδα και δύσβατο Τήνου με Τηνιακό ημίλευκο μάρμαρο. Σε άλλες περιπτώσεις το υλικό για τα ίδια μέλη βρίσκονται επί τόπου και απλά γίνονται περισσότερο επιμελημένη επεξεργασία τους όπως π.χ στο Σπαθί Σερίφου, στο Ακρωτήριο Θήρας ή στο Ηραίο. Τέλος αν το τοπικό υλικό δεν δίνει αυτή τη δυνατότητα επιχρίζονται και αυτά όπως π.χ στον Αρμενιστή Μυκόνου, η Φάσσα και η Γριά της Άνδρου ή το Μεγάλο Έμβολο.

Η σκάλα του πύργου- στοιχείο σημαντικής λειτουργικής σημασίας ήταν συνήθως μαρμάρινη. Ο λόγος επιλογής αυτού του δομικού υλικού ήταν η ανάγκη αντοχής στο χρόνο και τις φθορές καθώς η αντικατάστασή της δεν ήταν εύκολη υπόθεση. Σπάνια περίπτωση είναι τα παραδείγματα μεταλλικής σκάλας, όπως αυτής στα Κατάπολα της Αμοργού που είναι φτιαγμένη από χυτοσίδηρο με περίτεχνα διάτρητα διακοσμητικά.

Σε πύργους με μεγάλη διατομή όπως στο φάρο της Σαπιέντζας, υπήρχε πέτρινος κύλινδρος στο φανάρι και τα σκαλιά ήταν πακτωμένα και στις δυο πλευρές τους. Ο κύλινδρος αυτός χρησιμοποιούνταν για να κινείται το βαρύδι που περιέστρεφε το οπτικό μηχάνημα. Ο ίδιος κύλινδρος χρησιμοποιήθηκε και στο φάρο Λιθάρι.

Ανάλογα με τον τρόπο στήριξης των μαρμάρινων σκαλιών, δημιουργούνταν δύο τύποι σκάλας, η οποία και στις δύο περιπτώσεις έχει προκατασκευασμένα σκαλοπάτια. Αυτό το συμπέρασμα προκύπτει από τις ομοιότητες που παρουσιάζουν τόσο τα υλικά που χρησιμοποιούνταν(συνήθως μάρμαρο) καθώς και ο τρόπος λάξευσής τους. Τα σκαλοπάτια λαξεύονται πάντα το καθένα ξεχωριστά. Τα σκαλιά «κλειδώνουν» μεταξύ τους και πακτώνονται στον τοίχο, του πύργου, αφήνοντας ελεύθερο το φανάρι (δηλαδή λειτουργούν σαν πρόβολοι), είτε στηρίζονται το ένα πάνω στο άλλο, σχηματίζοντας εσωτερικά ένα στύλο, που οπλιζόταν με σίδηρο. Έτσι τα σκαλοπάτια είναι είτε προβολικά ή σφηνοειδή ή με κεντρικό σφόνδυλο. Ένας τρίτος τρόπος, όχι όμως ευρείας χρήσης, ήταν και τα χυτοσιδηρικά σκαλοπάτια.

Ο σίδηρος είναι ένα υλικό που δεν χρησιμοποιήθηκε εκτεταμένα λόγω της ευπάθειάς του στο διαβρωτικό περιβάλλον. Εκτός από τις ελάχιστες περιπτώσεις μεταλλικής σκάλας, χρησιμοποιήθηκε και στα κιγκλιδώματα καθώς και στις κορυφές των πύργων για την κατασκευή στέγασης του φωτιστικού μηχανήματος- κλωβός.

Σε πολλούς πύργους η σκάλα δεν φτάνει μέχρι την κορυφή αλλά σταματάει σε χαμηλότερο σημείο από όπου μια απότομη μεταλλική οδηγεί στο επίπεδο του κλωβού, όπως για παράδειγμα αυτή στον Παππά και στο Μουδάρι Κυθήρων. Μοναδική περίπτωση αποτελεί η σκάλα στο φάρο Γαυρίου στην Άνδρο, που η σκάλα του πύργου είναι εξωτερική και βγαίνει σαν πρόβολος από τον κενό εσωτερικό πύργο.

Ο κλωβός που είναι και το υψηλότερο σημείο του πύργου σε αντίθεση με την βαριά κατασκευή του υπόλοιπου κτιρίου, επιβάλλεται από το ρόλο λειτουργίας του να είναι ελαφρύς και διάφανος. Έτσι είναι κατασκευασμένος από σιδερένιο σκελετό και από το ύψος του φωτιστικού μηχανήματος και πάνω καλύπτεται με τζάμι.

Μεταγενέστερη ήταν η χρήση σιδηρόπλεχτου φράχτη γύρω από τον κλωβό που τοποθετήθηκε από την ανάγκη να προστατευθούν τα τζάμια του φωτιστικού μηχανήματος όταν κατά την διάρκεια της νύχτας τα πουλιά που πετούσαν τυφλωμένα από το φως του, έπεφταν πάνω προξενώντας συχνά ζημιές. Αυτό βέβαια ήταν ένα οδυνηρό μέσο απαγχονισμού για τα πτηνά που τσακίζονταν πάνω του κατά χιλιάδες. Επίσης το στηθαίο στη βάση του κλωβού είναι σιδερένιο, με ειδικής κατασκευής διατομής που επέτρεπαν τον αερισμό του χώρου. Η στέγαση του κλωβού γίνεται με θόλο που επικαλύπτεται με μολύβι. Βέβαια μετά τον πόλεμο πολλοί από αυτούς τους κλωβούς αντικαταστήθηκαν από νέους απλούστερης μορφής.

Σίδηρος χρησιμοποιήθηκε επίσης και στη στέγη του φαρόσπιτου με μορφή δοκαριού σε συνδυασμό με τούβλα, που στήριζαν το δώμα της. Τα δώματα κατασκευάζονταν συνήθως από χαμηλούς παράλληλα διατεταγμένους θόλους, που εδράζονται σε μεταλλικά δοκάρια μορφής διπλού Τ. Τα και είχαν σαν υλικό μορφής την πέτρα, το τούβλο ή τη σχιστόπλακα, όπου ήταν δυνατό να βρεθεί

Πολλά από τα δώματα της στέγης έχουν αντικατασταθεί σήμερα με πλάκες οπλισμένου σκυροδέματος. Ενώ λίγα είναι τα φαρόσπιτα που έχουν στέγη από ξύλινα δοκάρια και κεραμίδια.

Οι λόγοι επιλογής ενός τέτοιου υλικού είναι οι κλιματολογικές συνθήκες της περιοχής καθώς και η παράδοση του τόπου όπως στην περίπτωση του Άστρους και στο Κατάκωλο. Εξαίρεση αποτελεί ο φάρος της Ψυττάλειας που παραπέμπει περισσότερο στα νεοκλασικά κτίσματα τόπου Πειραιά. Στην περίπτωση της ξύλινης στέγης ήταν απαραίτητη η μεταφορά ξύλων και κεραμιδιών. Επίσης έπρεπε να μεταφερθούν τα κουφωμάτων και οι πλάκες επικάλυψης του δαπέδου.

Η κατασκευή λιθοδομών ήταν προσεκτική καθώς οι λίθοι ήταν ακανόνιστου σχήματος, ενώ σπάνια έχουμε παραδείγματα κανονικού ισόδομου συστήματος. Το πάχος των τοίχων της κατοικίας ήταν της τάξης των 60-70 εκ. ενώ της βάσης του πύργου 80 -120 εκ. ,ανάλογα με το ύψος του πύργου. Σε μεγάλο ποσοστό οι τοιχοποιίες είχαν εξωτερικό επίχρισμα και ήταν συνήθως βαμμένες λευκού χρώματος.

Σταδιακά οι νέες βιομηχανικές εφαρμογές εξελίσσονται με το πέρασμα του χρόνου και στη θέση των λίθινων κατασκευών εμφανίζονται σιδερένιες με φάρόσπιτο από μπετόν και τούβλα. Ακολουθούν νέες μορφές απλών μεταλλικών πύργων που εμφανίστηκαν μετά την πλήρη αυτοματοποίηση τους. Είναι η εξέλιξη των φάρων ,με μορφή τυποποιημένη χωρίς κανένα ιδιαίτερο χαρακτήρα. Τα ύψη τους δεν είναι τόσο μεγάλα όσο αυτών των πέτρινων πύργων μιας και το φαρικό δίκτυο έχει πυκνώσει αρκετά και οι απαιτήσεις φωτοβολίας είναι μικρότερες. Οι διαστάσεις τους και το σχήμα τους επιλέγονται από απόλυτα καθορισμένα σχέδια και η τοποθέτηση τους γίνεται εύκολα και γρήγορα αφού μεταφέρονται σχεδόν έτοιμοι. Έχουν μικρή διάρκεια ζωής συγκριτικά με τις πέτρινες κατασκευές αφού είναι μεταλλικές και διαβρώνονται εύκολα οπότε η ανάγκη συντήρησης και αντικατάστασης τους είναι μεγαλύτερη.

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΓΙΑ ΠΡΟΣΛΗΨΗ ΚΤΙΣΤΩΝ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΑ ΑΡΧΕΙΑ

ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΦΑΡΩΝ

Υπεροχίον - Ταπεινά

Γάροι και Γανοί

Νομός Αιτωλοακαρνανίας

Επαρχία Ταπεινά

Επισημειών

του υπαίτιου του εν Αιτωλίας Γαρού κ.τ.π.

Προεχόμενα

Προϋπολογισμός

Ευχρηστική.

1140

Ποσότητες

της Διασκευής των Σαλόνιων της Εταιρείας του Αιγίου του Π. Α. Γαρού.

Ποσότητες	Μετρήσεις	Δαπάνη		
		Συνολικά	Μισθών	Όχι
Α' Διασκευή Σαλόνι.				
Αποσπασθέντες τοίχοι	2 μ. 4 π.	4 00		8 00
Κατασκευές τοίχων ποσοσίου προς την διαβάση και υψος του οπτικού επί ού δια υψ. ή βάσης του αντιστοιχείου τοίχου	2 μ. 4 π.	4 00		16 00
Κόστη μεταφοράς δια μηχανοκίνητων.				
α) Έως βάσης επί της δια διαστάσεως ή γωνιοσφαιρικού οπτικού του Σαλόνι $\frac{312 \times 125}{2} \times 0,70 = \mu. \mu.$	2 31			
β) Έως αντιστοιχείου τοίχου δια $120 \times 0,50 \times 3,20 = \mu. \mu.$	6 34			
γ) Έως ηλιακήν ενδύραμνον υψών του τοίχου $2 \times 0,80 \times 0,50 \times 5,85 = \mu. \mu.$	4 68			
δ) Έως ούτιμα τοίχου $2 \times 0,80 \times 0,50 \times 5,85 = \mu. \mu.$	4 85	17 88	20 00	357 00
Επίδομα δαμν. υψώνος 2' 50' ύψους 200 γραμμών σιμαρτός 125 και πάχους φύχης 11. προς εδνοσφ. της δαμνής ηλιακής του Σαλόνι $2 \times 2,60 \times 33 = \mu. \mu.$		17 80	0 80	155 00
Κατασκευές οροφών διακρίσεων διακρίσεων				
α) οροφών τοίχου $2 \times 2 \times 2,10 = \mu. \mu.$	8 31			
β) Έως ηλιακήν ενδύραμνον υψών του τοίχου $2 \times 0,80 \times 5,85 = \mu. \mu.$	9 36			
Σύνολο μεταφορών	28 67			519 20

1140

Αριθμ. Δελτ.	Ποσότητα	Ποσότητα	Δραχμ.		Αγία
			Μηνών	Ετη	
	Επιμετρήσεις			100	32
12	Απονομή ύδατος	38-8	1	20	40
13	Υποστάσεις παραδούρου	1	40	00	40
	3 ^η Οριζώντων επιμετρήσεις				1782
	Γαροβύζιανος				
1	κατασκευή δυοών δρομῶν ἐπιπέδου	1	50	00	50
2	» δυοών ἀστυῶν	1	60	00	60
3	Υποστάσεις καὶ σταυροὶ παραδούρου				
	ἀστυῶν ἡλῶν	2	00	00	120
4	Κατασκευὴ ὑποστάσεων καὶ ἀστυῶν παραδούρου				
	ἡλῶν	2	40	00	80
5	Ἐπιμετρήσεις ἐπιπέδων	2	8	00	16
6	Ἐπιμετρήσεις ἐπιπέδων καὶ κατηφόρας	1	30	00	30
7	Απονομή ύδατος ἐπιπέδων καὶ ἐπιπέδων	60-00	1	20	70
8	Διάφοροι ὑποστάσεις ἐπιπέδων καὶ ἀστυῶν ἐπιπέδων	65-00	0	40	20
9	Υποστάσεις ἐπιπέδων καὶ ἐπιπέδων καὶ ἀστυῶν				
				15	00
	Ἐπιμετρήσεις				489
	Δι' ἀπονομῆς ἐπιπέδων				227
	Ἐπιμετρήσεις				228
	Ἐπιμετρήσεις ἐπιπέδων καὶ ἀστυῶν				2500

Ἔστω ἐν τῇ βασιλείᾳ ἐν ὁποιουδήποτε περιόδῳ.

1140

177 - *Laurencia de 28 de junio 1307*
178 - *Agustinos Navarretas. a. a.*

Agustinos

1140

δια ανατολικήν κατεύθυνσιν ἰσχυρῶς δια πτερυγισμῶν καθέως
καὶ κατὰ τοὺς τοῦτοι ἕως τῶ περιθώριον τοῦτος αἰ φωνῶν
αἰθρῶς τῶν γιδῶν.

Ἄρθρον 3^ο

Ἐπιπέλας ἑαυτὸ καὶ εἰδικῶν ἑξοχῶς:

Ἡ ἐπιπέλας τοῦ καὶ διαμορφωσῶς τοῦ ἑαυτὸ δὲ γινῆ δια το
κατασκευαστικῶν ἢ ἰσχυρῶν ἐν εὐνοχῶν αἰθρῶν καὶ ἐπιπέλας
δια μεταμορφῶνς γαλακτοῦς πᾶντος ο.003. Ἐν διαστάσει τοῦ τοῦτου αἰ
ἰσχυρῶς εἶναι τὸ ἦν κατὰ κατασκευῶν, εὐνοχῶν, ἰσχυρῶν καὶ
ἑξοχῶν καὶ καὶ ἐπιπέλας διαμορφωσῶν καὶ κατὰ γινῆ.

Ἐν ἰσχυρῶν ἰσχυρῶν ἑξοχῶν δὲ κατασκευῶν ἢ ἰσχυρῶν ἢ
γινῆ εἰδικῶν καὶ κατὰ γινῆ ἰσχυρῶν πᾶντος ο.010-0.015. γινῶν
εὐνοχῶν εἰδικῶν ἐπὶ τῶν ἐπὶ τοῦ τοῦτου εὐνοχῶν εἰδικῶν
εἰδικῶν κατὰ ο.00 καὶ εὐνοχῶν ο.005. Ἡ εἰδικῶν ἢ ἀπὸ γινῆ
καὶ ο.050 καὶ δὲ εὐνοχῶν κατὰ τῶν δια εἰδικῶν εἰδικῶν.

Ἐν τῶ ἐπιπέλας καὶ ἑξοχῶν δὲ ἐπιπέλας εἰδικῶν δια τοῦ
εὐνοχῶν γινῶντος ἑαυτὸ ἢ ἢ ἢ πᾶν δια ἰσχυρῶν.

Ἄρθρον 4^ο

Ἐπιπέλας γινῶντος

Ἡ δια τῶν κατὰ γινῆ τῶν γινῶντος εἰδικῶν δὲ ἦν γινῶντος
καὶ δὲ κατασκευῶν κατὰ τῶ ἐπιπέλας τῶν ἰσχυρῶν τοῦτου ἢ
εἰδικῶν τοῦ κατὰ γινῆ ἑαυτὸ, καὶ δὲ ἦν τῶν ἐν τῶ διαμορφῶντος αἰ
γινῶντος διαμορφῶντος δὲ πᾶντος δὲ εἰς τῶν εὐνοχῶν καὶ οἰ
ἢ ἢ ἢ πᾶν τῶν κατὰ γινῆ τῶν δὲ γινῶντος γινῶντος τῶ
κατὰ γινῆ αἰθρῶν ἐπὶ τοῦ διαμορφῶντος τῶ ἑξοχῶν ἰσχυρῶν
τοῦ ἰσχυρῶν κατὰ γινῆ. Ἡ εὐνοχῶν δὲ πᾶντος καὶ τῶν γινῶντος
κατὰ γινῆ καὶ γινῶντος εἰς τῶν ἢ ἢ ἢ πᾶντος πᾶντος.

και η ψυχη ειναι τωσδε ανθρωπων ημετερον τωσδε ανθρωπων και ο
κατα και ομοιωσεις τωσδε και τωσδε στυγας πορνας, τα ομοια ημετερον
τα ημετερον και ομοιωσεις πορνας πορνας και ομοιωσεις τωσδε
πορνας ημετερον και ομοιωσεις

Επειδη τωσδε τωσδε ανθρωπων τωσδε ανθρωπων και ομοιωσεις τωσδε
πορνας και ομοιωσεις τωσδε ανθρωπων και ομοιωσεις τωσδε
πορνας και ομοιωσεις τωσδε ανθρωπων και ομοιωσεις τωσδε
πορνας και ομοιωσεις τωσδε ανθρωπων και ομοιωσεις τωσδε

Επειδη τωσδε ανθρωπων τωσδε ανθρωπων και ομοιωσεις τωσδε
πορνας και ομοιωσεις τωσδε ανθρωπων και ομοιωσεις τωσδε
πορνας και ομοιωσεις τωσδε ανθρωπων και ομοιωσεις τωσδε
πορνας και ομοιωσεις τωσδε ανθρωπων και ομοιωσεις τωσδε

Αποδοξ 5^η

Κουφωματα νεα και
επιθυμη των παιων.

Οσα κατασκευασθησονται νεα κουφωματα ητοι δεσμοι και παιων
τα κατασκευασθησονται εν πορνας (μεταφορα) και παιων και ομοιωσεις
κατα και ομοιωσεις τωσδε ανθρωπων και ομοιωσεις τωσδε
πορνας και ομοιωσεις τωσδε ανθρωπων και ομοιωσεις τωσδε
πορνας και ομοιωσεις τωσδε ανθρωπων και ομοιωσεις τωσδε

Οσα τωσδε τωσδε τωσδε τωσδε τωσδε τωσδε τωσδε τωσδε τωσδε τωσδε
κατασκευασθησονται, κατασκευασθησονται, κατασκευασθησονται
κατασκευασθησονται, κατασκευασθησονται, κατασκευασθησονται
κατασκευασθησονται, κατασκευασθησονται, κατασκευασθησονται
κατασκευασθησονται, κατασκευασθησονται, κατασκευασθησονται

Αι εσοτες και δεσμοι τα κατασκευασθησονται κατασκευασθησονται
και ομοιωσεις τωσδε ανθρωπων και ομοιωσεις τωσδε
πορνας και ομοιωσεις τωσδε ανθρωπων και ομοιωσεις τωσδε
πορνας και ομοιωσεις τωσδε ανθρωπων και ομοιωσεις τωσδε

Ἰούλιος 9^{ος}

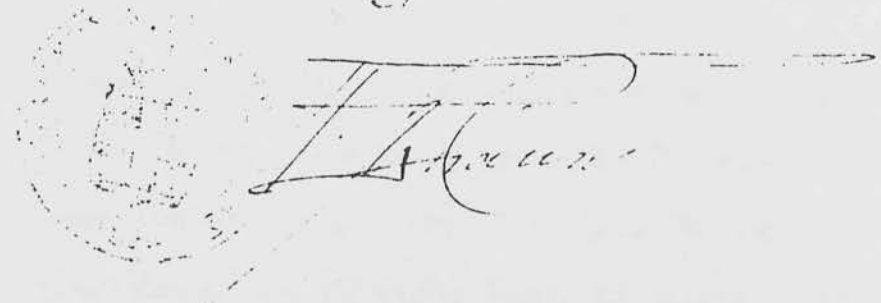
Ἐπειδὴ οὐκ ἔστιν ἐπιθυμητὸν ἀναρροφῆσαι ἐξ ἡμῶν τὰ χρήματα
καὶ ἄλλοις τοῖς ἰσχυροῦσι καὶ ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς, γὰρ ἡ ἐξουσία καὶ
ἡ δόξα ἀποδοῦναι ἀποδοχὰς ἔστιν ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς.

Ὁμοίως καὶ ἐπιθυμητὸν ἐστὶν ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς ἐξ ἡμῶν
καὶ ἀλλοῖς τοῖς ἰσχυροῦσι καὶ ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς ἐξ ἡμῶν
καὶ ἀλλοῖς τοῖς ἰσχυροῦσι καὶ ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς ἐξ ἡμῶν
καὶ ἀλλοῖς τοῖς ἰσχυροῦσι καὶ ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς ἐξ ἡμῶν
καὶ ἀλλοῖς τοῖς ἰσχυροῦσι καὶ ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς ἐξ ἡμῶν
καὶ ἀλλοῖς τοῖς ἰσχυροῦσι καὶ ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς ἐξ ἡμῶν
καὶ ἀλλοῖς τοῖς ἰσχυροῦσι καὶ ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς ἐξ ἡμῶν
καὶ ἀλλοῖς τοῖς ἰσχυροῦσι καὶ ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς ἐξ ἡμῶν

Ἰούλιος 10^{ος}

Ἐπειδὴ οὐκ ἔστιν ἐπιθυμητὸν ἀναρροφῆσαι ἐξ ἡμῶν τὰ χρήματα
καὶ ἄλλοις τοῖς ἰσχυροῦσι καὶ ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς, γὰρ ἡ ἐξουσία καὶ
ἡ δόξα ἀποδοῦναι ἀποδοχὰς ἔστιν ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς.

Ὁμοίως καὶ ἐπιθυμητὸν ἐστὶν ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς ἐξ ἡμῶν
καὶ ἀλλοῖς τοῖς ἰσχυροῦσι καὶ ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς ἐξ ἡμῶν
καὶ ἀλλοῖς τοῖς ἰσχυροῦσι καὶ ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς ἐξ ἡμῶν
καὶ ἀλλοῖς τοῖς ἰσχυροῦσι καὶ ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς ἐξ ἡμῶν
καὶ ἀλλοῖς τοῖς ἰσχυροῦσι καὶ ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς ἐξ ἡμῶν
καὶ ἀλλοῖς τοῖς ἰσχυροῦσι καὶ ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς ἐξ ἡμῶν
καὶ ἀλλοῖς τοῖς ἰσχυροῦσι καὶ ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς ἐξ ἡμῶν
καὶ ἀλλοῖς τοῖς ἰσχυροῦσι καὶ ἀποδοῦναι τὰς ἀποδοχὰς ἐξ ἡμῶν





ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Διεύθυνσις Φάρων

Τεχνική

Γραφείον

Τόπος έκδόσεως ΑΘΗΝΑΙ

Ημερομηνία 14 Σεπτεμβρίου 1938

Αριθ. πρωτ. Δ.Φ. / 50013 / 8242

Περίληψις Μετάβασις τεχνίτου πρὸς ἐπισκευὴν μηχαν. καὶ ἐπανόρθω-
σιν εἰς λειτουργίαν φάρου Ἀν. Σήκωντος
Φαρικὴν Βάσιν

Π ε ι ρ α ι ᾶ

ἔχοντες ὑπ' ὄψιν τὴν ἀποπερατωθεῖσαν ἐπισκευὴν τοῦ κτιρίου τοῦ πύργου τοῦ φάρου Ἀν. Σήκωντος Μεσολογγίου τὴν ὑπ' ἀριθ. 38 ἀναφορὰν τοῦ ἐπιστάτου τοῦ ἐν λόγῳ φάρου, ὅτι ὁ φάρος λειτουργεῖ μέ σὺς σταθερόν.

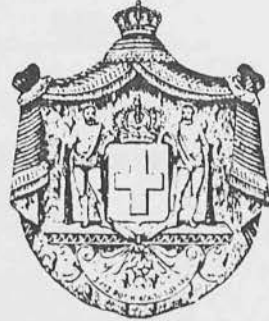
Π α ρ α γ γ ἔ λ λ ο μ ε ν

ὅπως, ὁ Ἀρχιστῆς τεχν. Δημ. Βίσης ἀποῦ παραλάβῃ τὰ ἀναγκαζοῦντα ὑλικά καὶ ἐργαλεῖα ἐκ τῶν Ἀποθηκῶν φάρου ἀναχρησθῆ τό ταχύτερον διὰ Μεσολόγγιον καὶ ἐνεῖθεν εἰς φάρον Ἀν. Σήκωντος, ἐκεῖ δέ προσῆ μετὰ πάσης προσοχῆς καὶ ἐπιμελείας εἰς τὴν ἐπιδιόρθωσιν τῆς ἐν ἀπονο- νύσει περιστροφικῆς μηχανῆς καὶ ἐπανασύνδεσιν ταύτης μετὰ τοῦ περιστροφικοῦ μηχανήματος τοῦ φάρου, ἐπαναθέ- των αὐτόν εἰς τὴν κανονικὴν του λειτουργίαν, ὁμοιῶν τό χαρακτηριστικὸν συμφόνησι ταῖς ἐνδείξεσι τοῦ φαρ- οδείκτου.

Ἐγκρίνομεν τὴν μίσθωσιν λέμβου πρὸς μετάβασίν του ἀπὸ Μεσολογγίου εἰς φάρον καὶ τανάκαλιν ὡς καὶ δαπάνην μεταφορᾶς ἐργαλείων καὶ ὑλικῶν ἀπὸ τόπου εἰς τό- πον.

Αποδεδίχται

Ἐνεπιμμένα



ΓΡΑΦΕΙΟΝ Τύμων

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΡΙΟΝ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΥ

6135
5 24 908

Προς
τὸ ἑνὸς τῆς Ναυτικῆς
Τύμης Ἐκείνης καὶ
ὁμοίως Ναυτικῆς Ἐκείνης

Ἐκδόσις ἀπογραφῆς βασιλῆος δια-
μετασκευῆς μαζ γυμνῶν. —

1000

Κατασκευασθῆναι ἐπιτάχισις ἐκδοθῆναι
1888 διατάξ. τοῦ ἡγετῆ ἠνωταύτων
1752 ἐκδοθῆναι ἐπὶ τῆς ἀπογραφῆς
γυμνῶν (οὐκ αἰσῆς) μετὰ τῆς ἐκδόσεως
ἐκείνης, ἡμετέρας τῆς ἐκδόσεως
ἀπογραφῆς ἐπιτάχισις ἐκδοθῆναι
598 ἀπογραφῆς τοῦ βασιλῆος τῆς ἐκ-
δόσεως ναυσταθμῶν μετὰ τῆς ἐκδόσεως
ἐκείνης ἀπογραφῆς ἐπιτάχισις ἐκδοθῆναι
ἀπογραφῆς ἐπιτάχισις 699, 5000 καὶ
καὶ βασιλῆος ἐκδοθῆναι τὸ ἑνὸς τῆς
ἐκδόσεως διατάξ. ἐκδοθῆναι διατάξ.
ἐκείνης — ἐκδοθῆναι ἐκδοθῆναι

ΕΧΕΔΙΟΝ

ΔΙΑΤΑΓΗ ΥΠ. ΦΑΡΩΝ Αριθμ. 299/12/0980/77

Επιχειρήσεις εφοδιασμού συντηρήσεως ανάπτυξεως Φαρικού Δικτύου (Τοποθέτησις ηλεκτρικής εγκαταστάσεως εις επιτηρούμενον φάρον ΓΕΡΟ ΓΟΜΙΟΥ Κεφαλληνίας)

ΠΑΡΑΠΟΜΠΑΙ: α) Χ. Ε. Ε. 030

β) Χ. Β. Ν.

γ) Έλληνικός Φαροδείκτης 0980

δ) Πλοηγός - Τόμος 4

ΑΡΧΗΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ

Αριθ. Φ. 299/12/0980/77

Αριθ. σχεδ. 376

Ημερομηνία 9 - 3 - 77

ΩΡΙΚΗ ΖΩΝΗ: Όλοι οί χρόνοι εις τοπικήν ώραν Ελλάδος.

1.— ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ:

α) Διάκειυ Έπιτηρούμενος φάρος ΓΕΡΟΓΟΜΙΟΥΣ Κεφαλληνίας χεήζει τοποθετήσεως ήλεκτρικής ~~καταστάσεως~~ εγκαταστάσεως λόγω παροχής ήλεκτροκου ρεύματος υπό Δ.Ε.Η.

2.— ΣΚΟΠΟΣ:

Η παρούσα αποστολή σκοπόν έχει την τοποθέτησιν ήλεκτρικής εγκαταστάσεως του άνωτέρω φάρου και εις τον δυνατόν συντομώτερον χρόνον.

3.— ΔΙΑΤΙΘΕΜΕΝΑ ΜΕΣΑ:

α) Διά την επίτευξιν του σκοπού διατίθενται τά ακόλουθα μέσα:

(1) Κινητόν συνεργείο Φ. Β. αποτελούμενον εκ:

(α) Αρχικελευστου (ΤΦ) Α.ΣΑΜΑΡΑ

ως υπευθύνου αποστολής

(β) Αρχικελευστου (ΤΦ) Α.ΜΟΣΧΟΥ και Κελευστου (ΤΦ) Σ.ΓΚΟΤΣΗ

(2) Έκτακτον ήμερομίσθιον προσωπικόν μεταφοράς υλικών προσλαμβανόμενο επί τόπου και αναλόγως των αναγκών.

..//..

1330 → 1336 9-3-77

Π ρ ό ς : ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΝ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
Τοπική Επιτροπή
Τουρισμού Κεφαλληνίας.

Αριθ. Πρωτ. 552

Τῆ 25 Ἰανουαρίου 1961.

Κ Ο Ι Ν ο : Ε.Ο.Τ. Ἀθήνας.

Θ Ε Μ Α : Ἀνέγερσις προσεισμικοῦ φάρου
ΑΓ.ΘΕΟΔΩΡΩΝ Ἀργοστολίου.-

ΣΧΕΤΙΚΑ : Ἐγγράφον 324/10-1-60 ΕΟΤ Το-
πική Επιτροπή Τουρισμοῦ Κε-
φαλληνίας.-

Ἐπί ἀνωτέρω σχετικοῦ ἔχομεν τήν τιμήν νά σᾶς
γνωρίσωμεν ὅτι ἐγκρίνομεν τήν ἀνέγερσιν τοῦ προσεισμικοῦ
φάρου ΑΓ.ΘΕΟΔΩΡΩΝ Ἀργοστολίου εἰς οἴαν ἀκριβῶς κατάστασιν
καί θέσιν εὐρίσκετο.

2.- Παράκλησις ὅπως γνωρίσητε πέρας ἀνεγέρσεως ἵνα
προβῶμεν εἰς τήν μεταφοράν καί τοποθέτησιν φωτιστικῶν μηχαν-
ημάτων τοῦ ἐν λόγῳ φάρου, ἀποστέλλοντες κατασκευαστικόν
σχέδιον κτιρίου πρός ἐνημέρωσιν ἀρχείου μας.-

Πλοίαρχος Δ. ΣΟΥΤΣΟΣ Β.Ν.
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

αδ 408-9
25-1-61

1117 >

ΑΝΘΥΠΟΠΟΛΙΤΑΡΧΟΣ (ΠΤ) Ε ΒΕΡΓΗ
4-2-85

ΠΡΟΣ : ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ

ΘΕΜΑ : Συντήρησης Φαρικού Δικτύου.

(ΗΛΕΚΤΡΟΔΟΤΗΣΗ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟΥ ΦΑΡΟΥ ΔΟΥΚΙΑΤΟΥ)

ΣΧΕΤ. : 299/16/0650/85 από 28-1-85 Δ/ΓΗ Υ. ΦΑΡΩΝ

1. Αναφέρεται πέρασ αποστολής και Ηλεκτροδότησης επιτηρουμένου Φάρου ΔΟΥΚΙΑΤΟ ΚΥΚΛΑΔΑΣ διαταχθείσης δια της άνωτέρω σχετικής Διαταγής

2. Η αποστολή εξετελέσθη από 30-1-85 έως 3-2-85

και συμφώνως προς τὰ συνημμένα ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ "Α,, έως "Θ,,.

3. Ειδικώς μνημονεύονται αι ακόλουθοι παρατηρήσεις αφαρῶσαι εις την λειτουργίαν πυρσοῶν, αποστολή υλικῶν, αναγκαιουσῶν επίσκευῶν και ἑτέρων σοβαρῶν θεμάτων.

1) Χρήζουν επιθεώρησης οι δοσάδες ερσής κωκρένων δωμάτιων ως και εσωτερικά του Πύργου
2) Δεν ἔχει ακόμη δοθεί ρεύμα απο την ΔΕΗ για να ἔρξωδι ως ἡ ηλεκτροφόρος. Μιὰ τὴν παροχή απο ΔΕΗ οι φαρμαγάκι θὰ τοποθετήσω τὴν χάμωα και θὰ ἔρξω ἡ ηλεκτροφόρος. -

Εὐπειθέστατος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ :

- “Α,, Πίναξ κινήσεως προσωπικοῦ.
“Β,, Ἡμερολόγιον ἐκτελεσθεισῶν ἐργασιῶν.
“Γ,, Δελτίον ἐπιθεωρήσεως Ἐπιτηρουμένου Φάρου.
“Δ,, » » Αὐτομάτου πυρσοῦ.
“Ε,, » τοποθετήσεως - μετατροπῆς - ἀποξυλώσεως ἐπιτ. Φάρου.
“ΣΤ,, » » » αὐτομ. πυρσοῦ.
“Θ,, Πίναξ γενομένων δαπανῶν.
“Η,, Βεβαιωτικὸν καθυστερήσεως.
“Ζ,, » μὴ παροχῆς ὑπηρεσιῶν.
“Ι,, ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΟΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΕΩΣ ΑΕΡ/ΡΩΝ.

Σημείωσις : Ἐκ τῶν ἄνωτέρω Παραρτημάτων διαγράφονται τὰ μὴ ἀπαιτούμενα.

Α Τ Ο Σ Π Α Σ Μ Α

ΕΚ ΤΗΣ ΕΝΑΦΟΧΗΣ 'Αρχ/ατού Τ.Φ. Ι.ΛΙΣΜΕΝΗ
Επιθεωρηθέντος τοῦ κωδικοῦ Ιωνίου 1948

10

Τὴν 5-3-48 εἰς Φάρον ΚΟΥΤΑΙΝΗΣ

Τὸ κτίριον τῶν δωματίων εἶναι ἄνευ στέγης καὶ κουφωμάτων
ἐλήφθησαν διασθεσις. Τὸ προσωπικὸν ~~ἀνάστημα~~ κερσμένει εἰς μίαν
ἐκδοθῆναι τελείως ἀκατέλληλον διὰ διαμονὴν κλησίον τοῦ τελω-
νείου μὴ ὑπερχοντος ἄλλου οἰκήματος. Προτιμότερον νὰ διαμῆ-
νουν εἰς σκηνὴν κλησίον τοῦ φάρου, διότι κατὰ τὸν χειμῶνα εἶναι
δυσκόλος ἢ μετὰ βρασις εἰς φάρον, λόγω ὑδάτων. Ἐγκρίνοντες δια-
τάξτε τὴν χορηγήσειν σκηνῆς διὰ τὴν καλλιτέραν ἀσφαλὴν λειτουρ-
γίαν τοῦ φάρου.-

Τοποθέτησις κλωβού και φωτιστικῶν μηχανημάτων φάρου ΣΑΠΙΕΝΤΖΑ και εξάρμοσις αυτομάτου πυρσοῦ.-

3

1.- ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ.-

α.- Ὁ ἐπιτηρούμενος φάρος ΣΑΠΙΕΝΤΖΑ λειτουργεῖ ὡς αὐτόματος σωρινῶς λόγῳ γενικῆς ἐπισκευῆς κλωβού και φωτιστικῶν μηχανημάτων.-

2.- ΣΚΟΠΟΣ.-

α.- Ἡ παρούσα ἀποστολή σκοπὸν ἔχει :

(1) Τὴν τοποθέτησιν κλωβού και φωτιστικῶν μηχανημάτων ἐπιτηρουμένου φάρου ΣΑΠΙΕΝΤΖΑ και τὴν εξάρμοσιν τοῦ προσωρινοῦ τοποθετηθέντος αυτομάτου πυρσοῦ.

3.- ΔΙΑΤΙΘΕΜΕΝΑ ΜΕΣΑ.-

α.- Διὰ τὴν ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ διατίθενται τὰ ἀκόλουθα μέσα

(1) Κινητὸν συνεργεῖον δι' ἐκτέλεσιν τῶν ὡς ἄνω ἐργασιῶν ἀποτελούμενον ἐκ :

- (α) Ἀνθυπ/ρχου (ΤΦ) Γ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΥ
- (β) Σημ/ρου (ΤΦ) Ν. ΚΟΝΔΥΛΗ
- (γ) Κελ. (ΤΦ) Γ. ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ
- (δ) " (Φ) Π. ΣΗΜΑΤΟΥ
- (ε) Ὑποκ. Β. (Φ) Ι. ΑΥΓΟΥΣΤΙΝΑΚΗ
- (στ) Διόπου (ΤΦ) Κ. ΣΚΟΡΔΙΛΗ
- (ζ) " " Κ. ΑΛΕΠΟΥ
- (η) " " Α. ΧΑΛΕΠΙΔΙΑ
- (θ) " " Π. ΧΥΤΗΡΗ
- (ι) Ἡμερομισθίου τεχνίτου Γ. Λάχανη
- (ια) " " Γ. Χατζοπούλου.
- (ιβ) Ἐργάτου Δ. Θεοχαράκη
- (ιγ) " " Ι. Αληφραγκῆ
- (ιδ) " " Γ. Χαραλάμπη

Σίρος
Υπηρεσία Φάρων
«Μέσω ημερησίας Αρχής»
Σ. 4/0077

Υπηρεσία Φάρων
Φάρος Σαυδιέντζας
Αριθμ. πρωτ. Δ.Υ
16-Σεπτεμβρίου 1986

Θέμα: Κατάσχεση Πύργου, υπηρίου Φάρου

1. Αναφέρεται υμίν, ότι στις 13-9-86 έγινε μεγάλος σεισμός εν τον νομό Μεσσηνίας είχε Ριχτερ 6,2 και 5,6 αντιστοίχως. Ο σεισμός έγινε αιχμηρός εν τον νομό Μεσσηνίας και εν τον Σαυδιέντζα, εν είναι ο Φάρος. —

Ευτυχώς από τον σεισμό ουδέν πράγμα εδάσθη στον Πύργο, όσον και εν τον υπήριον του Φάρου.

Το τηλεφώνημα από Αρχία Μαρτίου 1986, δεν εφάρμοσε η έρεση του σφαιροειδούς από νεφάνο σέλιος (για ραυτός) ευτυχώς δεν θήκε εν τον ώφραγμα του αίνδαριου. Ο ατζεμπερβανός που υπάρχει φαίνε

ται δεν τραβάει (εξουδετερώνει) τον νεφάνο, τώρα με τις σεισμικές δονήσεις που έγιναν, ατέα τόσημα εν τον εν τον αδουσία του τηλεφώνου δεδομένου η αφιμενη εδαφή και ατμοσφαιρα μας ήσαν εν τον αδαραιοδη.

Η ανκενχία των οιογένειών μας, φρέια να εν τον υπηρίας μας ήσαν εν τον. —
Το μηχανήμα του τηλεφώνου επί μετα

Αριθ. πρωτ. 7290



ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΤΟ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Διεύθυνσις *Γαβριλ*
Τμήμα *Ταχυμηνών και*
Γραφείον *Διαδοχών*

Περὶληψις

Τοσοδίσκος
Γαβριλ ΑΓΙΟΣ ΙΣΑΝΝΗΣ
ή ΑΦΩΡΙΣΜΕΝΟΣ
Σπυρίδης

3710

Διεξεπεραιώθη

τὴν 23-10-1920.

Αριθ. 28523

ΣΧΕΔΙΟΝ

Ἐν Ἀθήναις τῇ 21 Οὐλαβ 1920

Σχετικοὶ ἀριθμοὶ

Μυχαρ. Γ. Γαβριλ
Συμφ. Τελερμίν
Καὶ εἰ ἀποσχετῶν
τοῦ Πρωτοῦ ἐκτὸς τῶν με-
μῶν τῆς Διακοπῆς πῶς δε-
ἴχθη μέχρι τῆς ἀποσχετικῆς
τοῦ Πρωτοῦ καὶ Ἀγίου Ἰωάν-
νη Ἀγερσομίν, διότι οὐ
μοσχίαι εἰ φαίσα Ἀγίου
Ἰωάννου.

Περὶ τούτου δὲ ἀποσχετῶν
Πρωτοῦ μετὰ τῶν Συμφ. Α
Γαβριλ. Τελερμίν.
ὁ Πρωτὸς δὲ ἀποσχετῶν
μετὰ τῆς μετὰ τῶν

Αναχτήρ πύρετ τοσ υλιεϊοσ
δα' ος κατασκευασί τοισ ἀποϊβερ
λεσ (καύρησ) εϊν' ἴδιου τοσ ποσ

Καλόν ο' τινυόσ δα' αϊ
ογίον, ἀγίον δα' ο' τοισ βου
λεσ ο' τοισ γαρον, αϊο' το' ο'
ορ δα' ἀναχρηστικῆ ^{μετ' ἑστέ}
εϊν' ^{δα' το' λαχουεϊμοσ ἀγροστων αϊο' το' ἑστέ} ἀγρον δαυμαϊνικῆ το' το
πυχανημετ' ο' βαρβαϊνικῆ
αϊο' ο' τοισ εϊζαμεσ ο' οἱ δα'
δαυμαϊνικῆ εϊζαμεσ το' τοσ
τοσ πυχανημετ'.

Ἐμειροσμετ' μετ' τοσ τοσ
αϊο' ο' τοισ ἀγροστων αϊο' το'
ορ ο' τοισ ογροστων τοσ τοσ
κατασκευασί πύρετ αϊο' το' δα' ο'
ορ αϊο' το' δα' ο' ο'.

Ἐγ' οἱ δα' το' τοσ πυχανημετ'

Sei lidlar (3) zalonessan
 da' fanozovot areyion zalon
 yin e ny idal'pures daron ca
 0'lar opun lo ^{visi} pyxampu ladi
 (3) zalonessan ipidunot, lo'le da'
 ifuppiotki: lo' (idlar) z' da' lo' 44
 puke nadin z' lo' lo' garois
 oza luv lo' weryuopura luv
 va' lo' weryuoluv e Numu
 ay'olr.

Hize per sion li' aivalze
 va' yin da' va' pulkewer
 neloin e dazapinas lo' idoi
 (3) avodun an li' puyre

~~Flowers~~ V'ougris
 My
 Kobyrinur Turya
 Korovotun
 My



ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΤΟ
ΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Διευθυντής

Papou

Γραμματέας

Υποδιευθυντής

Πρωτ. 47387

Παρί ωρζου εάρου

ΑΨΩΡΙΣΜΕΝΟΣ ΚΑΒΟΣ

Διεξοπεραιώθη

τιν

7-8-19

Αριθ.

6358

ΣΧΕΔΙΟΝ

Εν Αθήναις τῆ

8 Αυγούστου 1919

Σχετικοὶ ἀριθμοὶ

Π/μα

*Νομομαχαιῶν Πασαγίου
Ἄγιου Νικολάου
Μυραμιζίου Σκιάθου*

*Ἔως 672/461 κυρτοσφραγισθέντων
τῶ ἀνδρῶν ἐξ ἑαυτῶν μετὰ συναινεσίαν
σοφιστῶν (σοφιστῶν) ἰσοδοχίῳ
δυσίῳ γάρου Αἰγυπτιακῆς
Κάβου, δεξιῆ ἀποφασιστικῆς
καλοῦν ἰσοδοχίῳ περὶ ὅρου
αὐτοεξαρτήσεως, κατ' ὄρον
ἐπιλαοδότησεαι οὐκ ἔστιν
πορολημδῆ σοφιστῶν ἰσοδοχίῳ
κράτου ἐν γαφρῶν μαρμα
αὐτῆ· οὐδὲν ἑοικέν. Σὺν
αὐτοεξαρτήσεως ὄρον ἰσοδοχίῳ*

Δ/ΣΙΣ Φ/ΡΙΝ
Τμήμα Ὑλικῶν

Ἀριθ. πρωτ. 5248

Περίληψις.- Ἄποβς Κ/Β Σ. ΛΥΚΟΥΔΗΣ διὰ μεταφορῶν Σ/γείου
Φωτομηχανημάτων καὶ ὀβλικῶν πρὸς τοποθέτησιν
τοῦ ἐπιτηρουμένου κυροῦ ΚΑΒΟΞΙΔΕΡΟ Κρήτης.-

Δ Ι Α Τ Η Γ Η

Ἐχόντες ὑπ'ὄψιν,

- 1) Τὴν ὑφισταμένην ἀντίγκην ἀνοκαταστάσεως τῆς λειτουργίας τοῦ ἐπιτηρουμένου κυροῦ ΚΑΒΟΞΙΔΕΡΟ διὰ τοποθετήσεως νέων φωτιστικῶν μηχανημάτων μεγάλης φωτοβολίας.-
- 2) Τὴν ἀνοκερῶσιν τῆς κατασκευῆς νέου ἐκ σκυροδέματος πύργου πρὸς ὄκοδὴν τῶν νέων φωτομηχανημάτων τοῦ ἐν λόγῳ κυροῦ.-
- 3) Τὴν ἀνοκερῶσιν τῆς ἐπισκευῆς τοῦ κλωβοῦ τοῦ καλαιῦ ἐπιτηρουμένου κυροῦ ΚΟΧΗΣ ὡς καὶ τὰ παραληφθέντα ἐκ τοῦ Ἀγγλικῶ οἴκου CHANCE νέα φωτιστικὰ μηχανήματα τοῦ ἐπιτηρουμένου κυροῦ ΛΕΒΙΘ.-
- 4) Τὴν ὑπ'ἀριθ. 5693/5-12-52 Ἀκτῶσιν Ὑπουργ. Ἐθν. Ἀμύνης.-

Π α ρ α γ γ ε λ λ ο ρ ε ς

- 5) Ὅπως ὁ ἐφεδρ. Πρωτάρχης Τ.Φ. Χ. ΠΕΜΜΕΝΟΣ παραλάβῃ ἐκ τῶν Ἀποθηκῶν Φόρων κατὰ τὰ κεκανονισμένα.
 - α) Τὸν ἐπισκευασθέντα εἰς Σ/γείον Φ.Β. κλωβὸν καλαιῦ ἐπιτηρουμένου κυροῦ ΚΟΧΗΣ.-
 - β) Τὰ παραληφθέντα πρὸς τῶν Ἀποθηκῶν Φόρων νέα φωτιστικὰ μηχανήματα κυροῦ ΛΕΒΙΘ πρὸς ἐλευθεσίαν Ἀγγλικῶ οἴκου CHANCE B.-
 - γ) Ἀπαντὰ τὰ ἀπαιτούμενα ὀβλικὰ διὰ τὴν τοποθέτησιν, λειτουργίαν, καὶ συντήρησιν τοῦ κυροῦ.
Ἐπίσης ἐκ τοῦ Σ/γείου Φοιτικῆς Βάσεως τὰ ἀναγκαζοῦντα διὰ τὴν τοποθέτησιν ἐργαλεία.-
- 6) Τὰ ἠνωτέρω παραληφθέντα μηχανήματα, ὀβλικὰ καὶ ἐργαλεία θὰ φορτωθῶσιν ἐκ τοῦ κλοῦ Φόρων Κ/Β Σ. ΛΥΚΟΥΔΗΣ τοῦ ὀκοῦ ὁ Κυβερνήτης ἐντέλλεται ὡς καὶ καρῶσῃ πᾶσαν τὴν συνδρομὴν αὐτοῦ κατὰ τὴν ἐν Πειραιεὶ φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν εἰς Φόρον ΚΑΒΟΞΙΔΕΡΟ τοῦ ἠνωτέρω ὀβλικῶ ὄσον καὶ τὴν ἐνδον τοῦ κλοῦ τακτοκολλησθῆναι καὶ ἐξασφαλίσθαι κατὰ τὸν κλοῦν τοῦτου.-
- 7) Τὸ Σ/γείον διὰ τὴν ~~ἀνοκατάστασιν~~ συναρμολογήσιν καὶ τοποθέτησιν τῶν ἠνωτέρω μηχανημάτων ἐκ τοῦ νεοκατασκευασθέντος ἐκ σκυροδέματος πύργου εἰς ὄκρον ΚΑΒΟΞΙΔΕΡΟ θέλει ἀποτελεσθῆ ἐκ τῶν.-

- | | | |
|-------------------|-----------|-------|
| α) Χ. ΠΕΜΜΕΝΟΥ | Πρωτάρχου | Τ.Φ. |
| β) Θ. ΑΜΟΡΓΙΑΝΟΥ | Ἀρχ/στοῦ | Φ. |
| γ) Β. ΜΥΛΟΒΙΝΟΥ | Ὑποκελ. | Α. Φ. |
| δ) Γ. ΞΕΠΡΟΪΟΥΑΟΥ | Διδκου | Τ.Φ. |
| ε) Ε. ΣΤΡΑΤΟΥΔΑΚΗ | -" | Τ.Φ. |

καὶ ἐκ τῶν ἐργατῶν

- α) Χαρδαλοῦρκα Ι. β) Φουρμυδζη Κ. γ) Τσακίρτζη Ε. δ) Ματθαίου Α.
- ε) Θεοχάρης Δ. στ) Φωκῆ Ζ.

8) Ἀπαντὰς οἱ ἠνωτέρω θὰ ἐπιβιβασθῶσιν καὶ μεταφερθῶσιν διὰ τοῦ κλοῦ Φόρων Κ/Β Σ. ΛΥΚΟΥΔΗΣ εἰς Φόρον ΚΑΒΟΞΙΔΕΡΟ εἰς ὃν καὶ θὰ ἀποβιβασθῶσιν κατὰ τῶν ἐργατῶν οἵτινες μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν μηχανημάτων καὶ ὀβλικῶν, θὰ ἐπιστρέψωσι διὰ τοῦ αὐτοῦ κλοῦ εἰς τὴν ἐν τῇ Φοιτικῇ Βάσει θέσιν των,
(Ἐπισημ. ὅτι)

τὸ ὀπλοεικὸν δὲ τοῦ Σ/γείου τεχνικὸν τμήμα θὰ παραμείνῃ ἐν τῷ Φύρῳ
 μέχρι ἀποπεράτωσης τῆς τοποθετήσεως τῶν μηχανημάτων καὶ λειτουργία
 τοῦτων.-

- 9) Ὁ Πλωτάρχης Τ.Φ. Χ. ΠΑΜΜΕΝΟΣ ὡς προϊστάμενος τοῦ ἑνωτέρου Σ/γείου, κατὰ
 τὴν συναρμοδιότητα τοποθετησῶν, καὶ λειτουργία τῶν φωτομηχανημάτων
 τοῦ κυροῦ, θέλει τῆρησιν ἐκπιβεβῶς ἡλικίας τὰς δοθείσας κατὰ τοῦ Τμήμα
 ΥΛΙΚΟΥ ὁδηγίας, ἔχων τελικῶς ὡς βῆσιν λειτουργίας ἡπὸδοσιν χαρακτηριστι-
 κοῦ, λευκὸν φῶς 7,5 δ.λ. καὶ ἔκλειψιν 2,5 δ.λ. ὀλικὴν περίοδον 10 λεπ-
 ῆτοι μία στροφή ὀλικήρος εἰς 20 δ.λ.-
- 10) Διὰ τὴν ἐκμάθησιν τοῦ προσωπικοῦ ἐκτελεσθῶσι καθημερινῶς καὶ μέχρι ἐν-
 χωρήσεως ἐκ τοῦ φύρου τοῦ Σ/γείου ἡμερὶνὴ διδασκαλία εἰς τοὺς φαρμακο-
 νας μέχρι κλήρου ἐκμάθησεως τοῦτων εἰς τὰς περιπτώσεις ἀνωμαλιῶν τῆς
 λυχνίας φατισμοῦ καὶ περιστροφικοῦ μηχανήματος ὡς καὶ ἐπιτήρησιν ἀναλώ-
 σεως πετρελαίου καὶ ὀβολῆς τῆς κανονισμένης ἀναφορᾶς περὶ αὐτῆς.-
- 11) Ὅπως καταρτίσθῃ λεπτομερῆς ἀπογραφή ἑπὶ τῶν μηχανημάτων, ὀλικῶν ἐπι-
 λείων ἐπὶ κλῶν καὶ οκευῶν τοῦ Φύρου καὶ λησθῶσι τὰ ἀκαρτέτητα οκαριφήμ-
 ατα, διὰ τῆς τυχόν ὀφισταρμένας ἑλλείψεις ἐπὶ τῶν μηχανημάτων καὶ τὴν δι-
 ατάξιν τοῦ κτιρίου.-
- 12) Ἀνοφέρητε εἰ δυνατόν ἐκ τοῦ κληροδοτήρου χωρίου τὴν περίοδον τῆς ἐργασί-
 ας καὶ τὴν προβλεπομένην ἀποπεράτωσιν τῆς τοποθετήσεως καὶ δοκιμῶν τοῦ
 κυροῦ.-
- 13) Μετὰ τὴν ἐναρξιν τῆς κανονικῆς λειτουργίας τοῦ Φύρου νὰ ἐξαρρασθῇ καὶ
 ἀφοιρεθῇ ὁ λειτουργῶν προσωρινῶς αὐτόματος κυροῦς ὅστις θέλει παραδοθῇ
 εἰς ἀποθήκας Φαρ. Βῆσεως.-
- 14) Διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν μηχανημάτων ὀλικῶν καὶ ἐργαλείων κατὰ τὴν περίοδον
 τῆς τοποθετήσεως, ἐγκρίνομεν τὴν ἐπὶ τῶν κλῶν ἀποδοθῆσιν μέχρι ὀδο ἐργασιῶν
 τῆς ἐκδομένης καταβληθησομένης ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ Δ/σεως Φύρου 1952-ε
- 15) Ὁ Πλωτάρχης Τ.Φ. Χ. ΠΑΜΜΕΝΟΣ ὅρα τὴν ἐπιστροφή του εἰς Φορτικὴν Βῆσιν εἰ-
 ς ἀποβλήτῳ ἡμῶν λεπτομερῶς ἡμερῶν τῶν καταρτισμένων
- 16) Ἐγκρίνεται ἡ πρόθεσις περὶ τῆς μεταφορικῆς μεσοδομῆς τὴν μετακίνησιν
 τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Σ/γείου ἐπὶ τὸν κλῶν Κόβοσιδερο εἰς Λητεῖαν.-



Ἀποδέκται

- 1) Φ. Β.
- 2) Χ. ΠΑΜΜΕΝΟΣ Πλωτάρχην Τ.Φ.
- 3) Κ/Β Σ. ΛΥΚΟΥΔΗΣ

Κ/οις

- 1) Ν. Δ. Ν. Α.
- 2) Ν. Δ. Κρήτης

Αρ. Πρωτ.	5198	Ημερ.	18-9-96
ΠΡΟΣ	ΕΠΙΧ-ΠΡΟΣ-ΓΝΕΦ		
Υ/Δ			Φ

ΠΡΟΣ: ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ

ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗ

Αντιπλοίαρχος (Μ) Ιωάννης Κάλας
 του Ευαγγέλου (Μ-485) Π.Ν
 Υποδιευθυντής Υ. Φάρων -
 Διοικητής Φαρικής Βάσεως
 Ημερομηνία: 18-9-96

ΘΕΜΑ: Επιθεώρηση κτιριακών εγκαταστάσεων,
 μηχανημάτων και προσωπικού Φάρων
 ΜΕΛΑΓΚΑΒΙ, ΣΟΥΣΑΚΙ και ΚΑΚΗ ΚΕΦΑΛΗ

ΣΧΕΤ: Υ.ΦΑΡΩΝ Φ.995/122/96 από 5-9-96

Σε εκτέλεση σχετικής διαταγής εκτέλεσα επιθεώρηση στους Φάρους ΜΕΛΑΓΚΑΒΙ, ΣΟΥΣΑΚΙ και ΚΑΚΗ ΚΕΦΑΛΗ και η κατάσταση αυτών ευρέθη όπως παρακάτω αναφέρεται αναλυτικά:

ΦΑΡΟΣ ΣΟΥΣΑΚΙ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

Ο Φάρος λειτουργεί αυτόματα. Ελέγχεται από τα Π/ΦΑ ΛΥΚΟΥΔΗΣ και ΚΑΡΑΒΟΓΙΑΝΝΟΣ καθώς και από την Υ.Φάρων, από τον ΑΝΘΣΤΗ(Φ)Η.ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟ, πρώην επιτηρητή του Φάρου και νύν υπηρετούντα στην Φαρική Βάση.

ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

A. Το κύριο κτίριο του φάρου ΣΟΥΣΑΚΙ, εξωτερικά, βρίσκεται (φαινομενικά) σε καλή κατάσταση λόγω της επισκευής (αρμοκάλυψη) πετρών. Ο επισκευαστικός φορέας έχει κλείσει (κτίσει) εξωτερικά και εσωτερικά τα ανοίγματα (θύρες - παράθυρα) των δύο δωματίων δεξιά και αριστερά εκ της πρόσοψης της εισόδου του φάρου με μόνη προσπέλαση από τα δύο παράθυρα τα οποία βρίσκονται στην πρόσοψη αυτού. Από την εξέταση των εσωτερικών χώρων των παραπάνω δωματίων, η κατάσταση κρίνεται επικίνδυνη λόγω της αυξημένης διαβρώσεως των πλευρικών τοίχων και της οροφής. Εσωτερικά, ο διάδρομος, το κλιμακοστάσιο του πύργου και το κουπέ, βρίσκονται σε μέτρια έως καλή κατάσταση και χρήζουν συντήρησης. Χρειάζεται εφθετισμός των spare parts, λαμπτήρων, μπαταριών, φιαλών ασετυλλίνης και άλλων αντικειμένων του φάρου.

*επιθ
αδυσ*

B. Το σύστημα του φανού είναι PRB-42 με λειτουργία εναλλακτικά αερίου. Στο ηλεκτρικό σύστημα διαπιστώθηκε η μη κανονική λειτουργία του φωτοκυττάρου και το σύστημα χρήζει ελέγχου

ΓΕΝΙΚΑ

A. Λόγω της ιδιαίτερης θέσεως του φάρου και της συχνής διελευσεως πλοίων στην περιοχή, θα πρέπει να εξασφαλιστεί η ασφάλεια του συστήματος φανού.

B. Πρέπει να καθαριστεί ο χώρος πέριξ του φάρου καθώς και ο ευφθετισμός και η λήψη απόφασης για την συντήρηση ή όχι των δύο προσκείμενων κατοικιών στο φάρο που παρουσιάζουν μορφή εγκατάλειψης.

Αριθ. πρωτ. 17961

Εν Αθήναις,

30 Αυγούστου 1890.

ΤΜΗΜΑ ΦΑΡΩΝ ΚΑΙ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΚΤΙΡΙΩΝ

Περίληψις

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Προς

Τὸν Καθηγούμενον Γενικὸν
Πλοίαρχον.

Παραγγέλλεται νὰ κατασκευασθῶσι
ὑποὶ τῆς ἀποφ. 1250.

ἑξήκοντα (60) ἀντὶ τῆς

ἰατρικῆς ἀποστολῆς τῆς Περσικῆς
ἁποστολῆς καὶ ἀντὶ τῆς

ἀποστολῆς τῆς καὶ ἀντὶ τῆς

ἀποστολῆς τῆς καὶ ἀντὶ τῆς

ἀποστολῆς τῆς καὶ ἀντὶ τῆς

ἀποστολῆς τῆς καὶ ἀντὶ τῆς

ἀποστολῆς τῆς καὶ ἀντὶ τῆς

ἀποστολῆς τῆς καὶ ἀντὶ τῆς

5528
Διευτ. Αὐτ.

μετά τὴν ἀνάβλεψιν ἡ ἀνάστασις
τῆς ἐκκλησίας ἐκτελεσθήσεται.

Ἡ ἀνάστασις ἔσται ἐν τῇ ἐσχάτῃ
ἡμέρᾳ τοῦ αἰῶνος, ὅταν ἡ ἀνάστασις
ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις.

Ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις
ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις
ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις.

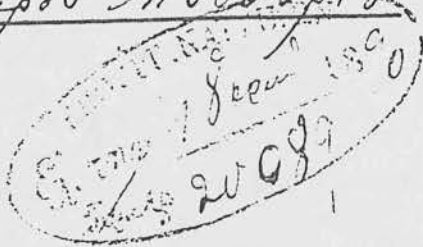
Ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις
ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις
ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις.

Ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις
ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις
ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις ἡ ἀνάστασις.

Αριθ: 47

Μουδαρία εν 20. Febrio 1890.

Κυακτορ Παρου Μουδαρια



214,90
238
E: 1

Προι
Ποι οι ταρ Κωνσταντ Σ: Βουρζιου

Ευχαριστας οτι εισεβαλε
δωρον καταβολας εν ποσει
την μεταγοφορ ενι ταρ καταβολα
Αρ. Κωνσταντ η ταρ γαρ εν
ταρ παρτιενι μενυαρι η
γαρου μετ' οι ταρ διαταρ εισεβη
εν εχρησμεν κατα ταρ τα
ουχα η ο ταρ εισεβη οτα
η εγγαλαρ εισεβη - 2. εταρ
εταρ ταρ ταρ ταρ ταρ
τοι καταβολα η. 2. εισεβη
"κατα" γαρον ενι διατα
ενι οτα γατα εταρ ενι
εχρησμεν δια ταρ μεν ταρ
δεν εταρ εταρ ταρ ταρ
δεν ενι ο ταρ εταρ ταρ
ενι ταρ ταρ ταρ ταρ
ενι ταρ ταρ ταρ ταρ

το ταρ ενι οτα τα
τοι καταβολα η ενι ταρ
οτα ταρ ταρ ταρ ταρ
μεν ενι οτα ταρ ταρ
η μεν ταρ ταρ ταρ ταρ
μεν ταρ ταρ ταρ ταρ
τοι ταρ ταρ ταρ ταρ
τοι καταβολα η
τοι καταβολα η
τοι καταβολα η

Τὸ πᾶν δὲ ἐπιβλέψαντες διὰ τὴν
 οὐσίαν ἢ μεταβολὴν ἢ ἄλλου
 μέρους ἢ αὐτῆς ἀπορίας
 μὴ τὰ φυσικὰ ἢ ἄλλου
 ἢ 20 δραχμῶν ὅσον τῶν ἄλλων
 τῶν ὑποχρεωτικῶν διὰ τὴν
 ἀνάγκην ἀποδοῦναι ὑπὲρ
 τῆς ἀνάγκης ἢ ἄλλου
 ἢ φυσικῶν ἢ ἄλλου
 τῶν ὑποχρεωτικῶν ὅσον τῶν
 ἢ ἄλλου ἢ ἄλλου
 ἢ ἄλλου ἢ ἄλλου
 ἢ ἄλλου ἢ ἄλλου
 20. ἢ ἄλλου

ἢ ἄλλου ἢ ἄλλου
 ἢ ἄλλου ἢ ἄλλου
 ἢ ἄλλου ἢ ἄλλου
 ἢ ἄλλου ἢ ἄλλου
 ἢ ἄλλου ἢ ἄλλου
 ἢ ἄλλου ἢ ἄλλου

ἢ ἄλλου ἢ ἄλλου
 ἢ ἄλλου ἢ ἄλλου
 ἢ ἄλλου ἢ ἄλλου
 ἢ ἄλλου ἢ ἄλλου
 ἢ ἄλλου ἢ ἄλλου
 ἢ ἄλλου ἢ ἄλλου

ἢ ἄλλου

ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΠΕΤΡΙΝΩΝ ΦΑΡΩΝ

Οι φάροι του προηγούμενου αιώνα κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με την κάτοψή τους: τετράγωνη, οκτάγωνη, κυκλική. Στην Ελλάδα κτίστηκαν κυρίως κυκλικοί επειδή αυτή η κατασκευή συνίσταται σε περιοχές που βάλονται από όλες τις πλευρές από τις σκληρές καιρικές συνθήκες.

Τα κτίρια των φάρων αποτελούνται από τον πύργο, τον κλωβό με το φωτισμένο μηχάνημα και τη οικία του φαροφύλακα. Ο πύργος θεωρείται το σημαντικότερο τμήμα της κατασκευής επειδή φέρει στην κορυφή του το φωτιστικό μηχάνημα. Το ύψος του πύργου καθορίζεται απόλυτα από τις απαιτήσεις φωτοβολίας. Έτσι από την εστία του φωτός από την θάλασσα συναρτήσει της μορφολογίας του εδάφους στη συγκεκριμένη τοποθεσία καθορίζει το ύψος του πύργου. Πολλές φορές όμως, οι διαστάσεις δεν καθορίζονται μόνο από τις τεχνικές απαιτήσεις λειτουργίας αλλά και από τη διάθεση προβολής του φάρου ως σύμβολο γοήτρου της πόλης όπως στον φάρο Γάιδαρο της Σύρου.

ΚΥΚΛΙΚΟΙ

Ο λόγος επικράτησης του κυκλικού σχήματος στο ελληνικό φαρικό δίκτυο είναι η μεγάλη καταπόνηση που υφίστανται οι φάροι από τις καιρικές συνθήκες της περιοχής καθώς επίσης και σε περιπτώσεις που απαιτείται μεγάλο ύψος. Είναι αποδεδειγμένο ότι οι κυρτές επιφάνειες καταπονούνται λιγότερο από την πίεση του ανέμου. Στις περιπτώσεις των κυλινδρικών πύργων το φαρόσπιτο τοποθετείται είτε σε απόσταση από το κύριο κτίσμα είτε σε απλή επαφή ώστε να απλοποιείται η κατασκευή. Οι φάροι αυτοί είναι είτε σχετικά χαμηλοί είτε πολύ ψηλοί. Παράδειγμα έχουμε το φάρο Στρογγύλης στο Καστελόριζο και τον Γάιδαρο της Σύρου αντίστοιχα.

ΟΚΤΑΓΩΝΟΙ

Οι οκτάγωνοι φάροι έχουν το πλεονέκτημα από οικοδομική άποψη ότι έχουν χαμηλό κόστος κατασκευής επειδή η κατασκευή τους είναι κοινή με τις ορθογώνιες κατασκευές. Επιπλέον το σχήμα αυτό παρουσιάζει ικανοποιητική αντίσταση στους ανέμους. Επίσης λόγω του ορθογωνικού

τους τύπου συνδυάζονται εύκολα με την οικία φαροφυλάκων στη βάση και έτσι έχουμε ενιαία κτιριακή μάζα.

ΤΕΤΡΑΓΩΝΟΙ

Όπως και οι οκτάγωνοι οι τετράγωνοι πύργοι αποτελούν ενιαίο σύνολο με το κύριο σώμα του πύργου. Κτίζονται σε σημεία που η μορφολογία του εδάφους δημιουργεί φυσικό εμπόδιο στον άνεμο και όπου δεν απαιτείται μεγάλο ύψος. Κατασκευάζονται συνήθως σε μεγάλα υψόμετρα από την θάλασσα και σε χώρους προφυλαγμένους από τους ισχυρούς ανέμους της περιοχής, όπως π.χ ο φάρος στον κάβο Μαλέα. Πρόκειται για περιοχή που πνέουν ισχυροί άνεμοι. Έτσι ο τετράγωνος πύργος έχει μεν ύψος 15 μ αλλά έχει κτιστεί σε βάθος 40 μ από την ακτή και σε υψόμετρο 30 μ από τη θάλασσα σε θέση προφυλαγμένη από τον βοριά. Ο χαμηλότερος πύργος αυτής της κατηγορίας είναι αυτός της Μονεμβασιάς ύψους 6,50 ενώ ο υψηλότερος στο Ταίναρο.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

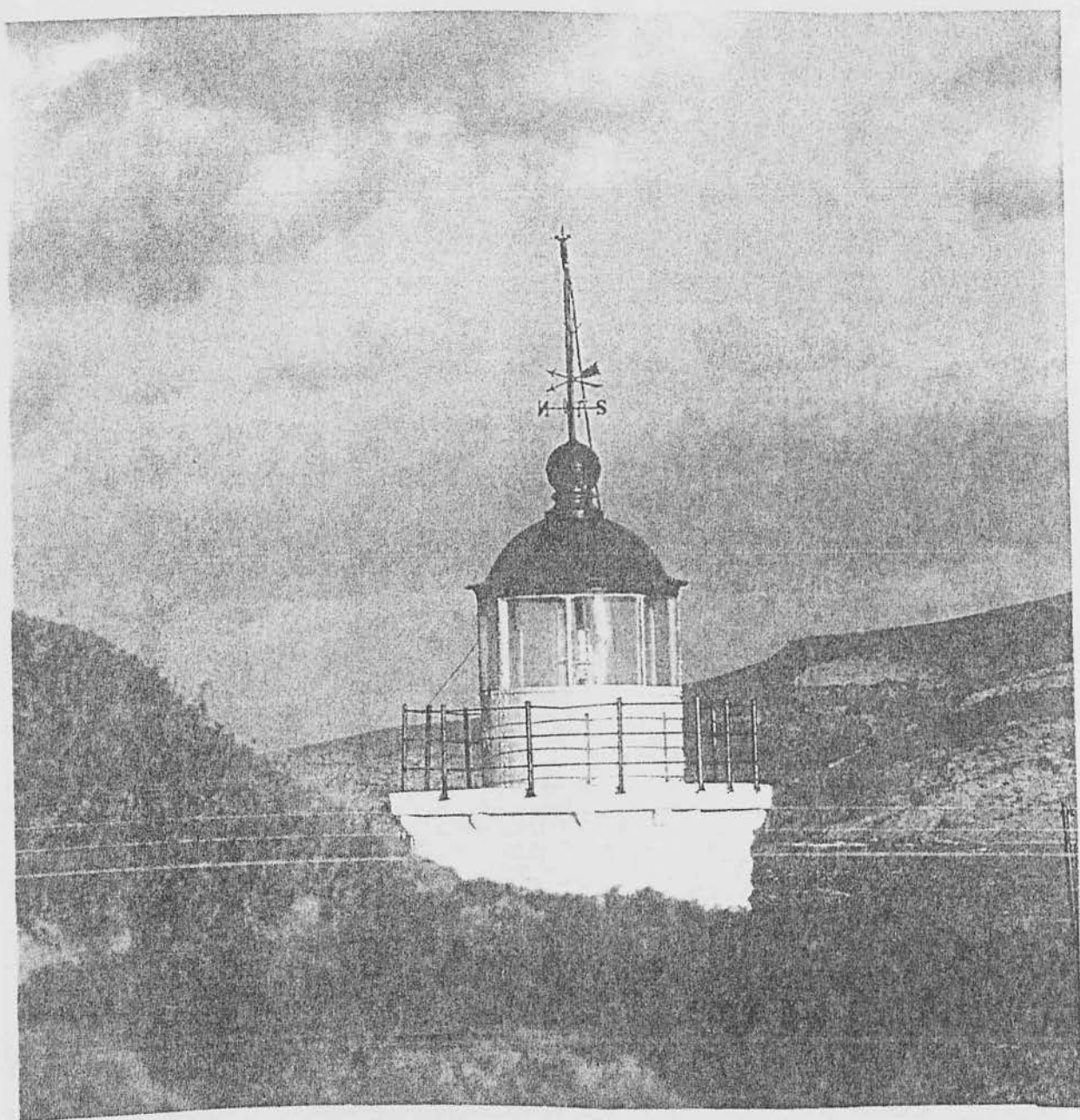
ΚΥΚΛΙΚΩΝ

ΦΑΡΩΝ

ΒΡΥΣΑΚΙ ΛΑΥΡΙΟΥ

Κυκλικός πύργος ύψους 14μ με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 37 44,7 γεωγραφικό πλάτος και 24 04,9 γεωγραφικό μήκος στη βορειοδυτική άκρη του διαύλου Μανδρί, 80 μ μέσα από την ακτή. Πρωτολειτούργησε το 1892 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό σκαρδάμυσσο λευκό με ένα τομέα πράσινο και φωτοβολία 14v.μ για το λευκό και 8 v.μ για το πράσινο.

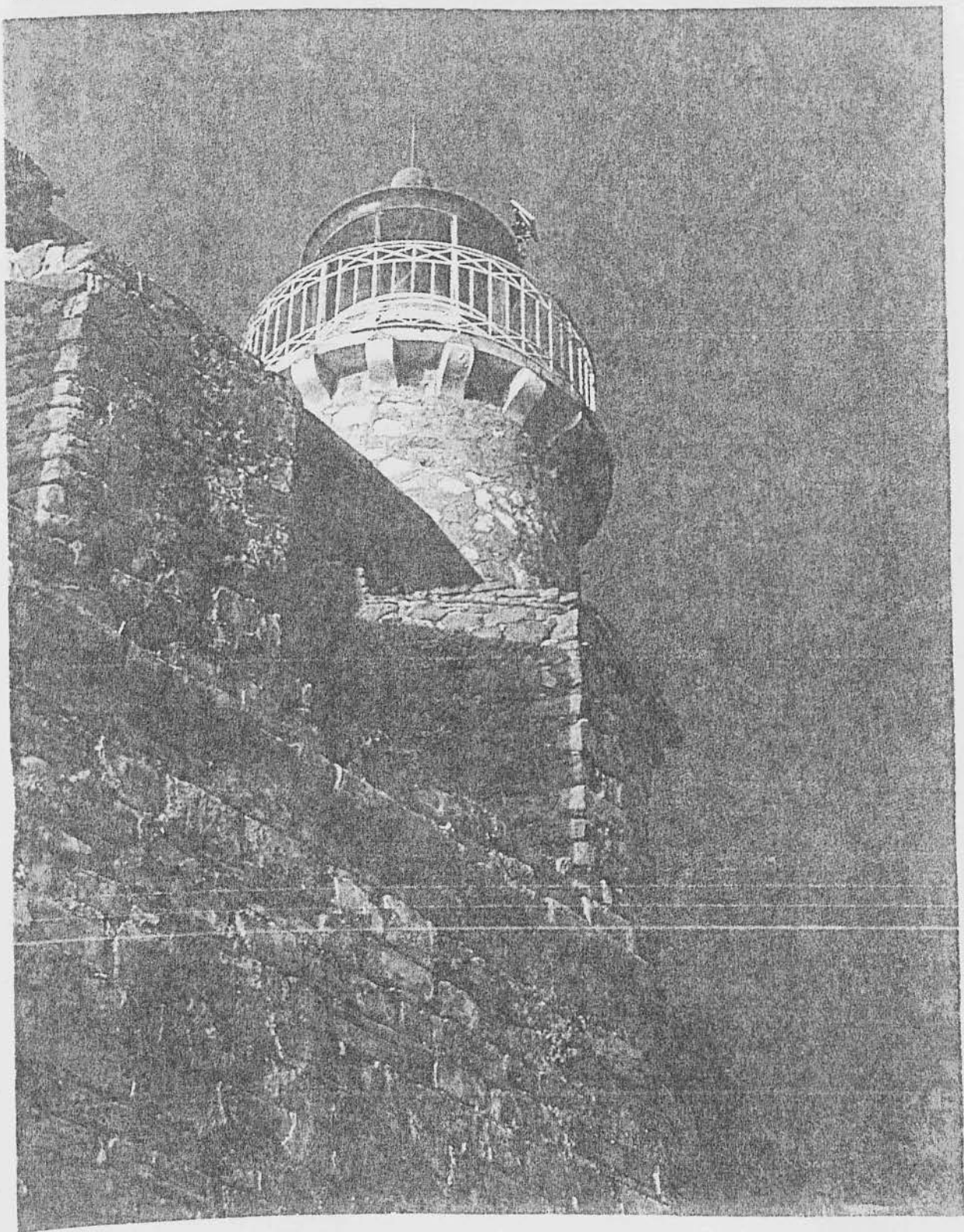
Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός. Το 1943 στα πλαίσια ανασυγκρότησης του φαρικού δικτύου, επαναλειτούργησε με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1983 ο φάρος ηλεκτροδοτήθηκε, αντικαταστάθηκαν τα φωτιστικά μηχανήματα και λειτούργησε με πηγή ενέργειας το ηλεκτρικό ρεύμα, με χαρακτηριστικό μια λευκή αναλαμπή ανά 5δλ και φωτοβολία 16 vμ.



ΑΝΤΙΡΡΙΟ ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΥ

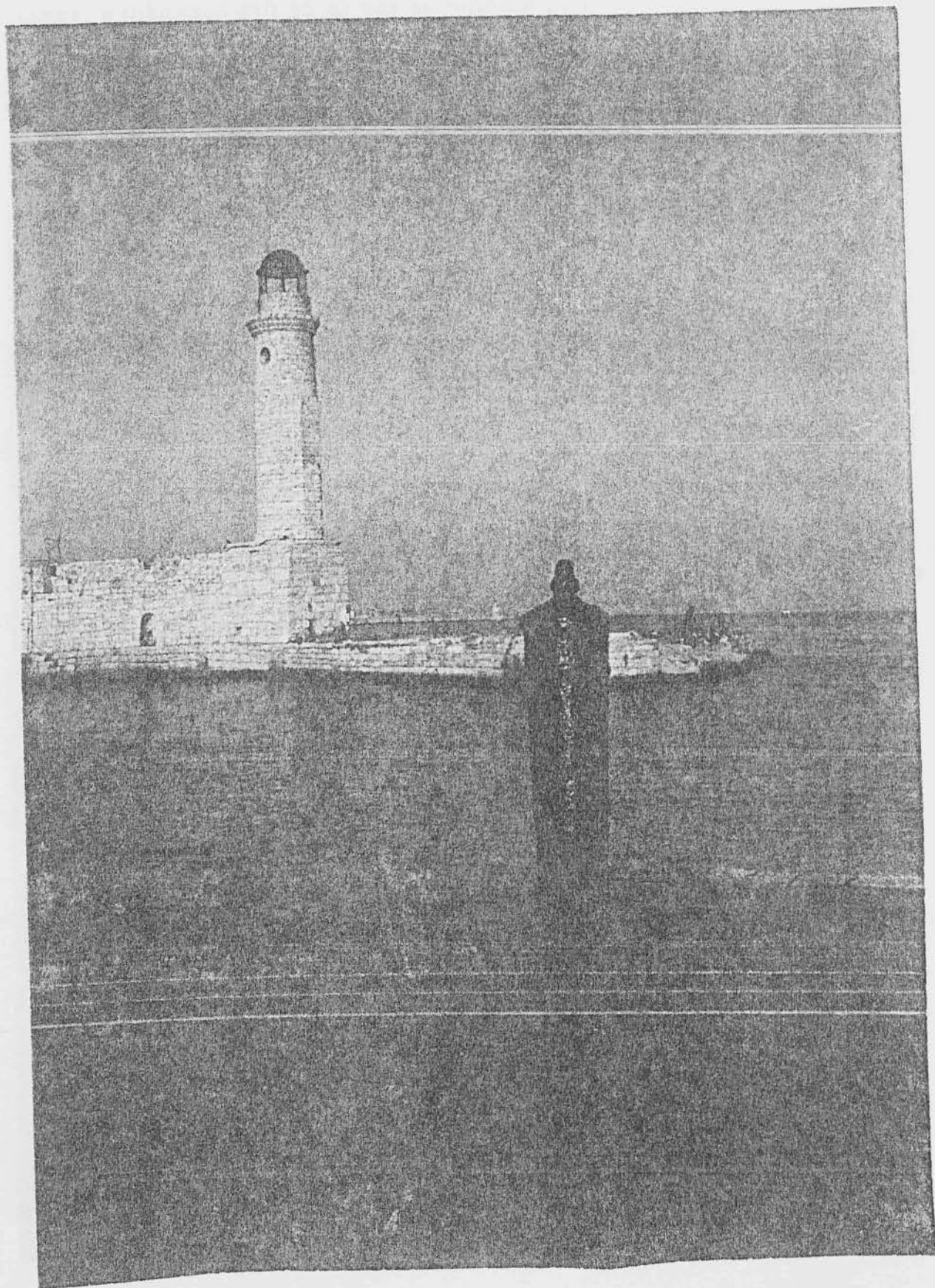
Κυκλικός πύργος ύψους 9,2 μ με οικία φαροφυλάκων .Βρίσκεται σε στίγμα 38 19,7 γεωγραφικό πλάτος και 21 46,0 γεωγραφικό μήκος, στη βόρεια άκρη του πορθμού Ρίου και σε εστιακό ύψος 15μ. Πρωτολειτούργησε το 1880 με πετρέλαιο με χαρακτηριστικό λευκό σκαρδάμυσο ανά 5 δλ και φωτοβολία 12 ν.μ.

Το 1950 μετά τον 2^ο παγκόσμιο επαναλειτούργησε ως αυτόματος πυρσός ασετιλίνης ο οποίος λειτουργεί μέχρι σήμερα με χαρακτηριστικό μια ερυθρή αναλαμπή ανά 6δλ και φωτοβολία 4 ν.μ.



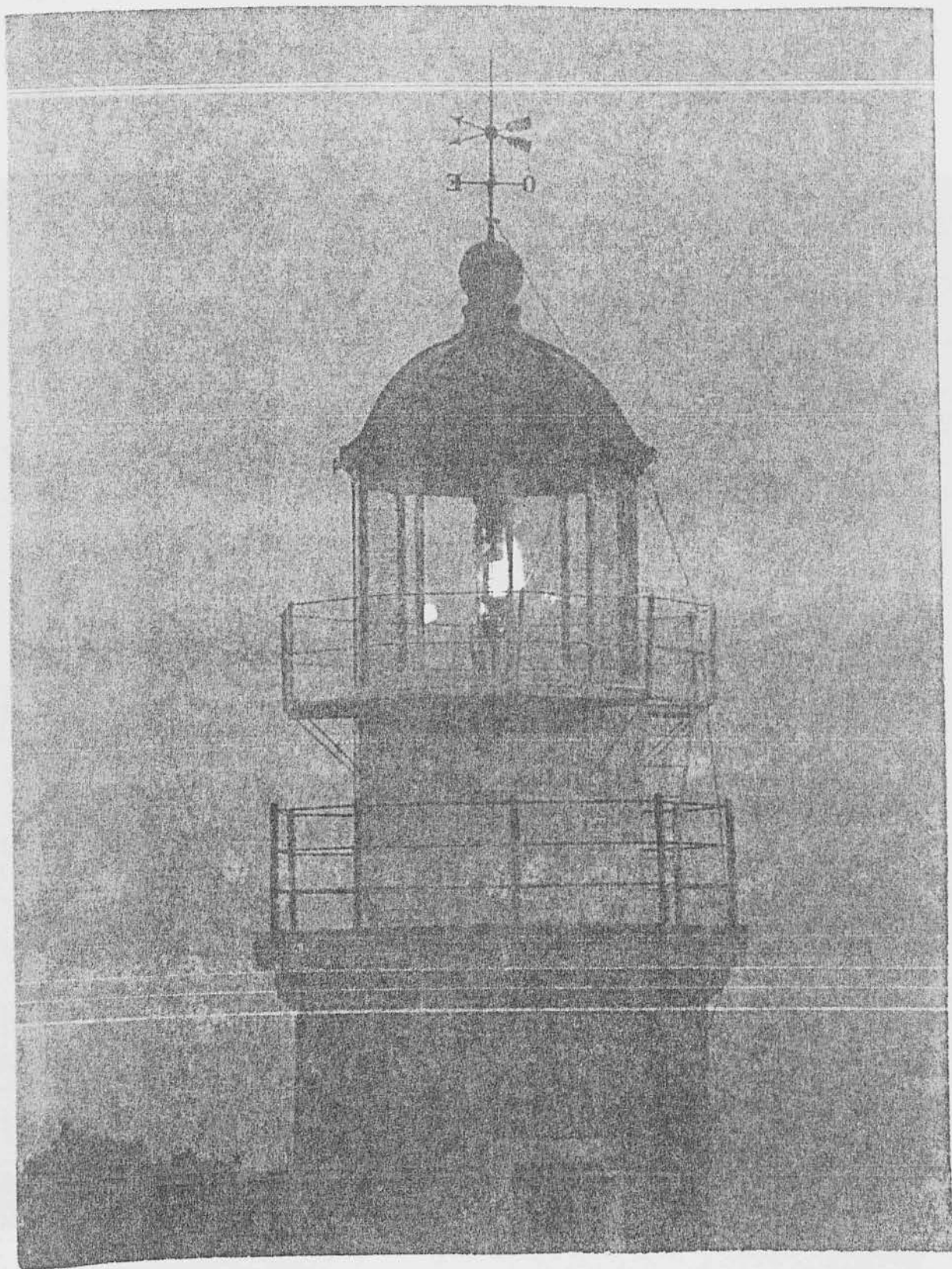
ΡΕΘΥΜΝΟ

Κυκλικός πύργος ύψους 15μ. Βρίσκεται στον ανατολικό μώλο του Ενετικού λιμανιού του Ρεθύμνου (Μαντράκι). Κτίστηκε κατά την τουρκοκρατία και δέχτηκε διάφορες επεμβάσεις το 1834 και 1884. Έχει χαρακτηριστεί ως μνημείο και σήμερα φωτίζεται με ηλεκτρικό ρεύμα.



ΨΑΡΟΜΥΤΑ ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΥ

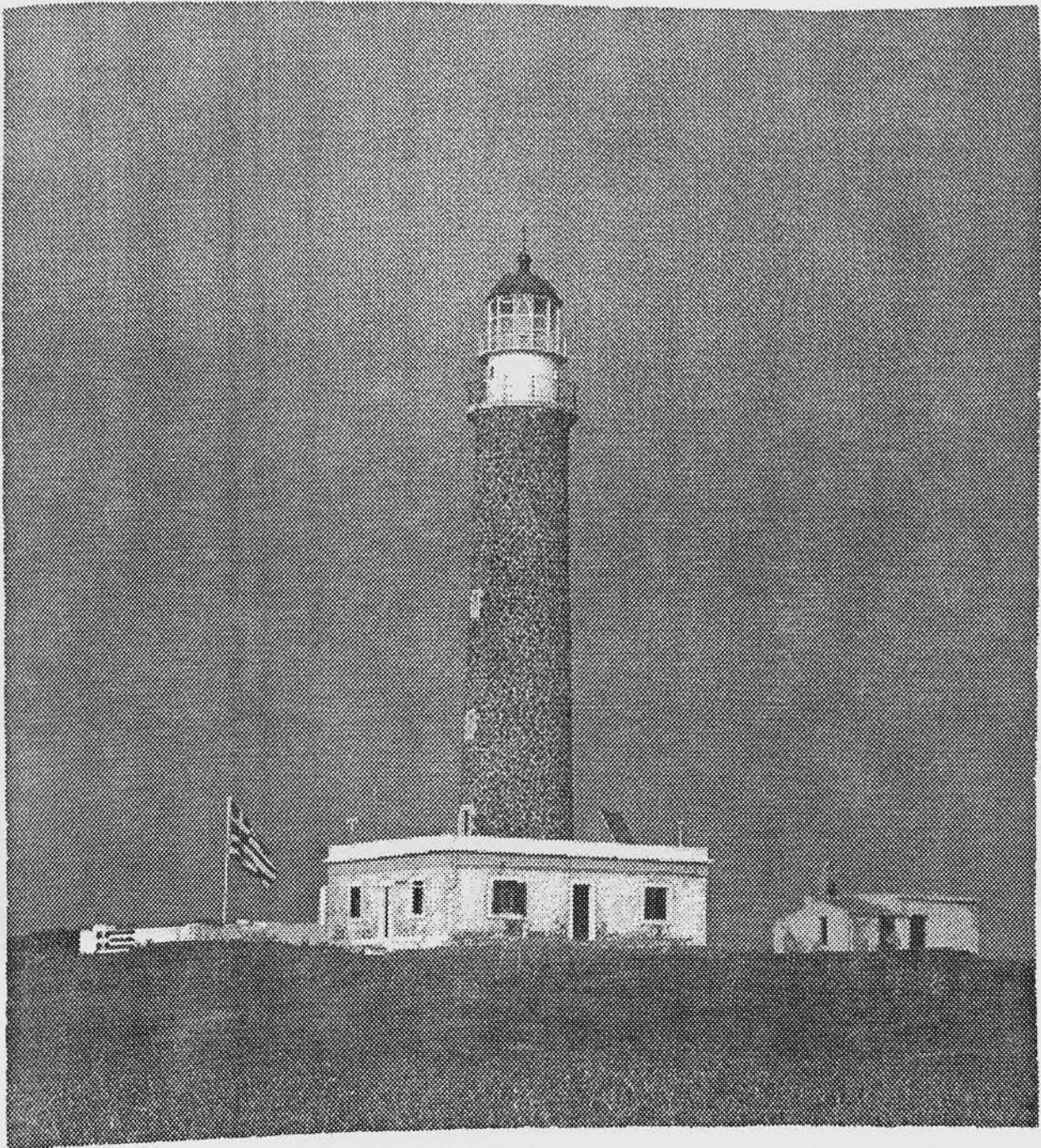
Κυκλικός πύργος ύψους 9 μ με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 38 19,4 γεωγραφικό πλάτος, 22 11,1 γεωγραφικό μήκος στην ακτή της στερεάς Ελλάδας και σε εστιακό ύψος 65μ. Το 1982 ο φάρος ηλεκτροδοτήθηκε, αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως επιτηρούμενος ηλεκτρικός με χαρακτηριστικό ύο λευκές αναλαμπές ανά 15 δλ και φωτοβολία 21 ν.μ.



ΨΑΘΟΥΡΑ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ

Κυκλικός πύργος ύψους 25 μ με οικία φαιοφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 39 30,3 γεωγραφικό πλάτος και 24 10,9 γεωγραφικό μήκος, 130 μ μέσα από την ακτή της βόρειας άκρης της ομώνυμης νησίδας και σε εστιακό ύψος 40 μ. Πρωτολειτούργησε το 1895 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό σταθερό λευκό και φωτοβολία 19 ν.μ.

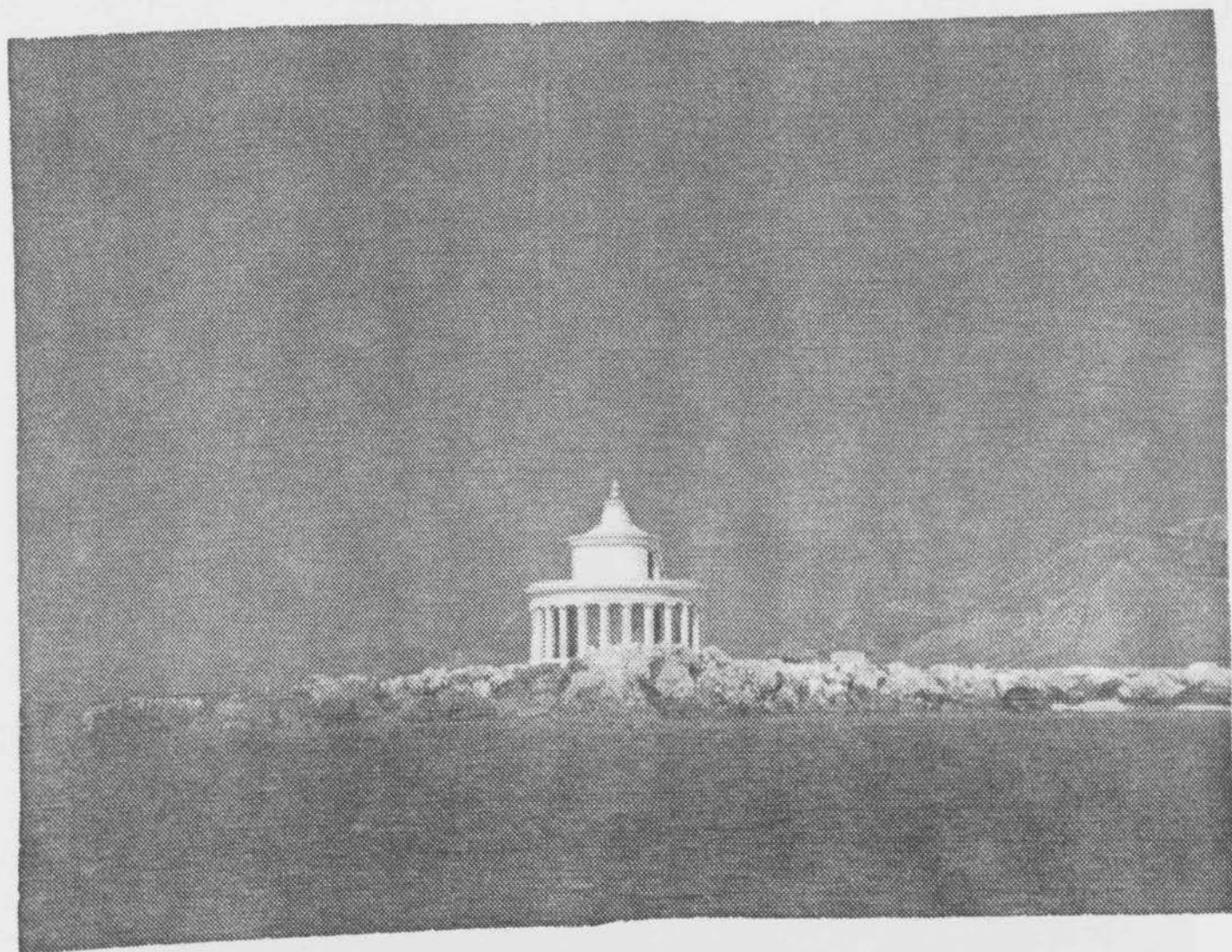
Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου πολέμου παρέμεινε σβηστός και στα πλαίσια ανασυγκρότησης του Φαρικού δικτύου ,επαναλειτούργησε το 1945 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1987 αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου, ο φάρος αυτοματοποιήθηκε και λειτούργησε ως ηλιακός ,με χαρακτηριστικό μία λευκή αναλαμπή ανά 10 δλ και φωτοβολία 17 ν.μ.



ΑΓΙΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ

Λευκό κυκλικό κτίσμα με κίονες. Βρίσκεται σε στίγμα 38 11,6 γεωγραφικό πλάτος και 20 28,1 γεωγραφικό μήκος, στην είσοδο του λιμανιού του Αργοστολίου και σε εστιακό ύψος - 11μ. Πρωτολειτούργησε το 1828 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο και χαρακτηριστικό σταθερό λευκό και φωτοβολία 8,5 ν.μ.

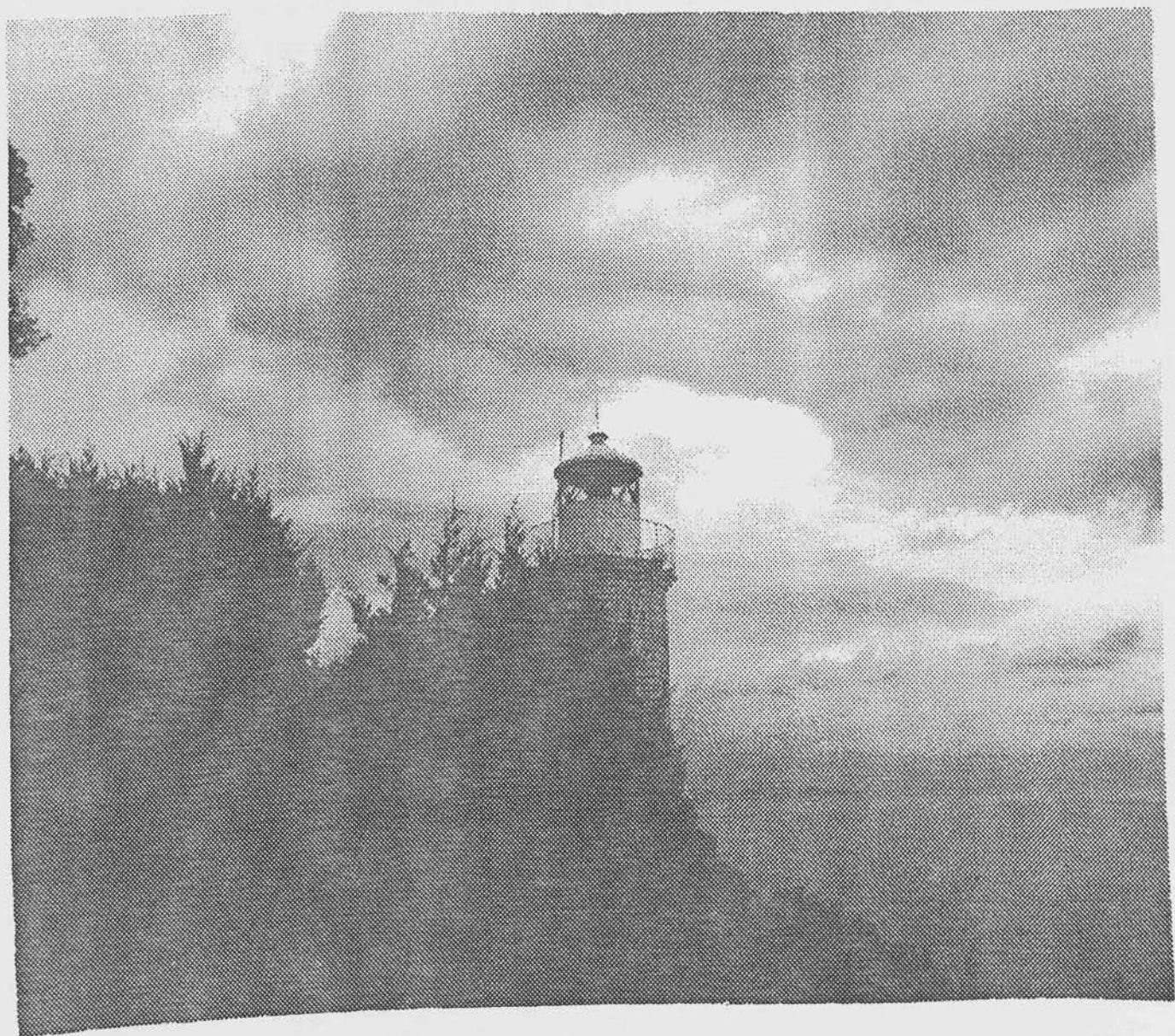
Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός. Το 1945 στα πλαίσια ανασυγκρότησης του Φαρικού Δθκτύου, επαναλειτούργησε ως επιτηρούμενος με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1953 αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα με αυτόματο πυρσό ασετιλίνης, ο οποίος λειτουργεί μέχρι σήμερα με χαρακτηριστικό μια λευκή αναλαμπή ανά 3 δλ και φωτοβολία 7 ν.μ.



ΜΟΥΡΤΟΣ

Κυκλικός πύργος ύψους 14μ με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 39 24,2 γεωγραφικό πλάτος και 20 12,7 γεωγραφικό μήκος ,στο ομώνυμο νησί Μούρτος στις ακτές ης Ηπείρου ,200μ εσωτερικά της βόρειας άκρης της νήσου και σε εστιακό ύψος 87μ. Πρωτολειτούργησε το 1884 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό μια παρατεινόμενη αναλαμπή ανά 30 δλ και φωτοβολία 18 ν.μ.

Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός. Το 1945, στα πλαίσια ανασυγκρότησης του φαρικού δικτύου, επαναλειτούργησε ως αυτόματος πυρσός ασετιλίνης. Το 1995 μετατράπηκε σε ηλιακό με χαρακτηριστικό τρεις λευκές αναλαμπές ανά 20 δλ και φωτοβολία 12 ν.μ.



ΧΑΝΙΑ

Κυκλικός πύργος ύψους 16μ με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 35 31,12 γεωγραφικό πλάτος και 24 01,0 γεωγραφικό μήκος, επί του ενετικού πύργου, στην κεφαλή του εξωτερικού κυματοθραύστη και σε εστιακό ύψος 26 μ. πρωτολειτούργησε το 1855 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό σταθερό ερυθρό και φωτοβολία 6ν.μ.

Κατά τη διάρκεια του 21^{ου} Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός μέχρι το 1945, όπου στα πλαίσια ανασυγκρότησης του Φαρικού δικτύου ο πύργος επισκευάσθηκε και επαναλειτούργησε με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1956 αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου με αυτόματο πυρσό ασετιλίνης. Το 1960 ο φάρος χαρακτηρίστηκε διατηρητέο ιστορικό μνημείο και τα φωτιστικά μηχανήματα μετεγκαταστάθηκαν σε παράπλευρο σιδερόπλεκτο οβελό, ώστε να πραγματοποιηθούν οι εργασίες ανασυγκρότησης φθορών του πύργου που υπέστη λόγω παλαιότητας. Το 1989 έγινε η μετατροπή του σε ηλιακό και τα φωτιστικά μηχανήματα μεταφέρθηκαν πάλι στον πύργο, ο οποίος λειτουργεί μέχρι σήμερα με χαρακτηριστικό μια ερυθρή αναλαμπή ανά 2,5 '' και φωτοβολία 7 ν.μ

ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Η ΑΦΟΡΕΣΜΕΝΟΣ ΚΑΒΟΣ ΚΡΗΤΗΣ

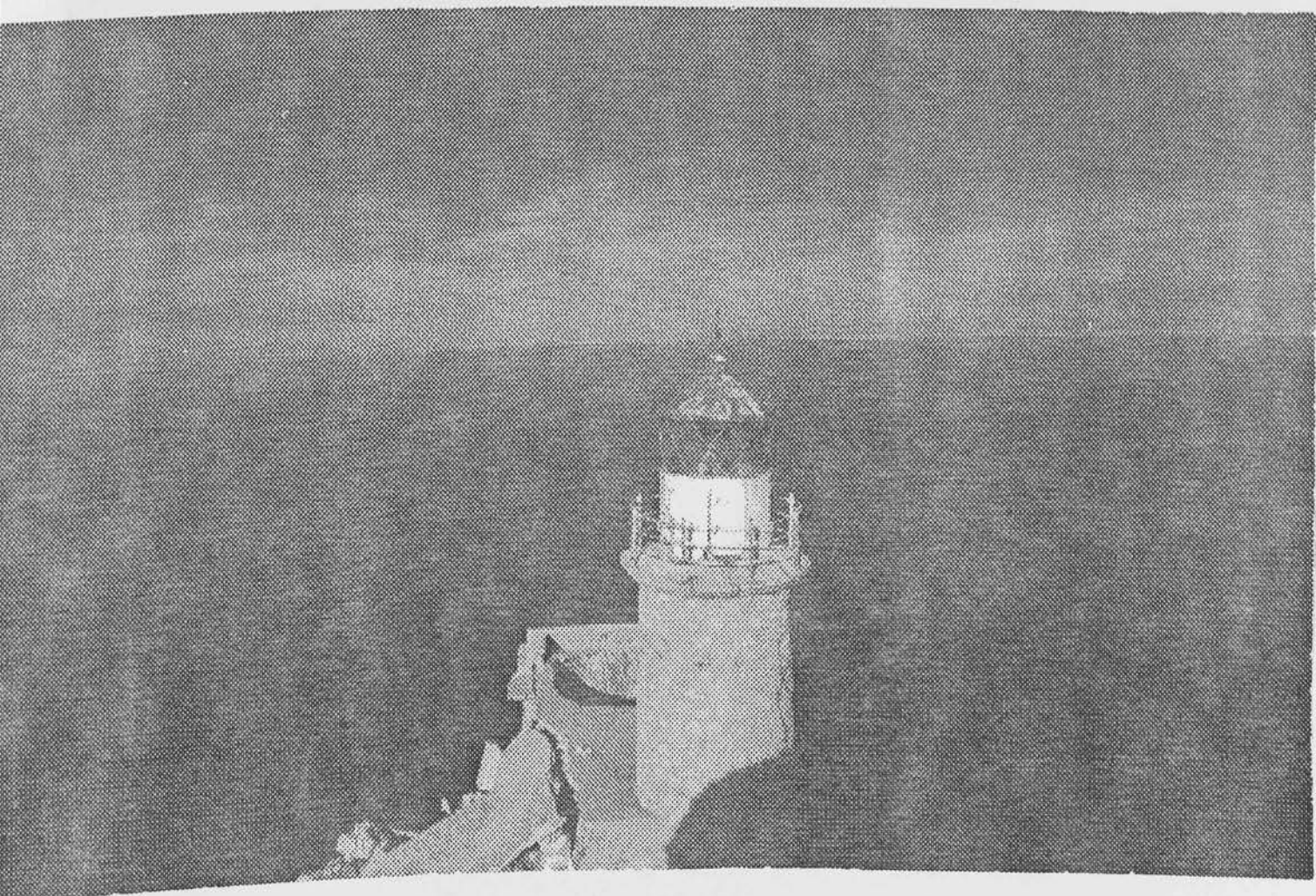
Κυκλικός πύργος ύψους 9 μ. με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 35 20,5 γεωγραφικό πλάτος και 25 46,4 γεωγραφικό μήκος, στη βορειοδυτική άκρη του κόλπου Μιραμπέλλου και σε εστιακό ύψος 49μ. Πρωτολειτούργησε το 1864 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο ,με χαρακτηριστικό ζεύγος λευκών αναλαμπών ανά 12,8 δλ. Και φωτοβολία 20 ν.μ.

Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκόσμιου πολέμου αφαιρέθηκαν τα φωτιστικά μηχανήματα από τα στρατεύματα και χρησιμοποιήθηκε ως παρατηρητήριο. Το 1951, στα πλαίσια ανασυγκρότησης του Φαρικού δικτύου , ο φάρος επαναλειτούργησε ως αυτόματος πυρσός ασετιλίνης ,ο οποίος λειτουργεί μέχρι σήμερα με χαρακτηριστικό δύο λευκές αναλαμπές ανά 18δλ και φωτοβολία 11 ν.μ

ΣΙΔΕΡΟΣ ΚΡΗΤΗΣ

Κυκλικός πύργος ύψους 15 μ με οικία φαιοφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 35 19,0 γεωγραφικό πλάτος και 26 18,7 γεωγραφικό μήκος στη βορειοανατολική άκρη της Κρήτης, 100μ περίπου μέσα από την ακτή και σε εστιακό ύψος 50μ. Πρωτολειτούργησε το 1880 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο ,με χαρακτηριστικό σκαρδάμυσσο λευκό με μια λευκή αναλαμπή ανά 10 δλ και φωτοβολία 26 ν.μ

Κατά τη διάρκεια του 2οθ Παγκοσμίου Πολέμου παρέμεινε σβηστός λόγω φθορών που υπέστη από τα στρατεύματα κατοχής. Το 1945 στα πλαίσια ανασυγκρότησης του φαρικού δικτύου ο φάρος επαναλειτούργησε ,με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1982 ο φάρος ηλεκτροδοτήθηκε ,αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως αυτόματος ηλεκτρικός με χαρακτηριστικό λευκό με μια ερυθρή αναλαμπή ανά 10δλ. Και φωτοβολία 13 ν.μ.



ΣΠΕΤΣΕΣ

Κυκλικός πύργος ύψους 9μ με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 37 15,8 γεωγραφικό πλάτος και 23 10,1 γεωγραφικό μήκος, στη βορειοδυτική άκρη της εισόδου του λιμένος και σε εστιακό ύψος 30 μ. Πρωτολειτούργησε το 1837 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό λευκό σταθερό και φωτοβολία 12 ν.μ.

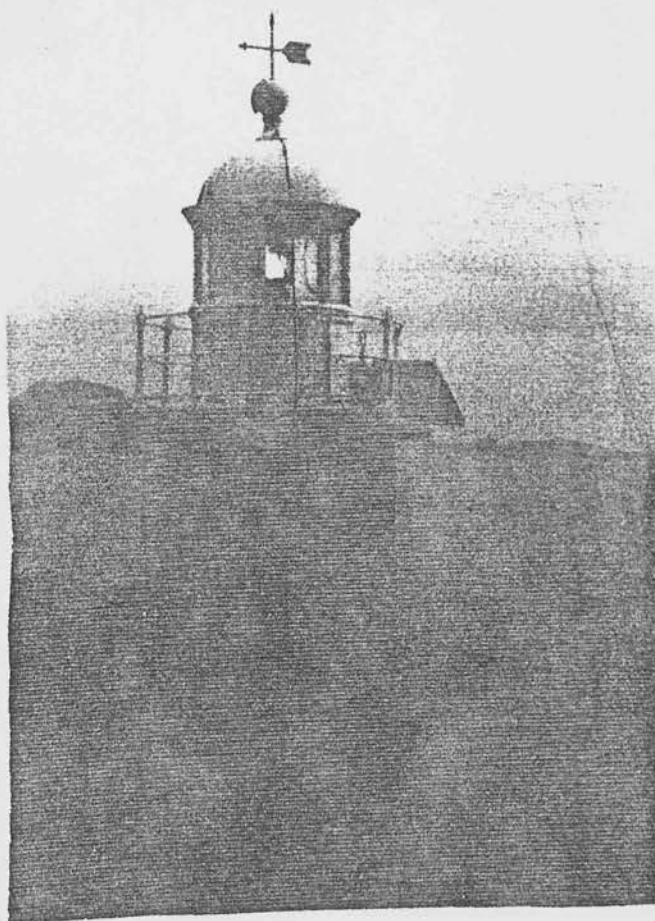
Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός. Το 1945 στα πλαίσια ανασυγκρότησης του Φαρικού δικτύου, ο φάρος επαναλειτούργησε με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1976 ο φάρος ηλεκτροδοτήθηκε, αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως επιτηρούμενος ηλεκτρικός με χαρακτηριστικό αναλαμπών λευκό με τομέα ερυθρό ανά 5 δλ και φωτοβολία 18 ν.μ.



ΔΟΚΟΣ

Κυκλικός πύργος ύψους 9μ με οικία φαιοφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 37 20,0 γεωγραφικό πλάτος και 23 21,4 γεωγραφικό μήκος στη νοτιοανατολική άκρη του νησιού ,25 μ από την ακτή και σε εστιακό ύψος 30μ. Πρωτολειτούργησε το 1923 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο ,με χαρακτηριστικό τρεις ερυθρές αναλαμπές ανά 10 δλ και φωτοβολία 14 ν.μ.

Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός και το 1945 στα πλαίσια ανασυγκρότησης του Φαρικού δικτύου ,επαναλειτούργησε ως επιτηρούμενος με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1949 αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου με αυτόματο πυρσό ασετιλίνης, ο οποίος λειτούργησε μέχρι το 1992 όπου και τοποθετήθηκαν σύγχρονα μηχανήματα ηλιακής ενέργειας με χαρακτηριστικό αναλαμπών λευκό με τομέα ερυθρό ανά 12 δλ και φωτοβολία 23 ν.μ



ΣΟΥΣΑΚΙ

Κυκλικός πύργος 7,5 μέτρων με οικία φαροφυλάκων Βρίσκεται σε στίγμα 37 54,8 γεωγραφικό πλάτος και 23 03,5 γεωγραφικό μήκος, στη βόρεια ακτή του κόλπου Κεγχρεών, σε απόσταση 2,3 ν.μ ανατολικά της εισόδου της Διώρυγας και σε εστιακό ύψος 9μ. Πρωτολειτούργησε το 1894 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό ερυθρό σταθερό και φωτοβολία 9 ν.μ.

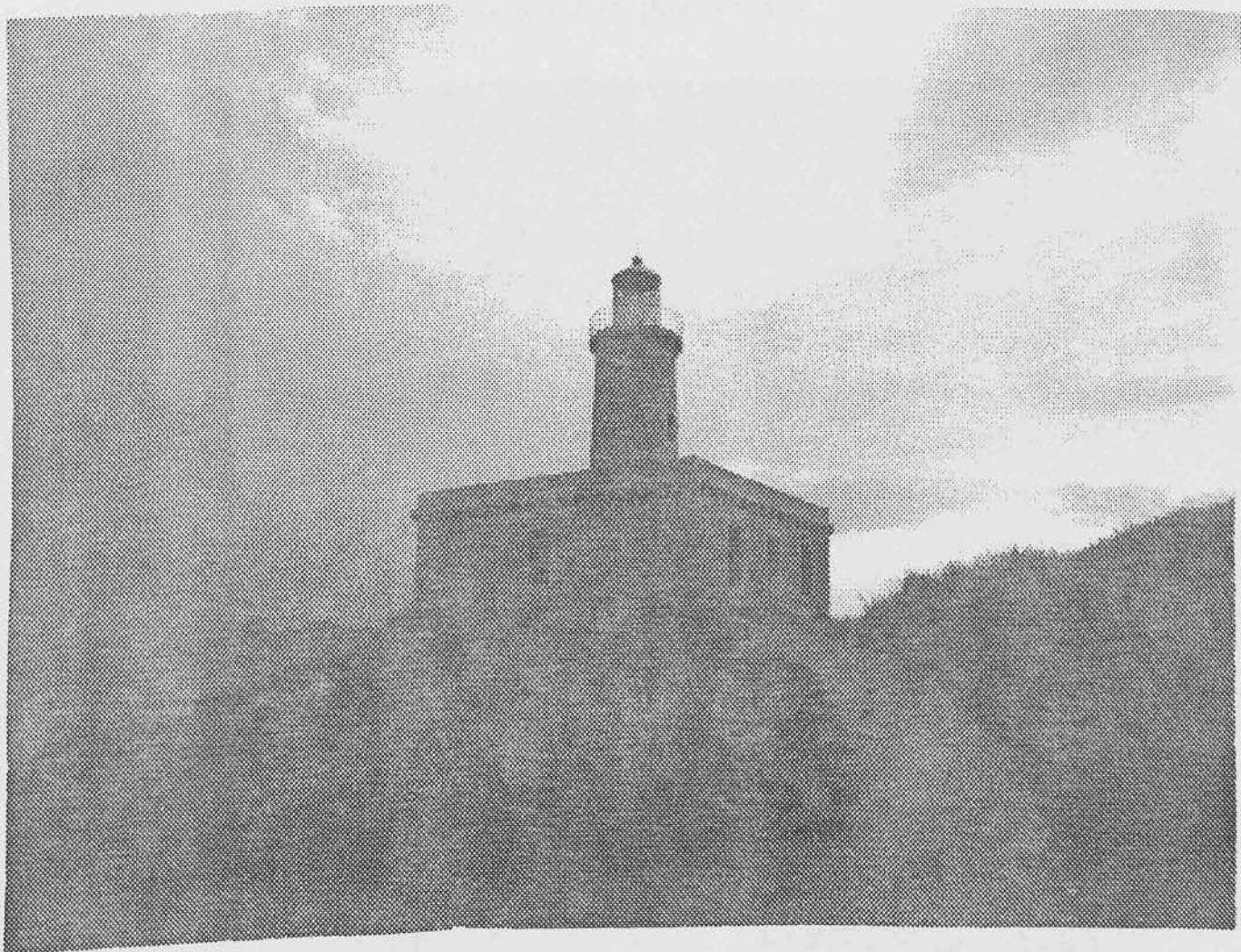
Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός ενώ στη διάρκεια του εμφυλίου εκλάπησαν τα φωτιστικά μηχανήματα και ληλατήθηκε η οικία φαροφυλάκων. Το 1949 στα πλαίσια ανασυγκρότησης του φαρικού δικτύου, τοποθετήθηκαν νέα φωτιστικά μηχανήματα και επαναλειτούργησε ως αυτόματος πυρσός ασετιλίνης. Το 1980 ο φάρος ηλεκτροδοτήθηκε, αντικαταστάθηκαν τα φωτιστικά μηχανήματα και λειτούργησε ως επιτηρούμενος ηλεκτρικός με χαρακτηριστικό μια πράσινη αναλαμπή ανά 10 δλ και φωτοβολία 20 ν.μ.



ΚΟΓΧΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ

Κυκλικός πύργος ύψους 7,5 μ με οικία φαιοφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 37 52,5 γεωγραφικό πλάτος και 23 27,0 γεωγραφικό μήκος, στη νότια άκρη της Σαλαμίνας και σε εστιακό ύψος 33μ. Πρωτολειτούργησε το 1901 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο , με χαρακτηριστικό αναλαμπών λευκό και φωτοβολία 17 νμ.

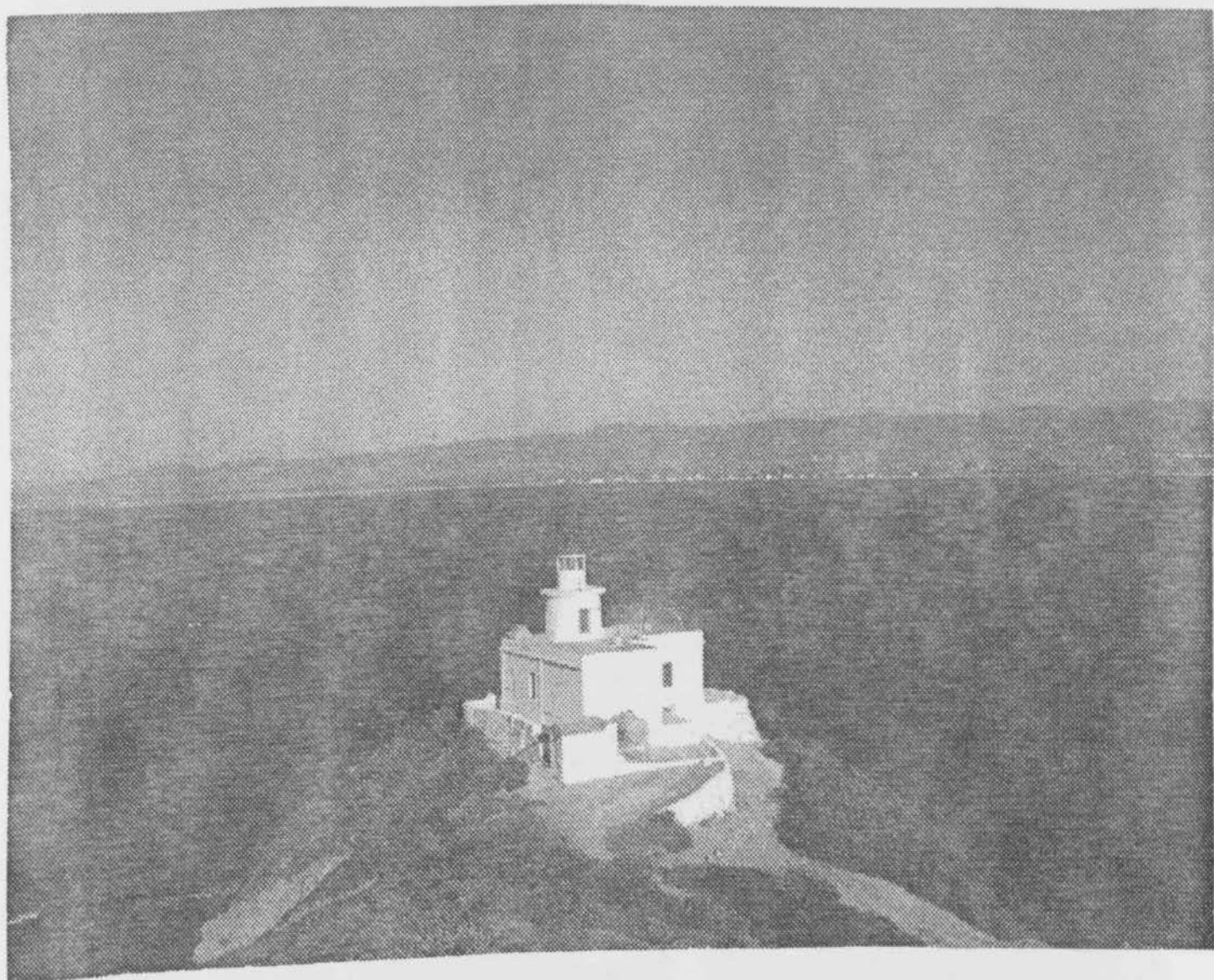
Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός και το 1948 στα πλαίσια ανασυγκρότησης του ξηφαιρικού δικτύου ,τοποθετήθηκαν νέα φωτιστικά μηχανήματα και επαναλειτούργησε ως αυτόματος πυρσός ασετιλίνης, ο οποίος λειτουργεί μέχρι σήμερα με χαρακτηριστικό μια λευκή αναλαμπή ανά 3δλ και φωτοβολία 9 ν.μ.



ΑΥΛΙΔΑ ΕΥΒΟΪΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ

Κυκλικός πύργος ύψους 8,9 μ με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 38 24,6 γεωγραφικό πλάτος και 23 38,0 γεωγραφικό μήκος, στην ομώνυμη άκρη Αυλίδα, έναντι του Βουρτζίου και σε εστιακό ύψος 9μ. Πρωτολειτούργησε το 1880 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό σταθερό ερυθρό και φωτοβολία 7 ν.μ.

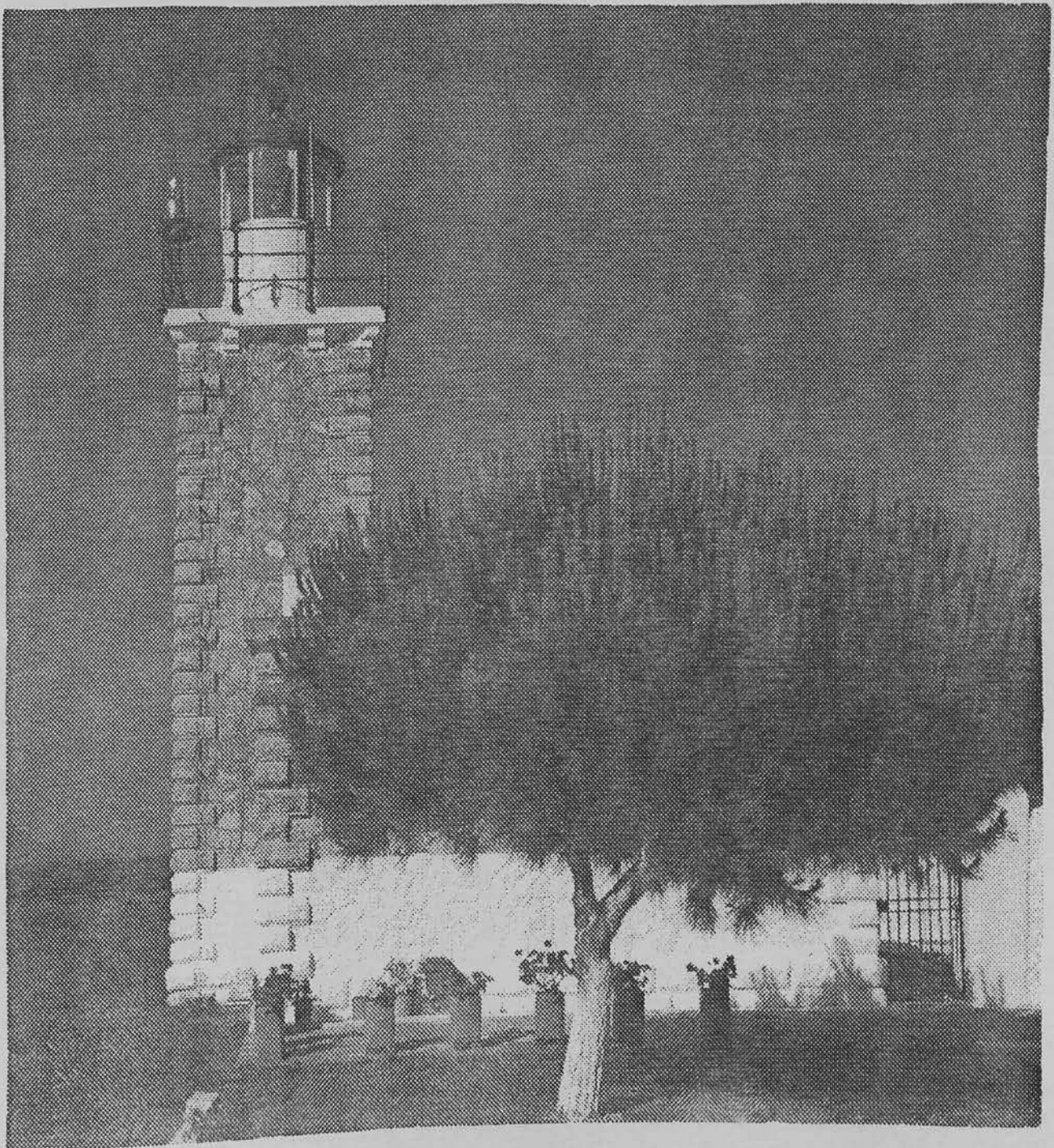
Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός και στα πλαίσια ανασυγκρότησης του Φαρικού δικτύου, επαναλειτούργησε το 1945 με πηγή ενέργειας και πάλι το πετρέλαιο. Το 1969 τοποθετήθηκε προσωρινά αυτόματος πυρσός ασετιλίνης σε απόσταση 8μ από το κτίριο για τη διευκόλυνση των εργασιών ηλεκτροδότησης του φάρου. Το 1973 ολοκληρώθηκαν οι εργασίες ηλεκτροδότησης ,αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως επιτηρούμενος με χαρακτηριστικό δυο λευκές αναλαμπές ανά 12 δλ και φωτοβολία 6 ν.μ.



ΜΑΝΔΗΛΙ ΚΑΡΥΣΤΟΥ

Κυκλικός πύργος ύψους 10,6 μ με οικία φαιοφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 37 56,1 γεωγραφικό πλάτος και 24 31,5 γεωγραφικό μήκος, στη νότια άκρη της ομώνυμης νησίδας Μανδήλι και σε εστιακό ύψος 85 μ. Πρωτολειτούργησε το 1925 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό 3 λευκές αναλαμπές ανά 10 δλ και φωτοβολία 26 ν.μ.

Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου πολέμου παρέμεινε σβηστός και στα πλαίσια ανασυγκρότησης του φαικού δικτύου, επαναλειτούργησε το 1945 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1981 έγινε αυτοματοποίησή του και μετατροπή του σε ηλιακό με χαρακτηριστικό τρεις λευκές αναλαμπές ανά 20 δλ και φωτοβολία 15 ν.μ.



ΣΤΡΟΓΓΥΛΗ

Κυκλικός πύργος ύψους 9,1 μ με οικία φαιοφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 38 48,6 γεωγραφικό πλάτος και 22 49,3 γεωγραφικό μήκος, στην ομώνυμη νησίδα, βόρεια του διαύλου Κνήμιδος και σε εστιακό ύψος 41μ. Πρωτολειτουργήσε το, 1870 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό σταθερό ερυθρό με ένα τομέα λευκό και φωτοβολία 9 ν.μ για το ερυθρό και 12 ν.μ. για το λευκό

Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} παγκοσμίου πολέμου παρέμεινε σβηστός και στα πλαίσια ανασυγκρότησης του ξφαρικού δικτύου επαναλειτουργήσε το 1945 με πηγή ενέργειας και πάλι το πετρέλαιο. Το 1985 έγινε αυτοματοποίησή του και μετατροπή σε ηλιακό με χαρακτηριστικό δύο λευκές αναλαμπές με ένα τομέα ερυθρό ανά 10 δλ και φωτοβολία 12 ν.μ για το λευκό και 9 ν.μ για το ερυθρό.



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

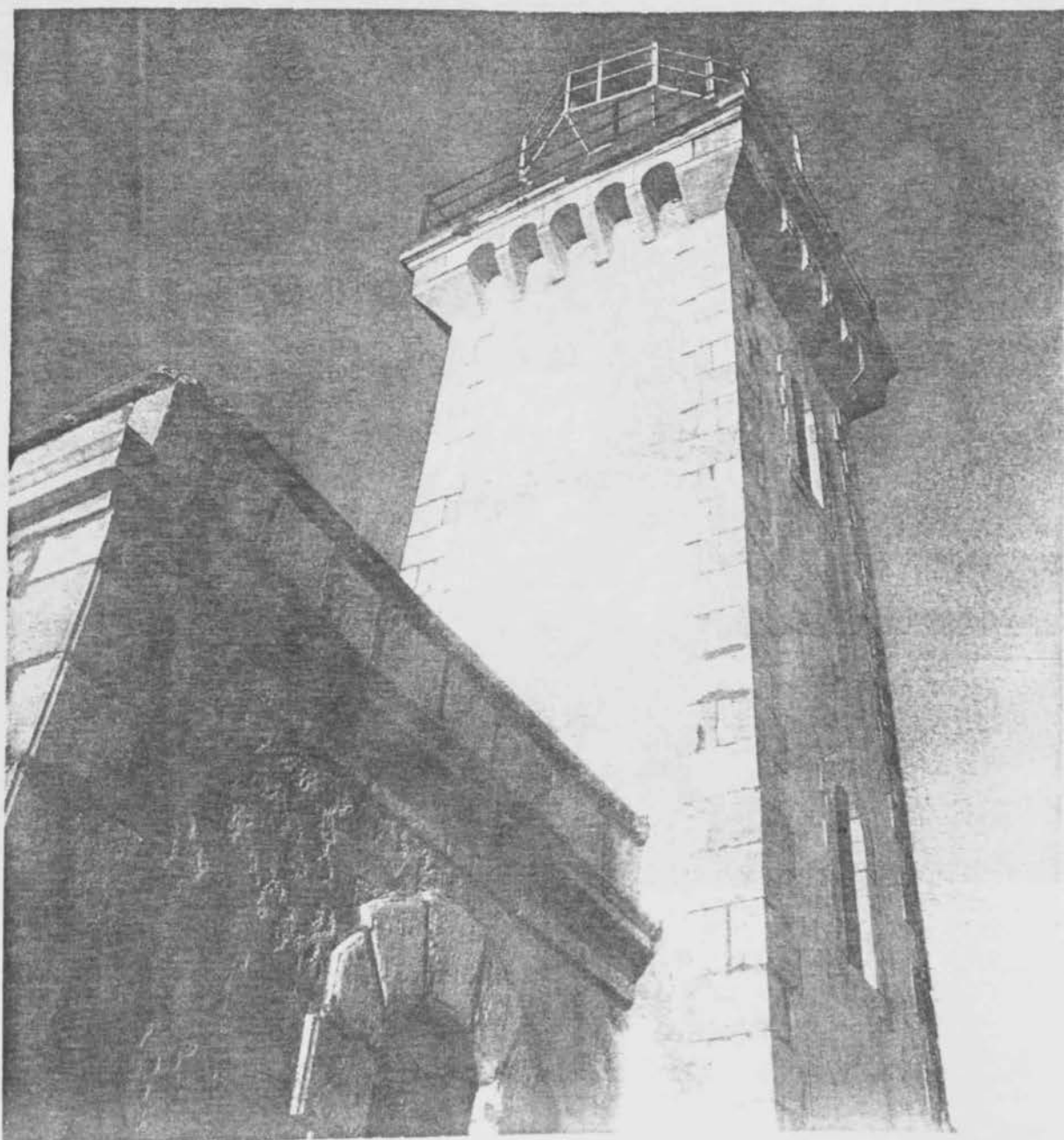
ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ

ΦΑΡΩΝ

ΤΑΙΝΑΡΟ ΛΑΚΩΝΙΑΣ

Τετράγωνος πύργος ύψους 16μ με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 36 23,2 γεωγραφικό πλάτος και 22 29,0 γεωγραφικό μήκος, στη νότια άκρη της χερσονήσου του Ταύγετου και της ανατολικής Ηπειρωτικής Ευρώπης και σε εστιακό ύψος 41μ. Πρωτολειτούργησε το 1887 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό λευκό με μια ερυθρή αναλαμπή ανά 2 λεπτά και φωτοβολία 16 ν.μ.

Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου πολέμου παρέμεινε σβηστός και στα πλαίσια ανασυγκρότησης του φαρικού δικτύου επαναλειτούργησε το 1947 με την τοποθέτηση προσωρινού αυτόματου πυρσού ασετιλίνης ο οποίος λειτούργησε μέχρι το 1950, όπου και επισκευάσθηκε το κτίριο και τοποθετήθηκαν νέα μηχανήματα πετρελαίου. Το 1982 αυτοματοποιήθηκε και μετατράπηκε σε ηλιακό με χαρακτηριστικό δύο λευκές αναλαμπές ανά 20 δλ και φωτοβολία 20 ν.μ.



ΑΣΤΡΟΣ ΚΥΝΟΥΡΙΑΣ

Τετράγωνος πύργος ύψους 7μ με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 37 24,9 γεωγραφικό πλάτος και 22 46,2 γεωγραφικό μήκος στην κορυφή του λοφίσκου βορειοανατολικά του λιμένος καθ σε εστιακό ύψος 23 μ. Πρωτολειτούργησε το 1893 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό σταθερό ερυθρό και φωτοβολία 5 ν.μ.

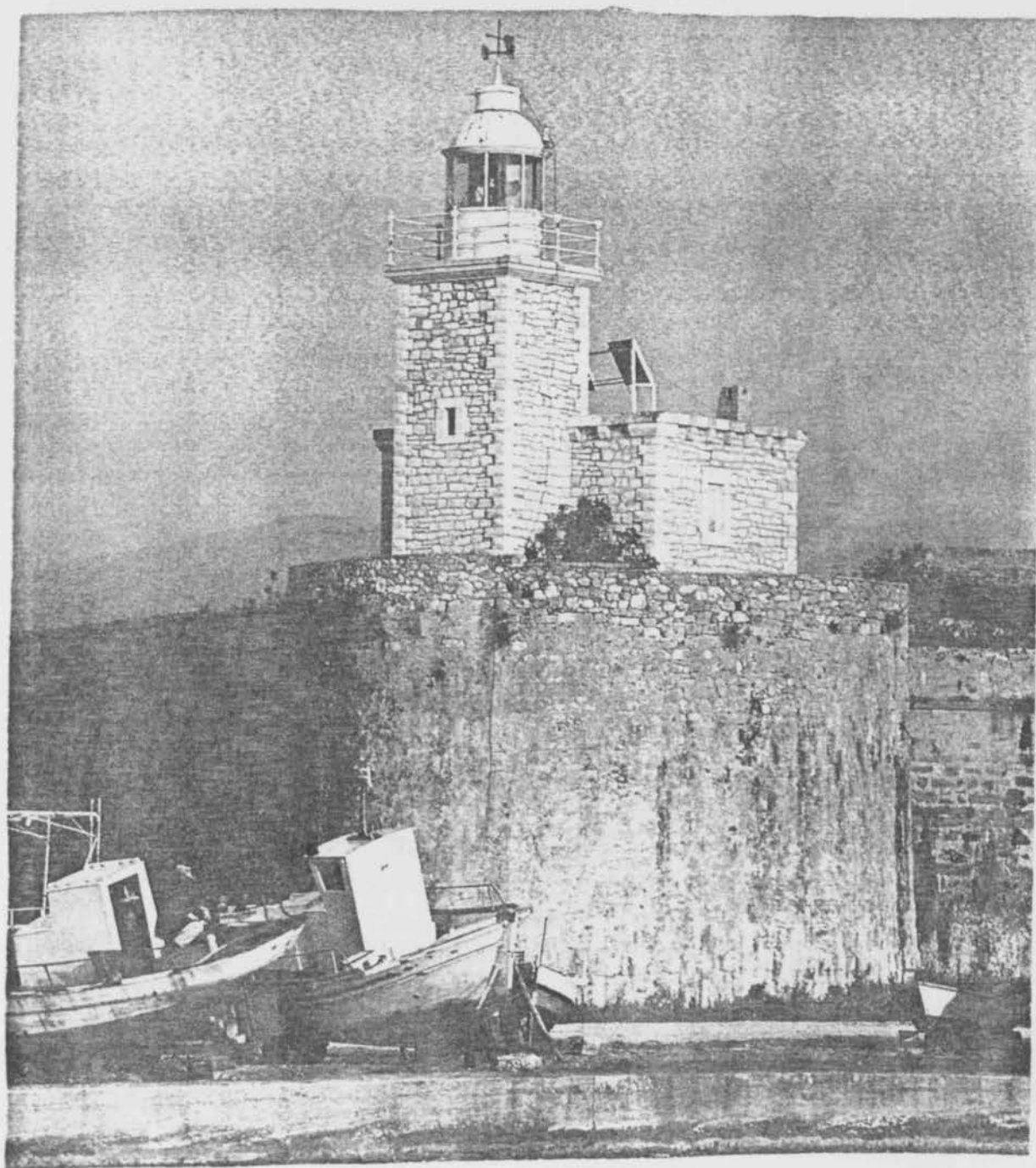
Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκόσμιου Πόλεμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός. Το 1945 στα πλαίσια ανασυγκρότησης του ©φαρικού δικτύου, ο φάρος επαναλειτούργησε με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1953 αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως αυτόματος πυρσός ασετιλίνης με χαρακτηριστικό μια λευκή αναλαμπή ανά 3 δλ και φωτοβολία 5 ν.μ



ΦΡΟΥΡΙΟ ΛΕΥΚΑΔΑΣ

Τετράγωνος πύργος ύψους 6μ με οικία φαιοφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 38 50,8 γεωγραφικό πλάτος και 20 43,2 γεωγραφικό μήκος, στο βόρειο προμαχώνα του Φρουρίου Λευκάδας και σε εστιακό ύψος 17μ. Πρωτολειτούργησε το 1861 με πετρέλαιο και χαρακτηριστικό λευκό σταθερό με έναν τομέα ερυθρό και φωτοβολία 13 ν.μ και 10 ν.μ αντίστοιχα.

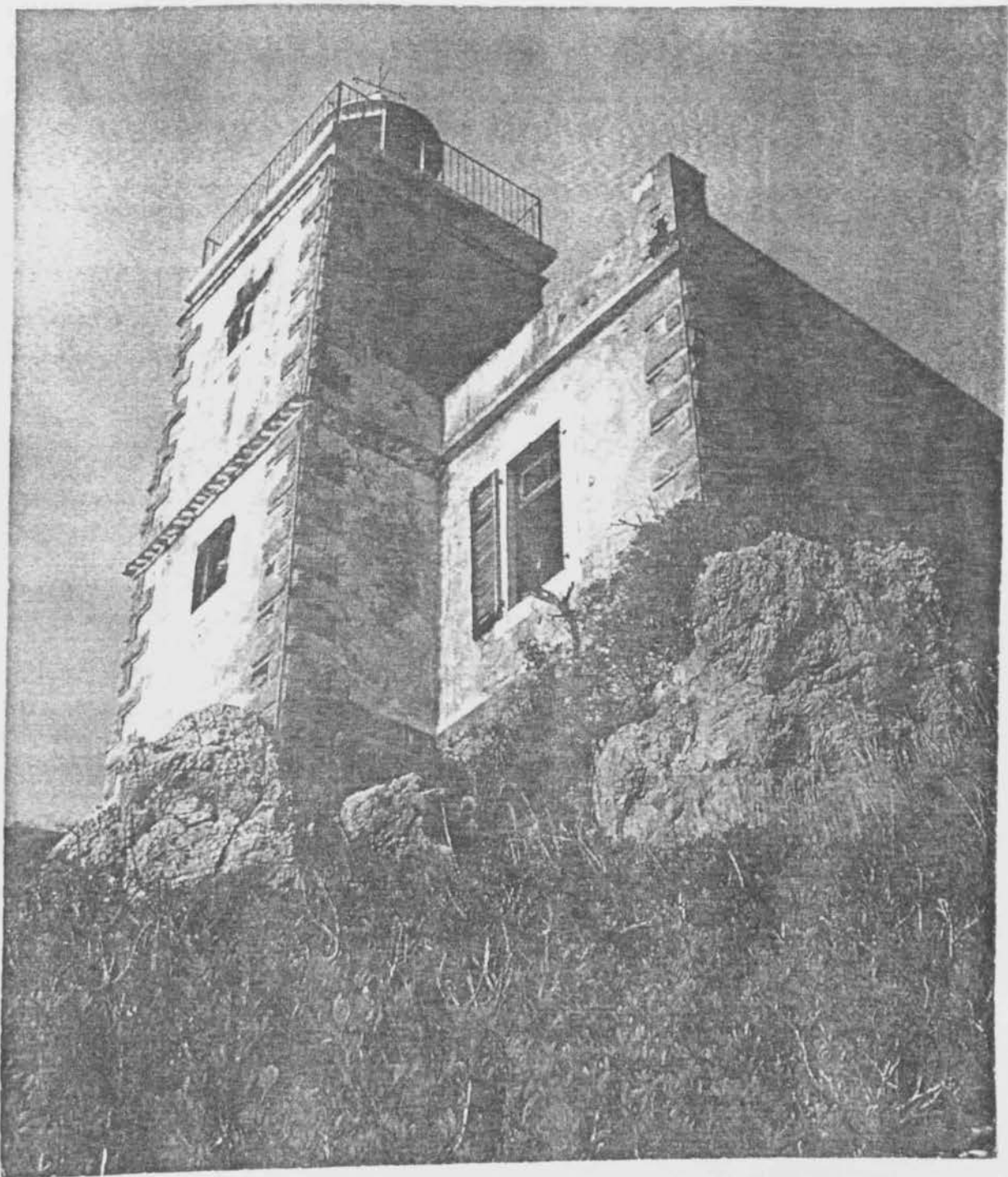
Το 1945 επαναλειτούργησε μετά τον 2^ο παγκόσμιο πόλεμο με πετρέλαιο. Το 1953 αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου με αυτόματο πυρσό ασετιλίνης ο οποίος λειτούργησε μέχρι το 1990 οπότε αυτοματοποιήθηκε και έγινε ηλιακός με χαρακτηριστικό δύο λευκές αναλαμπές με ένα τομέα ερυθρό ανά 12 δλ και φωτοβολία 8 και 5 ν.μ. αντίστοιχα.



ΚΙΤΡΙΕΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ

Τετράγωνος πύργος ύψους 9,5μ με οικία φαροφυλάκων .Βρίσκεται σε στίγμα 36 55,0 γεωγραφικό πλάτος και 22 07,6 γεωγραφικό μήκος στη βορειοδυτική ακτή του Μεσσηνιακού κόλπου και σε εστιακό ύψος 31μ .Πρωτολειτούργησε το 1892 με πετρέλαιο με χαρακτηριστικό μια λευκή αναλαμπή ανά 30 δλ και φωτοβολία 10 ν.μ.

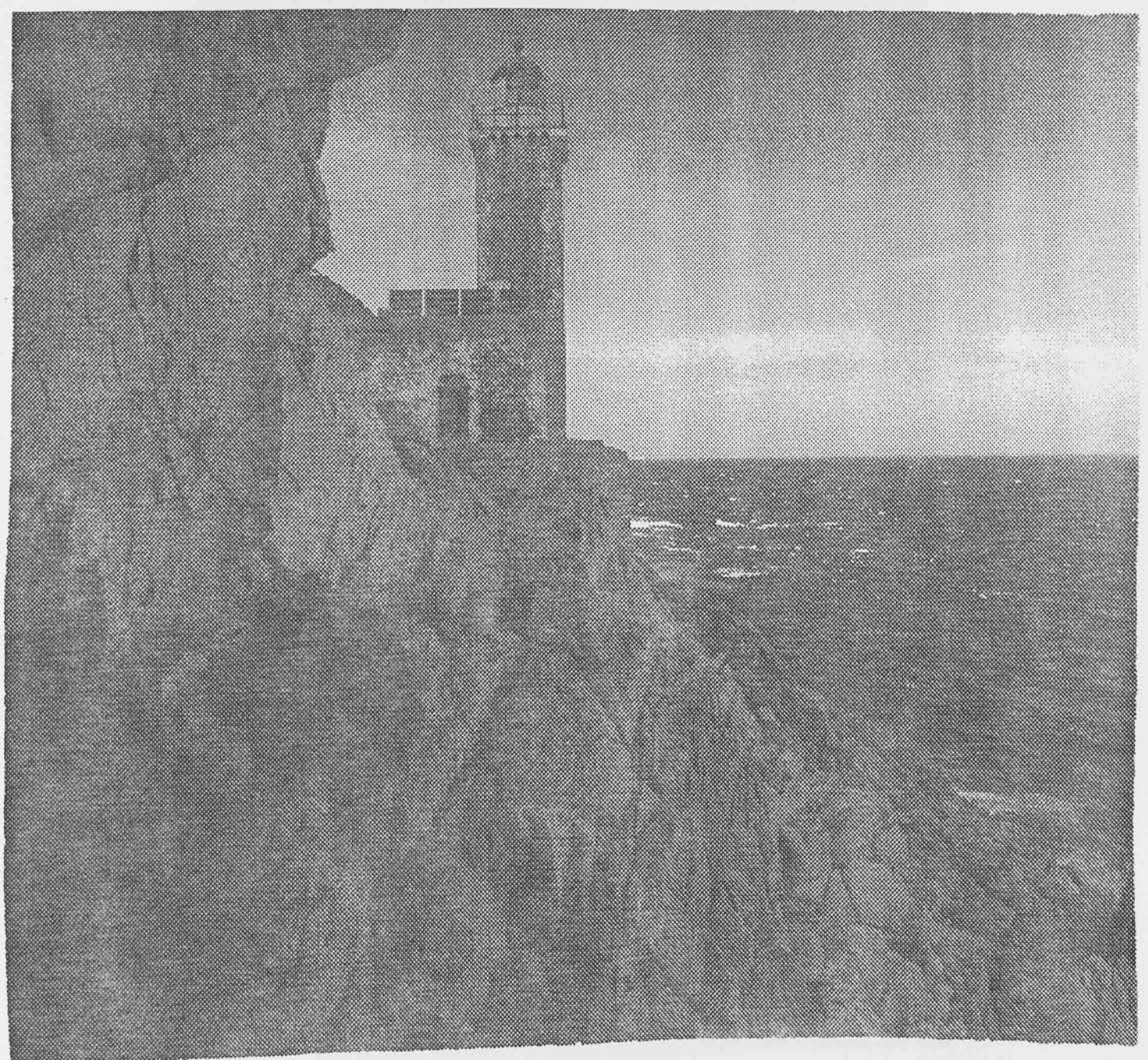
Το 1944 επαναλειτούργησε (μετά τον πόλεμο) ως επιτηρούμενος με πετρέλαιο. Το 1950 αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου με αυτόματο πυρσό ασετιλίνης ο οποίος λειτουργεί μέχρι σήμερα, με χαρακτηριστικό δύο λευκές αναλαμπές ανά 12 δλ και φωτοβολία 12 ν.μ.



ΜΑΛΕΑΣ

Τετράγωνος πύργος ύψους 15 μ. με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 36 27,1 γεωγραφικό πλάτος και 23 12,1 γεωγραφικό μήκος, στο ομώνυμο ακρωτήριο, 40μ μέσα από την ανατολική ακτή και σε εστιακό ύψος 40μ. Πρωτολειτούργησε το 1883 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό σταθερό λευκό και φωτοβολία 15 ν.μ

Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκόσμιου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός, λόγω φθορών που υπέστη από τα στρατεύματα κατοχής. Το 1945 στα πλαίσια ανασυγκρότησης του φαρικού δικτύου, ο φάρος επαναλειτούργησε με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1983 αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως αυτόματος ηλιακός με χαρακτηριστικό μια λευκή αναλαμπή ανά 10 δλ και φωτοβολία 17 ν.μ.



ΖΟΥΡΒΑ ΥΔΡΑΣ

Τετράγωνος πύργος ύψους 10μ με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 37 21,9 γεωγραφικό πλάτος και 23 34,7 γεωγραφικό μήκος, στην ανατολική ακτή της Ύδρας και σε εστιακό ύψος 36μ. Πρωτολειτούργησε το 1883 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό λευκό και με μία αναλαμπή ανά 2 λεπτά και φωτοβολία 12 ν.μ.

Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός και το 1944 στα πλαίσια ανασυγκρότησης του Φαρικού δίκτυο, επαναλειτούργησε ως επιτηρούμενος με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1976 έγινε αυτοματοποίησή του φάρου και μετατροπή του σε ηλιακό με χαρακτηριστικό τρεις λευκές αναλαμπές ανά 20 δλ και φωτοβολία 17 ν.μ.



ΝΤΑΝΑ ΠΟΡΟΥ

Τετράγωνος πύργος ύψους 10 μ με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 37 31,7 γεωγραφικό πλάτος και 23 25,6 γεωγραφικό μήκος, στη βόρεια ακτή του νησιού, ανατολικά της εισόδου του λιμένος και σε εστιακό ύψος 32μ. Πρωτολειτούργησε το 1870 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό ερυθρό σταθερό και φωτοβολία 9 ν.μ.

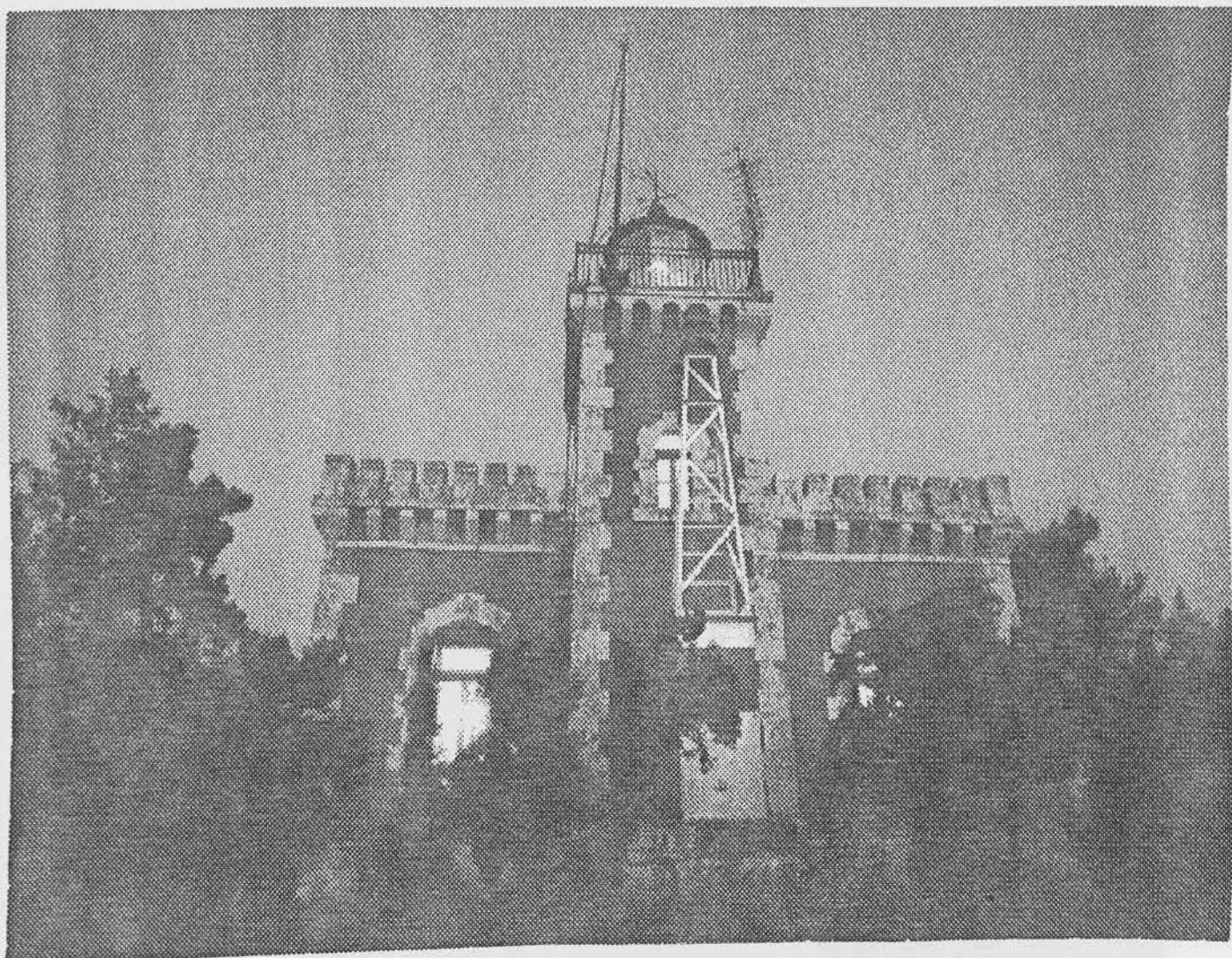
Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου παρέμεινε σβηστός και το 1948 ,στα πλαίσια ανασυγκρότησης του φαρικού δικτύου, επαναλειτούργησε ως επιτηρούμενος με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1952 αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου με αυτόματο πυρσό ασετιλίνης, ο οποίος λειτούργησε μέχρι το 1989 όπου και μετατράπηκε σε ηλιακό με χαρακτηριστικό αναλαμπών λευκό με τομέα ερυθρό ανά 4 δλ και φωτοβολία 6 ν.μ.



ΚΑΚΟΚΕΦΑΛΗ

Τετράγωνος πύργος ύψους 12 μ με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 38 28,7 γεωγραφικό πλάτος και 23 36,3 γεωγραφικό μήκος, βόρεια της Χαλκίδας στο ομώνυμο ακρωτήριο και σε εστιακό ύψος 21 μ. Πρωτολειτούργησε το 1886 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό σταθερό ερυθρό και φωτοβολία 15 ν.μ.

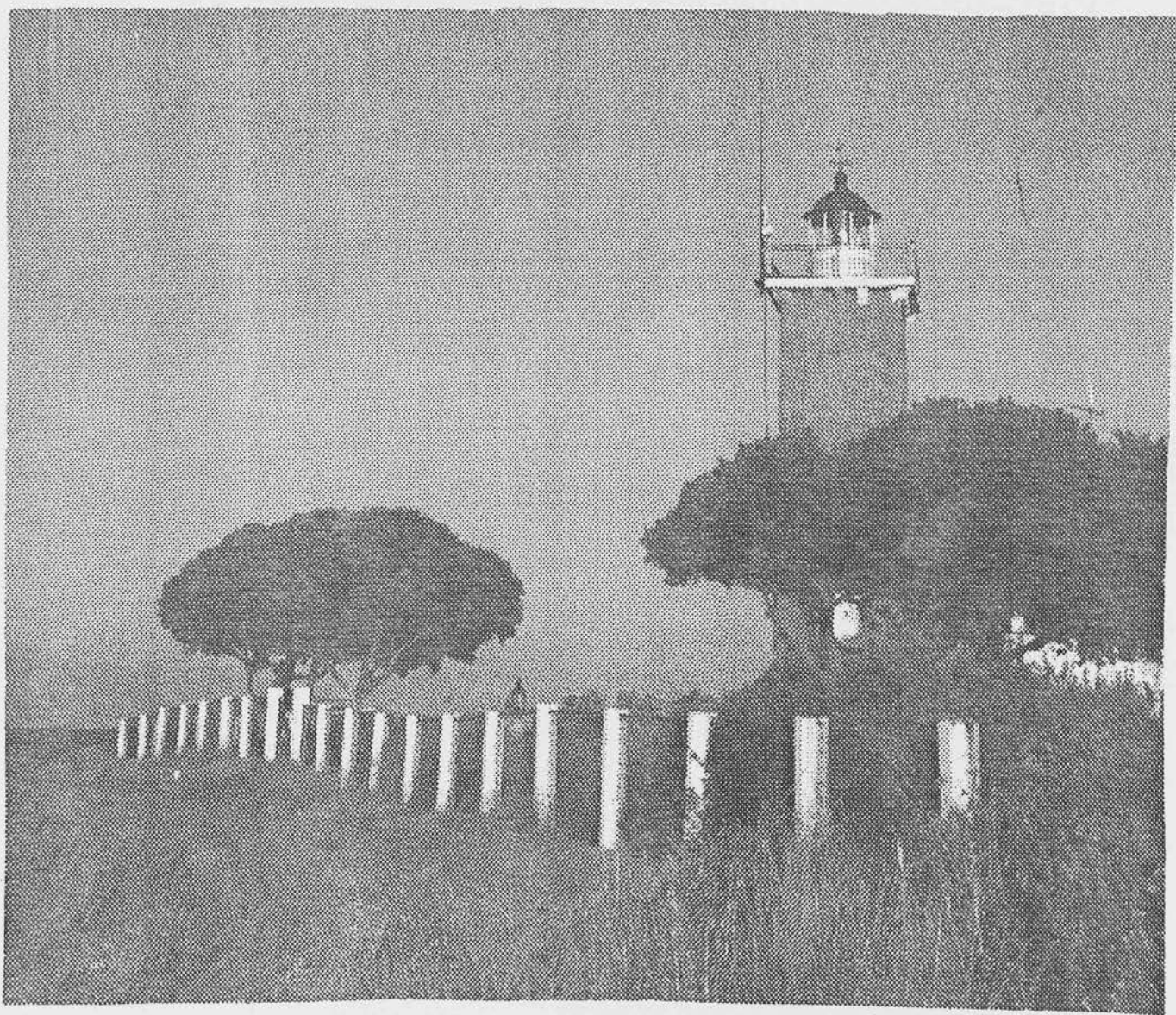
Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου πολέμου παρέμεινε σβηστός και στα πλαίσια ανασυγκρότησης του Φαρικού δικτύου επαναλειτούργησε το 1945 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1975 αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως επιτηρούμενος ηλεκτρικός ενώ το 1980 αυτοματοποιήθηκε πλήρως με χαρακτηριστικό δύο ερυθρές αναλαμπές ανά 18 δλ και φωτοβολία 12 ν.μ.



ΑΡΚΙΤΣΑ

Τετράγωνος πύργος ύψους 15 μ με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 38 45,4 γεωγραφικό πλάτος και 23 02,1 γεωγραφικό μήκος, στο ομώνυμο ακρωτήριο 50 μ μέσα από την ακτή και σε εστιακό ύψος 17 μ. Πρωτολειτούργησε το 1906 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό δύο λευκές αναλαμπές που εναλλάσσονται με μια σταθερή ανά 10 δλ και φωτοβολία 14 ν.μ.

Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} παγκοσμίου πολέμου παρέμεινε σβηστός και στα πλαίσια ανασυγκρότησης του Φαρικού δικτύου το 1945 επαναλειτούργησε με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1977 ο φάρος ηλεκτροδοτήθηκε, αντικαταστάθηκαν τα φωτιστικά μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως επιτηρούμενος ηλεκτρικός με χαρακτηριστικό δύο λευκές αναλαμπές ανά 5 δλ και φωτοβολία 19 ν.μ.



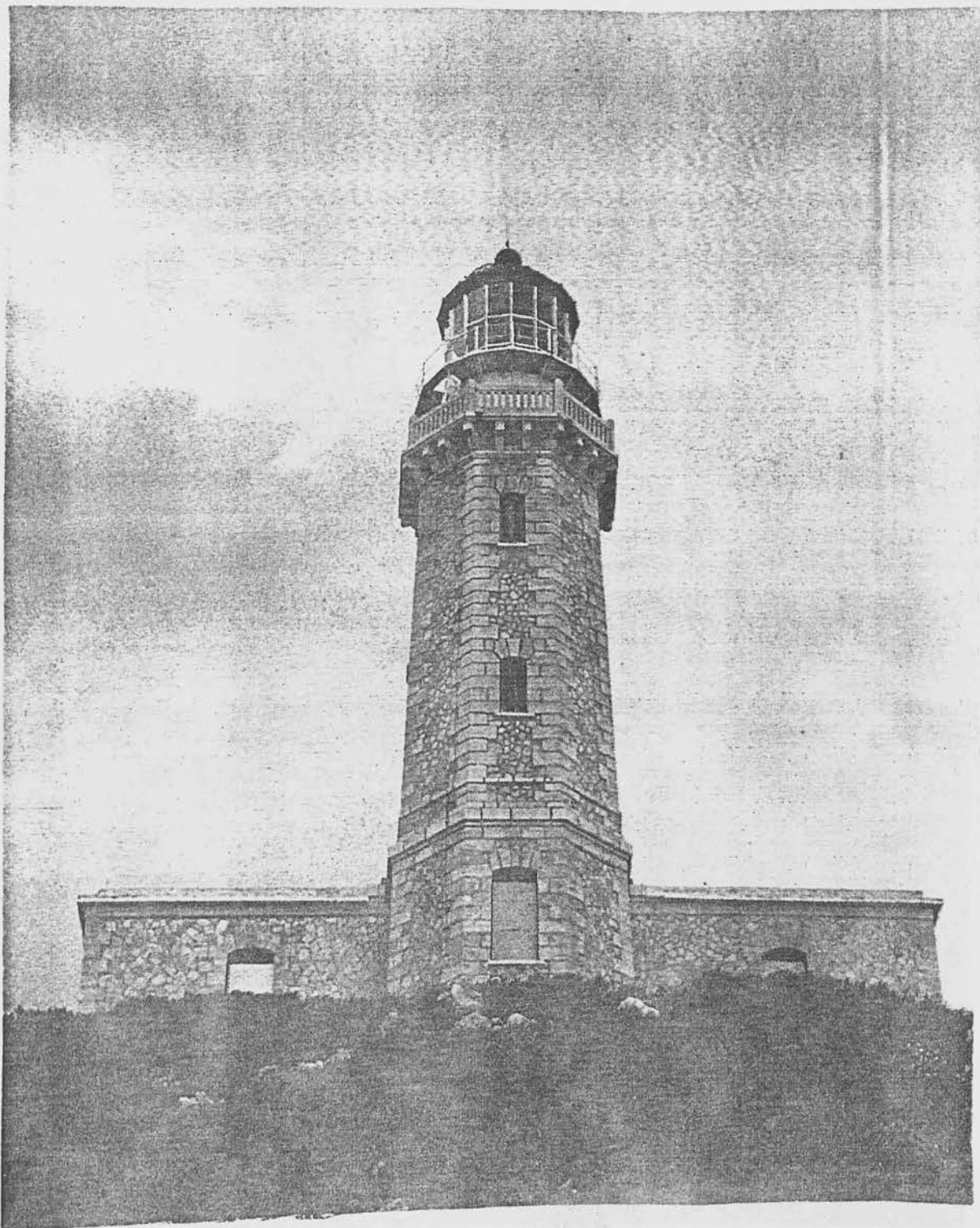
ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΟΚΤΑΓΩΝΩΝ

ΦΑΡΩΝ

ΣΑΠΙΕΝΤΖΑ ΜΕΘΩΝΗΣ

Οκτάγωνος πύργος ύψους 9,5 μ με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 36 44,6 γεωγραφικό πλάτος και 21 41,8 γεωγραφικό μήκος, στη νοτιοδυτική άκρη του ομώνυμου νησιού και σε εστιακό ύψος 116μ. Πρωτολειτούργησε το 1885 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο με χαρακτηριστικό λευκό με μια αναλαμπή ανα λεπτό και φωτοβολία 25 ν.μ.. Το 1944, μετα τον 2^ο παγκόσμιο πόλεμο επαναλειτούργησε ως επιτηρούμενος με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1986 αυτοματοποιήθηκε και μετατράπηκε σε ηλιακό με χαρακτηριστικό τρεις λευκές αναλαμπές ανά 20 δλ και φωτοβολία 20 ν.μ.



ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ

Οκτάγωνος πύργος ύψους 14,5 μ με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 39 57,7 γεωγραφικό πλάτος και 23 21,8 γεωγραφικό μήκος, 700μ περίπου νοτιοδυτικά της άκρης του ακρωτηρίου Κασσάνδρα και σε εστιακό ύψος 23μ. Πρωτολειτούργησε το 1864 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό μια λευκή αναλαμπή ανά λεπτό και φωτοβολία 16 ν.μ.

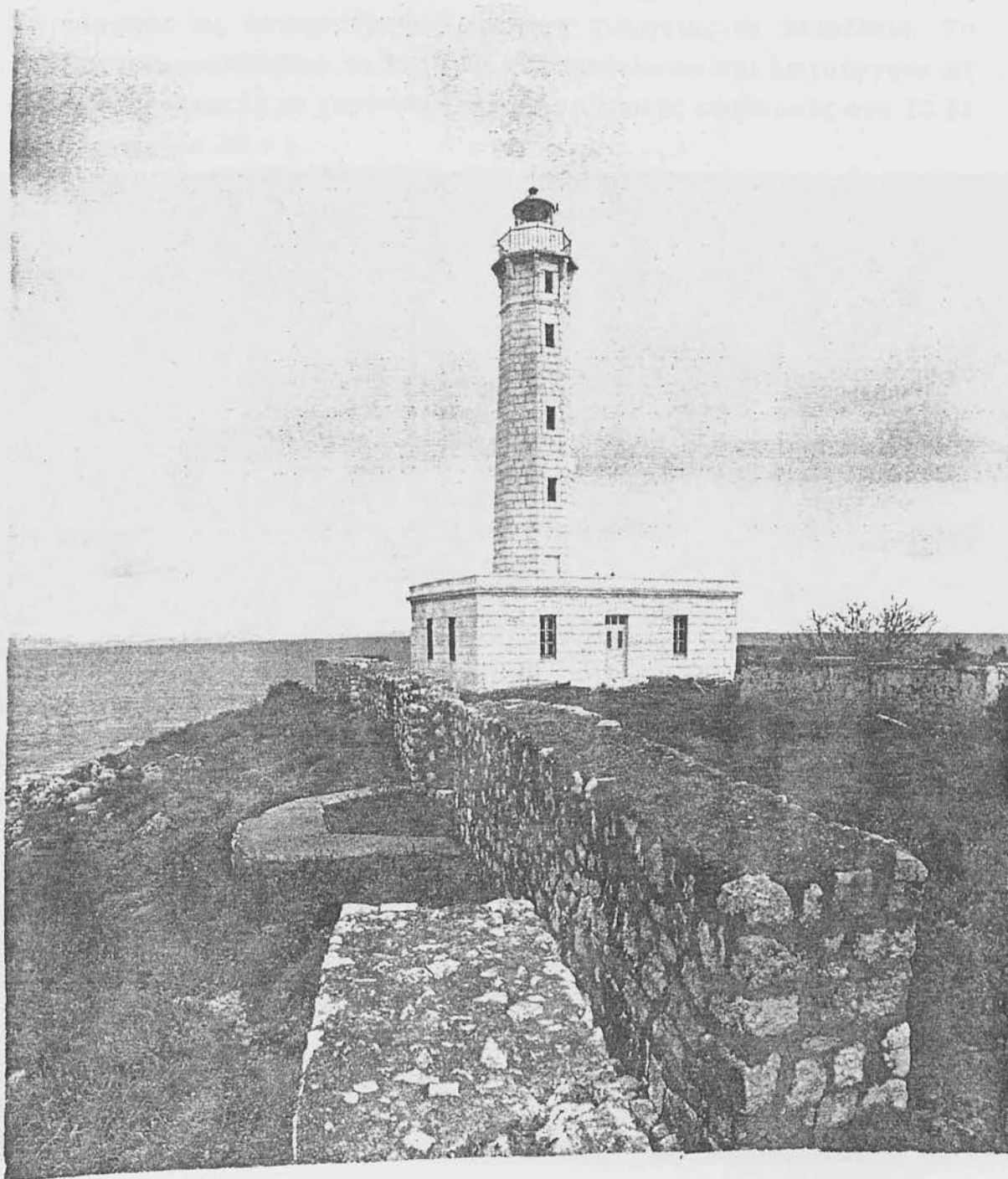
Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} παγκοσμίου πολέμου παρέμεινε σβηστός και στα πλαίσια ανασυγκρότησης του φαρικού δικτύου επαναλειτούργησε το 1944 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1975 ο φάρος ηλεκτροδοτήθηκε και αντικαταστάθηκαν τα φωτιστικά μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως επιτηρούμενος ηλεκτρικός μέχρι το 1980 οπότε και αυτοματοποιήθηκε, με χαρακτηριστικό δύο λευκές αναλαμπές ανά 15 δλ και φωτοβολία 24 ν.μ.



ΚΡΑΝΑΗ ΛΑΚΩΝΙΑΣ

Οκτάγωνος πύργος ύψους 23μ. με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 36 45,3 γεωγραφικό πλάτος και 22 34,6 γεωγραφικό μήκος, στην ανατολική άκρη της νησίδας Μάραθο ή Κρανάη και σε εστιακό ύψος 25μ. Πρωτολειτούργησε το 1859 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό λευκό με ερυθρές αναλαμπές ανά λεπτό και φωτοβολία 15 ν.μ.

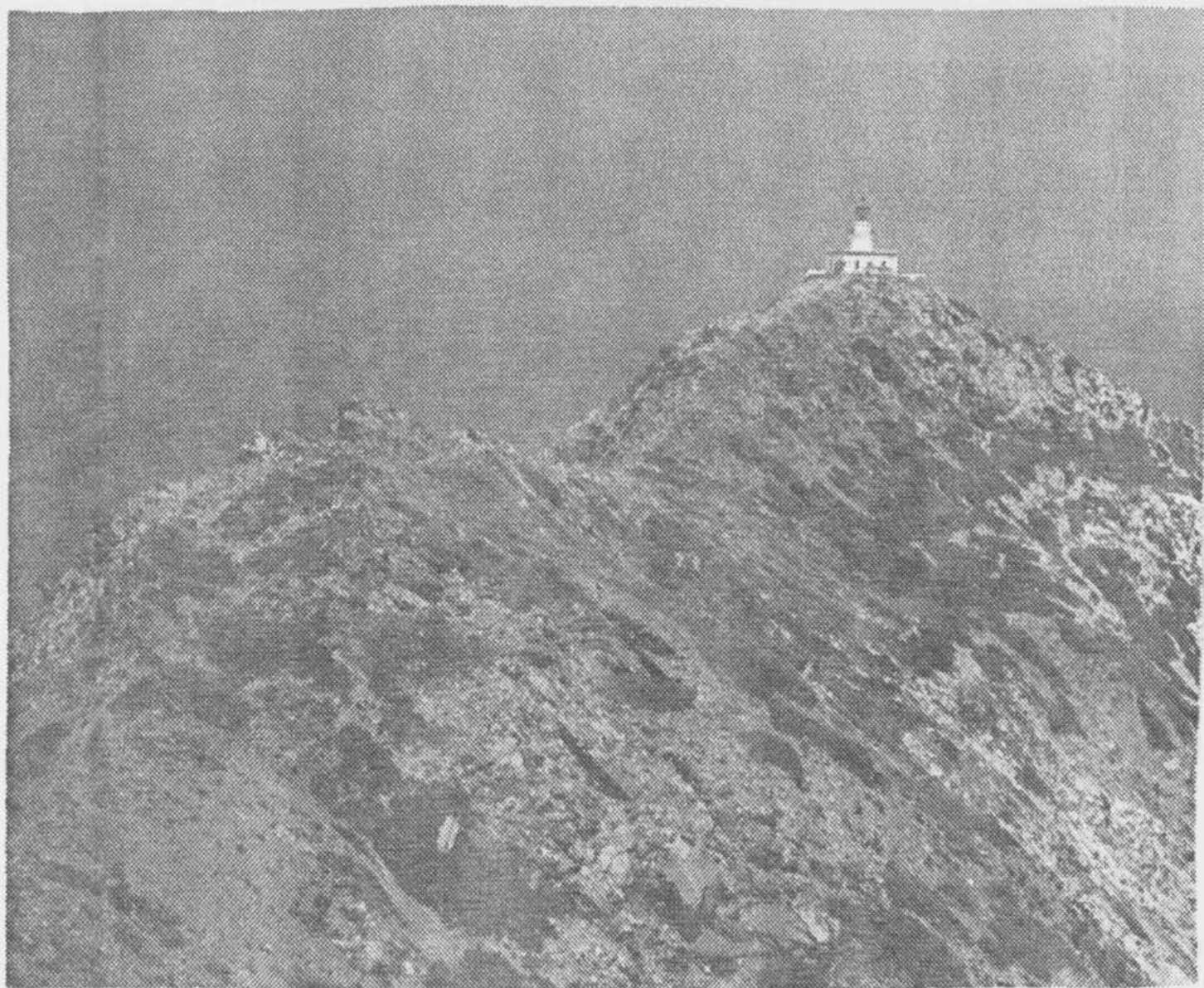
Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός και στα πλαίσια ανασυγκρότησης του Φαρικού δικτύου επαναλειτούργησε το 1949 με αυτόματο πυρσό ασετιλίνης, ο οποίος λειτουργεί μέχρι σήμερα, με χαρακτηριστικό δύο λευκές αναλαμπές ανά 18 δλ και φωτοβολία 9 ν.μ.



ΠΑΡΑΠΟΛΑ Η ΜΠΕΛΛΟΠΟΥΛΑ

Οκτάγωνος πύργος ύψους 8,5 με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 36 55,7 γεωγραφικό πλάτος και 23 27,2 γεωγραφικό μήκος, στην κορυφή του λοφίσκου κατά τη βορειοδυτική άκρη του νησιού και σε εστιακό ύψος 112 μ. Πρωτολειτούργησε το 1884 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό δύο λευκές αναλαμπές ανά 30 δλ και φωτοβολία 27 ν.μ.

Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκόσμιου Πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός λόγω καταστροφής των φωτιστικών μηχανημάτων. Το 1845 στα πλαίσια ανασυγκρότησης του Φαρικού δικτύου, ο φάρος επαναλειτούργησε με την τοποθέτηση προσωρινού αυτόματου πυρσού ασετιλίνης, ο οποίος λειτούργησε μέχρι το 1951 που ολοκληρώθηκαν οι εργασίες εγκατάστασης νέων φωτιστικών μηχανημάτων και ο φάρος λειτούργησε ως επιτηρούμενος με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1986 αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως αυτόματος ηλιακός με χαρακτηριστικό δυο λευκές αναλαμπές ανά 20 δλ και φωτοβολία 20 ν.μ.



ΔΡΕΠΑΝΟ ΚΡΗΤΗΣ

Οκτάγωνος πύργος ύψους 7μ με οικία φαροφυλάκων .Βρίσκεται σε στίγμα 35 28,5 γεωγραφικό πλάτος και 24 14,5 γεωγραφικό μήκος, αριστερά των εισερχόμενων στο κόλπο της Σούδας, 350 , μέσα από την ακτή και σε εστιακό ύψος 60μ.Πρωτολειτούργησε το 1864 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό σταθερό λευκό που εναλλάσσεται με τρεις λευκές αναλαμπές και φωτοβολία 20 ν.μ

Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} παγκόσμιου πολέμου οι εισβολείς αφαίρεσαν τα φωτιστικά μηχανήματα και παρέμεινε σβηστός μέχρι το 1945 όπου στα πλαίσια ανασυγκρότησης του Φαρικού δικτύου επαναλειτούργησε με νέα φωτιστικά μηχανήματα πετρελαίου.Το 1979 ο φάρος ηλεκτροδοτήθηκε ,αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως αυτόματος ηλεκτρικός με χαρακτηριστικό 3 λευκές αναλαμπές ανά 30 '' και φωτοβολία 20 ν.μ.

Ο ΦΑΡΟΣ ΤΟΥΡΛΙΤΗΣ ΤΗΣ ΑΝΔΡΟΥ

Κυκλικός πύργος ύψους 5μ. Βρίσκεται σε στίγμα 37, 50,7 γεωγραφικό πλάτος και 24,56,8 γεωγραφικό μήκος, στην ομώνυμη νησίδα, αριστερά των εισερχομένων στο λιμάνι κάστρο και σε εστιακό ύψος 21μ. Πρωτολειτούργησε το 1897 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο.

Ο πρώτος φάρος Τουρλίτης ένας πέτρινος λιθόκτιστος πύργος 7 μέτρων στηρίχθηκε στους ώμους της ομώνυμου βραχονησίδας. Λειτουργούσε ασταμάτητα μ' επιτηρητή μέχρι το Σεπτέμβριο του 1943 που καταρρίφθηκε ο πύργος του κατά τη διάρκεια βομβαρδισμού του λιμανιού από τους Γερμανούς.

Μετά το τέλος του πολέμου άρχισαν οι προσπάθειες των Ανδριωτών για την επανατοποθέτηση του φάρου στον Τουρλίτη αφού η είσοδος - έξοδος των πλοίων στο λιμάνι έγινε πλέον προβληματική γιατί αποτελούσε σημαντικό φανάρι για την κίνηση της ναυσιπλοΐας.

Άλλωστε αποτελούσε και λαμπερό ιστορικό μνημείο άρρηκτα συνδεδεμένο με την όμορφη εικόνα του Βενετικού κάστρου για τον κόσμο του νησιού : ψαράδες, εφοπλιστές, Καπετάνιους και ναυτικούς.

Έπειτα από ενέργειες των κατοίκων του νησιού προς την Υπηρεσία Φάρων του Πολεμικού Ναυτικού έγινε επανατοποθέτηση του Φάρου με την μορφή ενός ακαλαίσθητου σιδηρόπλεκτου οβελού χωρίς καμιά αρχιτεκτονική αξία. Οι εργασίες ξεκίνησαν το 1947 και τελείωσαν το 1950.

Όμως οι Ανδριώτες δεν αρκέστηκαν σε αυτό και συνέχισαν τις προσπάθειές τους ώστε ο φάρος τους να μοιάζει κατά το δυνατό εξωτερικά με τον παλιό. Έτσι το Μάρτιο του 1994 έγινε η αποξήλωση του παλαιού φαναριού και ακολούθησε η τοποθέτηση ενός προσωρινού φανού με ηλιακές κυψέλες ,το οποίο όμως δεν άντεξε για πολύ την μανία των κυμάτων και έγινε ανενεργό.

Το πρόσφατο κτίσμα είναι δωρεά του Αλέξανδρου και Μαριέττας Γουλανδρή, στη μνήμη της κόρης τους Βιολάντας, υπό την επίβλεψη και μελέτη του πολιτικού μηχανικού Β.Τσόγκα. Οι εργασίες άρχισαν το Μάιο του 1994 διότι έπρεπε να περάσει ο βαρύς χειμώνας γιατί στο σημείο που βρίσκεται ήταν δύσκολη η μεταφορά των υλικών, τεχνολογικού εξοπλισμού και προσωπικού. Συγκεκριμένα η μεταφορά υλικού και προσωπικού έγινε με πλωτό μέσο που βρισκόταν επί τόπου.

Οι αντίξοες καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στη θάλασσα παράτειναν τη χρονική διάρκεια του έργου, αφού για την επί τόπου Παρασκευή σκυροδέματος χρησιμοποιήθηκε υποθαλάσσιο λάστιχο που διοχέτευε νερό την πόλη. Για την ενίσχυση του βράχου χρησιμοποιήθηκε ειδικευμένο προσωπικό ενώ για το κτίσιμο της πέτρας λιθοξοοί τεχνίτες. Επίσης τοποθετήθηκαν ειδικά μονωτικά υλικά για την προστασία του σκυροδέματος στις αμμοκονίες και γενικά στα τσιμεντοειδή.

Ακολούθησε σφράγιση με ισχυρή τσιμεντοκονία των ρωγμών και των αρμών που εμφανίζονταν περιμετρικά της βραχονησίδας μεταξύ βραχωδών όγκων και η τοποθέτηση ακροφύσιων για τσιμεντενέσεις.

Αυτή η ανάγκη ενίσχυσης του βράχου παρουσιάστηκε στην πορεία του έργου αφού ήταν αδύνατο να γίνει γνωστό το βάθος και η εξέλιξη των ρηγματώσεων από διάβρωση ή το πώς θα συμπεριφερθεί ο βράχος σε ενδεχόμενο σεισμό. Άλλωστε το μέγεθος των ρωγμών επέβαλε την ελάττωση του ύψους του φάρου για λόγους ασφαλείας. Έγινε επίσης δειγματοληψία ώστε το χρώμα του τσιμέντου να μοιάζει με το χρώμα του βράχου. Στη συνέχεια έγινε η χάραξη της νέας θέσης του φάρου ώστε να αρχίσουν οι εργασίες διάνοιξης οπών για τη θεμελίωση της ανωδομής του έργου. Η ενίσχυση της βραχώμαζας έγινε ακόμα από το επίπεδο έδρασης της ανωδομής με διάτρηση οπών στη στέψη του και τοποθέτηση οπλισμού με τσιμεντένεμα. Η όλη εργασία για την ενίσχυση του βράχου έγινε με υπόδειξη του γεωτεχνικού μηχανικού Π Παπακυριακόπουλου. Ύστερα από όλες αυτές τις εργασίες ξεκίνησε η κατασκευή του κορμού του φάρου από οπλισμένο σκυρόδεμα υψηλής αντοχής, προστατευμένο ειδικά λόγω των ισχυρών ανέμων που πνέουν στην περιοχή. Εξωτερικά είναι χτισμένος με πέτρες παραδοσιακές από τη Βόρειο Ήπειρο και καλλιτέχνες πετράδες, ώστε το αισθητικό αποτέλεσμα να προσεγγίζει, όσο το δυνατό τον παλιό πέτρινο φάρο. Το γείσο που επελέγη να γίνει από λαξευμένη πέτρα. Έτσι το βάρος της κατασκευής μεγάλωνε αρκετά οπότε κρίθηκε απαραίτητη η επιπλέον ενίσχυση του βράχου στο πιο αδύνατο σημείο του.

Στη συνέχεια τοποθετήθηκε ο φανός με το οπτικό του και οι μπουκάλες ασετιλίνης με τις οποίες εργάζεται ασταμάτητα για ένα χρόνο. Η τοποθέτηση του νέου οβελού έγινε από ειδικούς τεχνίτες της βυθηθεσίας Φάρων και είχε αγοραστεί από την σουηδική εταιρεία AGA, ειδική στο χώρο των φάρων πριν 12 χρόνια.

Έτσι πριν καλά καλά τελειώσουν όλες οι εργασίες ο φάρος άρχισε πάλι να λειτουργεί τον Σεπτέμβρη του 1994.

Τον Μάρτιο του 1995 οι εργασίες ολοκληρώθηκαν. Τοποθετήθηκαν πόρτες και παράθυρα, επιδιορθώθηκε η λαξευτή εξωτερική σκάλα του βράχου, βάφτηκε ο πύργος εξωτερικά και τοποθετήθηκε η εσωτερική σκάλα.

Το σχήμα του πύργου είναι σχεδόν κόλινος κώνος με εξωτερική διάμετρο 2,80μ στη βάση του και 2,60μ στην κορυφή του, κάτω από την πλάκα έδρασης του φαναριού. Με το κτίσιμο της πέτρας η τελική διάμετρος στη βάση έγινε 3,10μ και στην κορυφή 2,80 μ. Το μέγιστο ύψος του φάρου είναι 10,70μ.

Πρόκειται για το νεότερο απόκτημα του φαρικού δικτύου και ο πρώτος ίσως πέτρινος φάρος που φτιάχτηκε εξ ολοκλήρου από ελληνικά χέρια, μιας και το φαρικό δίκτυο της χώρας μας παραχωρήθηκε από τους Γάλλους και Άγγλους και είχε στηριχθεί στην τεχνογνωσία τους. Έχει την μορφή ενός παραδοσιακού φάρου του 19 ου αιώνα, αποτελώντας γραφικό αρχιτεκτονικό στοιχείο, απαραίτητο για την ασφάλεια των ταξιδιών αλλά και αντάξιο της ναυτικής παράδοσης και αισθητικής του νησιού.

Ο ΦΑΡΟΣ ΤΗΣ ΨΥΤΑΛΛΕΙΑΣ

Κυκλικός πύργος ύψους 14 μ με οικία φαροφυλάκων. Βρίσκεται σε στίγμα 37 56,7 γεωγραφικό πλάτος και 23 25,7 γεωγραφικό μήκος, στη βορειοανατολική κορυφή της ομώνυμης νησίδας, πριν το λιμάνι του Πειραιά και σε εστιακό υψος 47 μ. Πρωτολειτούργησε το 1856 με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο, με χαρακτηριστικό λευκό με μια αναλαμπή ανά 2 λεπτά και φωτοβολία 17 ν.μ.

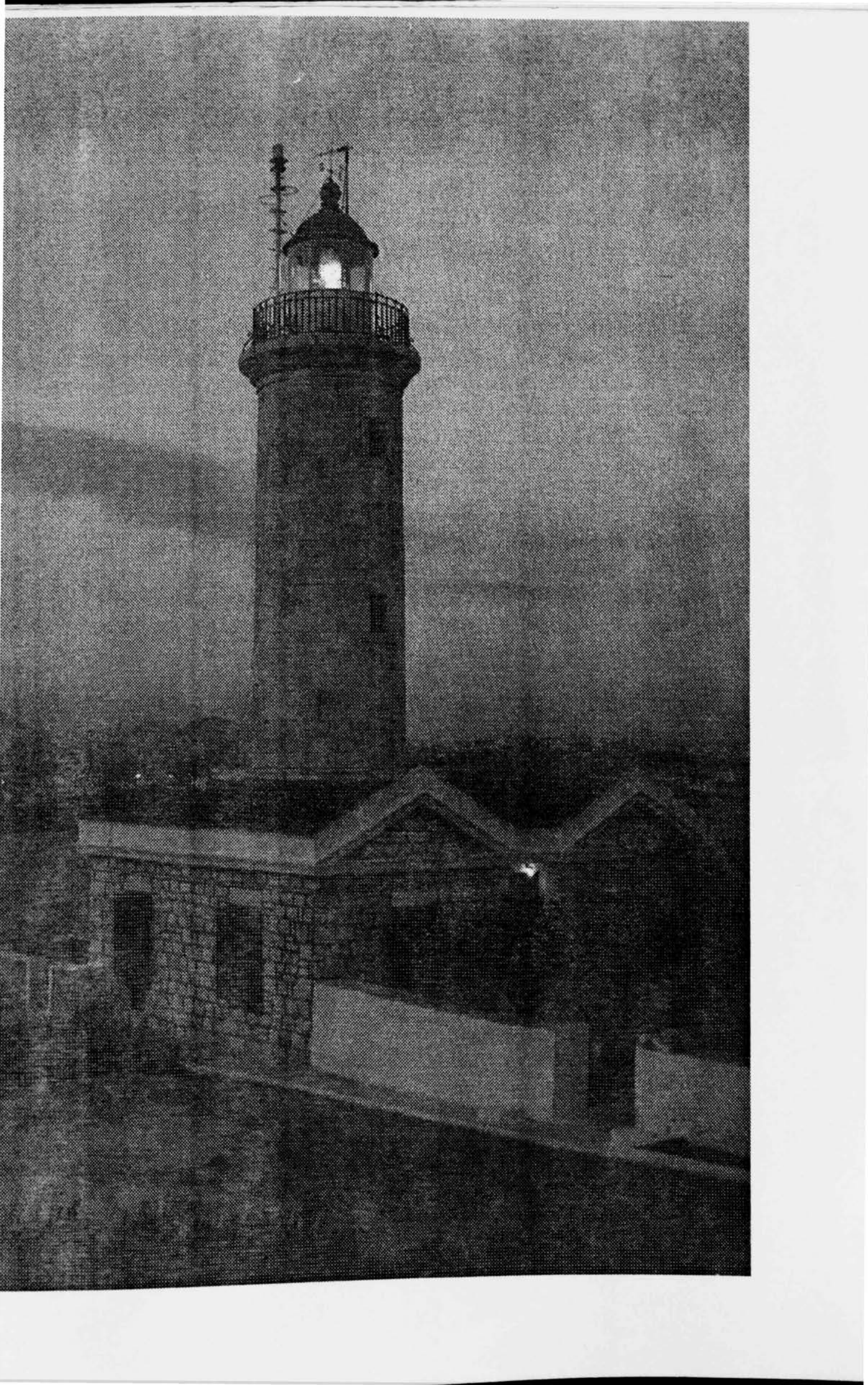
Αποτελείται από ψηλό στρογγυλό πύργο διαμέτρου 3,60 μ και ορθογώνιο κτίσμα διαστάσεων 7,60X10,70 τ.μ που είναι η κατοικία των φυλάκων. Η πρόσβαση στους επιμέρους χώρους γίνεται από τη ν.α όψη όπου βρίσκεται η κύρια είσοδος, μέσω ενός διαδρόμου. Δεξιά και αριστερά αναπτύσσονται τα δωμάτια, η κουζίνα και το μηχανοστάσιο.

Απέναντι από την είσοδο, στο τέλος του διαδρόμου, βρίσκεται σκάλα που οδηγεί στην κορυφή του πύργου όπου υπάρχει κλωβός με φωτιστικό μηχάνημα. Είναι τοποθετημένος κεντρικά στη ΒΔ πλευρά χωρίς να προεξέχει από αυτήν και η σκάλα του με την είσοδο αποτελούν φανταστικό άξονα συμμετρίας του κτιρίου τόσο στην κάτοψη όσο και στις όψεις.

Ο φάρος είναι εξ ολοκλήρου χτισμένος από πέτρα λαξευμένη και με σύστημα ισόδομο. Το μοναδικό μαρμάρινο στοιχείο του είναι η σκάλα του πύργου. Τα σκαλιά είναι λαξευμένα το καθένα ξεχωριστά πακτωμένα από τη μια πλευρά τους στον τοίχο και ακουμπούν το ένα πάνω στο άλλο, σχηματίζοντας στην εσωτερική πλευρά τους ένα στύλο. Η μαρμάρινη σκάλα διατηρείται σε καλή κατάσταση και η μορφή της είναι χαρακτηριστική του τύπου που εφαρμόζεται στους φάρους.

Το κτίριο στεγάζεται από δίδυμη στέγη ξύλινη με κεραμίδια που στην όψη τελειώνει σε δύο αετώματα. Αλλαγή στην στέγη πιθανό να επέβαλε την κατασκευή στηθαίου πάνω από το γείσο του κτιρίου.

Κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου πολέμου ο φάρος παρέμεινε σβηστός. Το 1948 στα πλαίσια ανασυγκρότησης του Φαρικού δικτύου, λειτούργησε με πηγή ενέργειας το πετρέλαιο. Το 1957 ο φάρος ηλεκτροδοτήθηκε, αντικαταστάθηκαν τα μηχανήματα πετρελαίου και λειτούργησε ως επιτηρούμενος ηλεκτρικός με χαρακτηριστικό δύο λευκές αναλαμπές ανά 15 δλ και φωτοβολία 25 ν.μ. Το 1994 έγινε πλήρης αυτοματοποίησή του χωρίς να αλλάξει το χαρακτηριστικό του και σήμερα επιτηρείται από έναν φαροφύλακα.



Ο ΠΥΡΓΟΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΣΥΝΟΛΟ

Ο πύργος θεωρείται το σημαντικότερο τμήμα της κατασκευής αφού αυτός φέρει το φωτιστικό μηχάνημα και από το ύψος του καθορίζεται απόλυτα το μήκος φωτοβολίας (ανάλογα με το επιθυμητό μήκος φωτοβολίας υπολογίζεται το ύψος του φωτός από, τη θάλασσα και επομένως το ύψος του πύργου έτσι ώστε η εφαιπτομένη από την εστία να συναντά τη γέφυρα του πλοίου στο επιθυμητό μήκος φωτοβολίας).

Η διατομή του πύργου μειώνεται σταδιακά προς τα επάνω προκαλώντας ένταση και προοπτική και ταυτόχρονα το συναίσθημα της ανάτασης. Αυτή η μείωση οφείλεται στο σχεδιασμό για μεγαλύτερη αντοχή του προβόλου- δηλαδή του πύργου- στις ανεμοπιέσεις που ασκούνται οριζόντια. Στο τελείωμα του πύργου, υπάρχουν από μέσα καταβολές αντιστήριξης φορτίων του υπερκείμενου κλωβού, ο οποίος από μια άποψη είναι η συμβολική εξάυλωση του υλικού στοιχείου στον ουρανό του φωτός στο περιβάλλον. Ο κλωβός έχει ημισφαιρική κατάληξη. Το ημισφαιρικό αυτό σχήμα, βασισμένο σε μελέτη, φέρει τη μικρότερη δυνατή αντίσταση στον άνεμο και ταυτόχρονα απομακρύνει το νερό, χωρίς να το αφήνει να συγκεντρώνεται για λόγους ασφαλείας του φωτιστικού μηχανήματος. Χρησιμεύει επίσης στον ασφαλή εξαερισμό της φωτιστικής πηγής λειτουργώντας σαν μια στενή καμινάδα. Άλλα εξαρτήματα του κλωβού είναι το ανεμολόγιο και ο ανεμοδείκτης που εκφράζουν διανυσματικά τη διεύθυνση και φορά των καιρικών συνθηκών που επικρατούν ενώ η αντένα είναι η τελική κατάληξη του κτιρίου και στην πραγματικότητα λειτουργεί σαν αλεξικέραυνο.

Εξάλλου επειδή πολλές φορές το κτίσμα υπόκειται σε έντονα διαβρωτικές συνθήκες από τον άνεμο, την αλμύρα και την υγρασία, τα σημεία που καταπονούνται είναι περισσότερο ενισχυμένα. Όπως π.χ στη Λάκκα Παξών, Σπαθί Σερίφου, Λιθάρι, Ταίναρο Λακωνίας και Κιτριές Μεσσηνιακού. Έτσι στα ευπαθή σημεία δηλαδή στις ακμές του (γωνίες, δώματα, θυρώματα) γίνεται επιμελημένη δουλειά με τη χρήση ανθεκτικότερων υλικών και με τη σύνδεση μεταξύ τους με το ελάχιστο δυνατό κονίαμα, υλικό ιδιαίτερα αδύναμο και διαβρωτό.

Σε όλους τους τύπους, τα φαρόσπιτα είναι ισόγεια με εξαίρεση τις μεμονωμένες περιπτώσεις στο Γαύριο Άνδρου και το Λιθάρι Σκύρου, όπου τα κτίρια είναι διόρωφα. Σ' αυτές υπάρχει δευτερεύουσα σκάλα που οδηγεί στο επάνω επίπεδο της κατοικίας σε αντίθεση με όλες τις άλλες όπου τα πάντα οδηγούν κατ' ευθείαν στη σκάλα και μέσω αυτής, με ελικοειδή κατακόρυφη πορεία, καταλήγουν στον κλωβό, δηλαδή στο φωτιστικό μηχάνημα όπου εκεί τελικά εντοπίζεται το λειτουργικό κέντρο του γάρου. Η διαφοροποίηση αυτή έγινε λόγω της εδαφικής μορφολογίας όπου εδράζονταν οι φάροι και καθιστούσε δυσπρόσιτη την πρόσβασή τους σε συνάρτηση με το γεγονός ότι βρίσκονταν μακριά από κατοικημένες περιοχές. Έτσι έπρεπε να έχουν περισσότερο χώρο για να αποθηκεύουν τρόφιμα και υλικά απαραίτητα για την λειτουργία των φάρων, αφού η τροφοδοσία τους δεν ήταν εύκολη υπόθεση.

Συνήθως ο πύργος είναι τοποθετημένος στη μέση δυο πλευρών της κατοικίας. Άλλοτε προεξέχει και άλλοτε συμπίπτει με τα σύνορα της τρίτης πλευράς, η οποία βρίσκεται απέναντι από την πλευρά εισόδου. Η είσοδος βρίσκεται στο μέσο της τέταρτης πλευράς σχηματίζοντας άξονα συμμετρίας με τη σκάλα ανόδου του πύργου. Ο τύπος αυτός είναι ο συνηθέστερος στα ελληνικά νερά με 70 περίπου εφαρμογές του. Κατά τα άλλα μπορεί να υπάρξουν διαφοροποιήσεις ως προς στο σχήμα του φάρου ή το μέγεθος της κατοικίας.

Σε αυτό τον τύπο, βασικό χαρακτηριστικό είναι ότι ο κεντρικός διάδρομος- χωλ είναι αυτός στον οποίο οδηγούν όλοι οι χώροι κλειστοί και υπαίθριοι. Βοηθητικά κτίσματα και υπαίθριος χώρος καταλήγουν στο διάδρομο μέσω της εισόδου, ενώ παράλληλα όλα τα δωμάτια επικοινωνούν άμεσα με αυτόν που παίζει το ρόλο του χώρου συγκέντρωσης. Ταυτόχρονα, ο χώρος αυτός διοχετεύει τα πάντα προς τη σκάλα. Σε αυτό τον τύπο ανήκουν οι φάροι: Κόρακας Πάρου, Κρανάη Γυθείου, Δύσβατο Τήνου, Ταίναρο Λακωνίας.

Στον ίδιο τύπο αλλά με μια μικρή παραλλαγή είναι τα φανάρια μεγάλης φωτοβολίας που αναγκαστικά εξυπηρετούν μεγαλύτερο αριθμό φαροφυλάκων και έτσι η συγκέντρωση κάποιων κλειστών χώρων γίνεται πρώτα στους μικρότερους διαδρόμους και μετά στον κεντρικό. Τέτοιου τύπου φανάρια είναι ο Αρμενιστής Μυκόνου, η Φάσσα Άνδρου, η Σαπιέντζα Μεθώνης με οκτάγωνο πύργο και ο Αγ. Νικόλαος Κέας.

Φάροι αυτού του τύπου είναι επίσης ο φάρος της Ψυττάλειας με στρογγυλό πύργο και στο Σουσάκι Αγίων Θεοδώρων, επίσης στρογγυλός, ο τετραγωνικός στην Αρκίτσα του Ευβοϊκού και στην Τζιά.

Ένας άλλος τύπος φάρου είναι εκείνος που η κατοικία είναι απομακρυσμένη από τον πύργο. Έτσι η είσοδος οδηγεί κατ'ευθείαν από την ύπαιθρο στο κλιμακοστάσιο. Παραδείγματα είναι στην Κόπραϊνα του Αμβρακικού, στα Πλακάκια Αίγινας, Ο Αγ. Νικόλας στις Σπέτσες, ο Αντερος, ο Φονιάς της Λαυρεωτικής και το Μουδάρι ή Σπαθί Κυθήρων.

Σε αυτούς τους φάρους με αποκολλημένη κατοικία θα μπορούσε να ενταχθεί και ο συνδυασμός των φαρόσπιτων μ'έναν ή δύο άξονες συμμετρίας, -όπως περιγράφονται παρακάτω- όπου ο κεντρικός διάδρομος επεκτείνεται νοητά με τη μορφή λαιμού στον πύργο. Εξαιρέση αποτελεί το Μάντελο Ευβοίας όπου η είσοδος του φαναριού είναι έκκεντρη, στην μια δηλαδή πλευρά του κτιρίου. Αυτό εξηγείται από το έντονο ανάγλυφο της περιοχής και από το γεγονός ότι ο πύργος τοποθετείται στην κορυφή της νησίδας. Τέτοια παραδείγματα είναι το Κερί Ζακύνθου και το Μάντελο με την ιδιομορφία που περιγράψαμε προηγουμένως.

Μια άλλη περίπτωση είναι η τοποθέτηση του πύργου στη γωνία της κατοικίας. Σε αυτό τον τύπο δεν υπάρχει συμμετρία στην κάτοψη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο φάρος Γρηά της Άνδρου με στρογγυλό πύργο καθώς και ο φάρος Μεγάλο έμβολο Χαλκιδικής και ο Αη Γιάννης ο Αφορεσμένος στην Κρήτη. Εδώ οι χώροι οδηγούν ο ένας διαμέσου του άλλου, όταν πρόκειται για κλειστούς, ενώ υπάρχει δεύτερη είσοδος δίπλα στον πύργο που οδηγεί στους υπαίθριους χώρους και τα εξωτερικά βοηθήματα στο κλιμακοστάσιο.

Ο φάρος Ηραίο στη Μελαγκάβη αποτελεί εξαιρετικό παράδειγμα, γιατί ενώ ο πύργος του βρίσκεται στο μέσο της κάτοψης και υπάρχει άξονας συμμετρίας του κτιρίου η κίνηση γίνεται από την ύπαιθρο η διαμέσου των κλειστών χώρων, χωρίς να υπάρχει κεντρικός διάδρομος.

Μια τελευταία περίπτωση είναι η τοποθέτηση του πύργου ακριβώς στη μέση και των δύο πλευρών. Σ'αυτήν υπάρχουν δύο άξονες συμμετρίας που βρίσκονται στο μέσο των δύο απέναντι πλευρών και μάλιστα ο ένας συμπίπτει με τον άξονα που σχηματίζεται από την είσοδο και την σκάλα του πύργου

Εδώ οι εξωτερικοί βοηθητικοί χώροι και υπαίθριοι συγκεντρώνονται μέσω δύο εισόδων σε ισάριθμους διαδρόμους χολ, οι οποίοι με τη σειρά τους διοχετεύουν και τους κλειστούς χώρους στο κλιμακοστάσιο. Παράλληλα σε κάποιες περιπτώσεις, μερικοί κλειστοί χώροι επικοινωνούν κατ'ευθείαν με η σκάλα. Σ' αυτήν την κατηγορία ανήκουν η Παραπόλα του Μυρτώου με εξάγωνο πύργο και η κόγχη Σαλαμίνας με στρογγυλό πύργο. Επίσης το Καστρί Οθωνών και η Ψαθούρα Αλοννήσου.

Τελικά η δομή του φάρου είναι αυτός ο συγκεντρωτισμός της κίνησης. Τα πάντα βρίσκονται τοποθετημένα πάνω στην πορεία που υλοποιείται από έξω προς τα μέσα και από κάτω προς τα πάνω σε αντίθεση με την απαραίτητη στατικότητα που παρουσιάζει για τον εξωτερικό παρατηρητή.

ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ- ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΠΥΡΓΩΝ

Από την εποχή της Αναγέννησης είχε γίνει εμφανής η ανάγκη εύρεσης οικοδομικών τύπων για συγκριτική αντιπαράθεση κτιριακών αναφορών, ώστε να αποτελούν μορφολογικό οδηγό των μηχανικών. Αυτό το γεγονός είχε άμεση συνέπεια στην απαρχή σχεδιασμού των φαρικών δικτύων.

Για την ανεύρεση μορφών που να εκφράζουν ικανά τις απαιτήσεις των φάρων χρησιμοποιούνται οικοδομικά στοιχεία δανεισμένα τόσο από τη δυτική όσο και από την ανατολική αρχιτεκτονική (αφού η ιστορία των δυτικών κατασκευών δεν παρουσίαζε αρκετά χρήσιμες ποικιλίες).

Αρχικά εντάσσονται στην ίδια κατηγορία με τα υδραυλικά έργα, στην ίδια ενότητα με τα λιμάνια, τα υδραγωγεία, τις προβλήτες τις δεξαμενές και τις κρήνες.

Επίσης παρατίθενται εμβληματικοί πύργοι όπως ο Κολοσσός της Ρόδου και του πύργου της Πίζας και πύργοι κυβικής, κυλινδρικής και τηλεσκοπικής μορφής από διαφορετικές ιστορικές περιόδους, μαζί με πολυγωνικές κατασκευές από την Κίνα, όπως η μυθική πορσελάνινη παγόδα στην πόλη Nan king (αρχαία πρωτεύουσα των έξι δυναστειών της Νότιας Κίνας).

Γενικά σχέδια που έχουν διασωθεί από τις αρχές του αιώνα και που αφορούν την οργάνωση ενός συνήθη τύπου αποδεικνύουν την ύπαρξη προτύπων σχεδίων και χρησιμοποιούνταν ως οδηγοί για την κατασκευή φάρων.

Γενικά οι φάροι ξεχωρίζουν για την απλότητα των μορφών τους και την καθαρότητα των όγκων τους. Οι λιτές όψεις τους χαρακτηρίζονται από τη συμμετρία στις κατόψεις που ακολουθείται και στη συμμετρία στην τοποθέτηση των ανοιγμάτων. Αποτελούν μοναδικά στοιχεία διακόσμησης. Οι λαξευτοί γωνιόλιθοι, τα πλαίσια στα ανοίγματα και τα φουρούσια στις κορυφές των πύργων, που είναι συνήθως μαρμάρινα. Αρκετές φορές τα στοιχεία αυτά αποκτούν πιο περίτεχνες διατομές και η όψη διακοσμείται περισσότερο με κορνίζες στους πύργους και φαρόσπιτα.

Οι περισσότεροι αν όχι όλοι είναι χτισμένοι με φέρουσα παραδοσιακή λιθοδομή, συχνά εμφανή και με τις αρχές της κανναβικής λιθοδομής, ενώ άλλοτε είναι επιχρισμένοι. Αξίες κατασκευαστικής παρατήρησης είναι οι κολώνες, οι οποίες φέρουν τη στέγη της απόληξης που είναι συνήθως κατασκευασμένες από αγκωνάρια με χυτό μολύβι στον κεντρικό τους άξονα, σύμφωνα με την παράδοση και την πείρα των παλιών τεχνιτών.

Σήμερα σε πολλούς φάρους έχει κατεδαφιστεί ο παραδοσιακά κατασκευασμένος κλωβός και έχει αντικατασταθεί με προκατασκευασμένη σιδηροκατασκευή του σουηδικού τύπου AGA .

Χαρακτηριστικά στοιχεία που αποσκοπούν στη λειτουργία του φάρου είναι τα ανοίγματα που άλλοτε είναι μικρά για να προστατεύουν το κτίσμα από την έντονη και ισχυρή επίδραση του ηλιακού φωτός και των ισχυρών ανέμων, άλλοτε είναι μεγάλα- όταν βρίσκονται στην απόληξη- για το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα της φωτιστικής εμβέλειας. Είναι στοιχεία που κυριαρχούν και βρίσκονται σε αρμονία με τον περιβάλλοντα χώρο. Συνήθως βρίσκονται σε ερημικά και βραχώδη ακρωτήρια με τα επιτόπια υλικά καθώς και με εμφανή τοιχοποιία πράγμα που τους κάνει να εναρμονίζονται καλύτερα με το δραματικό ύφος του τοπίου. Χαρακτηριστικό αποτελεί ο φάρος «Γουρούνι» στη Σκόπελο.

Εξάλλου σε αμμόδεις ακτές οι φάροι είναι επιχρισμένοι και χρωματισμένοι συνήθως λευκοί. Τέτοιοι είναι ο φάρος «Ποσειδί» στην Κασσάνδρα, το «Μεγάλο Έμβολο» στο Θερμαϊκό και ο φάρος της Σαντορίνης.

Οι ελληνικοί φάροι του Ιονίου που χτίστηκαν από Άγγλους παρουσίαζαν διαφορές από τους υπόλοιπους καθώς έχουν μια πιο απλή μορφή ,χωρίς ιδιαίτερα διακοσμητικά στοιχεία.Οι πύργοι είναι κυλινδρικοί ή τετράγωνοι και παρουσιάζουν μια σημαντική διαπλάτυνση στο κατώτερο τμήμα τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ο φάρος στο Μουδάρι Κυθήρων με ύψος 25 μέτρα.Πρόκειται για τους πρώτους φάρους στον ελλαδικό χώρο που κτίζονται με συστηματικό σχεδιασμό σύμφωνα με προδιαγραφές του υπόλοιπου ευρωπαϊκού δικτύου. Τα κτίσματα είναι πετρόκτιστα με αποκλειστική χρήση φάρου, ενώ για πρώτη φορά εμφανίζεται και φανάρι που επιπλέει σαν «σημαδούρα» έξω από τη Λευκίμη της Κέρκυρας σύμφωνα με αγγλικό φαροδείκτη.

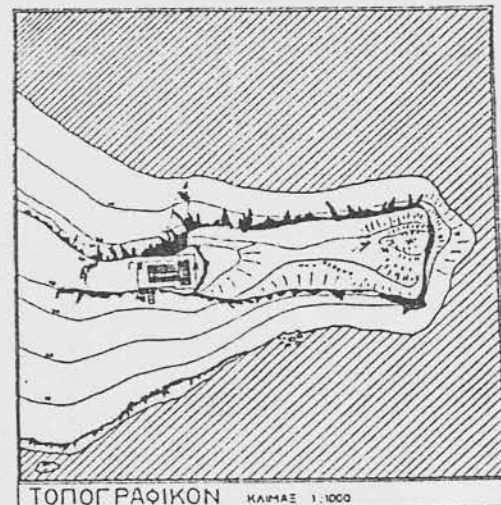
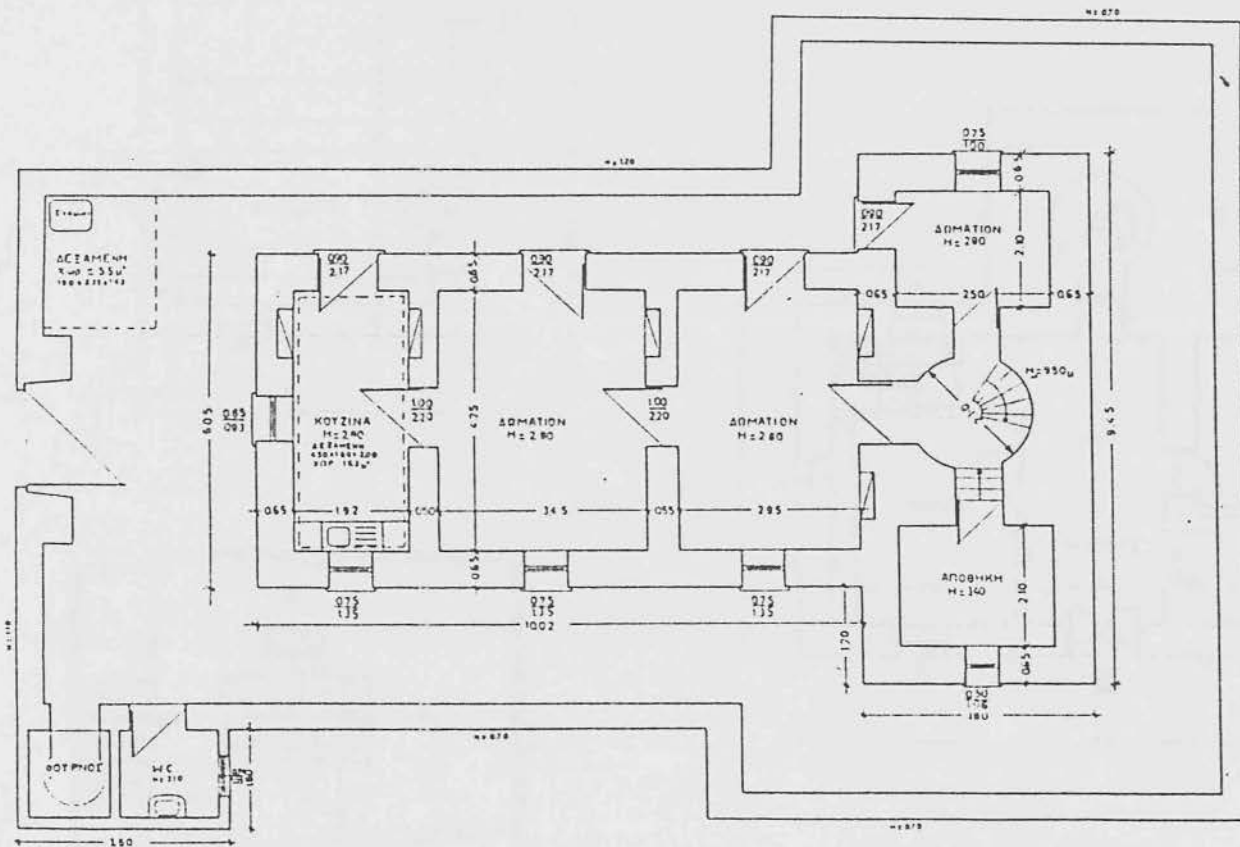
Διαφορές στις μορφές παρουσιάζουν και οι φάροι που χτίστηκαν σε περίοδο τουρκοκρατίας. Έχουν συνήθως πύργο κυλινδρικό και παρουσιάζουν δύο διαφορετικούς τύπους. Στα νησιά του Β.Αιγαίου, στα Δωδεκάνησα και στη Γαύδο, οι πύργοι είναι μικρού ύψους με διάμετρο της τάξεως των 4 μέτρων, που περίπου στη μέση του ύψους τους έχουν μια χαρακτηριστική διακοσμητική ταινία. Ένα στοιχείο που ξεχωρίζει από τους Ελληνικούς είναι ότι ο εξώστης δεν δημιουργείται από τη μείωση της διαμέτρου του κλωβού αλλά βγαίνει ως πρόβολος. Κάτω από το επίπεδο αυτό υπάρχει διακοσμητική ταινία ανάλογη με αυτή που βρίσκεται χαμηλότερα. Χαρακτηριστικοί αυτού του είδους είναι οι φάροι της Κασσάνδρας στη Χαλκιδική και της Β. Κρήτης που ξεχωρίζουν καθώς έχουν πολύ μικρές διαμέτρους της τάξεως των 2,5 μέτρων με στενές και απότομες σκάλες. Γενικά οι αναλογίες και η μορφή τους θυμίζει τους μιναρέδες. Αντιπροσωπευτικός είναι ο φάρος των Χανίων, του Ηρακλείου και του Ρεθύμνου που χτίστηκαν το 1864 και φέρουν ισλαμικές επιγραφές.

Η αρχιτεκτονική τέτοιων φάρων δεν επαναλαμβάνεται στις νεότερες κατασκευές. Αιτία είναι η εξέλιξη των τεχνικών μέσω κατασκευής αλλά και η διαμόρφωση μιας αρχιτεκτονικής αισθητικής που θέτει το περιτό μια την πολυτέλεια στο περιθώριο. Σ' αυτό έπαιξε ρόλο η μεταβολή του τρόπου κατασκευής καθώς και το κόστος. Σ' αυτά τα κτίρια επίσης, διακρίνονται οι ίδιοι κατασκευαστικοί κανόνες που διασφαλίζουν την αντοχή και τη βέλτιστη δυνατή απόδοση στο δεδομένο περιβάλλον. Ωστόσο αυτά τα κτίρια έστω και συμπτωματικά παρουσιάζουν αισθητική ιδιαίτερα υψηλών απαιτήσεων.

Η βασική οικοδομική αρχή που ακολουθείται στα κτίσματα των φάρων συνοψίζεται στο σχόλιο του Γ. Παπαγεωργίου «η λειτουργία οδηγεί στη μορφή που μαζί με την πλήρη πειθάρχηση των υλικών και τη υποταγή ολόκληρου του κτίσματος στις ανάγκες αυτής της κατασκευαστικής αρχής, δημιουργεί τη διείσδυση του αυστηρά γεωμετρικού όγκου μέσα στο χώρο. Η λειτουργική ανάγκη προηγείται της αισθητικής. Αποτέλεσμα αυτής της ιεράρχησης είναι η απλότητα. Μέσα από την απλότητα βγαίνει η αισθητική».

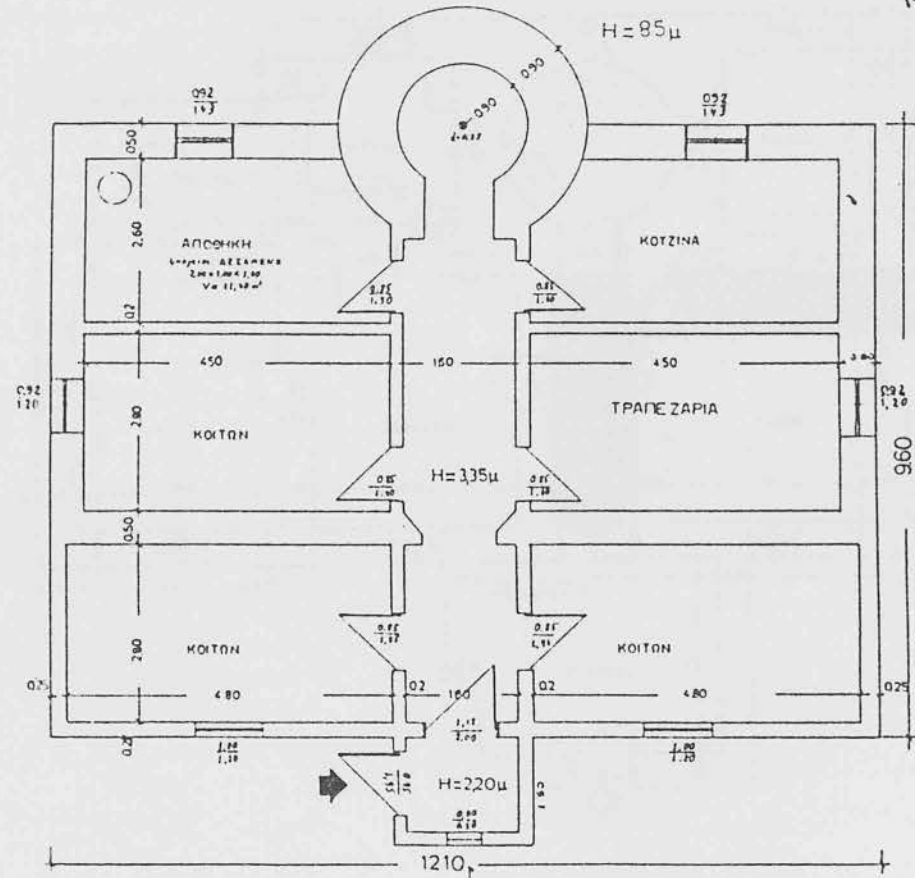
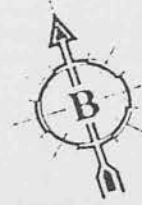
ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ

ΦΑΡΩΝ



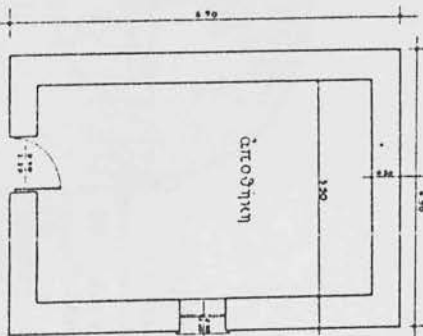
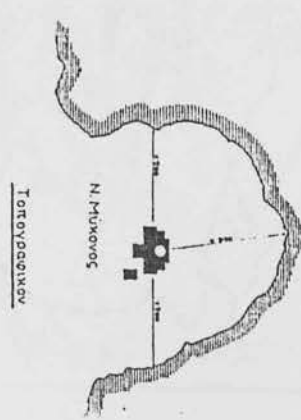
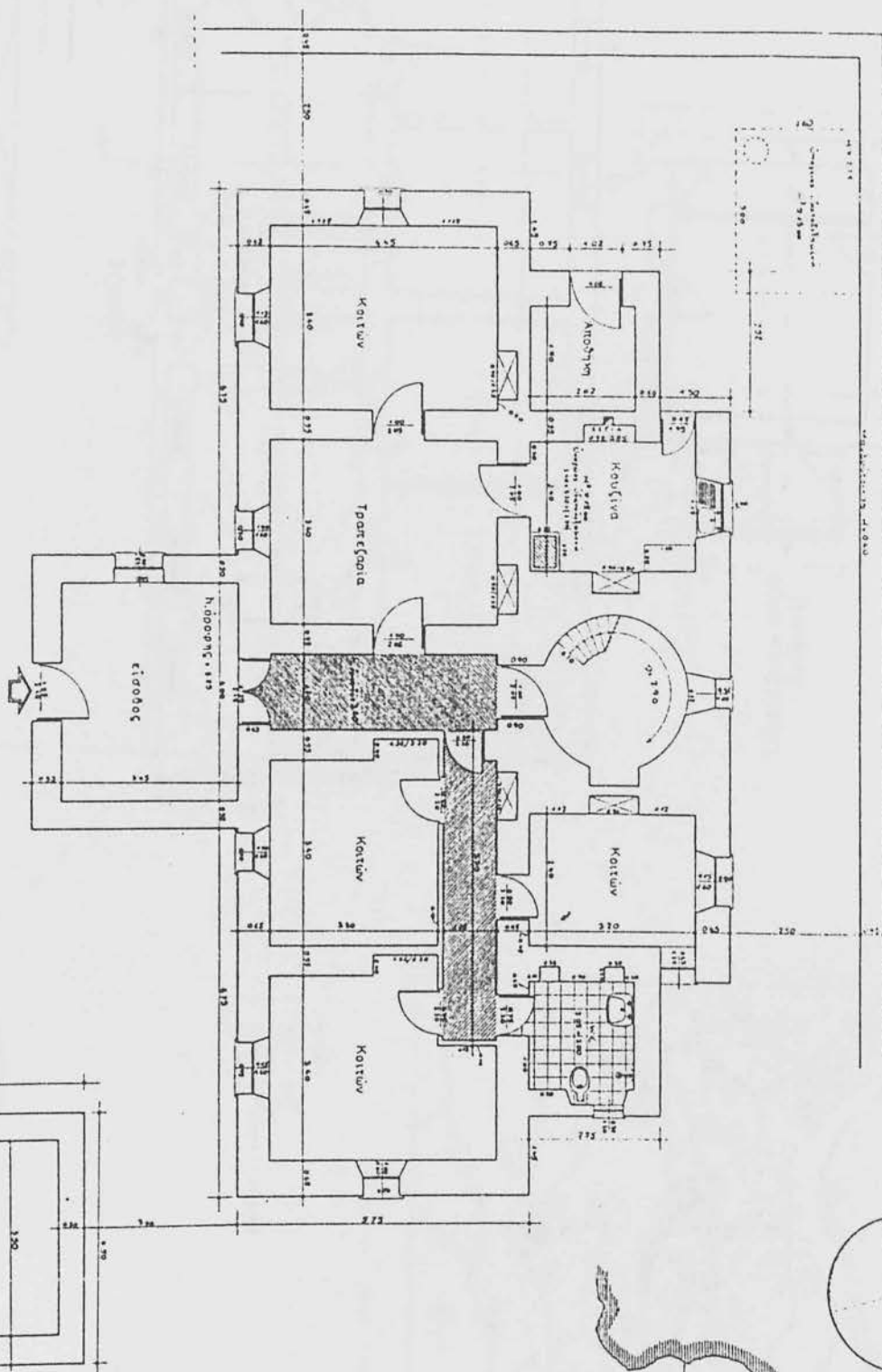
ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΝ ΚΑΙΜΑΣ 1:1000
 ΥΠΟΜΝΗΜΑ: Α ΠΥΡΡΟΣ ΦΑΝΟΣ
 Β ΦΟΥΡΝΟΣ
 Γ ΕΞΩΤΕΡΑ ΔΕΣΑΜΕΝΗ 55'

ΠΟΛΕΜΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ ΤΜΗΜΑ Γ.Δ.Ν.Ε.			
ΑΡ. ΣΧΕΔ.	42	ΦΑΡΟΣ	ΜΕΛΑΓΚΑΒΙ-Λουτράχι
ΚΑΙΜΑΣ	1:50		
ΕΣΤΙΟΛΟΓΙΟΝ	ΥΠΟΒΑΘΑΣ ΒΥΚΙΝΕΥΣΑΝΤΩΝ	06B	1990
ΕΠΙΣΤΗΜΗ			
ΕΠΕΞΗΡΗΣΗ	ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΟΣ (Σ) Μ. ΒΡΥΤΣΙΝΗΣ	1/1990	



ΠΟΛΕΜΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ ΤΜΗΜΑ Γ.Δ.Ν.Ε.			
ΑΡ. ΣΥΣΤ.	47	ΦΑΡΟΣ ΠΑΣΣΑΣ Οίνουσῶν	Υ. ΚΑΤΑΣΚ.
ΚΑΙΜΑΣ	1.50		
ΕΞΕΛΙΑΣΘΗ	Κοτής (ΑΤΣ) Ελευθέρης	10/04/1981	
ΕΜΕΛΕΤΗΘΗ			
ΠΑΣΥΘΗ			
ΕΘΕΩΡΗΘΗ	Στρατός-11 Μ. ΒΡΥΤΩΝΗΣ Δ/Τ		

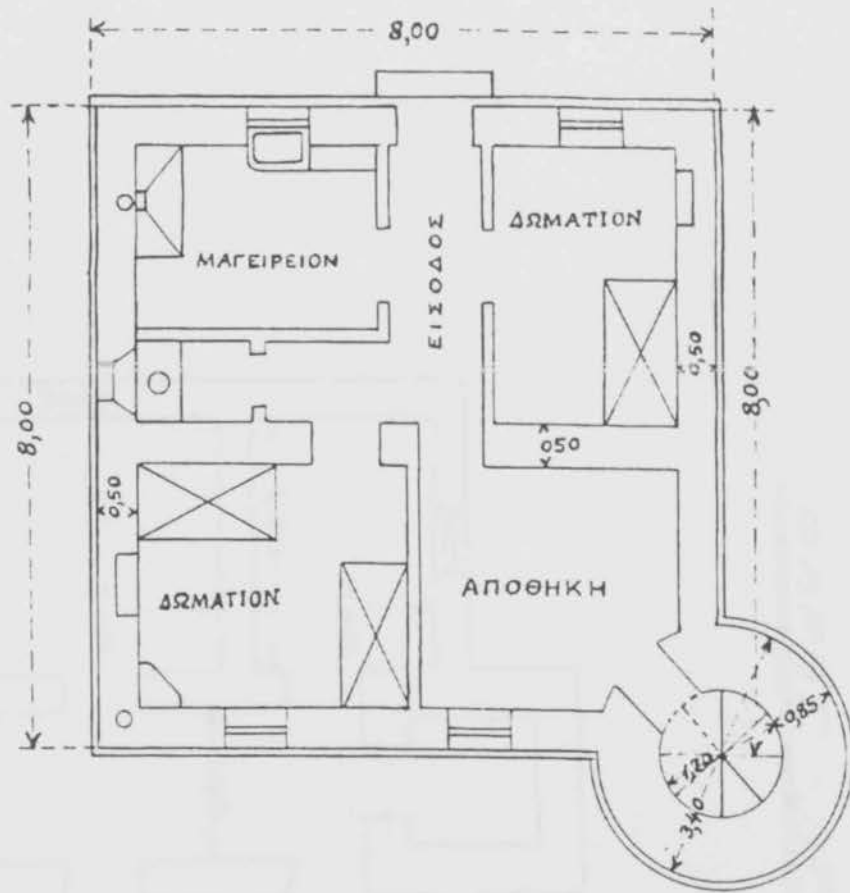
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ - ΠΛΑΝΟ ΣΑΛΟΝΙ -	
ΟΝΟΜΑ	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ (Μυκόνος)
ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΗ	Γραφείο ΣΑΛΟΝΙ, Α. ΣΥΜΠΡΟΤΑΡΑ
ΚΑΛΥΨΗ	1:50 ημερομηνία 23.12.78 ορχ. 12
ΕΚΔΟΣΗ	ημερομηνία έκδοσης 23.12.78



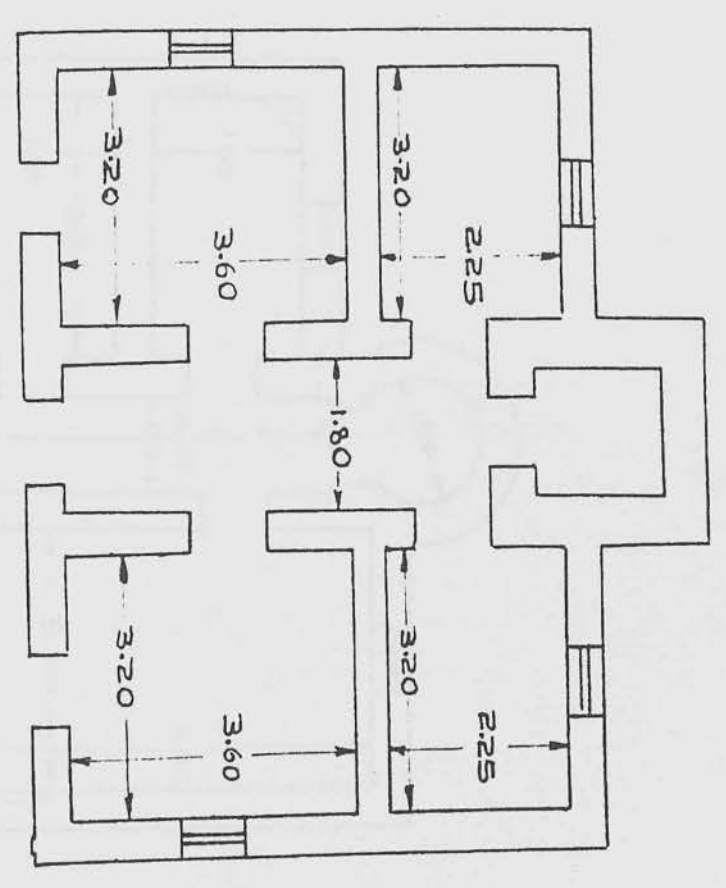
Γάρου Σίσι

ΚΛΙΜΑΣ 1:100

ΚΑΤΟΥΣΙΣ



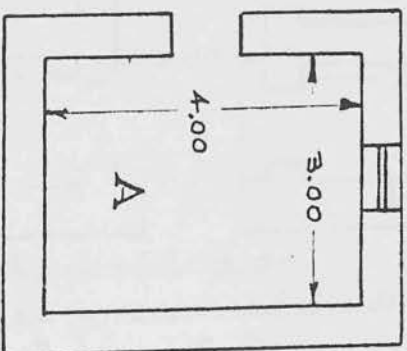
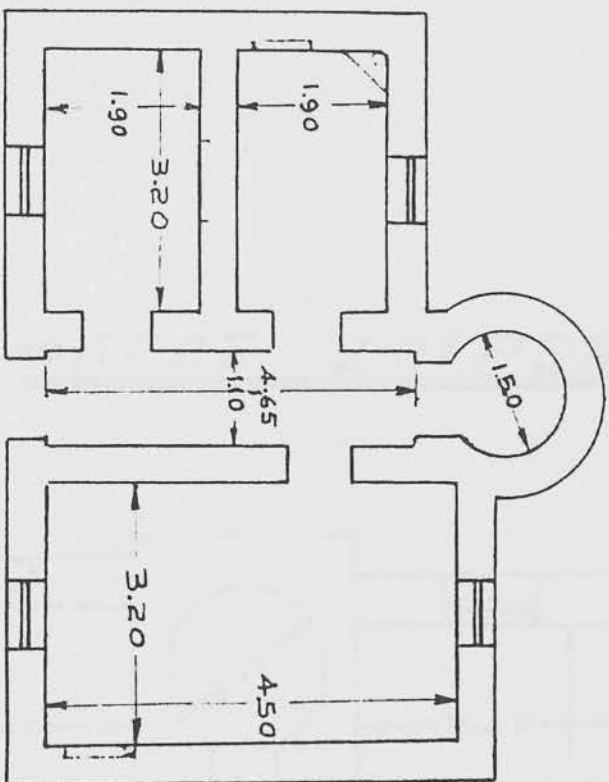
Φ ΑΡΡΟΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ



1/100

ΦΑΡΜΟΣ ΣΟΥΣΤΑΚΙΟΥ

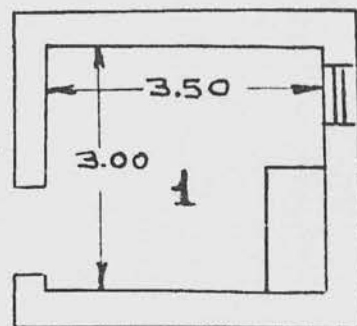
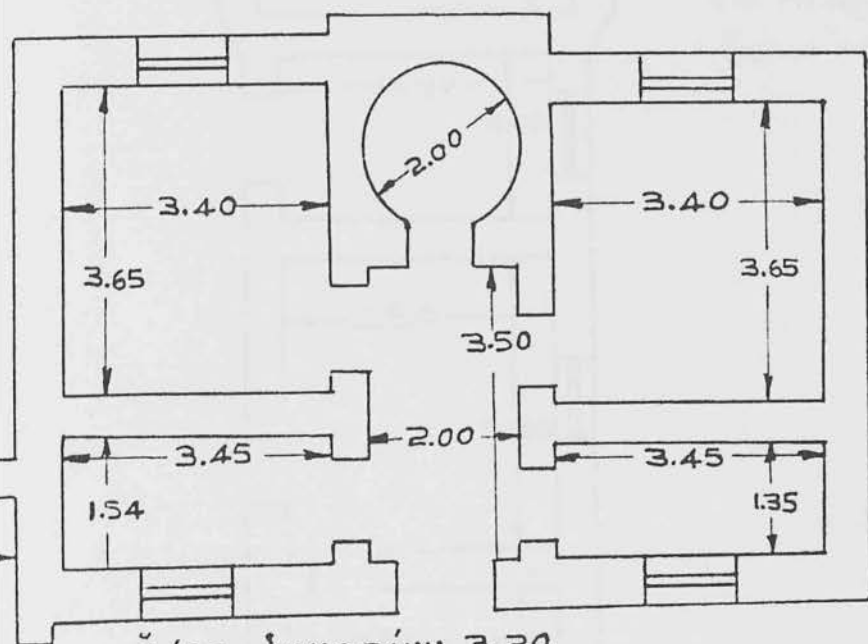
Κατάσταση 1/100



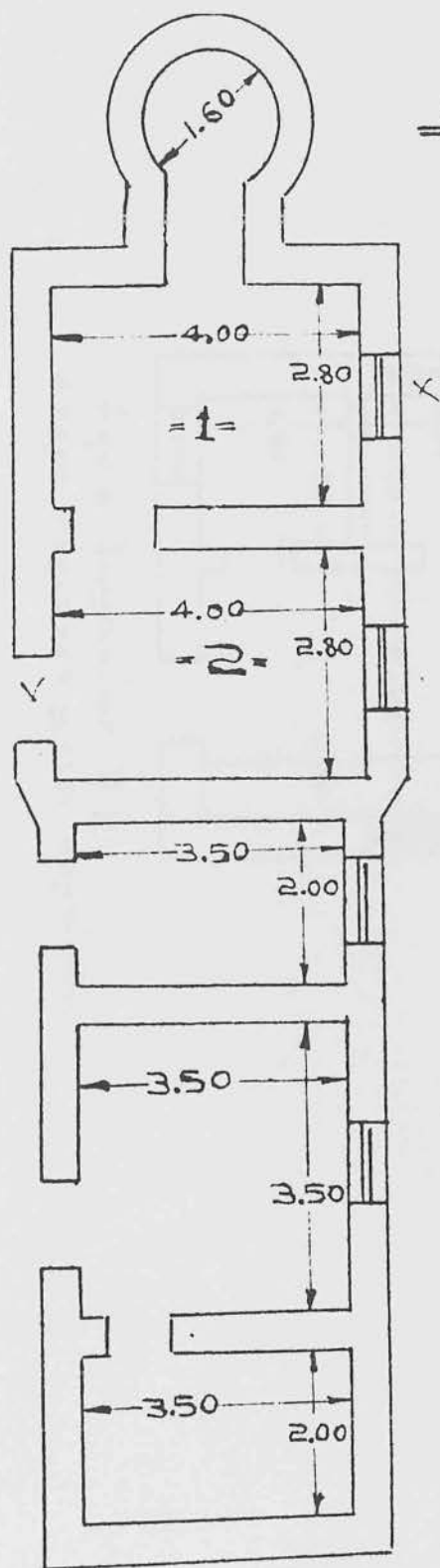
Υψος δωματίων 2.60 μ.
Διόγνη εκ τοξοειδών πηλιδων μετά δοκῶν
διόγνη τοῦ δωματίου A διόγνητος μετά κεραύων

ΦΑΡΟΣ ΖΟΥΡΒΑΣ

Κλίμακας 1/100



Ύψος δωματίων 3.20
 βτέγη εκ μπετόν και άνωθεν
 αυτού πλαάκες Μάλλτας
 ή βτέγη του ήπ' άριθ. 1 δωματίου μονόρροικτος
 μετά κεραάμων.—



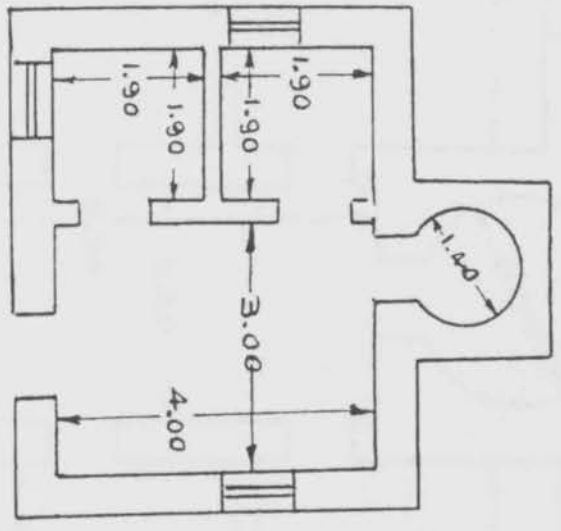
ΦΑΡΟΣ ΔΟΚΟΥ

1/100

τὰ ἑπίσθια. 1; 2 δωμάτια
ἔχουν ὕψος 3.40 μ.

ΦΑΡΜΟΣ ΑΣΤΡΟΥΣ

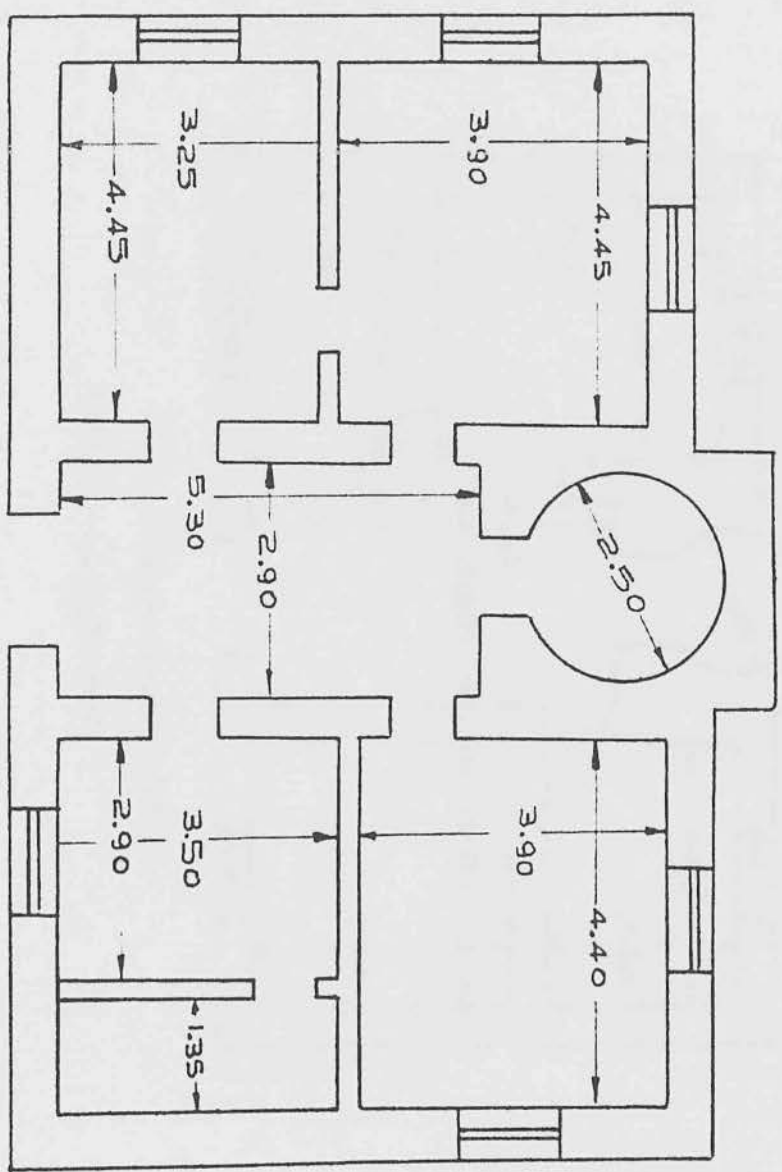
1/100



Υψος δαπέδων 3 γ.
δέν διόχτος & στα κεραίαων

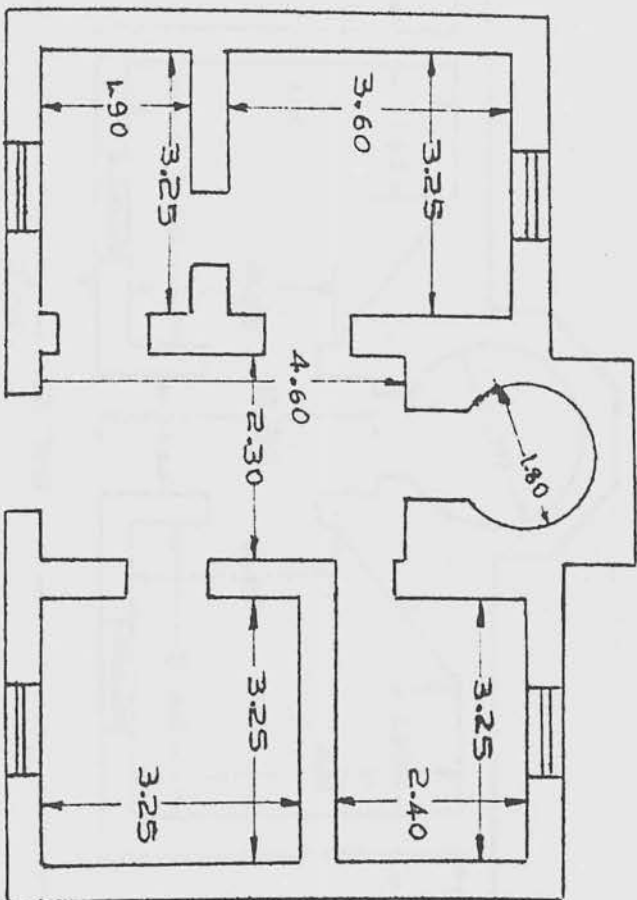
ΦΑΡΜΟΣ ΤΡΑΙΝΑΡΟΥ

1/100



Ύψος δωματίων 4.00 γ.
Ορίων εκ γειτονικών οδών

ΦΑΡΜΟΣ ΚΥΤΡΙΩΝ

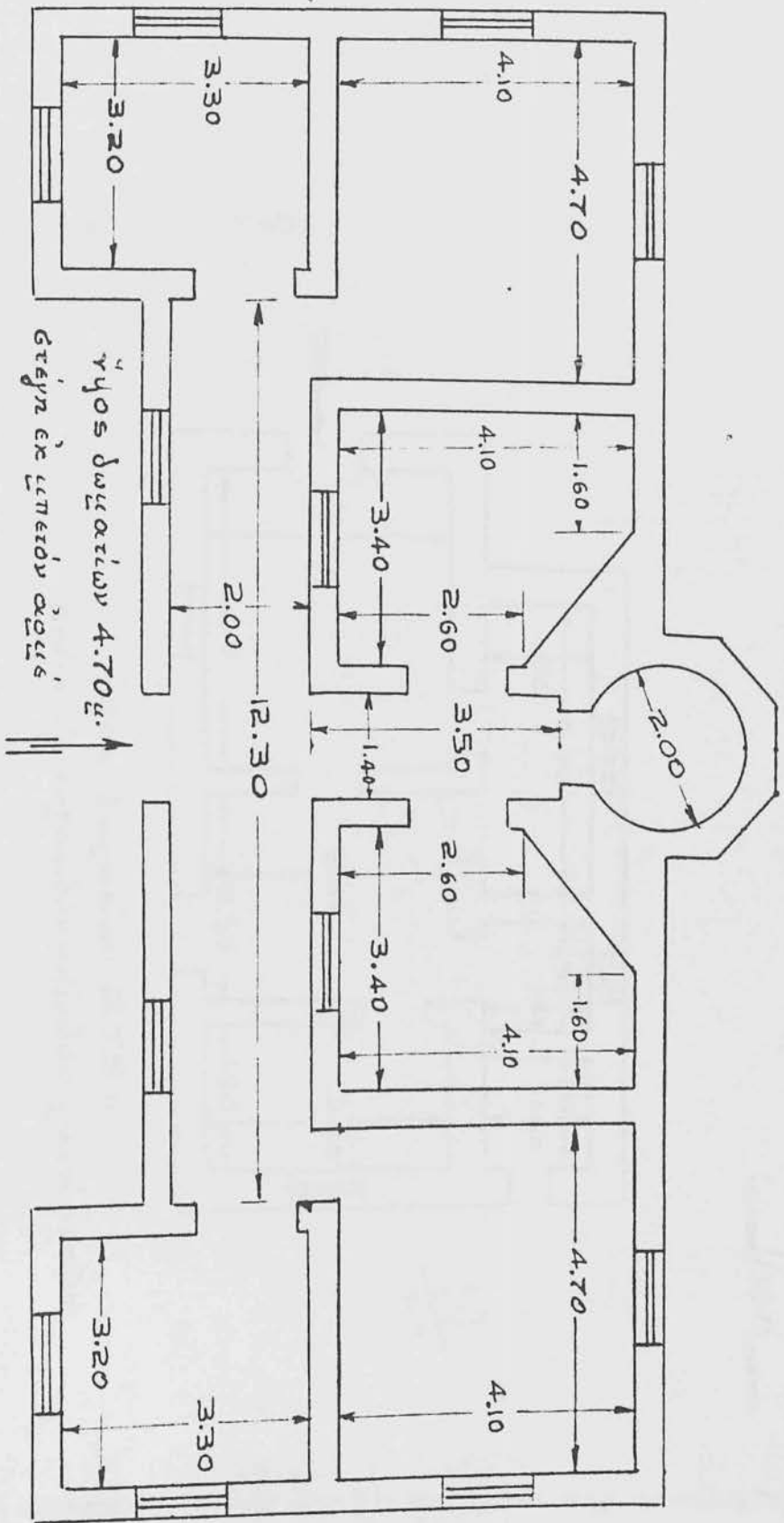


Υψος δωματιών 3.50 μ.
στάγην ἐκ ὑπερκόου

1/100

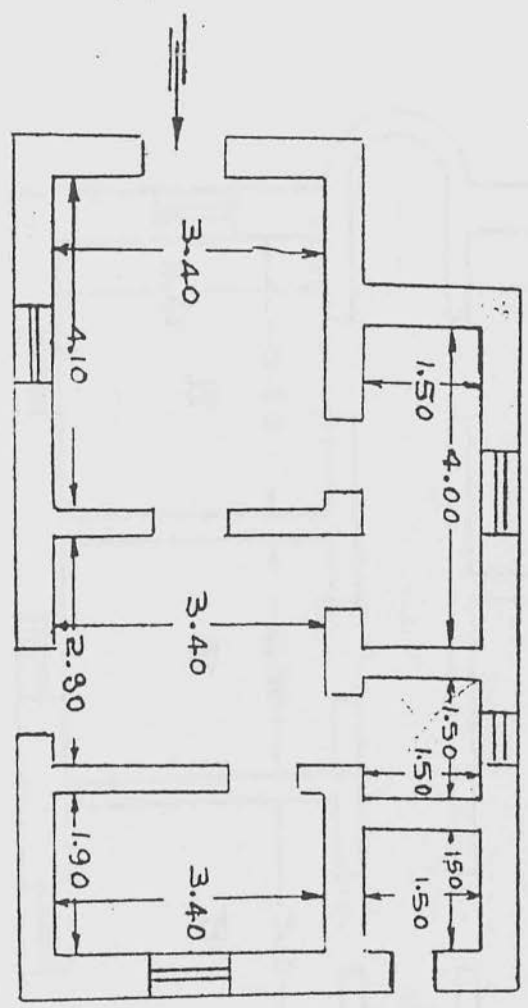
ΦΑΡΜΟΣ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ

1/100



2480

ΦΑΡΜΟΣ ΠΥΗΟΥ



1/100

4,9
1,5
6,4

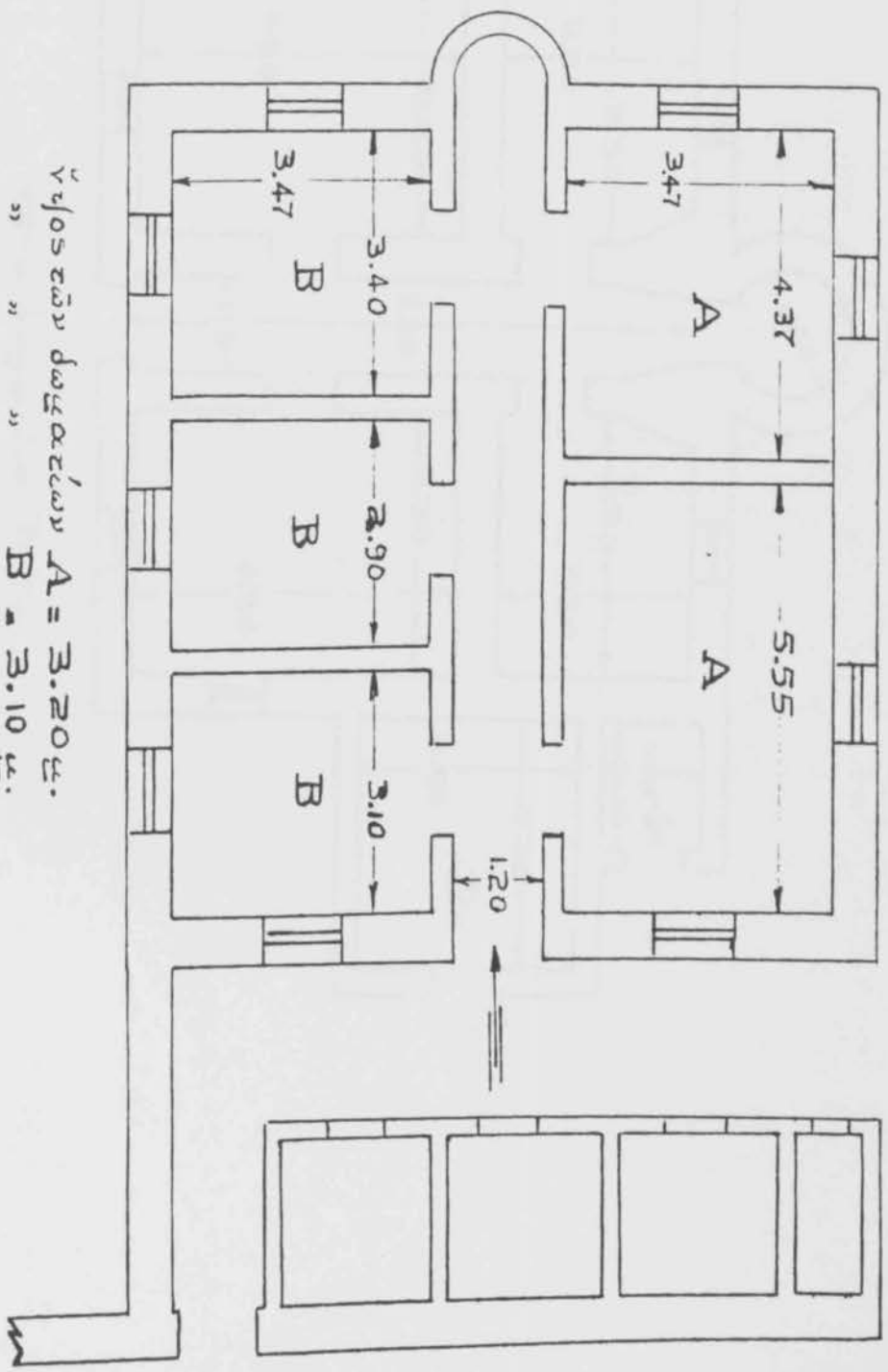
10,8
42,0
63,0
63,2

Υψος δαπέδων 2.75 γ.
 Γείνν εκ τοφοειδων πηλυδων εταειδονων

1/100

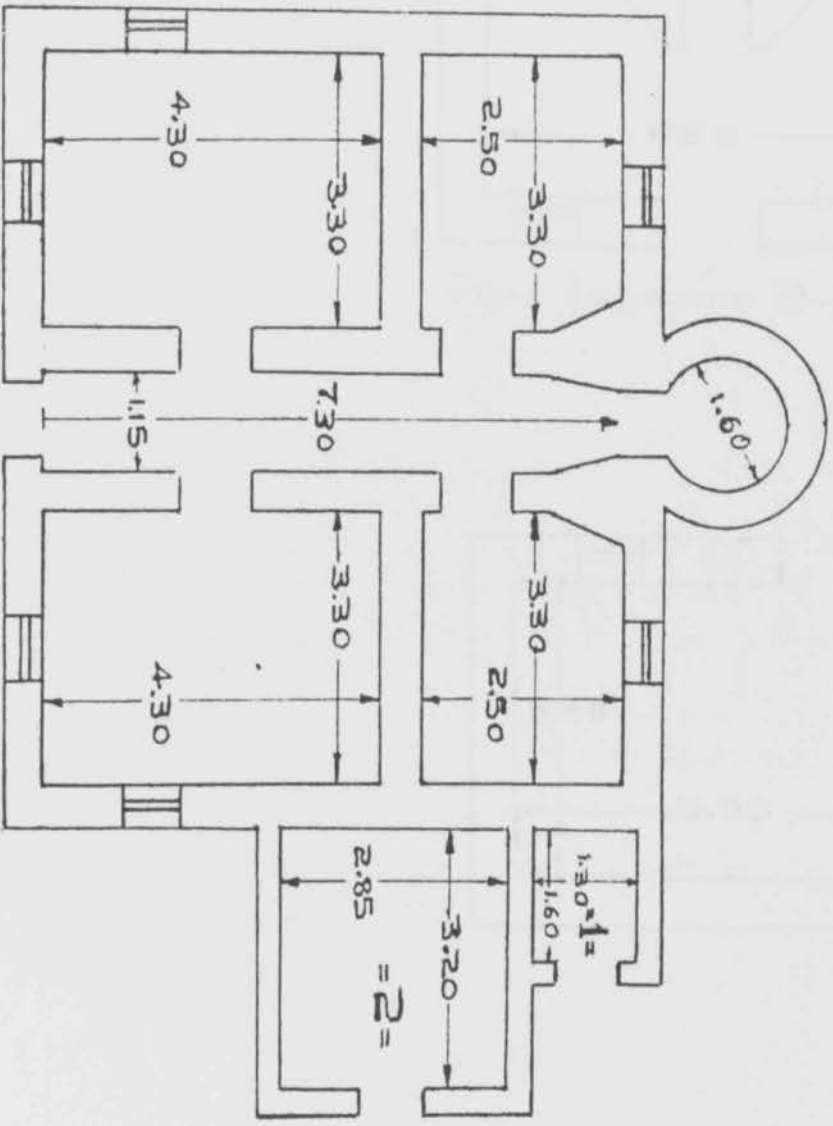
ΦΑΡΜΟΣ ΚΕΡΡΙ ΖΑΚΥΝΘΟΥ

1/100



Υψοστάων δωμάτων A = 3.20 ε.
 " " " B = 3.10 ε.

ΦΑΡΜΟΣ ΣΚΙΝΗΡΠΙΟΥ

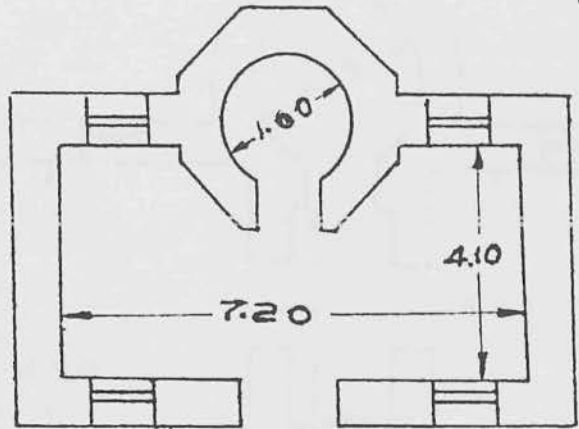


1/100

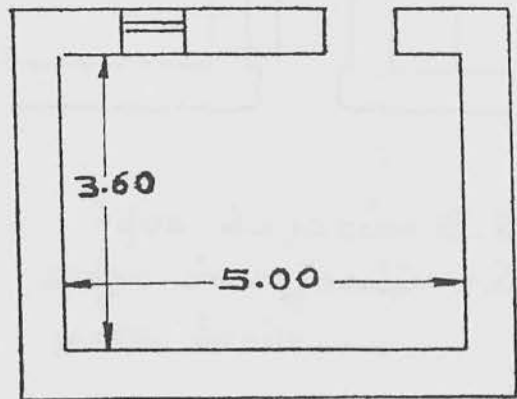
Υψος δωματίων 3.10ε.
 Γένη έκ υπετόν
 τὰ ἡ' ἀξεί. 1! 2 δωμάτια ἔχου ὕψος 2.70

ΦΑΡΟΣ ΔΡΕΠΑΝΟΥ

362.

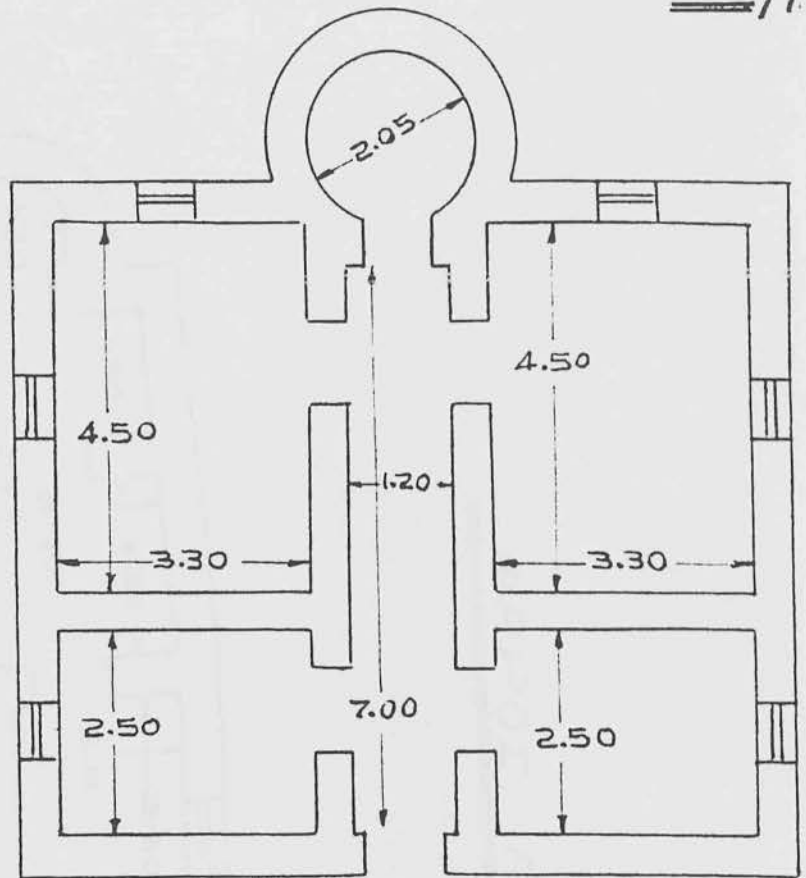


Ύψος δωματίου 3.00 μ.



ΦΑΡΟΣ ΨΑΡΟΜΥΤΑΣ

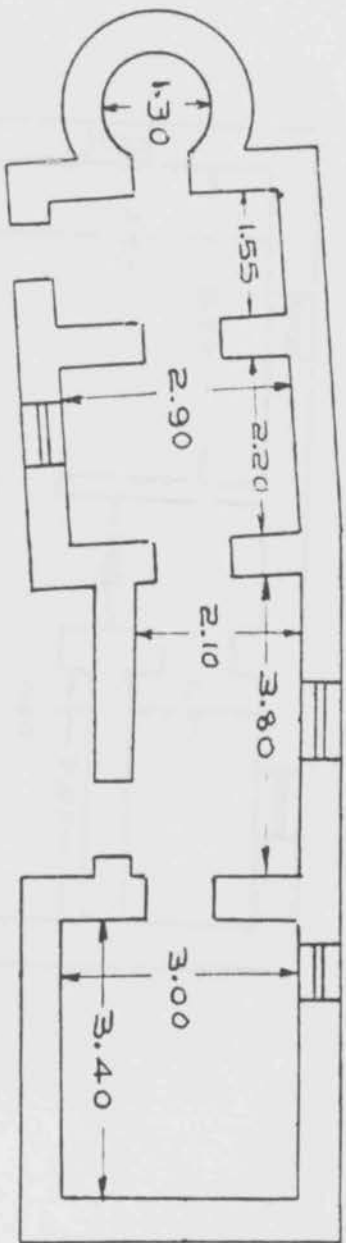
1/1



Ύψος δωματίων 2.80μ.
ετέγη εκ τοξοειδών πλίνθων
μετά δοκῶν. —

ΦΗΡΟΣ ΑΝΤΙΡΙΟΥ

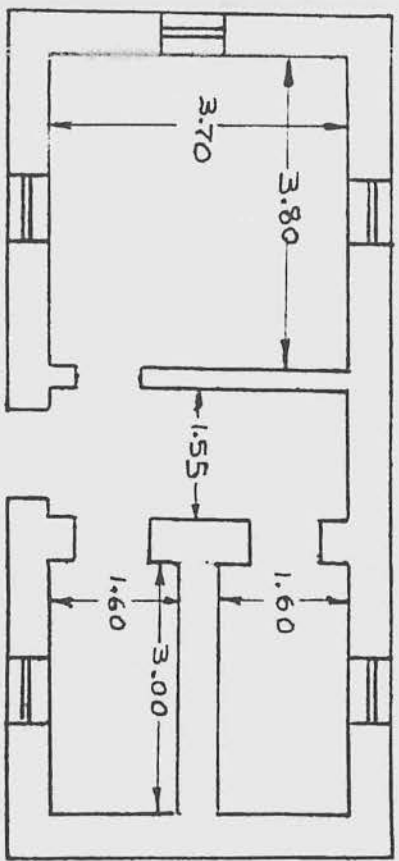
1/100



"Υψος δωματίων 2.60 μ.
στάση διόχτου μετά κερύπελα"

ΦΑΡΟΣ ΦΙΣΚΑΡΔΟΥ

1/100

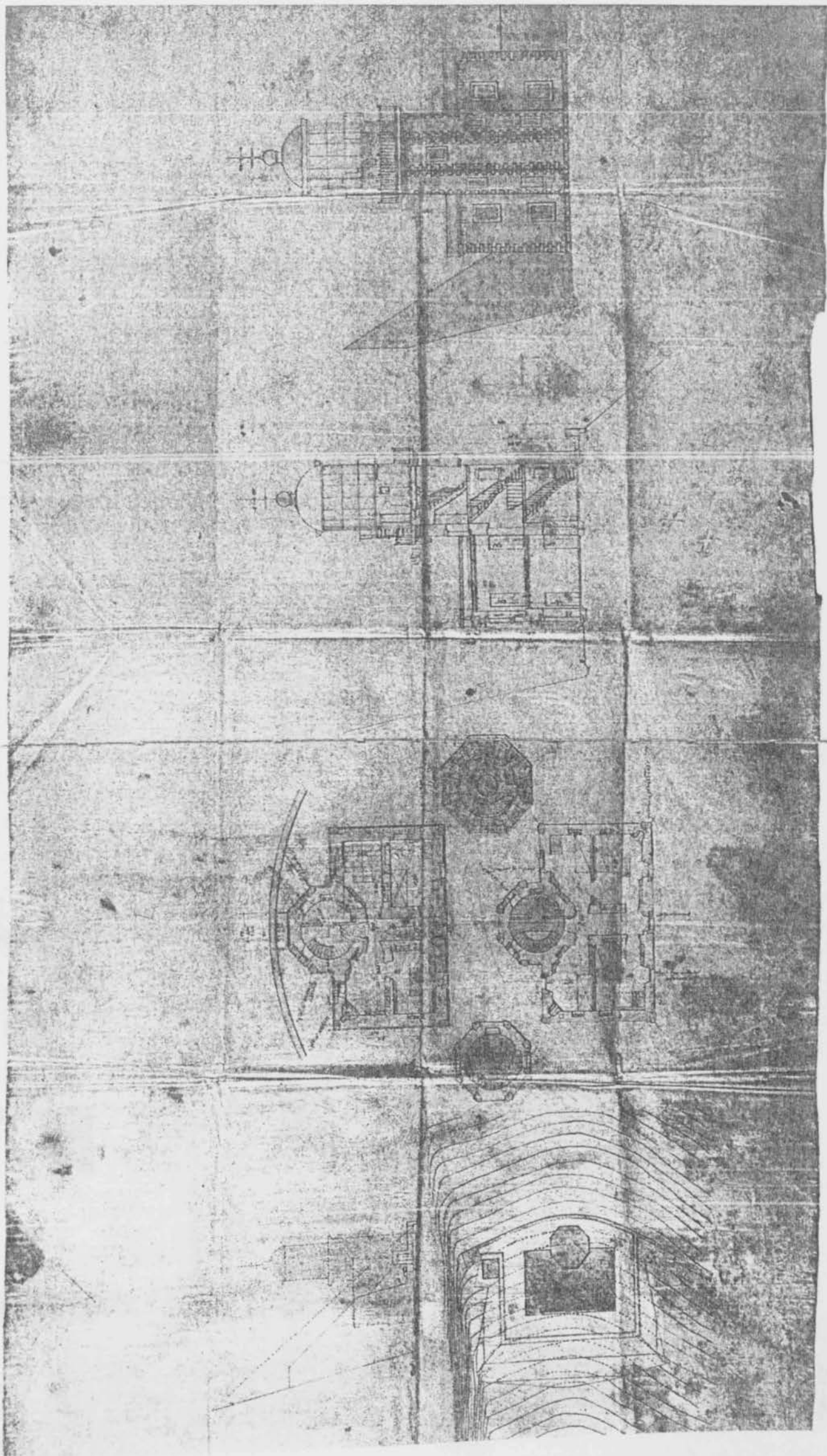


Υψος δαπέδων 3 γ.

ΣΧΕΔΙΑ ΦΑΡΩΝ: ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΑ

ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΑ

ΦΩΤΙΣΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ



Thore Lih.

Détails de l'intérieur de l'

Album 13

Plan de la

Chambre de l'appareil

et soutènement de la tour.

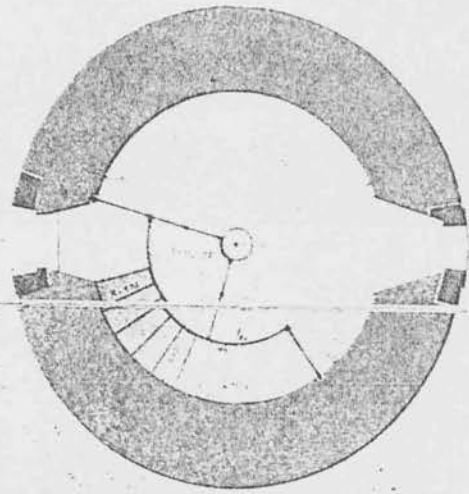
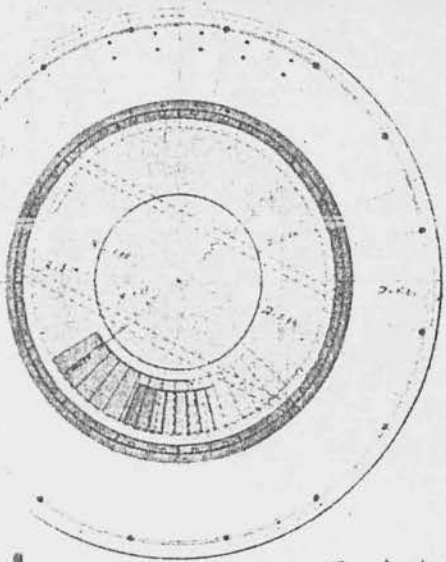
1. Appareil

Chambre de l'appareil
et soutènement de la tour.

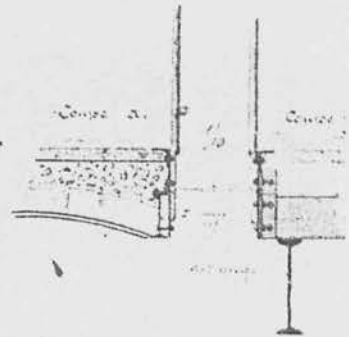
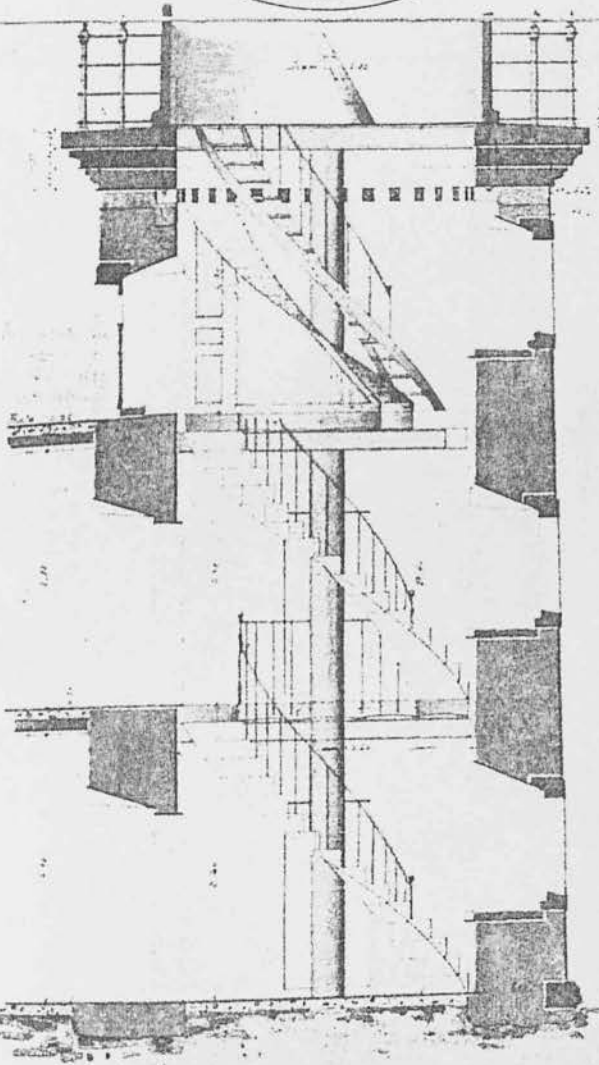
Détail d'une marche de l'échelle



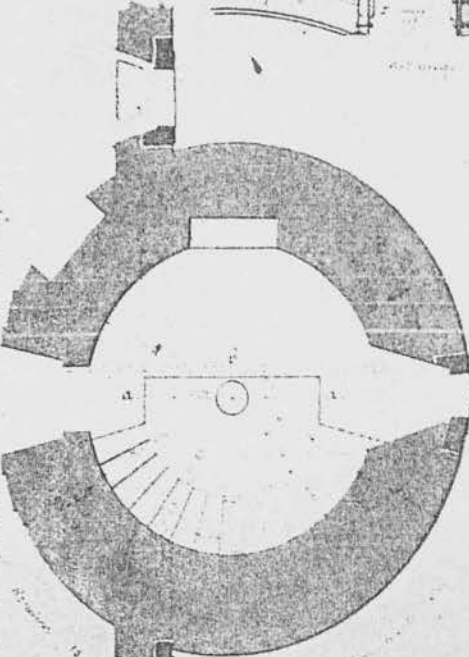
Coupe 3



Plan de la
chambre de quart.



Plan des escaliers
et des escaliers
de l'échelle



Coupe sur l'axe de la tour
et élévation de l'intérieur

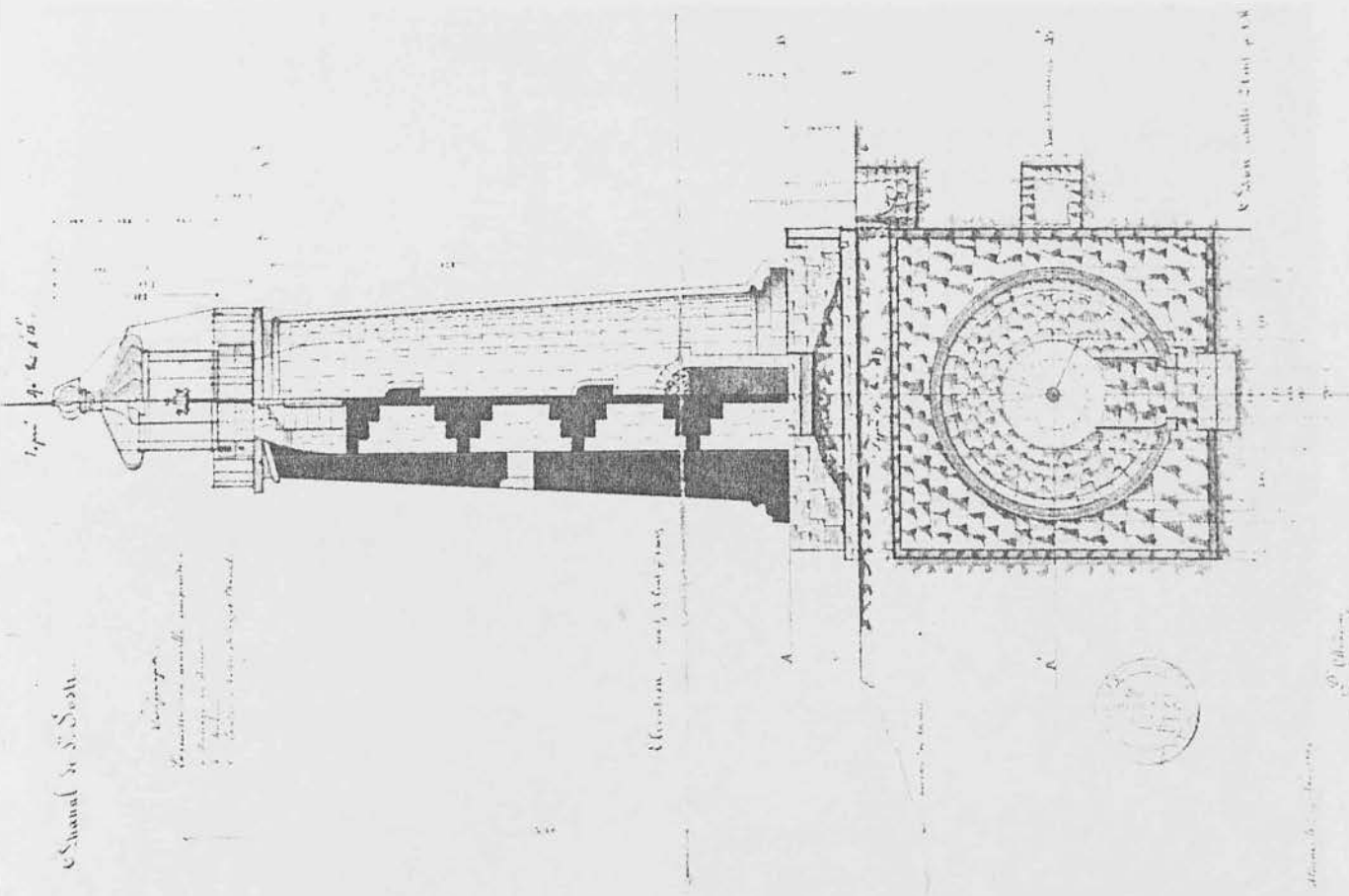
Fig. 4. 2. 100.

Схема в С. С. 100.

Список
 1. Диаметр в основании
 2. Диаметр вверху
 3. Высота
 4. Толщина стенок

Условные обозначения

С. С. 100, табл. 2, стр. 100

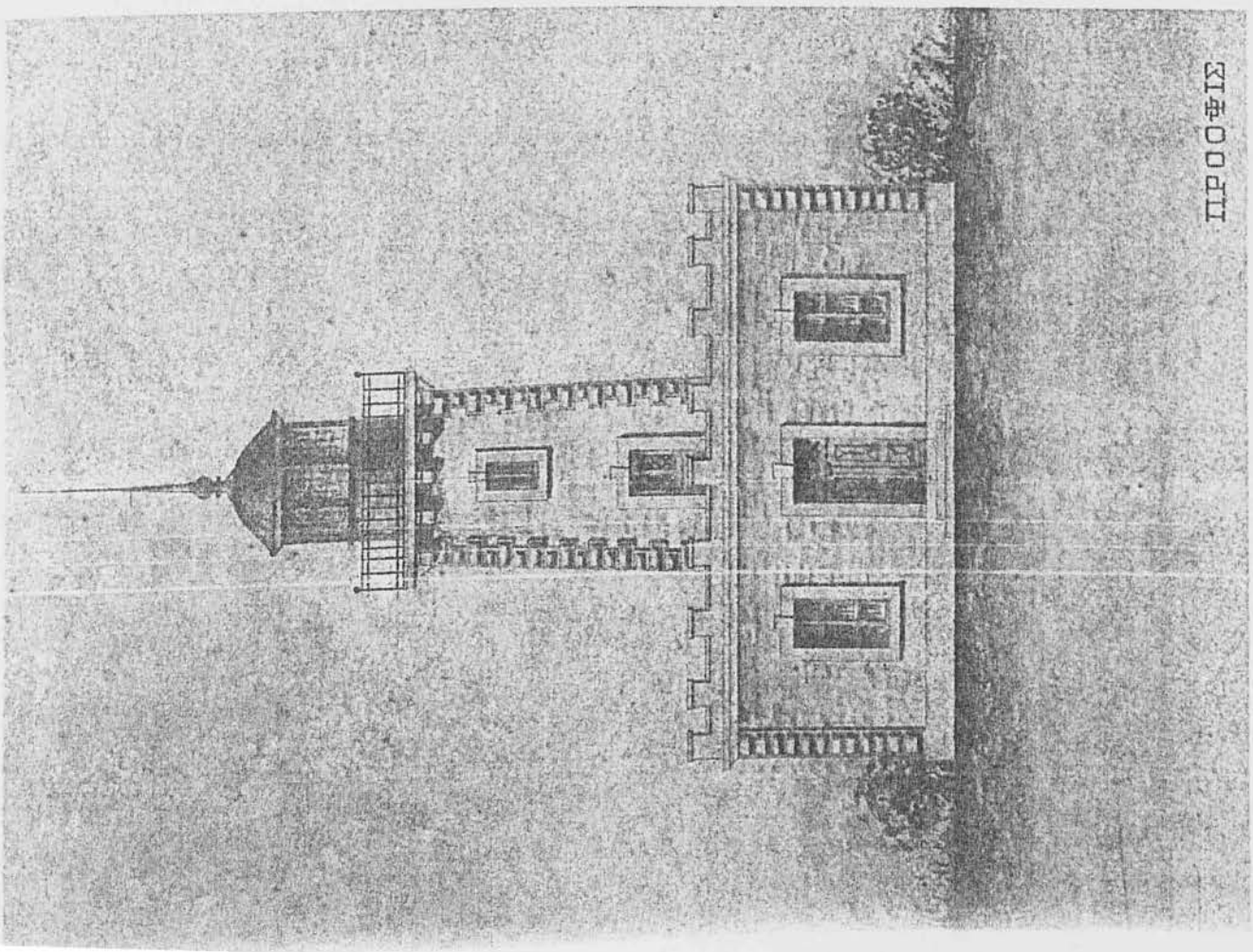


Архивный штамп

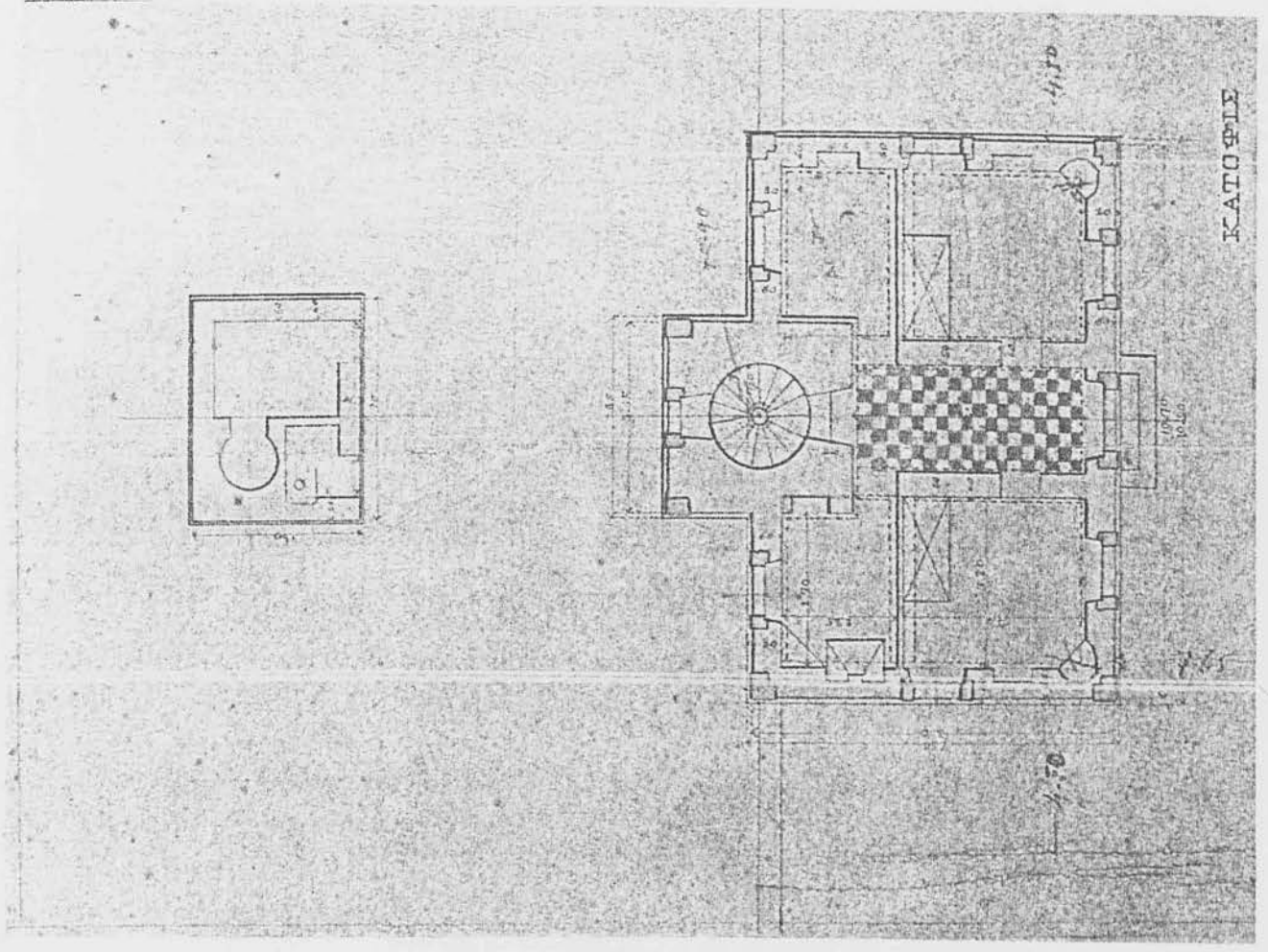


Схема в С. С. 100.

Архивный штамп
 Архивный штамп

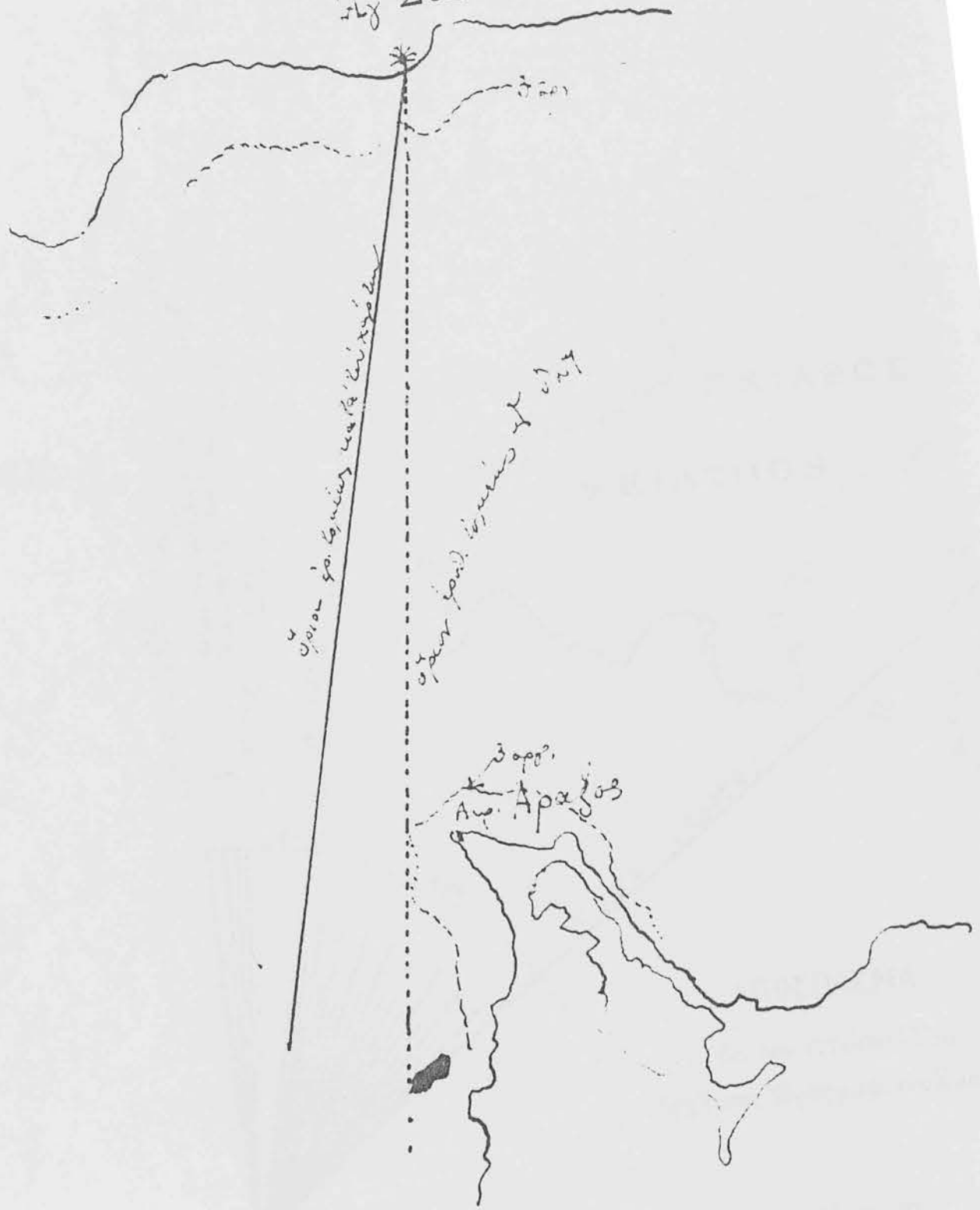


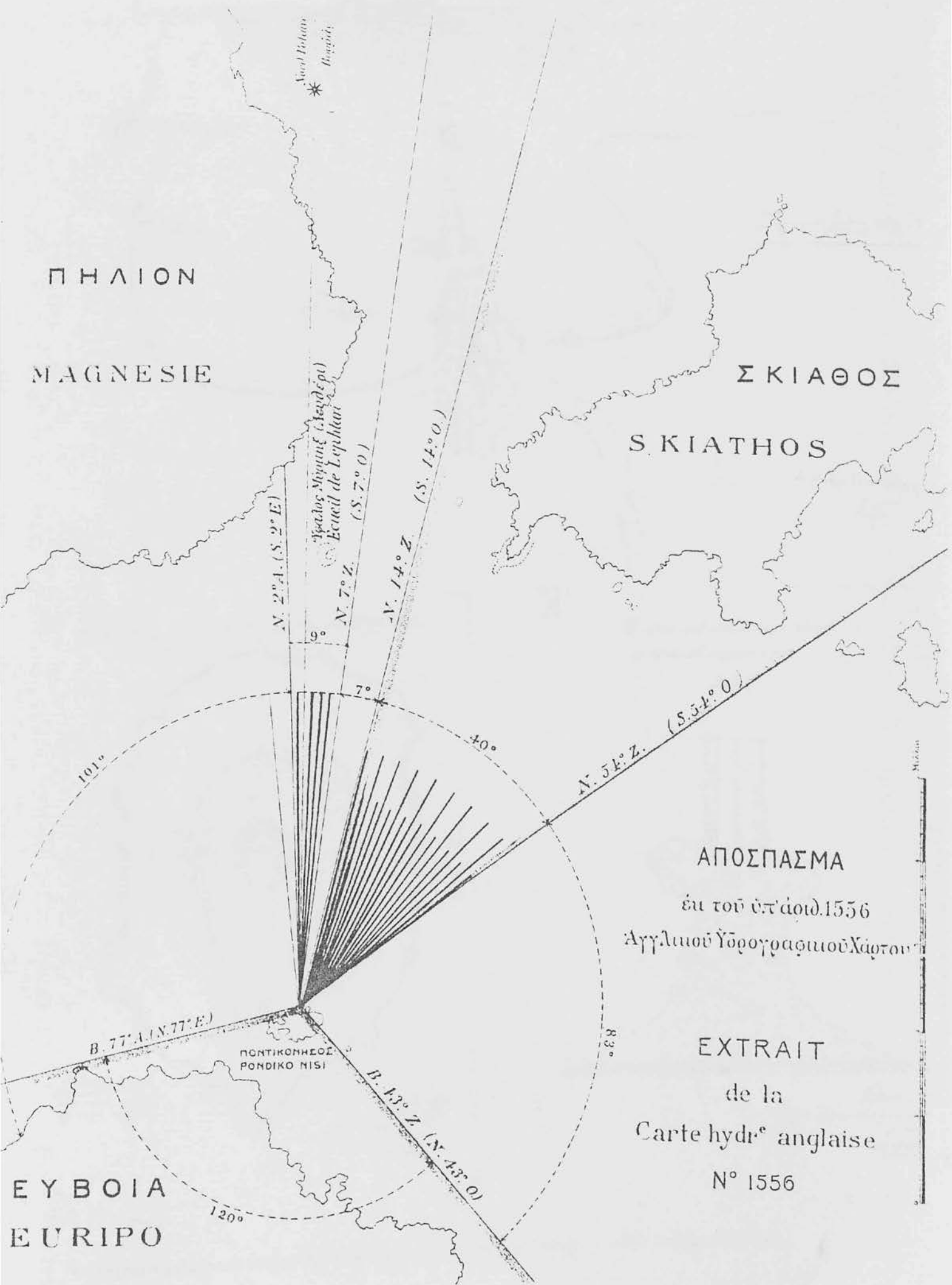
ΠΡΟΨΗΙΣ

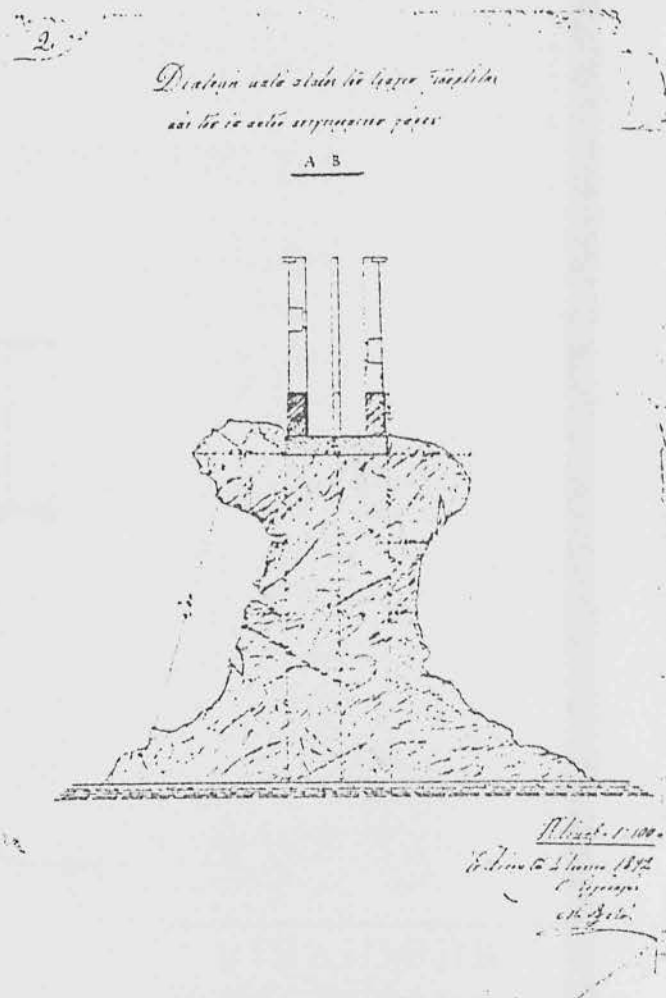
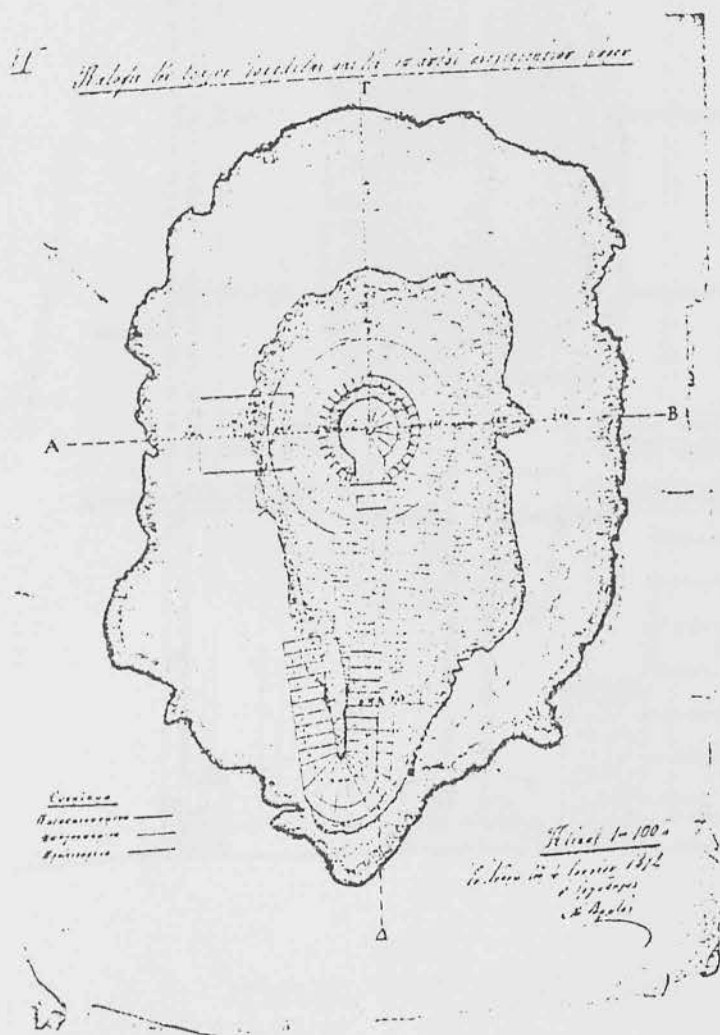
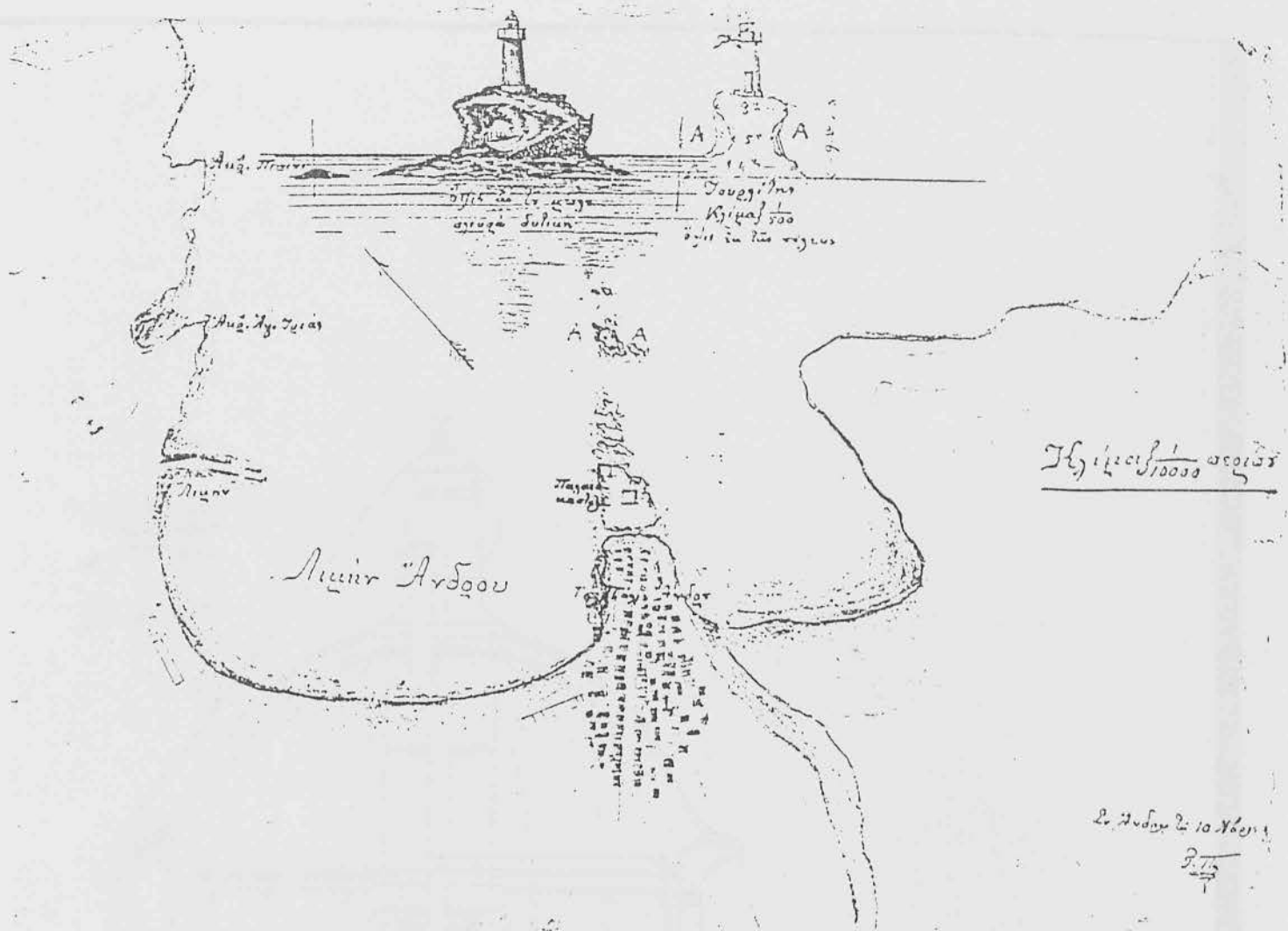


ΚΑΤΟΨΗ

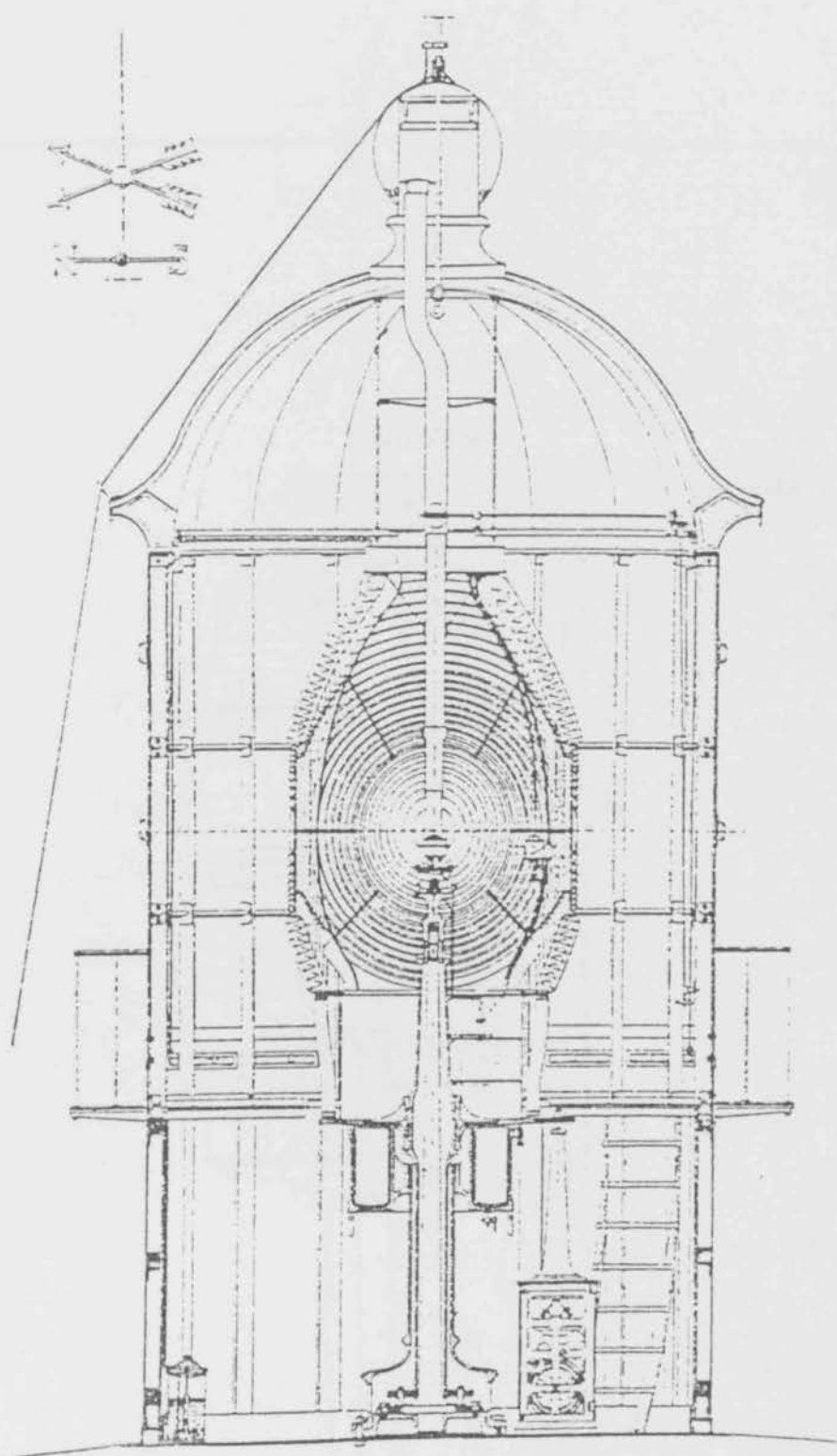
ΣΩΖΩΝ





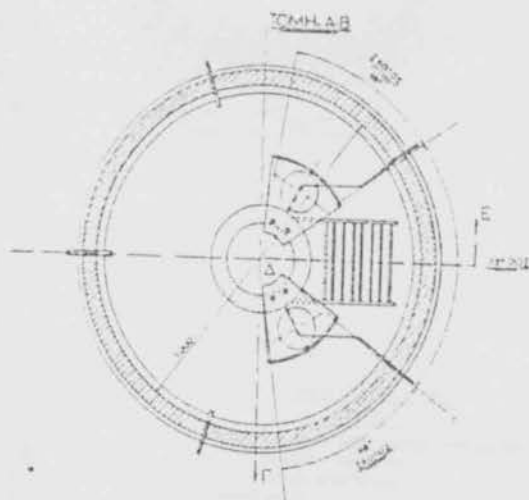
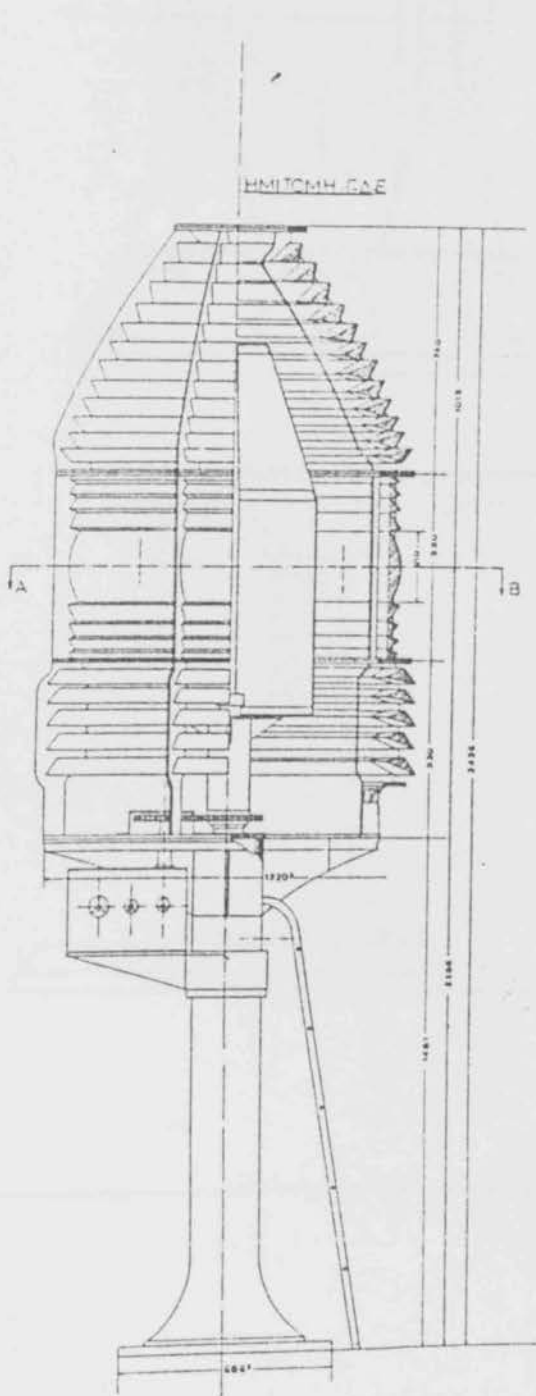


Τα αρχικά σκαριφήματα για τη μελέτη και σχεδίαση του αυτόματου φάρου Τουολίτη Ανδρού 10/11/1891.



APPARATO DI 1° ORDINE A LAMPA

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑΣ



ΚΤΡΙΑ ΣΤΟΙΧΙΑ ΛΑΝΤ

ΘΥΛΙΚΟΝ

Τύπος θυλικών καταδοτικών 1000 mm 160°
 θυλικών σταδίων
 καταδοτικών

Αριθμός φακών

— — — — —
 — — — — — 5 τεμ
 — — — — — 500 τεμ

ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ

Τύπος θυλικών καταδοτικών
 θυλικών σταδίων
 καταδοτικών

Αριθμός θυλικών καταδοτικών
 θυλικών σταδίων

ΣΑΦΗΝΙΟΝ ΣΤΕΡΑΝΗ ΠΤΕΡΥΓΙΟΝ

Αριθμός θυλικών καταδοτικών
 θυλικών σταδίων

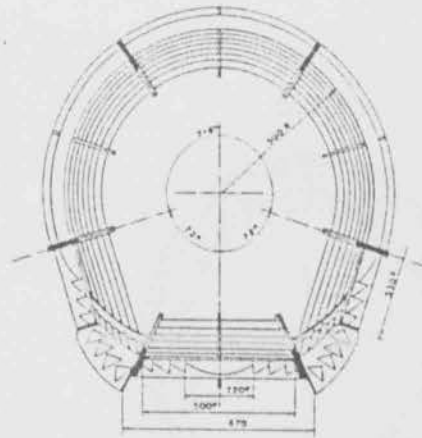
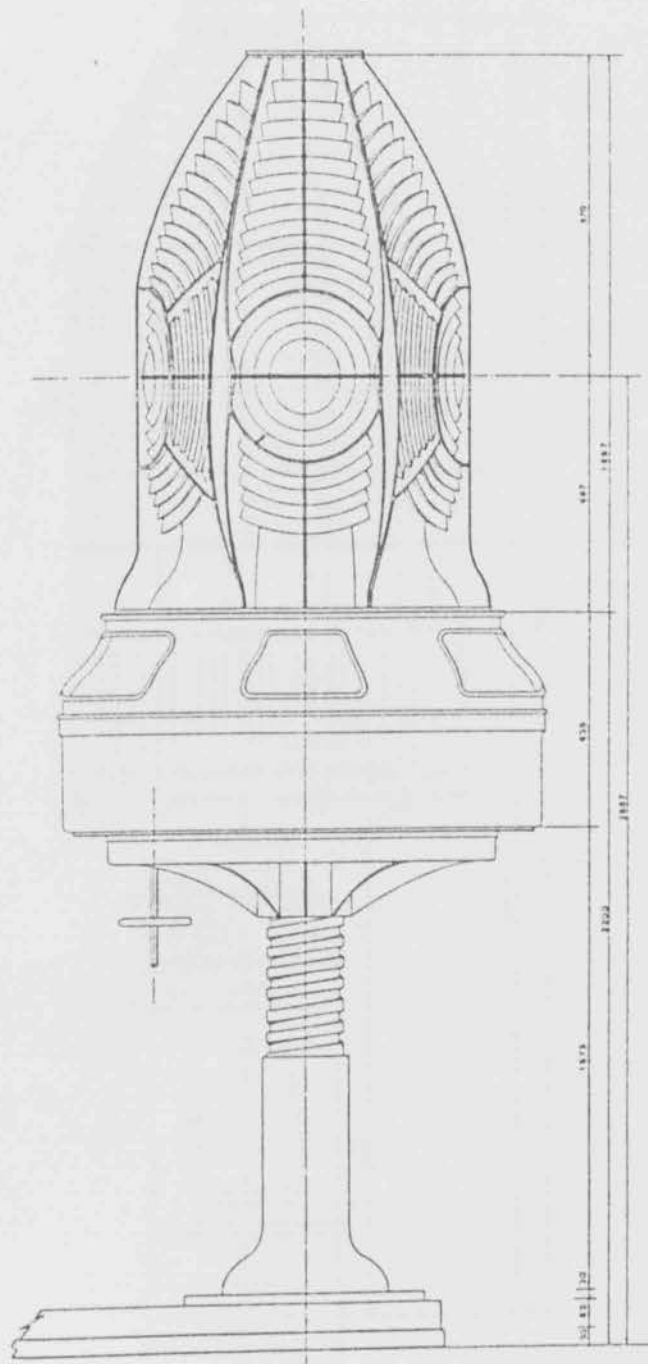
ΠΡΟΣΤΑΣΗ ΤΡΟΧΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ

Αριθμός θυλικών καταδοτικών
 θυλικών σταδίων

ΘΥΛΙΚΟΝ ΣΤΕΡΑΝΗ

Αριθμός θυλικών καταδοτικών
 θυλικών σταδίων

Π. ΟΔΕΜΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ		
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ		
ΦΑΡΟΣ ΚΑΝΔΥΛΟΥΣΑ	ΚΛΗΜΑΣ 1 10	ΑΠΟ ΣΧΕΔ.
ΕΙΣΧΕΔΙΑΣΗ ΚΩΣΤΗΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΣ	ΕΒΕΡΕΤΣΗΣ	28
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 21 10 77		



ΚΥΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΑΡΟΣ

ΟΠΤΙΚΩΝ

Τύπος φακωτών κατασκευαστών	1000 mm 360°
Διαστάσεις φακωτών κατασκευαστών	
Αριθμός φακωτών	3 τεμ
Τύπος φακωτών	3 τεμ
Κατάσταση φακωτών	500 mm
Τύπος φακωτών	500 mm

ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ

Τύπος βάρους	1250 mm
Μέγεθος βάρους	287 mm
Διαστάσεις βάρους	1250 mm

ΟΔΟΝΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΣΟΣ ΟΠΤΙΚΩΝ

Αριθμός οδοντών	
Αριθμός βάρους	
Μέγεθος	

ΟΔΟΝΤΩΣ ΤΡΟΧΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ

Αριθμός οδοντών	250 mm
Αριθμός βάρους	60 τεμ
Μέγεθος	55 mm

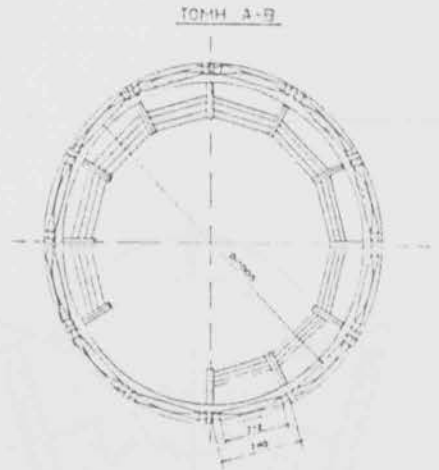
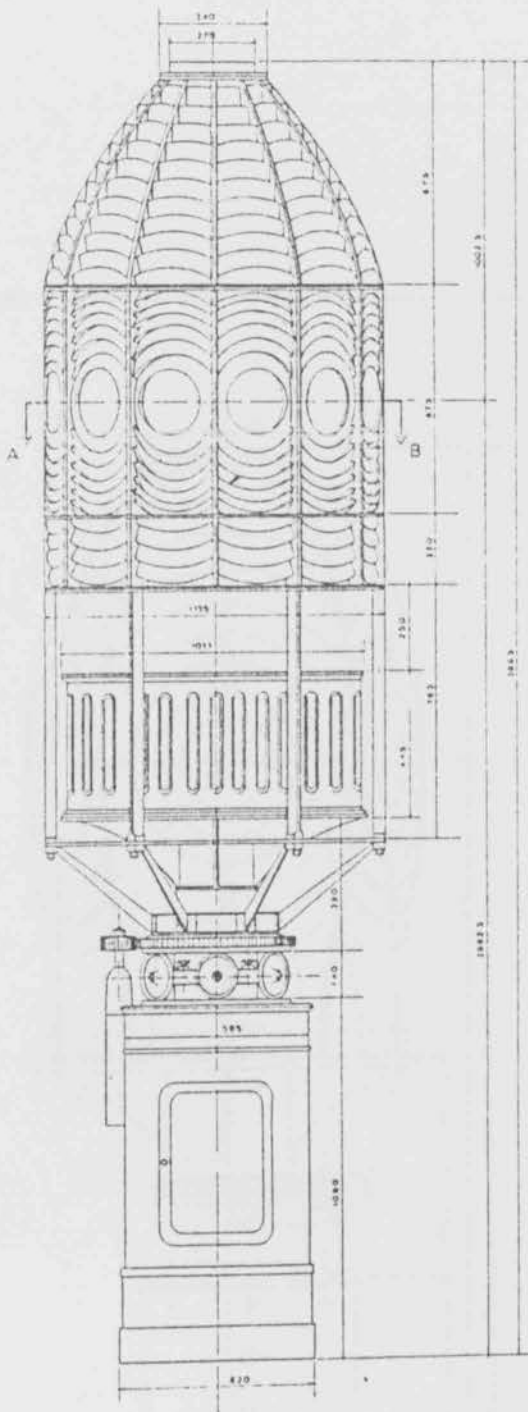
ΟΠΤΙΚΗ ΣΥΣΤΗΜΑ

Αριθμός οδοντών	55 mm
-----------------	-------

ΒΑΣΙΚΟΝ ΜΑΤΙΚΟΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΦΑΡΩΝ

ΦΑΡΟΣ ΔΟΥΚΑΤΟ	ΚΑΙΜΑΣ 1 10	ΑΡΙΘ ΣΙΣΕΛ
ΕΙΣ ΚΕΔΙΑΣΘΗ ΤΠΚ ΔΕ ΚΕΡΑΜΙΑΣ	ΕΒΕΡΦΗΝ	20
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 29 - 1 - 68		



ΚΥΡΙΑ ΤΟΜΕΙΑ ΦΑΡΟΣ

ΟΠΤΙΚΟΝ

Τύπος φακών καταδοτικών	
Φακτικών κινουμένων	
Καταδοτικών κινουμένων	
Αριθμός φακών	12 τεμ.
Αριθμός τμημάτων	---
Στατική άκσταση φακών	500 mm
Στατική άκσταση τμημάτων	---

ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΤΡΟΦΗΣ

Τύπος βελούς άκτικού	
Μεταβής κροταφωτής	
Βάρος τροχιάς άκτικού	1080 mm
Βαρυτόκος τροχιάς άκτικού	---

ΒΑΘΥΤΟΤΗ ΣΤΕΓΑΝΗ ΒΑΣΕΙΣ ΟΠΤΙΚΟΥ

Διάμετρος	510 mm
Αριθμός βελών	124 τεμ.
Καύκος	24 mm

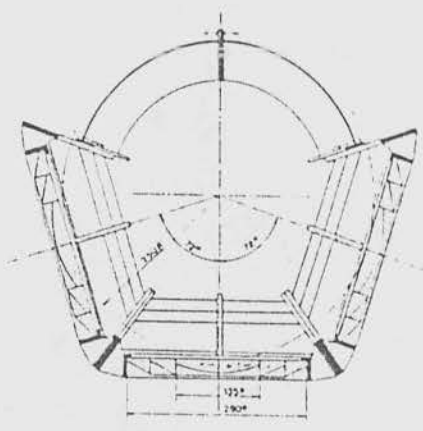
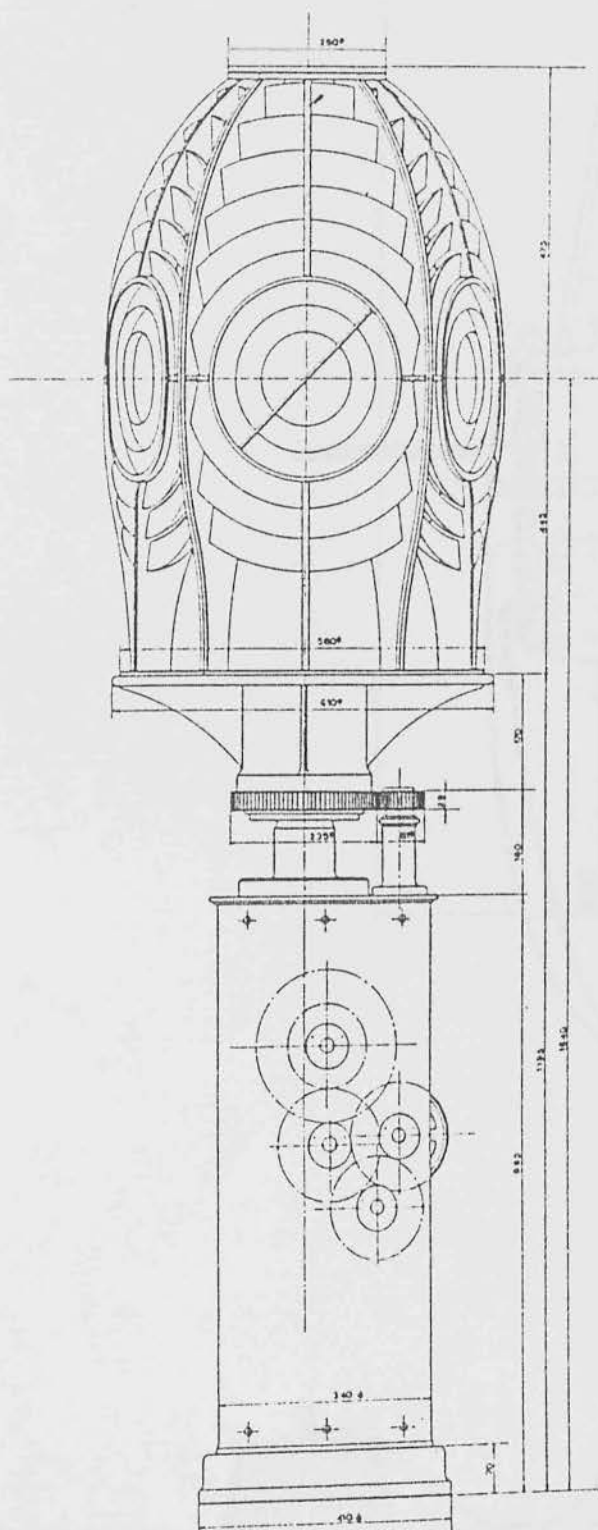
ΒΟΘΗΤΟΙΣ ΤΡΟΧΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ

Διάμετρος	121 mm
Αριθμός βελών	28 τεμ.
Καύκος	26 mm

ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΤΕΓΕΣ

Αυχία κωφώσεως ΙΩ	55 mm
-------------------	-------

ΠΟΛΕΜΙΚΟΝ		ΝΑΥΤΙΚΟΝ	
— ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ —			
ΦΑΡΟΣ: ΑΚΡΩΤΗΡΙ	ΚΑΙΜΑΣ 1-10	ΑΡΙΘΜΟΣ	
ΕΣΧΕΔΙΑΣΗ ΚΑΤ΄ ΕΠΙΘΕΣΗ	ΕΒΔΕΡΜΟΝ		4
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 18-1-79			



ΚΥΡΙΑ ΣΤΟΙΧΙΑ ΟΑΡΟΥ

ΟΠΤΙΚΟΝ

Τύπος διαφωτικών καταδομητικών 500 mm 216 mm
 διαφωτικών κινούμενων
 καταδομητικών
 αριθμός φακών 3 τεμ
 τύπος φακών
 εστιακή απόσταση φακών 250 mm
 τύπος φακών

ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

Τύπος αλμακωθίου
 μηχανής περιστροφής
 ύψος τροπέζης οπτικού 125 mm
 διάμετρος τροπέζης οπτικού 60 mm

ΩΜΟΝΟΤΗΤΗ ΣΥΣΤΗΜΗ ΠΑΓΙΩΣ ΟΠΤΙΚΟΥ

διάμετρος 235 mm
 αριθμός δόντων 114 τεμ
 πάχος 29 mm

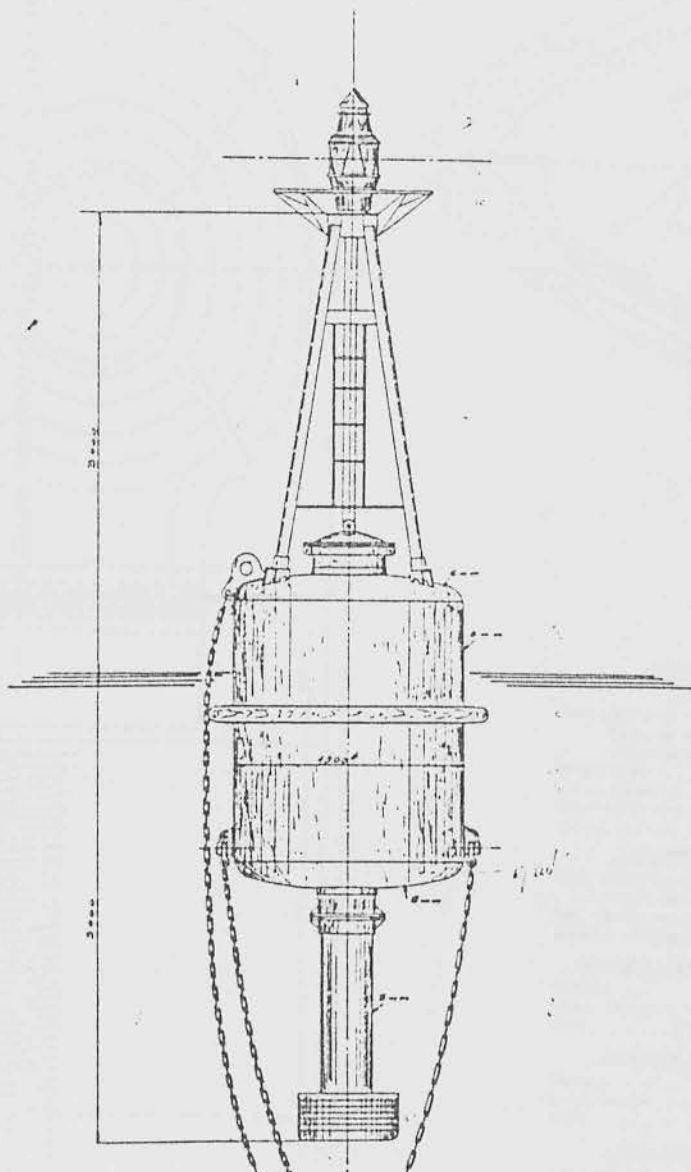
ΩΜΟΝΟΤΗΤΗ ΣΥΣΤΗΜΗ ΜΗΧΑΝΗΣ

διάμετρος 91 mm
 αριθμός δόντων 38 τεμ
 πάχος 29 mm

ΒΟΗΘΗΤΙΚΗ ΣΥΣΤΗΜΗ

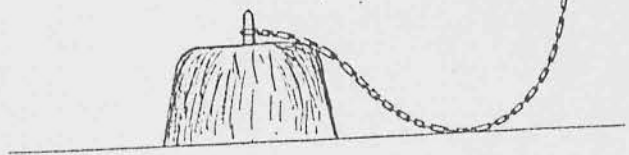
αριθμός περιστροφών 10ν 55 mm

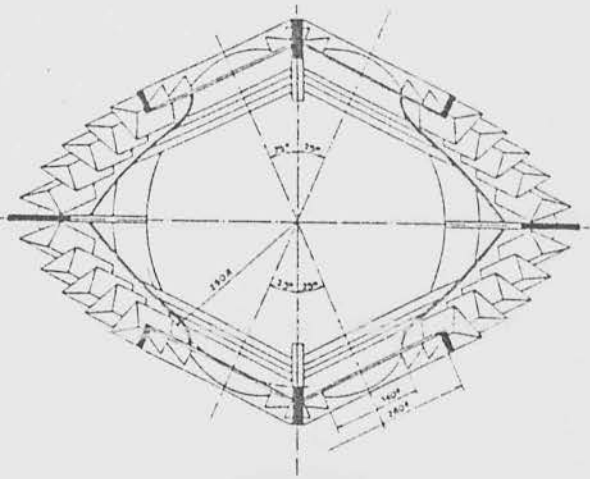
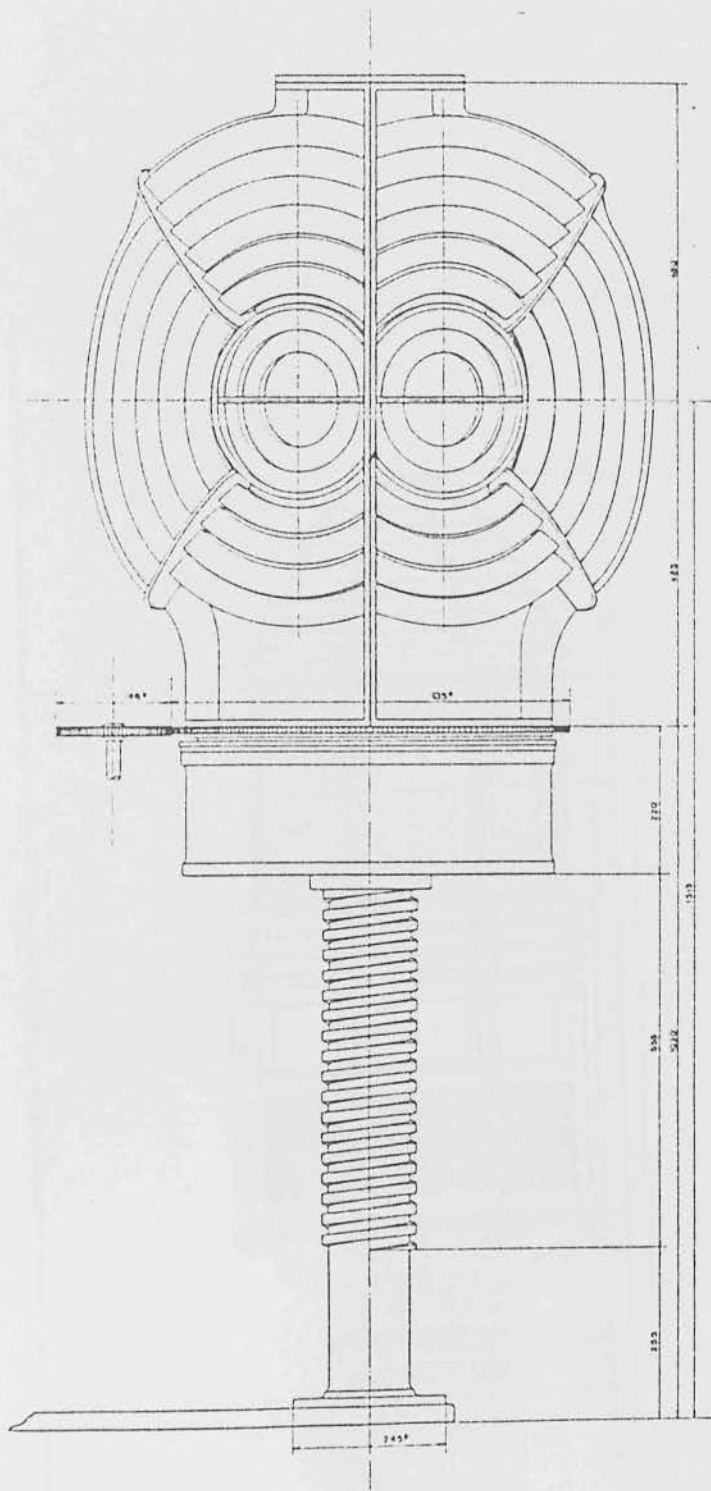
ΒΑΣΙΛΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΦΑΡΩΝ		
ΦΑΡΟΣ ΖΟΥΡΒΑΣ	ΚΛΗΜΕ 15	ΑΡΧΟ ΣΚΕΔ
ΕΙΣΧΕΔΙΑΣΗ ΠΥΚΝΑΙΣ ΚΕΡΑΜΙΔΑΙΣ	ΕΓΚΕΦΡΗΘΗ	24
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 17 - 1 - 1968		



ΠΟΛΕΜΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ
 ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ
 ΤΜΗΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ - ΔΟΚΙΜΩΝ

ΑΡ. ΣΧΕΔ.	508	ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΤΗΡ ΑΓΑ	ΥΛΙΚΑΙΑΣ
ΚΑΙΜΑΣ		ΜΕΤΑ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟΥ	
ΕΞΕΛΙΑΣΘΗ	ΤΑΜΠΟΥΣ ΠΙΣΤ. Ι. ΚΑΡΑΥΙΔΑΣ		
ΕΜΒΛΕΤΗΘΗ	ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΠΙΣΤ. Ι. ΚΑΡΑΥΙΔΑΣ		
ΠΑΛΙΝΘΗ	ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΠΙΣΤ. Ι. ΚΑΡΑΥΙΔΑΣ		
ΕΘΕΠΡΗΘΗ	ΠΡΟΪΑΡΧΟΣ ΠΙΣΤ. Ν. ΔΟΥΡΑΚΗΣ		





ΚΥΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΑΡΟΥ

ΟΠΤΙΚΟΝ

Τύπος διαφάνων καταδοκτικών	500 mm 360°
Διαφάνων κινούμενων	
Καταδοκτικών	
Αριθμός φακών	4 τεμ
Μηνιαία	
Κατάλληλη απόσταση φακών	250 mm
Μηνιαία	

ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ

Τύπος άξονος άκτινών	
Μηνιαία	
Ύψος άξονος άκτινών	1030 mm
Διάμετρος άξονος άκτινών	580 mm

ΟΔΟΝΤΩΔΗ ΣΤΙΓΜΩΝ ΠΑΙΣΤΟΣ ΟΠΤΙΚΟΥ

Διάμετρος	635 mm
Αριθμός άδοντων	202 τεμ
Πάχος	10 mm

ΟΔΟΝΤΩΔΗΣ ΤΡΟΧΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ

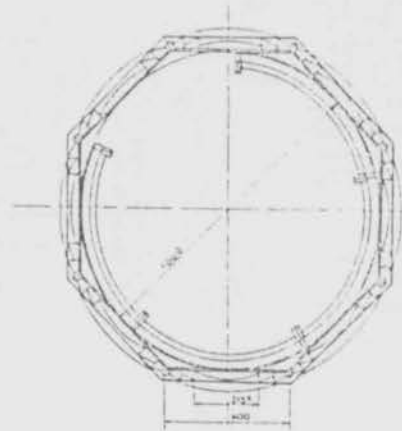
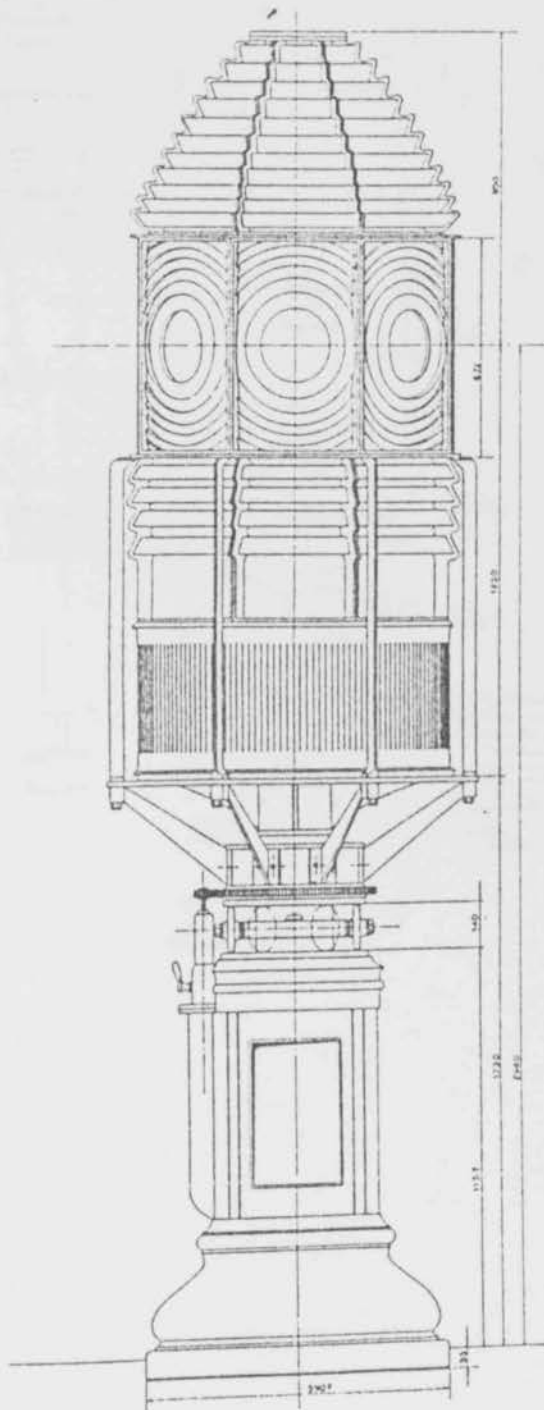
Διάμετρος	188 mm
Αριθμός άδοντων	54 τεμ
Πάχος	12 mm

ΟΠΤΙΚΗ ΣΤΙΓΜΩΤΗ

Διάμετρος παρακλιμακωτικής	75 mm
----------------------------	-------

115 ΑΥΤΟΜΑΤΗ

ΒΑΣΙΛΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΦΑΡΩΝ		
ΦΑΡΟΣ ΚΟΜΠΙ	ΚΛΙΜΑΞ 15	ΑΡΙΘ ΣΧΕΔ
ΕΙΣΧΕΔΙΑΣΘΗ ΓΥΩΚ ΑΙ Σ ΚΕΡΑΜΥΔΑΙ	ΕΦΘΕΡΩΝΗ	33
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 6 - 2 - 68		



ΥΨΟΣ ΤΟΙΧΕΙΑ ΣΑΡΤΙ

ΜΕΤΡΩΝ

ΥΨΟΣ ΔΕΚΑΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΒΛΗΤΙΚΩΝ 100mm 160°
 ΔΕΚΑΤΙΚΩΝ ΑΝΟΙΞΙΜΩΝ
 ΚΑΤΑΒΛΗΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΕΡΩΝ

ΒΑΘΥΣ ΣΑΝΩΝ 8 mm
 ΤΥΛΩΣΗΝ
 ΕΠΙΣΤΑΣΗ ΟΡΟΦΩΝ 500mm
 ΤΥΛΩΣΗΝ

ΜΗΚΑΝΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ

ΥΨΟΣ ΔΕΚΑΤΙΚΩΝ
 ΣΤΑΘΕΡΩΝ ΚΑΤΑΒΛΗΤΙΚΩΝ
 ΔΕΚΑΤΙΚΩΝ ΑΝΟΙΞΙΜΩΝ 1157 mm
 ΔΕΚΑΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΒΛΗΤΙΚΩΝ 470 mm

ΔΙΑΜΕΤΡΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΟΡΟΦΩΝ

ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ 1157 mm
 ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΟΡΟΦΩΝ 1157 mm
 ΚΑΤΩΣ

ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΤΩΣ

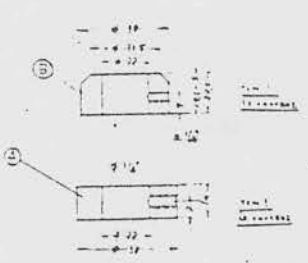
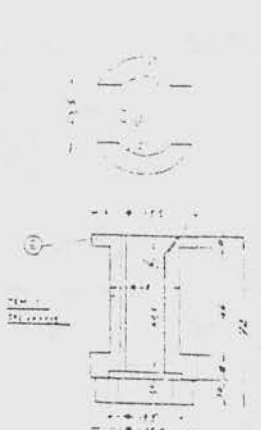
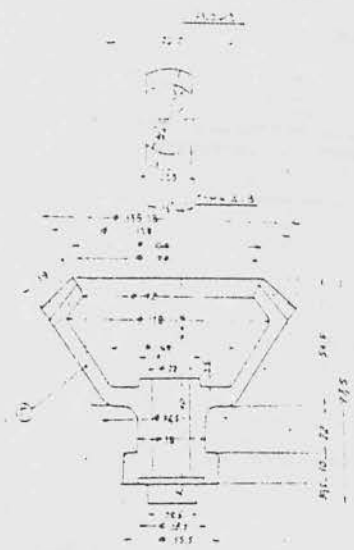
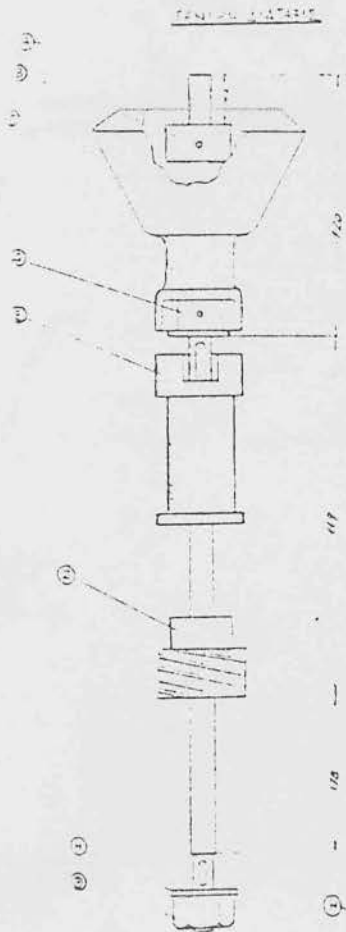
ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ 1157 mm
 ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΟΡΟΦΩΝ 1157 mm
 ΚΑΤΩΣ

ΔΙΑΜΕΤΡΗ ΕΣΣΗΚΤΗ

ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΕΣΣΗΚΤΗ 85 mm

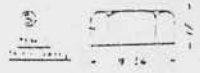
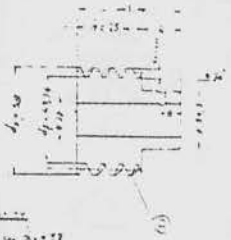
ΒΑΣΙΛΙΚΟΝ ΜΑΤΙΧΟΝ		
— ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΦΑΡΩΝ —		
ΦΑΡΟΣ ΜΟΥΔΑΡΙ	ΚΑΤΑΣ 1 10	ΑΡΙΘΜΟΣ
ΕΙΣΕΔΙΑΣΗ ΤΕΧΝ. ΑΓΕ. ΚΕΡΑΤΙΝΑΣ	ΕΠΕΞΕΡΧΟΜΕΝΗ	41
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 27-12-67		

ΕΡΓΑΤΗΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΗΣ CHANGE



ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ
 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΤΩΝ
 ΜΕ ΤΗ ΒΟΗΘΕΙΑ
 ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ
 CHANGE

ΕΡΓΑΤΗΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΗΣ
 CHANGE



110271
110271

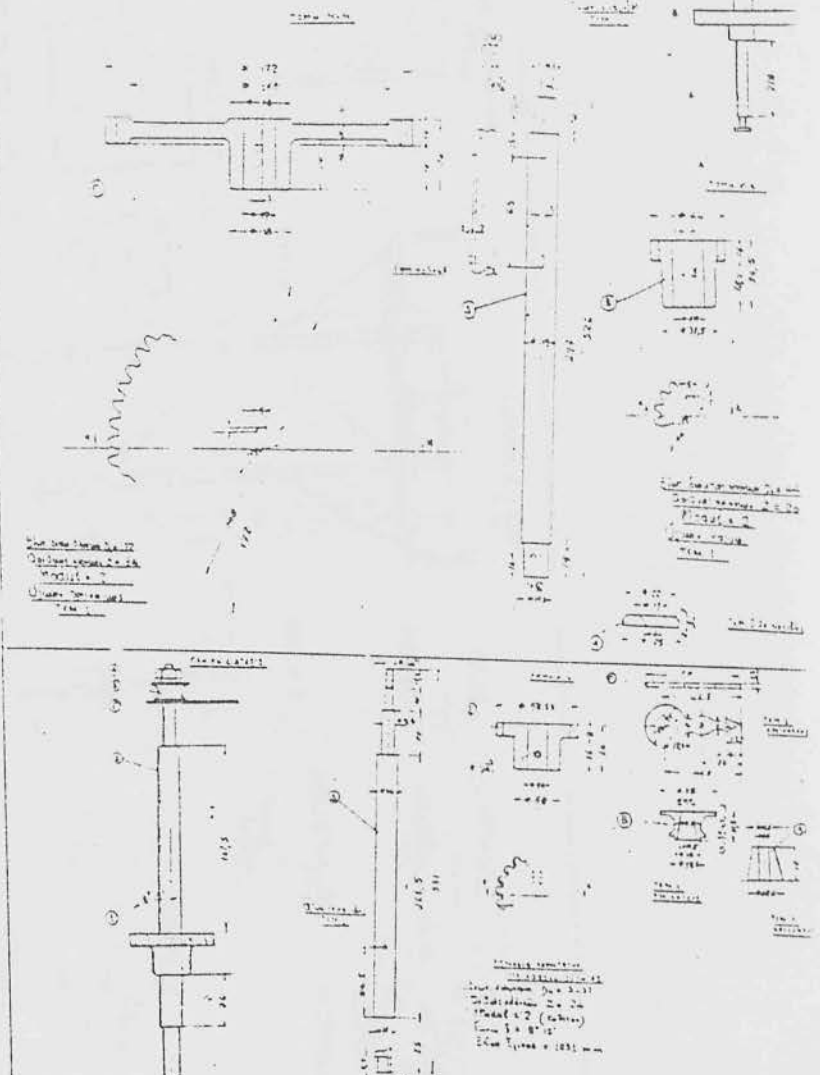
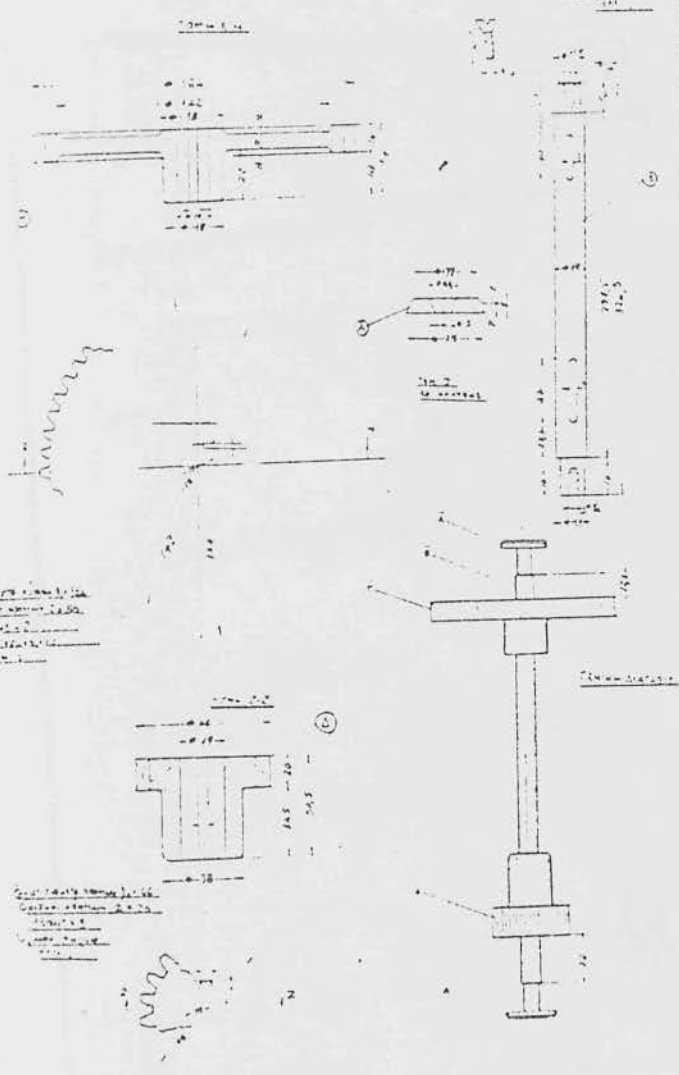


FIGURE 1
PLAN OF THE
ENTRANCE

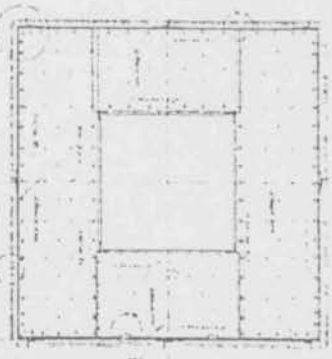


FIGURE 2
SECTION OF THE
ENTRANCE

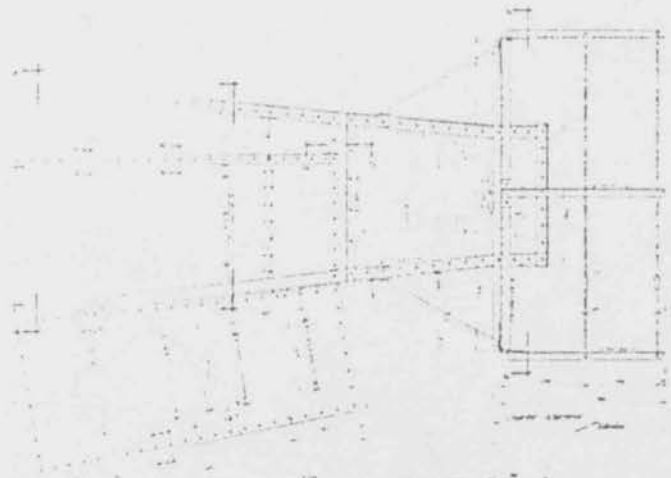


FIGURE 3
PLAN OF THE
MAIN ROOM

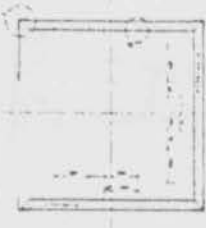


FIGURE 4
SECTION OF THE
MAIN ROOM



FIGURE 5
SECTION OF THE
MAIN ROOM

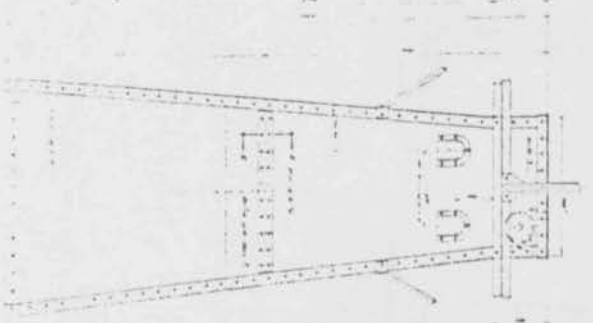


FIGURE 6
SECTION OF THE
MAIN ROOM

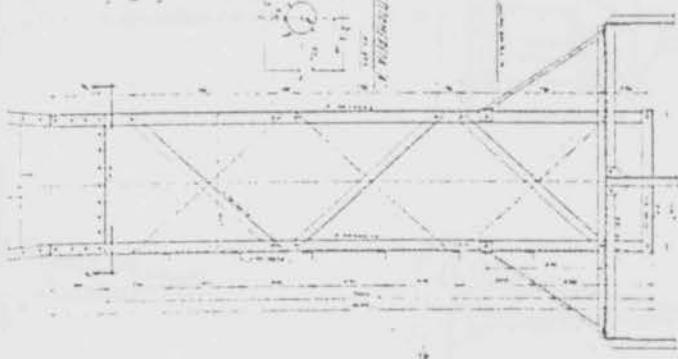


FIGURE 7
PLAN OF THE
MAIN ROOM

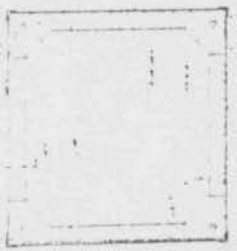


FIGURE 8
SECTION OF THE
MAIN ROOM



FIGURE 9
SECTION OF THE
MAIN ROOM



FIGURE 10
SECTION OF THE
MAIN ROOM



FIGURE 11
SECTION OF THE
MAIN ROOM



FIGURE 12
SECTION OF THE
MAIN ROOM



FIGURE 13
SECTION OF THE
MAIN ROOM



FIGURE 14
SECTION OF THE
MAIN ROOM



FIGURE 15
SECTION OF THE
MAIN ROOM



FIGURE 16
SECTION OF THE
MAIN ROOM

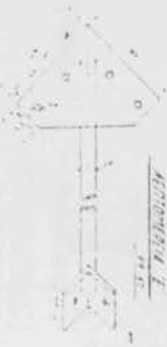


FIGURE 17
SECTION OF THE
MAIN ROOM



FIGURE 18
SECTION OF THE
MAIN ROOM



FIGURE 19
SECTION OF THE
MAIN ROOM

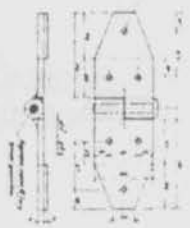
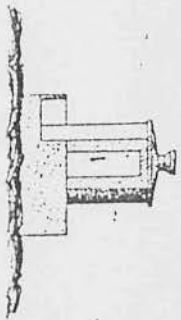
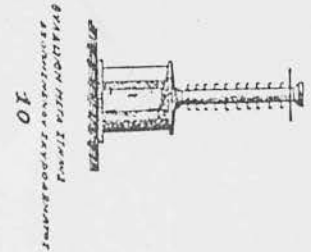
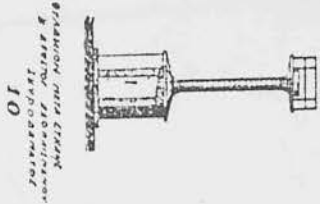
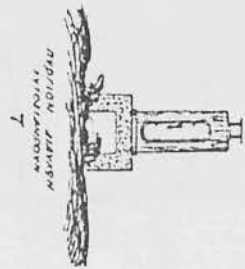
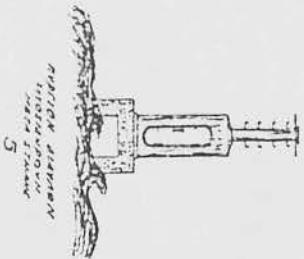
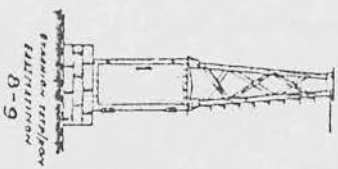
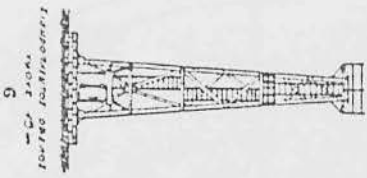
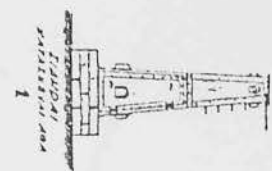
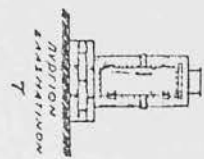
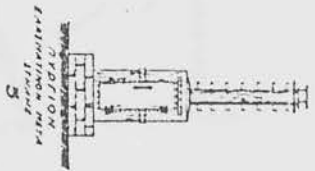
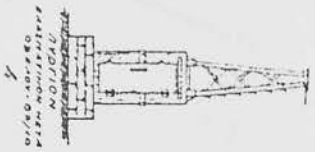
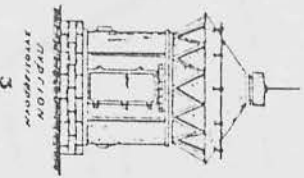
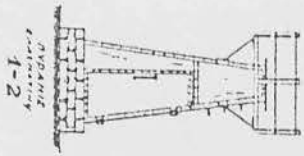


FIGURE 20
SECTION OF THE
MAIN ROOM



207
 ILLUSTRATION SYSTEM
 ARCHITECTURAL SYSTEM
 DRAWING SYSTEM
 PUBLISHED BY
 THE ARCHITECTURAL SYSTEM
 COMPANY
 100 N. 3rd St.
 PHILADELPHIA, PA.
 1910



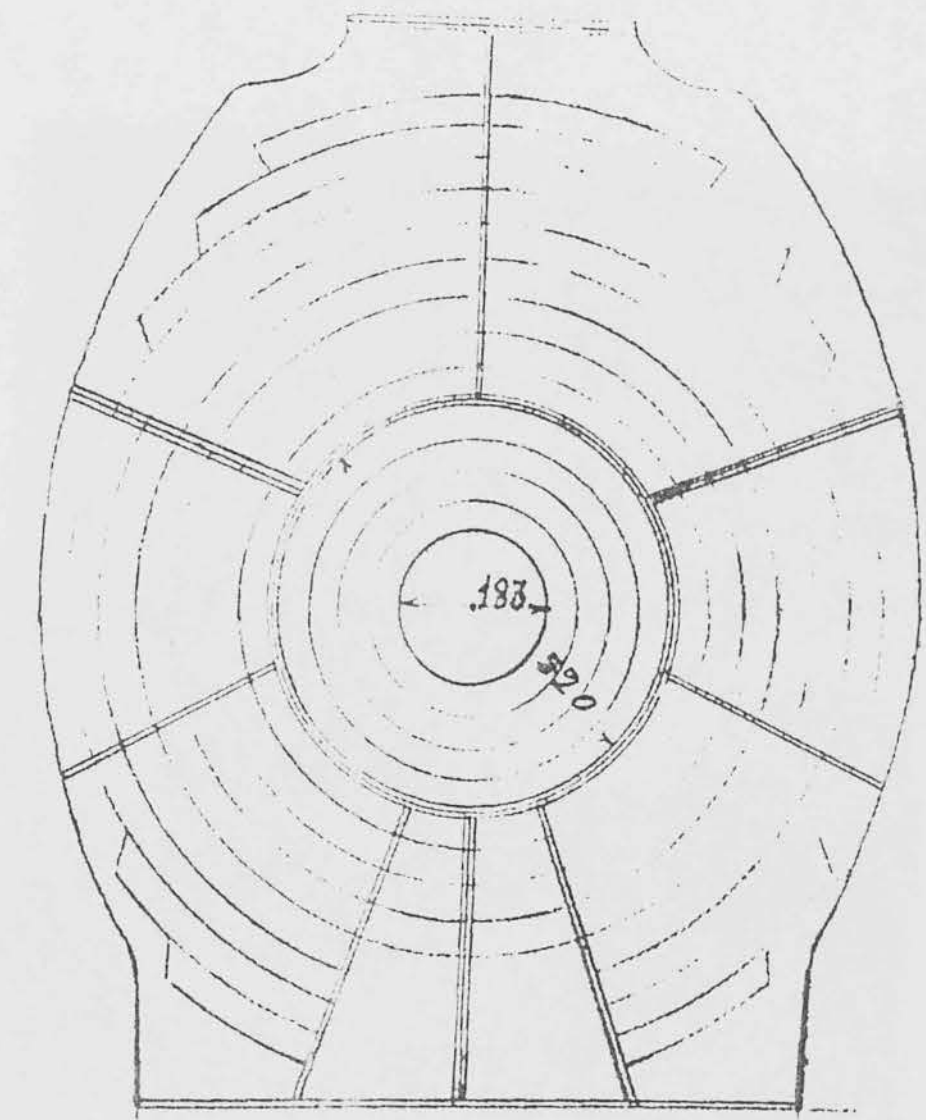
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ
11

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΟΝ - ΤΕΧΝΙΚΟΝ		ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ
ΑΡ. ΣΧΕΔ.	215	
ΚΑΤΗΓ.	ΣΤΑΥΡΟΜΕΤΡΗΤΩΝ ΠΥΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	
ΕΞΕΛΑΣΤΟΙ		
ΣΧΕΔΙΟΙ		
ΠΛΑΝΟΙ		

ΟΠΤΙΚΟΝ ΦΑΡΟΥ ΟΒΟΙΔΕΑΝ
ΤΕΜ. 3 ΑΠΟ ΦΑΚΟ ΕΙΣ ΦΑΚΟ 650
αδς Χ. Ζηζιων 11-10-54

355

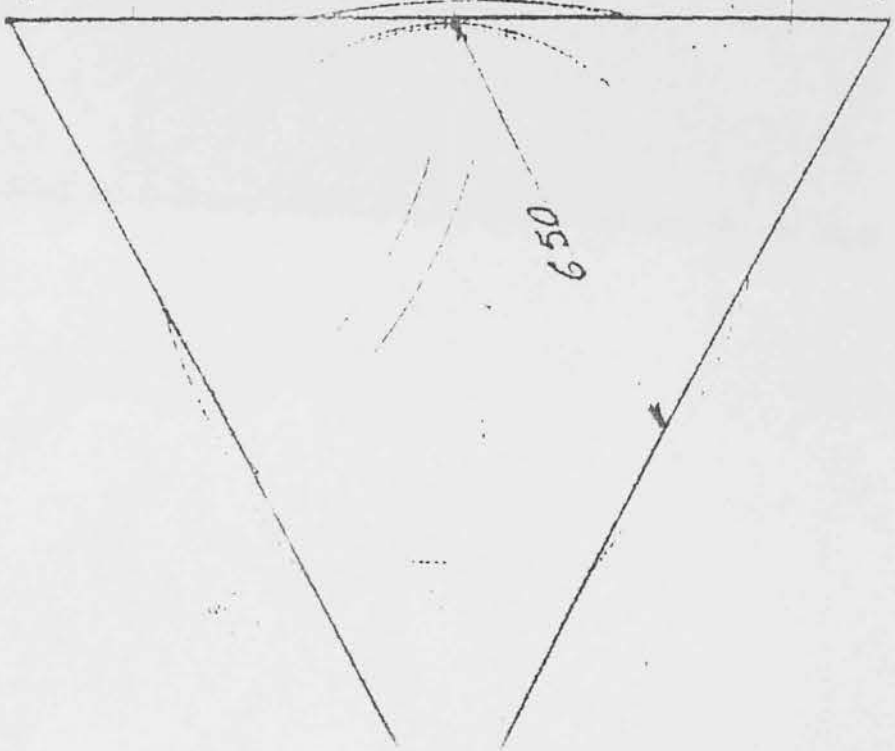
Υ. Φ. № 5

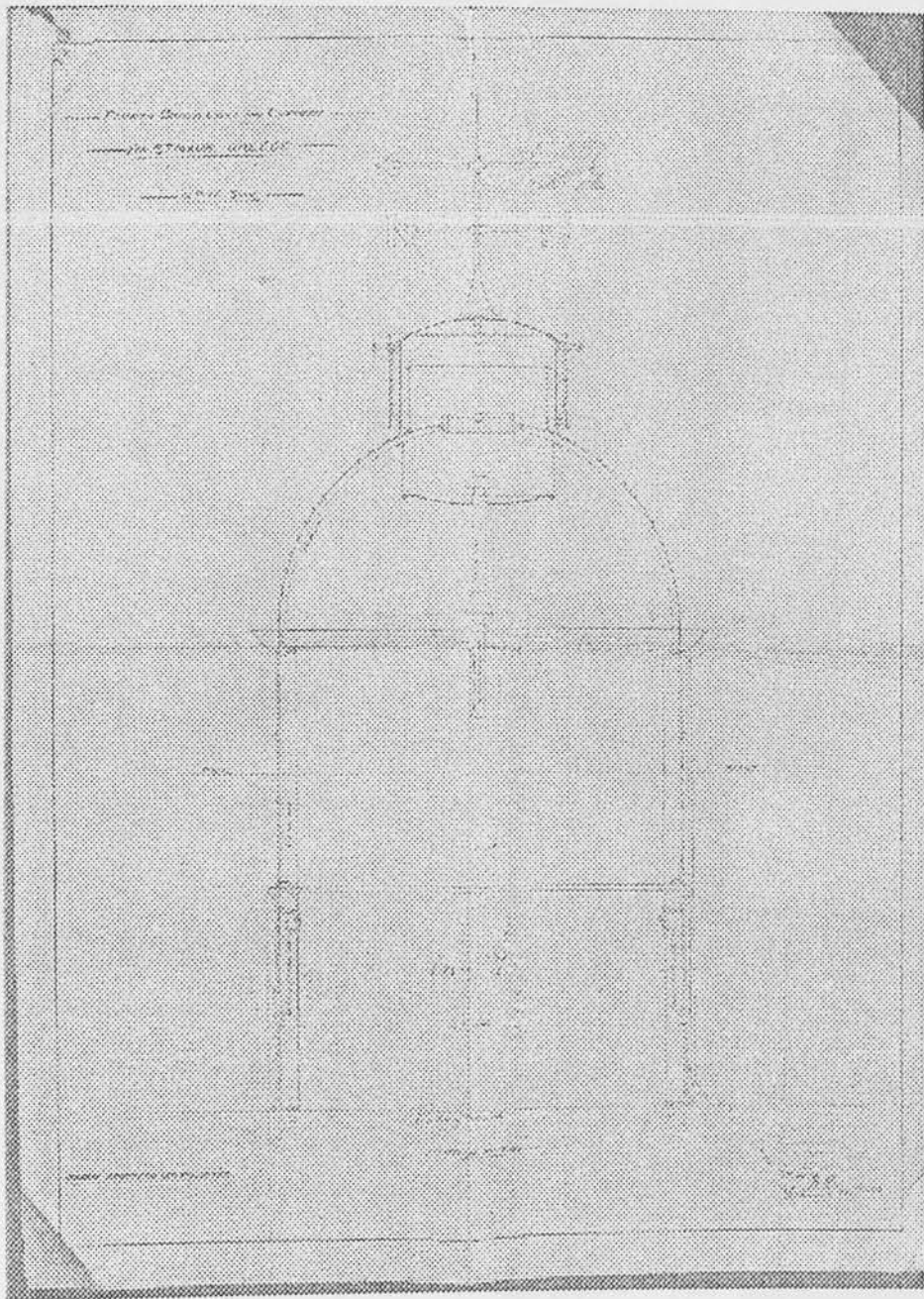


5881

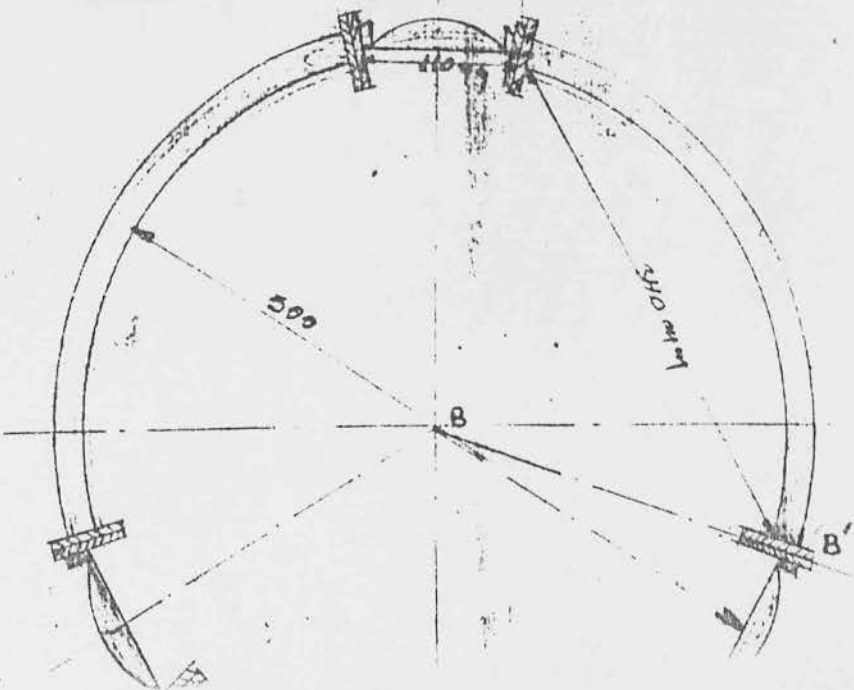
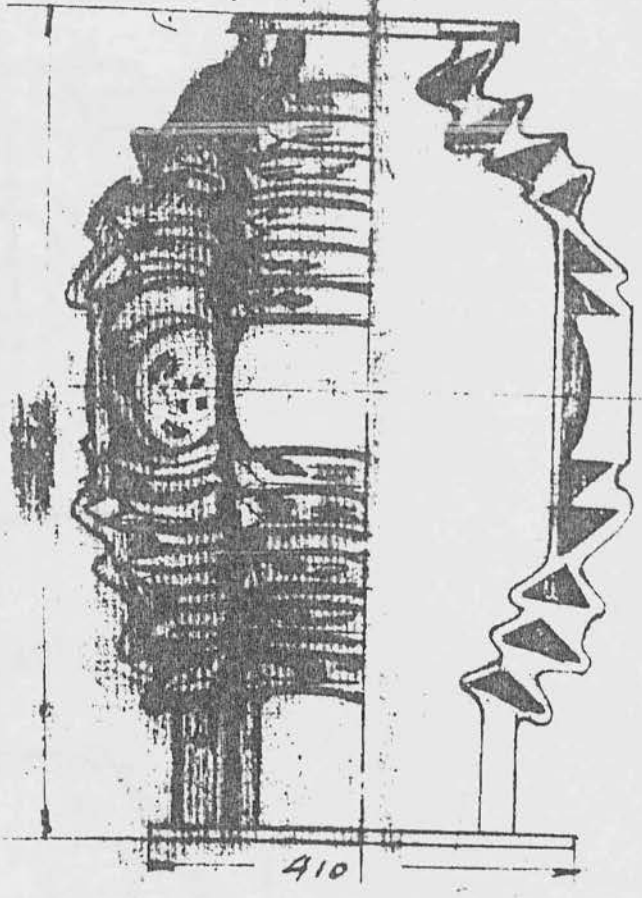
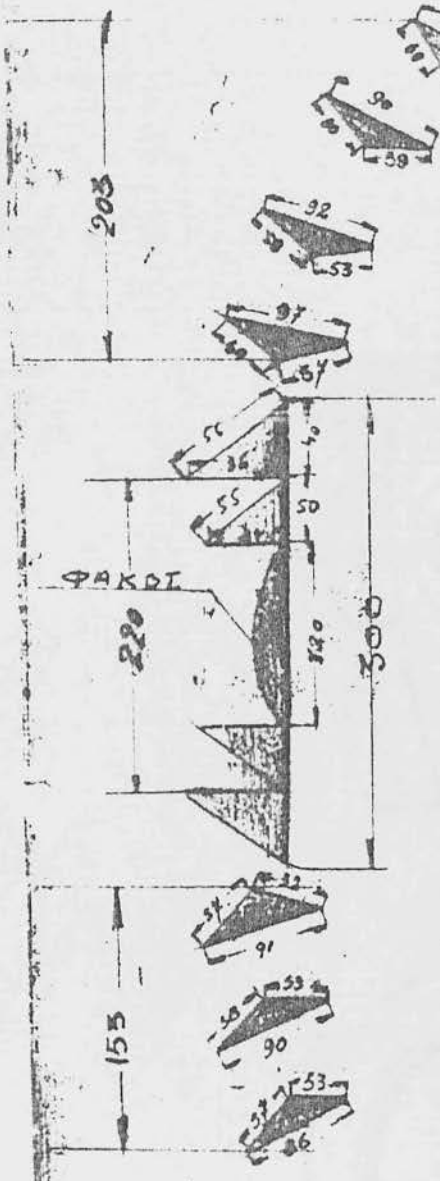
865

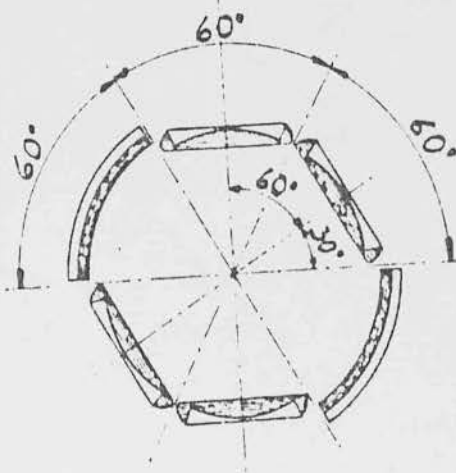
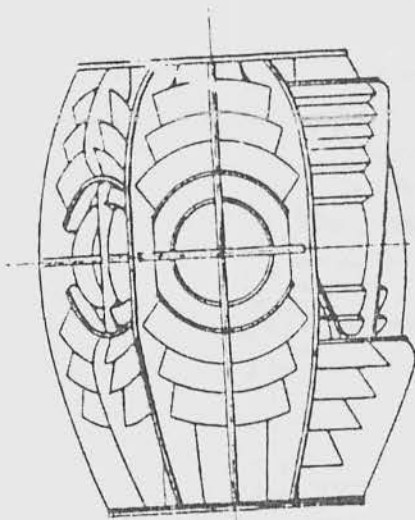
1105





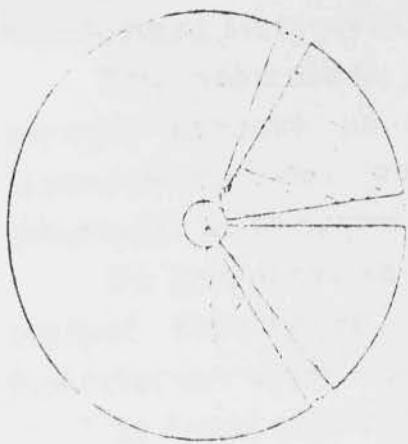
ΑΡΧΗ ΚΑΙ
ΦΑΡΟΥ ΓΡΗΑΣ
ΑΙ ΔΕ ΔΕΔΟΝ ΣΤΡΟΦΑΔΡΑ



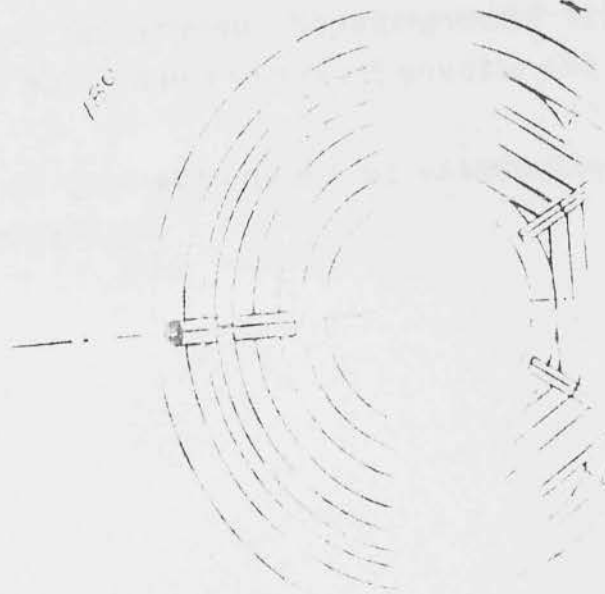
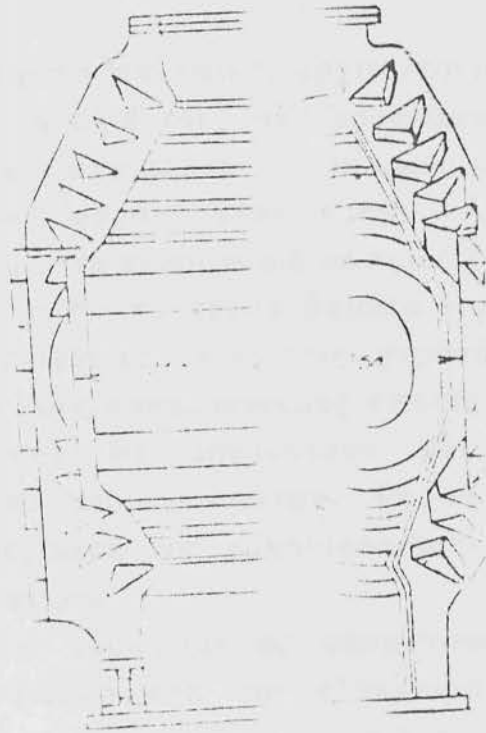


THE EXISTING LENS AT PSUTATI
 KAINAE (Scale

YITA
 lighthouse
 10



11



12

ΔΙΑΣΩΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΩΝ ΦΑΡΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

Οι πέτρινοι φάροι αποτελούν κληρονομιά της ναυτικής μας παράδοσης ποτ από τα αρχαία χρόνια έχει συνδεθεί άρρηκτα με την ελληνική πραγματικότητα. Όμως αυτά τα κοσμήματα λιθοδομής και μοναδικής αρχιτεκτονικής αξίας βρίσκονται εγκατελημένα στα καιρικές συνθήκες και λεηλατημένα πολλές φορές στα χέρια ασυγκίνητων βανδάλων.

Τα τελευταία χρόνια μετά τα κτιρια νεοκλασικής αρχιτεκτονικής έχει συνειδητοποιηθεί αναμφισβήτητα η αξία τους σαν παραδοσιακά μνημεία που δέουν ειδικής φροντίδας και προστασίας για τη χώρα μας, η οποία κατέχει τους περισσότερους φάρους στον κόσμο. Αυτό σημαίνει πως έχει μια πλούσια και θαυμαστή κληρονομιά να επιδείξει.

Έτσι έχουν αρχίσει να γίνονται τα πρώτα βήματα για τη διάσωσή τους. Έχουν ήδη ξεκινήσει ενέργειες για να γίνει γνωστός ο τρόπος συνεργασίας των πετράδων με τους παραδοσιακούς κτίστες και ευέλικτο συνεργείο μαρμαράδων που θα ασχοληθούν και θα ειδικευτούν με την ανέγερση αυτών των κτισμάτων. Έπειτα το υπουργείο Πολιτισμού θα είναι σε θέση να χρησιμοποιήσει ως παραδοσιακά διατηρητέα πολιτιστικά κτίρια.

Στις περιπτώσεις που ο φάρος εδράζεται σε απομονωμένες περιοχές μπορούν με κατάλληλη διαμόρφωση και εξοπλισμό να λειτουργήσουν σαν καταλύματα για ιστιοπλοϊκούς ομίλους, σε αντιστοιχία με τα ορεινά καταφύγια.

Θα μπορούσαν να λειτουργήσουν σε πανεπιστημιακό επίπεδο ως σταθμοί παρατήρησης και υποστήριξης για τμήματα θαλάσσιας βιολογίας των αντίστοιχων ελληνικών πανεπιστημίων

Σε όσους φάρους είναι εύκολη η πρόσβαση κοινού θα μπορούσαν να γίνουν μουσεία ή εκθεσιακοί χώροι σχετικοί με την ναυτική παράδοση ή κάποια συντήρηση του κτιρίου. Χαρακτηριστικό τέτοιο παράδειγμα είναι η χρήση του φάρου του Γυθείου ως μουσείο από τον ΕΟΤ.

Θα μπορούσαν επίσης να χρησιμοποιηθούν ως μετεωρολογικοί σταθμοί λόγω της καίριας θέσης τους.

Επίσης θα μπορούσαν να παραχωρηθούν σε ιδιώτες οι οποίοι θα αναλάμβαναν την αποκατάσταση τους και τη συντήρησή τους με σκοπό να τους εκμεταλλευτούν σαν ξενώνες, χώρους εκθέσεων κ.λ.π.

Μέχρις ότου όμως μελετηθούν βιώσιμες λύσεις ,το πολεμικό ναυτικό που έχει την κυριότητά τους μπορεί να συμβάλλει δραστικά στην περίσωση κάποιων φάρων επανδρώνοντας τους σαν φυλάκια και θέτοντας υποχρεωτική τη θητεία σε κάποιο φάρο., με σκοπό την άμεση συντήρησή του.

Προς το παρόν η Υπηρεσία Φάρων προβλέπει την αντικατάσταση των πυρσών με σύγχρονους νέας τεχνολογίας ,οι οποίοι θα διαθέτουν φωτιστικά μηχανήματα που λειτουργούν με ηλιακή ή ηλεκτρική ενέργεια- λύσεις που χαρακτηρίζονται οικονομικά συμφέρουσες και οικολογικά αβλαβείς σε σχέση με την ασετιλίνης. Προβλέπεται εξάλλου η εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων τηλεπαρακολούθησης και τηλεχειρισμού των φάρων.

Η αυτοματοποίηση των φάρων ακολουθεί ταχύτατο ρυθμό δεδομένου ότι έχει ήδη αντικατασταθεί το 85% του ποσοστού φάρων και η Υπηρεσία Φάρων ευελπιστεί πως θα έχει τελεστεί μέσα στα επόμενα 15 χρόνια η εξολοκλήρου αυτοματοποίησή τους. Αυτό βέβαια έχει ως συνέπεια να μην κρίνεται απαραίτητη η διαμονή του φαροφύλακα ,που σημαίνει πως δεν θα υπάρχει επίβλεψη και συντήρηση.

Η εγκατάλειψη των πέτρινων φάρων με το πέρασμα των χρόνων δεν αποκλείει την εμφάνιση ακόμα και καταρρεύσεων ,αφού η συντήρησή τους πια περιορίζεται στο φωτιστικό μηχανήμα και όχι στο κτίσμα το οποίο δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό.

Όμως η διάσωσή τους κρίνεται απαραίτητη. Η ύπαρξή τους μαρτυρά την εξέλιξη της ναυτιλίας και τη συμβολή τους στη διαμόρφωση του πολιτισμού μας γιατί είναι αξιόλογα αρχιτεκτονήματα. Στο πέρασμα του χρόνου εκπέμπουν πληροφορίες για την μοναδικότητα της μορφής τους. Η απλότητα και η καθαρότητα των σχημάτων έχουν ιδιαίτερη αισθητική αξία .Η τυπολογία τους ,ο τρόπος δομής και οργάνωσης των χώρων που επιβλήθηκε από τις ανάγκες είναι αξιόλογη.

Πρόκειται για κτίρια που η προσεγμένη κατασκευή τους και οι ισορροπημένοι όγκοι τους προσδίδουν μια ιδιαίτερη αισθητική αξία που ξεπερνά την υπόστασή τους ως τεχνικά έργα και γι' αυτό χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής .Θα ήταν ευχής έργον η διάσωσή τους που μπορεί

να γίνει μόνο εφόσον κριθούν διατηρητέες από το Υπουργείο Πολιτισμού. Υστερα θα ήταν σκόπιμη η σύσταση ειδικού σώματος που θα ασχολείται με τη συντήρησή τους. Βέβαια για την υλοποίηση αυτού του έργου είναι απαραίτητο να υπάρχουν και τα ανάλογα κονδύλια .η έλλειψη των οποίων λειτουργεί ως τροχοπέδη στη διάσωσή τους. Η πολιτεία πρέπει να δείξει την απαραίτητη μέριμνα ώστε να διασφαλιστεί το μέλλον αυτών των κτιρίων που έχουν τόσα να επιδείξουν για το παρελθόν και την ιστορία του τόπου

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Οι ελληνικοί Πέτρινοι φάροι. Γησης Παπαγεωργίου
2. Φάροι,πέτρα και φως, εκδόσεις Άμμος,Γ. Σκουλάς,
3. Η ιστορία των φάρων του Γιάννη Κιμπουρόπουλου.
4. Πέτρινοι φάροι .Θοδωρής Μανιατάκος,Αθήνα 1998 ΕΜΠ, διπλωματική εργασία
5. Πρακτικά συνεδρίου της Θεσσαλονίκης με θέμα «Οι φάροι»- Διάλεξη του αρχιτέκτονα Δρόσου Καρυπίδη.
6. Εφημερίς της Κυβερνήσεως
7. Οι πέτρινοι φάροι της Ελλάδας. Ε Κίντου -Α Λατουσάκη, ΕΜΠ Διπλωματική εργασία.
8. Αρχείο της Υπηρεσίας Φάρων
9. Οι τρεις πέτρινοι φάροι στη χερσόνησο της Μάνης του Γιάννη Σαϊτά
10. Εγκυκλοπαίδεια Ελευθερουδάκη
11. Μεγάλη Σοβιετική εγκυκλοπαίδεια
12. Δελτίο ΤΙCCHΙ Τεύχος 2^ο, Μάρτιος 1995 «Η ανακατασκευή του φάρου Τουρλίτη της Άνδρου» του Β. Τσόγκα
13. «Ο φάρος της Ψυτάλλειας» της Ε. Κίντου- Α. Λατουσάκη
14. «Φάροι και φανοί των ελληνικών θαλασσών» Διπλωματική εργασία Ελένη Πατσιανίδη