

Φως στο σκοτάδι. Η ιστορία των ελληνικών φάρων

[Πολιτισμός](#) / [Αρχιτεκτονική](#)



«Ο ήλιος βασίλεψε. Το πέλαγος σκοτεινιάζει και από γαλάζιο γίνεται μολυβένιο. Σιγά-σιγά δεν ξεχωρίζει τίποτε μπροστά του το μάτι, παρά μονάχα τα άστρα και τον ουρανό. Άξαφνα από το βάθος του πελάγου αστράφτει ένα δυνατό φως, που μια ανάβει μια σβήνει, σαν κανένα μάτι που ανοιγοκλείνει τα βλέφαρα του... Οι φάροι είναι παρηγοριά των θαλασσινών, όπως τα ρημοκκλήσια επάνω στα βουνά η παρηγοριά των χριστιανών».

Αυτές τις σκέψεις γεννά στον Φώτη Κόντογλου η μακρινή λάμψη ενός φάρου. Για να νιώσει όμως κανείς όλο το βάθος αυτού του στοχασμού, πρέπει να έχει ταξιδέψει στη θάλασσα. Και όχι απλώς σαν ένας ταξιδιώτης πού θα περάσει το ταξίδι στην καμπίνα ή στο σαλόνι ενός μικρού επιβατηγού ή ενός μεγάλου κρουαζιερόπλοιου, αλλά κάποιου που η ζωή τον έφερε να κάνει μία θητεία σε ένα πολεμικό καράβι η να έχει γίνει η θάλασσα ο τόπος, ή μάλλον ο τρόπος, για τα προς το ζην. Μόνο μία βάρδια στη γέφυρα ενός караβιού υπό αυτές τις συνθήκες μπορεί να μεταβάλλει το φως ενός φάρου σε πηγή παρηγοριάς και ασφάλειας.



Η λέξη φάρος δεν προορίστηκε εξ αρχής για να περιγράψει αυτό το παράξενο κυκλικό πέτρινο κτίσμα πάνω σε μία βραχονησίδα ή στην άκρη ενός ακρωτηρίου. Στον Όμηρο δηλώνει ένα κομμάτι πανιού που χρησιμοποιείται ως χιτώνιο ή και κάλυμμα κεφαλής. Η μοίρα της λέξης όμως δεν καθορίστηκε από την απόφαση κάποιου συγγραφέα αλλά με την απόφαση του μεγάλου αρχιτέκτονα των ελληνιστικών χρόνων Σώστρατου να υψώσει ένα πολυώροφο πυρσοφόρο πύργο στο μικρό αιγυπτιακό νησί Φάρος, απέναντι από την ακτή της Αλεξάνδρειας. Από τότε η λέξη «φάρος» περιπλανήθηκε σε εκατομμύρια στόματα σε όλες τις ακτές της Μεσογείου.

Ιδέα της προστασίας της ναυσιπλοΐας με φως το οποίο προειδοποιούσε για κινδύνους ανήκει στους Φοίνικες. Επρόκειτο όμως για απλές μεγάλες φωτιές, οι οποίες άναβαν κατά περίπτωση και ιδιαίτερα σε συνθήκες ομίχλης ή καταιγίδας. Οι αρχαιότεροι αναφερόμενοι πύργοι με προορισμό να γίνονται ορατοί την ημέρα χάρη στο ύψος τους και τη νύχτα χάρη στη φωτιά που άναβε στην κορυφή τους είναι ελληνικοί. Οι αρχαιότεροι φάροι βρίσκονται στον Μύρμηκα, έναν ύφαλο ανάμεσα στη Σκιάθο και τη Μαγνησία, στον Πειραιά κοντά στην απόληξη των τειχών του Θεμιστοκλή και πάνω στους λιμενοβραχίονες που αυτός είχε φτιάξει, στο Βόσπορο, στην Κόρινθο, στη Σμύρνη. Το αποκορύφωμα της πολύτιμης αυτής πρακτικής για τα θαλασσινά ταξίδια είναι ο φάρος της Αλεξάνδρειας, ένα από τα επτά θαύματα της αρχαιότητας χτισμένος στα τελευταία χρόνια της Βασιλείας του Πτολεμαίου του Β΄ του Φιλαδέλφου. Είχε ύψος 150 μέτρων και είχε μία φωτοβολία 300 σταδίων, δηλαδή περίπου 200 χιλιομέτρων, αν οι μαρτυρίες δεν

είναι υπερβολικές. Για την ολοκλήρωση του χρειάστηκαν 12 χρόνια.

Οι Ρωμαίοι και οι Βυζαντινοί συνέχισαν αυτή την παράδοση ως διάδοχοι θαλασσοκράτορες, Ο φάρος της Κωνσταντινούπολης έδωσε μάλιστα το όνομά του και στην παρακείμενη εκκλησία, την Παναγία του φάρου, χτισμένη στα χρόνια του Κωνσταντίνου του Ε΄. Πέρα από τη σημασία τους για τη ναυτιλία, οι Βυζαντινοί χρησιμοποιούσαν τους φάρους και ως φρυκτώρια ή «καμινοβίγλια», ένα δίκτυο επικοινωνίας μέσω της φωτιάς που ξεκινούσε από τα νησιά και κατέληγε στον φάρο του πανιού στην Προποντίδα. Κατάφεραν μάλιστα πρώτοι να κλείσουν τη φωτιά εντός λυχνίας, «υαλοφράκτου κλωβού», πράγμα που έγινε τελειοποιήθηκε αρκετούς αιώνες μετά, από τους εφευρέτες της βιομηχανικής επανάστασης.

Από διαφορετικές πηγές προκύπτει ότι τουλάχιστον από το 1650 μ.Χ. υπήρχαν φάροι στα νερά του αρχιπελάγους και 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 και τα κρητικά λιμάνια σημειώνονται σε δεκάδες αποτυπώσεις με φάρους στους λιμενοβραχίονες τους.

Ο φωτισμός των ακτών για εκείνες τις περιόδους πρέπει να χωριστεί σε δύο κατηγορίες: στο οργανωμένο δίκτυο με μόνιμες φωτιές σε κτίρια ή πύργους και στο περιστασιακό δίκτυο με φωτιές που καλύπτουν ειδικές ανάγκες. Όσο προχωρούμε προς τον 19ο αιώνα, το οργανωμένο δίκτυο επεκτείνεται, ενώ το περιστασιακό δίκτυο συρρικνώνεται.



Με την ίδρυση του νεότερου ελληνικού κράτους, το δίκτυο των φάρων που διαμορφώθηκε στην ελληνική επικράτεια αποτελεί αναμφίβολα ένα φαινόμενο αντίστοιχο των ακτών μεγάλων ευρωπαϊκών ναυτικών δυνάμεων. Η Βαλτική, το αγγλικό κανάλι, οι ισπανικές, οι γαλλικές και ιταλικές ακτές διέθεταν εκατοντάδες φάρους και στα τέλη του 18ου αιώνα οργανωμένες υδρογραφικές υπηρεσίες των ευρωπαϊκών χωρών σχεδίαζαν τα φαρικά δίκτυα.

Στα χνάρια των θαλάσσιων κρατών της Δύσης, το ελληνικό κράτος, από την πρώτη κιόλας περίοδο της δημιουργίας του, ανάβει τον πρώτο φανό λιμένος το 1827 στην Αίγινα, με εντολή του Καποδίστρια. Στα 170 χρόνια που ακολουθούν, αναπτύσσεται ένα δίκτυο φάρων και φανών που σήμερα φτάνουν τους 900.

Από την μια η ταχύτατη ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας και από την άλλη η ιδιαιτερότητα της ελληνικής ακτογραμμής συνέβαλαν ώστε να δημιουργηθεί ένα ευρύτατο δίκτυο φάρων, προσφέροντας επιπλέον στο ελληνικό τοπίο εξαιρετικά πέτρινα κτίσματα. Οι ελληνικοί φάροι αναμφίβολα πρέπει να ενταχθούν στα αξιόλογα νεοελληνικά αρχιτεκτονικά μνημεία. Πρόκειται για κτίρια, γενική μορφή των οποίων είναι απλά γεωμετρικά σχήματα, με γεωμετρική διαύγεια και αίσθηση χωρητικότητας. Πάντοτε ξεχωρίζουν και διακρίνονται από μεγάλη απόσταση. Ο γεωμετρικής μορφής συμπαγής όγκος τους στηρίζεται στον κατακόρυφο άξονα, χωρίς κακόγουστες υπερβολές, περιττές γραφικότητες, πολλά ακαθόριστα μορφολογικά στοιχεία, αλλά με συγκρατημένα και λιτή μορφολόγηση. Η αρχιτεκτονική αρχή που ακολουθήθηκε είναι σαφής: «Η λειτουργία οδηγεί στη

μορφή».



Σε ποσοστό 60% περίπου οι ελληνικοί φάροι είναι κυκλικοί. Συχνά συναντάται και ο τετράγωνος τύπος, ενώ επτά μόνον φάροι σε όλο το ανάπτυγμα των ακτών μας είναι εξαγωνικοί ή οκταγωνικοί. Τις περισσότερες φορές βρίσκουμε ενσωματωμένο στον όγκο του φάρου και το φαρόσπιτο, το σπίτι του φαροφύλακα. Ισόγειο σχεδόν πάντοτε και με ελάχιστους βοηθητικούς χώρους.

Η επιλογή των τοποθεσιών των φάρων αποδεικνύεται σοφή, καθώς, μέχρι και σήμερα, το ελληνικό φαρικό δίκτυο είναι σε πλήρη λειτουργία, με τους φάρους του να αποτελούν, παρά την αλματώδη ανάπτυξη της τεχνολογίας και την χρήση ακριβέστατων ραντάρ, πολύτιμη βοήθεια στη σύγχρονη ναυσιπλοΐα, όχι μόνο των μεγάλων εμπορικών και επιβατικών πλοίων αλλά και των μικρών σκαφών η χρήση των οποίων γνωρίζει κάθε χρόνο αλματώδη αύξηση. Από αυτούς τους φάρους, οι περισσότεροι είναι σήμερα αυτόματοι, ηλιακοί, ασετυλίνης, ηλεκτρικοί και δεν ανάβουν, φυσικά, πάνω στα καλαίσθητα και γοητευτικά λιθόκτιστα κτίρια που οικοδομήθηκαν κυρίως τον προηγούμενο αιώνα, αλλά πάνω στα χνάρια και την τεχνογνωσία που είναι πολύ νεώτερη. Καθοριστική για τη φθορά και την εγκατάλειψη των αρχικών κτιρίων ήταν, όχι μόνο οι δύο πόλεμοι που προηγήθηκαν αλλά και ο αναγκαίος εκσυγχρονισμός του δικτύου. Οι νέες τεχνολογικές δυνατότητες για τη σήμανση των ακτών και των θαλάσσιων δρόμων έκαναν περιττή την αισθητική των πέτρινων φάρων. Σιδερόπλεκτοι φάροι τους αντικαθιστούν με συγκριτικά χαμηλότερο κόστος. Παρόλα αυτά, η αρμόδια Υπηρεσία Φάρων αγωνίζεται για τη συντήρηση των πέτρινων μνημείων που έχουν απομείνει, ο χρόνος όμως αποδεικνύεται καταλυτικός.

<https://bit.ly/3QGX0qI>