ΦΑΡΟΙ ΤΗΣ ΤΗΝΟΥ, ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΙΑ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ ΤΗΝΟΥ







@ Ομάδα Εθελοντών Φάρου Λιβάδας 2026





@ Ομάδα Εθελοντών Φάρου Λιβάδας 2026

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ - ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΦΑΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ 8

1. ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΕΠΟΧΗ 8

2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΦΑΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ 9

3. ΕΞΕΛΙΞΗ ΦΩΤΙΣΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΣΜΩΝ 12

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΦΑΡΟΦΥΛΑΚΩΝ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ 16

ΑΦΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΦΑΡΟΦΥΛΑΚΑ ΑΝΤΩΝΗ ΣΑΛΤΑΜΑΝΙΚΑ 20

Η ΑΦΟΡΜΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ: ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΠΟΝΤΙΣΗΣ ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΩΝ ΚΑΛΩΔΙΩΝ «ΒΟΛΤΑ»(1887) ΣΤΗ ΜΥΚΟΝΟ 23

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ 23

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΝΑΥΑΓΙΟΥ 25

ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ ΣΤΟ ΜΑΥΡΟ ΒΡΑΧΟ ΤΟΥ ΠΑΝΟΡΜΟΥ (ΜΥΚΟΝΟΣ) 27

ΔΙΑΣΩΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΖΩΝΤΩΝ 28

ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΣΤΟ WESTMINSTER ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ 29

ΕΚΘΕΣΙΣ ΦΩΤΙΣΜΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΛΙΩΝ 1889 ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (ΤΜΗΜΑ ΦΑΡΩΝ) 35

ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΠΛΑΝΗΤΗ ΣΤΟΝ ΠΑΝΟΡΜΟ ΤΗΝΟΥ - ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΗΧΩ ΤΗΣ ΤΗΝΟΥ (1884) 43

ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΔΥΣΒΑΤΟΥ ΣΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΗΝΟΥ – ΑΝΔΡΟΥ - ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΗΝΟΥ Φύλλο 231 (3 Αυγούστου 1902) 44

ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ - ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΗΝΟΥ Φύλλο 526 (5 Απριλίου1908) 49

ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ - ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΗΝΟΥ -Φύλλο 588 (13 Ιουνίου1909) .. 52

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ ΑΡΧΕΙΑ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΦΑΡΩΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ 55

21 Ιανουαρίου 1904. ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ ΑΓΟΡΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΑΠΟ ΓΑΛΛΙΑ - ΠΑΡΙΣΙ 57

21 Ιανουαρίου 1904. ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ 60

26 Μαρτίου 1904. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΦΑΡΟ ΛΙΒΑΔΑΣ 69

30 Ιουνίου 1910. ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ 71

8 Ιουλίου 1910. ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ 73

22 Ιουλίου 1910. ΕΝΤΟΛΗ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ 74

26 Ιουλίου 1910. ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ ΑΦΙΞΗΣ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΥ ΣΤΗΝ ΤΗΝΟ 75

30 Ιουλίου 1910. ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΒΛΑΒΗΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ 76

24 Μαρτίου 1914. ΑΓΟΡΑ ΝΕΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ ΑΠΟ ΓΑΛΛΙΑ..... 77

25 Αυγούστου 1922. ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ ΒΡΕΤΤΑΝΙΚΟΥ ΝΑΥΑΡΧΕΙΟΥ. ΕΡΩΤΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ ΑΠΟ ΑΝΑΛΑΜΠΟΝ ΣΕ ΣΤΑΘΕΡΟ ΦΩΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ. 79

29 Αυγούστου 1922. ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠ. ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΟ ΒΡΕΤΤΑΝΙΚΟ ΝΑΥΑΡΧΕΙΟ ΠΕΡΙ ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΥ ΕΚΠΕΜΠΟΜΕΝΟΥ ΦΩΤΟΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ. 80

20 Σεπτεμβρίου 1922. ΕΝΤΟΛΗ ΤΟΥ ΥΠ. ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠ. ΦΑΡΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ. 81

26 Σεπτεμβρίου 1922. ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ ΣΤΟ ΥΠ.ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠ. ΦΑΡΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ. 82

28 Σεπτεμβρίου 1922. ΣΧΕΔΙΟ ΜΕ ΤΑ ΛΕΠΤΟΜΕΡΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΦΩΤΟΒΟΛΙΑΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ. 83

28 Σεπτεμβρίου 1922. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΟΥ ΧΑΡ.ΠΛΕΜΜΕΝΟΥ ΠΕΡΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ 84

8 Οκτωβρίου 1922. ΕΝΤΟΛΗ Δ/ΝΤΟΥ ΤΗΣ ΥΠΗΡ.ΦΑΡΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΠΡΟΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗ 86

15 Ιουλίου 1923. ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΟΥ ΕΠΙΣΤΑΤΗ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΗ ΤΗΝΟΥ ΠΕΡΙ ΕΙΔΟΥΣ ΒΛΑΒΗΣ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ 89

19 Ιουλίου 1923. ΗΜΙΤΕΛΕΣ ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΩΝ ΠΕΡΙ ΕΚΤΕΛΕΣΜΕΝΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ 90

20 Ιουλίου 1923. ΔΙΑΒΙΒΑΣΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΣΤΗ Δ/ΝΣΗ ΦΑΡΩΝ ΑΠΌ ΤΟΝ ΤΕΛΩΝΗ ΤΗΝΟΥ ΠΕΡΙ ΒΛΑΒΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ 93

7 Νοεμβρίου 1923. Έντολη ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ Η ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΑΠΟ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΟ. 94

14 Νοεμβρίου 1923. ΑΝΑΦΟΡΑ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΟΥ ΓΙΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΒΛΑΒΕΝΤΟΣ ΒΑΡΟΥΛΚΟΥ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ. 97

7 Ιουνίου 1937. ΕΝΤΟΛΗ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΒΛΑΒΗΣ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ. 99

25 Απριλίου 1939. ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΕΧΝΙΤΗ ΓΙΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΒΛΑΒΕΝΤΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΚΑΙ ΓΙΑ ΑΝΑΓΚΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ. 102

5 Φεβρουαρίου 1946. ΑΝΑΦΟΡΑ ΥΠΑΞ/ΚΟΥ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ. ΑΝΑΓΚΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΣΤΕΓΗΣ ΚΑΙ ΘΥΡΩΝ. 104

26 Απριλίου 1946. ΑΓΓΕΛΙΑ ΠΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΥΣ ΤΟΥ Γ.Ε.Ν. ΓΙΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ. 105

23 Νοεμβρίου 1948. ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΥΡΣΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΦΑΡΟ ΛΙΒΑΔΑΣ 106

8 Δεκεμβρίου 1949. ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΥΡΣΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΦΑΡΟ ΛΙΒΑΔΑΣ 107

8 Νοεμβρίου 1950. ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΟΥ Α.ΔΑΜΑΛΙΤΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΑΡΟ ΛΙΒΑΔΑΣ..... 108

2 Νοεμβρίου 1951. ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΟΥ Π.ΜΠΕΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΑΡΟ ΛΙΒΑΔΑΣ 109

20 Νοεμβρίου 1953. ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΒΙΔΟΥ ΓΙΑ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ..... 110

16 Αυγούστου 1956. ΕΓΓΡΑΦΟ ΣΗΜΑΤΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΝΕΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΦΑΡΟ ΛΙΒΑΔΑΣ..... 112

16 Αυγούστου 1956. ΣΗΜΑ ΕΝΔΙΑΜΕΣΗΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΠΡΟΟΔΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΤΟ ΦΑΡΟ ΛΙΒΑΔΑΣ 113

17 Αυγούστου 1956. ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ ΓΙΑ ΕΝΑΡΞΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΜΕ ΤΑ ΝΕΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ 114

19 Αυγούστου 1956. ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΟΥ Π. ΜΠΕΗ ΓΙΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΚΛΩΒΟΥ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ 115

20 Οκτωβρίου 1956. ΑΠΟΦΑΣΗ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΕΘΝ.ΑΜΥΝΗΣ ΓΙΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΦΩΤΟΒΟΛΙΑΣ ΦΑΡΩΝ ΛΙΒΑΔΑΣ & ΓΡΗΑΣ ΑΝΔΡΟΥ ΜΕ ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ..... 120

19 Δεκεμβρίου 1956. ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΕΛΕΥΣΤΗ Ν.ΚΟΝΔΥΛΗ ΓΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΔΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΠΙΚΡΑΝΟΥ (ΘΟΛΟΥ ΣΤΟΝ ΚΛΩΒΟ) ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ..... 121

19 Σεπτεμβρίου 1960. ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΕΛΕΥΣΤΗ ΓΡΗΓ.ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΦΑΡΟΥΣ ΒΕΛΟΣΤΑΣΙ ΣΥΡΟΥ ΚΑΙ ΛΙΒΑΔΑ. 123

29 Σεπτεμβρίου 1960. ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΕΛΕΥΣΤΗ ΓΡΗΓ.ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΕΠΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΘΕΙΣΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΣΤΟ ΦΑΡΟ 125

17 Ιανουαρίου 1963. ΑΝΑΦΟΡΑ ΒΛΑΒΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΕΝΤΟΛΗ Δ/ΝΣΗΣ ΦΑΡΩΝ ΓΙΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΝΟΝΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ 126

19 Ιανουαρίου 1963. ΑΝΑΦΟΡΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΝΟΝΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ 131

25 Ιανουαρίου 1963. ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΕΛΕΥΣΤΗ ΓΡΗΓ.ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΚΑΝΟΝΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ 133

5 Οκτωβρίου 1967. ΔΙΑΤΑΓΗ Δ/ΝΣΗΣ ΦΑΡΩΝ ΓΙΑ ΕΠΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΘΕΙΣΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ 135

14 Οκτωβρίου 1967. ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣ ΤΗ Δ/ΝΣΗ ΦΑΡΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΤΥΧΗ ΕΠΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΘΕΙΣΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ 139

4 Σεπτεμβρίου 1970. ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ ΓΙΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ. 141

21 Σεπτεμβρίου 1970. ΔΕΛΤΙΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ. 143

26 Σεπτεμβρίου 1972. ΔΕΛΤΙΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ. 147

18 Νοεμβρίου 1974. ΦΥΛΛΟ ΠΟΡΕΙΑΣ ΣΕ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟ «ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ» ΓΙΑ ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΟ ΦΑΡΟ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΤΟΥ..... 150

23 Νοεμβρίου 1974. ΣΗΜΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ - ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΥ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟΥ ΠΥΡΣΟΥ ΣΤΗ ΒΑΣΗ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ..... 152

8 Δεκεμβρίου 1974. ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΞΑΡΜΩΣΗΣ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ..... 154

25 Μαρτίου 1975. ΑΝΑΦΟΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΞΑΡΜΩΣΘΕΙΣΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ. 160

25 Ιουλίου 1975. ΔΙΑΤΑΓΗ ΥΠΗΡ.ΦΑΡΩΝ ΓΙΑ ΕΞΑΡΜΩΣΗ ΚΑΙ ΠΑΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΥ ΠΥΡΣΟΥ ΚΑΙ ΕΝΑΡΞΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΘΕΙΣΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΦΑΡΟΥ. 162

1 Σεπτεμβρίου 1975. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΠΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΘΕΙΣΑΣ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΙΚΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΠΛΑΚΑΣ ΚΛΩΒΟΥ. 167

15 Νοεμβρίου 1976. ΚΑΤΟΨΕΙΣ, ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΑ, ΣΧΕΔΙΑ ΟΠΤΙΚΩΝ ΚΛΠ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ.. 170

26 Απριλίου 1983. ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ ΣΕ ΗΛΙΑΚΟ ΚΑΙ ΜΗ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟ (ΑΝΕΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ). 176

2018-2020 ΝΕΟΤΕΡΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΦΑΡΟ ΛΙΒΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ ΚΑΙ ΕΘΕΛΟΝΤΕΣ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ. 178

Αποκατάσταση πρόσοψης - Façade restoration 180

Αποκατάσταση πρόσοψης - Façade restoration 181

Καθαρισμός πατώματος 80m^2 - 80m^2 floor cleaning 182

Απομάκρυνση 250 καροτσιών παλαιών σοβάδων 182

Removal of 250 cartons of old plasters 182

Κατασκευή πόρτας πυργίσκου από ξύλο νιαγκόν 183

Construction of a tower door from niagon wood 183

Συντήρηση σιδερένιας σκάλας πυργίσκου 184

Tower’s iron staircase maintainance 184

Αποκατάσταση ξύλινου παράθυρου και τζαμιών πυργίσκου 185

Restoration of the wooden window and glasses of the tower 185

Αποκατάσταση πρεκιού και μαρμάρων κύριας πόρτας 186

Restoration of marbles and concrete lintel of the main door 186

Κατασκευή 5 παραθύρων από ξύλο νιαγκόν με ανοξείδωτα κάγκελα 187

Construction of 5 niagon wood windows with stainless steel railings 187

Αποκατάσταση, καθαρισμός και μορφοποίηση διαδρόμου 188

Restoration, cleansing and decoration of the corridor 188

Τοποθέτηση νέου αλεξικέραυνου 189

Installation of a new lightning rod on the tower 189

Κλείσιμο ρωγμών ταράτσας του Φάρου και μόνωσή της 190

Closure of the Lighthouse’s roof cracks and roof isolation 190

Αποκατάσταση κάγκελων και μετώπης πυργίσκου 191

Restoration of railings and the panel of the tower 191

Αποκατάσταση plexiglass πυργίσκου 192

Restoration of plexiglass of the tower 192
Αποκατάσταση μαρμάρων της πρόσοψης του γείσου του Φάρου..... 193
Restoration of cornice marbles of the façade of the Lighthouse..... 193
Αποκατάσταση ξερολιθιάς της αυλής του Φάρου 194
Restoration of the drywall of the lighthouse’s yard..... 194
Ανοιξη 2025 : Κατάρρευση μέρους της πλάκας στο εμπρός δεξιά δωμάτιο Spring of 2025 : Collapse of part of the concrete slab in the front right room 195
Ριζική λύση για το μέλλον του κτιρίου του Φάρου 196
Radical solution for the future of the Lighthouse building 196
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ. 197

@ Ομάδα Εθελοντών Φάρου Λιβάδας 2026

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ - ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΦΑΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

1. ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΕΠΟΧΗ

Οι πρώτες αναφορές κατασκευής και λειτουργίας πυρσών στην ελληνική αρχαιότητα, ανήκουν στα Ομηρικά έπη, όπου αναφέρεται ότι σε κορυφές πύργων, λόφων, άναβαν εύφλεκτες ύλες προς διευκόλυνση της ναυσιπλοΐας, δηλαδή δημιουργούσαν «πρωτογενείς» φάρους.

Ηδη στην Ιλιάδα του Ομήρου (Τ375) αναφέρεται :

«ὡς δ᾽ ὅτ᾽ ἂν ἐκ πόντοιο σέλας ναύτῃσι φανήῃ καιομένοιο πυρός,
τό τε καίεται ὑψόθ᾽ ὄρεσφι»
(Και ως όταν στους θαλασσινούς μακρόθεν από όρος φέγγει φωτιά που άναψαν στην στάνην οι ποιμένες, αλλά στο μέγα πέλαγος τους σέρν’ η ανεμοζάλη μακράν από τους ποθητούς)

Σύμφωνα με κάποιες ιστορικές πηγές, πριν τον διάσημο φάρο της Αλεξάνδρειας, υπήρξαν φάροι έναντι της άκρας του ακρωτηρίου της Έλλης (φάρος Σιγείου), στη La Corunna (Λα Κορούνια) Ισπανίας (Πύργος του Ηρακλέους) και στον Πειραιά.

Η ονομασία «Φάρος» θεωρείται ότι προέρχεται από το όνομα της νησίδας «Φάρος» πλησίον της Αλεξάνδρειας, επί της οποίας τον 3ο π.Χ. αιώνα κατασκευάστηκε ο ομώνυμος φάρος από τον περιώνυμο αρχιτέκτονα Σώστρατο τον Κνίδιο.

Ο «Φάρος της Αλεξάνδρειας», ήταν ο πλέον φημισμένος φάρος της αρχαιότητας και ένα από τα επτά θαύματα του κόσμου. Η ανέγερση του φάρου ξεκίνησε υπό την βασιλεία του Πτολεμαίου Α΄ του Σωτήρα και ολοκληρώθηκε από τον διάδοχο του Πτολεμαίο Β΄ τον Φιλάδελφο. Το ύψος του «πύργου» ήταν 156,9 μέτρα και αποτελούσε το υψηλότερο κτίσμα της αρχαιότητος ενώ η φωτοβολία του ήταν 30 ναυτικά μίλια. Κατά την διάρκεια της ημέρας, «αναδύετο» πυκνός καπνός από την κορυφή του πύργου ο οποίος βοηθούσε τα πλοία να χαράξουν πορεία προς το λιμάνι της Αλεξάνδρειας. Δυστυχώς, μετά από τους τρεις σεισμούς που έλαβαν χώρα το 796 π.Χ., το 1303 μ.Χ. και το 1323 μ.Χ, καταστράφηκε ολοκληρωτικά. Από τα ερείπια του φάρου αναγέρθηκε στη θέση του το φρούριο Tabiyat Qayt-bay ή Bourdj- az-Zafar.

Για την κατασκευή και την ύπαρξη «πυρσών» στη διάρκεια της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, ελάχιστα είναι γνωστά. Πέραν του έμπρακτου ενδιαφέροντος του αυτοκράτορα Αναστασίου Α΄ (491- 518) στην επισκευή του φάρου της Αλεξάνδρειας, στη περίοδο αυτή αναφέρονται μόνο τρεις φάροι: ένας στην ευρωπαϊκή ακτή του Βοσπόρου, απέναντι από τις Συμπληγάδες, ο φάρος της Κωνσταντινουπόλεως και ο φάρος στο Πανί στην ακτή της Προποντίδας.

Θεωρείται ότι μέχρι τα τέλη του 18ου αιώνα, οι υπάρχοντες φάροι λειτουργούσαν όπως στην αρχαιότητα, δηλαδή με καύση ξύλου, άνθρακα ή φυτικών ελαίων και χρήση ρητινωδών ουσιών.

Αργότερα τα φωτιστικά μηχανήματα λειτουργούσαν με κοινό έλαιο και πετρέλαιο, ενώ πάντα αναζητούνταν μέθοδοι βελτίωσης τους. Εξ άλλου, αυτό επέβαλε και η πληθώρα των υφάλων, βραχονησίδων και σκοπέλων, που για πολλά κράτη δημιουργούσε σοβαρά προβλήματα προσεγγίσεως και εφοδιασμού των φάρων και συνεπώς και αναπτύξεώς τους. Έτσι, αναζητούνταν λύσεις στο πρόβλημα αυτό, ώστε να εξευρεθούν μηχανήματα που θα λειτουργούν και θα εκπέμπουν «φωτεινά σημάδια», συνεχώς και για μεγάλα χρονικά διαστήματα, άνευ της συνεχούς παρουσίας ανθρώπου.

Έτσι, εφευρέθηκαν οι αυτόματοι πυρσοί ασετιλίνης, τα φωτιστικά μηχανήματα των οποίων ήταν απολύτως ασφαλή, λειτουργούσαν μόνο κατά τη διάρκεια της νύκτας, δεν απαιτούσαν κτιριακή εγκατάσταση (μόνο μικρή βάση από σκυροκονίαμα), ούτε συνεχή παρουσία φαροφυλάκων και περιόριζαν πολύ τη δαπάνη εγκαταστάσεως και λειτουργίας τους, επιφέροντας σημαντικές και ουσιώδεις βελτιώσεις στο πρόγραμμα αναπτύξεως του φαρικού δικτύου.

Σήμερα, τα φωτιστικά μηχανήματα όλων των πυρσών λειτουργούν με ηλεκτρική ενέργεια που τους παρέχεται είτε μέσω Φ/Β συστημάτων, είτε από το δίκτυο της ΔΕΗ.

2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΦΑΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Σύμφωνα με κάποιες ιστορικές πηγές, φάροι υπήρξαν πολύ πριν από το 1650 στο Αρχιπέλαγος του Αιγαίου, στο Μυρτώο και στο Κρητικό πέλαγος και συγκεκριμένα στα σημαντικότερα λιμάνια της εποχής, όπως στη, Χίο (1420) Μυτιλήνη (1782), Ρόδο (1490) και στη Μεθώνη.

Την εποχή της τουρκοκρατίας, το πλέον βέβαιο είναι ότι δεν υπήρξαν πυρσοί στις Ελληνικές ακτές. Αυτό ισχυροποιείται και από το γεγονός ότι την εποχή αυτή, οι συνθήκες διαβιώσεως των Ελλήνων και ο φόβος της πειρατείας στα νησιά και γενικά στις παράκτιες περιοχές, αποτέλεσαν ισχυρούς αποτρεπτικούς παράγοντες στην κατασκευή ή/και στην λειτουργία φάρων.

Οι περισσότεροι πυρσοί κατασκευάστηκαν μεταξύ του 1822 και του 1910.

Από το 1822, η Μεγάλη Βρετανία, υπό την προστασία της οποίας τελούσε η Ιόνιος Πολιτεία, είχε μεριμνήσει με συστηματικό σχεδιασμό για την κατασκευή Φάρων σε επιλεγμένες θέσεις των Ιονίων νήσων. Έτσι ιδρύθηκαν οι Φάροι: Φρούριο Κερκύρας/1822, Βαρδιάνοι Αργοστολίου/1824, Λάκκα και Μαντόνα Παξών/1825, Καπαρέλι και Άγιοι Θεόδωροι Αργοστολίου/1828, Στροφάδες/1829 και Κρυονέρι Ζακύνθου/1832. Οι Φάροι αυτοί, αργότερα, κληρονομήθηκαν στο Ελληνικό κράτος από τους Άγγλους με την προσάρτηση των Επτανήσων στην Ελλάδα (1863).

Ο πρώτος φανός του νεοσύστατου Ελληνικού κράτους, άναψε το 1829 ή το 1830 στο λιμάνι της Αίγινας, όταν ο Καποδίστριας ανακήρυξε την Αίγινα Πρωτεύουσα της Ελληνικής Πολιτείας (εκκλησάκι Αγ. Νικολάου Θαλασσινού), ο οποίος για άγνωστη αιτία αργότερα καταστράφηκε.

Το 1831, λειτούργησαν δύο ακόμα πυρσοί, ο ένας στη αριστερή πλευρά του λιμένα της Κέας και ο άλλος στις Σπέτσες.

Η πρώτη συστηματική μέριμνα του κράτους για την οργάνωση του Ελληνικού τότε Φαρικού Δικτύου, έγινε στις 16 Ιανουαρίου 1834 με αντίστοιχο Βασιλικό Διάταγμα (ΦΕΚ 4/ «Περί Οργανισμού Λιμενίων Αρχών»), όπου υπεύθυνοι για τη παρακολούθηση και σωστή λειτουργία των πυρσών καθορίσθηκαν οι κατά τόπους Λιμενικές αρχές.

Μέχρι το 1848, κατασκευάστηκαν και τέθηκαν σε λειτουργία άλλοι τρεις πυρσοί, δύο στον Πειραιά και ένας στο Γαιδουρονήσι της Σύρου, ο οποίος διατηρείται μέχρι και σήμερα (φάρος Γάιδαρος).

Στη συνέχεια και μέχρι το 1887 κατασκευάστηκαν και τέθηκαν σε λειτουργία 35 νέοι πυρσοί με πρώτους του φάρους, στη Ψυτάλλεια, στη Φάσσα της Άνδρου και επί της νησίδας «Μανδήλι» (όλοι τους διατηρούνται μέχρι και σήμερα).

Μέχρι το 1887 η Υπηρεσία Φάρων ανήκε από κοινού στο Υπουργείο Εσωτερικών και στο Υπουργείο των Ναυτικών. Η κατάσταση αυτή όπως αποδείχθηκε εκ του αποτελέσματος, κάθε άλλο παρά βοηθούσε στον έλεγχο και σωστή λειτουργία του Ελληνικού Φαρικού Δικτύου. Με μέριμνα του Υπουργείου των Ναυτικών συστάθηκε ειδική επιτροπή, η οποία αποφάσισε την εξ' ολοκλήρου υπαγωγή της Υπηρεσίας Φάρων στο Υπουργείο Ναυτικών ως ανεξάρτητο τμήμα του. Με αυτόν τον τρόπο ιδρύεται με το νόμο ΑΥΠΒ' το έτος 1887 (ΦΕΚ 140) η Υπηρεσία Φάρων. Με την ίδρυση της Υπηρεσίας Φάρων άρχισαν να αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά οι πιέσεις από τις ευρωπαϊκές εταιρείες ναυσιπλοΐας για βελτίωση του Ελληνικού φαρικού δικτύου, καθόσον η ανάπτυξη του εμπορίου βασιζόταν κατά κύριο λόγο, στη ναυτιλία (το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν ήταν τότε ανεπτυγμένο σε ικανοποιητικό βαθμό).

Την χρονολογία αυτή το Ελληνικό Φαρικό Δίκτυο αριθμούσε 49 Φάρους (συμπεριλαμβανομένων αυτών της Ιονίου πολιτείας). Μέχρι την περίοδο εκείνη οι θέσεις των φάρων αποφασίζονταν με προσωπική αντίληψη του εκάστοτε διευθύνοντος την Υπηρεσία Φάρων, η οποία στηριζόταν κυρίως σε αιτήσεις των τοπικών πληθυσμών, των διερχομένων ναυτικών, των ναυτιλιακών πρακτόρων των ευρωπαϊκών ατμοπλοϊκών εταιρειών, αλλά και σε περιπτώσεις μεγάλων ναυαγίων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το Ελληνικό Φαρικό Δίκτυο να μην αναπτύσσεται ως προϊόν συστηματικού συνολικού σχεδιασμού. Έτσι εξηγείται γιατί φάροι δευτερεύουσας σημασίας κτίζονταν νωρίτερα από άλλους που εξυπηρετούσαν το διεθνές θαλάσσιο δίκτυο, όπως για παράδειγμα ο φάρος του Γυθείου ο οποίος κτίστηκε πριν από τους φάρους του Μαλέα και του Ταίναρου.

Το έτος 1887 ορίσθηκε Ελληνική Επιτροπή η οποία εκπόνησε την μελέτη με τίτλο, «Έκθεσις περί του Φωτισμού των Ελληνικών παραλιών». Στη μελέτη αυτή ορίσθηκαν οι κυριότερες γραμμές των πλοίων που πελαγοδρομούσαν (γραμμές πελαγοδρομίας) καθώς και των πλοίων που ακτοπλοούσαν (γραμμές ακτοπλοΐας). Στη συνέχεια οι μελετητές διέτρεξαν αυτές τις γραμμές και όπου κρίθηκε αναγκαίο συμπλήρωσαν την απαίτηση για κατασκευή νέων πυρσών. Έτσι με απόλυτη μεθοδικότητα και αποτέλεσμα καθορίσθηκαν τα σημεία και προτάθηκε η συμπλήρωση του Ελληνικού Φαρικού Δικτύου με νέους πυρσούς.

Άρχισαν έκτοτε να κατασκευάζονται από το Ελληνικό κράτος νέοι πυρσοί μεταξύ αυτών υπήρχαν και πυρσοί των οποίων τα φωτιστικά μηχανήματα υπερείχαν σε σχέση με άλλους, όπως ο Φάρος «Αρμενιστής» Μυκόνου, ο «Γέρο Γόμπος», νοτιοδυτικά της Κεφαλληνίας και οι μη υφιστάμενοι σήμερα φανοί του λιμένος Κυπαρισσίας, εκβολών του Ευήνου και του αγκυροβολίου της Κορώνης.

Το 1913, με τη προσάρτηση της Μακεδονίας, της Κρήτης και των νήσων του Αιγαίου, προστίθενται στο Ελληνικό Φαρικό Δίκτυο και άλλοι 18 φάροι που είχαν κατασκευαστεί για λογαριασμό των Τούρκων από Γαλλική εταιρεία.

Μέχρι το 1917 λειτουργούσαν στο Ελληνικό Φαρικό Δίκτυο, 214 πυρσοί και 38 σταθεροί φανοί. Στα χρόνια του μεσοπολέμου το φαρικό δίκτυο επεκτείνεται και το 1934 αριθμεί 331 πυρσούς, από τους ποίους οι 32 έχουν κατασκευαστεί από την Γαλλική εταιρία «Administration Générale des Phares de l' Empire Ottoman». Θα πρέπει να επισημανθεί ότι από τα τέλη του 19ου και αρχές του 20ου αιώνος, ο Υποναύαρχος Στυλιανός Λυκούδης, διετέλεσε επί σειρά ετών Διευθυντής της Υπηρεσίας Φάρων και ώθησε σημαντικά με τις μελέτες του και το έργο του την επέκταση του φαρικού δικτύου στον Ελλαδικό χώρο. Η περίοδος διοικήσεως του Στ. Λυκούδη, αποτελεί πραγματικό σταθμό στην πορεία της Υπηρεσίας Φάρων και συγχρόνως τη βάση για την μετέπειτα εξέλιξή της.

Ο Β' Παγκόσμιος πόλεμος ήταν πλήρως καταστρεπτικός για το Ελληνικό Φαρικό Δίκτυο. Από τους 388 πυρσούς (206 φάροι και 182 φανοί), απομένουν το 1945 να λειτουργούν μόνο 28, εκ των οποίων 19 ήσαν επιτηρούμενοι φάροι. Μετά την απελευθέρωση αρχίζουν οι εργασίες αποκαταστάσεως του κατεστραμμένου Ελληνικού φαρικού δικτύου.

Το 1947 με την προσάρτηση των Δωδεκανήσων προστίθενται 4 ακόμη φάροι (δύο στη Ρόδο, ένας στην Κανδηλούσα και ένας στην Κάλυμνο).

Το 1951 ψηφίζεται ο «Περί Φάρων» νόμος 1629/1951, σύμφωνα με τον οποίο ορίζεται η λειτουργία του φαρικού δικτύου ασκείται αποκλειστικά από την τότε Διεύθυνση Φάρων του Πολεμικού Ναυτικού.

Με την ολοκλήρωση των εργασιών αποκατάστασης του Ελληνικού φαρικού δικτύου, στα τέλη του 1953 αριθμούνται 445 πυρσοί, από τους οποίους οι 94 ήταν επιτηρούμενοι.

Από το 1980 η Υπηρεσία Φάρων άρχισε τη μελέτη και σταδιακή αντικατάσταση των μέχρι τότε παλαιών φωτιστικών μηχανισμών με σύγχρονους ηλεκτρικούς ή ηλιακούς (φωτοβολταϊκά συστήματα), ενέργεια που ολοκληρώθηκε το 1998.

Σήμερα, όλοι οι πυρσοί του Ελληνικού Φαρικού Δικτύου λειτουργούν αποκλειστικά με ηλεκτρική ενέργεια, η οποία τους παρέχεται είτε από το δίκτυο της ΔΕΗ, είτε με μετατροπή της ηλιακής ενέργειας σε ηλεκτρική, με τη χρήση αυτόματων φωτοβολταϊκών συστημάτων, όπως προαναφέρθηκε.

Το 2014 ψηφίζεται και τίθεται σε εφαρμογή ο νόμος 4278, που αφορά σε θέματα που άπτονται της οργάνωσης και λειτουργίας της Υπηρεσίας Φάρων του Πολεμικού Ναυτικού και του Ελληνικού Φαρικού Δικτύου, η οποία είναι και ο αρμόδιος κρατικός φορέας με την αποκλειστική δικαιοδοσία εγκατάστασης και λειτουργίας, του συνόλου του Φαρικού Δικτύου της Χώρας στα πλαίσια ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, καθώς και όλων των συναφών δραστηριοτήτων.

Μέχρι σήμερα, το Ελληνικό φαρικό δίκτυο δεν έχει σταματήσει να επεκτείνεται, με αποτέλεσμα σήμερα να περιλαμβάνει περισσότερους από 1300 πυρσούς, από τους οποίους οι 120 είναι λιθόκτιστοι φάροι και από αυτούς οι 34 έχουν χαρακτηρισθεί ως Ιστορικά Διατηρητέα Μνημεία της πολιτιστικής μας κληρονομιάς.

3. ΕΞΕΛΙΞΗ ΦΩΤΙΣΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΣΜΩΝ

Τα φωτιστικά μηχανήματα των φάρων στις πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα, αποτελούνται από συστοιχίες λυχνιών τύπου “argant”, δηλαδή λυχνίες με περισσότερα από ένα κυλινδρικά φιτίλια τοποθετημένες μπροστά από κύλα μεταλλικά κάτοπτρα και καύσιμο φυτικά η ζωικά έλαια.

Η απόδοση αυτών των φωτιστικών μηχανισμών ήταν αρκετά ικανοποιητική και χρησιμοποιούνταν στους περισσότερου φάρους της εποχής. Στον φάρο Γάιδαρος Σύρου είχε τοποθετηθεί τετράπλευρος μηχανισμός με τρεις λυχνίες “argant” σε κάθε πλευρά και μηχανισμό περιστροφής. Αυτός είναι ο πρώτος περιστροφικός φάρος στην Ελλάδα.

Η εξέλιξη των φωτιστικών μηχανημάτων οφείλεται στον Γάλλο φυσικό Augustin Fresnel ο οποίος το 1822 επινόησε το καταδιοπτρικό οπτικό. Κατασκεύασε ένα χιτώνιο με δυο τύπους φακών οι οποίοι αποτελούνταν είτε από:

α. Κυψέλες που βρίσκονταν στο άνω και κάτω μέρος του οπτικού και μια διάταξη από πρισματικούς φακούς με σκοπό την συγκέντρωση και ευθυγράμμιση του φωτός.

β. Κύριους κοίλους φακούς που βρίσκονταν στο κέντρο του οπτικού ευθυγραμμισμένοι με την λυχνία οι οποίοι ενισχύαν την φωτοβολία.

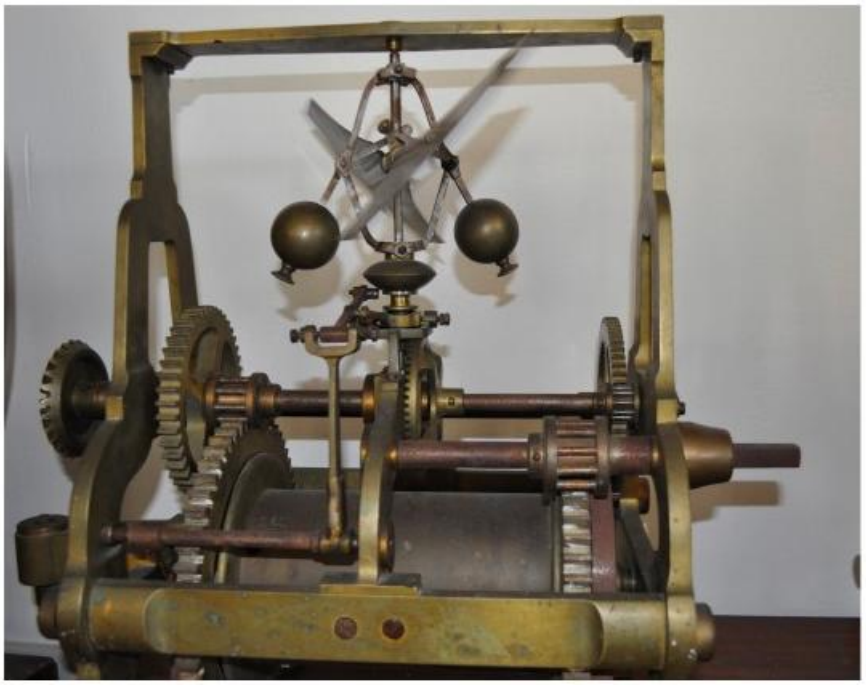
Το αποτέλεσμα της εφεύρεσης ήταν να περιορίσει την απώλεια της φωτοβολίας από την λυχνία στο 17% αντί του 87%, των παλαιών κατοπτρικών μηχανισμών επιτυγχάνοντας έτσι φωτοβολίες άνω των 20ν.μ. Η πρώτη εφαρμογή του καταδιοπρικού οπτικού έγινε το 1823 στο φάρο Κορντουάν της Γαλλίας.



Πλήρες σύστημα περιστροφικού πυρσού φάρου πετρελαίου. Διακρίνονται το οπτικό σύστημα Fresnel, ο μηχανισμός περιστροφής και το βαρούλκο το οποίο έδινε την κίνηση

Οι φάροι αυτοί εξέπεμπαν σταθερό φως χωρίς κάποιο χαρακτηριστικό με υπαρκτό τον κίνδυνο να υπάρξει “ταύτιση” με κάποια άλλη πηγή φωτός και να προκληθεί ατύχημα.

Ο μηχανουργός Henry Lepaute το 1825 εφαρμόζει την αρχή του σφαιρορυθμιστού του Watt, στον μηχανισμό περιστροφής των οπτικών. Δηλαδή κατασκευάζει ένα ωρολογιακό μηχανισμό που λειτουργεί με αντίβαρο και μεταδίδει περιστροφική κίνηση στο οπτικό του φάρου, επιτυγχάνοντας την ακριβή περιστροφή του οπτικού, η οποία σε συνδυασμό με συγκεκριμένη διάταξη φακών του οπτικού, δημιούργησε την περιστροφή δεσμών φωτός δημιουργώντας έτσι και αποδίδοντας “χαρακτηριστικό” στο φάρο.



Ωρολογιακός μηχανισμός περιστροφής
οπτικού φάρων πετρελαίου

Οι πρώτοι φάροι έκπεμπαν σταθερό φως χωρίς κάποιο χαρακτηριστικό με κίνδυνο
.να υπάρξει συνήχηση με κάποια άλλη πηγή φωτός και να προκληθεί ατύχημα
Ο μηχανουργός Henry Lepaute το 1825 εφαρμόζει την αρχή του σφαιρορυθμιστού του
Watt στον μηχανισμό περιστροφής των οπτικών δηλαδή κατασκευάζει ένα ωρολογιακό
μηχανισμό που λειτουργεί με αντίβαρο και μεταδίδει περιστροφική κίνηση
στο οπτικό του φάρου επιτυγχάνοντας την ακριβή
περιστροφή του οπτικού και σε συνδυασμό με συγκεκριμένη διάταξη των φακών του
οπτικού δημιούργησε την περιστροφή δεσμών φωτός αποκτώντας
.απόδοση του χαρακτηριστικού του φάρου

Όμως η μεγάλη ώθηση στην εξέλιξη της φωτοσήμανσης είναι η εφεύρεση των αυτόματων πυρσών ασετιλίνης.

Το 1910 ο Σουηδός μηχανικός Gustaf Dallen κατασκευάζει τον εκλαμπτήρα γυμνής φλόγας αερίου ασετιλίνης.

Οι μηχανισμοί αυτοί λειτουργούν εκμεταλλευόμενοι την πίεση αερίου προερχόμενη από αεριοταμιευτήρες και σε συνδυασμό δερμάτινων μεμβρανών και βαλβίδων, απελευθέρωναν ποσότητα αερίου χρονικά προσδιοριζόμενη (αναλόγως με τον ρυθμό του χαρακτηριστικού του πυρσού) η οποία στην συνέχεια αναφλέγονταν και δημιουργούσε επαναλαμβανόμενες εκλάμψεις. Ο ίδιος μηχανικόςς εφεύρε την ηλιοβαλβίδα, η οποία διέκοπτε την κύρια παροχή αερίου κατά την διάρκεια της ημέρας “επηρεαζόμενη” από την ηλιακή ακτινοβολία, με αποτέλεσμα τη μείωση της κατανάλωσης αερίου.



Αυτόματος περιστροφικός πυρσός αερίου ασετυλίνης τύπου “Dalén”

Σύστημα φωτιστικού μηχανισμού
απο εκλαμπτήρες τύπου Dalen
μηχανισμό περιστροφής οπτικού
φωτοβολιδοφόρο και οπτικό
Οι εκλαμπτήρες Dalen λειτουργούσαν
με μείγμα ασετυλίνης/ατμοσφαιρικού
αέρα. Το καύσιμο καίγονταν
και πυράκτωναν μια αμιάντινη
φωτοβολίδα η οποία βρισκόταν
έπι του καυστήρα στο μέσον
του οπτικού. Οι πυρσοί τέτοιου τύπου
είχαν πολύ μεγαλύτερη φωτοβολία
απο τους εκλαμπτήρες γυμνης φλωγός
Τέλος πρέπει να αναφερθεί ότι
κατα την τελειοποίηση και ύστερα
απο ατύχημα ο εφευρέτης
Γουστάβος Νταλέν έχασε
την όραση του

Οι αυτόματοι αυτοί πυρσοί είχαν φωτοβολία μέχρι 15 ναυτικά μίλια, αυτονομία καύσιμης ύλης 13 μήνες και χαμηλό κόστος κατασκευής υποδομών, εφοδιασμού και συντήρησης. Με την εφεύρεση αυτή κέρδισε το βραβείο Nobel τον Οκτώβριο του 1913.

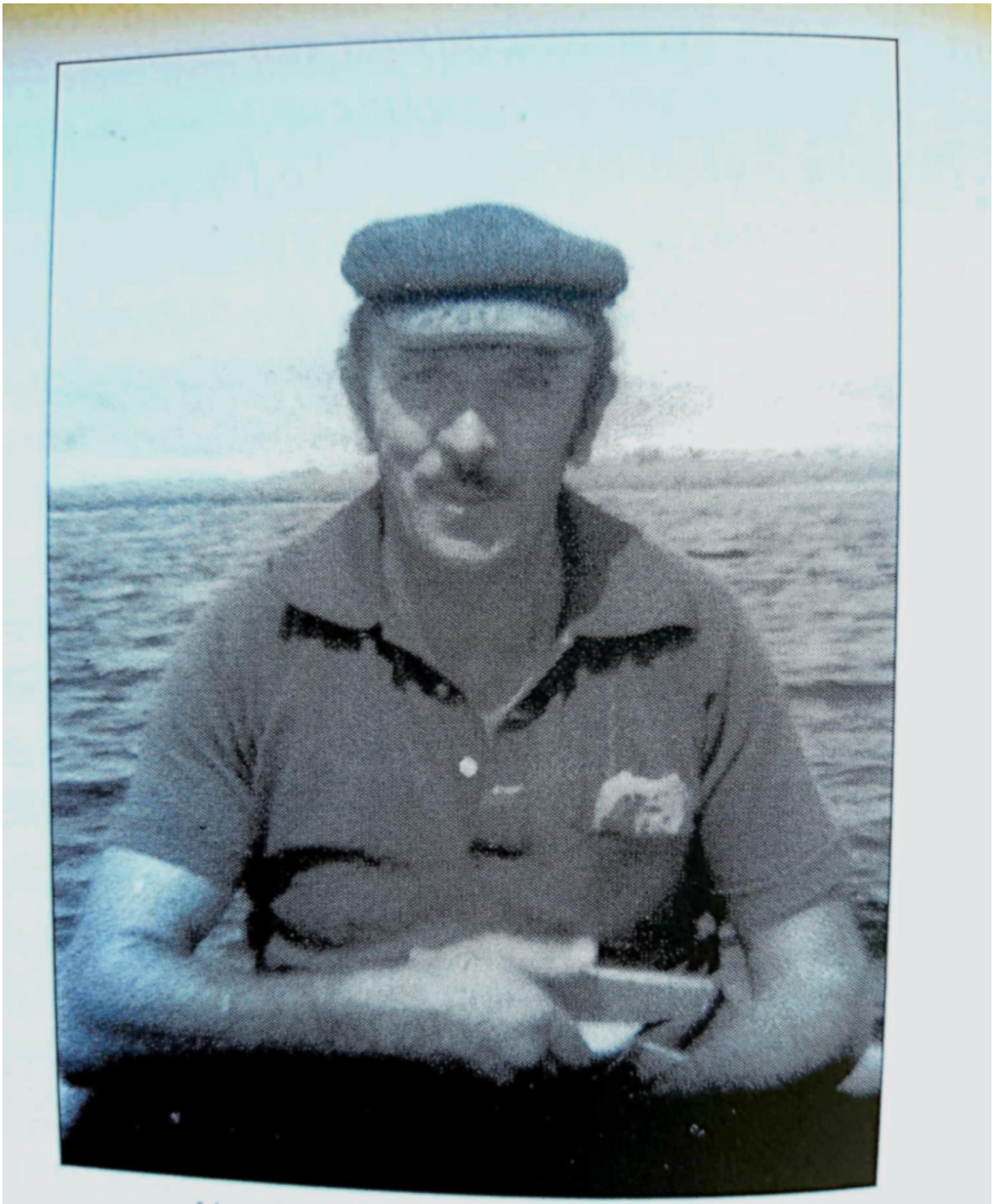
Στην Ελλάδα η πρώτη δοκιμή αυτομάτου πυρσού ασετιλίνης έγινε το 1912 από την Σουηδική εταιρία Casaccumulator Co Ltd (Aga) για 7 μήνες με άριστα αποτελέσματα. Η νέα τεχνολογία “απαιτούσε” την εκπαίδευση ειδικού τεχνικού προσωπικού έτσι με τον νόμο 537 της 27 Δεκεμβρίου του 1914 δημιουργείται το Ειδικό Τεχνικό Προσωπικό (Τεχνίτες Φάρων). Το σύστημα αυτόματων πυρσών αερίου ασετιλίνης παρέμεινε σποραδικά σε ενέργεια από την Υπηρεσία Φάρων έως το 1998 περίπου.

Στις αρχές του 1920 γίνεται σταδιακή αντικατάσταση των λυχνιών τύπου “argant” που λειτουργούσαν στους επιτηρουμένους Φάρους, με λυχνίες πυρακτώσεως ατμοποιημένου πετρελαίου, πετυχαίνοντας μεγαλύτερη φωτοβολία στα ήδη υπάρχοντα οπτικά. Το σύστημα λειτουργίας της λυχνίας ατμοποιημένου πετρελαίου αποτελούνταν από την συστοιχία αεροδόχου πετρελαιοδόχου (που περιελάμβανε το δοχείο αέρα το δοχείο πετρελαίου και μια αεραντλία) παροχικούς σωλήνες και την λυχνία πυράκτωσης της αμιάντινης φωτοβολίδας.

Σύντομα η λειτουργία της εν λόγω λυχνίας περιγράφεται ως εξής: Αρχικά έπρεπε να γίνει πλήρωση του δοχείου πετρελαίου με φωτιστικό πετρέλαιο. Στη συνέχεια μέσω της αεραντλίας να δημιουργηθεί κατάλληλη πίεση αέρα στο δοχείο αέρος ώστε μέσω σωληνώσεων ο αέρας να “παρασύρει” το καύσιμο (αρχή λειτουργίας bernoulli) και να το οδηγήσει στον καυστήρα της λυχνίας όπου ατμοποιημένο πλέον αναφλέγονταν πυρακτώνοντας την αμιάντινη φωτοβολίδα (η λειτουργία των λυχνιών αυτών θυμίζει την λειτουργία των λυχνιών κάμπινγκ ή λουξ). Μέσα στη δεκαετία του 1980 αντικαταστάθηκαν όλες οι λυχνίες ατμοποιημένου πετρελαίου με ηλεκτρικούς ή φωτοβολταικούς φωτιστικούς μηχανισμούς.

Σήμερα όλοι οι φωτιστικοί μηχανισμοί των φάρων και των αυτόματων πυρσών του Ελληνικού Φαρικού Δικτύου λειτουργούν με σύγχρονα φωτοβολταικά ή ηλεκτρικά φωτιστικά συστήματα.

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΦΑΡΟΦΥΛΑΚΩΝ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ



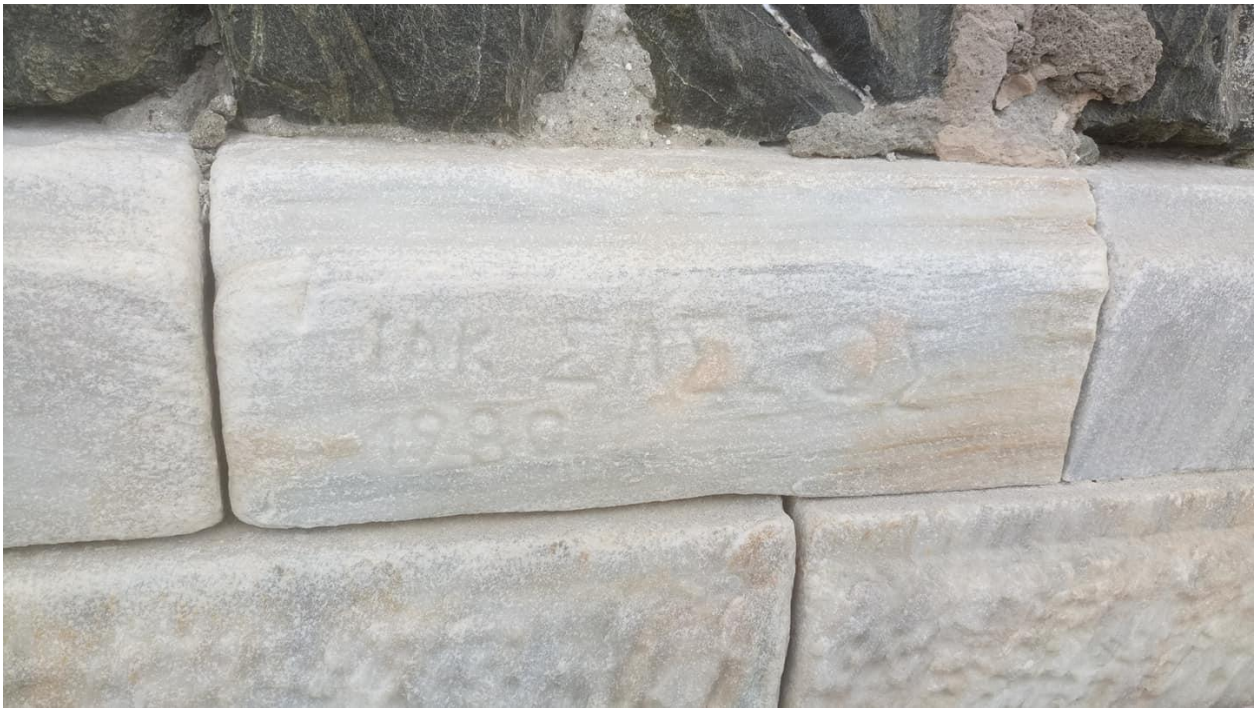
Ιάκωβος Σάσσος από τη Μυρσίνη.
Ο τελευταίος φαροφύλακας της Λιβάδας



Ιάκωβος Σάσσος, Ανθυπασπιστής στην πόρτα και στην ταράτσα του Φάρου Λιβάδας.



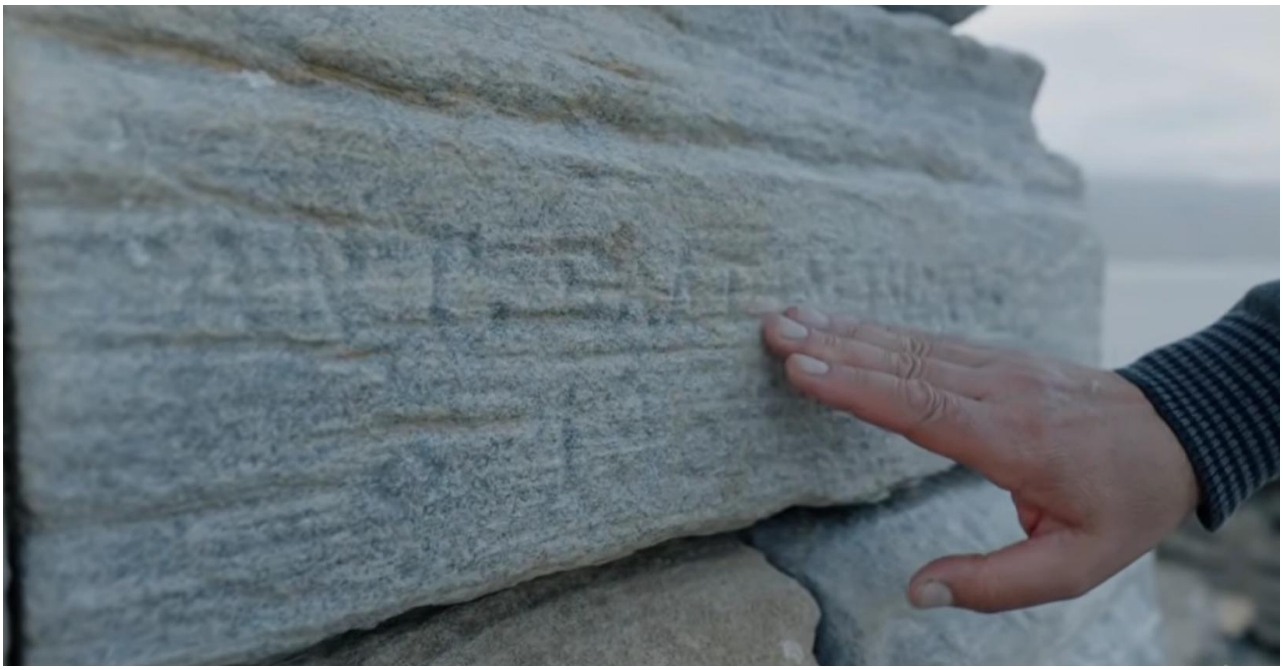
Ιάκωβος Σάσσος, Ανθυπασπιστής με τον αδελφό του Μάρκο στην ταράτσα του Φάρου Λιβάδας (1962).



Το όνομα του Ιάκωβου Σάσσου σκαλισμένο από τον ίδιο στη βάση του Φάρου Λιβάδας, με χρονολογία 1980.







Το όνομα του Αντώνη Σαλταμανίκα σκαλισμένο από τον ίδιο στη βάση του Φάρου Δύσβατου, με χρονολογία 1968.

ΑΦΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΦΑΡΟΦΥΛΑΚΑ ΑΝΤΩΝΗ ΣΑΛΤΑΜΑΝΙΚΑ

Απόσπασμα από την εκπομπή της ΕΡΤ Ιστόρημα της 3 Μαρτίου 2026, με τίτλο «Η ΔΙΑΣΩΣΗ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ».

Απομαγνητοφώνηση του φαροφύλακα Αντώνη Σαλταμανίκα από την εκπομπή της ΕΡΤ Ιστόρημα στο link :

https://www.youtube.com/watch?v=8nOzN-5R6uE&list=PLgeq7ezNgWe9vWxcWLcoa8_2f85s6leZe&index=8 :

“Με θλίβει σαν να γκρεμίζει το σπίτι μου.

Σαλταμανίκας Αντώνης. 30 χρόνια ήμουν φαροφύλακας. Στη Λιβάδα ήταν στεριανό φανάρι.

Όταν έκανα φασίνα μέσα στο φάρο είχε σανίδια, το περνούσα πρώτα με τη σκούπα, μετά σαπουνάδα και μετά το περνούσα με πετρέλαιο.

Δεν άφηνε μυρμήγκι, δεν άφηνε τίποτα.

Ήτανε σαν φαρμακείο μας. Στο σπίτι μου δεν το χω κάνει αυτό. Τον κουπέ από πάνω τον είχα κούκλα πάντα. Εγώ ανέβαινα πάνω τα μπογάσμα με μια σκαλίτσα.

Ωραία ,δενόμουνα. Τέλεια. Μ άρεσε.

Θέλει κατοίκους του κάθε κτίριο. Αλλιώς να ποιος θα τα φτιάξει.

Πρωτοδιορίστηκα στο Καστελόριζο το 1962.

Είναι βραχονησίδα μακριά από το Καστελόριζο. Ανατολικότερα προς την Κύπρο. 5,5 μίλια απόσταση. Τηλέφωνο δεν υπήρχε ούτε για δείγμα.

Πήγαμε, καθίσαμε. Τρεις μήνες κάναμε να βγούμε έξω να ….ενδιάμεσα ήρθε ένας κουρέας μέσα μας έφερε ένας ψαράς εκεί ένα κουρέα και μας κούρεψε κάναμε τη βάρδια μας.
Τα πράγματα και τότε δεν ήτανε ρόδινα με την Τουρκία. Ήταν τα ίδια πράγματα.

Το όπλο ήταν γεμισμένο στην κρεμάστρα από μέσα και τα παράθυρα είχαν και κλειδώματα απ το έξω μέρος. Δηλαδή να μη σε αιφνιδιάζει.

Η βάρκα ερχότανε μια φορά στις 10 μέρες και μας έφερνε τρόφιμα. Είχαμε φούρνο, ζυμώναμε και φτιάχναμε ψωμί.

Ψυγεία βέβαια ούτε αφού δεν είχαμε ρεύμα, τίποτα. Τα αυγά τα ψωνίζαμε με γκαζοντανεκέ μέσα σε άχερα και τα βάζαμε εκεί σε ένα δροσερό σημείο στο φάρο. Και βέβαια το κοιτούσαμε πρώτα πριν το φάμε. Μη μην έχει πουλάκι. Αλλά είχε ψάρια πολλά.

Μια φορά αρρώστησε ένας απ τους δύο διώπους, ο Μουρελάτος, Κεφαλονίτης.

Ενας παλιός φαροφύλακας, είχε φτιάξει ένα βαρκάκι και τόριξε, έκανε και νερά και με χίλια βάσανα, γιατί καταλαβαίνω από θάλασσα, έπαιρνε και νερά. Τη σταματούσα, έβγαζα τα νερά και συνέχιζα. Πήγα στο Καστελόριζο και ειδοποίησα. Ανάβαμε φωτιά τρεις-τέσσερις ημέρες. Δεν μας είδε άνθρωπος γιατί δεν έχει οπτική επαφή από το κατοικήσιμο μέρος του Καστελορίζου και βγήκα πήγαμε μέσα τον πήραμε τελικά και πήγε νοσοκομείο κανα δυο μήνες .

Εχω πάει και Λήμνο είναι στεριανό το φανάρι ήμουν εγώ το πρώτο μάτι που είδε το Σεισμίκ όταν είχε βγει τότε επί Παπανδρέου και ειδοποίησα στο Μούδρο, βγήκε ο στόλος ο δικός μας και τα σχετικά αυτά είναι γνωστά όλα .

Ο Πάπας Ικαρίας. Έμεινα εκεί.Ενθουσιάστηκα με τους Ικαριώτες. Είχα καλό κρασί και καλοί άνθρωποι, καλοί μουσική, νησιώτες. Έμεινα 2,5 χρόνια.

Εν τω μεταξύ είχα παντρευτεί. Έκανε η γυναίκα μου δίδυμα παιδιά.

Στην Ικαρία ήταν πολύ φουρτούνα και ήρθε ένας συνάδελφός μου που ήταν σε έξοδο που είχε ένα τηλεγράφημα και ήρθε λοιπόν με μια μαούνα εκεί, μια βάρκα ένας και πήγα σε ένα βράχο εκεί που ήταν κοφτό και μου πασάρησε το τηλεγράφημα το διαβάζω έτεκεν δύο άρρεν γιατί τότε έκαναν οικονομία στις λέξεις και ήταν και δύσκολη η γέννα γιατί ερχότανε και τα δύο παιδιά λοξά έτσι ένα πόδι και ένα χέρι.

Το βράδυ άναβε ο φάρος και μετά Είχαμε βάρδια και πήγε ήθελε κούρδισμα γιατί έχει μια μηχανή που την κουρδίζεις με αντίβαρο θυμάμαι με τα κουρδίσματα του Φάρου.
Ξυπνάω πάντα βλέπω την ώρα είμαι στο σπίτι με λένε ο άνθρωπος ρολόι. Ξέρω ανά πάσα στιγμή τι τι ώρα είναι.

Μοναξιά διάβασμα. Διάβασμα με την παρέα δεν τα πας και πολύ καλά βέβαια. Τότε ράδια είχαμε. Ποτέ δεν συμφωνούσαμε να ακούμε τον ίδιο σταθμό.

Ο καθένας σκάλιζε να βρει κάτι άλλο. Στο ποδόσφαιρο άλλος ήθελε να δει τον ΠΑΟΚ, άλλος ήθελε να δει την προοδευτική. Αλλά μετά εκεί που όταν κρυώναμε ο ένας έτριβε τον άλλον. Εντριβή. Καμιά φορά όταν ήθελα να απομονωθώ είχε ένα σπιτάκι κάτω-κάτω εδώ στο Στενό που οι παλιοί βάζανε τη βάρκα. Εμείς δεν βάλαμε ποτέ βάρκα. Την αφήναμε απ έξω και πήγαινα και καθόμουνα και μετρούσα τα κύματα. Δε σκούσανε εκεί στο βράχο.

Μαζεύαμε κάνα κοχήλι, πίναμε τσίπουρο. Α εντάξει άμα είχαμε, άμα σωνότανε δεν πίναμε τίποτα.

Φιλοσοφία. Τι να κάνεις δυναμώνει ο άνθρωπος. Δηλαδή αν δεν σε πάρει από κάτω τα πρώτα χρόνια μετά είναι μεγάλο θηρίο ο άνθρωπος.

Στη Λιβάδα ερχόταν ένας Μυκονιάτης και έριχνε. δυναμίτες ρίχναν ταχτά και στο ίδιο μέρος.

Τα ψάρια ξέρετε μαλαγρώνουν και πάνε και χοντρά ψάρια. Μετά λέει ο Κρικελής άνοιξε ρε Αντώνη και βγάλε το όπλο. Είχαμε μία-ένα. Πιάνει το όπλο. Οπλίζει.

Την ώρα που πήγε να ρίξει μου λέει λέει Θες να ναι στραβό ρε Αντώνη και να σκοτώσω κάνα άνθρωπο.

Λέω δεν είναι στραβό. Ισιο είναι. Ε, μη ρίξεις κοντά στη βάρκα. Ρίξε μια μακριά. Ρίχνει λοιπόν μια. Ακούστηκε λοιπόν η σφαίρα. Ε, ήρθε γιαλό. Ήρθε γιαλό. Λοιπόν, από κάτω εργασία λέει για λίγο δόλο έριξα.

Ρε άσ αυτά για δόλο να πάρεις εργαλεία. Να να αγοράσεις δόλο. Δεν μου λες δόλο. Σε ξέρω.

Ναι, αλλά ήταν στεριά. Ας πούμε, αν σε έβγαινε ένας πόνος, μπορούσες να φύγεις να ή να πάει ο άλλος να ειδοποιήσει για κάτι, ενώ το Στενό ήτανε μόνο με το Θεό μίλαγες.

Μάζευα αλάτι το τα καλοκαίρια τους έλεγα αν τύχει καμιά φορά τίποτα το αλάτι είναι εδώ. Θα με θα τον αλατήσει ο ένας τον άλλον αν πεθάνει δηλαδή. Γιατί ωσπου να φτιάξει ο καιρός τι θα γίνει. Θα τρελαθεί κι ο άλλος. Καλαμπούρι, αλλά ίσως είναι γιατρικό κι αυτό για να ζήσεις.

Μετά από πολλά βάλανε ένα καβουρντιστήρι τηλέφωνο με βύσματα και αλλά αυτά το μόλις έπαιρνε βοριάς τα άκοπε τα σύρματα. Δε δεν κρατούσε. Πήγαινε είχε ένα υποσταθμό εδώ στο Μαμάδο και το χε μια γυναίκα. Άμα ήταν για τις κότες δε και να καλούσες δε δεν ήταν εκεί. Άμα πήγαινε για τα προβατάκια της δεν ήταν η γη το σταυρό μας.

Γιατί είναι μνημεία. Είναι ωραία όπως βλέπεις μια εκκλησία. Καμιά φορά περνούσα από κάτω απ την Τάμελο της Κέας περνούσα και στεκόμουνα στο βαπόρι που πήγαινε για την Αθήνα για τον Πειραιά.

Και άκουγα τους ανθρώπους να μιλάνε στα κάγκελα και να λένε αχ τους δυστυχισμένους.

Μία φορά μπήκα στη συζήτηση και λέω δεν είναι είμαι ένας απ αυτούς τους λέω δεν είναι καθόλου δυστυχισμένοι

σαν μυρμήγκια εδώ που είμαστε μας λυπούνται κυριολεκτικά εγώ είμαι πλήρης νιώθω…

Το να κάθεσαι να παραπονιέσαι και να λεγες έχω κάνει πέντε σπίτια τι βγαίνει το σάβανο λένε δεν έχει τσέπες…….”

Παραθέτουμε μία ακόμα σχετικό αναφορά από την εκπομπή της ΕΡΤ Ιστόρημα της 3 Μαρτίου 2026, με τίτλο «ΤΟ ΠΑΙΔΙ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΔΥΣΒΑΤΟ».

Αφήγηση του Μιχάλη Σαλταμανίκα, γιού του φαροφύλακα Αντώνη Σαλταμανίκα από την εκπομπή της ΕΡΤ Ιστόρημα στο link :

https://www.youtube.com/watch?v=XtK-vqDjVg0&list=PLgeq7ezNgWe9vWxcWLcoa8_2f85s6leZe&index=10

Η ΑΦΟΡΜΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ: ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΠΟΝΤΙΣΗΣ ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΩΝ ΚΑΛΩΔΙΩΝ «ΒΟΛΤΑ»(1887) ΣΤΗ ΜΥΚΟΝΟ

ΤΟ ΚΑΝΑΛΙ ΤΟΥ ΤΣΙΚΝΙΑ…

Τα περάσματα από το Τσιρίγο (Κύθηρα) στο Βόρειο και Ανατολικό Αιγαίο (Βόλος, Θεσσαλονίκη, Χίος, Σμύρνη, Scala Nova, Μυτιλήνη, Δαρδανέλια) είναι δύο: (α) Το κανάλι του Καφηρέα (Cavo Doro), και (β) Το κανάλι του Τσικνιά.

Για το λόγο αυτό πρώτα «φωτίστηκε» το κανάλι του Καφηρέα με την κατασκευή του φάρου της Φάσας στην Άνδρο το 1854 (ολοκληρώθηκε με τους φάρους στον Κάβο Μαντέλο, στη Γρια [Άνδρος] και στον Αράπη στα 1925 .

Ο φωτισμός του καναλιού του Τσικνιά άργησε. Έπρεπε να προηγηθεί το ναυάγιο του καλωδιακού σκάφους «Volta» της Eastern Telegraph Ltd τη νύχτα της 17.04.1887 στη «Μαύρη Πέτρα» της Μυκόνου (δεξιά του Πανόρμου) με 12 θύματα. Η Ελλάδα δέχτηκε διεθνή καταφορά και εσπευσμένα κατασκεύασε τον φάρο του «Αρμενιστή» στη ΒΔ ακτή της Μυκόνου στα 1891 (ο μηχανισμός του φάρου είχε εκτεθεί και βραβευτεί σε διεθνή έκθεση στη Γαλλία και σήμερα φιλοξενείται στο Ναυτικό Μουσείο Μυκόνου). Ο φωτισμός του καναλιού ολοκληρώθηκε με την κατασκευή του φάρου του Τσικνιά το 1910 και την εγκατάσταση φανού στη βραχονησίδα «Λανάτα» -μεταξύ Σύρου και Ρήνειας- το 1928.

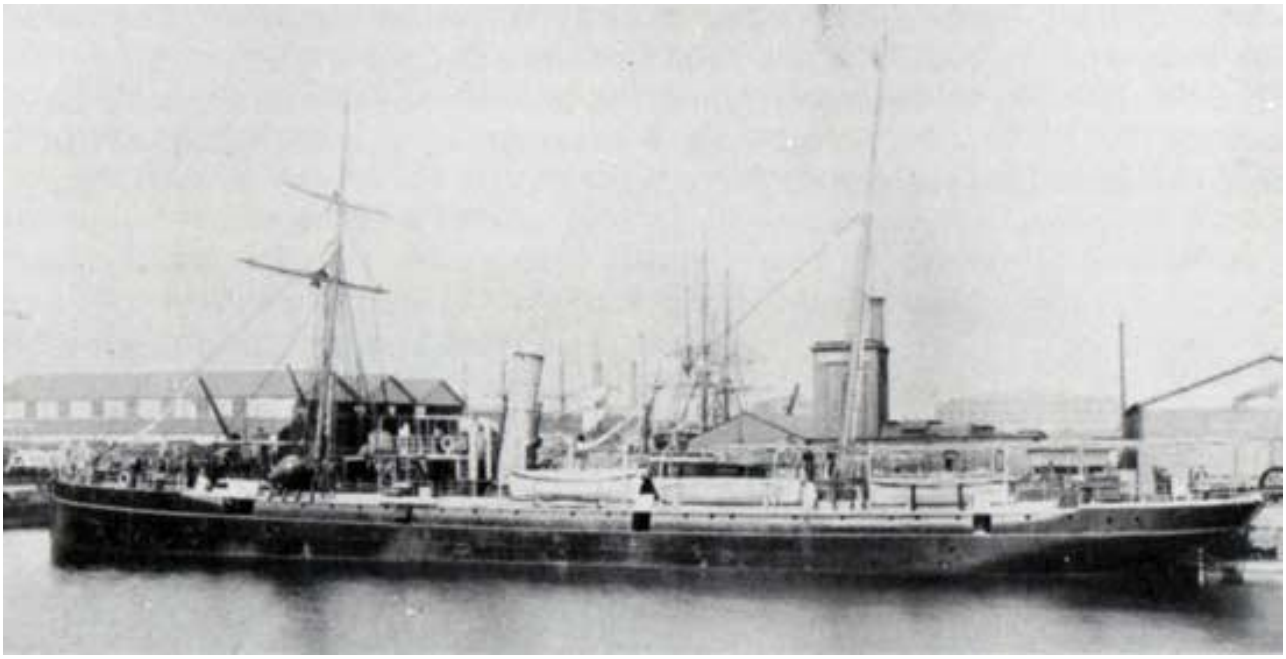
Πηγή : Δημοσίευση του ιστορικού ερευνητή Κώστα Δανούση (19.02.2024).

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ

Πηγές :

https://atlantic-cable.com/Cableships/Volta/index.htm

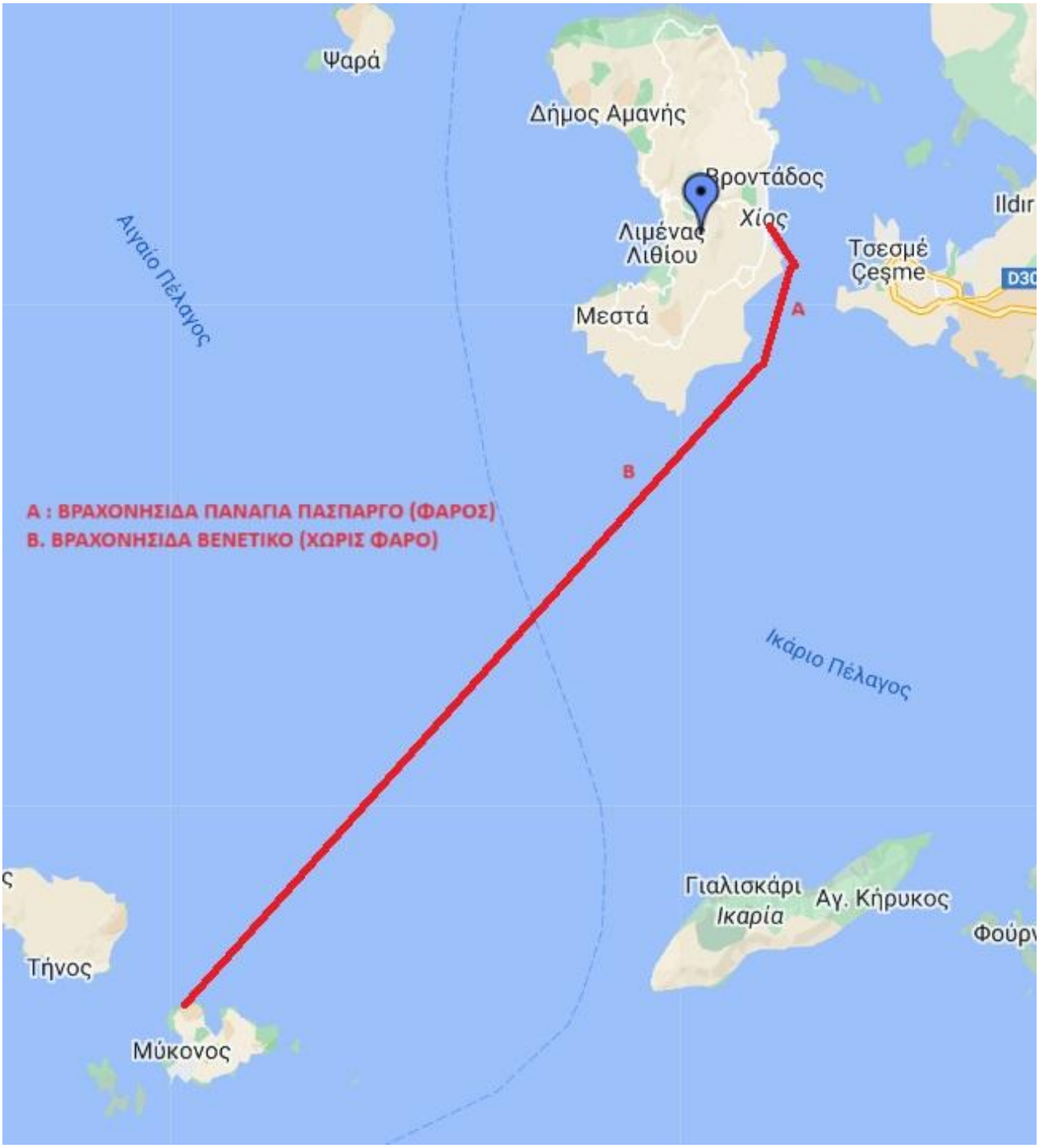
https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?32114



Το καλωδιακό πλοίο πόντισης τηλεγραφικών χάλκινων καλωδίων SS Volta, ιδιοκτησίας της Eastern Telegraph Company Limited, 66 Old Broad Street είχε κατασκευαστεί στη Γλασκόβη της Αγγλίας το 1882 από την London and Glasgow Company, . Είχε ολική χωρητικότητα 843 κόρους και καθαρή χωρητικότητα 472 κόρους (τα στοιχεία προέρχονται συνημμένο από το πόρισμα της επιτροπής διερεύνησης στο Lloyd's Register of Shipping του 1883 αναφέρεται 847 grt και μάλλον 347 nrt, ίσως είχε γίνει κάποια μετασκευή μεταξύ 1883 και 1887). Είχε κωδικό αριθμό στο London ship register number 134228.
Πηγή : (http://www.archive.org/stream/lloydsregisters23unkngoog#page/n837/mode/2up)

Είχε μήκος 61 μέτρα, πλάτος 8,8 μέτρα και βύθισμα 4 μέτρα. Το κινούσε μια ατμομηχανή ονομαστικής ιπποδύναμης 95 ίππων, που έδινε ταχύτητα 10 κόμβων. Στο Lloyd's Register of Shipping περιγραφόταν με τη συντομογραφία ScwSr από το Screw Schooner δηλαδή σκούνα με προπέλα ή ατμοημιολία όπως περιέγραφε τα πλοία αυτά το επίσημο ονοματολόγιο του Πολεμικού Ναυτικού. Δηλαδή τα πλοία αυτά μπορούσαν να σηκώσουν και πανιά αν δεν μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν την μηχανή.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΝΑΥΑΓΙΟΥ



Η πορεία του πλοίου μέχρι το σημείο της πρόσκρουσης του S.S. Volta στο Μαύρο Βράχο της Μυκόνου.



Το σημείο της πρόσκρουσης στο Μαύρο Βράχο της Μυκόνου.



Το Στενό Τήνου Μυκόνου έτσι όπως φαίνεται από το Φάρο Αρμενιστή της Μυκόνου.

Πηγή : chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.wrecksite.eu/docBrowser.aspx?2462?7?1

Το βράδυ της 17 Απριλίου 1887 (5 Απριλίου για την Ελλάδα που χρησιμοποιούσε ακόμα το παλιό ημερολόγιο) στις 20:05 ξεκίνησε από το Κάστρο της Χίου για Σύρο (είναι από τα λάθη του Dictionary of Disasters at Sea όταν γράφει ότι είχε ξεκινήσει από Λονδίνο). Ήταν φορτωμένο με τηλεγραφικά καλώδια και πλήρωμα 52 άτομα, συμπεριλαμβανομένων ηλεκτρολόγων και προσωπικού για κατασκευή τηλεγραφικών γραμμών. Ο καιρός ήταν Πουνέντες, δηλαδή Δυτικός και ασθενής.
Στις 20:50 πέρασαν αριστερά τους σε απόσταση τρία τέταρτα του μιλίου το φάρο της βραχονησίδας Παναγίας Πασπάργο, ανάμεσα Χίου και Τουρκίας (στα τούρκικα Fener Adasi). Ο καπετάνιος ρύθμισε την πορεία της πυξίδας στις 202° (μοίρες) μαγνητική δηλαδή 195° αληθή (αφού η απόκλιση και η παρεκτροπή της πυξίδας ήταν 7° δυτικά) και κατέβηκε στην καμπίνα των χαρτών, αφήνοντας στη θέση του τον τρίτο καπετάνιο. Είπε να τον ειδοποιήσουν όταν η παρκέτα δηλαδή το δρομόμετρο έδειχνε ότι είχαν διανύσει 10 μίλια.

Στις 21:50 η το δρομόμετρο έδειξε ότι διάνυσαν 10 μίλια με ταχύτητα πρόσω ολοταχώς και ο δεύτερος καπετάνιος που είχε βάρδια ειδοποίησε τον καπετάνιο. Αυτός τον ρώτησε αν έβλεπε ένα μικρό νησί στα δεξιά και όταν ο δεύτερος του απάντησε αρνητικά του είπε να συνεχίσει την ίδια πορεία μέχρι τις 22.00. Βέβαια είχε νυχτώσει για τα καλά και η νησίδα Βενετικό (απόσταση 1,5 μίλι από τη Χίο) στην οποία μάλλον αναφερόταν ο καπετάνιος δε φαινόταν σίγουρα αφού δεν είχε το φάρο που έχει σήμερα. Στις 22.00 το δρομόμετρο έδειχνε 12 μίλια και ο καπετάνιος είπε στο δεύτερο να βάλει πορεία 232° μαγνητική δηλαδή 225° αληθή.
Η πορεία άλλαξε και το δρομόμετρο μηδενίστηκε.

Τα μεσάνυχτα που άλλαξε η βάρδια και ανέλαβε υπηρεσία ο δεύτερος καπετάνιος (ο τρίτος κατέβηκε στην καμπίνα των χαρτών) το δρομόμετρο έγραφε 20 μίλια ο καπετάνιος έδωσε εντολή να πούν στο δεύτερο να κρατήσει την ίδια πορεία και να έχουν το νου τους για να δουν στεριά.
Στο μεταξύ ο καιρός φρεσκάρισε και η θάλασσα αγρίεψε, οπότε ο δεύτερος στις 02:00 κατέβηκε στην καμπίνα των χαρτών και είπε στον καπετάνιο ότι είχαν καλύψει απόσταση 41,25 μιλίων. Ο καπετάνιος ανέβηκε στη γέφυρα και είπε να μειώσουν την ταχύτητα στα τρία τέταρτα που περίμεναν να τους δώσει 7 κόμβους.

Στις 02:50 ο δεύτερος καπετάνιος έστειλε τον υπολοστρόμο στην πρύμη να δει τα μίλια στο δρομόμετρο. Αυτός επέστρεψε και του είπε ότι έδειχνε 52,75 μίλια. Ο τρίτος τον έστειλε να ξαναδεί τα μίλια πιστεύοντας ότι έκανε λάθος. Όταν επέστρεψε του είπε ότι ήταν 52 μίλια.

ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ ΣΤΟ ΜΑΥΡΟ ΒΡΑΧΟ ΤΟΥ ΠΑΝΟΡΜΟΥ (ΜΥΚΟΝΟΣ)

Ηταν ήδη 03.00 τη νύχτα, δέκα λεπτά αργότερα κι ενώ ο δεύτερος πήγαινε στην καμπίνα των χαρτών να το αναφέρει στον καπετάνιο ο ναύτης στην πλώρη του είπε ότι έβλεπε στεριά.

Με τα κιάλια του ο δεύτερος καπετάνιος είδε κύματα να σκάνε στην ακτή και με τον τηλέγραφο σήμανε αμέσως στο μηχανοστάσιο μηχανή ανάποδα ολοταχώς, αλλά μετά από λίγο το βαπόρι έκατσε στην ξέρα στον Μαύρο Βράχο της Μυκόνου.

Ο καπετάνιος όταν ανέβηκε στη γέφυρα έδωσε εντολή να στρέψουν το τιμόνι όλο δεξιά και τις μηχανές πρόσω ολοταχώς μήπως ξεκολλήσουν .

Δυστυχώς δεν κατάφεραν τίποτα και το βαπόρι πια έμπαζε γρήγορα νερά και τότε έδωσε εντολή να κατεβάσουν τις βάρκες. Μόνο η αριστερή βάρκα κατάφερε να κατέβει με δυο ναύτες αρχικά μέσα, τον δεύτερο καπετάνιο κι ένα ναύτη που κατάφεραν να μπουν μετά.
Καθώς το βαπόρι βούλιαζε με την πρύμνη το πλήρωμα που απέμεινε μαζεύτηκε στην πλώρη. Ο τρίτος καπετάνιος προσφέρθηκε να κολυμπήσει μέχρι την ακτή.
Ο πουνέντες, δηλ. ο δυτικός άνεμος, που ξέσυρε και το πλοίο στα βράχια τον βοήθησε να τα καταφέρει. Έφτασε σχεδόν λιπόθυμος και τον βοήθησαν οι υπόλοιποι του πληρώματος που είχαν πέσει και αυτοί στη φουρτουνιασμένη θάλασσα για να σωθούν.

ΔΙΑΣΩΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΖΩΝΤΩΝ

Ο τρίτος καπετάνιος περπάτησε μέχρι την πόλη (είναι γύρω στα δεκαπέντε χιλιόμετρα), τηλεγράφησε στον Βρετανό πρόξενο στη Σύρο και στον πράκτορα της εταιρείας και ξαναγύρισε στο σημείο του ναυαγίου. Μισή ώρα αφότου έφτασε ένα πλοίο έφτασε από τη Σύρο με τον πράκτορα και έσωσαν 13 άτομα που είχαν μείνει στο βαπόρι.
Λίγο μετά το Volta κόπηκε στα δύο.
Από τα 52 άτομα που επέβαιναν 12 δυστυχώς πνίγηκαν και μεταξύ τους ήταν και ο καπετάνιος (Captain Dunn).

Το φεγγάρι πρέπει να ανέτειλε στις 03.00 τη νύχτα οπότε εξηγείται γιατί είδαν τελευταία στιγμή τη Μύκονο και δεν είχαν καλή ορατότητα εκείνη τη σκοτεινή νύχτα.

Το ναυάγιο ανέδειξε την ανάγκη να φωτιστεί το στενό Τήνου-Μυκόνου ή κανάλι του Τσικνιά όπως είναι γνωστό. Όπως αναφέρει ο διευθυντής της Υπηρεσίας Φάρων Στυλιανός Λυκούδης στο βιβλίο «Ιστορικόν Περί των Φάρων των Ελληνικών Ακτών» η ανάγκη από χρόνια είχε επισημανθεί και μόνο μετά το ναυάγιο αποφασίστηκε η άμεση κατασκευή του φάρου Αρμενιστής που ολοκληρώθηκε 4 χρόνια μετά, το 1891. Ευνόητο είναι ότι εάν υπήρχε ο φάρος το πλήρωμα και ο καπετάνιος του VOLTA θα ήξεραν ότι δεν ακολουθούν ασφαλή πορεία και θα απέφευγαν το ναυάγιο.
Το ίδιο συνέβη και στην περίπτωση του ρωσικού ατμόπλοιου Τσαρίτσα (Czaritza), το οποίο προσέκρουσε πάνω στη βραχονησίδα Νάτα ή Λανάδο, δύο μήνες πριν, τον Φεβρουάριο του 1887. Δεν υπήρχε φάρος ή φώτα πάνω της και η βραχονησίδα δεν φαινόταν τη νύχτα.
Η επιτροπή διερεύνησης του ναυαγίου στο Ουεστμίνστερ της 6ης Ιουνίου του 1887 κατέληξε ότι, αφού ο καιρός ήταν πουνέντες (Δυτικός) δηλαδή στη δεξιά μάσκα και με τον καιρό το βαπόρι θα ξέπεφτε προς τη Μύκονο έπρεπε να χαράξουν πορεία κοντύτερα στην Τήνο ώστε με την επίδραση του ανέμου να περνούσαν με ασφάλεια το στενό.
Το βάθος της ξέρας στην οποία προσέκρουσε το ναυάγιο βρίσκεται στα 3 μέτρα, δηλ. 1,5 οργιά ενώ το βύθισμα του πλοίου ήταν 4 μέτρα.
Η Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια του Φοίνικα αναφέρει σχετικά:
Ατμόπλοιο της «Eastern Telegraph Co ltd» όπερ ιδόν την αυγήν της 6/18 Απριλίου 1887 την Μύκονον, φαινομενικώς λόγω αντικατροπτισμού, ως δύο νήσους και υπολαβόν το δολερόν αυτό άνοιγμα ως το διέκπλουν του Τσικνιά εναυγάγησε παρά το στόμιον του βορείου της νήσου λιμένος Πάνορμος και δη εις την θέσιν Μαύρος Λίθος, πλησίον της άκρας της φερομένης υπό το όνομα Gormato, επί του Αγγλικού χάρτου 1815: Tinos, Mykoni, κτλ. Το τραγικόν αυτό ναυάγιον εγένετο αφορμή να πραγματοποιηθεί η τοποθέτησις του φάρου Αρμενιστή Μυκόνου, ήτις καίτοι αποφασισμένη ολοέν ανεβάλλετο.
(το λήμμα εχει γραφει από τον Πλοίαρχο Π.Ν. Σ. Ε. Λυκούδη, τότε Διευθυντή Φάρων του Πολεμικού Ναυτικού).

ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΣΤΟ WESTMINSTER ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ

Πηγή : https://www.wrecksite.eu/docBrowser.aspx?2462?7?1

No 3275 (VOLTA S.S.) «Νόμος περί εμπορικής ναυτιλίας» 1854 - 1876

Ως προς το θέμα της επίσημης έρευνας που διεξήχθη στο Town Hall του Westminster, στις 6 Ιουνίου 1887, ενώπιον του H. C. ROTHERY, Esquire, Επιτρόπου Ναυαγίων, με τη βοήθεια των Πλοιάρχων CASTLE, WARD και DYER, R.N., ως Αξιολογητών, για τις περιστάσεις της προσάραξης και απώλειας του ατμόπλοιου «VOLTA» ιδιοκτησίας της Eastern Telegraph Company Limited του Λονδίνου, στο νησί της Μυκόνου, στο Ελληνικό Αρχιπέλαγος, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού από τη Χίο στη Σύρα, στις 18 Απριλίου 1887, με αποτέλεσμα να χαθούν 12 ζωές, εκδόθηκε η ακόλουθη έκθεση του ναυτικού δικαστηρίου :

ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ.

Το Δικαστήριο, αφού ερεύνησε προσεκτικά τις συνθήκες του προαναφερόμενου ναυτιλιακού ατυχήματος, διαπιστώνει, για τους λόγους που προαναφέρθηκαν, ότι η προσάραξη και η απώλεια του πλοίου οφείλονταν στο ότι είχε τεθεί, μετά την αναχώρησή της από τη Χίο, λανθασμένη πράγματι πορεία, η οποία εάν συνεχιζόταν, θα την οδηγούσαν αναγκαστικά στη στεριά στο νησί της Μυκόνου. Επομένως η ευθύνη για το θύμα ανήκει στον πλοίαρχο, ο οποίος επίσης πνίγηκε.

Το δικαστήριο, μετά την καταγραφή των γεγονότων του ναυαγίου, προχώρησε στη διενέργεια ερωτήσεων στους αξιωματικούς και τα μέλη του πληρώματος, ως εξής :

1η ΕΡΩΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
Πόσες πυξίδες είχε το πλοίο, που ήταν τοποθετημένες και αν ήταν σε λειτουργική κατάσταση ;
ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Υπήρχαν 4 πυξίδες (και μία εφεδρική), μία στο ντεκ του πηδαλίου, μία στη γέφυρα του πηδαλίου, μία στην καμπίνα των χαρτών και μία στην πρύμνη. Ολες ήταν λειτουργικές και επαρκείς για την πλοήγηση του πλοίου.

2η ΕΡΩΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
Πότε και από ποιον είχαν κατασκευασθεί, πότε και από ποιον είχαν ρυθμιστεί οι πυξίδες του πλοίου ;
ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Η πρώτη ήταν κατασκευής John Lilley and Gillie Marine. Οι υπόλοιπες, πλην αυτής της καμπίνας των χαρτών, ήταν κατασκευής του Sir William Thomson (πυξίδες με εξελιγμένο μηχανισμό που διόρθωνε τις αποκλίσεις λόγω μαγνητικής επίδρασης των μετάλλων των πλοίων). Ολες είχαν ρυθμιστεί τον προηγούμενο Οκτώβριο (δηλ.του 1886), 6 μήνες πριν το ναυάγιο και λίγο πριν το πλοίο αποπλεύσει από το Λονδίνο.

3η ΕΡΩΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
Ο καπετάνιος διαπίστωνε μέσω συνεχών παρατηρήσεων τις αποκλίσεις των πυξίδων του πλοίου και για τις αποκλίσεις αυτές έγιναν οι σχετικές διορθώσεις ;
ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Σε κάθε περίπτωση έγιναν οι σχετικές διορθώσεις στα γεωγραφικά πλάτη και στο αζιμούθια και δεν έχουμε αμφιβολία ότι οι διορθώσεις εφαρμόστηκαν κανονικά.

4η και 5η ΕΡΩΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

Μετά το πέρασμα του Φάρου της βραχονησίδας Παναγία Πασπάργο από το SS Volta, είχε χαραχτεί σωστή και πρέπουσα πορεία, καθώς επίσης είχε γίνει πρόβλεψη της παλίρροιας και των ρευμάτων ;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Οι πορείες που χαράχτηκαν μετά τη βραχονησίδα Παναγία Πασπάργο ήταν 12 μίλια με κατεύθυνση 195° (πραγματική) και μετά έως το σημείο της πρόσκρουσης ήταν με κατεύθυνση 225° (πραγματική). Ο τρίτος καπετάνιος, αλλά και οι αξιωματικοί, αποτυπώνοντας αυτή την πορεία στο χάρτη υποστήριξαν ότι το αποτέλεσμά της θα ήταν η πρόσκρουση του πλοίου σε πιο δυτικό σημείο.

Ωστόσο, το δικαστήριο μετά από επανυπολογισμό της ως άνω πορείας, διαπίστωσε ότι οι μάρτυρες είχαν υποπέσει σε ένα κοινότοπο λάθος και η χαραχθείσα και προφανώς λανθασμένη πορεία οδηγούσε ακριβώς σε πρόσκρουση στο πραγματικό σημείο του ναυαγίου. Θα έπρεπε να χαραχτεί πορεία δυτικότερη (προς την προσήνεμη πλευρά), δηλαδή κοντύτερα στην Τήνο από όπου ερχόταν ο δυτικός άνεμος και όχι κοντά στη Μύκονο (την υπήνεμη πλευρά).

6η ΕΡΩΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

Ο καπετάνιος ήταν στη γέφυρα όλες τις φορές κατά τις οποίες η ασφάλεια του πλοίου απαιτούσε την άμεση παρουσία του εκεί ;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Όταν ο καπετάνιος ήλθε στη γέφυρα στις 02.10 και είδε ότι ο άνεμος και η θάλασσα είχαν αγριέψει σε μια εξαιρετικά σκοτεινή νύχτα, θα έπρεπε να είχε παραμείνει συνεχώς εκεί. Και δυστυχώς δεν ήταν συνεχώς στη θέση του όπως απαιτούσε η περίσταση.

7η ΕΡΩΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

Ο δεύτερος καπετάνιος δικαιολογείται που δεν κάλεσε τον πρώτο νωρίτερα από ότι το έπραξε ;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Όταν αναφέρθηκε στο δεύτερο καπετάνιο ότι το πλοίο είχε καλύψει 52 μίλια στις 03.00 και συνέχιζε πρόσω ολοταχώς, με 10 και όχι 7 μίλια την ώρα, θα όφειλε να καλέσει αμέσως τον πρώτο και να του αναφέρει την κατάσταση, οπότε ίσως να μείωναν την ταχύτητα πλεύσης, με ότι αυτό συνεπάγεται.

8η ΕΡΩΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

Με δεδομένο την πολύ σκοτεινή και αφέγγαρη, μέχρι τη στιγμή της πρόσκρουσης, νύχτα, το πλοίο έπλεε με μεγάλη ταχύτητα ;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Από τις 20.50 όταν πέρασε το σημείο του Φάρου της Παναγίας, έως τις 22.00, οπότε και η πορεία άλλαξε, το δρομόμετρο έδειξε διάνυση 12 μιλίων δηλαδή μέση ταχύτητα 10 κόμβων την ώρα και μεταξύ 22.00 και 03.10 της 18.04.1887 το δρομόμετρο έδειξε διάνυση 52 μιλίων δηλαδή μέση ταχύτητα 10 κόμβων την ώρα για όλη την διανυθείσα απόσταση. Με τον δεδομένο καιρό (ψιλόβροχο, δυνατός αέρας και φουσκοθαλασσιά) και την δεδομένη ταχύτητα ήταν αδύνατη η διάσωση του πλοίου από τη στιγμή που οι ναυτικοί είδαν μπροστά τους τα βράχια της ακτής.

9η ΕΡΩΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

Διασφαλίστηκε η συνεχής παρακολούθηση όλης της πορείας του πλοίου από παρατηρητή μέλος του πληρώματος ;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Δεν υπάρχει ένδειξη πλημμελούς παρακολούθησης όλης της πορείας του πλοίου από παρατηρητή μέλος του πληρώματος. Ο δεύτερος καπετάνιος κατά τις 02.50 διενήργησε το σχετικό έλεγχο και βρήκε τον υπεύθυνο παρατηρητή μέλος του πληρώματος στη θέση του, ο οποίος και ανέφερε πρώτος ότι είδε μπροστά τα κύματα να σκάνε στα βράχια λίγο πριν την πρόσκρουση.

10η ΕΡΩΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

Ποιος ήταν ο λόγος της προσάραξης του πλοίου στα βράχια της ακτής ;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Ο λόγος ήταν η υπερβολικά νότια χάραξη της πορείας του πλοίου, η οποία, σε συνδυασμό με τον δυτικό άνεμο ώθησε το πλοίο να παρεκκλίνει της πρέπουσας πορείας και να προσαράξει.

11η ΕΡΩΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

Οι σωστικές λέμβοι του πλοίου ήταν στη θέση τους και έτοιμες προς χρήση και γιατί το πλήρωμα δεν μπόρεσε να τις χρησιμοποιήσει και να σωθούν όλοι ;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Οι σωστικές λέμβοι ήταν σε άριστη κατάσταση και λειτουργικές. Δυστυχώς η σφοδρή πρόσκρουση και η άμεση βύθιση του πλοίου δεν άφησαν χρόνο για πόντιση και χρήση των σωσιβίων λεμβών μέσα σε τόσο λίγα λεπτά.

12η ΕΡΩΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

Ποια ήταν η αιτία της απώλειας τόσων ζωών ;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Η άμεση βύθιση του πλοίου και η ένταση του ανέμου και του κυματισμού.

13η ΕΡΩΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

Οι αξιωματικοί του πλοίου έχουν ευθύνη για το ναυάγιο ;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Προκύπτει ότι για την απώλεια αυτού του καλού πλοίου, ευθύνη φέρει ο ατυχής πλοίαρχος (Captain Dunn), ο οποίος και έχασε τη ζωή του, χαράσσοντας πορεία πιο δυτική από την πρέπουσα ταυτόχρονα με το δυνατό δυτικό άνεμο, με αποτέλεσμα, την προσάραξη στο Μαύρο Βράχο της Μυκόνου, την άμεση βύθιση του πλοίου και την απώλεια 12 μελών του πληρώματος. Μέρος της ευθύνης φέρει επίσης ο δεύτερος καπετάνιος, ο οποίος, ενώ του αναφέρθηκε ότι το πλοίο είχε καλύψει ήδη 52 μίλια, δεν ειδοποίησε αμέσως τον πλοίαρχο. Ωστόσο το σφάλμα του, παρόλο που το Υπουργείο Εμπορίου έθεσε το σχετικό θέμα, δεν κρίθηκε ως θέμα τέτοιας βαρύτητας, ώστε να του αφαιρεθεί το πιστοποιητικό του.

Η συνεδρίαση του δικαστηρίου δεν μπορεί να ολοκληρωθεί χωρίς αναφορά στην γενναία συμπεριφορά του τρίτου καπετάνιου. Εσωσε τη ζωή ενός αξιωματικού και τόλμησε να κολυμπήσει στα δυνατά κύματα μέχρι την ακτή, όπου έφτασε εξαντλημένος. Παρά την καταπόνησή του, διήνυσε 15 μίλια, ώστε να φτάσει στη Χώρα Μυκόνου και από εκεί να τηλεγραφήσει στο Αγγλικό Προξενείο της Σύρου και στο ναυτικό πράκτορα, ζητώντας βοήθεια και τελικά επέστρεψε στον τόπο του ναυαγίου μιάμιση ώρα πριν την άφιξη του σωστικού ατμόπλοιου που πρόλαβε να σώσει άλλες 13 ζωές από το κατάρτι του μισοβυθισμένου πλοίου .

Το δικαστήριο ελάχιστες φορές γνώρισε περιστατικά τέτοιου μεγάλου κουράγιου και αυτοθυσίας.

Κατάλογος νεκρών μελών πληρώματος του ναυαγίου :

	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	ΗΜ.ΘΑΝΑΤΟΥ
1	BLUM	?	18.04.1887
2	BONE	Αποθηκάριος μηχανής	18.04.1887
3	CAVOLI COSTI	2ος επιστάτης	18.04.1887
4	DUNN	Πλοίαρχος	18.04.1887
5	GALLIA FRANK	Ναύτης	18.04.1887
6	GALLIA V.	Επιμελητής	18.04.1887
7	HILL	Αρχιμάγειρας	18.04.1887
8	KRINNIGAS J.	Πυροσβέστης	18.04.1887
9	LAMPIER	Υπηρεσία Πλοιάρχου	18.04.1887
10	SCOTT	Θερμαστής	18.04.1887
11	WINDLE	?	18.04.1887
12	?	?	18.04.1887

Read more at wrecksite: https://www.wrecksite.eu/peopleView.aspx?7MFqUxzOHmcplkOWKLAAmw=%3d

ΕΡΓΑ ΠΟΝΤΙΣΗΣ ΚΑΛΩΔΙΩΝ ΤΟΥ S.S.VOLTA ΜΕΧΡΙ ΤΗ ΒΥΘΙΣΗ ΤΟΥ

1884 Patras - Corinth No 1

1884 Corfu - Santa Maura Leykada

1884 Corfu – Paxos

1884 Argostoli – Lixuri Kefalonia

1884 Skopelos – Skiathos

1884 Trikeri – Vathi

1885 Syra - Chios No 2

1887 Zante - Patras No 2

1884 Zante - Patras No 1 (Βοηθητικό στο CS *Chiltern)*

(No. 3275.)

"VOLTA" (S.S.)

The Merchant Shipping Acts, 1854 to 1876.

In the matter of the formal Investigation held at the Town Hall, Westminster, on the 6th of June 1887, before H. C. ROTHERY, Esquire, Wreck Commissioner, assisted by Captains CASTLE, WARD, and DYER, R.N., as Assessors, into the circumstances attending the stranding and loss of the steamship "VOLTA," of London, on the Island of Mykoni, in the Grecian Archipelago, whilst on a voyage from Khios to Syra, on the 18th of April last, resulting in the loss of 12 lives.

Report of Court.

The Court, having carefully inquired into the circumstances of the above-mentioned shipping casualty, finds, for the reasons annexed, that the stranding and loss of the vessel were due to her having been put, after leaving Chios, on a course which would, if continued, necessarily have taken her ashore on the Island of Mykoni; and that the blame for the casualty rests with the master, who was drowned.

Dated this 6th day of June 1887.

(Signed) H. C. ROTHERY,
Wreck Commissioner.

We concur in the above report.

(Signed) JOHN S. CASTLE, C. Y. WARD, RICHD. C. DYER, } Assessors.

Annex to the Report.

This case was heard at Westminster on the 6th of June instant, when Mr. Roscoe appeared for the Board of Trade, Mr. Aspinall for the owners, and Mr. Scott for the widow of the late master of the "Volta." Seven witnesses having been produced by the Board of Trade and examined, Mr. Roscoe handed in a statement of the questions upon which the Board of Trade desired the opinion of the Court. Mr. Aspinall and Mr. Scott then addressed the Court on behalf of their respective parties, and the second officer of the "Volta," having been heard on his own behalf, and Mr. Roscoe having replied for the Board of Trade, the Court proceeded to give judgment on the questions upon which its opinion had been asked. The circumstances of the case are as follow:—

The "Volta" was an iron screw steamship belonging to the Port of London, of 843 tons gross, and 472 tons net register, and was fitted with engines of 95 horse-power. She was built at Glasgow in the year 1882, and at the time of her loss was the property of the Eastern Telegraph Company, Limited, of No. 66, Old Broad Street, in the City of London, Sir James Anderson being the managing owner. She left Castro, in the Island of Chios, at about 8.5 p.m. of the 17th April last, bound to Syra, having on board a crew of 52 persons, including electricians and others, and a quantity of telegraph cable, which she was about to lay down. The weather at that time was, we are told, fair, with a light breeze from the westward, and the master and third officer were on the bridge, an A.B. forward on the look-out, and a quartermaster at the midship wheel. At 8.50 p.m. Panaghia Light bore east, distant three quarters of a mile, upon which the master put her on a S. 22° W. course by compass, equivalent to S. 15° W. true, there being a total compass error of 7°, and then went below, leaving the deck in charge of the third officer, with directions to call him when she had run 10 miles. The vessel accordingly proceeded on her course, with her engines going at full speed, making about 10 knots until 9.50, when, finding that she had run 10 miles, the third officer went and reported it to the captain in the chart room, who asked him if he had seen a small island on his starboard hand, and on his saying that he had not, he told him to continue the same course until 10 o'clock. At 10 the log showed 12 knots to have been run, and on the third officer reporting it, the master told him to alter the course to S. 52° W. by compass, equivalent to S. 45° W. true, and the log was then re-set. At midnight the second officer came on deck to take the watch, and the third officer then went to the chart room, and on his reporting that the log showed that the vessel had run 20 miles, the master directed him to tell the second officer to continue the same course, and to keep a good look-out for land. The wind and sea then began to rise; and at about 2 a.m. the second officer went to the chart room and reported to the master the state of the weather, and that the log showed that they had run 41¼ knots, upon which the captain came up on deck, and then reduced the speed to three quarters, which we are told would give her 7 knots. At 2.50 the second officer went forward to see that the look-out man was attending to his duty, and on his returning to the bridge he sent a quartermaster aft to look at the log, and ascertain the distance run. The quartermaster returned, and reported that the log showed 52¾ knots, upon which the second officer directed him to go and look again, and he then reported that it showed 52 knots. It was then about 3 a.m., and in about 10 minutes afterwards the second officer was on the point of going to the chart room to report to the master the state of the weather and the distance run, when the look-out man came to the fore part of the bridge, and said that he thought he saw land ahead. The second officer then took up his glasses, and in a minute or two observed breakers ahead, upon which he immediately telegraphed to the engine room to reverse full speed, and ordered the tiller to be put amidships, and shortly afterwards the vessel struck. On coming on deck the captain at once ordered the helm to be put hard-a-port, and the engines to be put full speed ahead; but finding that it was of no use, and that the vessel was fast filling, he ordered the boats to be got out. Before however they could get any of them into the water, the vessel filled and went down by the stern, leaving only a few feet of her bows out of water. Of the boats one only, the port life boat, went clear with two boys in it, and into it the second officer and an A.B. subsequently succeeded in getting. In the meantime some of the hands had got on the bows of the vessel, and amongst them the third officer, who then volunteered to swim ashore for the purpose of obtaining assistance. With great difficulty he succeeded in getting to the land, and was helped on shore by some of the hands who had been washed from the vessel, and had reached the land before him. He landed in an almost senseless state, but on recovering his senses he at once started off to find some place from which to telegraph to the British Consul and to the ship's agents at Syra. After wandering about for a long time he at length reached the principal town in the Island of Mykoni, the island on which they had struck, and he then telegraphed from there to Syra, pointing out to them where the vessel was lying, and requesting assistance to be sent immediately. He then returned to the vessel, and in about half an hour after his arrival a steam vessel arrived with the agent on board, and with the assistance of a shore boat they succeeded in saving some 13 hands from the wreck, and within half an hour afterwards the vessel broke up. Of the 52 persons who were on board, 12, including the master, were drowned. The place where the vessel struck was on the N.E. point of the Island of Mykoni, and a little to the eastward of an indent called Port Panormo.

These being the facts of the case, the first question upon which our opinion has been asked is, "What "number of compasses had she on board; where were "they placed, and were they in good order, and "sufficient for the navigation of the ship?" She had four compasses on deck besides a spare one below. There was one compass on deck before the midship wheel-house, another on the bridge before the midship wheel, a third on the top of the chart room, and a fourth before the after-wheel. They appear to have been all in first-rate order, and were amply sufficient for the navigation of the vessel.

The second question which we are asked is, "When, "and by whom, were they made, and when, and by

59022—187. 180.—6/87. Wt. 12. E. & S.

" whom, were they last adjusted ? " The one on deck before the wheel-house was, we are told, made by Lilley; that on the bridge before the midship wheel, and by which the courses were set and the vessel steered, was one of Sir William Thompson's compasses, as was also the compass before the after-wheel. They were not able to tell us by whom the compass on the top of the chart room had been made. It seems that they were all adjusted in October last, just before the vessel last left London.

The third question which we are asked is, " Did the " master ascertain the deviation of his compasses by " observation from time to time; were the errors of " the compasses correctly ascertained, and the proper " correction to the courses applied ?" We were told by the officers that every opportunity was taken to correct the compasses by azimuths and amplitudes; and we have no doubt that the errors were correctly ascertained, and the proper corrections applied.

I will take the three next questions together, they are as follow:—(4) " Whether a safe and proper course " was set and steered after passing Panaghia Light, " and whether due and proper allowance was made for " tide and currents ?" (4a) " Whether the master was " justified in keeping so long on this course ?" and (5) " Whether a safe and proper alteration was made in " the course at or about 10 p.m. on the 7th of April " last, and whether due and proper allowance was " made for tide and currents ?" The courses steered from off Panaghia Island were 12 miles in a direction S. 15° W. true, and from there until she struck, S. 45° W. true. Now the third officer, having laid those courses down on a chart, told us that, if made good they would land the vessel on Mykoni Island, a little to the westward of where she struck, and his evidence was confirmed by the first and second officers. On examining, however, the courses laid down by the third officer, we found that he had made a trifling error in laying down the first course, and that, if that had been correctly laid down, it would have taken the vessel directly to the place where she struck. The course therefore was obviously not a proper one. If the master wished to make the land in passing between the islands of Tynos and Mykoni, as no doubt he would do, his proper course, the wind being from the westward, would be to make Tynos, which was on the windward side of the channel, and not Mykoni, which was on the leeward side of it, and for this purpose it would be necessary to steer a much more westerly course than he did. How it was that so experienced an officer as this master seems to have been should have put her on so southerly a course that, if made good, and even if there had been no strong breeze on his starboard bow, it would inevitably have taken him ashore on Mykoni Island, is to us utterly inconceivable.

The sixth question which we are asked is, " Whether " the master was on deck at all times when the safety " of the vessel required his personal supervision ?" When the master came on deck, at 10 minutes after 2, and saw that the wind and sea had risen, and that the night was extremely dark, and knowing, as he would have done, that he was approaching the channel between the islands of Tynos and Mykoni, he ought to have remained on deck until he had made out his position. In our opinion he was not on deck when the safety of the vessel required his personal supervision.

The seventh question which we are asked is, " Whe- " ther the second officer was justified in not calling " the master before he did ?" We think that the second officer ought, when it was reported to him that the vessel had run 52 miles at 3 a.m., and that she was consequently going, not 7 knots, but over 10 knots an hour, to have at once called the master and pointed out the fact to him, in which case it is possible that he would have reduced the speed of the vessel.

The eighth question which we are asked is, " Whether, having regard to the dark state of the " weather, the vessel was navigated at too great a " rate of speed ?" From 8.50 p.m., when they passed Panaghia Point, until 10 p.m., when the course was changed, the log showed 12 knots, being at the rate of about 10 knots an hour; and between 10 p.m. and 3.10 a.m., when the vessel struck, the log showed over 52 miles, which would again be about 10 knots an hour for the whole distance. This in our opinion was too great a speed to go at in the then state of the weather, there being we are told drizzling rain with strong wind and sea, and the atmosphere so extremely dark as to make it impossible to save this vessel from going on the rocks after they were seen.

The ninth question which we are asked is, " Whether " a good and proper look-out was kept ?" We have no reason to think that a good and proper look-out was not being kept. The second officer had at about 2.50 a.m. gone forward, and found the look-out man attending to his duty; and this man had, before the breakers could be seen by the second officer, reported that he thought he saw land ahead.

The tenth question which we are asked is, " What " was the cause of the stranding of the vessel ?" The cause of the stranding of the vessel was, she was put upon too southerly a course, which if made good would have landed her on Mykoni Island, and that she had a strong wind on her starboard bow tending to set her to the southward of her course.

The eleventh question which we are asked is, " Whether the vessel's boats were kept so as at all " times to be fit and ready for use, and how did it " happen that the crew were unable to lower them ?" The boats appear to have been kept in a state of the utmost efficiency. There were two cutters on the quarters swung out and ready to be lowered at a moment's notice. There were also two life-boats, one on each side of the funnel; these were on chocks and covered up with canvas, but with the tackles hooked on to the davits, and could have been lowered in a very short time. The only reason why they were not got out in time was, because the vessel went down within a few minutes after she had struck.

The twelfth question which we are asked is, " What " was the cause of the loss of life ?" The loss of life was due no doubt to the vessel having sunk so soon after she struck, and to the violence of the wind and sea at the time.

The thirteenth question which we are asked is, " Whether the officers are in default ?" and it is added that, " in the opinion of the Board of Trade the cer- " tificate of the second officer should be dealt with." It appears to us that the loss of this fine vessel is due to the unfortunate captain in having put her on too southerly a course, which would, if made good, inevitably have taken her on shore on Mykoni Island; he has, however, paid the penalty for his misconduct, having been drowned. As to the second officer, no doubt some blame is attributable to him for not having, when it was reported to him that the vessel had run 52 knots, at once called the captain's attention to the fact, and also perhaps for not having at once stopped the vessel when the look-out man reported that he thought he saw land ahead. The mistake, however, which he has made is not of such a character as would justify the Court in dealing with his certificate.

We cannot conclude our report without calling attention to the highly meritorious conduct of the third officer. Having succeeded in getting on to the bows when the vessel went down, he was instrumental, whilst there, in saving the life of the chief officer by hauling him on board as he floated past. Finding, too, that if no assistance arrived those on the wreck must perish, he volunteered to swim ashore through the surf, at the risk of his life; he reached the land, but almost in a fainting state; and no sooner does he recover his senses than he starts off to find some place from which he can telegraph to the ship's agent and British Consul at Syra. After walking something like 15 miles he reaches the principal town in the island, and thence telegraphs to Syra, and then at once returns to the neighbourhood of the ship to see whether he can render any further assistance, arriving there about half an hour before the relieving steamer. It is to his highly meritorious conduct that those who were on the wreck, some 13 in number, owe their lives, for the vessel broke up within half an hour of their having been rescued. The Court has seldom had before it an instance of greater courage and self-devotion.

(Signed) H. C. Rothery,
Wreck Commissioner.

We concur.

(Signed) John S. Castle,
C. Y. Ward,
Richd. C. Dyer,
} Assessors.

ΕΚΘΕΣΙΣ ΦΩΤΙΣΜΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΛΙΩΝ 1889 ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (ΤΜΗΜΑ ΦΑΡΩΝ)

Η «Έκθεσις περί του φωτισμού των Ελληνικών παραλίων» (Αθήναι, 1889) αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα ιστορικά και τεχνικά κείμενα για τη συγκρότηση του Ελληνικού Φαρικού Δικτύου.

Το μνημειώδες αυτό έργο, έκτασης 67 σελίδων, εκπονήθηκε από ειδική επιτροπή που ορίστηκε το 1887 με απόφαση του τότε Υπουργού επί των Ναυτικών, Γεωργίου Θεοτόκη, επί κυβερνήσεως Χαριλάου Τρικούπη.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΣΥΝΤΑΞΗ

Η αρχική μελέτη συντάχθηκε από τον Ι. Μαρκόπουλο και τον Γάλλο μηχανικό Ε. Quellenec. Για την εξέταση και οριστικοποίησή της, συγκροτήθηκε ανώτατη επιτροπή με προέδρους τους Ναυάρχους Κανάρη και Lejeune, ενώ συμμετείχαν κορυφαίοι αξιωματικοί και ο πρώτος υδρογράφος του Πολεμικού Ναυτικού, Α. Μιαούλης.

ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΈΚΘΕΣΗΣ

• Χαρτογράφηση Ναυσιπλοΐας: Οι μελετητές καθόρισαν με ακρίβεια τις κύριες «γραμμές πελαγοδρομίας» (για τα πλοία ανοικτής θαλάσσης) και τις «γραμμές ακτοπλοΐας».

• Μεθοδική Ανάπτυξη: Η επιτροπή διέτρεξε ολόκληρη την ελληνική ακτογραμμή, εντοπίζοντας τα τυφλά και επικίνδυνα σημεία.

• Στρατηγικός Σχεδιασμός: Κατέγραψε τις ανάγκες για την κατασκευή νέων φάρων και φανών, θέτοντας τις βάσεις για τον οργανωμένο και σύγχρονο φωτισμό των ελληνικών θαλασσών.

Η έκθεση αυτή αποτέλεσε το επίσημο πλάνο ανάπτυξης πάνω στο οποίο το ελληνικό κράτος άρχισε να χτίζει συστηματικά τους εμβληματικούς πέτρινους φάρους της χώρας, χρησιμοποιώντας για την εποχή κορυφαία φωτιστικά μηχανήματα. Σήμερα, η έκθεση θεωρείται σπάνιο βιβλιογραφικό κειμήλιο, ενώ το Πολεμικό Ναυτικό έχει προχωρήσει κατά το παρελθόν σε φωτοτυπική ανατύπωσή της.

Παρατίθενται παρακάτω σχετικά με τους Φάρους της Τήνου σχετικά αποσπάσματα της μελέτης, αναφορικά με τους Φάρους Αρμενιστή Μυκόνου, Δύσβατου και Λιβάδας Τήνου.

ΚΣΦ 7
(+) 237

ΕΚΘΕΣΙΣ

ΠΕΡΙ

ΤΟΥ ΦΩΤΙΣΜΟΥ

ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΛΙΩΝ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ,

1889

Οἱ τρεῖς οὗτοι πυρσοὶ πρέπει νὰ ταχθῶσιν εἰς τὴν κατηγορίαν τῆς δευτερευούσης ἀνάγκης.

Τὰ παράλια τῆς Σύρου εἶνε ἐξαιρέτως ἐπικίνδυνα, καὶ ἰδίως τὸ Νοτιοανατολικὸν αὐτῆς μέρος ὅπερ ἐπεκτείνεται ἐπὶ ἓν καὶ πλέον μίλλιον διὰ σειρᾶς ὑφάλων, ὧν ἡ τελευταία εἶνε τὸ νησίδριον Ἀσπρόνησος. Κατὰ τὴν αὐτὴν διεύθυνσιν καὶ εἰς ἀπόστασιν 4 $^1/_2$ μιλλίων ἀπὸ τῆς Σύρου κεῖται ἡ ἐπικίνδυνος ὕφαλος Νάτα, ἥτις μόλις 8 μέτρα ὑπέρκειται τῆς θαλάσσης καὶ εἶνε ἀόρατος ἐν νυκτὶ σκοτεινῇ ἢ ὁμιχλώδῃ. Ἐν τῇ παραλίᾳ ταύτῃ πλεῖστα ὅσα ναυάγια συνέβησαν καὶ ἀναγκαῖον καθίσταται νὰ φωταγωγηθῇ καλῶς.

Ἀσπρόνησος (Σύρος) (Χ. Α. 1542).

Θεωροῦμεν ὄθεν ἀναπόφευκτον ἐπὶ τῆς Ἀσπρονήσου νὰ ἱδρυθῇ φάρος σκαρδαμύσσων (clignotant) ἀναβίδων φῶς λευκὸν καὶ ἔχων τομέα ἐρυθρόν, διευθυνόμενον πρὸς τὴν ὕφαλον Νάτα.

Γαϊδουρονῆσι (Χ. Α. 1542).

Ἡ εἴσοδος τοῦ λιμένος τῆς Σύρου θὰ καταδείκνυται ὡς καὶ μέχρι τοῦδε διὰ τοῦ φάρου Γαϊδουρονησίου (φῶς σταθερὸν ποικιλλόμενον δι' ἀναλαμπῶν ἀνὰ πᾶν δεύτερον λεπτόν).

Ἀρμενιστὶ (Μύκωνος) (Χ. Α. 1815).

Ἅμα ὡς τὸ πλοῖον διέλθῃ τὴν Σύρον εἰσέρχεται εἰς τὸ μεταξὺ Τήνου καὶ Μυκώνου στενόν, ὅπερ προτείνομεν νὰ φωταγωγηθῇ διὰ τῆς ἱδρύσεως φάρου 2ας τάξεως ἐπὶ τοῦ Β. Δ. ἀκρωτηρίου τῆς Μυκόνου Ἀρμενιστί. Ὁ πυρσὸς οὗτος θὰ παρουσιάζῃ φῶς σταθερὸν καὶ συνάμα σπινθηρίζον ἀνὰ πᾶν $^1/_2$ λεπτὸν θὰ ἦνε δὲ πρὸς Νότον ἀόρατος ἐντὸς τομέως διερχομένου διὰ τοῦ Βορείου μέρους τῆς Δήλου (Ῥήνεια) καὶ τῆς ὑφάλου Νάτα. Διὰ τῆς διατάξεως ταύτης, ὅταν ὁ θαλασσοπλοῶν βλέπῃ διαρκῶς τὸν φάρον τοῦτον θὰ ἦνε βέβαιος ὅτι εὑρίσκεται ἐκτὸς κινδύνου. Ὁ φάρος οὗτος μετὰ τοῦ φάρου τῆς Ἀσπρονήσου θέλει ἐξασφαλίζει ἐντελῶς τὰ διαπλέοντα τὸ μέρος τοῦτο πλοῖα. Τοὺς φάρους Ἀρμενιστὶ καὶ Ἀσπρονησίου θεωροῦμεν τῆς πρώτης ἀνάγκης.

Λιβάδα (Τῆνος) (Χ. Α. 1815),

Ὅπως κάλλιον σημανθῇ τὸ μεταξὺ Τήνου καὶ Μυκώνου στενὸν εἰς τὰ πλοῖα τὰ ἐκ Βορρᾶ κατερχόμενα ἐζητήθη ἡ ἵδρυσις φάρου ἐπὶ τῆς Ἀνατολικῆς παραλίας τῆς Τήνου παρὰ τὸν ὅρμον Λιβάδα. Προτείνομεν διὰ τὸ μέρος τοῦτο φάρον περιστροφικὸν 2ας τάξεως μὲ τριπλᾶς ἀναλαμπὰς ἀνὰ πᾶν λεπτόν.

2ον Ἀπὸ Μαλέα πρὸς Κωνσταντινούπολιν.

Τὸ πλοῖον τὸ διερχόμενον ἐκ τοῦ Μαλέα καὶ διευθυνόμενον πρὸς τὴν Κωνσταντινούπολιν διέρχεται κατὰ πρῶτον μεταξὺ τῶν νησίδων Παραπόλας καὶ Καράβι καὶ μετὰ ταῦτα διευθύνεται πρὸς τὸ μεταξὺ Μακρονήσου καὶ Κέω στενὸν καὶ τέλος πρὸς τὸν Καφηρέα.

Τὸ μεταξὺ Κέω καὶ Μακρονήσου στενὸν σήμερον σημαίνεται διὰ τοῦ φάρου τῆς Κέω τοῦ ἱδρυθέντος ἐν τῇ εἰσόδῳ τοῦ λιμένος Ἁγ. Νικολάου. Ὁ φάρος οὗτος λίαν καλῶς τοποθετημένος διὰ τὰ ἐκ Κωνσταντινουπόλεως ἐρχόμενα πλοῖα εἶνε κάκιστα διὰ τὰ πρὸς τὴν Κωνσταντινούπολιν διευθυνόμενα. Ἐπροτάθη πολλάκις ἡ ἵδρυσις φάρου ἐπὶ τῆς νήσου Ἁγ. Γεωργίου τῆς κειμένης πρὸς τὰ Νοτιοδυτικὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου Σουνίου καὶ εἰς ἀπόστασιν 9 μιλλίων ἀπ' αὐτοῦ. Φρονοῦμεν ὅτι εἶνε προτιμώτερον νὰ ἱδρυθῇ φάρος εἰς τὴν νοτίαν ἄκραν τῆς Μακρονήσου διότι ὁ φάρος οὗτος θὰ χρησιμεύῃ ὄχι μόνον διὰ τὰ πλοῖα τὰ καταπλέοντα ἐκ τοῦ ἀνοικτοῦ πελάγους ἀλλὰ καὶ διὰ τὰ ἐκ τοῦ

μεγάλως διευκολυνθήσονται διὰ τοῦ προταθέντος ἐπὶ τῆς Μακρονήσου φάρου.

Κόρακας (Χ. Α. 1837)

Ἡ νῆσος Πάρος σημαίνεται ἤδη διὰ τοῦ φάρου Κόρακα (5ης τάξεως μὲ φῶς σταθερὸν λευκὸν καὶ ἀναλαμπὰς ἐρυθρὰς ἀνὰ πᾶν δεύτερον λεπτόν).

Παροικία (Χ. Α. 1837).

Ὁ λιμὴν Παροικίας τῆς Πάρου σημαίνεται ὡταύτως διὰ φανοῦ λιμένος λευκοῦ φωτός.

Νάξος (Χ. Α. 1837).

Ἐν τῷ λιμένι Νάξου πρέπει νὰ ἐγκατασταθῇ φάρος ἐρυθρὸς 6ης τάξεως, ἕτερος δὲ ἐπὶ τοῦ ἀκρ. Κράτζι τῆς Πάρου τοῦ κειμένου ἀπέναντι τῆς ὑφάλου Ἀμαρίδι ἥτις καθιστᾷ ἐπικίνδυνον τὴν ἀκτὴν τῆς Νάξου.

Κράτζι (Πάρος) (Χ. Α. 1837).

Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου προτείνομεν τὴν ἵδρυσιν φάρου σπινθηρίζοντος 6ης τάξεως (φῶς λευκόν). Ὁ φάρος οὗτος θὰ ἦνε λίαν εὐδιάκριτος καὶ ὁρατὸς καὶ ἐν ὁμιχλώδει ἔτι κατρῷ, ὥστε οἱ ναυτιλλόμενοι βοηθούμενοι παρ' αὐτοῦ θὰ δύνανται νὰ παραπλεύσωσι τὴν Πάρον χωρὶς νὰ προσκρούσωσιν ἐπὶ τῆς ῥηθείσης ὑφάλου. Ὁ φάρος οὗτος εἶνε τῆς πρώτης ἀνάγκης.

Ἴος (Χ. Α. 2753)

Ἡ μεταξὺ Συκίνου καὶ Ἴου θάλασσα οὐδὲν κινδυνῶδες σημεῖον παρουσιάζει. Ὁ λιμὴν Ἴου σημαίνεται σήμερον διὰ μικροῦ τινος φανοῦ λευκοῦ ὅστις πρέπει νὰ διατηρηθῇ, ἀλλ' ὁ πύργος καὶ τὸ μηχάνημα πρέπει ν' ἀντικατασταθῶσιν.

Ἀνάγκη ὑφίσταται νὰ σημανθῇ τὸ Βόρειον μέρος τῆς Θήρας καὶ συγχρόνως τὸ στόμιον τοῦ ἐσωτερικοῦ κόλπου. Φάρος τιθέμενος ὀλίγον τι πρὸς Βορρᾶν τῆς Ἐπανωμεριᾶς θέλει πληροῖ τὸν διπλοῦν τοῦτον σκοπόν. Προτείνομεν ὁ φάρος οὗτος νὰ ἦνε 5ης τάξεως μὲ φῶς σταθερὸν λευκόν.

Ἐπανωμεριὰ (Θήρα) (Χ. Α.)

Ἐπειδὴ ἡ Ἐπανωμεριὰ ἔχει σπουδαίαν σημασίαν διὰ τὰ ἀκτοπλοοῦντα πλοῖα, τὸν φάρον τοῦτον τάσσομεν εἰς τοὺς φάρους τῆς πρωτευούσης ἀνάγκης.

3ον Ἀπὸ Σύρου εἰς Μῆλον.

Ἡ ὁδὸς ἀπὸ Σύρου εἰς Μῆλον θὰ φωτίζεται καλῶς διὰ τῶν φάρων Ἀσπρονησίου, Λιβάθου (Σέριφος) καὶ Ἀντιμήλου.

Ἀκράθι (Χ. Α. 2051).

Τὸ στόμιον τοῦ ὅρμου τῆς Μήλου θὰ σημαίνεται διὰ πυρσοῦ σταθεροῦ ἐρυθροῦ 4ης τάξεως ἱδρυθησομένου ἐπὶ τῆς νησίδος Ἀκράθι. Ὁ πυρσὸς οὗτος εἶνε δευτερευούσης ἀνάγκης.

4ον Ἀπὸ Σύρου εἰς Ἄνδρον.

Δύσβατο (Χ. Α. 1815).

Ὁ ἐκ Σύρου ὁρμώμενος καὶ πρὸς τὴν Ἄνδρον πλέων, θὰ διέλθῃ τὸ μεταξὺ Ἄνδρου καὶ Τήνου στενόν. Τὸ στενὸν τοῦτο τόσῳ μᾶλλον πρέπει νὰ φωταγωγηθῇ ὅσῳ ἡ διάβασις αὕτη ἐνίοτε προτιμᾶται ὑπὸ τῶν πλοίων τῶν ἐρχομένων ἐκ Σμύρνης εἰς Σύρον. Ἀνάγκη ὅθεν νὰ ἱδρυθῇ ἐπὶ τῆς νησίδος Δύσβατο, τῆς κειμένης εἰς τὸ Ν. Δ. ἄκρον τῆς Τήνου, φάρος 4ης τάξεως μὲ φῶς ἐρυθρὸν σταθερόν.

ΚΟΛΠΟΣ ΑΡΤΗΣ

Ὁ φωτισμὸς ὡς καὶ ἡ κατασκευὴ σημαντήρων ἐν τῇ εἰσόδῳ τοῦ κόλπου τούτου δὲν δύναται νὰ ὁριαθῇ εἰμὴ ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῆς Ὀθωμανικῆς Κυβερνήσεως· διὸ ἐπὶ τοῦ παρόντος προτείνομεν νὰ ἱδρυθῶσιν φανοὶ λιμένος μόνον εἰς Μενίδιον, Καρβασαρὰ Βόνιτζαν καὶ Ζαβέρδαν.

ΑΥΞ. ΑΡΙΘΜΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΠΥΡΣΟΥ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΟΡΙΣΤΙΚΟΝ ΕΙΔΟΣ ΦΩΤΟΣ	ΑΠΟΣΤΑΣΙΣ ΚΑΘ' ΗΝ ΕΙΝΑΙ ΟΡΑΤΟΣ ΤΗΝ ΑΙΘΡΙΑ ΝΥΚΤΙ	ΤΑΞΙΣ ΠΥΡΣΟΥ
117	ΓΡΗΓΙΑΣ ἀκρ. Ἄνδρου	Ἀνατολικὸν ἀκρ. τῆς Ἄνδρου	Περιστροφικὸς μετ' ἀναλαμπῶν ἀνὰ πᾶν $^1/_2$ λεπτόν.	10	Δ'.
118	**Φάσσα**	Ἀκρ. Β. Δ. τῆς Ἄνδρου. Στενὸν Καφηρέως.	Σταθερὸς λευκὸς μετ' ἀναλαμπῶν λευκῶν ἀνὰ πᾶν 3' λεπτόν.	Σ.Λ.=22 Α.Λ.=28 Γεωγρ. 20.6.	Α'.
119	Γαύριον	Ἐπὶ τῆς ἄκρας τοῦ ἀκρ. Καστρὶ εἰς τὴν Α. πλευρὰν τῆς εἰσόδου τοῦ λιμένος.	Σταθερὸς ἐρυθρός.	7	Φανός.
120	ΔΥΣΒΑΤΟΝ	Ἐπὶ τῆς κορυφῆς τῆς νησίδος Δυσβάτου ἐν τῷ μεταξὺ Ἄνδρου καὶ Τήνου στενῷ.	Σταθερὸς λευκός.	10	Δ'.
121	Πανόρμου	Εἰς τὴν κορυφὴν τῆς νησίδος Πλανήτου εἰς τὸ Β μέρος τῆς Τήνου.	Σταθερὸς ἐρυθρός.	5	ΣΤ'.
122	ΛΙΜΕΝΟΣ ΤΗΝΟΥ	Εἰς τὸ ΜΑ. μέρος τῆς νήσου Τήνου.	Σταθερὸς ἐρυθρός.	5	ΣΤ'
123	**Σύρου**	Ἐπὶ τοῦ ἄκρου τῆς χηλῆς.	Σταθερὸς ἐρυθρός.	17	ΣΤ'.
124	Γαϊδουρονησίου	Ἐπὶ τῆς κορυφῆς τοῦ Γαϊδουρονησίου 1 $^1/_2$ μίλιον ἀπὸ τοῦ λιμένος τῆς Σύρου.	Περιστροφικὸς μετ' ἀναλαμπῶν ἀνὰ πᾶν δεύτερον λεπτόν.	Λ.=18 7 Ε.= 9.5	Δ'.
125	ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΥ	Ἐπὶ τῆς ὁμωνύμου νήσου 1 μίλλιον ἀπὸ τοῦ Μ.Α. ἀκρ. τῆς Σύρου.	Σκαρδαμύσσων μετὰ ἐρυθροῦ τομέως ἐπὶ τῆς ὑφάλου Νάτα.	22	Δ'.
126	ΛΙΒΑΔΑ (ἀκρ.)	Ἐπὶ τοῦ ἄκρωτ. Λιβάδα τῆς Α. παραλίας τῆς Τήνου.	Τριπλαὶ ἀναλαμπαὶ ἀνὰ πᾶν λεπτόν.	Σ. Λ.=19 Α.Λ.=22	Β'.
127	ΑΡΜΕΝΙΣΤΙ	Ἀκρ. ΒΔ. τῆς Μυκώνου.	Λευκὸς σταθερὸς καὶ σπινθηρίζων ἀνὰ πᾶν $^1/_2$ λεπτόν.	4	Β'.
128	**Λιμὴν Μυκώνου**	Ἐπὶ τοῦ ἄκρου τῆς χηλῆς τοῦ λιμένος Μυκώνου.	Σταθερὸς ἐρυθρός.	Σ. Λ.=10 Α. Ε.=11	ΣΤ'.

ΠΙΝΑΞ ΤΩΝ ΦΑΡΩΝ ΚΑΤΑ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΔΑΠΑΝΗΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΠΥΡΣΟΥ	ΤΑΞΙΣ	ΥΠΑΡΧΟΝ, ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΟΝ, ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΝ	ΠΙΘΑΝΗ ΔΑΠΑΝΗ		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
				ΔΙΑ ΤΟ ΚΤΙΡΙΟΝ	ΔΙΑ ΤΟ ΜΗΧΑΝΗΜΑ	
54	Οἰνουσσῶν	Α'.	Ὑπάρχων.			
116	ΑΙΘΑΡΙΟΥ	Α'.	Προτεινόμενος.	60000	72800	
118	Φάσσας	Α'.	Ὑπάρχων μετατοπιζόμενος.	50000		Θὰ γείνῃ χρῆσις τοῦ ἰδίου μηχανήματος.
67	Παραπόλας	Β'.	Ὑπάρχων.			
1	Ὀθωνῶν	Β'.	Ὑπάρχων μετατοπιζόμενος.	50000		Θὰ γείνῃ χρῆσις τοῦ ἰδίου μηχανήματος.
16	ΓΟΜΠΟΥ	Β'.	Προτεινόμενος.	50000	59000	
46	ΚΕΡΙΟΥ	Β'.	Προτεινόμενος.	50000	59000	
49	Στροφάδων	Β'.	Ὑπάρχων τροποποιούμενος.	20000	50000	Τὸ νῦν μηχάνημα μεταφερθήσεται εἰς Ποντικόνησον.
59	Ταινάρου	Β'.	Ὑπάρχων τροποποιούμενος.	40000	62000	Τὸ νῦν μηχάνημα τοῦ Ταινάρου μεταφερθήσεται εἰς Ἀντίμηλον.
127	ΑΡΜΕΝΙΣΤΙΟΥ	Β'.	Προτεινόμενος.			Εἰς βάρος τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ 1890.
126	ΛΙΒΑΔΑΣ	Β'.	Προτεινόμενος.	60000	72000	
12	ΔΟΥΚΑΤΟΥ	Γ'.	Ἐν κατασκευῇ.			Ἐπαιρακιώθη.
20	ΣΚΙΝΑΡΙΟΥ	Γ'.	Προτεινόμενος.	40000	31500	
37	ΨΑΡΟΜΥΤΑΣ	Γ'.	Προτεινόμενος.	40000	36500	

7*

ΑΥΞ. ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΠΡΟΫΠ. ΤΑΞΙΝ ΠΙΝΑΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΠΥΡΣΟΥ	ΤΑΞΙΣ	ΥΠΑΡΧΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΕΟΣ. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ, ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗΝ	ΠΙΘΑΝΗ ΔΑΠΑΝΗ		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
				ΔΙΑ ΤΟ ΚΤΙΡΙΟΝ	ΔΙΑ ΤΟ ΜΗΧΑΝΗΜΑ	
	Ἐκ μεταφορᾶς...	....	.....	423000	332800	
112	ΑΡΚΙΑΚΙΟΥ	Ε'.	Προτεινόμενος.	15000	10500	
15	**Φισκάρδου**	ΣΤ'.	Τροπ. ὑπάρχοντος			
27	**Κυλλήνης**	ΣΤ'	»			
57	ΚΥΤΡΙΩΝ	ΣΤ'.	Προτεινόμενος.	12000	10000	
64	**Καψαλείου**	ΣΤ'.	Τροπ. ὑπάρχοντος			
102	Ἀντέρου ἢ Χιλιομελίου	ΣΤ'.	Προτεινόμενος.			
131	ΚΡΑΤΣΙ (Πάρου)	ΣΤ'.	»	10000	10000	
7	**Γαΐου** (Παξοί)	ΣΤ'.	Τροπ. ὑπάρχοντος			
99	ΒΡΟΜΟΥ	ΣΤ'.	Προτεινόμενος.	15000	8900	
104	ΔΡΕΠΑΝΟΥ (Στυλίδος)	ΣΤ'.	»	15000	6300	
106	ΩΡΕΩΝ	ΣΤ'.	»	15000		
108	**Τρικέρων**	ΣΤ'.	Τροπ. ὑπάρχοντος	8000		
133	ΝΑΞΟΥ	ΣΤ'.	Προτεινόμενος.	15000		
43	**Κορίνθου**	ΣΤ'.	Τροπ. ὑπάρχοντος	2000		
5	ΛΕΥΚΙΜΜΗΣ	Φαν.	Προτεινόμενος.			
				530000	378500	

ΠΥΡΣΟΙ ΔΕΥΤΕΡΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

126	ΛΙΒΑΔΑΣ	Β'.	Προτεινόμενος.	60000	72000	
49	**Στροφάδων**	Β'.	Τροπ. ὑπάρχοντος	20000	50000	
59	**Ταινάρου**	Β'.	»	40000	62000	
137	ΑΝΤΙΜΗΛΟΥ	Γ'.	Προτεινόμενος.	40000		
20	ΣΚΙΝΑΡΙΟΥ	Γ'.	»	40000	31500	
65	**Μαλέα**	Γ'.	Τροπ. ὑπάρχοντος	40000	37500	
68	ΚΑΡΑΒΙΟΥ	Γ'.	Προτεινόμενος.	40000	38000	
115	ΠΡΑΣΟΥΔΑΣ	Γ'.	»	45000	28500	
136	ΛΙΒΑΘΙΟΥ	Γ'.	»	40000	35000	
29	ΤΡΥΠΗΤΟΥ	Δ'.	»	20000	13000	
111	ΠΟΝΤΙΚΟΝΗΣΙΟΥ	Δ'.	»	20000		
8	ΑΝΤΙΠΑΞΟΥ	Δ'.	»	20000	13000	
	Εἰς μεταφοράν...	....	.....	425000	380500	

ΑΡΙΘ. ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΓΕΩΓΡ. ΤΑΞΙΝ ΠΙΝΑΚΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΠΥΡΣΟΥ	ΤΑΞΙΣ	ΥΠΑΡΧΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΕΟΣ, ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ, ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗΝ	ΠΙΘΑΝΗ ΔΑΠΑΝΗ ΔΙΑ ΤΟ ΚΤΙΡΙΟΝ	ΔΙΑ ΤΟ ΜΗΧΑΝΗΜΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
	Ἐκ μεταφορᾶς..	....	.....	425000	380500	
35	**Μόρνου**	Δ'.	Τροπ. ὑπάρχοντος	7000		
90	ΒΡΥΣΑΚΙΟΥ	Δ'.	Προτεινόμενος.	10000	12000	
91	**Βερδουγίου**	Δ'.	Τροπ. ὑπάρχοντος	.....	13000	
120	ΔΥΣΒΑΤΟΥ	Δ'.	Προτεινόμενος.	18000		
96	**Κακῆς-Κεφαλῆς**	Δ'.	Τροπ. ὑπάρχοντος	.....	12000	
98	ΑΡΚΙΤΣΑΣ	Δ'.	Προτεινόμενος.	20000	12000	
138	ΑΚΡΑΘΙΟΥ	Ε'.	»	20000		
14	ΜΑΡΜΑΚΑ	Ε'.	»	15000	6500	
97	ΑΤΑΛΑΝΤΗΣ	Ε'.	»	10000		
103	ΣΤΥΑΙΔΟΣ ἢ Ἁγίας Μαρίνας	ΣΤ'.	»	15000	6300	
135	ΚΥΚΛΩΠΟΣ	ΣΤ'.	»	15000	9600	
				555000	451900	

ΠΥΡΣΟΙ ΤΡΙΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

118	**Φάσας**	Α'.	Τροπ. ὑπάρχοντος	50000		
1	**Ὀθωνῶν**	Β'.	»	50000		
46	ΚΕΡΙΟΥ	Β'.	Προτεινόμενος.	50000	59000	
37	ΨΑΡΟΜΥΤΑΣ	Γ'.	»	40000	36500	
42	ΜΑΛΑΓΓΑΒΙ	Γ'.	»	40000	37500	
78	ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ (ἀκρ. Κοκκί)	Γ'.	»	35000	37500	
114	ΨΑΘΟΥΡΑΣ	Γ'.	»	45000	28500	
63	ΑΥΓΟΥ (Κυθήρων)	Δ'.	»	25000	13000	
117	ΓΡΗΑΣ (Ἀνδρου)	Δ'.	»	25000	13000	
13	ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ	Δ'.	»	8000	2000	
83	ΠΕΙΡΑΙΩΣ στομίου	Ε'.	»			
2	ΜΕΡΑΕΡΑΣ	Ε'.	»	25000	9500	
21	ΚΑΠΡΙ	Ε'.	»	25000	9000	
40	Ἀκτῆς ΙΤΕΑΣ	Ε'.	»	20000	9000	
44	**Ἡρυονερίου**	Ε'.	Τροπ. ὑπάρχοντος			
110	**Σέσκλου** (ἀκρ.)	Ε'.	»	12000	6500	
80	ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΥ **Σαλαμῖνος**	Ε'.	»	.....	6000	
	Εἰς μεταφορὰν..	....	.....	450000	267000	

ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΠΛΑΝΗΤΗ ΣΤΟΝ ΠΑΝΟΡΜΟ ΤΗΝΟΥ - ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΗΧΩ ΤΗΣ ΤΗΝΟΥ (1884)

— Ἀπεπερατώθη τέλος πάντων ἡ οἰκοδομὴ τοῦ ἐπὶ τοῦ νησιδίου «Πλανήτου» τοῦ Δήμου Πανόρμου ἀνεγερθέντος δαπάνῃ τοῦ Δημοσίου Φάρου, ἐναπολείπεται δὲ μόνον ἡ τοποθέτησις τοῦ ἐπ' αὐτοῦ φανοῦ μετὰ τοῦ μηχανισμοῦ. Ἡ «Ἠχὼ» συνηγοροῦσα πάντοτε κατ' ἀρχὴν ὑπὲρ τῶν κοινωφελῶν ἀγαθῶν καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν μικροῦ λόγου ἀξίων, δὲν δύναται παρὰ νὰ συγχαρῇ τὸν ἐνεργήσαντα Βουλευτὴν Τήνου ἔργῳ τε καὶ λόγῳ ὑπὲρ τῆς ἀνεγέρσεως τοῦ Φάρου τούτου, ὅστις θέλει εὐεργετεῖ οὐ μόνον τὰ πλοῖα τῶν Πανορμιτῶν, ἀλλὰ καὶ πάντα τὰ διερχόμενα ἐκεῖθεν ἡμεδαπᾶ τε καὶ ἀλλοδαπᾶ σκάφη.

Ὁ ἐπιθεωρητὴς τῶν φάρων καὶ φανῶν πλοιτάρχης κ. Α. Μιαούλης ἀνεχώρησε χθὲς εἰς Σύρον, ἔνθα ἐπιβαίνων τοῦ "Καρχαρίου" μετὰ τοῦ νομομηχανικοῦ Κυκλάδων θὰ μεταβῶσιν ἵνα παραλάβωσι τὰ περατωθέντα ἤδη κτίρια τῶν νέων φάρων Πανόρμου τῆς Τήνου, τοῦ ἀκρωτηρίου Κόρακος ἐν Νάξῳ τῆς Πάρου καὶ

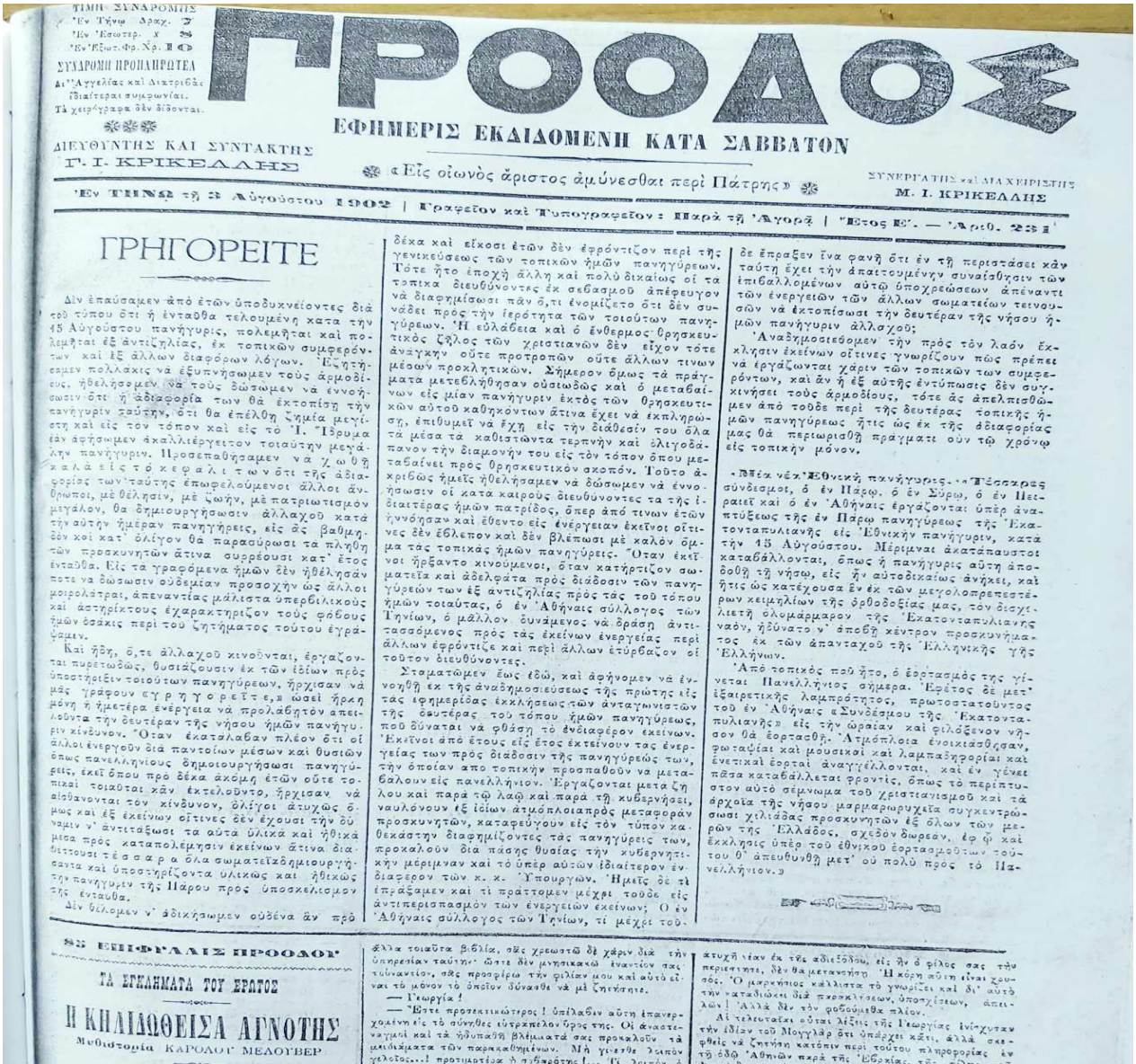
ΦΑΡΟΣ ΠΛΑΝΗΤΗΣ (ΠΑΝΟΡΜΟΥ)
Εφημερίδα ΗΧΩ ΤΗΣ ΤΗΝΟΥ
Δημοσιεύματα της 8/9/1884 της 27/10/1884

— Μετὰ μεγίστης μας ἀπορίας βλέπομεν ὅτι ὁ Φάρος τοῦ ἐπὶ τοῦ νησιδίου «Πλανήτου» ἀπεπερατώθη πρὸ τριῶν περίπου μηνῶν, ἐναπολείπεται δὲ μόνον ἡ τοποθέτησις ἐπ' αὐτοῦ τοῦ μηχανισμοῦ. Καὶ ὅμως ἡ κυβέρνησις δὲν ἐρρόντισε μέχρι τοῦδε νὰ παραλάβῃ αὐτὸν παρὰ τοῦ ἐργολάβου, ὅστις ἐπὶ τρεῖς μῆνας ὁλοκλήρους προσφέρεται νὰ παραδώσῃ τὸ ἔργον, ἀλλ' οἱ ἁρμόδιοι ἀδιαφοροῦσιν. Οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς ἐπαρχίας μας

(4) Η ΗΧΩ ΤΗΣ ΤΗΝ

ὡρίλλον νὰ ἐνεργήσωσι περὶ τούτου ἐγκαίρως καὶ νὰ ἦναι ἤδη ὁ Φάρος ἐν ἐνεργείᾳ, διότι καὶ ὁ μηχανισμός του εὑρίσκεται ἕτοιμος καὶ ἱδρυμένος ἐν τῷ Ὑπουργείῳ τῶν Ναυτικῶν.

ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΔΥΣΒΑΤΟΥ ΣΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΗΝΟΥ – ΑΝΔΡΟΥ - ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΗΝΟΥ Φύλλο 231 (3 Αυγούστου 1902)



ΤΙΜΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
Ἐν Τήνῳ Δραχ. 3
Ἐν Ἑσωτερ. » 4
Ἐν Ἐξωτ. Φρ. Χρ. 10

ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΠΡΟΠΛΗΡΩΤΕΑ
Δι' Ἀγγελίας καὶ Διατριβὰς ἰδιαιτέραι συμφωνίαι.
Τὰ χειρόγραφα δὲν δίδονται.

ΠΡΟΟΔΟΣ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΕΚΔΙΔΟΜΕΝΗ ΚΑΤΑ ΣΑΒΒΑΤΟΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΑΚΤΗΣ
Γ. Ι. ΚΡΙΚΕΛΛΗΣ

«Εἷς οἰωνὸς ἄριστος ἀμύνεσθαι περὶ Πάτρης»

ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ καὶ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ
Μ. Ι. ΚΡΙΚΕΛΛΗΣ

Ἐν ΤΗΝΩ τῇ 3 Αὐγούστου 1902 | Γραφεῖον καὶ Τυπογραφεῖον: Παρὰ τῇ Ἀγορᾷ | Ἔτος Ε'. — Ἀριθ. 231

ΓΡΗΓΟΡΕΙΤΕ

Δὲν ἐπαύσαμεν ἀπὸ ἐτῶν ὑποδυκνείοντες διὰ τοῦ τύπου ὅτι ἡ ἐνταῦθα τελουμένη κατὰ τὴν 15 Αὐγούστου πανήγυρις, πολεμεῖται καὶ πολεμεῖται ἐξ ἀντιζηλίας, ἐκ τοπικῶν συμφερόντων καὶ ἐξ ἄλλων διαφόρων λόγων. Ἐζητήσαμεν πολλάκις νὰ ἐξυπνήσωμεν τοὺς ἁρμοδίους, ἠθελήσαμεν νὰ τοὺς δώσωμεν νὰ ἐννοήσωσιν ὅτι ἡ ἀδιαφορία των θὰ ἐκτοπίσῃ τὴν πανήγυριν ταύτην, ὅτι θὰ ἐπέλθῃ ζημία μεγίστη καὶ εἰς τὸν τόπον καὶ εἰς τὸ Ἱ. Ἵδρυμα ἐὰν ἀφήσωμεν ἀκαλλιέργειστον τοιαύτην μεγάλην πανήγυριν. Προσεπαθήσαμεν νὰ χωθῇ καλὰ εἰς τὸ κεφάλι των ὅτι τῆς ἀδιαφορίας των ταύτης ἐπωφελούμενοι ἄλλοι ἄνθρωποι, μὲ θέλησιν, μὲ ζωὴν, μὲ πατριωτισμὸν μεγάλον, θὰ δημιουργήσωσιν ἀλλαχοῦ κατὰ τὴν αὐτὴν ἡμέραν πανηγύρεις, εἰς ἃς βαθμηδὸν καὶ κατ' ὀλίγον θὰ παρασύρωσι τὰ πλήθη τῶν προσκυνητῶν ἅτινα συρρέουσι κατ' ἔτος ἐνταῦθα. Εἰς τὰ γραφόμενα ἡμῶν δὲν ἠθέλησάν ποτε νὰ δώσωσιν οὐδεμίαν προσοχὴν ὡς ἄλλοι μοιρολάτραι, ἀπέναντίας μάλιστα ὑπερβιλικοὺς καὶ ἀστηρίκτους ἐχαρακτήριζον τοὺς φόβους ἡμῶν ὅσάκις περὶ τοῦ ζητήματος τούτου ἐγράφομεν.

Καὶ ἰδοὺ, ὅ,τε ἀλλαχοῦ κινοῦνται, ἐργάζονται πυρετωδῶς, θυσιάζουσιν ἐκ τῶν ἰδίων πρὸς ὑποστήριξιν τοιούτων πανηγύρεων, ἤρχισαν νὰ μᾶς γράφουν εγρηγορεῖτε», ὡσεὶ ἤρκει μόνη ἡ ἡμετέρα ἐνέργεια νὰ προλαβῇτον ἀπειλοῦντα τὴν δευτέραν τῆς νήσου ἡμῶν πανήγυριν κίνδυνον. Ὅταν ἐκαταλαβαν πλέον ὅτι οἱ ἄλλοι ἐνεργοῦν διὰ παντοίων μέσων καὶ θυσιῶν ὅπως πανελληνίους δημιουργήσωσι πανηγύρεις, ἐκεῖ ὅπου πρὸ δέκα ἀκόμη ἐτῶν οὔτε τοπικαὶ τοιαῦται κἂν ἐτελοῦντο, ἤρχισαν νὰ αἰσθάνονται τὸν κίνδυνον, ὀλίγοι ἀτυχῶς ὅμως καὶ ἐξ ἐκείνων οἵτινες δὲν ἔχουσι τὴν δύναμιν ν' ἀντιταξωσι τα αὐτὰ ὑλικὰ καὶ ἠθικὰ μέσα πρὸς καταπολέμησιν ἐκείνων ἅτινα διαθέτουσι τέσσαρα ὁλα σωματεῖα δημιουργήσαντα καὶ ὑποστηρίζοντα υλικῶς καὶ ἠθικῶς τὴν πανήγυριν τῆς Πάρου πρὸς ὑποσκελισμόν της ἐνταῦθα.

Δὲν θέλομεν ν' ἀδικήσωμεν οὐδένα ἀν πρὸ δέκα καὶ εἴκοσι ἐτῶν δὲν ἐφρόντιζον περὶ τῆς γενικεύσεως τῶν τοπικῶν ἡμῶν πανηγύρεων. Τότε ἦτο ἐποχὴ ἄλλη καὶ πολὺ δικαίως οἱ τα τοπικα διευθύνοντες ἐκ σεβασμοῦ ἀπέφευγον νὰ διαφημίσωσι πᾶν ὅ,τι ἐνομίζετο ὅτι δὲν συνάδει πρὸς τὴν ἱερότητα τῶν τοιούτων πανηγύρεων. Ἡ εὐλάβεια καὶ ὁ ἔνθερμος θρησκευτικὸς ζῆλος τῶν χριστιανῶν δὲν εἶχον τότε ἀνάγκην οὔτε προτροπῶν οὔτε ἄλλων τινῶν μέσων προκλητικῶν. Σήμερον ὅμως τὰ πράγματα μετεβλήθησαν οὐσιωδῶς καὶ ὁ μεταβαίνων εἰς μίαν πανήγυριν ἐκτὸς τῶν θρησκευτικῶν αὐτοῦ καθηκόντων ἅτινα ἔχει νὰ ἐκπληρώσῃ, ἐπιθυμεῖ νὰ ἔχῃ εἰς τὴν διάθεσίν του ὅλα τὰ μέσα τὰ καθιστῶντα τερπνὴν καὶ ὀλιγοδάπανον τὴν διαμονήν του εἰς τὸν τόπον ὅπου μεταβαίνει πρὸς θρησκευτικὸν σκοπόν. Τοῦτο ἀκριβῶς ἡμεῖς ἠθελήσαμεν νὰ δώσωμεν νὰ ἐννοήσωσιν οἱ κατὰ καιροὺς διευθύνοντες τα τῆς ἰδιαιτέρας ἡμῶν πατρίδος, ὅπερ ἀπό τινων ἐτῶν ἠννόησαν καὶ ἔθεντο εἰς ἐνέργειαν ἐκεῖνοι οἵτινες δὲν ἔβλεπον καὶ δὲν βλέπωσι μὲ καλὸν ὄμμα τὰς τοπικὰς ἡμῶν πανηγύρεις. Ὅταν ἐκεῖνοι ἤρξαντο κινούμενοι, ὅταν κατήρτιζον σωματεῖα καὶ ἀδελφάτα πρὸς διάδοσιν τῶν πανηγύρεών των ἐξ ἀντιζηλίας πρὸς τὰς τοῦ τόπου ἡμῶν τοιαύτας, ὁ ἐν Ἀθήναις σύλλογος τῶν Τηνίων, ὁ μᾶλλον δυνάμενος νὰ δράσῃ ἀντιτασσόμενος πρὸς τὰς ἐκείνων ἐνεργείας περὶ ἄλλων ἐφρόντιζε καὶ περὶ ἄλλων ἐτύρβαζον οἱ τοῦτον διευθύνοντες.

Σταματῶμεν ἐως ἐδῶ, καὶ ἀφήνομεν νὰ ἐνοηθῇ ἐκ τῆς ἀναδημοσιεύσεως τῆς πρώτης εἰς τας ἐφημερίδας ἐκκλήσεως τῶν ἀνταγωνιστῶν τῆς δευτέρας τοῦ τόπου ἡμῶν πανηγύρεως, ποῦ δύνανται νὰ φθάσῃ τὸ ἀνειδιαφόρον ἐκείνων. Ἐκεῖνοι ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος ἐκτείνουν τας ἐνεργείας των πρὸς διάδοσιν τῆς πανηγύρεώς των, τὴν ὁποίαν ἀπο τοπικὴν προσπαθοῦν νὰ μεταβάλουν εἰς πανελλήνιον. Ἐργαζονται μετα ζήλου καὶ παρὰ τῷ λαῷ καὶ παρὰ τῇ κυβερνήσει, ναυλόνουν ἐξ ἰδίων ἀτμόπλοια πρὸς μεταφορὰν προσκυνητῶν, καταρεύγουν εἰς τὸν τύπον καθεκάστην διαφημίζοντες τας πανηγύρεις των, προκαλοῦν διὰ πάσης θυσίας τὴν κυβερνητικὴν μέριμναν καὶ τὸ ὑπὲρ αὐτῶν ἰδιαίτερον ἐνδιαφέρον των κ. κ. Ὑπουργῶν. Ἡμεῖς δὲ τί ἐπράξαμεν καὶ τί πράττομεν μέχρι τοῦδε εἰς ἀντιπερισπασμὸν των ἐνεργειῶν ἐκείνων; Ὁ ἐν Ἀθήναις σύλλογος τῶν Τηνίων, τί μέχρι τοῦδε ἔπραξεν ἕνα φανῇ ὅτι ἐν τῇ περιστάσει ταύτῃ ἔχει τὴν ἀπαιτουμένην συναίσθησιν τῶν ἐπιβαλλομένων αὐτῷ ὑποχρεώσεων ἀπέναντι τῶν ἐνεργειῶν τῶν ἄλλων σωματείων τεινουσῶν νὰ ἐκτοπίσωσι τὴν δευτέραν τῆς νήσου ἡμῶν πανήγυριν ἀλλαχοῦ;

Ἀναθημοστεύομεν τὴν πρὸς τὸν λαὸν ἔκκλησιν ἐκείνων οἵτινες γνωρίζουν πῶς πρέπει νὰ ἐργάζωνται χάριν τῶν τοπικῶν των συμφερόντων, καὶ ἂν ἡ ἐξ αὐτῆς ἐντύπωσις δὲν συγκινήσει τοὺς ἁρμοδίους, τότε ἂς ἀπελπισθῶμεν ἀπὸ τοῦδε περὶ τῆς δευτέρας τοπικῆς ἡμῶν πανηγύρεως ἤτις ὡς ἐκ τῆς ἀδιαφορίας μας θὰ περιωρισθῇ πραγματι οὐν τῷ χρόνῳ εἰς τοπικὴν μόνον.

«Νέα νέα Ἐθνικὴ πανήγυρις. — Τέσσαρες σύνδεσμοι, ὁ ἐν Πάρῳ, ὁ ἐν Σύρῳ, ὁ ἐν Πειραιεῖ καὶ ὁ ἐν Ἀθήναις ἐργάζονται ὑπὲρ ἀναπτύξεως τῆς ἐν Πάρῳ πανηγύρεως τῆς Ἑκατονταπυλιανῆς εἰς Ἐθνικὴν πανήγυριν, κατὰ τὴν 15 Αὐγούστου. Μέριμναι ἀκατάπαυστοι καταβάλλονται, ὅπως ἡ πανήγυρις αὕτη ἀποδοθῇ τῇ νήσῳ, εἰς ἣν αὐτοδικαίως ἀνήκει, καὶ ἥτις ὡς κατέχουσα ἓν ἐκ τῶν μεγολοπρεπεστέρων κειμηλίων τῆς ὀρθοδοξίας μας, τὸν ὁσιολιέτῃ ὁλομάρμαρον τῆς Ἑκατονταπυλιανῆς ναόν, ἠδύνατο ν' ἀποβῇ κέντρον προσκυνήματος ἐκ τῶν ἀπανταχοῦ τῆς Ἑλληνικῆς γῆς Ἑλλήνων.

Ἀπὸ τοπικὸς ποῦ ἦτο, ὁ ἑορτασμός της γίνεται Πανελλήνιος σήμερα. Ἑρέτος δὲ μετ' ἐξαιρετικῆς λαμπρότητος, πρωτοστατούντος τοῦ ἐν Ἀθήναις «Συνδέσμου τῆς Ἑκατονταπυλιανῆς» εἰς τὴν ὡραίαν καὶ φιλόξενον νῆσον θὰ ἑορασθῇ. Ἀτμόπλοια ἐνοικιάσθησαν, φωταψίαι καὶ μουσικαὶ καὶ λαμπαδηφορίαι καὶ ἐνετικαὶ ἑορταὶ ἀναγγέλλονται, καὶ ἐν γένει πᾶσα καταβάλλεται φροντὶς, ὅπως τὸ περίπτυστον αὐτὸ σέμνωμα τοῦ χριστιανισμοῦ καὶ τὰ ἀρχαῖα τῆς νήσου μαρμαρουργεῖα συγκεντρώσωσι χιλιάδας προσκυνητῶν ἐξ ὅλων τῶν μερῶν τῆς Ἑλλάδος, σχεδὸν δωρεαν, ἐφ' ᾧ καὶ ἐκκλησις ὑπὲρ τοῦ ἐθνικοῦ ἑορτασμοῦτων τούτου θ' ἀπευθυνθῇ μετ' οὐ πολὺ πρὸς τὸ Πανελλήνιον.»

ΕΠΙΦΥΛΛΙΣ ΠΡΟΟΔΟΥ

ΤΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΡΩΤΟΣ

Η ΚΑΤΑΔΙΩΘΕΙΣΑ ΑΓΝΟΤΗΣ

Μυθιστορία ΚΑΡΟΛΟΥ ΜΕΛΟΥΒΕΡ

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

Ο ΦΟΝΕΥΩΝ ΕΡΩΣ

Εἰς τοιαύτην τινὰ ψυχολογικὴν δι' ἐμὲ στιγμὴν μὲ φωνάζετε καὶ ἐπαναλαμβάνετε τὴν θέσιν μου, ἀλλ' ἐὰν δὲν τὸ θέλω σᾶς εἶπε νὰ ἤτο ἄλλος...

Εἶπε ἡ Γεωργία μετὰ τόνου ἔτι μελαγχολικωτέρου παρατηρήσεως :

— Ἡ ἱστορία μας δὲν εἶναι ἱστορία ἔρωτος. Ἦτο φαντασιοκοπία δικὴ σᾶς, πρὸ ἐνὸς δι' ἐμέ, εἰλικρινῶς δὲ σᾶς λέγω ὅτι ὅταν μ' ἐγκατελείψατε δὲν κλάψαν ἄλλο τι εἶχα λύπην δι' ὅ,τι ἔζησα τὴν ἀνάγκην ἱστορίας. Ἡ ἐγκατάλειψίς σας ὡ! ἔβλαψε μόνον τὸ ἀξίωμά μου, ἐπλήγωσε πάντως δικαίως τὸ ἀμόρφωτον ἐγώ μου, τὸ ὁποῖον μ' ἀγαπᾶτε πάντως δικαίως ν' ἀνεύρω ἄλλα τοιαῦτα βιβλία, σᾶς χρεωστῶ δὲ χάριν διὰ τὴν ὑπηρεσίαν ταύτην· ὥστε δὲν μνησικακῶ ἐναντίον σας τώρα, ἐναντίον, σᾶς προσφέρω τὴν φιλίαν μου καὶ αὐτὸ εἶναι τὸ μόνον τὸ ὁποῖον δύνασθε νὰ μὲ ζητήσητε.

— Γεωργία !

— Ὥστε προσεκτικώτερος ! ὑπέλαβεν αὐτὴ ἐπανερχομένη εἰς τὸ σύνηθες εὐτράπελον ὕφος της. Οἱ ἀναστεναγμοὶ καὶ τὰ ἠδυπαθῆ βλέμματά σας προκαλοῦν τὰ μειδιάματα τῶν παρακαθημένων. Μὴ γίνεσθε λοιπὸν γελοῖος... ! προτιμοτέρα ἡ πλήρωτης !... Τί λοιπὸν ὁ καλὸς σας ἐξάδελφος Σαζαὶ σᾶς πίστευσε περὶ ἡμῶν ;

— Τίποτε !

— Σᾶς ἀρίσκει νὰ λέγηται αὐτὸ· ἀλλ' αὐτὸς εἶναι πάντοτε ἐμμανὴς, διὰ τὴν...

— Ἤτο... ἀλλ' ἀφοῦ τίποτε πλέον δὲν ἐλπίζω...

— Ὦ ! τίποτε ! ..

— Βεβαίως...

— Φίλε μου, ὑπέλαβεν μετὰ ζωηρότητος ἡ Γεωργία, νεῦρις ἔχουσα ὀλίγην κρίσιν οὐδέποτε συγχωρεῖ πραγματα τινα. Δὲν σμηρίβαλλω περὶ τοῦ χαρακτῆρος τῆς Ἰωάννας, ἀλλὰ κατ' ἐὰν εἰς αὐτὴν ἔλειπεν ἡ ἀπαιτουμένη δραστηριότης, ἐγὼ θα εἶχον δι' αὐτὴν ὀλίγως τε αὐτὴ ἔχει καλλίτερα στηρίγματα ἀπὸ ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα δύναται νὰ τῇ παράσχῃ νεᾶνις πτωχὴ ὡς ἐγώ.

— Ἔχει τὸν Ἀνκὼμ !

— Πιθανόν. Ἐὰν αὐτὸς ἢ ἄλλος τις ἀ-αλλάξῃ τὴν ἀτυχῆ τύχην ἐκ τῆς ἀδιεξόδου, εἰς ἣν ὁ φίλος σας τὴν περιέπτησε, δὲν θα μετανοήσῃ. Ἡ κόρη αὕτη εἶναι χαρισάς. Ὁ μαρκήσιος κάλλιστα τὸ γνωρίζει καὶ δι' αὐτὸ τὴν καταδιώκει διὰ προσκλήσεων, ὑποσχέσεων, ἀπειλῶν ! Ἀλλὰ δὲν τὸν φοβούμεθα πλέον.

Αἱ τελευταῖαι αὐταὶ λέξεις τῆς Γεωργίας ἐνίσχυσαν τὴν ἰδίαν τοῦ Μοχγλὰρ ὅτι ὑπῆρχε κάτι, ἀλλὰ σκεφθεὶς νὰ ζητήσῃ κατόπιν περὶ τούτου πληροφορίας ἐν τῇ ὁδῷ Ἀθηνῶν παρὰ τῇ Ἱερᾷ Ἐκκλησίᾳ, τῆς φίλης τοῦ Φερνάνδου Δικώμ, δὲν ἐρρώτησε ἐπὶ τοῦ παρόντος εἰμὴ πῶς ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τοῦ ἀρίζωνος Καμπανίτου ν' ἀνακτήσῃ τὴν εὐνοιαν τῆς παλαιᾶς ἐρωμένης του. Ὅλαι ὅμως αἱ ἀπόπειραι, αἱ πριπαθεῖς φράσεις καὶ αἱ ὑποσχέσεις του ἀπέβησαν εἰς μάτην. Ἡ Γεωργία οὐ μόνον ἀπέκρουεν ὅλα, ἀλλὰ καὶ μετὰ πολλῆς ἐπιδεξιότητος ἐξῆψε τὸν πόθον του πρὸς τὸν παρελθόντα βίον καὶ τὴν λύπην του ἐπὶ τῇ ἀπωλείᾳ αὐτοῦ.

Περὶ τὴν δεκάτην ἀφίκοντο πρὸ τῆς ἐν ὁδῷ Βουασὸ Ἀγγλικῆς οἰκίας.

δὲ ξένων διετέλουν τὰ τῆς παραλίας ἐστιατόρια τὴν μεσημβρίαν τῆς ἡμέρας ἐκείνης.

231-02

Τὸ ἐπὶ τῆς νησίδος «Δύσβατον» τοῦ μεταξὺ Ἄνδρου καὶ τῆς νήσου μας στενοῦ οἰκοδόμημα φάρου εἶνε καθ' ὅλα ἕτοιμον καὶ ἀπὸ πολλῶν ἑβδομάδων ὁ ἀναλαβὼν τὴν ἀνέγερσιν αὐτοῦ ἐργολάβος κ. Μιχαὴλ Κ. Κρικελλῆς ὑπέβαλλεν αἴτησιν πρὸς τὸ Ἁρμόδιον Ὑπουργεῖον διὰ τὴν παραλαβήν του. Ὡς δὲ μᾶς γράφωσιν ἐξ Ἀθηνῶν, τὸ ἀπὸ πολλοῦ διὰ τὸν φάρον τοῦτον παραγγελθὲν ἐν Εὐρώπῃ μηχάνημα ἀναμένεται κατ' αὐτάς, καὶ ὡς ἐλπίζεται ἡ τοποθέτησις καὶ λειτουργία τούτου πρὸ τοῦ ἐλευσομένου χειμῶνος ἄρξητε.

Ὁ φάρος τοῦ «Δυσβάτου» θὰ εἶνε περιστροφικός, θὰ ἔχῃ φῶς λευκὸν καὶ θὰ εἶνε ὁρατὸς καὶ ἐν τῇ μᾶλλον ζοφώδει νυκτὶ ἐξ ἀποστάσεως 10 μιλίων. Θὰ εὐεργετήσῃ δὲ τὸν ναυτικὸν κόσμον μεγάλως, ἰδίως ὅμως τὰ φορτηγὰ ἀτμόπλοια τὰ κατερχόμενα ἐκ τῆς γραμμῆς Κων)πόλεως μὲ σκοπὸν προσεγγίσεως εἰς τὸν λιμένα Σύρου πρὸς ἀνθράκευσιν, ὅπερ συμπίπτει πάντοτε σχεδὸν ἐν καιρῷ νυκτός. Εἶνε δὲ κέρδος ἀρκετῶν ὡρῶν διὰ τὰ ἀτμόπλοια ἐκεῖνα, ἡ ἐκ τοῦ στενοῦ τῆς Ἄνδρου—Τήνου διάβασις, τὰ ἐκ Κων)πόλεως κατερχόμενα καὶ καταπλέοντα εἰς Σύρον ἀποφεύγοντα τὴν διάβασιν τοῦ Καφφηρέως καὶ τοῦ Τσικνιᾶ.

Ἠσφαλμένως ὑπολογίζεται παρὰ τῶν χριστιανῶν ἐν γένει ὅτι μόνον 1902 ἔτη παρῆλθον ἀπὸ τῆς Χριστοῦ Γεννήσεως, ἐν οἷς προσπαθοῦντες νὰ

Στην εφημερίδα της Τήνου Πρόοδος και στο φύλλο αρ. 231 Του 1902, προϋπήρξε συνοπτική αναφορά περί της κατασκευής του Φάρου Δύσβατου Τήνου, από τον Τήνιο (από το χωριό Πύργος) εργολάβο **Μιχαήλ Κρικελλή**.

Η κατασκευή του φάρου στη νησίδα Δύσβατο (Μικρό νησί) στο Στενό Τήνου – ολοκληρώθηκε το 1903. Ο φάρος άρχισε να χτίζεται το 1901 με σχέδια και επίβλεψη του Τηνιακού αρχιτέκτονα Ιωάννη Μοσχονά (ο οποίος εκπόνησε μαζί με 4 άλλους και χάρτη της Τήνου το 1892) και άναψε το 1903. Εργολάβος ήταν ο Πυργιανός Μιχαήλ Κρικελλής και υπεργολάβος-κατασκευαστής ο Τζίνης, πεθερός του πατέρα του χαλκοχύτη Νίκου Κερλή, από το Ισμαήλ.

Αναλυτικότερα στην εφημερίδα της Τήνου Πρόοδος αναφέρεται :

Η ΑΝΕΓΕΡΣΗ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΣΤΗ ΝΗΣΙΔΑ ΔΥΣΒΑΤΟ ΣΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΗΝΟΥ-ĀΝΔΡΟΥ

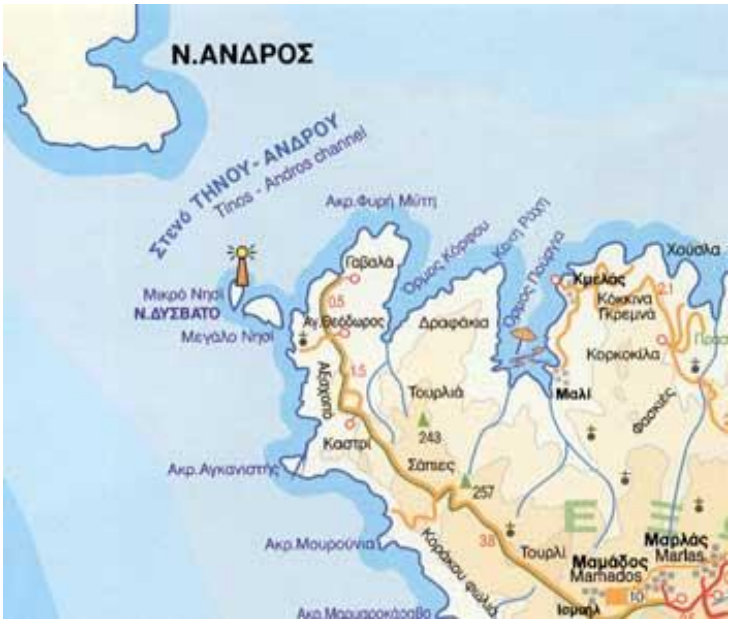
(α) «Αποπερατώθη καθ' ολοκληρίαν η επί της νησίδος Δύσβατον μεγαλοπρεπής οικοδομή φάρου, ήν είχεν αναλάβει ο εκ των αρίστων συμπολιτών μας εργολάβων κ. **Μιχαήλ Κ. Κρικελλής.** Ήδη ειδικός τεχνίτης επί τούτω αφιχθείς καταγίνεται εις την εσωτερικήν του οικοδομήματος τούτου διακόσμησιν. Το κομψότατον και περικαλλές τούτο οικοδόμημα, το οποίον από της θαλάσσης παρουσιάζει όψιν πύργου, **έχει ύψος από της επιφανείας του εδάφους μέχρι της κορυφής, εφ' ής τοποθετηθήσεται το μηχάνημα, μέτρων 10,30** και **πλάτος 7,30** μετά των συνεχομένων οικοδομών αρκετών διαστάσεων.

Κατά την γνώμην του νομομηχανικού (τότε πολιτικού μηχανικού) κ. Δεληβοριά, επισκεφθέντος το έργον τούτο, **η οικοδομή αύτη διακρίνεται ουχί μόνον υπό την έποψιν της τέχνης, αλλά και ως το ωραιότερον και κομψότερον των μέχρι τούδε κατασκευασθέντων εν Ελλάδι τοιούτων**, όπερ μεγάλως συνιστά τον ανεγείραντα τούτο εργολάβον.»

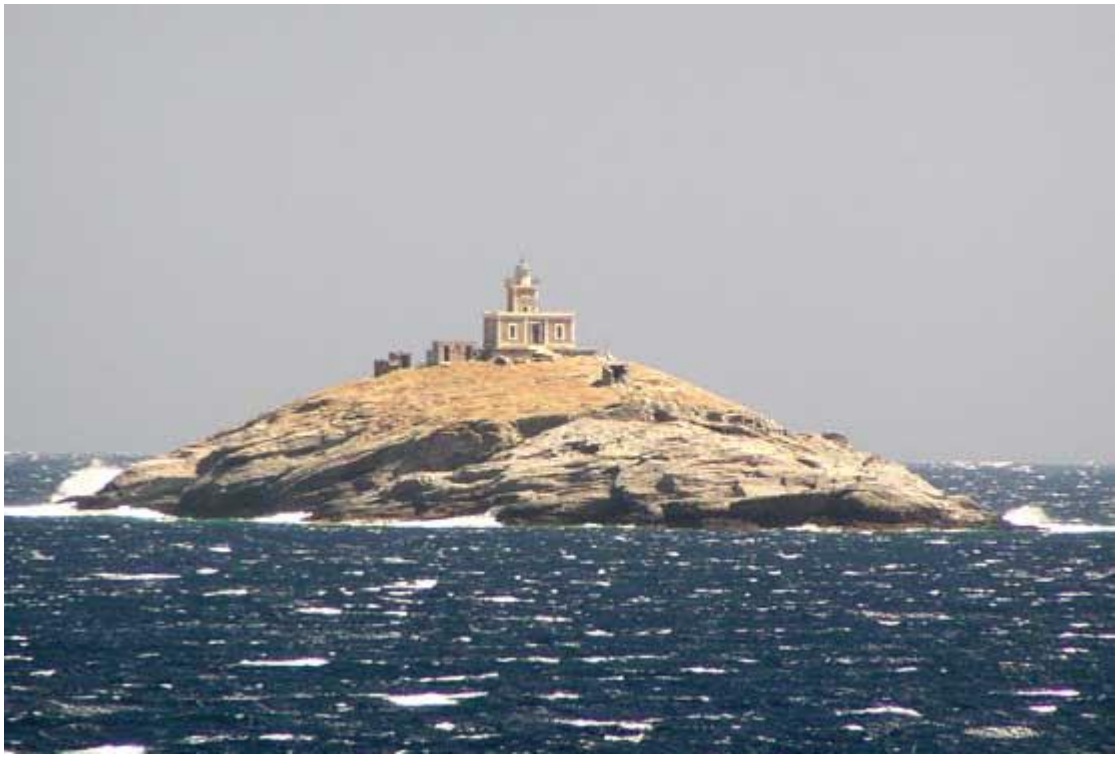
(β) «Το επί της νησίδος Δύσβατον του μεταξύ Άνδρου και της νήσου μας στενού οικοδόμημα φάρου και είναι καθ' όλα έτοιμον από πολλών εβδομάδων ο αναλαβών την ανέγερσιν αυτού εργολάβος κ. Μιχαήλ Κ. Κρικελλής υπέβαλεν αίτησιν προς το αρμόδιον *Υπουργείον [δηλαδή το Υπουργείο Ναυτικών]* δια την παραλαβήν του.
Ως δε μας γράφουσιν εξ Αθηνών το από πολλού δια τον φάρον τούτον παραγγελθέν εν Ευρώπη μηχάνημα αναμένεται κατ' αυτάς, και ως ελπίζεται η τοποθέτησις και λειτουργία τούτου προ του ελευσομένου χειμώνος άρξηται.

Ο φάρος του Δυσβάτου **είναι περιστροφικός, θα έχει φως λευκόν και θα είναι ορατός και εν τη μάλλον ζοφώδει νυκτί εξ αποστασεως 10 μιλίων**.
Θα ευεργετήση δε τον ναυτικόν κόσμον μεγάλως, αισίως όμως τα φορτηγά ατμόπλοια τα κατερχόμενα εκ της γραμμής Κωνσταντινουπόλεως **με σκοπόν προσεγγίσεως εις τον λιμένα Σύρου προς ανθράκευσιν, όπερ συμπίπτει πάντοτε σχεδόν εν καιρώ νυκτός.**

Είναι δε **κέρδος αρκετών ωρών δια τα ατμόπλοια εκείνα, η εκ του στενού της Άνδρου-Τήνου διάβασις**, τα εκ Κωνσταντινουπόλεως κατερχόμενα και καταπλέοντα εις Σύρον, αποφεύγοντα την διάβασιν του Καφηρέως και του Τσικνιά.»

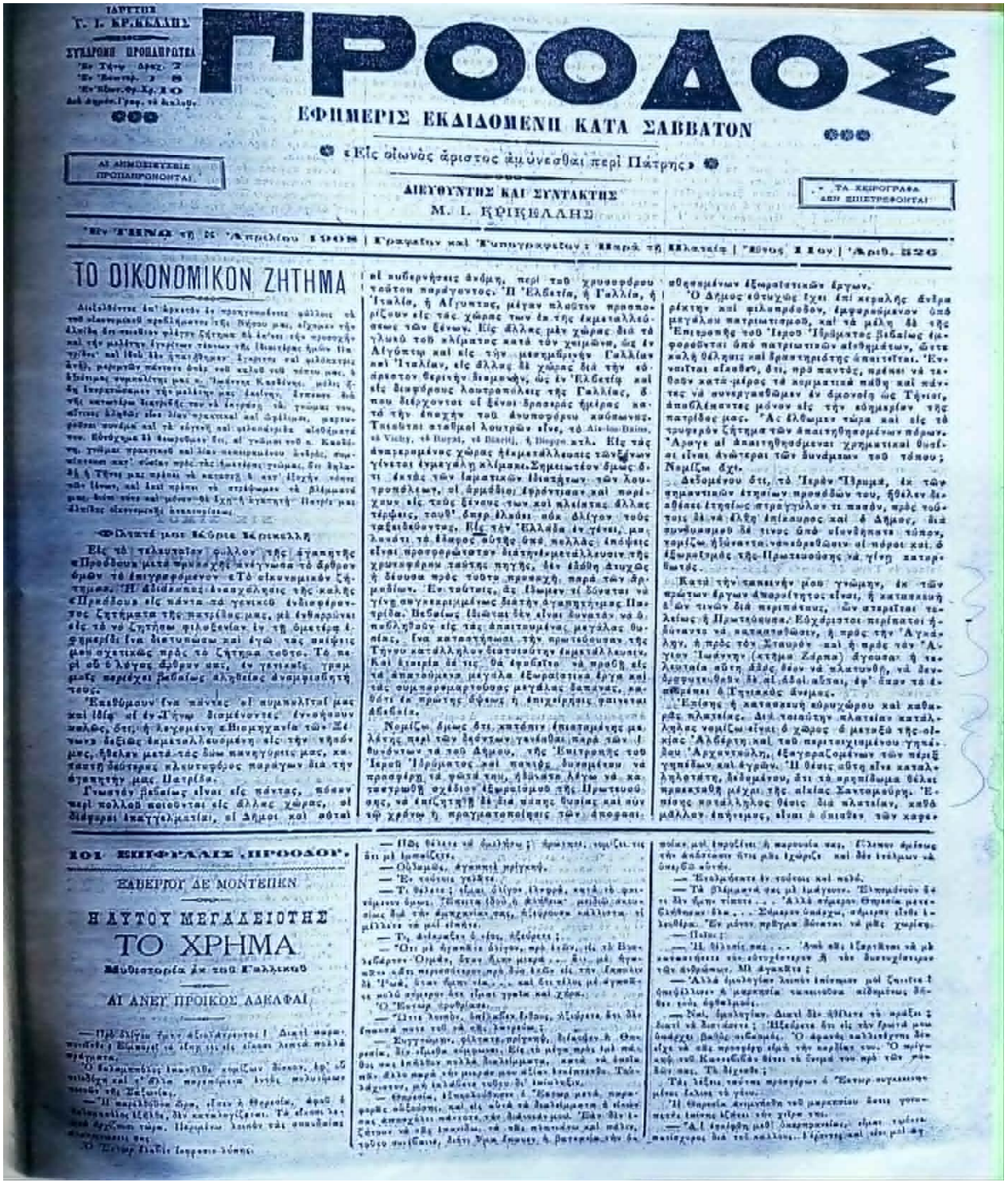

Ν.ΑΝΔΡΟΣ
Στενό ΤΗΝΟΥ - ΑΝΔΡΟΥ
Tinos - Andros channel
Ακρ.Φυρή Μύτη
Μικρό Νησί
Ν.ΔΥΣΒΑΤΟ
Μεγάλο Νησί
Γαβαλά
Όρμος Κόρησου
Χάνι Ρούτη
Χούσλα
Χιμελιάς
Κόκκινα Γκρεμνά
Αγ.Θεόδωρος
Δραφάκια
Κορκοκίλα
Τουρλιά
Μαλί
Αξόχατο
Καστρί
243
Σάπιες
257
Ακρ.Αγκανιστής
Ακρ.Μουρούνια
Τουρλί
Μαμάδος
Marmados
Μαρλάς
Marlas
Ιστιαία





ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ - ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΗΝΟΥ Φύλλο 526 (5 Απριλίου1908)

Παρατίθενται αποσπάσματα του τοπικού Τύπου στο θέμα με αναφορές αντιπάλων βουλευτών Γκιών, Μαυρομαρά και Βιτάλη, αναφορικά με ποιου οι ενέργειες ήταν οι αποτεσματικότερες.



ΠΡΟΟΔΟΣ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΕΚΔΙΔΟΜΕΝΗ ΚΑΤΑ ΣΑΒΒΑΤΟΝ

ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΖΗΤΗΜΑ

ΤΟ ΧΡΗΜΑ

τακτικωτάτην ἐκδοσιν μιᾶς τόσον
ης διὰ τὴν μικρὰν νῆσόν μας Ἐφη-
ς. καθόδον ἡ ἐπὶ πλέον καθυστέ-
τῶν μόνων τούτων πόρων τῆς εὐπο-
καθιστᾷ αὐτοὺς μὲν ἀδικαιολογή-
ἡμᾶς δὲ φέρει εἰς δύσκολον θέσιν.

μετὰ πρὸ πολλοῦ λησμονηθεισῶν ἐν τῇ πατρίδι
χείων ἀρχιτικῶν τῆς Τήνου οἰκογενειῶν—πρὸς
δε τῶν ἀρχαίων καὶ οὐτὸν εὐπατριδῶν—γνωστὸν
ὐχὶ τόσον λόγῳ τῆς ἀρχοντικῆς καταγωγῆς του,
τὴν ἀκατάβλητον προθυμίαν μεθ' ἧς κατορθοῖ
ἰχῃ διορκῶς παντοίας φιλικὰς ἐκδουλεύσεις πρὸς
ξεκληζόμενον ἐν Τήνῳ — ὅτε ἐν ἀνάγκῃ νὰ τῇ συ-
ιβοξόου ἱκανὸν ν' ἀνακαινίσῃ τὴν ἐκ τῆς παρόδου
του καὶ τῆς προστριβῆς τῶν πελμάτων των πο
ν προσκυνητῶν, εἴτινες κατὰ χιλιάδας διελαύ-
ιὰ τῆς ἐξωτερικῆς στοᾶς τοῦ ναοῦ, ἀπουσιαθεῖ
τέρων ἐπιγραφῶν ἐνὸς ἐκ τῶν κτιτόρων τοῦ ἱεροῦ
ος τοῦ Εὐαγγελισμοῦ τῆς Θεοτόκου, ἐὰν ὁ τάφος
τῶν λοιπῶν συγκτητόρων, ὑπὸ τὸ πρόστυον τῆς
ιαῖας θύρας τοῦ ναοῦ κεῖται.

κλεὶς τῆς ζωηρᾶς ἀποστροφῆς ταύτης, ἐκδη-
τὸ μὲν τὴν ἄκραν τῆς λαλούσης ἀγανάκτησιν,
ἣν ἔκειρον αὐτῆς ἐπὶ τοῖς λεχθεῖσιν εὐχαρίστησιν,
ν θρεμβικῶν καὶ καθ' ἅπαντας τοὺς φθόγγους
τονικῆς κλίμακος ἐκφωνηθὲν 'Λαμὶ !' ὕστερ—ἀ
ν καὶ ἀκίνδυνον διὰ τοὺς καθ' ὧν ἐπηυδύνετο—
ὡς μυναδικὸν ἔμετον ἀποτίλεσμα τὴν ἄκαιρον
ῦ μεταμεσημβρινοῦ ὕπνου ἀπόπαυσίν μου, κατὰ
ελθὸν θέρος, ὅτε—ἴρμαιον δεινῶς καταπυχού-
καθήσεως καὶ θῦμα πείσμονος καὶ ἀδιαλλάκτου
τῶν οἰκείων—εὑρέθην μεταξὺ τῶν ἐν Τήνῳ...
ζόντων.

ἀπότομος αὕτη ἀφύπνισις καὶ τὰ ὀδυνηρὰ ἰπακό-
της μὲ ἤγαγον, ὡς εἶπεν, εἰς τὸ νὰ πίμψω ἐκ
ς ἀρεσκείας ἐκφράσεις καὶ ἐπαίνους καὶ πολιτι
ὑγενεῖς Τηνίους ἄρχοντας—παρὰ τοὺς συνδέ
με πρὸς αὐτοὺς συγγενικοὺς δεσμοὺς — καὶ τὰς
ὑ των διαφορὰς καὶ διενέξεις.

τούτοις ὑρρέσεις κ.τ.λ. Θέλω τὰ γράμματα
ι καὶ μεγάλα, διὰ νὰ εἶνε πάντα τὰ
ρὶ εἰς τὰ μάτια τῶν ῥυθμερώτων,
βαθέως ἐν τῷ ἐγκεφάλῳ μου, μετ' οὐ πολὺ δὲ
δυσφορίας μου, πᾶσα ἀδημονία μου καὶ πᾶσα ἀπά
ν ἄλλη, ὑπεχώρησε πρὸ τοῦ ἀδιαξιστήτου κυκεῶ-
ν καὶ ἐμῶν καὶ τῶν συναισθημάτων τὰ ὁποῖα πρού-
ν ἐν ἐμοὶ τὸ ἰδιον ἀποτόμως ἐμφανιζόμενον πρὸ
ἀρχαιότατον μὲν πλὴν πάντοτε νεάζον, ζήτημα
ωνικῆς ἐξελίξεως τοῦ ἀδιαλλάκτου μεταξὺ τῶν
ικῶν τάξεων ἀγῶνος, καθ' ὃν, αὐτῇ τῇ παρόδῳ
ταυτῶν, ἡ σκαπάνη τῶν νεωτέρων ἰδεῶν ὑπέσ-
τὰ θεμέλια καὶ κατέρριψεν εἰς συντρίμματα τὸ ἐ-
τῶν πάλαι αἰώνων κοινωνικὸν οἰκοδόμημα, ἐν
νεώτεραι γενεαὶ δὲν διαδέχονται πλέον ἐν ἀλλη-
, ἀλλ' ἐκτοπίζουσι τὰ πλέον τὰς παλαιάς, αἵτινες
κδύσει πλέον εἰς τὰς νεωτέρας, ἀλλ' εἰς λήθην
ρίπτουσι.

ἐν Τήνῳ ὁ ὡς ἄλλαχοῦ ὑριστάμενος ἀνταγωνισ-
ν κοινωνικῶν τάξεων καὶ ἡ ὁμοιομόρφως, ὡς
μεσον τὴν κατοικουμένην ἔκτασιν τῆς σφαίρας

(Ἕπεται τὸ τέλος)

Ο ΦΑΡΟΣ ΤΗΣ ΛΕΙΒΑΔΑΣ

«Ἐπιστολὴ κ. Διευθυντοῦ τῆς «Πρωΐας»

Εἰς τὸ φύλλον τῆς 22 Μαρτίου ἐ. ἔ. τῆς Ἐφημερίδος Σας ἀνεγράφη ἡ εἴδησις καθ' ἣν ἡ περὶ ἐπιμόνου ἐνεργείας τοῦ Βουλευτοῦ κ. Μαυρομμάτη συνελθοῦσα καὶ πάλιν ἡ ἐπὶ τῶν Φάρων ἐπιτροπὴ ἀπεφάσισεν ὅπως ἀνεγερθῇ ὁριστικῶς φάρος εἰς τὴν θέσιν Λειβάδα καὶ ὅτι πρὸς τοῦτο ἀνεγράφη καὶ πίστωσις δραχ. 70 χιλ. ἐν τῷ προϋπολογισμῷ.» Εἰς δὲ τὸ φύλλον τῆς 20 Μαρτίου τῆς συναδέλφου Σας «Ἀστὴρ τῆς Τήνου» ἀνεγράφη ἐπίσης ἡ αὐτὴ εἴδησις, μὲ τὴν διαφορὰν ὅτι ὁ «Ἀστὴρ» ἀποδίδει τὸ κατόρθωμα εἰς τὸν βουλευτὴν κ. Βιτάλην, ὑπὲρ οὗ καὶ τὸν λειβανωτὸν κατακαλίσκει.

Ἐπειδὴ καὶ ἡμεῖς καὶ ὁ συνάδελφός Σας τοῦ «Ἀστέρος» δὲν εἴδεν ἐν τῇ ἀκριβείᾳ, Σᾶς πληροφορῶ ὅτι ἡ μελέτη διὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ περὶ οὗ πρόκειται φάρου ἐγένετο κατὰ τὸ 1905 τῇ ἐνεργείᾳ τοῦ τότε βουλευτοῦ κ. Γκιών, ἐπὶ τῶν ἡμερῶν τοῦ ὑπαίου ἐλήφθη καὶ ἡ σχετικὴ ἀπόφασις τῆς ἁρμοδίας ἐπιτροπῆς, ἐντοῦτοι δὲ ἀνεγράφη ἡ πίστωσις εἰς τὸν Προϋπολογισμὸν τοῦ 1906, ἀλλὰ τὸ ἔργον δὲν ἐξετελέσθη βλείψει χρημάτων τοῦ ταμείου τῶν φάρων, κατ' ἀντιγραφὴν δ' ἀνεγράφη ἡ πίστωσις αὕτη καὶ εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ 1907, ὅτε καὶ δὲν ἐξετελέσθη διὰ τὸν αὐτὸν λόγον τὸ ἔργον καὶ κατ' ἀντιγραφὴν τῶν προϋπολογισμῶν καὶ ὑποχρεωτικῶς, κατόπιν τῆς μὴ ἐκτελεσθείσης ἔτι ἀποφάσεως τῆς ἁρμοδίας ἐπιτροπῆς, τῆς ληφθείσης, ἐπαναλαμβάνω, κατὰ τὸ 1905, ἀνεγράφη καὶ εἰς τὸν ἐφετεινὸν προϋπολογισμόν.

Οὕτως ἔχουσι τὰ πράγματα, φίλε μου Κύριε Διευθυντὰ τῆς «Πρωΐας» καὶ εἶνε εὐαπόδεικτον ὅτι οὕτως ἔχουσι ἐμοῦ λάβοντος τὸν κόπον, ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῶν εἰδήσεών Σας, νὰ ἐξετάσητε τὰς χρονολογίας.

Ἐξ Ἀθηνῶν **Συμπολίτης Σας**

Σ. Σ. Π. — Δημοσιεύομεν εὐχαρίστως τὴν παρὰ φίλου ἐξ Ἀθηνῶν ἀποσταλεῖσαν ἐχάτως πρὸς τὴν «Πρωΐαν» ἀνωτέρω διατριβήν. Ἐν τῇ περιστάσει ταύτῃ ἔχομεν καθῆκον νὰ μὴ ἀποκρύψωμεν ὅτι τὴν εἴδησιν ἐκείνην περὶ Φάρου «Λειβάδας» ἐλάβομεν ἐξ Ἀθηνῶν καὶ παρὰ ἀτόμου καλῶς γνωριζόντος τὰ τοῦ ζητήματος ἐκείνου. Ἀναμφιβόλως ὁ τότε Βουλευτὴς τῆς Ἐπαρχίας μας κ. Γκιὼν ἔκαμε τὴν πρώτην ἐνέργειαν διὰ τὸν Φάρον ἐκεῖνον κατὰ τὸ 1905, ἀλλ' ἀτυχῶς ὁ κ. Γκιὼν δὲν εἶνε σήμερον Βουλευτής, καὶ καθὼς οἱ πάντες γνωρίζομεν ἐν Ἑλλάδι, ἔπρεπε νὰ ὑπάρξῃ σήμερον ὁ ἰσχύων Βουλευτὴς, ὅστις νὰ ἐπιληφθῇ καὶ φέρῃ εἰς πέρας τὸ ζήτημα. Καὶ ἀναμφιβόλως οὗτος εἶνε σήμερον ὁ κ. Μαυρομμάτης, ὅστις κατὰ τὴν διαβεβαίωσιν καὶ τοῦ μεταδώσαντος ἡμῖν τότε τὴν εἴδησιν καὶ πολλῶν ἄλλων ἐνδιαφερομένων Τηνίων, ἀνῆλθεν ἑκατοντάκις τοὐλάχιστον τὰ κλίμακα τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν ὅπως ὁριστικῶς λάβῃ πέρας ἡ ὑπόθεσις αὕτη.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ

τοῦδε ἐζημιώθη τὸ πτωχὸν Λιμενικὸν Τ
ρί τὰς 3 χιλ. Δραχμὰς ἐκ τῆς διπεξηγήτου
τοῦτου διαταγῆς τοῦ κ. Ὑπουργοῦ, καὶ ὅτι
που ταῦτα ὀφείλει νὰ παύσῃ ὑριστάμενος ἐς
φοῦ τὸ Λιμεν. Ταμεῖον πληρώνῃ ἐς τὴν αὐ
πίζεν ὑπάρχουν τόκον διὰ τὰ παρ' αὐτῆς
νείου ληφθέντα χρήματα ταῦτα, χωρὶς ἐξ
λαμβάνῃ ἐντεῦθεν καὶ ἐλάχιστον τόκον διὰ τὰ
του, ἄτινα θὰ ἦτο ἐπὶ πολὺ κατακεκλιμένα ἐ
πίζῃ ἐκείνῃ.

— **Πλειστος** χάριτας ὀφείλει ὁ τόπος
τοὺς ἐξ Ἄνδρου ἐμπλουτισθέντας καὶ ἐδιοκτήτας
πλοίου «Ἄτλας» ἀξιοτίμους κ. Ἀδελφοὺς
κου, ὡς καὶ πρὸς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ ἀτμοπλ
ριτρίτης» κ. Μακρῆν. Οἱ ἐν λόγῳ εὐγενεῖς
τὴν καλωσύνην νὰ διακτέξωσι τὰ ὑπ' αὐτῶν
ὅπως ἐκτελέσωσιν ἀρκετοὺς πλοῦς ἐκ Σύρου
μονὴν καὶ τὴν ἡμέραν τῆς Μεγάλης Πανη
μεταφέροντα δωρεὰν ἐκ Σύρου προσκυνητὰς
βεβαίως οἱ ἐν λόγῳ εὐγενεῖς κύριοι, ὅτι διὰ
ὡς τῶν τοιούτων, ἐπίσουρον τὴν ἀγάπην καὶ
λοκλήρου τοῦ τόπου μας.

— **Μεταξὺ** τῶν ἐπισήμων τῶν ἐπισκε
Νήσου μας κατὰ τὴν τελευταίαν Πανήγυρ
καταλέγεται καὶ ὁ ἐξ Ἄνδρου Βουλευτὴς
λευθερ. ἐμπλουτισθεὶς κ. Δ. Μωραΐτης, διευθυ
περωκεανείου «Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας». Ὁ
της κατὰ τὸ ὀλιγόωρον διάστημα τῆς ἐντα
νῆς του, μετ' ἐνδιαφέροντος παρηκολούθησ
γάλης Πανηγύρεώς μας, ἐξετάσας πολλὰ
μάτων τῆς Νήσου μας, καὶ ἀπελθὼν ἐντ
θουσιασμένος ἐκ τῆς παρατηρηθείσης κοσ
καὶ τοῦ ἐνθουσιασμοῦ τῶν ὑποδούλων ἀδε

— Ἀπὸ τῆς παρελθ. Κυριακῆς ἀφ
νέλαβε τὰ καθήκοντα του ὁ ἰσχάτως διορ
μίας ἐνταῦθα εὐγενέστατος καὶ τοῦ καθήκ
λήλος κ. Δημ. Στάμου. Ὁ ἄριστος εὐτυ
ὑπηρετήσας καὶ ἄλλοτε ἐνταῦθα, εἶνε γνω
ρὰ τοῖς συμπολίταις μας, διακείμενος δὲ ἀπ
μερίστου ἀγάπης καὶ ἐκτιμήσεως παρ' ὁ
κατοίκων τῆς Νήσου μας, εἴτινες εἶνε εὐ
τόρων εὐγενεῖς ὑπαλλήλους, ὡς ὁ κ. Στά

— Ὡς καὶ ἄλλοτε ἐγράψαμεν, τ
λίου γενήσεται ἐν τῷ ἐνταῦθα Δημαρχ.
ἡ κλήρωσις τῶν στρατευσίμων τῆς ἐνασ
φῆς. Τὴν ἡμέραν ἐκείνην θὰ γίνῃ ἡ κλήρ
Δήμου Τήνου κληρωτῶν. Τὴν ἐπομένην θ
ρωσις τῶν τοῦ Δήμου Σωθικείων καὶ Π
τῶν καὶ τὴν μεθεπομένην τῶν τοῦ Πανόρμ
λοιπῶν, μέλη τοῦ Στρατολ. Συμβουλίο
ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου τῶν Στρατιωτικῶν.
Γρηγοριάδης καὶ ὁ ἰατρὸς κ. Πιττακός.

— Κατ' ἃ γράφουσιν ἡμῖν ἐξ Ἀ
τατος καὶ εὐγενέστατος νέος κ. Κωνστ.
ὅτις, ὁ κατ' ἔτος παραθερίζων ἐνταῦθα,
μιμέλειαν ἐξετάσεις ἐν τοῖς γενικοῖς μαθή
τῶν καθηγητῶν τῆς Θεολογικῆς Σχολῆς
ἐπιζήλου καὶ δυσαποκτήτου βαθμοῦ «Α
σπάσας συγχρόνως καὶ τὰ θερμὰ συγχ
Καθηγητῶν του. Τῷ φιλτάτῳ κ. Κωνσ
καρδίας εὐχόμεθα ταχείαν καὶ τὴν εἰς Δ
γόρευσίν του.

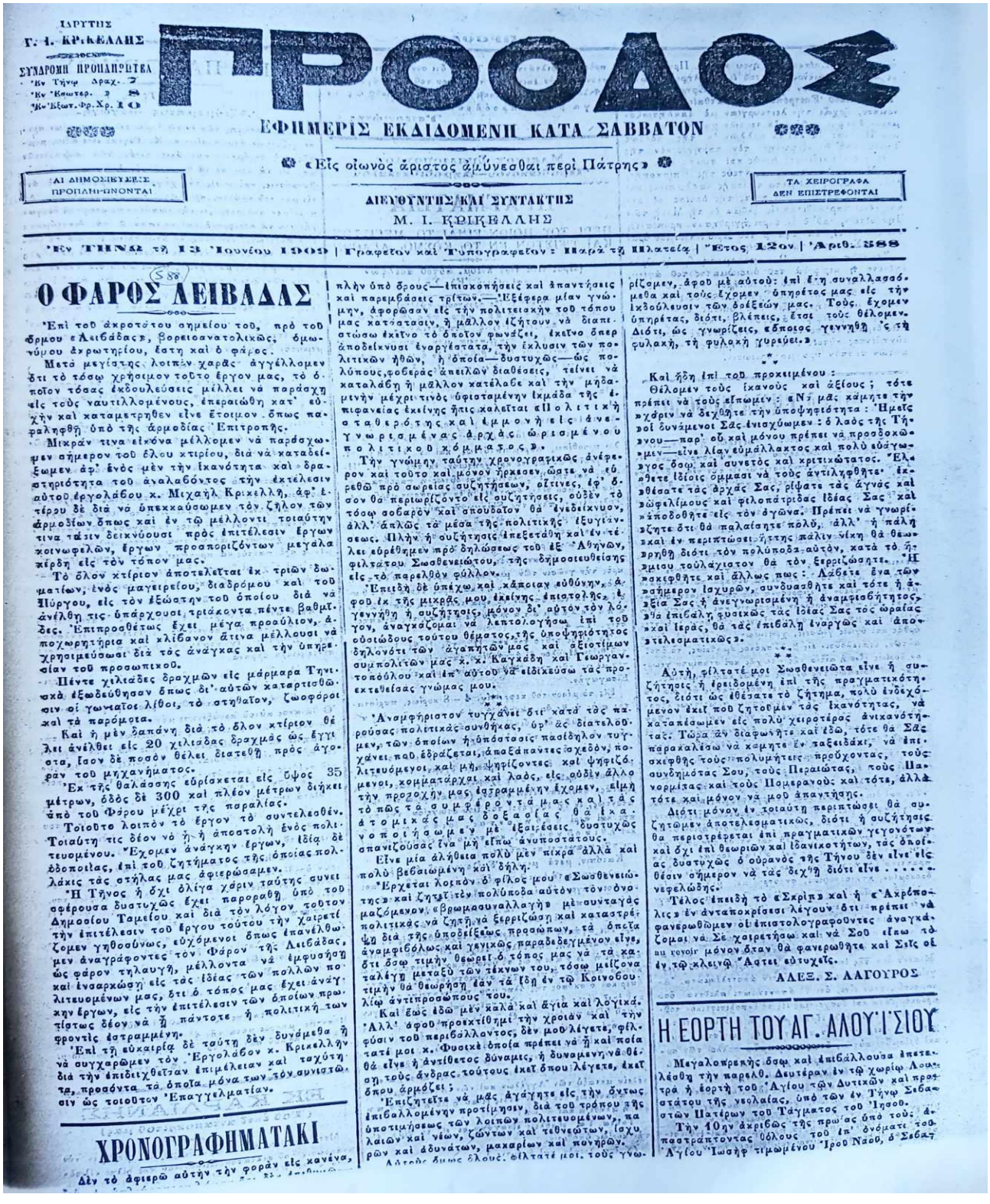
τοῦτο. Ταῦτα ἄνευ σχολίων!

Φάρος εἰς τὴν Λειβάδα

Πρό τινος χρόνου ὁ βουλευτὴς τῆς ἡμετέρας Ἐπαρχίας κ. Κάρολος Βιτάλης ὑπέβαλεν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τὴν ἀνάγκην ἱδρύσεως φάρου εἰς τὴν θέσιν Λειβάδα» τῆς νήσου μας χάριν τῶν ναυτιλλομένων. Τὸ Ὑπουργεῖον λαβὸν ὑπ' ὄψιν τὰς συστάσεις ταύτας τοῦ κ. Βιτάλη ἀπέστειλεν ἐντεῦθεν κατάλληλον Μηχανικόν, ὅστις προέβη ἐπὶ τόπου εἰς τὰς ἀναγκαίας μελέτας καὶ τὴν σύνταξιν τοῦ τε σχεδίου καὶ προϋ-
ται π
τιμοῦ δαπάνης διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ἐν
η ἀ
λόγῳ φάρου. Ἤδη πληροφορούμεθα μετ' εὐχαριστή-
αὶ εἰ
σεως ὅτι κατόπιν τῶν συντόνων ἐνεργειῶν τοῦ κ. Βι-
εν
τάλη τὸ Ὑπουργεῖον προέβη εἰς τὴν ἔγκρισιν τοῦ ἐν
πο
λόγῳ σχεδίου καὶ προϋπολογισμοῦ καὶ λίαν προσε-
χῶς ἐκτίθεται τὸ ἔργον εἰς δημοπρασίαν, δημοσιευομένου τῆς καταλλήλου προκηρύξεως.

Ὁ κ. Βιτάλης εἶνε ἄξιος συγχαρητηρίων διὰ τὰς ἐνεργείας του ταύτας, ὡς καὶ δι' ὅσας ἄλλας ἐν δέοντι θὰ ἀναγγείλωμεν ἐν ἐξελίξει εὑρισκομένας ἤδη, μαρτυρούσας τὸ πατριωτικὸν ἐνδιαφέρον του, τὸ ὁποῖον ἀείποτε διέκρινε τοῦτον.

ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ - ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΗΝΟΥ -Φύλλο 588 (13 Ιουνίου1909)



ΙΔΡΥΤΗΣ
Γ. Ι. ΚΡΙΚΕΛΛΗΣ

ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΠΡΟΠΛΗΡΩΤΕΑ
Ἐν Τήνῳ Δραχ. 3
Ἐν Ἑλλάδι » 4
Ἐν Ἐξωτερ. Φρ. Χρ. 10

ΠΡΟΟΔΟΣ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΕΚΔΙΔΟΜΕΝΗ ΚΑΤΑ ΣΑΒΒΑΤΟΝ

«Εἷς οἰωνὸς ἄριστος ἀμύνεσθαι περὶ Πάτρης»

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΑΚΤΗΣ
Μ. Ι. ΚΡΙΚΕΛΛΗΣ

ΑΙ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ ΠΡΟΠΛΗΡΩΝΟΝΤΑΙ

ΤΑ ΧΕΙΡΟΓΡΑΦΑ ΔΕΝ ΕΠΙΣΤΡΕΦΟΝΤΑΙ

Ἐν ΤΗΝΩ τῇ 13 Ἰουνίου 1909 | Γραφεῖον καὶ Τυπογραφεῖον: Παρὰ τῇ Πλατείᾳ | Ἔτος 12ον | Ἀριθ. 588

Ο ΦΑΡΟΣ ΛΕΙΒΑΔΑΣ

588

Ἐπὶ τοῦ ἀκροτότου σημείου του, πρὸ τοῦ Φρμου «Λειβάδας», βορειοανατολικῶς, ὁμωνύμου ἐκρωτηρίου, ἑστη καὶ ὁ φάρος.

Μετὰ μεγίστης λοιπὸν χαρᾶς ἀγγέλλομεν ὅτι τὸ τόσῳ χρήσιμον τοῦτο ἔργον μας, τὸ ὁποῖον τόσας ἐκδουλεύσεις μέλλει νὰ παράσχῃ εἰς τοὺς ναυτιλλομένους, ἐπεραιώθη κατ' εὐχὴν καὶ καταμετρηθὲν εἶνε ἕτοιμον ὅπως παραληφθῇ ὑπὸ τῆς ἁρμοδίας Ἐπιτροπῆς.

Μικρὰν τινα εἰκόνα μέλλομεν νὰ παράσχωμεν σήμερον τοῦ ὅλου κτιρίου, διὰ νὰ καταδείξωμεν ἀφ' ἑνὸς μὲν τὴν ἱκανότητα καὶ δραστηριότητα τοῦ ἀναλαβόντος τὴν ἐκτέλεσιν αὐτοῦ ἐργολάβου κ. Μιχαὴλ Κρικελλῆ, ἀφ' ἑτέρου δὲ διὰ νὰ ὑπεκκαύσωμεν τὸν ζῆλον τῶν ἁρμοδίων ὅπως καὶ ἐν τῷ μέλλοντι τοιαύτην τινὰ τάξιν δεικνύουσι πρὸς ἐπιτέλεσιν ἔργων κοινωφελῶν, ἔργων προσοριζόντων μεγάλα κέρδη εἰς τὸν τόπον μας.

Τὸ ὅλον κτίριον ἀποτελεῖται ἐκ τριῶν δωματίων, ἑνὸς μαγειρείου, διαδρόμου καὶ τοῦ Πύργου, εἰς τὸν ἐξώστην τοῦ ὁποίου διὰ νὰ ἀνέλθῃ τις ὑπάρχουσι τριάκοντα πέντε βαθμίδες. Ἐπιπροσθέτως ἔχει μέγα προαύλιον, ἀποχωρητήρια καὶ κλίβανον ἄτινα μέλλουσι νὰ χρησιμεύσωσι διὰ τὰς ἀνάγκας καὶ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ προσωπικοῦ.

Πέντε χιλιάδες δραχμῶν εἰς μάρμαρα Τηνιακὰ ἐξωδεύθησαν ὅπως δι' αὐτῶν καταρτισθῶσιν οἱ γωνιαῖοι λίθοι, τὸ στηθαῖον, ζωοφόροι καὶ τὰ παράμοτα.

Καὶ ἡ μὲν δαπάνη διὰ τὸ ὅλον κτίριον θὰ λεῖ ἀνέλθει εἰς 20 χιλιάδας δραχμὰς ὡς ἐγγύστα, ἐσον δὲ ποσὸν θέλει διατεθῇ πρὸς ἀγορὰν τοῦ μηχανήματος.

Ἐκ τῆς θαλάσσης εὑρίσκεται εἰς ὕψος 35 μέτρων, ὁδὸς δὲ 300 καὶ πλέον μέτρων διήκει ἀπὸ τοῦ Φάρου μέχρι τῆς παραλίας.

Τοιοῦτο λοιπὸν τὸ ἔργον τὸ συντελεσθέν. Τοιαύτη τις δέον νὰ ᾖ ἡ ἀποστολὴ ἑνὸς πολιτευομένου. Ἔχομεν ἀνάγκην ἔργων, ἰδίᾳ δὲ ὁδοποιΐας, ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς ὁποίας πολλάκις τὰς στήλας μας ἀφιερώσαμεν.

Ἡ Τῆνος ἡ ὄχι ὀλίγα χάριν ταύτης συνεισφέρουσα δυστυχῶς ἔχει παροραθῇ ὑπὸ τοῦ Δημοσίου Ταμείου καὶ διὰ τὸν λόγον τοῦτον τὴν ἐπιτέλεσιν τοῦ ἔργου τούτου τὴν χαιρετίζομεν γηθοσύνως, εὐχόμενοι ὅπως ἐπανέλθωμεν ἀναγράφοντες τὸν Φάρον τῆς Λειβάδας, ὡς φάρον τηλαυγῆ, μέλλοντα νὰ ἐμφυσήσῃ καὶ ἐναρκώσῃ εἰς τὰς ἰδίας τῶν πολλῶν πολιτευομένων μας, ὅτι ὁ τόπος μας ἔχει ἀνάγκην ἔργων, εἰς τὴν ἐπιτέλεσιν τῶν ὁποίων πρωτίστως δέον νὰ ᾖ πάντοτε ἡ πολιτικὴ των φροντὶς ἐστραμμένη.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ δὲ ταύτῃ δὲν δυνάμεθα ἢ νὰ συγχαρῶμεν τὸν Ἐργολάβον κ. Κρικελλῆν διὰ τὴν ἐπιδειχθεῖσαν ἐπιμέλειαν καὶ ταχύτητα, προσάντη τὰ ὄντα μόνα των τὸν συνιστῶσιν ὡς τοιοῦτον Ἐπαγγελματίαν.

ΧΡΟΝΟΓΡΑΦΗΜΑΤΑΚΙ

Δὲν τὸ ἀφιερῶ αὐτὴν τὴν φορὰν εἰς κανένα, πλὴν ὑπὸ ὅρους—ἐπισκοπήσεις καὶ ἀπαντήσεις καὶ παρεμβάσεις τρίτων.—Ἐξέφρασα μίαν γνώμην, ἀφορῶσαν εἰς τὴν πολιτειακὴν τοῦ τόπου μας κατάστασιν, ἡ μᾶλλον ἐζήτουν νὰ διαπιστώσω ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον φωνάζει, ἐκεῖνο ὅπερ ἀποδείκνυσι ἐναργέστατα, τὴν ἔκλυσιν τῶν πολιτικῶν ἠθῶν, ἡ ὁποία—δυστυχῶς—ὡς πολύποους,φοβερὰς ἀπειλὰς διαθέσεις, τείνει νὰ καταλάβῃ ἡ μᾶλλον κατέλαβε καὶ τὴν μηδαμινὴν μέχρι τινὸς ὑφισταμένην ἐκμάδα τῆς ἐπιφανείας ἐκείνης ἥτις καλεῖται «Πολιτικὴ σταθερότης καὶ ἐμμονὴ εἰς ἀνεγνωρισμένας ἀρχὰς ὡρισμένου πολιτικοῦ κόμματος».

Τὴν γνώμην ταύτην χρονογραφικῶς ἀνέφερον καὶ τοῦτο καὶ μόνον ἤρκεσεν ὥστε νὰ ἐυρεθῶ πρὸ σωρείας συζητήσεων, αἵτινες, ἐφ' ὅσον θὰ περιωρίζοντο εἰς συζητήσεις, οὐδὲν τὸ τόσῳ σοβαρὸν καὶ ἀπρόοπτον θὰ ἐνεδείκνυον, ἀλλ' ἁπλῶς τὰ μέσα τῆς πολιτικῆς ἐξυγιάνσεως. Πλὴν ἡ συζήτησις ἐπεξετάθη καὶ ἐντέλει εὑρέθημεν πρὸ δηλώσεως τοῦ ἐξ Ἀθηνῶν, φιλτάτου Σωσθενειώτου, τῆς δημοσιευθείσης εἰς τὸ παρελθὸν φύλλον.

Ἐπειδὴ δὲ ὑπέγω καὶ κάποιαν αὐθύνην, ἀφοῦ ἐκ τῆς μικρᾶς μου ἐπιστολῆς ἐγεννήθη ἡ συζήτησις, μόνον δι' αὐτὸν τὸν λόγον, ἀναγκάζομαι νὰ λεπτολογήσω ἐπὶ τοῦ οὐσιώδους τούτου θέματος, τῆς ὑποψηφιότητος δηλονότι τῶν ἀγαπητῶν μας καὶ ἀξιοτίμων συμπολιτῶν μας κ. κ. Καγκάδη καὶ Γεωργαντοπούλου καὶ ἐπ' αὐτοῦ νὰ εἰδικεύσω τὰς προεκτεθείσας γνώμας μου.

***

Ἀναφέρω ἐν τυγχάνει ὅτι κατὰ τὰς παρούσας πολιτικὰς συνθήκας, ὑρ' ἃς διατελοῦμεν, τῶν ὁποίων ἡ ὑπόστασις παοίδηλον τυγχάνει παὸ ἑδράζεται, ἀπαιτοῦντες σχεδὸν ποιτευόμενοι, καὶ μὴ, ἐρίζοντες καὶ ψηφιζόμενοι, κομματάρχαι καὶ λαός, εἰς οὐδὲν ἄλλο τὴν προσοχήν μας ἐστραμμένην ἔχομεν, εἰμὴ τὸ πῶς τὰ συμφέροντά μας καὶ τὰς ἀτομικὰς μας δοξασίας θὰ ἱκανοποιήσωμεν μὲ ἑταιρείας δυστυχῶς ἀπανεύθυσας ἑνὰ μὴ εἶπω ἀνυποστάτους.

Εἶνε μία ἀλήθεια πολὺ μὲν πικρὰ ἀλλὰ καὶ πολὺ βεβαιωμένη καὶ δηλή.

Ἔρχεται λοιπὸν ὁ φίλος μου «Σωσθενειώτης» καὶ ζητεῖ τὴν πολύποδα αὐτὸν τὸν ὀνομαζόμενον, «βρωμασυναλλαγὴν» μὲ συνταγὰς πολιτικὰς νὰ ζητῇ νὰ ξερριζώσῃ καὶ καταστρέψῃ διὰ τῆς ὑποδείξεως πραωπῶν, τὰ ὁποῖα ἀναμφιβόλως καὶ γενικῶς παραδεδεγμένον εἶνε, ὅτι ὅσῳ τιμὴν θεωρεῖ ὁ τόπος μας νὰ τὰ καταλέγῃ μεταξὺ τῶν τέκνων του, τόσῳ μείζονα τιμὴν θὰ θεωρήσῃ ἐὰν τὰ ἴδῃ ἐν τῷ Κοινοβουλίῳ ἀντιπροσώπους του.

Καὶ ἔως ἐδῶ μὲν καλὰ καὶ ἅγια καὶ λογικά. Ἀλλ' ἀφοῦ προεκτίθημι τὴν χροιὰν καὶ τὴν φύσιν τοῦ περιβάλλοντος, δὲν μοῦ λέγετε, φίλτατέ μοι κ. Φυσικὲ ὁποία πρέπει νὰ ᾖ καὶ ποία θὰ εἶνε ἡ ἀντίθετος δύναμις, ἡ δυναμένη νὰ θέσῃ τοὺς ἄνδρας τούτους ἐκεῖ ὅπου λέγετε, ἐκεῖ ὅπου ἁρμόζει;

Ἐπιζητεῖτε νὰ μᾶς ἀγάγητε εἰς τὴν ὄντως ἐπιβαλλομένην προτίμησιν, διὰ τοῦ τρόπου τῆς ὑποτιμήσεως τῶν λοιπῶν πολιτευομένων, παλαιῶν καὶ νέων, ζώντων καὶ τεθνεώτων, ἰσχυρῶν καὶ ἀδυνάτων, μακαρίων καὶ πονηρῶν.

Λίαν δὲ μὲν ὅλους, φίλτατέ μοι, τοὺς γνωρίζομεν, ἀφοῦ μὲ αὐτοὺς ἐπὶ ἔτη συναλλασσόμεθα καὶ τοὺς ἐχομεν ὑπηρέτας μας εἰς τὴν ἐκδούλευσιν τῶν δικαίων μας. Τοὺς ἐχομεν ὑπηρέτας, διότι, βλέπεις, ἕτσι τοὺς θέλομεν. Διότι, ὡς γνωρίζεις, «ὅποιος γεννηθῇ 'ς τὴ φυλακὴ, τὴ φυλακὴ χωρεύει.»

***

Καὶ ἤδη ἐπὶ τοῦ προκειμένου:

Θέλομεν τοὺς ἱκανοὺς καὶ ἀξίους; τότε πρέπει νὰ τοὺς εἴπωμεν: «Νὰ μᾶς κάμητε τὴν χάριν νὰ δεχθῆτε τὴν ὑποψηφιότητα: Ἡμεῖς οἱ δυνάμενοι Σᾶς ἐνισχύωμεν: ὁλαὸς τῆς Τήνου—παρ' οὗ καὶ μόνου πρέπει νὰ προσδοκῶμεν—εἶνε λίαν εὐμάλλακτος καὶ πολὺ εὐάγωγος ὅσῳ καὶ συνετὸς καὶ κριτικώτατος. Ἐλᾶτε ἰδίοις ὄμμασι νὰ τοὺς ἀντιληφθῆτε· ἐκθέσατε τὰς ἀρχὰς Σας, ρίψατε τὰς ἀγνὰς καὶ ὠφελίμους καὶ φιλοπάτριδας ἰδέας Σας καὶ ὑποδοθῆτε εἰς τὸν ἀγῶνα. Πρέπει νὰ γνωρίζητε ὅτι θὰ παλαίσητε πολύ, ἀλλ' ἡ πάλη καὶ ἐν περιπτώσει ἥττης πάλιν νίκη θὰ θεωρηθῇ διότι τὸν πολύποδα αὐτὸν, κατὰ τὸ ἡμίσυ τοὐλάχιστον θὰ τὸν ξερριζώσητε. Ἢ σκεφθῆτε καὶ ἄλλως πως: Ἀφέσατε ἕνα τῶν ἀσήμων ἰσχυρῶν, συνδυασθῆτε καὶ τότε ἡ ἀξία Σας ἡ ἀνεγνωρισμένη ἡ ἀναμφισβήτητος, θὰ ἐπιβληθῇ φυσικῶς τὰς ἰδίας Σας τὰς ὡραίας καὶ ἱερὰς, θὰ τὰς ἐπιβάλῃ ἀναργῶς καὶ ἀποτελεσματικῶς.

***

Αὐτὴ, φίλτατέ μοι Σωσθενειῶτα εἶνε ἡ συζήτησις ἡ ἐριδομένη ἐπὶ τῆς πραγματικότητος, διότι ὡς ἐθέσατε τὸ ζήτημα, πολὺ ἐνδεχόμενον ἔχει ποὺ ζητοῦμεν τὰς ἱκανότητας, νὰ καταπέσωμεν εἰς πολὺ χειροτέρας ἀνικανότητας. Τώρα ἂν διαφωνῆτε καὶ ἐδῶ, τότε θὰ Σᾶς παρακαλέσω νὰ κάμητε ἐν ταξειδάκι, νὰ ἐπισκεφθῆς τοὺς πολυμήτας προὔχοντας, τοὺς συνδημότας Σου, τοὺς Πειραιώτας, τοὺς Πανορμίτας καὶ τοὺς Ἡμεραυοὺς καὶ τότε, ἀλλὰ τότε καὶ μόνον νὰ μοῦ ἀπαντήσῃς.

Διότι μόνον ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει θὰ συζητῶμεν ἀποτελεσματικῶς, διότι ἡ συζήτησις θὰ περιστρέρεται ἐπὶ πραγματικῶν γεγονότων καὶ ὄχι ἐπὶ θεωριῶν καὶ ἰδανικοτήτων, τὰς ὁποίας δυστυχῶς ὁ οὐρανὸς τῆς Τήνου δὲν εἶνε εἰς θέσιν σήμερον νὰ τὰς δεχθῇ διότι εἶνε . . . . . νεφελώδης.

Τέλος ἐπειδὴ τὸ «Σχρῖπ» καὶ ἡ «Ἀκρόπολις» ἐν ἀνταποκρίσεσι λέγουν ὅτι πρέπει νὰ φανερωθῶμεν οἱ ἐπιστολογράφοντες ἀναγκάζομαι νὰ Σὲ χαιρετήσω καὶ νὰ Σοῦ εἶπω τὸ αὐτονόητον μόνον ὅταν θὰ φανερωθῆτε καὶ Σεῖς οἱ ἐν τῷ «Κλειῷ» Ἄστει εὐτυχεῖς.

ΑΔΕΣ. Σ. ΛΑΓΟΥΡΟΣ

Η ΕΟΡΤΗ ΤΟΥ ΑΓ. ΑΛΟΥΪΣΙΟΥ

Μεγαλοπρεπὴς ὅσῳ καὶ ἐπιβάλλουσα ἐπετελέσθη τὴν παρελθ. Δευτέραν ἐν τῷ χωρίῳ Λουτρὰ ἡ ἑορτὴ τοῦ Ἁγίου τῶν Δυτικῶν καὶ προστάτου τῆς νεολαίας, ὑπὸ τῶν ἐν Τήνῳ Σεβαστῶν Πατέρων τοῦ Τάγματος τοῦ Ἰησοῦ.

Τὴν 10ην ἀκριβῶς τῆς πρωΐας ὑπὸ τοὺς ἀπαστράπτοντας ὁδοὺς τοῦ ἐπ' ὀνόματι τοῦ Ἁγίου Ἰωαὴρ τιμωμένου Ἱεροῦ Ναοῦ, ὁ Σεβασ

(588)

Ο ΦΑΡΟΣ ΛΕΙΒΑΔΑΣ

Ἐπὶ τοῦ ἀκροτάτου σημείου τοῦ, πρὸ τοῦ ὅρμου «Λειβάδας», βορειοανατολικῶς, ὁμωνύμου ἀκρωτηρίου, ἔστη καὶ ὁ φάρος.

Μετὰ μεγίστης λοιπὸν χαρᾶς ἀγγέλλομεν ὅτι τὸ τόσῳ χρήσιμον τοῦτο ἔργον μας, τὸ ὁποῖον τόσας ἐκδουλεύσεις μέλλει νὰ παράσχῃ εἰς τοὺς ναυτιλλομένους, ἐπεραιώθη κατ' εὐχὴν καὶ καταμετρηθὲν εἶνε ἕτοιμον ὅπως παραληφθῇ ὑπὸ τῆς ἁρμοδίας Ἐπιτροπῆς.

Μικρὰν τινα εἰκόνα μέλλομεν νὰ παράσχωμεν σήμερον τοῦ ὅλου κτιρίου, διὰ νὰ καταδείξωμεν ἀφ' ἑνὸς μὲν τὴν ἱκανότητα καὶ δραστηριότητα τοῦ ἀναλαβόντος τὴν ἐκτέλεσιν αὐτοῦ ἐργολάβου κ. Μιχαὴλ Κρικελλῆ, ἀφ' ἑτέρου δὲ διὰ νὰ ὑπεκκαύσωμεν τὸν ζῆλον τῶν ἁρμοδίων ὅπως καὶ ἐν τῷ μέλλοντι τοιαύτην τινὰ τάξιν δεικνύουσι πρὸς ἐπιτέλεσιν ἔργων κοινωφελῶν, ἔργων προσποριζόντων μεγάλα κέρδη εἰς τὸν τόπον μας.

Τὸ ὅλον κτίριον ἀποτελεῖται ἐκ τριῶν δωματίων, ἑνὸς μαγειρείου, διαδρόμου καὶ τοῦ Πύργου, εἰς τὸν ἐξώστην τοῦ ὁποίου διὰ νὰ ἀνέλθῃ τις ὑπάρχουσι τριάκοντα πέντε βαθμῖδες. Ἐπιπροσθέτως ἔχει μέγα προαύλιον, ἀποχωρητήρια καὶ κλίβανον ἄτινα μέλλουσι νὰ χρησιμεύσωσι διὰ τὰς ἀνάγκας καὶ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ προσωπικοῦ.

Πέντε χιλιάδες δραχμῶν εἰς μάρμαρα Τηνιακὰ ἐξωδεύθησαν ὅπως δι' αὐτῶν καταρτισθῶσιν οἱ γωνιαῖοι λίθοι, τὸ στηθαῖον, ζωοφόροι καὶ τὰ παρόμοια.

Καὶ ἡ μὲν δαπάνη διὰ τὸ ὅλον κτίριον θέλει ἀνέλθει εἰς 20 χιλιάδας δραχμὰς ὡς ἔγγιστα, ἴσον δὲ ποσὸν θέλει διατεθῇ πρὸς ἀγορὰν τοῦ μηχανήματος.

Ἐκ τῆς θαλάσσης εὑρίσκεται εἰς ὕψος 35 μέτρων, ὁδὸς δὲ 300 καὶ πλέον μέτρων διήκει ἀπὸ τοῦ Φόρου μέχρι τῆς παραλίας.

Τοιοῦτο λοιπὸν τὸ ἔργον τὸ συντελεσθέν. Τοιαύτη τις δέον νὰ ᾖ ἡ ἀποστολὴ ἑνὸς πολιτευομένου. Ἔχομεν ἀνάγκην ἔργων, ἰδίᾳ δὲ ὁδοποιΐας, ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς ὁποίας πολλάκις τὰς στήλας μας ἀφιερώσαμεν.

Ἡ Τῆνος ἡ ὄχι ὀλίγα χάριν ταύτης συνεισφέρουσα δυστυχῶς ἔχει παροραθῇ ὑπὸ τοῦ Δημοσίου Ταμείου καὶ διὰ τὸν λόγον τοῦτον τὴν ἐπιτέλεσιν τοῦ ἔργου τούτου τὴν χαιρετίζομεν γηθοσύνως, εὐχόμενοι ὅπως ἐπανέλθωμεν ἀναγράφοντες τὸν Φάρον τῆς Λειβάδας, ὡς φάρον τηλαυγῆ, μέλλοντα νὰ ἐμφυσήσῃ καὶ ἐνσαρκώσῃ εἰς τὰς ἰδέας τῶν πολλῶν πολιτευομένων μας, ὅτι ὁ τόπος μας ἔχει ἀνάγκην ἔργων, εἰς τὴν ἐπιτέλεσιν τῶν ὁποίων πρωτίστως δέον νὰ ᾖ πάντοτε ἡ πολιτικὴ τῶν φρονητὶς ἐστραμμένη.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ δὲ ταύτῃ δὲν δυνάμεθα ἢ νὰ συγχαρῶμεν τὸν Ἐργολάβον κ. Κρικελλῆν διὰ τὴν ἐπιδειχθεῖσαν ἐπιμέλειαν καὶ ταχύτητα, προσόντα τὰ ὁποῖα μόνα τῶν τὸν συνιστῶσιν ὡς τοιοῦτον Ἐπαγγελματίαν.

πλὴν ὑπὸ ὅρους—ἐπισκοπήσεις καὶ ἀ
καὶ παρεμβάσεις τρίτων.—Ἐξέφερα μ
μην, ἀφορῶσαν εἰς τὴν πολιτειακὴν τ
μας κατάστασιν, ἢ μᾶλλον ἐζήτουν
στώσω ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον φωνάζει, ἐκ
ἀποδείκνυσι ἐναργέστατα, τὴν ἔκλυσι
λιτικῶν ἠθῶν, ἡ ὁποία—δυστυχῶς
λύπους, φοβερὰς ἀπειλὰς διαθέσεις,
καταλάβῃ ἢ μᾶλλον κατέλαβε καὶ τ
μενὴν μέχρι τινὸς ὑφισταμένην ἰκμά
πιφανείας ἐκείνης ἥτις καλεῖται «Π
σταθερότης καὶ ἐμμονὴ ε
γνωρισμένας ἀρχὰς ὡρι
πολιτικοῦ κόμματος».

Τὴν γνώμην ταύτην χρονογραφι
ρον καὶ τοῦτο καὶ μόνον ἤρκεσεν ὡς
ρεθῶ πρὸ σωρείας συζητήσεων, οἵτι
σον θὰ περιωρίζοντο εἰς συζητήσεις
τόσῳ σοβαρὸν καὶ σπουδαῖον θὰ ἐ
ἀλλ' ἁπλῶς τὰ μέσα τῆς πολιτικῆς
σεως. Πλὴν ἡ συζήτησις ἐπεξετάθη
λει εὑρέθημεν πρὸ δηλώσεως τοῦ ἐξ
φιλτάτου Σωσθενειώτου, τῆς δημ
εἰς τὸ παρελθὸν φύλλον.

Ἐπειδὴ δὲ ὑπέχω καί κάποιαν ε
φοῦ ἐκ τῆς μικρᾶς μου ἐκείνης ἐπι
γεννήθη ἡ συζήτησις, μόνον δι' αὐ
γον, ἀναγκάζομαι νὰ λεπτολογήσω
οὐσιώδους τούτου θέματος, τῆς ὑπο
δηλονότι τῶν ἀγαπητῶν μας καὶ
συμπολιτῶν μας κ. κ. Καγκάδη κα
τοπούλου καὶ ἐπ' αὐτοῦ νὰ εἰδικεύσ
εκτεθείσας γνώμας μου.

***

Ἀναμφήριστον τυγχάνει ὅτι κα
ρούσας πολιτικὰς συνθήκας, ὑφ' ἃς
μεν, τῶν ὁποίων ἡ ὑπόστασις πασί
χάνει παντελῶς ἐδράζεται, ἀπαξάπαντες
λιτευόμενοι καὶ μὴ, ψηφίζοντες κ
μενοι, κομματάρχαι καὶ λαός, εἰς
τὴν προσοχήν μας ἐστραμμένην ἔχ
τὸ πῶς τὰ συμφέροντά μας
ἀτομικάς μας δοξασίας
νοποιήσωμεν μὲ ἐξαιρέσεις
σπανιζούσας ἵνα μὴ εἴπω ἀνυπόστο

Εἶνε μία ἀλήθεια πολὺ μὲν πικρὰ
πολὺ βεβαιωμένη καὶ δήλη.

Ἔρχεται λοιπὸν ὁ φίλος μου «Σ
της» καὶ ζητεῖ τὸν πολύποδα αὐτὸν
μαζόμενον «βρωμασυναλλαγὴν» μὲ
πολιτικὰς νὰ ζητῇ νὰ ξερριζώσῃ καὶ
ψῃ διὰ τῆς ὑποδείξεως προσώπων,
ἀναμφιβόλως καὶ γενικῶς παραδεδεγ
ὅτι ὅσῳ τιμὴν θεωρεῖ ὁ τόπος μας
ταλέγῃ μεταξὺ τῶν τέκνων του, τόσ
τιμὴν θὰ θεωρήσῃ ἐὰν τὰ ἴδῃ ἐν τῷ
λίῳ ἀντιπροσώπους του.

Καὶ ἕως ἐδῶ μὲν καλὰ καὶ ἅγια κ
Ἀλλ' ἀφοῦ προεκτίθημι τὴν χροιὰν
φύσιν τοῦ περιβάλλοντος, δὲν μοῦ λέ
τατέ μοι κ. Φυσικὲ ὁποία πρέπει νὰ
θὰ εἶνε ἡ ἀντίθετος δύναμις, ἡ δυναμ
σῃ τοὺς ἄνδρας τούτους ἐκεῖ ὅπου λ
ὅπου ἁρμόζει;

Ἐπιζητεῖτε νὰ μᾶς ἀγάγητε εἰς
ἐπιβαλλομένην προτίμησιν, διὰ τοῦ
ὑποτιμήσεως τῶν λοιπῶν πολιτευομ

Στην εφημερίδα της Τήνου Πρόοδος και στο φύλλο αρ. 588 της 13.6.1909, υπάρχει συνοπτική αναφορά περί της κατασκευής του Φάρου Λιβάδας Τήνου, πάλι από τον Τήνιο (από το χωριό Πύργος) εργολάβο **Μιχαήλ Κρικελλή**. Αναλυτικότερα :

«Ο ΦΑΡΟΣ ΤΗΣ ΛΕΙΒΑΔΑΣ

Επί του ακροτάτου σημείου του, προ του όρμου «Λειβάδας», βορειοανατολικώς ομωνύμου ακρωτηρίου, έστη *[δηλαδή στήθηκε]* και ο φάρος.
Μετά μεγίστης, λοιπόν, χαράς αγγέλλομεν ότι το τόσω χρήσιμον τούτο έργον μας, το οποίον τόσας εκδουλεύσεις μέλλει να παράσχη εις τους ναυτιλλομένους, επεραιώθη κατ' αρχήν και καταμετρηθέν είναι έτοιμον όπως παραληφθή υπό της αρμοδίας Επιτροπής.

Μικράν τινά εικόναν μέλλομεν να παράσχωμεν σήμερον του όλου κτιρίου, δια να καταδείξωμεν αφ'ενός μεν την ικανότητα και δραστηριότητα του αναλαβόντος την εκτέλεσιν αυτού **εργολάβου κ. Μιχαήλ Κρικελλή,** αφ' ετέρου δε δια να υποκαύσωμεν τον ζήλον των αρμοδίων όπως και εν τω μέλλοντι τοιαύτην τινά τάσιν δεικνύουσι προς εκτέλεσιν έργων κοινωφελών, έργων προσποριζόντων μεγάλα κέρδη εις τον τόπον μας.

Το όλον κτίριον αποτελείται εκ των **τριών δωματίων, ενός μαγειρείου, διαδρόμου και του πύργου**, εις τον **εξώστην** του οποίου δια να ανέλθη τις υπάρχουσι **τριάκοντα πέντε βαθμίδες**.
Επιπροσθέτως έχει **μέγα προαύλιον, αποχωρητήρια και κλίβανον (*)**, άτινα μέλλουσι να χρησιμεύσωσι δια τας ανάγκας και την υπηρεσίαν του προσωπικού.

Πέντε χιλιάδες δραχμών εις μάρμαρα Τηνιακά εξωδεύθησαν, όπως δι'αυτών καταρτισθώσιν οι γωνιαίοι λίθοι, το στηθαίον, ζωοφόροι και τα παρόμοια.
Και η μεν **δαπάνη δια το όλον κτίριον θέλει ανέλθει εις 20 χιλιάδας δραχμάς ως έγγιστα [**δηλαδή περίπου]**, ίσον δε ποσόν θέλει διατεθή προς αγοράν του μηχανήματος (**)**.

Εκ της θαλάσσης ευρίσκεται **εις ύψος 35 μέτρων**, **οδός δε 300 και πλέον μέτρων (***)** διήκει *[δηλαδή απέχει]* από του Φάρου μέχρι της παραλίας *[δηλαδή το βραχώδη νότιο μυχό του κόλπου από τον οποίο διακινούνταν σε καιρό νηνεμίας οι προμήθειες του Φάρου].*
Τοιούτο λοιπόν το έργον το συντελεσθέν. Τοιαύτη τις δεν να η αποστολή ενός πολιτευομένου. Έχομεν ανάγκην έργων, ιδία δε οδοποιΐας, επί του ζητήματος της οποίας πολλάκις τας στήλας μας αφιερώσαμεν.

Η Τήνος η όχι ολίγα χάριν ταύτης συνεισφέρουσα δυστυχώς έχει παροραθή *[δηλαδή έχει παραβλεφθεί]* από του Δημοσίου Ταμείου και δια τον λόγον τούτον την επιτέλεσιν του έργου τούτου την χαιρετίζομεν γηθοσύνως *[δηλαδή με χαρά]*, ευχόμενοι όπως επανέλθωμεν αναγράφοντες τον Φάρον της Λειβάδας, ως φάρον τηλαυγή *[δηλαδή που ακτινοβολεί από μακριά*], μέλλοντα να εμφυσήση και ενσαρκώση εις τας ιδέας των πολλών πολιτευομένων μας, ότι ο τόπος μας έχει ανάγκην έργων εις την επιτέλεσιν των οποίων πρωτίστως δέον η πάντοτε η πολιτική των φροντίς εστραμμένη.

Επί τη ευκαιρία ταύτη δεν δυνάμεθα ή να συγχαρώμεν τον εργολάβον κ. Κρικελλήν δια την επιδειχθείσαν επιμέλειαν και ταχύτητα, προσόντα τα οποία μόνα των τον χαρακτηρίζουν. Τον συνιστώμεν ως τοιούτον επαγγελματίαν».

(*) **Τα αποχωρητήρια και ο κλίβανος** (φούρνος με καυσόξυλα) βρίσκονταν στο από το Νότο εφαπτόμενο στο Φάρο παράπλευρο κτίσμα, το οποίου προ δεκαετίας περίπου έχει καταρρεύσει η πλάκα .
(**) Η προϋπολογισθείσα αντίστοιχη δαπάνη στην **Εκθεση Φωτισμού των Ελληνικών παραλίων του 1889 του Υπουργείου Ναυτικών** (σελ.52) προέβλεπε **συνολική δαπάνη 60 χιλ. δραχμών για την κατασκευή του κτιρίου και 72 χιλ. δραχμών για την αγορά των μηχανημάτων του Φάρου.**
(***) Το εστιακό ύψος του Φάρου μετά την ολοκλήρωση του κλωβού (6 μέτρα) ανήλθε στα **35+6= 41 μέτρα.**

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ ΑΡΧΕΙΑ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΦΑΡΩΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Η Υπηρεσία Φάρων του Πολεμικού Ναυτικού εδρεύει στον Πειραιά (Τέρμα Προποντίδας, Παλατάκι Πειραιά, Τ.Κ.18510, με ηλεκτρονική διεύθυνση την https://yf.hellenicnavy.gr/ .
Ιδρύθηκε το 1887 και έχει την αποκλειστική δικαιοδοσία εγκατάστασης και λειτουργίας του Φαρικού Δικτύου της χώρας, στα πλαίσια της ναυσιπλοίας.

Στα πλαίσια της άριστης συνεργασίας μας με την Υπηρεσία Φάρων με σκοπό την αποκατάσταση του Φάρου της Λιβάδας, ζητήσαμε και λάβαμε σχετικό ηλεκτρονικό αρχείο, με το ιστορικό των εγγράφων για τους τρεις Φάρους της Τήνου, το οποίο και μας παραδόθηκε ηλεκτρονικά σε μορφή αρχείου pdf .

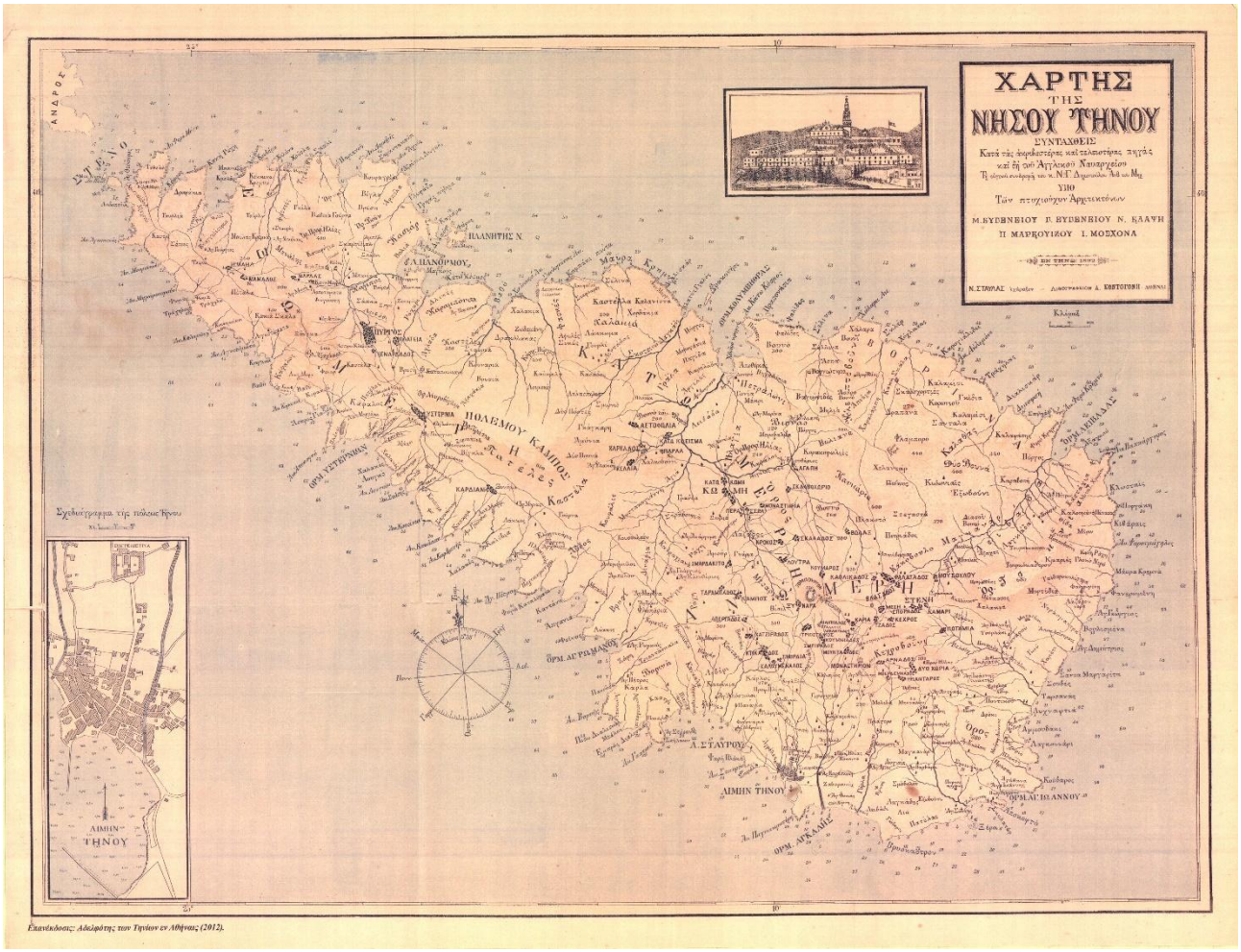
Στην παρούσα καταγραφή αναφερόμαστε στο σχετικό αρχείο το οποίο αφορά το Φάρο της Λιβάδας.

Για πληρέστερη ενημέρωση, σημειώνεται ότι ο προϋπολογισμός του Φάρου Λιβάδας, βάσει της Εκθεσης περί φωτισμού των Ελληνικών παραλίων της Επιτροπής του Υπουργείου Ναυτικών του 1889, πιθανολογούσε δαπάνη κατασκευής κτιρίου τις ***60.000*** δραχμές και κόστος εξοπλισμού ***72.000*** δραχμές, δηλ σύνολο ***132.000*** δραχμές.
*(Προσεγγιστικό δηλαδή κόστος *160.200+192.240=352.440* Ευρώ σε σημερινές τιμές).

Σημειώνεται ότι τη αντίστοιχη δαπάνη του συνόλου των τότε φάρων της επικράτειας προϋπολογίσθηκε σε δαπάνη κατασκευής κτιρίων ***1.752.000*** δραχμές και κόστος εξοπλισμού ***1.226.400*** δραχμές, δηλ σύνολο ***2.978.400*** δραχμές.
Προσεγγιστικό δηλαδή κόστος *4.677.840+3.274.488=7.952.328* Ευρώ σε σημερινές τιμές.

Η προϋπολογισθείσα επομένως δαπάνη του Φάρου της Λιβάδας ανήλθε στο ***4,4%*** της συνολικής προϋπολογισθείσας δαπάνης όλης της επικράτειας.

Πηγή μετατροπής νομισμάτων : https://www.historicalstatistics.org/Currencyconverter.html



ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΤΗΝΟΥ, ΜΕ ΟΛΑ ΤΑ ΤΟΠΩΝΥΜΙΑ ΣΥΝΤΑΧΘΕΙΣ ΤΟ 1892 ΑΠΟ 5ΜΕΛΗ ΟΜΑΔΑ

(Μ.ΕΥΓΕΝΕΙΟΥ, Γ.ΕΥΓΕΝΕΙΟΥ, Ν.ΚΛΑΨΗ, Π.ΜΑΡΚΟΥΪΖΟΥ, ΙΩΑΝΝΗ ΜΟΣΧΟΝΑ)

ΕΠΑΝΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ ΑΔΕΛΦΟΤΗΤΑΣ ΤΗΝΙΩΝ (2012)

Με βάση τη μελέτη των ψηφιοποιημένων πλέον εγγράφων του Φάρου της Λιβάδας, από την έναρξη λειτουργίας του, η ιστορία του Φάρου, (με ημερολογιακή ιεράρχηση) καταγράφεται ως εξής :

21 Ιανουαρίου 1904. ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ ΑΓΟΡΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΑΠΟ ΓΑΛΛΙΑ - ΠΑΡΙΣΙ

Πέραν της συνοπτικής αναφοράς στην εφημερίδα Πρόοδος Τήνου το 1909, δεν υπάρχουν αναλυτικές καταγραφές ή λοιπά στοιχεία, αναφορικά με την κατασκευή του Φάρου Λιβάδας, δηλαδή συνεργεία, προσωπικό, υποζύγια που χρησιμοποιήθηκαν, λατομεία παραγωγής των χρησιμοποιηθέντων μαρμάρων, πως και με ποια υλικά και τεχνικές κατασκευάστηκαν τα κονιάματα, τα επιχρίσματα, το μίγμα πορσελάνης της υπόγειας δεξαμενής συλλογής ομβρίων υδάτων κλπ.

Το πρώτο στοιχείο αναφορικά με το Φάρο Λιβάδας ο οποίος λειτούργησε το 1910, αφορά δισέλιδο τιμολόγιο αγοράς , (κατόπιν παραγγελίας του Υπουργείου Ναυτικών της Ελλάδας) του Γαλλικού Οίκου κατασκευής οπτικών συστημάτων φάρων και φανών Barbier, Bernard et Turenne, συνολικού μηχανολογικού εξοπλισμού του Φάρου, ο οποίος στοίχισε συνολικά ****13.038** Γαλλικά Φράγκα (προσεγγιστικά 70.000-80.000 σημερινά Ευρώ*)** και καταβλήθηκε σε δύο δόσεις (**4.000+9.038** Γαλλικά Φράγκα), μέχρι το Μάιο του 1905. Η αρχική σημείωση ότι ο εξοπλισμός αφορούσε το φάρο της νησίδας Αρκάκι στη Σκιάθο έχει διαγραφεί κι έχει σημειωθεί με μολύβι η ένδειξη «Λιβάδας» στα Ελληνικά.

Το τιμολόγιο και η τιμή αυτή αφορούσε παντός είδους μεταλλικό, τεχνικό και οπτικό εξοπλισμό του Φάρου, **βάρους 2,5 τόνων** και **όγκου 9,3 κυβικών μέτρων**, όπως θα παρουσιαστεί παρακάτω.

Για διευκόλυνση του αναγνώστη, παρατίθεται με κόκκινο χρώμα επάνω στο αρχικό έγγραφο, η μετάφραση από τα Γαλλικά στα Ελληνικά.

* πηγή : https://www.historicalstatistics.org/Currencyconverter.html

FEUX FLOTTANTS
FEUX DE PORT

FANAUX REGLEMENTAIRES
A APPAREILS D'ECLAIRAGE
POUR LA MARINE

Signaux Sonores

LENTILLES DE TOUS DIAMETRES

PROJECTEURS
Appareils Electriques

TOURS EN FER

BOUÉES

GRANDS PRIX EXPN UNIVERSELLE 1900

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : FAROS-PARIS

PHARES LENTICULAIRES

Φακοειδείς Φανοί

ANCIENNE MAISON BARBIER & FENESTRE

BARBIER & BÉNARD

Barbier, Bernard & Turenne

H.B

Barbier, Bénard & Turenne

SUCCESSEURS

Rue Curial, 82 (19e A.)

Παρίσι, 21 Ιανουαρίου 1904

Paris, le 21 Janvier 190 4

Εγγραφη παραγγελία της
27 Δεκ.1903 - 9 Ιαν.1904

ΠΡΟΣ ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Υπουργείο Ναυτικών

Doit M.

LE ROYAUME de GRECE

Commande faite par lettre
N°8189 du 27 Décembre 1903
9 Janvier 1904 .

Ministère de la Marine

Συσκευή 5ης τάξεως με αναλάμπον φως Φανός και εξαρτήματα για το Φάρο Λιβάδας (αντί Αρκάκι)

APPAREIL DE 5ème ORDRE A FEU
CLIGNOTANT AVEC LANTERNE & ACCESSOIRES DIVERS
POUR LE PHARE DE L'~~ILOT~~ ARKAKI

(Voir dessin No 30196)

-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-

1° -	PARTIE OPTIQUE d'appareil de 5ème ordre de 0,1875 de distance focale à feu clignotant avec son armature spéciale et sa machine de rotation	5.700 ..
2° -	ASSORTIMENT de 2 lampes à niveau constant système Bourdelles avec 4 becs à 2 mèches série impaire ou grand modèle	1.300 ..
3° -	LANTERNE de 1,600 de diamètre intérieur avec vitrage cylindrique , compris deux panneaux	
	A REPORTER	7.000 ..

Οπτικό τμήμα συσκευής 5ης τάξεως διαμέτρου 0,1875 με αναλάμπον φώς και μηχανισμό περιστροφής (5700 γαλλικά φράγκα)

2 λάμπες σταθερού φωτός με 4 μπεκ και 2 φυτίλια (1300 γαλικά φράγκα)

Φανός εσωτερικής διαμέτρου 1,600 μέτρων με κυλινδρικά υαλοστάσια συμπεριλαμβανομένων 2 πάνελ

ΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΑ 7.000 Γαλλικά φράγκα

BARBIER, BÉNARD & TURENNE, 82, Rue Curial, PARIS

	Report		7.000 ..
	de vitrage de rechange , ainsi que les rideaux		3.400
4°	FOURNITURES ACCESSOIRES & APPROVISIONNEMENTS suivant détail pages 19 & 20 de notre notice & et série de prix des phares et fanaux lenticulaires (éd. 1891) compris la plus-value pour cheminées et accessoires pour lampes à 2 mèches au lieu de 1 mèche		350 ..
5°	MURETTE en tôle de 1,600 de diamètre		700 ..
6°	DOUBLAGE de la murette en frise d'acajou		420 ..
7°	BALUSTRADE en fer et fonte		460 ..
8°	DEUX BIDONS de sureté oscillants brevetés de 75 litres de capacité et un support en fonte		88 ..
9°	EMBALLAGE très soigné de toute la fourniture en doubles caisses pour les objets fragiles et deplus en caisses métalliques pour ceux craignant l'humidité		620 .
	T O T A L		13.038 ..

συμπεριλαμβανομένων των εφεδρικών υαλοπινάκων, καθώς και κουρτίνες, αξεσουάρ και αναλώσιμα, ακολουθώντας λεπτομέρειες στις σελίδες 19 και 20 του εγχειριδίου και της σειράς prox φάρων και φακοειδών φαναριών (ed. 1891) συμπεριλαμβανομένης της προστιθέμενης αξίας για τζάκια και αξεσουάρ για λαμπτήρες (2 φυτίλια αντί για 1 μέτρο)

Λαμαρίνα κλωβού διαμέτρου 1,60 μέτρων

Επένδυση λαμαρίνας από ξύλο μαόνι

κιγκλίδωμα σιδήρου και χυτοσιδήρου

δύο πατενταρισμένα ταλαντευόμενα δοχεία ασφαλείας χωρητικότητας 75 λίτρων και ένα στήριγμα από χυτοσίδηρο

πολύ προσεκτική συσκευασία όλου του εξοπλισμού σε διπλά κιβώτια για τα εύθραυστα αντικείμενα και επιπλέον σε μεταλλικά κιβώτια για όσα από αυτά κινδυνεύουν από την υγρασία

ΣΥΝΟΛΟ (ΓΑΛΛΙΚΑ ΦΡΑΓΚΑ)

Εισπράχτηκε στις 21 Ιουλίου 1904, ως η πρώτη πληρωμή που πραγματοποιήθηκε σε αυτήν την προμήθεια, το ποσό των 4000 γαλλικών Φράγκων

Reçu le 21 Juillet 1904, comme premier paiement à valoir sur cette fourniture la somme de ..... f 4000 ...

Εισπράχτηκε στις 11 Μαΐου 1905, ως δεύτερη πληρωμή για το υπόλοιπο αυτής της προμήθειας, το ποσό των 9038 Γαλλικών Φράγκων

Reçu le 11 Mai 1905 comme deuxième paiement pour solde de cette fourniture la somme de 9038 ..

soit ..... 13038 ..

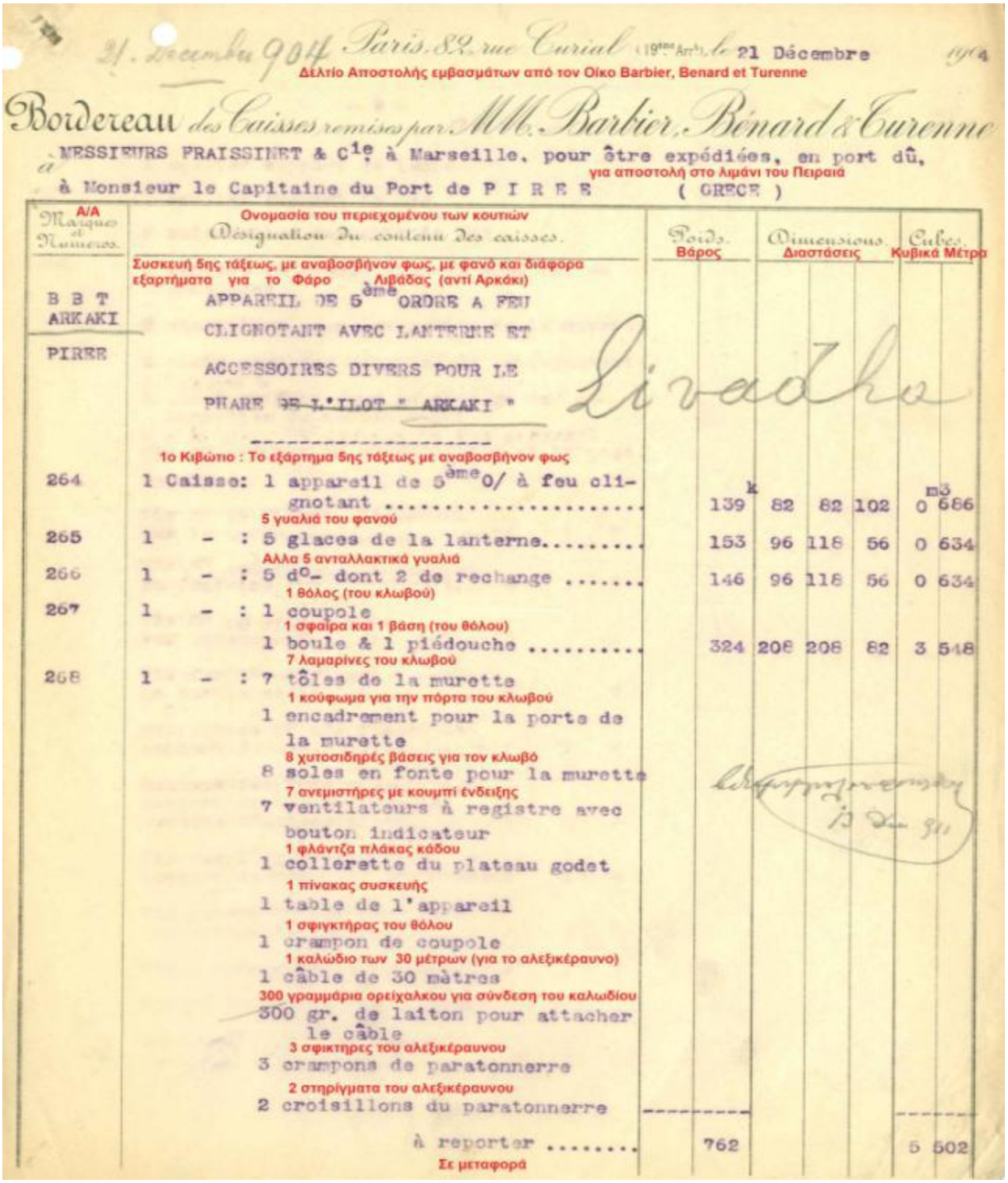
Pour Acquit

Paris, le 11 mai 1905.

Barbier Bénard & Turenne

21 Ιανουαρίου 1904. ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ

Ακολουθεί το Δελτίο Αποστολής των μηχανημάτων που αφορά το σύνολο του εξοπλισμού (μηχανισμός περιστροφής, οπτικά, μεταλλικός κλωβός, κιγκλιδώματα, κρύσταλλα, αλεξικέραυνο, εργαλεία κλπ).



21 Décembre 1904

Δελτίο Αποστολής εμβασμάτων από τον Οίκο Barbier, Benard et Turenne

Bordereau des Caisses remises par MM. Barbier, Bénard & Turenne

MESSIEURS FRAISSINET & Cie à Marseille, pour être expédiées, en port dû,

για αποστολή στο Λιμάνι του Πειραιά

à Monsieur le Capitaine du Port de P I R E E (GRECE)

A/A Marque et Numéros.	Ονομασία του περιεχομένου των κουτιών Désignation du contenu des caisses.	Poids. Βάρος	Dimensions. Διαστάσεις			Cubes. Κυβικά Μέτρα
	Συσκευή 5ης τάξεως, με αναβοσβήνον φως, με φανό και διάφορα εξαρτήματα για το Φάρο Λιβάδας (αντί Αρκάκι)					
B B T ARKAKI PIRRE	APPAREIL DE 5ème ORDRE A FEU CLIGNOTANT AVEC LANTERNE ET ACCESSOIRES DIVERS POUR LE PHARE ~~DE L'ILOT~~ " ARKAKI "					
	1ο Κιβώτιο : Το εξάρτημα 5ης τάξεως με αναβοσβήνον φως					
264	1 Caisse: 1 appareil de 5ème O/ à feu clignotant	k 139	82	82	102	m3 0 686
	5 γυαλιά του φανού					
265	1 - : 5 glaces de la lanterne.....	153	96	118	56	0 634
	Αλλα 5 ανταλλακτικά γυαλιά					
266	1 - : 5 dO- dont 2 de rechange	146	96	118	56	0 634
	1 Βόλος (του κλωβού)					
267	1 - : 1 coupole					
	1 σφαίρα και 1 βάση (του θόλου)					
	1 boule & 1 piédouche	324	208	206	82	3 548
	7 λαμαρίνες του κλωβού					
268	1 - : 7 tôles de la murette					
	1 κούφωμα για την πόρτα του κλωβού					
	1 encadrement pour la porte de la murette					
	8 χυτοσιδηρές βάσεις για τον κλωβό					
	8 soles en fonte pour la murette					
	7 ανεμιστήρες με κουμπί ένδειξης					
	7 ventilateurs à registre avec bouton indicateur					
	1 φλάντζα πλάκας κάδου					
	1 collerette du plateau godet					
	1 πίνακας συσκευής					
	1 table de l'appareil					
	1 σφιγκτήρας του θόλου					
	1 crampon de coupole					
	1 καλώδιο των 30 μέτρων (για το αλεξικέραυνο)					
	1 câble de 30 mètres					
	300 γραμμάρια ορείχαλκου για σύνδεση του καλωδίου					
	300 gr. de laiton pour attacher le câble					
	3 σφικτηρες του αλεξικέραυνου					
	3 crampons de paratonnerre					
	2 στηρίγματα του αλεξικέραυνου					
	2 croisillons du paratonnerre					
	à reporter	762				5 502
	Σε μεταφορά					

Marques et Numéros.	Désignation du contenu des caisses. Ονομασία του περιεχομένου των κουτιών	Poids. Βάρος	Dimensions. Διαστάσεις	Cubes. Κυβικά μέτρα
	- 2 - Από μεταφορά			
	Report	762		5 502
	1 κολάρο για στήριγμα λαμπτήρα 1 collier support de lampe			
	1 κολάρο για στήριγμα του μπεκ 1 collier support de bec			
	3 στήλες στηρίγματος του μπεκ 3 colonnettes supports de bec			
	1 μπρούτζινο στήριγμα για τον κάδο διαρροής 1 support en bronze pour le seau aux égouttures			
	2 μεντεσέδες για τις πόρτες του κλωβού 2 charnières pour les portes de la murette			
	2 κλειδί για τη σύνδεση των σωληνώσεων 2 clefs pour les raccords de la tuyauterie			
	2 tournevis 2 κατσαβίδια			
	1 clé à griffes pour le montage des colonnettes du soubassement			
	2 clés pour le montage du soubassement			
	VIS ET BOULONS DU SOUBASSEMENT ET DE L'APPAREIL ΒΙΔΕΣ ΚΑΙ ΜΠΟΥΛΟΝΙΑ ΤΗΣ ΘΕΜΕΛΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ			
	Βίδα No 99 στήριξης του μηχανισμού στο τραπέζι Vis N° 99 fixant l'appareil sur la table..... 6 1 7			
	Βίδα No 406 στήριξης της καπνοδόχου στο μηχανισμό Vis N° 406 fixant le support du fumivore sur l'appareil.. 6 1 7			
	Βίδα No 88 στήριξης της καπνοδόχου στη βάση Vis N° 88 fixant le fumivore sur le support 3 1 4			
	Σιδερένια Βίδα No 46 στήριξης της κολώνας πάνω στη βάση Vis fer N° 46 fixant la colonne sur le socle 6 1 7			
	Χάλκινη Βίδα No 236 στήριξης της βάσης στο μπεκ Vis cuivre N° 236 fixant le support du bec..... 3 1 4			
	Σιδερένια μπουλόνια No 62 στήριξης της βάσης του μπολ τροφοδοσίας του λαμπτήρα Boulons fer N°62 fixant le support de la lampe de la cuvette d'alimentation..... 3 1 4			
	Σιδερένια Βίδα No 237 στήριξης της βάσης του κάδου διαρροής Vis fer N° 237 pour fixer le support du seau aux égouttures 2 1 3			
	Χάλκινη βίδα No 138 στήριξης της φλάντζας του μπεκ Vis cuivre N° 138 pour fixer les brides de bec 2 1 3			
	Ξύλινη βίδα για τις σωληνώσεις Vis à bois pour la tuyauterie 2 1 3			
	VIS ET BOULONS DE LA LANTERNE ΒΙΔΕΣ ΚΑΙ ΜΠΟΥΛΟΝΙΑ ΤΟΥ ΛΑΜΠΤΗΡΑ			
	Μπουλόνια No 119 για τη βάση Boulons Cu N°119 pour le pié-douche..... 12 1 13			
	à reporter ..... Σε μεταφορά	762		5 502

Βασικά
Ανταλλακτικά
Σύνολο

Marques et Numéros.	Désignation du contenu des caisses. Ονόμασία του περιεχομένου των κουτιών	Poids. Βάρος			Dimensions. Διαστάσεις			Cubes. Κυβικά μέτρα	
	- 3 - Από μεταφορά Report			762k				5 m3	502
	Σιδερένια μπουλόνια Νο 62 για τη συναρμολόγηση των ορθοστατών με το δρομέα Boulons fer N° 62 pour l'assemblage des montants avec la sabliè-re	Βασικά 16	Ανταλλακτικά 2	Σύνολο 18					
	Σιδερένια μπουλόνια Νο 63 για τη συναρμολόγηση των διαχωριστικών Boulons fer N° 63 pour l'assemblage des entretoises	16	2	18					
	Σιδερένια μπουλόνια Νο 63 για τη συναρμολόγηση των βάσεων Boulons fer N° 63 pour l'assemblage des soles.....	8	1	9					
	Χάλκινη βίδα Νο 104 για στήριξη των ράβδων ανάκτησης των γυαλιών Vis cuivre N° 104 pour fixer les baguettes de recouvrement des glaces	32	3	35					
	Χάλκινη βίδα Νο 104 όπως παραπάνω Vis cuivre N° 114 pour d°.....	32	3	35					
	Σιδερένια μπουλόνια Νο 186 σύνδεσης των οριζόντιων καλυμμάτων του κλωβού Boulons fer N° 186 pour fixer les couvre-joints horizontaux de la murette	64	6	70					
	Σιδερένια βίδα Νο 237 σύνδεσης των οριζόντιων καλυμμάτων του κλωβού Vis fer N° 237 pour fixer les couvre-joints verticaux de la murette.....	40	4	44					
	Χάλκινη βίδα Νο 236 σύνδεσης των αεραγωγών του κλωβού Vis cuivre N° 236 pour fixer les ventilateurs dans la murette.....	28	2	30					
	Σιδερένια βίδα Νο 150 σύνδεσηςτων καλυμμάτων για τις βεντούζες Vis fer N° 150 pour fixer les capots de ventouses	21	2	23					
	Χάλκινη βίδα Νο 146 σύνδεσης των μεντεσέδων της πόρτας Vis cuivre N°146 pour fixer les charnières de la porte	12	1	13					
	Μπουτόν Νο 110 σύνδεσης του παραπετάσματος Boutons N° 110 pour fixer les rideaux	16	2	18					
	Χάλκινη βίδα Νο 136 για τη λαβή της πόρτας Vis cuivre N° 136 pour la poignée de la porte	4		4					
	Καρφίδες για τη συναρμολόγηση του κιγκλιδώματος Goupilles pour l'assemblage de la balustrade	24	2	26					
	Χάλκινα μπουλόνια Νο 119 σύνδεσης του κολιέ της πλάκας του κάδου Boulons cuivre N°119 pour fixer le collier sur le plateau godet	6	1	7					
	6 κλειδιά 6 clefs								
	2 κατσαβίδια 2 tournevis			283	112	76	34	0	289
269	1 κιβώτιο : 100 καπνοδόχοι με 2 φυτίλια 1 Caisse : 100 cheminées 2 mèches			63	94	64	48	0	379
	Σε μεταφορά à reporter		1	108				6	170

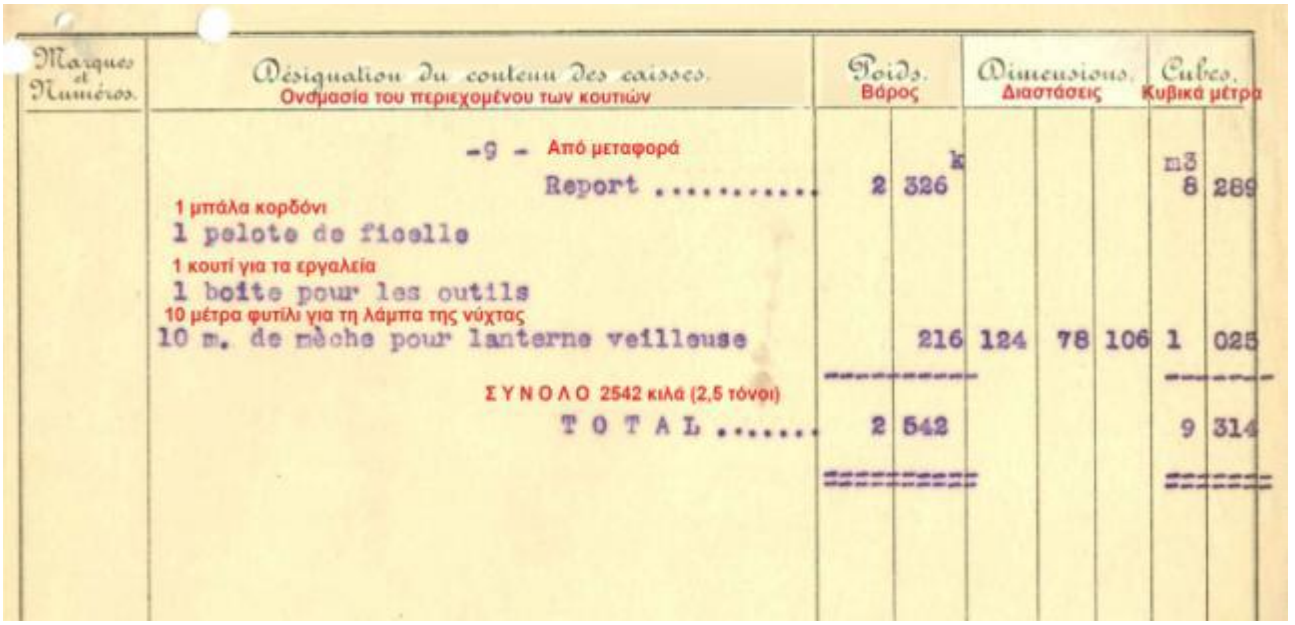
Marques et Numéros.	Désignation du contenu des caisses. Ονομασία του περιεχομένου των κουτιών	Poids. Βάρος	Dimensions. Διαστάσεις			Cubes. Κυβικά μέτρα
	- 4 - Εκ μεταφοράς					
	Report	1 108 k				6 170 m³
270	1 Caisse : 2 bidons oscillants de75 lit. avec robinets et rondelles en cuirpour les raccords 1 κουτί : 2 ταλαντευόμενα δοχεία των 75 λίτρων με βρυσάκια και ροδέλλες από δέρμα για τις ενώσεις					
	1 support en fonte pour d°-...	106	94	58	94	0 512
	1 στήριγμα από χυτοσίδηρο					
271	1 - : 8 montants de la lanterne	220	262	52	20	0 272
	1 κουτί : 8 ορθοστάτες του φανού					
272	1 - : 1 colonne supportant l'appareil					
	1 βάση αγκύρωσης με τροχαλία εκτροπής					
	1 socle de scellement avec poulie de renvoi					
	8 μπρούτζινα διαχωριστικά για το φανό					
	8 entre-toises pour la lanterne (bronze)					
	16 ξυλάκια για την ανάκτηση των τζαμιών					
	16 baguettes pour le recouvrement des glaces					
	4 κολωνακια υποστήριξης του τραπεζιού					
	4 colonnettes supportant la table					
	2 τροχαλίες έλξης των 90 m/m					
	2 poulies de mouflage de 90 m/m					
	1 συνδετήρας και 1 σταυρός έλξης για την αγκύρωση					
	1 piton d'attache et 1 traverse à scellement pour le mouflage					
	1 τρίποδο στήριξης του καπνοδόχου					
	1 trépied support de fumivore					
	8 διαχωριστικά					
	8 cales des entretoises					
	1 ράβδος αλεξικέραυνου					
	1 tige du paratonnerre					
	1 ακίδα αλεξικέραυνου					
	1 pointe de paratonnerre					
	4 ακίδες ένδειξης ανεμοδείκτη					
	4 points cardinaux					
	1 φτερό και 1 βέλος					
	1 plume et 1 flèche.....	232	116	52	52	0 314
	1 πόρτα κλωβού					
273	1 - : 1 porte de la murette					
	50 διακοσμητικά από μαόνι					
	50 frises acajou					
	8 παρτίδες πλίνθων					
	8 parties de plinthes					
	2 κάθετα τεμάχια					
	2 montants					
	2 τραβέρσες για την πόρτα του κλωβού					
	2 traverses pour la porte de la murette					
	14 δοκοί					
	14 lambourdes					
	7 πλακέτες με κουμπιά					
	7 plaquettes avec boutons					
	à reporter	1 666				7 268
	Σε μεταφορά					

Marques et Numéros.	Désignation du contenu des caisses. Ονομασία περιεχομένου των κουτιών	Poids. Βάρος		Dimensions. Διαστάσεις			Cubes. Κυβικά μέτρα	
			k				m3	
	- 5 - Από μεταφορά Report	1	666				7	268
	ΒΙΔΕΣ ΞΥΛΟΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ							
	VIS DE LA BOISERIE							
	Χάλκινη βίδα 21X27 με ροδέλλες για τις πλίνθους Vis cuivre T.P. 21x27 avec rondelles pour les plinthes ..... Βασική 100, Ανταλλακτικά 10, Σύνολο 110							
	Χάλκινη βίδα 21X35 με ροδέλλες για τα πλαίσια Vis cuivre T.P. 21x35 avec rondelles pour les frises..... 100 10 110							
	Χάλκινη βίδα 21X27 με ροδέλλες για τις βεντούζες Vis cuivre 21x27 avec rondelles pour les ventouses..... 28 3 31							
	Σιδερένια βίδα 25X35 για τις δοκούς Vis fer T.P. 25x35 pour les lambourdes 28 3 31							
	Σιδερένια βίδα 23X35 για το πλαίσιο της πόρτας Vis fer T. P. 23x35 pour le cadre de la porte 16 16		160	208	64	34	0	453
274	1 κουτί : 1 Caisse : 8 κιγκλιδώματα 8 balustres							
	12 δοκοί κιγκλιδωμάτων για το τειχίο(του κλωβού) 12 tringles de balustres pour la muretto							
	16 συνδετήρες οριζόντιοι και 8 συνδετήρες κάθετοι 16 couvre-joints horizontaux							
	8 " - verticaux							
	1 αντίστροφη γωνία νερού 1 cornière revers d'eau							
	1 σφήνα αλεξικέραυνου 1 poinçon du paratonnerre							
	7 καλύμματα για τις βεντούζες 7 capots de ventouses							
	16 στεγανοποιητικά για τις βάσεις 16 scellements pour les soles							
	4 ράβδοι ανάρτησης του δίσκου του κάδου 4 tiges de suspension du plateau godet							
	10 αντίβαρα από χυτοσίδηρο 10 contrepoids fonte							
	1 ράβδος των αντίβαρων 1 tige des contrepoids		500	240	74	32	0	568
275	1 " - : 1 ντεπόζιτο με σφαιρίδια οδήγησης του φλοτέρ 1 cuve avec galets de guidage du flotteur							
	1 φλοτέρ 1 flotteur							
	1 γρανάζι με τη βάση του 1 pignon avec son support							
	2 μαυροπίνακες 2 écrans noircis							
	1 κύκλος συσκευασίας των μαυροπινάκων 1 cercle d'assemblage des écrans							
	à reporter ..... Σε μεταφορά	2	326				8	289

Marques & Numéros.	Désignation du contenu des caisses. Ονομασία του περιεχομένου των κουτιών	Poids. Βάρος		Dimensions. Διαστάσεις			Cubes. Κυβικά μέτρα	
	-6- Από μεταφορά							
	Report	2	326				8	282
	1 μηχανισμός περιστροφής με το κορδόνι του 1 rotation avec sa corde							
	1 ανταλλακτικό κορδόνι 10m X 3m/m 1 corde de rechange de 10 m x3m/m							
	1 κλειδί για το μοντάρισμα του μηχανισμού περιστροφής 1 clé pour le montage de la rotation							
	4 πορτάκια για το φάκελο προστασίας 4 portières pour l'enveloppe							
	1 μανιβέλλα περιστροφής 1 manivelle dela rotation							
	6 γυαλιά για το φάκελο προστασίας της περιστροφής (τα 2 ως ανταλλακτικά) 6 glaces pour l'enveloppe de la rotation dont 2 de rechange							
	Βίδες συναρμολόγησης για το μηχανισμό περιστροφής και τους πίνακες Vis de montage et de rechange pour la rotation et les écrans							
	1 βίδα No 394 1 Vis N° 394							
	2 - - 22							
	1 - - 5							
	1 - - 6							
	1 - - 17							
	1 boulon 1 μπουλόνι							
	14 χάλκινες βίδες για τη συναρμολόγηση του φακέλου προστασίας 14 vis cuivre pour le montage de l'enveloppe							
	1 σιδερένια βίδα για τη συναρμολόγηση του φακέλου προστασίας 1 vis fer pour le montage de l'enveloppe							
	2 λάμπες σταθερού επιπέδου 2 lampesà niveau constant							
	2 πλέγματα και 2 καλύμματα για τις λάμπες 2 grilles et 2 couvercles pour les lampes							
	2 μπωλ τροφοδοσίας με σωλήνωση 2 cuvettes d'alimentation avec tuyauterie							
	2 καλύμματα σε 2 παρτίδες για τα μπώλ 2 couvercles en 2 parties pour les cuvettes							
	4 μπεκ με 2 φυτίλια με συνδέσεις υδραργύρου 4 becs à 2 mèches S. I. raccord à mercure							
	4 δίσκοι για τα μπεκ 4 disques pour les becs							
	2 σωλήνες τροφοδοσίας με βρυσάκι ρύθμισης 2 tubes d'alimentation avec robinet							
	2 φλάντζες για τη σωλήνωση 2 brides pour la tuyauterie							
	6 χάλκινες ροδέλλες για τις συνδέσεις των σωληνώσεων 6 rondelles en cuir pour les racords de la tuyauterie							
	Σε μεταφορά							
	à reporter	2	326				8	289

Marques et Numéros.	Désignation du contenu des caisses. Ονομασία του περιεχομένου των κουτιών	Poids. Βάρος		Dimensions. Διαστάσεις			Cubes. Κυβικά μέτρα	
	- 7 - Εκ μεταφοράς		k				m3	
	Report	2	326				8	289
	1 καπνοδόχος με επιγονατίδα 1 fumivore à genouillère							
	1 καπνοδόχος με κουκούλα 1 - - capuchon							
	1 αγωγός ασφαλείας αλεξικέραυνου 1 perd-fluide							
	1 δίσκος κάδου 1 plateau godet							
	1 βάση του συνδέσμου από υδράργυρο του μπεκ 1 support de bec raccord à mercure							
	1 κάδος κένωσης 1 seau de vidange							
	8 κουρτινάκια από στρωματσόπανο για το φανό 8 rideaux en coutil pour la lanterne							
	1 φάκελος προστασίας από στρωματσόπανο για το μηχανισμό 1 enveloppe en coutil pour l'appareil							
	1 κανάτα υδραργύρου 1 cruchon de mercure							
	20 μέτρα φυτίλι από κάθε διαμέτρημα 20 m. de mèche de chaque numéro							
	10 μέτρα φυτίλι για τη λάμπα του φύλακα 10 m. de mèche pour lampe de gardien							
	1/2 κιλό κόκκινο βερνίκι 1/2 kg. de rouge à polir							
	2 κιλά άσπρο βερνίκι 2 kg. de blanc en pains							
	1 λίτρο οινοπνεύματος 1 lit. d'esprit de vin							
	1 λίτρο λινέλαιο 1 - d'huile de lin							
	1 λίτρο μαγειρικό λάδι 1 - - cuite							
	1/2 κιλά έλαιο τερεβινθίνης 1/2 kg. d'essence de térébenthine							
	2 κιλά πράσινο χρώμα 2 kg. de vert fin en pâte							
	1/2 κιλά λευκό χρώμα μολύβδου 1/2 kg. de blanc de céruse							
	1/2 κιλά μίνιο 1/2 kg. de minium							
	1 κουτί υπηρεσίας 1 boite de service							
	1 κουτί μεταλλικό 1 bidon à main							
	1 κάδος από ψευδάργυρο 1 seau en zinc							
	1 τρόμπα εκχύλισης 1 pompe à soutirer							
	1 δοχείο ελαίου 1 burette à huile							
	1 δοχείο γρασσαρίσματος ανεπίστροφο 1 burette inversable pour graisser							
	1 αποστραγγιστής 1 égouttoir							
	à reporter ..... Σε μεταφορά	2	326				8	289

Marques et Numéros.	Désignation du couteau des caisses. Ονόμασία του περιεχομένου των κουτιών	Poids. Βάρος		Dimensions. Διαστάσεις	Cubes. Κυβικά μέτρα
	-8- Εκ μεταφοράς		k		m3
	Report	2	326		8 289
	1 λάμπα φύλακα 1 lampe de gardien				
	1 φανός νυκτός 1 lanterne veilleuse				
	1 κουτί για το κόκκινο 1 boîte pour le rouge				
	1 κουτί για το άσπρο 1 - - - blanc				
	1 σειρά τσοκ για τοποθέτηση των φυτιλιών 1 série de mandrins à poser les mèches				
	1 σειρά κόφτες για κόψιμο των φυτιλιών 1 - - calibres pour couper les mèches				
	1 χωνί 1 entonnoir				
	4 λίμες με λαβές 4 limes avec manches				
	1 ζευγάρι πένσες τροχίσματος γυαλιού 1 paire de pinces à gruger le verre				
	1 ζευγάρι πένσες επίπεδου τροχίσματος 1 - - - plates				
	1 ζευγάρι πένσες τροχίσματος κοπής 1 - - - coupantes				
	1 μαχαίρι κοπής στόκου 1 couteau à mastiquer				
	2 ζευγάρις καμπύλων ψαλιδιών 2 paires de ciseaux courbes				
	1 ζευγάρι ίσιων ψαλιδιών 1 - - - droits				
	1 κατσαβίδι 1 tournevis				
	1 σφυρί με λαβή 1 marteau avec manche				
	1 ίσιο αλφάδι φυσαλίδας αέρα 1 niveau à bulle d'air droit				
	1 ξύλινο μέτρο πτυσσόμενο 1 mètre pliant				
	1 ξυστρί 1 grattoir				
	1/2 κιλά καρφιά και ανάλογα γαντζάκια 1/2 kg. de pointes et crochets assortis				
	2 βούρτσες φούρνου 2 brosses de boulanger				
	2 φτερά ξεσκονίσματος 2 plumeaux				
	2 δέρματα σαμουά 2 peaux chamoisées				
	2 βούρτσες γυαλίσματος 2 pinceaux pour le rouge à polir				
	6 βούρτσες μπουκαλιών για τα μπεκ 6 goupillons pour les becs				
	2 βούρτσες για τις καμινάδες 2 - - - cheminées				
	Σε μεταφορά à reporter	2	326		8 289



Marques et Numéros.	Désignation du contenu des caisses. Ονομασία του περιεχομένου των κουτιών	Poids. Βάρος		Dimensions. Διαστάσεις			Cubes. Κυβικά μέτρα	
	-9- Από μεταφορά							
	Report	2	326 k				m3 8	289
	1 μπάλα κορδόνι 1 pelote de ficelle							
	1 κουτί για τα εργαλεία 1 boite pour les outils							
	10 μέτρα φυτίλι για τη λάμπα της νύχτας 10 m. de mèche pour lanterne veilleuse		216	124	78	106	1	025
	ΣΥΝΟΛΟ 2542 κιλά (2,5 τόνοι)							
	TOTAL	2	542				9	314

Αξίζει να σημειωθεί ότι το συνολικό βάρος του εξοπλισμού ανήλθε σε **δυόμιση τόνους (2.542 κιλά) και ο όγκος έφτασε τα 9,314 κυβικά μέτρα.**

26 Μαρτίου 1904. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΦΑΡΟ ΛΙΒΑΔΑΣ

Λεπτομερής αναφορά του Δημητρίου Φιλιππίδη για την αρχική εγκατάσταση των μηχανημάτων του Φάρου, όπου λόγω προβλήματος διαστάσεων της στεφάνης, διενεργήθηκαν τροποποιητικές εργασίες.

Δ. Φ.

Προς το 2ο επί των Ναυτικών Υπουργείον
Τμήμα Φάρων
Εν Αθήναις την 26 Μαρτίου 1910

Δυνάμει της υπ.αριθ.307 διαταγής παρέλαβα εκ των εν Πειραιεί αποθηκών των Φάρων τα μηχανήματα του Φάρου Λιβάδας, τα οποία φορτώσας επί του ατμοπλοίου μετέφερα αυτά στο λιμένα Τήνου, φορτώσας δε εις ιστιοφόρα πλοία τα μετέφερα στο ακρωτήριο Λιβάδα της Τήνου

Εν Αθήναις την 26 Μαρτίου 1910

και εκείθεν εις τον Φάρον,
Παρατηρήσας δε ότι η διάμετρος του πύργου ήταν μεγαλυτέρα της διαμέτρου του μηχανήματος, ως εκ τούτου αναγκάστηκα να κατασκευάσω σιδηρά στεφάνη διαμέτρου 1,60, όπου περιέλαβα τον κλωβό και τα μηχανήματα, τα οποία έκτισα τη στεφάνη με τούβλά μετά τσιμέντου, ανώρυξα δε και αύλακα εις το εσωτερικό του πύργου προς κατάβαση των βαριδίων και κατασκευάσας ξύλινον αύλακα ετοποθέτησα αυτόν και κατόπιν τον έκτισα με άσβεστον και θηραϊκήν γην, κατόπιν δε τοποθέτησα τα μηχανήματα τα οποία έκτισα τη στεφάνη με τούβλα μετά τσιμέντου, ανώρυξα δε και αύλακα εις το εσωτερικό του πύργου

προς κατάβαση των βαριδίων και κατασκευάσας ξύλινον αύλακα ετοποθέτησα αυτόν και κατόπιν τον έκτισα με άσβεστον και θηραϊκή γή, κατόπιν δε τοποθέτησα και τα μηχανήματα και την ελαιοβαφή του Φάρου

Σχέδιο υψών του Φάρου

Από Εξώστη μέχρι θόλο 1,50μ
Από εξώστη μέχρι βάσιν 9,00μ

Από βάσιν μέχρι Σ.Θαλάσσης 30,75μ
Μέση απόστ. θαλάσσης 41,25 μ

Μετά το πέρας των ανωτέρω εργασιών επαρέδωσα δια τακτικού πρωτοκόλλου, το οποίο επισυνάπτω εδώ όλο

όλα τα υλικά και εργαλεία εις τον επιστάτην του Φάρου, οδηγήσας δε αυτόν εις την καλήν λειτουργία και καθαριότητα των μηχανημάτων.

Ελαβα δε και τα ύψη από της επιφανείας της θάλασσας μέχρι της επιφανείας του πύργου εις 39,75 (μέτρα), από δε του πύργου μέχρι της εστίας του φωτός 1,50 (μέτρα), ειδος δε του φωτιστικού μηχανήματος λευκόν σπινθηρίζον, ανά 6 στροφάς εις έκαστο 1 λεπτό.

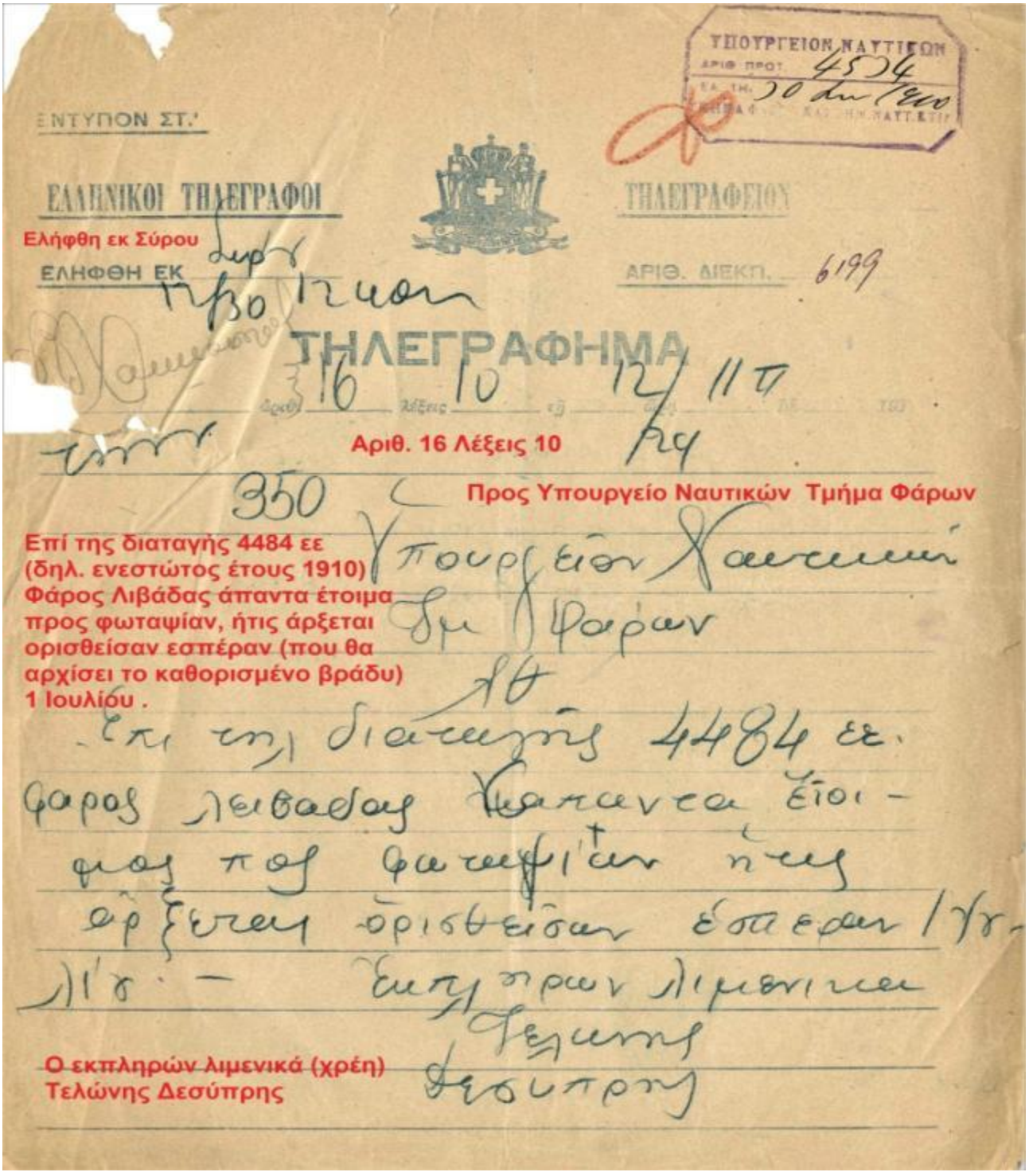
Μετά το πέρας των εργασιών αναχωρήσας παρέλαβα 2 κιβώτια περιέχοντα τα εργαλεία και σχοινιά της ανυψώσεως, τα οποία παρέδωσα εις τας εν Πειραιεί αποθήκας των Φάρων.

Ευπειθέστατος

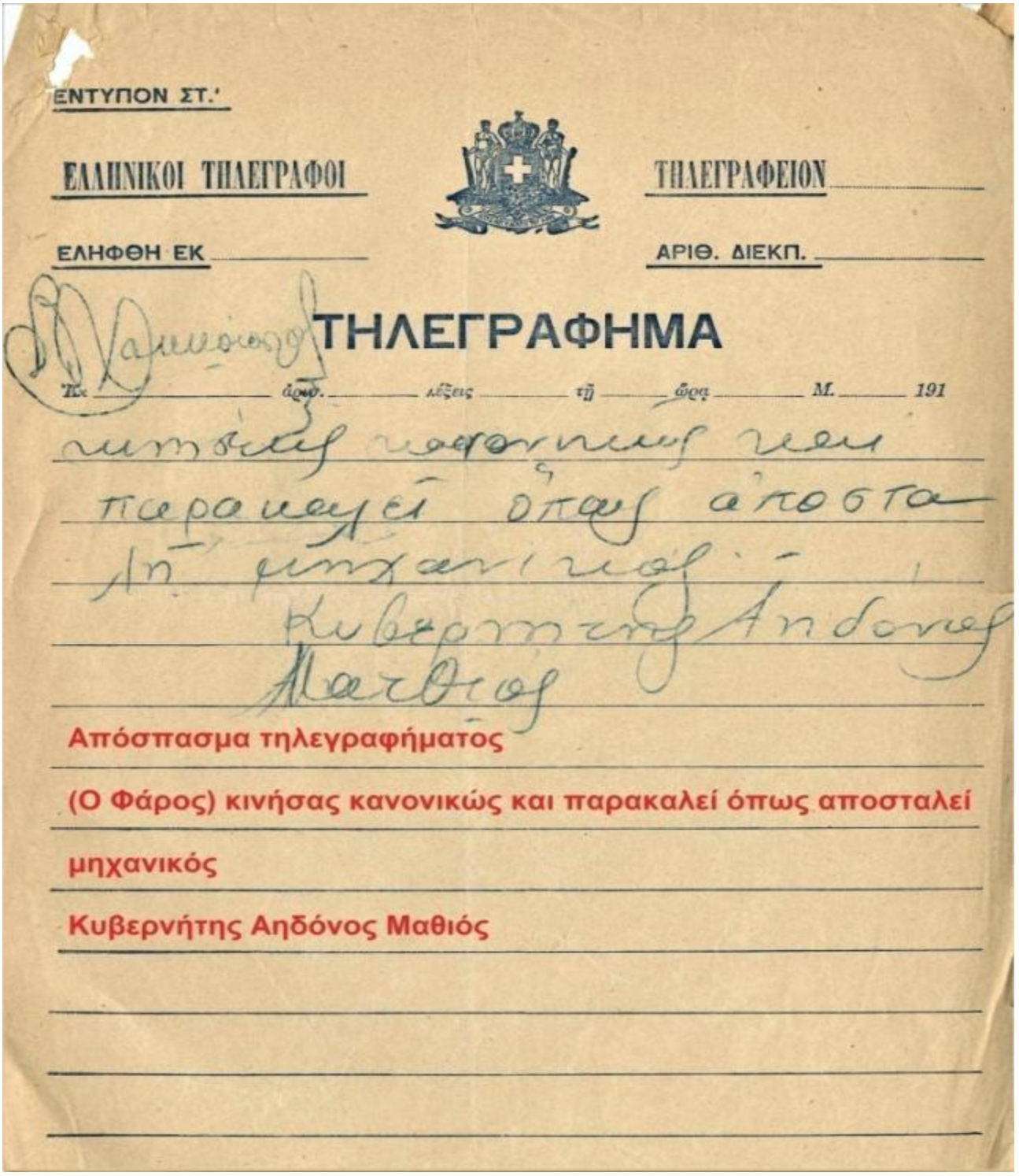
Δημήτριος Φιλιππίδης

30 Ιουνίου 1910. ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ

Ο εκτελών λιμενικά χρέη Τελώνης Δεσύπρης αναφέρει ότι άπαντα είναι έτοιμα για την προγραμματιζόμενη έναρξη λειτουργίας του Φάρου την 1η Ιουλίου 1910.


ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ. 4504
ΕΝΤΥΠΟΝ ΣΤ.'
ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΤΗΛΕΓΡΑΦΟΙ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΕΙΟΝ
Ελήφθη εκ Σύρου
ΕΛΗΦΘΗ ΕΚ
ΑΡΙΘ. ΔΙΕΚΠ. 6199
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ
Αριθ. 16 Λέξεις 10
Προς Υπουργείο Ναυτικών Τμήμα Φάρων
Επί της διαταγής 4484 εε (δηλ. ενεστώτος έτους 1910) Φάρος Λιβάδας άπαντα έτοιμα προς φωταψίαν, ήτις άρξεται ορισθείσαν εσπέραν (που θα αρχίσει το καθορισμένο βράδυ) 1 Ιουλίου .
Ο εκπληρών λιμενικά (χρέη) Τελώνης Δεσύπρης

Σημειώνεται ότι Φάρος εκκίνησε κανονικά και ο Κυβερνήτης Αηδόνος Ματθαίος (άγνωστο ποιού πλοίου) παρακαλεί όπως αποσταλεί μηχανικός (προφανώς για κάποιες λεπτομερείς ρυθμίσεις του Φάρου).



ΕΝΤΥΠΟΝ ΣΤ.'

ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΤΗΛΕΓΡΑΦΟΙ ΤΗΛΕΓΡΑΦΕΙΟΝ

ΕΛΗΦΘΗ ΕΚ ΑΡΙΘ. ΔΙΕΚΠ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ

Πρς ἀριθ. λέξεις τῇ ὥρᾳ Μ. 191

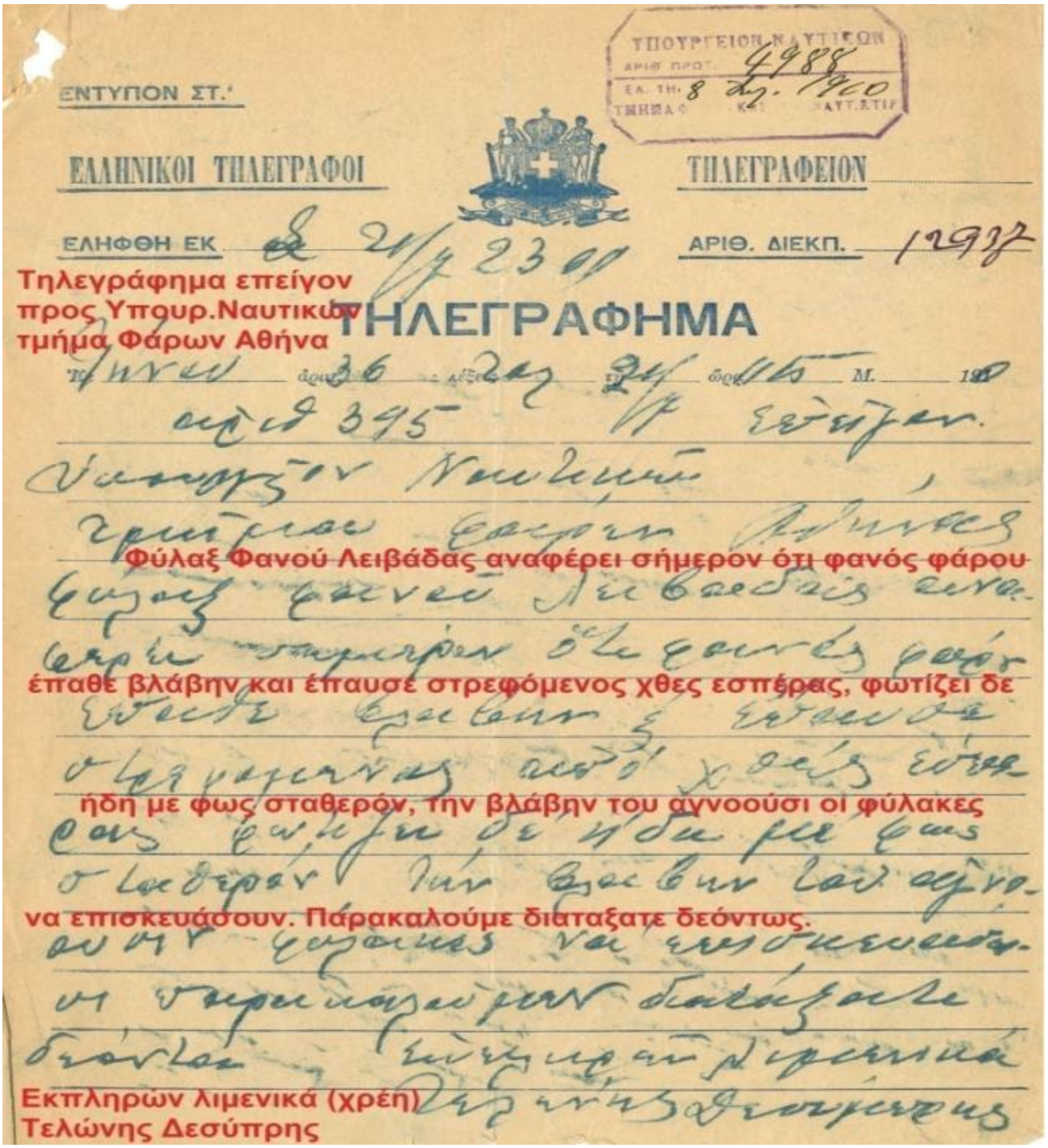
Απόσπασμα τηλεγραφήματος

(Ο Φάρος) κινήσας κανονικώς και παρακαλεί όπως αποσταλεί μηχανικός

Κυβερνήτης Αηδόνος Μαθιός

8 Ιουλίου 1910. ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ

Ο εκτελών λιμενικά χρέη Τελώνης Δεσύπρης διαβιβάζει επείγον τηλεγράφημα του φύλακα του Φάρου περί διακοπής περιστροφής του λόγω βλάβης (και άρα διακοπής της αναλαμπής του). Λόγω του ότι φώτιζε πλέον με σταθερό φως και όχι με αναλάμπον, όπως ήταν το προβλεπόμενο και καταγεγραμμένο χαρακτηριστικό του Φάρου, εζητούντο οδηγίες.


ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ. 4988
ΕΛ. ΤΗ. 8 Αυγ. 1910
ΤΜΗΜΑ ΚΑΥΤ.ΣΤΙΡ

ΕΝΤΥΠΟΝ ΣΤ.'

ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΤΗΛΕΓΡΑΦΟΙ — ΤΗΛΕΓΡΑΦΕΙΟΝ

ΕΛΗΦΘΗ ΕΚ 8 21/7 2300 — ΑΡΙΘ. ΔΙΕΚΠ. 12937

Τηλεγράφημα επείγον προς Υπουρ.Ναυτικών τμήμα Φάρων Αθήνα

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ

Τα ηνεω λεξ. 36 λεξ. 24 φορ. 15 Μ. 1910

αριθ 345 Εν πλω.

Υπουργον Ναυτικων,

γρηγορας εφορμων Λευκαδος

Φύλαξ Φανού Λειβάδας αναφέρει σήμερον ότι φανός φάρου

εμοις εφανει λειβαδος ανα-

κρη σημερον ολη εσπερας φαρ

έπαθε βλάβην και έπαυσε στρεφόμενος χθες εσπέρας, φωτίζει δε

ωστε εμαθομεν ημεις εκαιον δε

ο μηχανικος απο χθες εσπ.

ήδη με φως σταθερόν, την βλάβην του αγνοούσι οι φύλακες

εως εωλεγη δε ηδη με φως

ο λαθραιον των βαθεων και αγνο-

να επισκευάσουν. Παρακαλούμε διαταξατε δεόντως.

ουσιν εμπορικως να επισκευασ-

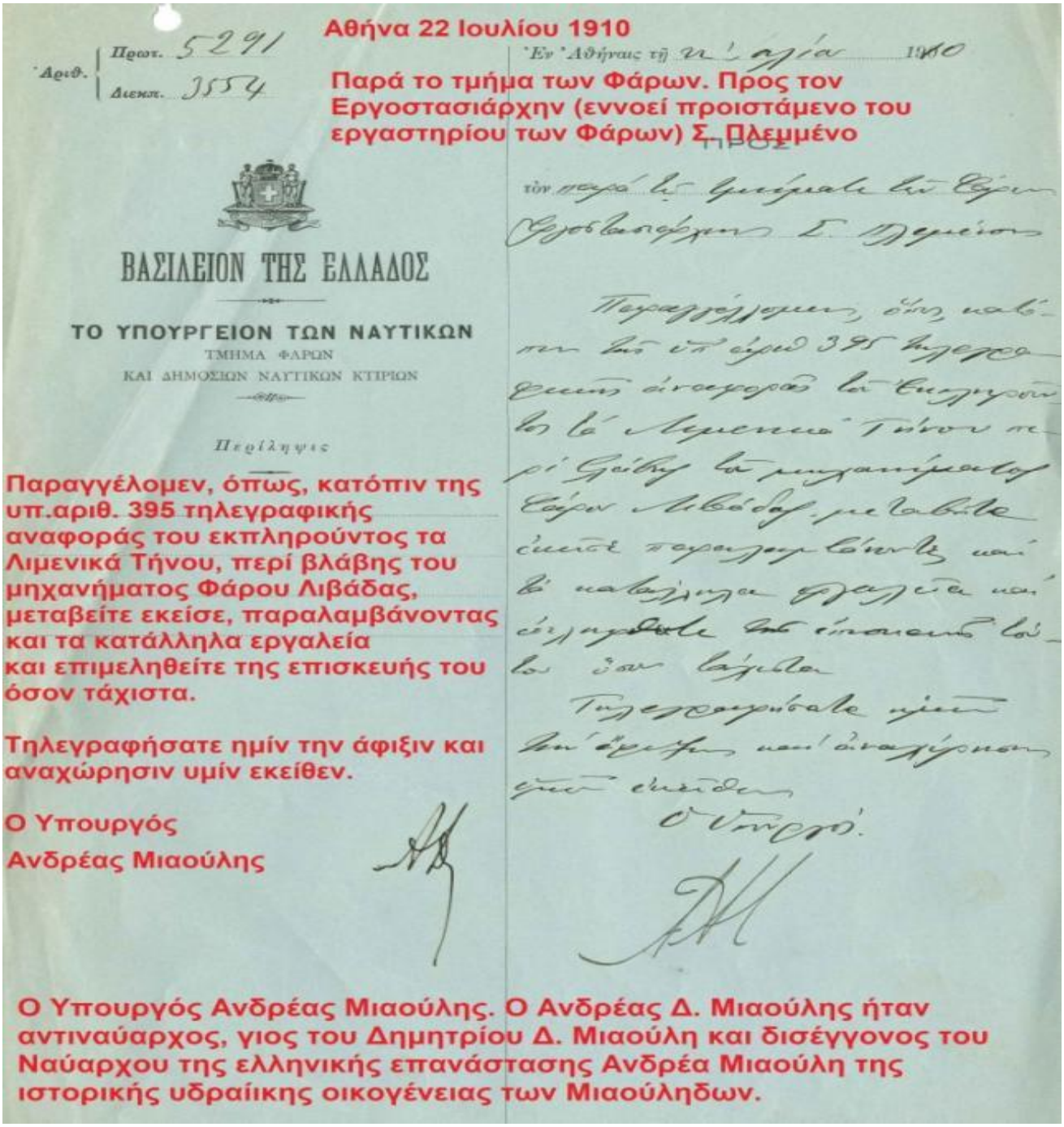
ωσι υπερπαρωρων διαταξατε

δεοντα. Εντυπον απο Δημοσια

Εκπληρών λιμενικά (χρέη) Τελώνης Δεσύπρης

22 Ιουλίου 1910. ΕΝΤΟΛΗ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ

Ο Υπουργός Ναυτικών Ανδρέας Μιαούλης, (αντιναύαρχος και απόγονος του συνονόματου αγωνιστή της Επανάστασης), δίνει παραγγελία στον προϊστάμενο του εργαστηρίου των Φάρων Χαράλαμπο Πλεμμένο για μετάβαση συνεργείου στο Φάρο για επισκευή του και τελική ενημέρωση του Υπουργού για το πέρας των επισκευών.



Αθήνα 22 Ιουλίου 1910

Παρά το τμήμα των Φάρων. Προς τον Εργοστασιάρχην (εννοεί προϊστάμενο του εργαστηρίου των Φάρων) Σ. Πλεμμένο

Αριθ. Πρωτ. 5291 Διεκπ. 3554

Εν Αθήναις τη 11 Ιουλίου 1910

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΦΑΡΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ

Περίληψις

Παραγγέλομεν, όπως, κατόπιν της υπ.αριθ. 395 τηλεγραφικής αναφοράς του εκπληρούντος τα Λιμενικά Τήνου, περί βλάβης του μηχανήματος Φάρου Λιβάδας, μεταβείτε εκείσε, παραλαμβάνοντες και τα κατάλληλα εργαλεία και επιμεληθείτε της επισκευής του όσον τάχιστα.

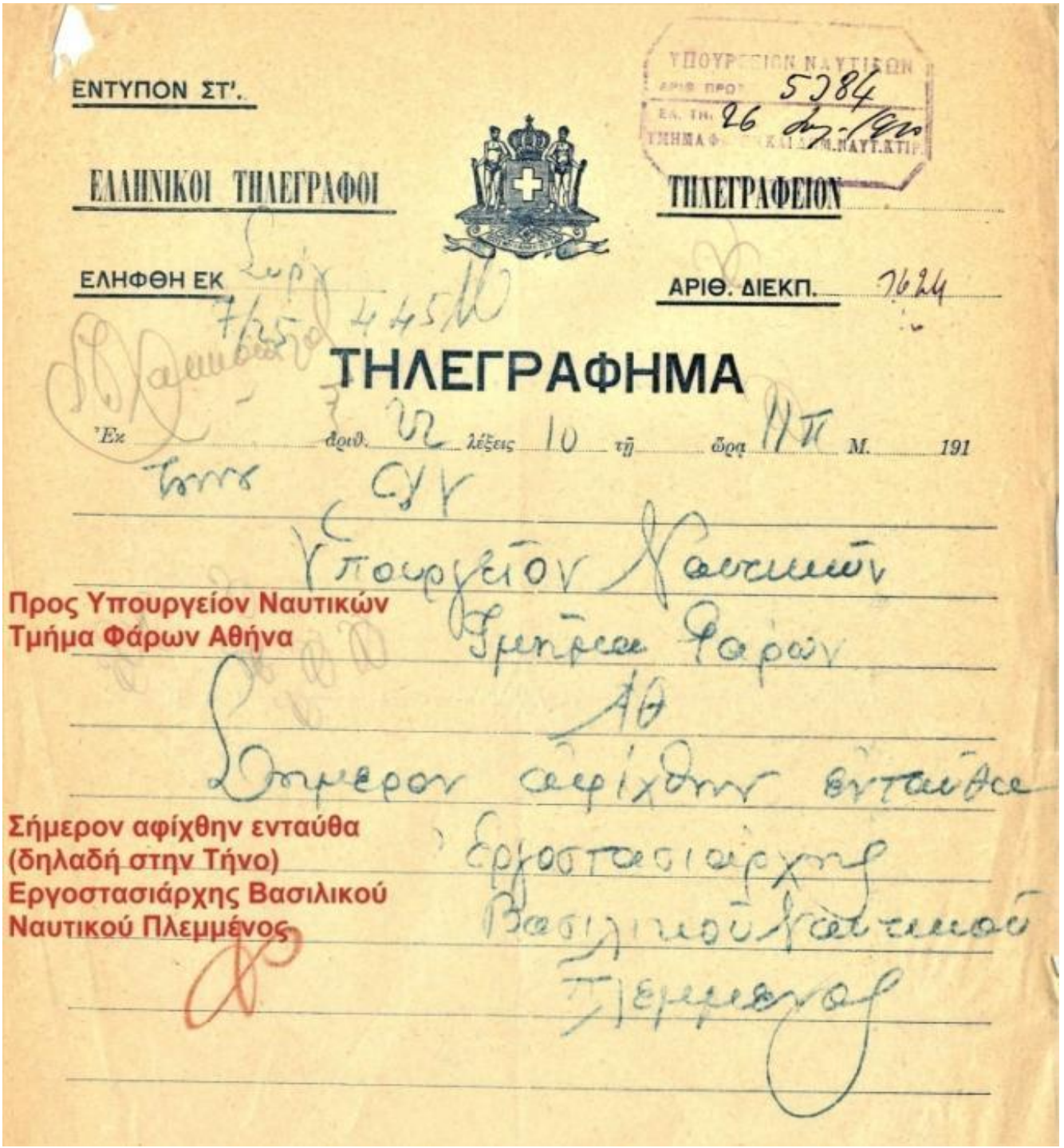
Τηλεγραφήσατε ημίν την άφιξιν και αναχώρησιν υμίν εκείθεν.

Ο Υπουργός
Ανδρέας Μιαούλης

Ο Υπουργός Ανδρέας Μιαούλης. Ο Ανδρέας Δ. Μιαούλης ήταν αντιναύαρχος, γιος του Δημητρίου Δ. Μιαούλη και δισέγγονος του Ναύαρχου της ελληνικής επανάστασης Ανδρέα Μιαούλη της ιστορικής υδραίικης οικογένειας των Μιαούληδων.

26 Ιουλίου 1910. ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ ΑΦΙΞΗΣ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΥ ΣΤΗΝ ΤΗΝΟ

Ο προϊστάμενος του εργαστηρίου των Φάρων (εργοστασιάρχης) Χαράλαμπος Πλεμμένος αναφέρει τηλεγραφικά την άφιξή του στην Τήνο, με σκοπό την επισκευή της βλάβης περιστροφής του μηχανήματος του Φάρου.


ΕΝΤΥΠΟΝ ΣΤ'.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΤΗΛΕΓΡΑΦΟΙ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΕΙΟΝ

ΕΛΗΦΘΗ ΕΚ

ΑΡΙΘ. ΔΙΕΚΠ.

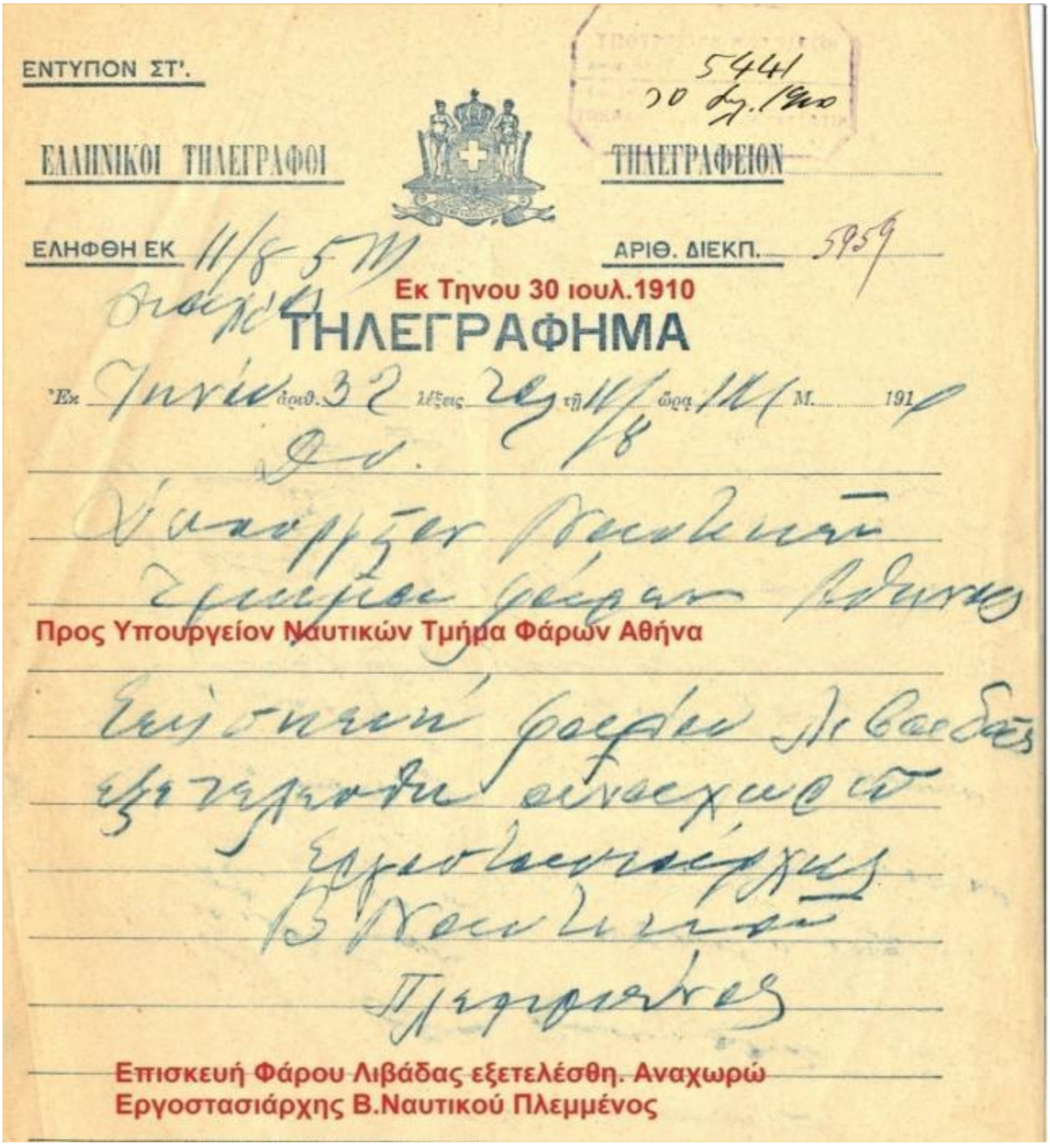
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ

Προς Υπουργείον Ναυτικών
Τμήμα Φάρων Αθήνα

Σήμερον αφίχθην ενταύθα
(δηλαδή στην Τήνο)
Εργοστασιάρχης Βασιλικού
Ναυτικού Πλεμμένος

30 Ιουλίου 1910. ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΒΛΑΒΗΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ

Ο προϊστάμενος του εργαστηρίου των Φάρων (εργοστασιάρχης) Χαράλαμπος Πλεμμένος αναφέρει τηλεγραφικά την την επισκευή της βλάβης περιστροφής του μηχανήματος του Φάρου.


ΕΝΤΥΠΟΝ ΣΤ'.

5441
30 Ιουλ. 1910

ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΤΗΛΕΓΡΑΦΟΙ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΕΙΟΝ

ΕΛΗΦΘΗ ΕΚ 11/8 5 μ

ΑΡΙΘ. ΔΙΕΚΠ. 5959

Εκ Τηνου 30 ιουλ.1910

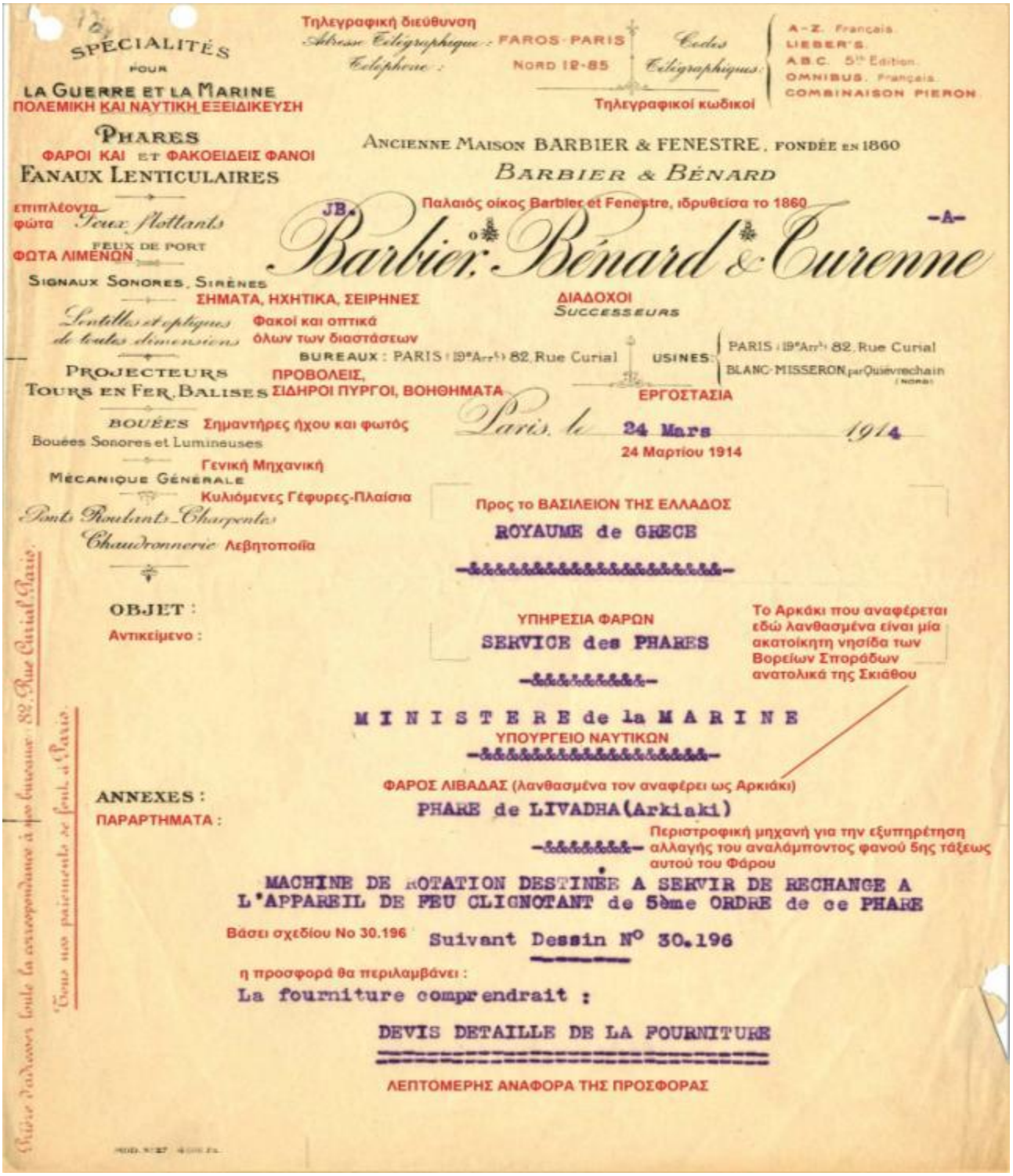
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ

Προς Υπουργείον Ναυτικών Τμήμα Φάρων Αθήνα

Επισκευή Φάρου Λιβάδας εξετελέσθη. Αναχωρώ
Εργοστασιάρχης Β.Ναυτικού Πλεμμένος

24 Μαρτίου 1914. ΑΓΟΡΑ ΝΕΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ ΑΠΟ ΓΑΛΛΙΑ

Με βάση ίσως την προηγούμενη δυσλειτουργία του μηχανισμού περιστροφής του Φάρου Λιβάδας, αγοράστηκε νέος μηχανισμός από τον οίκο Barbier, Bernard et Turenne, σε αντικατάσταση του παλαιού. Παρατίθεται η **δισέλιδη προσφορά – τιμολόγιο, με κόστος **2.100** Γαλλικά Φράγκα.**



SPÉCIALITÉS POUR LA GUERRE ET LA MARINE
ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ

Τηλεγραφική διεύθυνση
Adresse Télégraphique : FAROS-PARIS
Téléphone : NORD 12-85
Codes Télégraphiques : A-Z. Français. LIEBER'S. A.B.C. 5th Edition. OMNIBUS. Français. COMBINAISON PIERON
Τηλεγραφικοί κωδικοί

PHARES
ΦΑΡΟΙ ΚΑΙ ΦΑΚΟΕΙΔΕΙΣ ΦΑΝΟΙ
FANAUX LENTICULAIRES

ANCIENNE MAISON BARBIER & FENESTRE, FONDÉE EN 1860
BARBIER & BÉNARD
Παλαιός οίκος Barbier et Fenestre, ιδρυθείσα το 1860

επιπλέοντα φώτα Feux flottants
FEUX DE PORT
ΦΩΤΑ ΛΙΜΕΝΩΝ

JB. Barbier, Bénard & Turenne -A-

SIGNAUX SONORES, SIRÈNES
ΣΗΜΑΤΑ, ΗΧΗΤΙΚΑ, ΣΕΙΡΗΝΕΣ

ΔΙΑΔΟΧΟΙ
SUCCESSEURS

Lentilles et optiques de toutes dimensions
Φακοί και οπτικά όλων των διαστάσεων

BUREAUX : PARIS (9e Arrt) 82, Rue Curial
USINES : PARIS (9e Arrt) 82, Rue Curial ; BLANC-MISSERON par Quiévrechain (Nord)

PROJECTEURS
TOURS EN FER, BALISES
ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ, ΣΙΔΗΡΟΙ ΠΥΡΓΟΙ, ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ

BOUÉES Σημαντήρες ήχου και φωτός
Bouées Sonores et Lumineuses

Paris, le 24 Mars 1914
24 Μαρτίου 1914

Γενική Μηχανική
MÉCANIQUE GÉNÉRALE
Κυλιόμενες Γέφυρες-Πλαίσια
Ponts Roulants-Charpentes
Chaudronnerie Λεβητοποία

Προς το ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ROYAUME de GRECE

OBJET :
Αντικείμενο :

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ
SERVICE des PHARES

Το Αρκάκι που αναφέρεται εδώ λανθασμένα είναι μία ακατοίκητη νησίδα των Βορείων Σποράδων ανατολικά της Σκιάθου

MINISTERE de la MARINE
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ANNEXES :
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ :

ΦΑΡΟΣ ΛΙΒΑΔΑΣ (λανθασμένα τον αναφέρει ως Αρκιάκι)
PHARE de LIVADHA (Arkiaki)

Περιστροφική μηχανή για την εξυπηρέτηση αλλαγής του αναλάμποντος φανού 5ης τάξεως αυτού του Φάρου

MACHINE DE ROTATION DESTINÉE A SERVIR DE RECHANGE A L'APPAREIL DE FEU CLIGNOTANT de 5ème ORDRE de ce PHARE

Βάσει σχεδίου No 30.196
Suivant Dessin N° 30.196

η προσφορά θα περιλαμβάνει :
La fourniture comprendrait :

DEVIS DETAILLE DE LA FOURNITURE

ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

Offre valable toute la correspondance à ce Bureau : 82, Rue Curial, Paris.
Nous nous paierons de fonds à Paris.

BARBIER, BÉNARD & TURENNE, 82, Rue Curial, PARIS

ΜΑΡΤΙΟΣ 1914

à ROYAUME de GRECE ΠΡΟΣ ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ MARS 1914. Page 2

ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΙΚΗ ΜΗΧΑΝΗ

MACHINE de ROTATION.-

Το Αρκάκι που αναφέρεται εδώ λανθασμένα είναι μία ακατοίκητη νησίδα των Βορείων Σποράδων ανατολικά της Σκιάθου

Αυτό το μηχάνημα θα λειτουργεί με κίνηση μέσω βάρους αναρτημένου από μεταλλικό καλώδιο.

Θα είναι εξοπλισμένο με βελτιωμένο ρυθμιστή ταχύτητας τριβή, με ακριβέστατη ρύθμιση, που μπορεί να ρυθμιστεί κατά βούληση και η οποία επιτρέπει την επίτευξη μεγάλης κανονικότητας λειτουργίας.

ΜΕΤΑΛΛΙΚΑ ΚΑΛΩΔΙΑ, ένα εκ των οποίων τυλίγεται στο τύμπανο του μηχανήματος και το άλλο για να χρησιμοποιηθεί ως ανταλλακτικό

Σύσκευασία πολύ επιμελημένη όλου του εξοπλισμού

Μεταφορά και ασφάλιση έναντι παντός κινδύνου από ΠΑΡΙΣΙ έως ΠΕΙΡΑΙΑ f.o.b. (free on board)

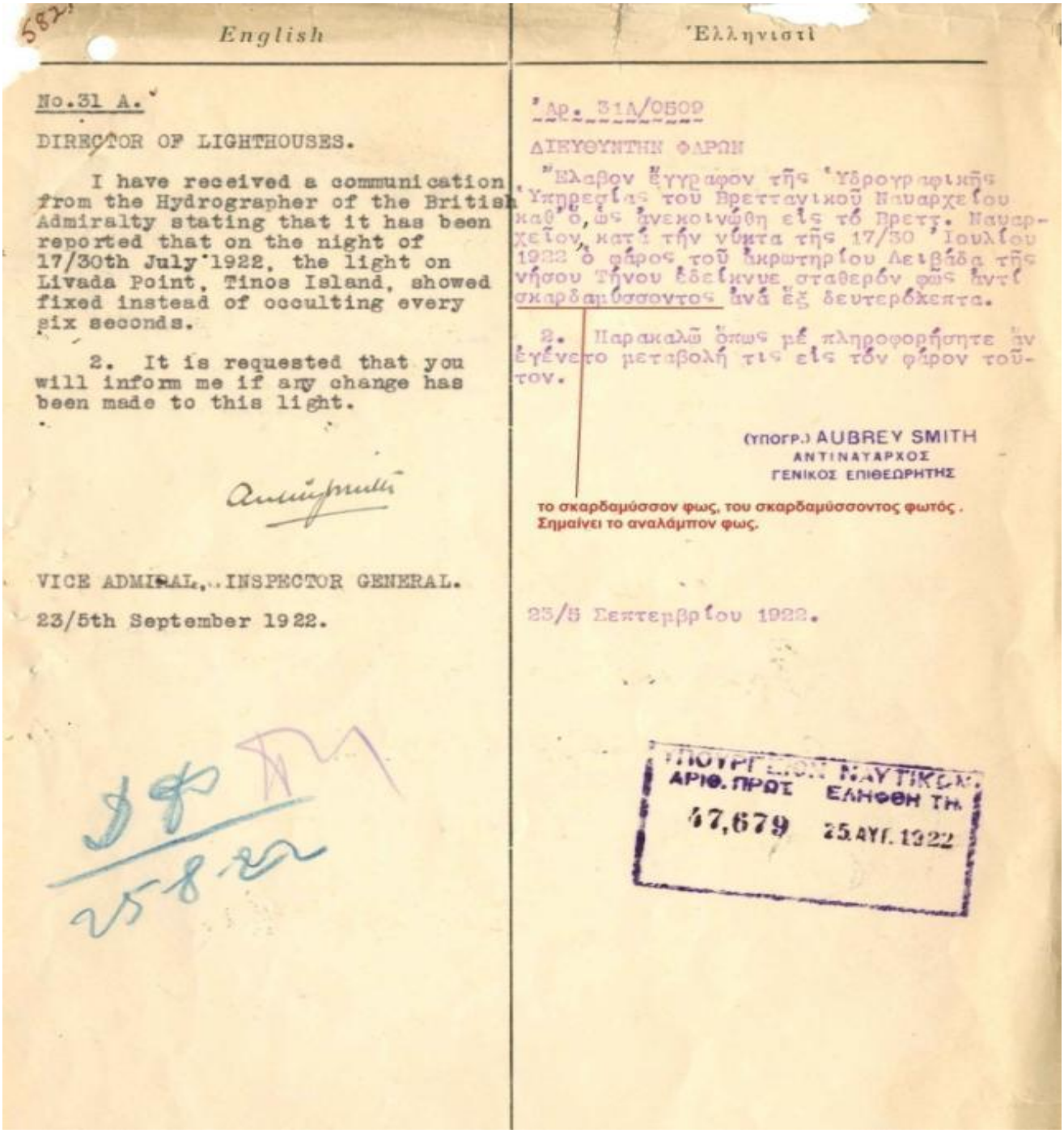
Συνολικό ποσό όλης της παραγγελίας που παραδόθηκε f.o.b. στο Piree, αλλά δεν περιλαμβάνει προξενικά έξοδα, δασμούς και λοιπά έξοδα, εάν υφίστανται

κατασκευασθείσα ειδικά για εξυπηρέτηση αλλαγής του αναλάμποντος μηχανισμού 5ης τάξεως, παραδοθείσα για το Φάρο της Λιβάδας (αναφέρει λανθασμένα το Αρκιάκι), βάσει σχεδίου μας No 30.196

établie spécialement pour servir de rechange à l'appareil de feu clignotant de 5ème Ordre, livrée pour le Phare de LIVADHA(Arkiaki) suivant notre dessin N° 30.196.....	
Cette machine sera actionnée par un poids moteur suspendu à un câble métallique; elle sera pourvue d'un régulateur de vitesse à friction perfectionné d'un règlage très précis règlable à volonté et permettant d'obtenir une grande régularité de fonctionnement.	
Μαζί με τη μηχανή θα παραδοθούν : Avec la machine, il sera livré :	
ΜΑΝΙΒΕΛΛΑ για την επανασυναρμολόγηση 1 MANIVELLE pour le remontage.....	
2 CORDES METALLIQUES, dont une enroulée sur le tambour de la machine, et l'autre pour servir de rechange.....	
ΚΛΕΙΔΙ ΚΑΙ ΚΑΤΣΑΒΙΔΙ συναρμολόγησης CLEF & TOURNEVIS de montage.....	
Emballage très soigné de toute la fourniture. Transport et assurance contre tous risques depuis PARIS jusqu'au PIREE f.o.b.	
Montant total de toute la fourniture livrée f.o.b. LE PIREE, mais non compris les frais consulaires, les droits d'octroi de douane et autres s'il y en a.....	2.100,F-
(DEUX MILLE CENTS FRANCS).- ΔΥΟ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΕΚΑΤΟ ΓΑΛΛΙΚΑ ΦΡΑΓΚΑ	

25 Αυγούστου 1922. ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ ΒΡΕΤΤΑΝΙΚΟΥ ΝΑΥΑΡΧΕΙΟΥ. ΕΡΩΤΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ ΑΠΟ ΑΝΑΛΑΜΠΟΝ ΣΕ ΣΤΑΘΕΡΟ ΦΩΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ.

Ο Γενικός Επιθεωρητής του Βρεττανικού Ναυαρχείου αναφέρει στο Υπουργείο Ναυτικών ότι ο Φάρος εκπέμπει σταθερό αντί για το χαρακτηρισμένο σκαρδαμύσσον (αναλάμπον) φως ανά 6 δευτερόλεπτα και ζητεί σχετικές πληροφορίες για τυχόν αλλαγή του χαρακτηριστικού εκπομπής .



English

No.31 A.

DIRECTOR OF LIGHTHOUSES.

I have received a communication from the Hydrographer of the British Admiralty stating that it has been reported that on the night of 17/30th July 1922, the light on Livada Point, Tinos Island, showed fixed instead of occulting every six seconds.

2. It is requested that you will inform me if any change has been made to this light.

VICE ADMIRAL., INSPECTOR GENERAL.

23/5th September 1922.

Ἑλληνιστί

Ἀρ. 31Α/0809

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΝ ΦΑΡΩΝ

Ἔλαβον ἔγγραφον τῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας τοῦ Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου καθ' ὃ, ὡς ἀνεκοινώθη εἰς τὸ Βρετ. Ναυαρχεῖον, κατὰ τὴν νύκτα τῆς 17/30 Ἰουλίου 1922 ὁ φάρος τοῦ Ἀκρωτηρίου Λειβάδα τῆς νήσου Τήνου ἔδεικνυε σταθερὸν φῶς ἀντὶ σκαρδαμύσσοντος ἀνὰ ἓξ δευτερόλεπτα.

2. Παρακαλῶ ὅπως μὲ πληροφορήσητε ἂν ἐγένετο μεταβολή τις εἰς τὸν φάρον τοῦτον.

(ΥΠΟΓΡ.) AUBREY SMITH
ΑΝΤΙΝΑΥΑΡΧΟΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ

το σκαρδαμύσσον φως, του σκαρδαμύσσοντος φωτός . Σημαίνει το αναλάμπον φως.

23/5 Σεπτεμβρίου 1922.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ. 47,679
ΕΛΗΦΘΗ ΤΗ 25 ΑΥΓ. 1922

29 Αυγούστου 1922. ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠ. ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΟ ΒΡΕΤΤΑΝΙΚΟ ΝΑΥΑΡΧΕΙΟ ΠΕΡΙ ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΥ ΕΚΠΕΜΠΟΜΕΝΟΥ ΦΩΤΟΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ.

Η σχετική απάντηση του Υπουργείου Ναυτικών στο τηλεγράφημα του Βρεττανικού Ναυαρχείου όπου επισημαίνεται ότι, λόγω επισκευών, το φως του Φάρου στο εν λόγω διάστημα ήταν όντως σταθερό και ότι το καταγεγραμμένο στους φαροδείκτες χαρακτηριστικό εκπομπής του φωτός δηλαδή το σκαρδαμύσσον (αναλάμπον) παραμένει αμετάβλητο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Διεύθυνσις Φάρων

Τμῆμα

Γραφεῖον Διευθυντοῦ

'Αριθ. πρωτ. 47679

'Εν 'Αθήναις τῇ 29 Αὐγούστου 1922

Πρὸς

τὸν 'Αντιναύαρχον 'Αρχηγὸν τῆς

Βρεττανικῆς 'Αποστολῆς.

Γενικὸν 'Επιθεωρητήν.

'Επὶ τῆς ὑπ'ἀριθ. 31Α/509 ὑμετέρας διαταγῆς λαμβάνω τὴν τιμὴν νὰ ἀναφέρω ὑμῖν ὅτι κατὰ τὴν ἐν αὐτῷ ἀναφερομένην ἡμερομηνίαν καὶ τινες ἡμέρας πρὸ καὶ μετὰ ταύτην τὸ πλοῖον τῶν φάρων ἐνεργεῖ ἐπισκευὴν τοῦ μηχανήματος τοῦ φάρου Λειβάδας ὅπερ ἦτο βεβλαμμένον. Εἰς τοῦτο τὸ γεγονὸς δὲ ἄγομαι νὰ ἀποδώσω ὅτι ὁ φάρος ἔδεικνυε σταθερὸν φῶς τότε.

"Οπως δήποτε οὐδεμία μεταβολὴ ἐπῆλθεν εἰς τὸ χαρακτηριστικὸν τοῦ ἐν λόγῳ φάρου, ὅστις ἤδη λειτουργεῖ κανονικῶς.

Εὐπειθέστατος

'Ο Διευθυντὴς τῆς 'Υπηρεσίας

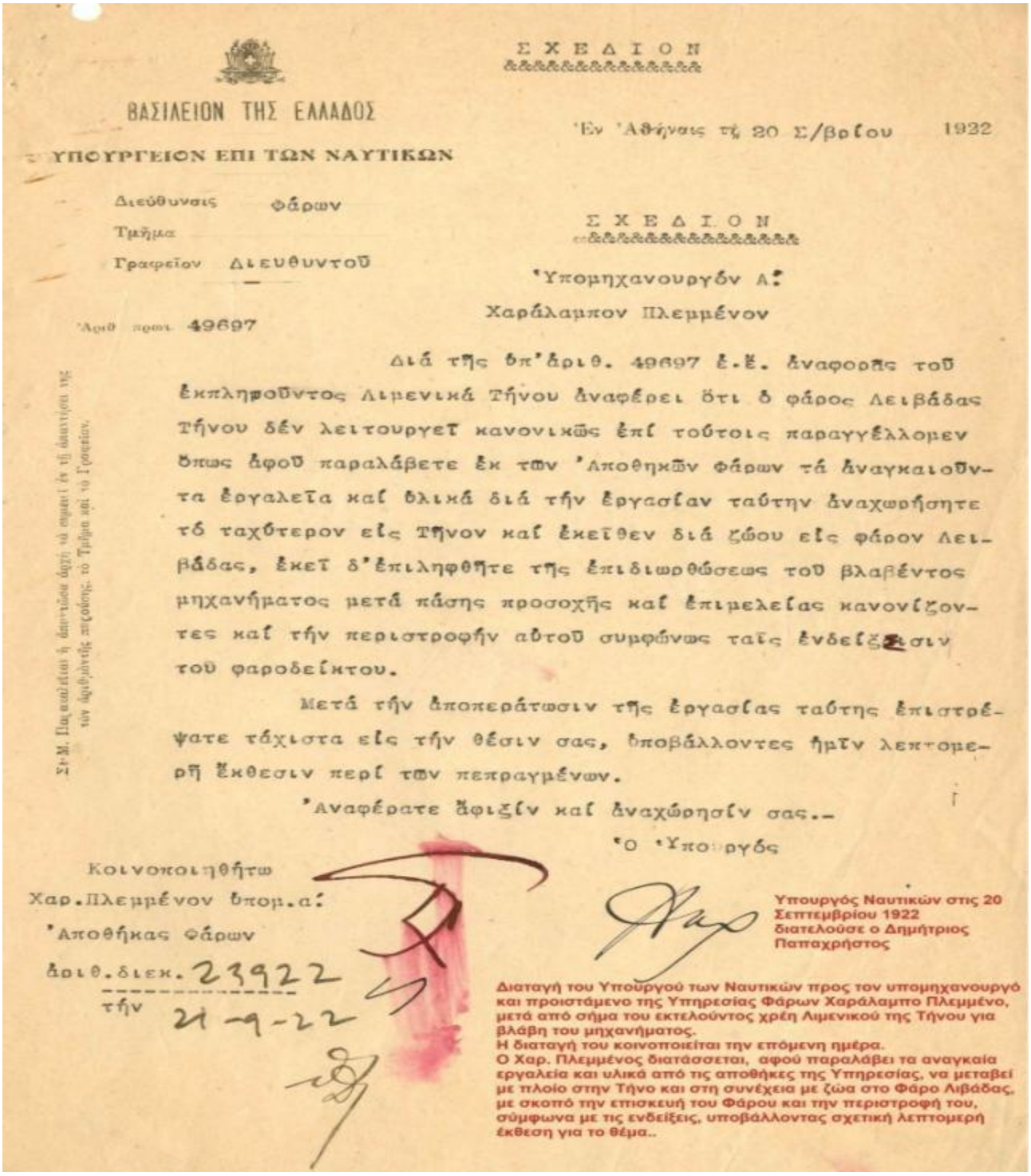
τῶν Φάρων

ΣΗΜ. Παρακαλεῖται ἡ ἀπάντησις ἀρχὴ νὰ σημειωθῇ ἐν τῇ ἀπαντήσει της τὸν ἀριθμὸν τῆς παρούσης, τὸ Τμῆμα καὶ τὸ Γραφεῖον

Σε απάντηση της από 25/8/1922 επιστολής της Υδρογραφικής Υπηρεσίας του Αγγλικού Ναυαρχείου, η Υπηρεσία Φάρων απαντά στις 29/8/1922, ότι στο εν λόγω διάστημα το πλοίο των Φάρων έκανε επισκευές στο Φάρο της Λιβάδας, το οποίο είχε πρόβλημα και έδειχνε σταθερό φως, αντί του ορθού αναλάμποντος φωτός. Σημειώνει δε ότι καμία μεταβολή δεν έχει επέλθει στα χαρακτηριστικά φωτισμού του Φάρου Λιβάδας, ο οποίος λειτουργεί πλέον κανονικά.

20 Σεπτεμβρίου 1922. ΕΝΤΟΛΗ ΤΟΥ ΥΠ. ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠ. ΦΑΡΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ.

Η εντολή απευθύνεται στον υπομηχανουργό της Υπηρεσίας Φάρων Χαράλαμπο Πλεμμένο για επισκευή του μηχανήματος και ρύθμισή του στις ορθές περιστροφές, ώστε να αναλάμπει με τα καταγεγραμμένα στους φαροδείκτες χαρακτηριστικά.



ΣΧΕΔΙΟΝ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ἐν Ἀθήναις τῇ 20 Σ/βρίου 1922

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Διεύθυνσις Φάρων

Τμῆμα

Γραφεῖον Διευθυντοῦ

ΣΧΕΔΙΟΝ

Ὑπομηχανουργόν Α΄

Χαράλαμπον Πλεμμένον

Ἀριθ. πρωτ. 49697

Διά τῆς ὑπ'ἀριθ. 49697 ἐ.ἔ. ἀναφορᾶς τοῦ ἐκπληρωοῦντος Λιμενικά Τήνου ἀναφέρει ὅτι ὁ φάρος Λειβάδας Τήνου δέν λειτουργεῖ κανονικῶς ἐπί τούτοις παραγγέλλομεν ὅπως ἀφοῦ παραλάβετε ἐκ τῶν Ἀποθηκῶν Φάρων τά ἀναγκαιοῦντα ἐργαλεῖα καί ὑλικά διά τήν ἐργασίαν ταύτην ἀναχωρήσητε τό ταχύτερον εἰς Τῆνον καί ἐκεῖθεν διά ζώου εἰς φάρον Λειβάδας, ἐκεῖ δ'ἐπιληφθῆτε τῆς ἐπιδιορθώσεως τοῦ βλαβέντος μηχανήματος μετά πάσης προσοχῆς καί ἐπιμελείας κανονίζοντες καί τήν περιστροφήν αὐτοῦ συμφώνως ταῖς ἐνδείξεσιν τοῦ φαροδείκτου.

Μετά τήν ἀποπεράτωσιν τῆς ἐργασίας ταύτης ἐπιστρέψατε τάχιστα εἰς τήν θέσιν σας, ὑποβάλλοντες ἡμῖν λεπτομερῆ ἔκθεσιν περί τῶν πεπραγμένων.

Ἀναφέρατε ἄφιξίν καί ἀναχώρησίν σας.-

Ὁ Ὑπουργός

Σ.Μ. Παραιτεῖται ἡ ἀπευθύνουσα ἀρχή νά σημειῶνῃ ἐν τῇ ἀπαντήσει της τόν ἀριθμόν καί τήν ἡμερομηνίαν τῆς ἐγγράφου παρ'αὐτῆς ἐπιζητήσεως, τό Τμῆμα καί τό Γραφεῖον.

Κοινοποιηθήτω

Χαρ. Πλεμμένον ὑπομ. α΄

Ἀποθήκας Φάρων

Ἀριθ. διεκ. 23922

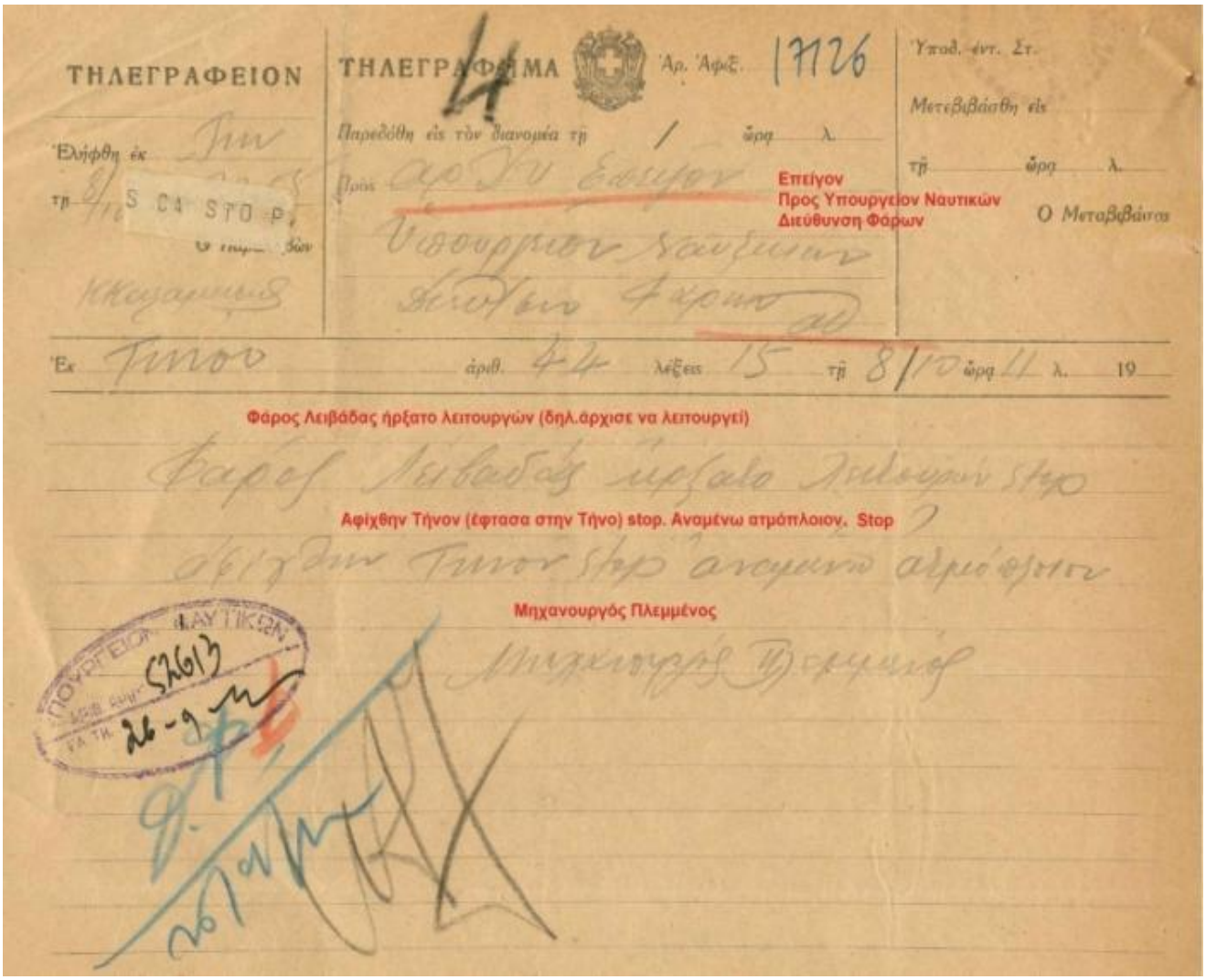
τήν 21-9-22

Υπουργός Ναυτικών στις 20 Σεπτεμβρίου 1922 διατελούσε ο Δημήτριος Παπαχρήστος

Διαταγή του Υπουργού των Ναυτικών προς τον υπομηχανουργό και προϊστάμενο της Υπηρεσίας Φάρων Χαράλαμπο Πλεμμένο, μετά από σήμα του εκτελούντος χρέη Λιμενικού της Τήνου για βλάβη του μηχανήματος.
Η διαταγή του κοινοποιείται την επόμενη ημέρα.
Ο Χαρ. Πλεμμένος διατάσσεται, αφού παραλάβει τα αναγκαία εργαλεία και υλικά από τις αποθήκες της Υπηρεσίας, να μεταβεί με πλοίο στην Τήνο και στη συνέχεια με ζώα στο Φάρο Λιβάδας, με σκοπό την επισκευή του Φάρου και την περιστροφή του, σύμφωνα με τις ενδείξεις, υποβάλλοντας σχετική λεπτομερή έκθεση για το θέμα..

26 Σεπτεμβρίου 1922. ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ ΣΤΟ ΥΠ.ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠ. ΦΑΡΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ.

Ο μηχανουργός Χαράλαμπος Πλεμμένος στέλνει τηλεγράφημα στο Υπουργεία ναυτικών, αναφέροντας επισκευή του μηχανήματος του Φάρου και τη ρύθμισή του, ευρισκόμενος στην Χώρα της Τήνου και αναμένοντας ατμόπλοιο για επιστροφή του στη βάση του, την Υπηρεσία Φάρων στον Πειραιά.


ΤΗΛΕΓΡΑΦΕΙΟΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ

Ἀρ. Ἀφιξ. 17126

Ὑποδ. ἐντ. Στ.

Μετεβιβάσθη εἰς

τῇ ὥρᾳ λ.

Ὁ Μεταβιβάσας

Ἐλήφθη ἐκ

τῇ ὥρᾳ λ.

Παρεδόθη εἰς τὸν διανομέα τῇ / ὥρᾳ λ.

Πρὸς

Επείγον
Προς Υπουργείον Ναυτικών
Διεύθυνση Φάρων

Ἐκ Τήνου ἀριθ. 44 λέξεις 15 τῇ 8/10 ὥρᾳ 11 λ. 19

Φάρος Λειβάδας ήρξατο λειτουργών (δηλ.άρχισε να λειτουργεί)

Φαρος Λειβαδας ηρξατο λειτουργων stop

Αφίχθην Τήνον (έφτασα στην Τήνο) stop. Αναμένω ατμόπλοιον. Stop

αφιχθην Τηνον stop αναμενω ατμοπλοιον

Μηχανουργός Πλεμμένος

Μηχανουργος Πλεμμενος

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘ. ΥΓΕΙΑΣ

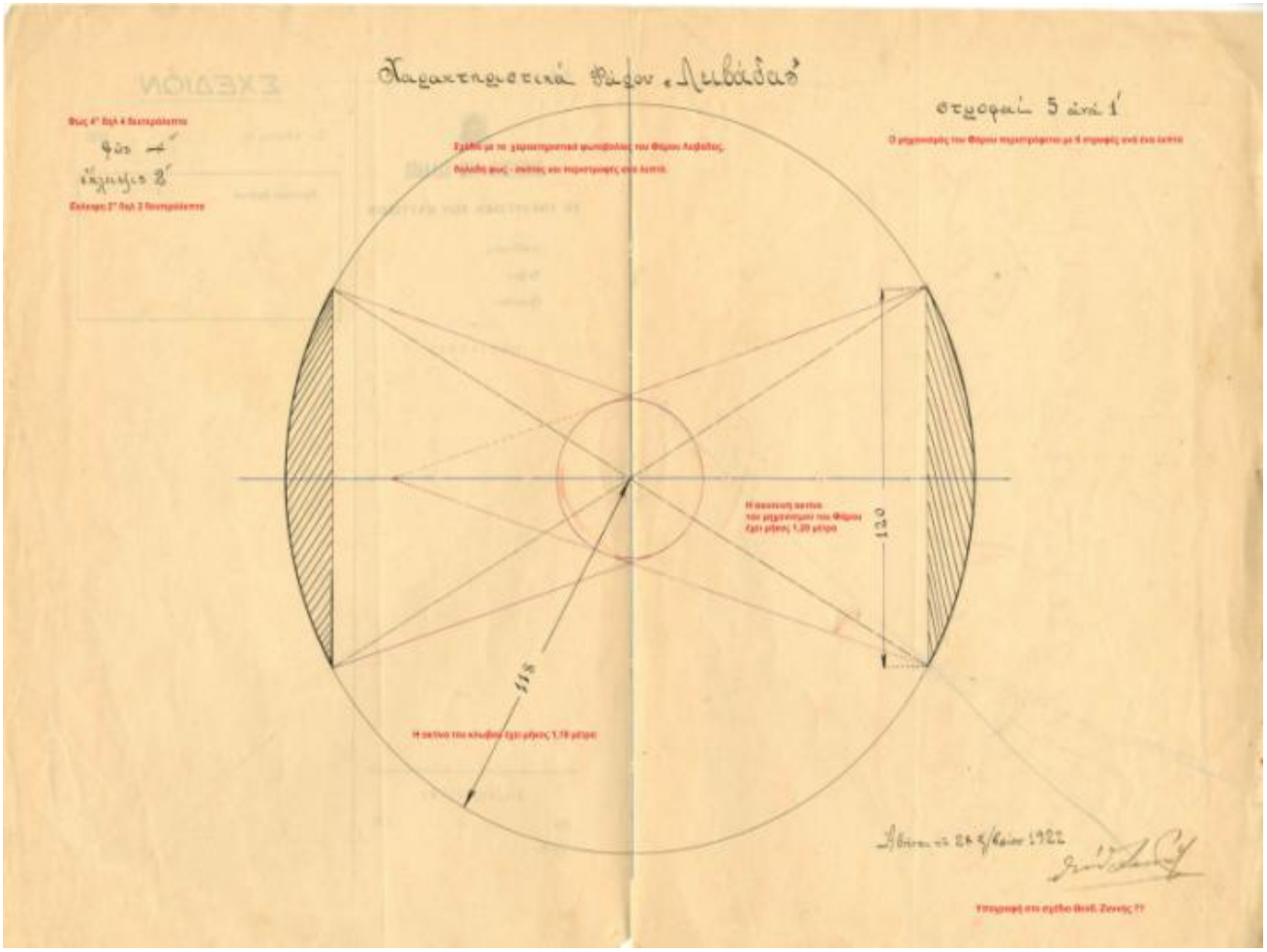
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΦΑΡΩΝ

ΑΡ. ΕΙΣ. 52613

ΕΝΤΑΥΘΑ 26-9-22

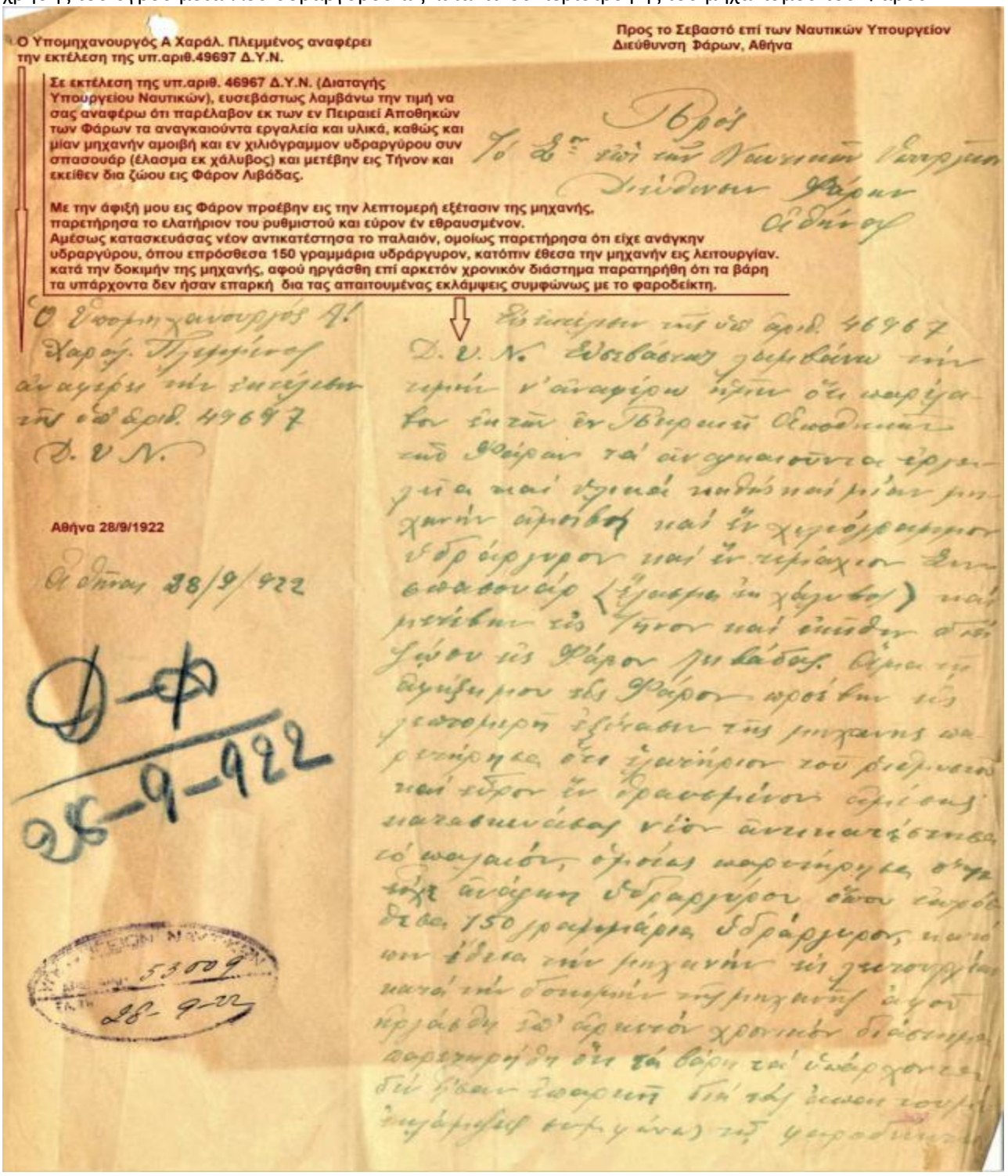
28 Σεπτεμβρίου 1922. ΣΧΕΔΙΟ ΜΕ ΤΑ ΛΕΠΤΟΜΕΡΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΦΩΤΟΒΟΛΙΑΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ.

Παρατίθεται σχέδιο του συντάκτη Θεόδωρου Ζαννή, αγνώστων λοιπών στοιχείων και ειδικότητας, με τα λεπτομερή χαρακτηριστικά φωτοβολίας του Φάρου Λιβάδας. Αναφέρονται διαστάσεις, ακτίνα, περιστροφές και φωτοβολία ανά λεπτό .



28 Σεπτεμβρίου 1922. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΟΥ ΧΑΡ.ΠΛΕΜΜΕΝΟΥ ΠΕΡΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ

Ο Υπομηχανουργός Α' της Υπ. Φάρων Χαρ.Πλεμμένος, συνέταξε αναφορά εκτέλεσης της Δ.Υ.Ν. (διατ. Υπ. Ναυτικών) , με λεπτομερή καταγραφή των εργασιών που εκτελέστηκαν. Αξιοσημείωτη είναι η αναφορά περί χρήσης του υγρού μετάλλου υδραργύρου ως λιπαντικού περιστροφής του μηχανισμού του Φάρου.



Ο Υπομηχανουργός Α Χαράλ. Πλεμμένος αναφέρει την εκτέλεση της υπ.αριθ.49697 Δ.Υ.Ν.

Προς το Σεβαστό επί των Ναυτικών Υπουργείον Διεύθυνση Φάρων, Αθήνα

Σε εκτέλεση της υπ.αριθ. 46967 Δ.Υ.Ν. (Διαταγής Υπουργείου Ναυτικών), ευσεβάστως λαμβάνω την τιμή να σας αναφέρω ότι παρέλαβον εκ των εν Πειραιεί Αποθηκών των Φάρων τα αναγκαιούντα εργαλεία και υλικά, καθώς και μίαν μηχανήν αμοιβή και εν χιλιόγραμμον υδραργύρου συν σπασουάρ (έλασμα εκ χάλυβος) και μετέβην εις Τήνον και εκείθεν δια ζώου εις Φάρον Λιβάδας.

Με την άφιξή μου εις Φάρον προέβην εις την λεπτομερή εξέτασιν της μηχανής. παρετήρησα το ελατήριον του ρυθμιστού και εύρον εν εθραυσμένον. Αμέσως κατασκευάσας νέον αντικατέστησα το παλαιόν, ομοίως παρετήρησα ότι είχε ανάγκην υδραργύρου, όπου επρόσθεσα 150 γραμμάρια υδράργυρον, κατόπιν έθεσα την μηχανήν εις λειτουργίαν. κατά την δοκιμήν της μηχανής, αφού ηργάσθη επί αρκετόν χρονικόν διάστημα παρατηρήθη ότι τα βάρη τα υπάρχοντα δεν ήσαν επαρκή δια τας απαιτουμένας εκλάμψεις συμφώνως με το φαροδείκτη.

Αθήνα 28/9/1922

28-9-922

53009 28-9-22

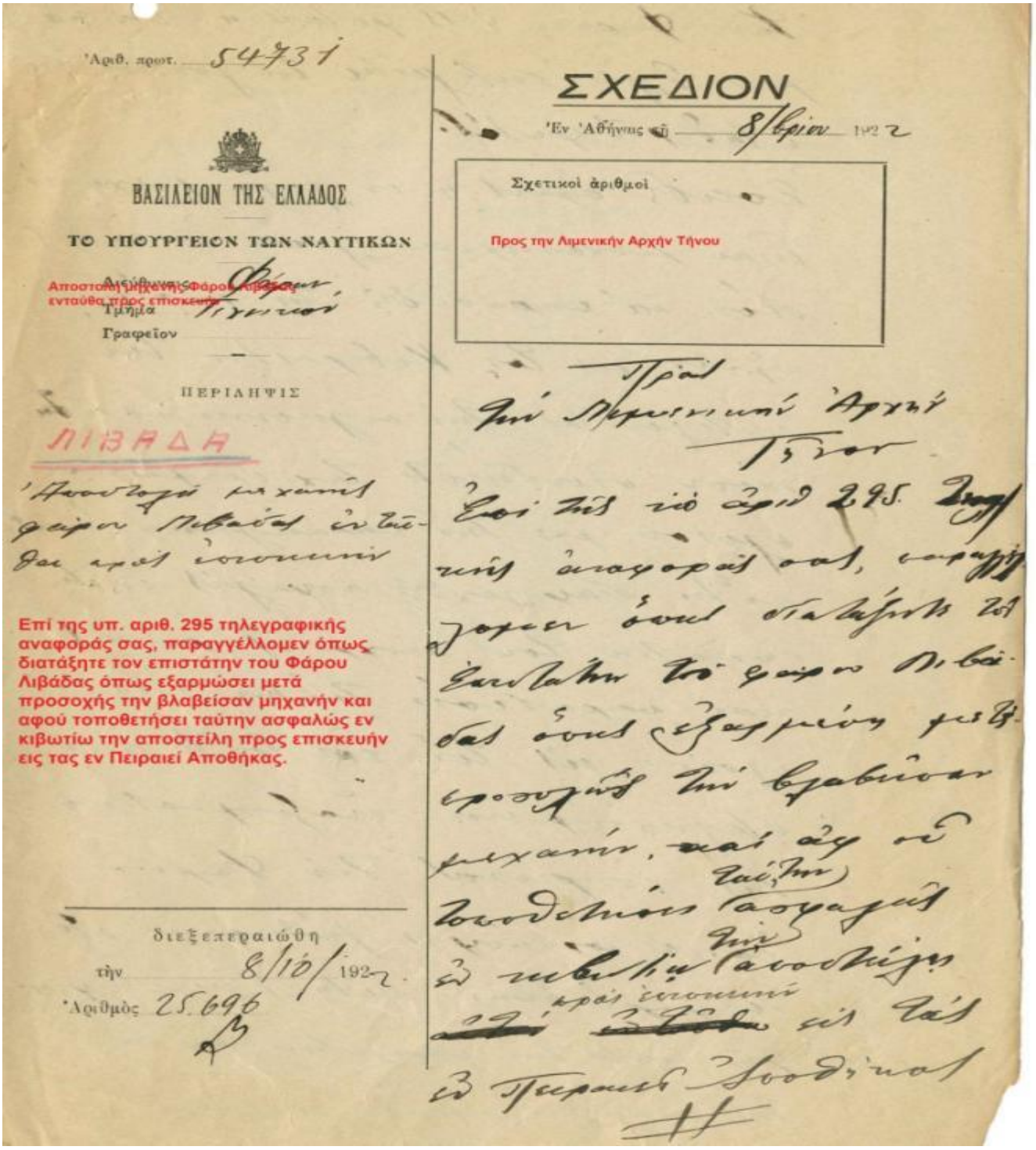
αφού είδον ότι ήτο αδύνατον να ρυθμισθεί, ηναγκάσθην να μετατρέψω το σύστημα του συρματόσχοινου και εργάζεται κανονικώς αποδίσουσα τας κεκανονισμένας στροφάς και εκλάμψεις, συμφώνως με το Φαροδείκτη, ήτοι 4" φως και 2" σκότος εις 6 λεπτά.

Μετά την αποπεράτωσιν της εργασίας και αφού το μηχάνημα ηργάσθη επί 48 συνεχείς ώρας παρέδωσα την μηχανήν εις τον Επιστάτην, διδάξας αυτόν και το προσωπικόντον χειρισμόν του μηχανήματος, καθώς και τον τρόπον της λειτουργίας λεπτομερώς, καταστήσας δε αυτούς υπευθύνους διαπάσαν τυχόν βλάβην, ήτις θα προέλθη εξ υπαιτιότητός τους.
Παρέδωσα δε την μηχανήν εν καλή καταστάσει λειτουργούσαν κανονικώς καθώς και 850 γραμμάρια υδράργυρον.

Ευπειθέστατος
Χ.Πλεμμένος
Υπομηχανουργός Α΄

8 Οκτωβρίου 1922. ΕΝΤΟΛΗ Δ/ΝΤΟΥ ΤΗΣ ΥΠΗΡ.ΦΑΡΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΠΡΟΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗ

Ο Διευθυντής της Υπηρεσίας Φάρων Στυλιανός Λυκούδης εντέλλει τον επιστάτη του Φάρου Λιβάδας να εξαρμώσει το μηχανισμό περιστροφής, να τον συσκευάσει ασφαλώς σε κιβώτιο και να τον αποστείλει στον Πειραιά για επισκευή, λειτουργώντας προσωρινά το Φάρο με συνεχές και όχι αναλάμπον φώς.



Αριθ. πρωτ. 54731

ΣΧΕΔΙΟΝ

Ἐν Ἀθήναις τῇ 8/βρίου 192 2

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Διεύθυνσις Φάρων

Τμῆμα Τήνου

Γραφεῖον

Σχετικοὶ ἀριθμοί

Προς την Λιμενικήν Αρχήν Τήνου

Αποστολή μηχανής Φάρου Λιβάδας ενταύθα προς επισκευήν

ΠΕΡΙΛΗΨΙΣ

ΛΙΒΑΔΑ

Ἀποστολὴ μηχανῆς φάρου Λιβάδας ἐνταῦθα πρὸς ἐπισκευήν

Προς την Λιμενικήν Αρχήν Τήνου

Ἐπὶ τῆς ὑπ. ἀριθ. 295 τηλεγραφικῆς ἀναφορᾶς σας, παραγγέλλομεν ὅπως διατάξητε τὸν ἐπιστάτην τοῦ Φάρου Λιβάδας ὅπως ἐξαρμώσει μετὰ προσοχῆς τὴν βλαβεῖσαν μηχανὴν καὶ ἀφοῦ τοποθετήσει ταύτην ἀσφαλῶς ἐν κιβωτίῳ τὴν ἀποστείλῃ πρὸς ἐπισκευὴν εἰς τὰς ἐν Πειραιεῖ Ἀποθήκας.

Ἐπὶ τῆς ὑπ. ἀριθ. 295 τηλεγραφικῆς σας ἀναφορᾶς, παραγγέλλομεν ὅπως διατάξητε τὸν ἐπιστάτην τοῦ Φάρου Λιβάδας ὅπως ἐξαρμώσει μετὰ προσοχῆς τὴν βλαβεῖσαν μηχανὴν καὶ ἀφοῦ τοποθετήσει ταύτην ἀσφαλῶς ἐν κιβωτίῳ τὴν ἀποστείλῃ πρὸς ἐπισκευὴν εἰς τὰς ἐν Πειραιεῖ Ἀποθήκας.

διεξεπεραιώθη

τὴν 8/10/192 2

Ἀριθμὸς 25.696

ΦΑΡΟΣ ΛΙΒΑΔΑΣ ΙΣΤΟΡΙΑ, ΣΤΟΙΧΕΙΑ και ΑΡΧΕΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΦΑΡΩΝ ΤΟΥ Π.Ν. 2026 V1 86/ 197

των Φάρων, η δε φωταψία του Φάρου θέλει εκτελείται του λοιπού δια σταθερού φωτός

Επειδή όμως η εν λόγω μηχανή είναι μηχάνημα λίαν ευπαθές, δέον να παραδοθεί

με μέριμνά σας εις τον Κυβερνήτην του εκτελούντος τη συγκοινωνία της νήσου

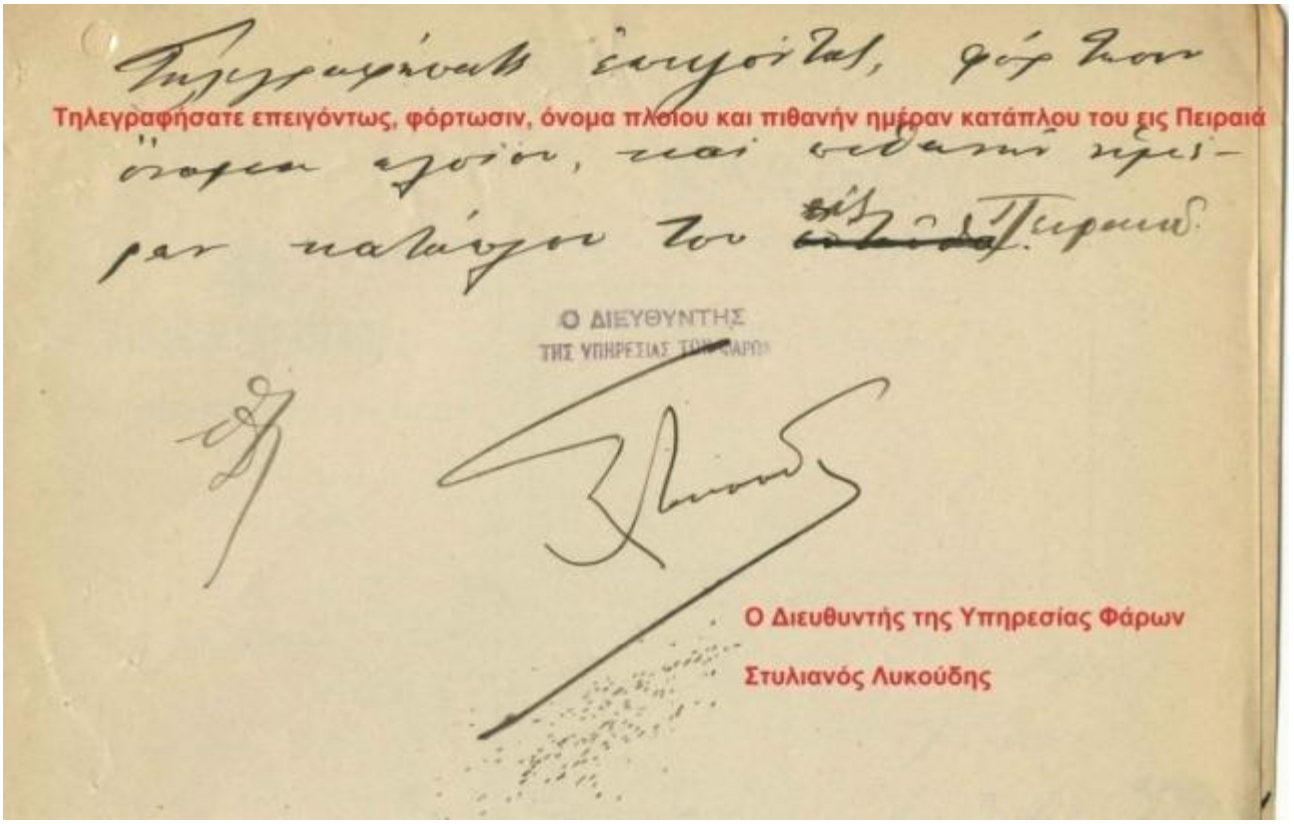
οιουδήποτε ταχυδρομικού πλοίου, με την παράκλησιν όπως αύτη διαφυλαχθεί ασφαλώς

εις το δωμάτιό του μέχρι Πειραιώς και παραδούς ταύτην επί του πλοίου, εις τον επί τούτου

αποσταλησόμενον υπαξιωματικόν της υπηρεσίας των Φάρων

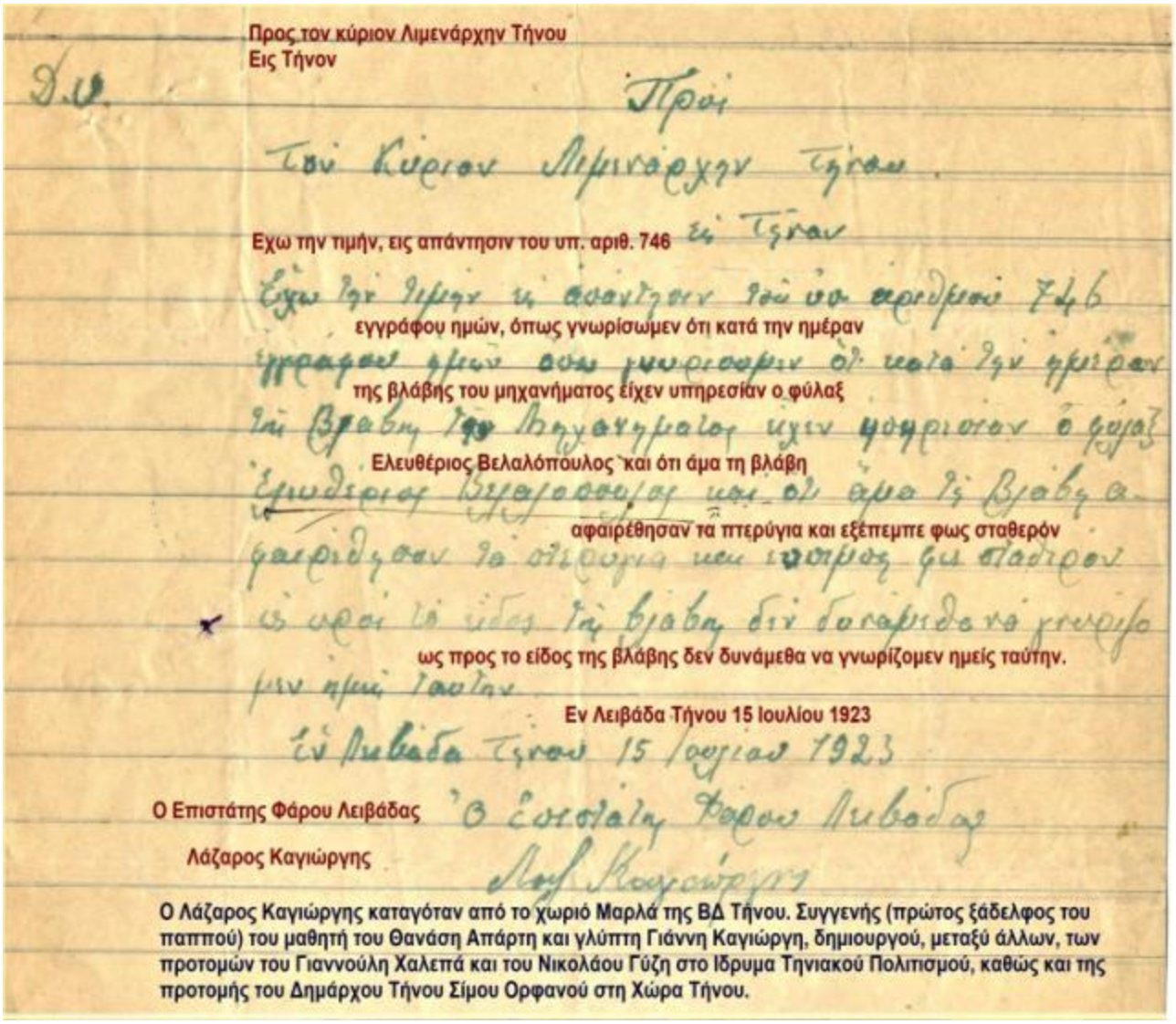
εάν δε προκύψει ζήτημα εξόδων φορτωτικής, αύτη θέλει εξοφληθεί

κατά την παραλαβήν υπό της αρμοδίας ημών υπηρεσίας.


Τηλεγραφήσατε επειγόντως, φόρτωσιν, όνομα πλοίου και πιθανήν ημέραν κατάπλου του εις Πειραιά
Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
Ο Διευθυντής της Υπηρεσίας Φάρων
Στυλιανός Λυκούδης

15 Ιουλίου 1923. ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΟΥ ΕΠΙΣΤΑΤΗ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΗ ΤΗΝΟΥ ΠΕΡΙ ΕΙΔΟΥΣ ΒΛΑΒΗΣ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ

Ο επιστάτης του Φάρου Λιβάδας Λάζαρος Καγιώργης από το χωριό Μαρλάς της Εξωμεριάς (ΒΔ Τήνου) συντάσσει αναφορά προς το Λιμενάρχη, αναφορικά με το είδος της βλάβης του μηχανισμού περιστροφής του Φάρου, αναφέροντας τον υπεύθυνο βάρδιας και τις ενέργειες στις οποίες προέβη, ώστε ο Φάρος να εκπέμπει τουλάχιστον συνεχές, αντί του κανονικού αναλάμποντος φωτός.
Λόγω των συχνών βλαβών του μηχανισμού περιστροφής, προέκυψε προσπάθεια διερεύνησης των αιτιών των βλαβών αυτών (μηχανική αιτία ή λάθος χειρισμός) και γι αυτό ζητήθηκε η παρούσα αναφορά.



Προς τον κύριον Λιμενάρχην Τήνου
Εις Τήνον

Δ.Υ.

Πρὸς
Τὸν Κύριον Λιμεναρχην Τήνου.

Εἰ Τῆναν

Ἔχω τὴν τιμὴν νὰ ἀπαντήσω εἰς τὸ ὑπ. ἀριθμ. 746

εγγράφου ημών, όπως γνωρίσωμεν ότι κατά την ημέραν

της βλάβης του μηχανήματος είχεν υπηρεσίαν ο φύλαξ

Ἐλευθέριος Βελαλόπουλος καὶ ὅτι ἅμα τῇ βλάβῃ

αφαιρέθησαν τα πτερύγια και εξέπεμπε φως σταθερόν

ὡς πρὸς τὸ εἶδος τῆς βλάβης δὲν δυνάμεθα νὰ γνωρίζομεν ἡμεῖς ταύτην.

Ἐν Λειβάδα Τήνου 15 Ἰουλίου 1923

Ο Επιστάτης Φάρου Λειβάδας
Λάζαρος Καγιώργης

Ὁ Ἐπιστάτης Φάρου Λειβάδος
Λαζ. Καγιώργης

Ο Λάζαρος Καγιώργης καταγόταν από το χωριό Μαρλά της ΒΔ Τήνου. Συγγενής (πρώτος ξάδελφος του παππού) του μαθητή του Θανάση Απάρτη και γλύπτη Γιάννη Καγιώργη, δημιουργού, μεταξύ άλλων, των προτομών του Γιαννούλη Χαλεπά και του Νικολάου Γύζη στο Ίδρυμα Τηνιακού Πολιτισμού, καθώς και της προτομής του Δημάρχου Τήνου Σίμου Ορφανού στη Χώρα Τήνου.

19 Ιουλίου 1923. ΗΜΙΤΕΛΕΣ ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΩΝ ΠΕΡΙ ΕΚΤΕΛΕΣΜΕΝΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ

Οι μηχανουργοί Τσαγκαρόπουλος και Μίγκας ?? συντάσσουν τη σχετική αναφορά, της οποίας δεν υπάρχει ή δεν σκαναρίστηκε η δεύτερη σελίδα.
Οσον αφορά το αναφερόμενο στην αναφορά πλοίο Πηνειός, η Wikipedia μας πληροφορεί για τα εξής : https://el.wikipedia.org/wiki/Πηνειός_Ι_(ατμομυοδρόμων)

Ο ατμομυοδρόμων Πηνειός Ι, εκτοπίσματος 400 τόνων, ήταν ένα από τα λεγόμενα «*τέσσερα ποτάμια*» και αδελφό πλοίο με τα Αχελώος, Ευρώτας Ι και Αλφειός Ι, με τα οποία αποτέλεσαν την περίφημη Μοίρα των «*ποταμών*». Ναυπηγήθηκε στο ναυπηγείο 'William Denny and Brothers' της Σκωτίας το 1884. Την περίοδο 1895-97 υπέστη ανακατασκευή.

Συμμετείχε στους πολέμους του 1897 και του 1912-1913.

Στις αρχές Μαΐου του 1897 συνέλαβε μαζί με το τορπιλοβόλο '14' το υπό τουρκική σημαία επίτακτο ατμόπλοιο «Γεώργιος» που μετέφερε στρατιώτες και πυρομαχικά. Θεωρήθηκε λεία πολέμου, κατασχέθηκε και αργότερα εντάχθηκε στη δύναμη του Στόλου με το όνομα Κρήτη.

Χρησιμοποιήθηκε αρκετά και σαν εκπαιδευτικό των Αξιωματικών και των πληρωμάτων. Από το 1919 έως το 1930 αξιοποιήθηκε από την Υπηρεσία Φάρων για τη συντήρηση του Φαρικού Δικτύου.

Πληροφορίες	
Ναυπηγείο	William Denny and Brothers
Καθέλκυση	1884
Ένταξη σε υπηρεσία	1885
Παροπλισμός	1930
Δίδυμα σκάφη	Αλφειός Ι, Αχελώος και Ευρώτας Ι
Χρήση	Ατμομυοδρόμων & Φαρόπλοιο
Κατάληξη	Παροπλισμός
Γενικά χαρακτηριστικά	
Εκτόπισμα	420 τόνοι
Μήκος	40 μέτρα
Πλάτος	7,6 μέτρα
Βύθισμα	4 μέτρα
Πρόωση	Ατμομηχανή 400 hp
Ταχύτητα	10,5 κόμβοι
Πλήρωμα	60
Οπλισμός	2 πυροβόλα των 3,8 ιντσών 3 ταχυβόλα της 1 λίβρας

Βιβλιογραφία

Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905
Conway's All the World's Fighting Ships, 1906-1922
Jane's Fighting Ships 1912

Διανομή Επιθεώρησις

Μηχανουργοί Δημ. Τσαγκαροπούλου Μίγκα ?? Αντζα..... ??

Πλοίον Πηνειός

Αριθ. Διαταγής 32627

Ετος 1922

Εκτελεσθείσες εργασίες

Φάρος Λιβάδας τη 19 Ιουλίου 1923

Φάρος Λιβάδας. τη 19 Ιουλίου.

Αντικατάστασις της κινητηρίου μηχανής

Ἀντικατάστασις τῆς κινητηρίου μηχανῆς

Επισκευή των μηχανισμών των θυρών του πύργου

Ἐπισκευὴ τῶν μηχανισμῶν τῶν θυρῶν τοῦ πύργου.

Δια της υπ. αριθ. 49697 διαταγής, διετάχθη ο

Διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 49697 διαταγῆς διετάχθη ὁ

Χ. Πλεμμένος (πρόκειται για τον προϊστάμενο εργαστηρίου της Υπηρεσίας Φάρων), όπως μεταβεί εις Φάρο Λιβάδας

κ. Χ. Πλεμμένος ὅπως μεταβῇ εἰς τὸν φ. Λιβάδας

κατόπιν αναφοράς ότι ο φάρος εβλάβη

πλοίαρχος ἀναφορᾶς ὅτι φάρος ἐβλάβη.

Δια της υπ.αριθ.53009 - 28/9/1922 ο υπομ.Χ. Πλεμμένος

Διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ 53009 ὁ κ. Χ. Πλεμμένος

ἀναφέρει ὅτι ἡ 28-9-22 λειτουργία τοῦ

φάρου ἀνεστάλη

αναφέρει ότι η λειτουργία του φάρου αποκαταστάθηκε

Δια της υπ.αριθ.54731 τηλεγραφικής αναφοράς του

Διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ 54731 τηλεγραφικῆς ἀναφορᾶς τοῦ

δεδομένου υπαλλήλου ανέφερα βλάβην φάρου

[redacted] δημοσ. ναυτικῶν ἀναφέρα βλάβην τοῦ

γενομένην την 6-10-1922, διετάχθη

φάρου γενομένη τῇ 6-10-22 διετάχθη

δια ταυταρίθμου τοιαύτης η αποστολή της μηχανής εις το Συνεργείον

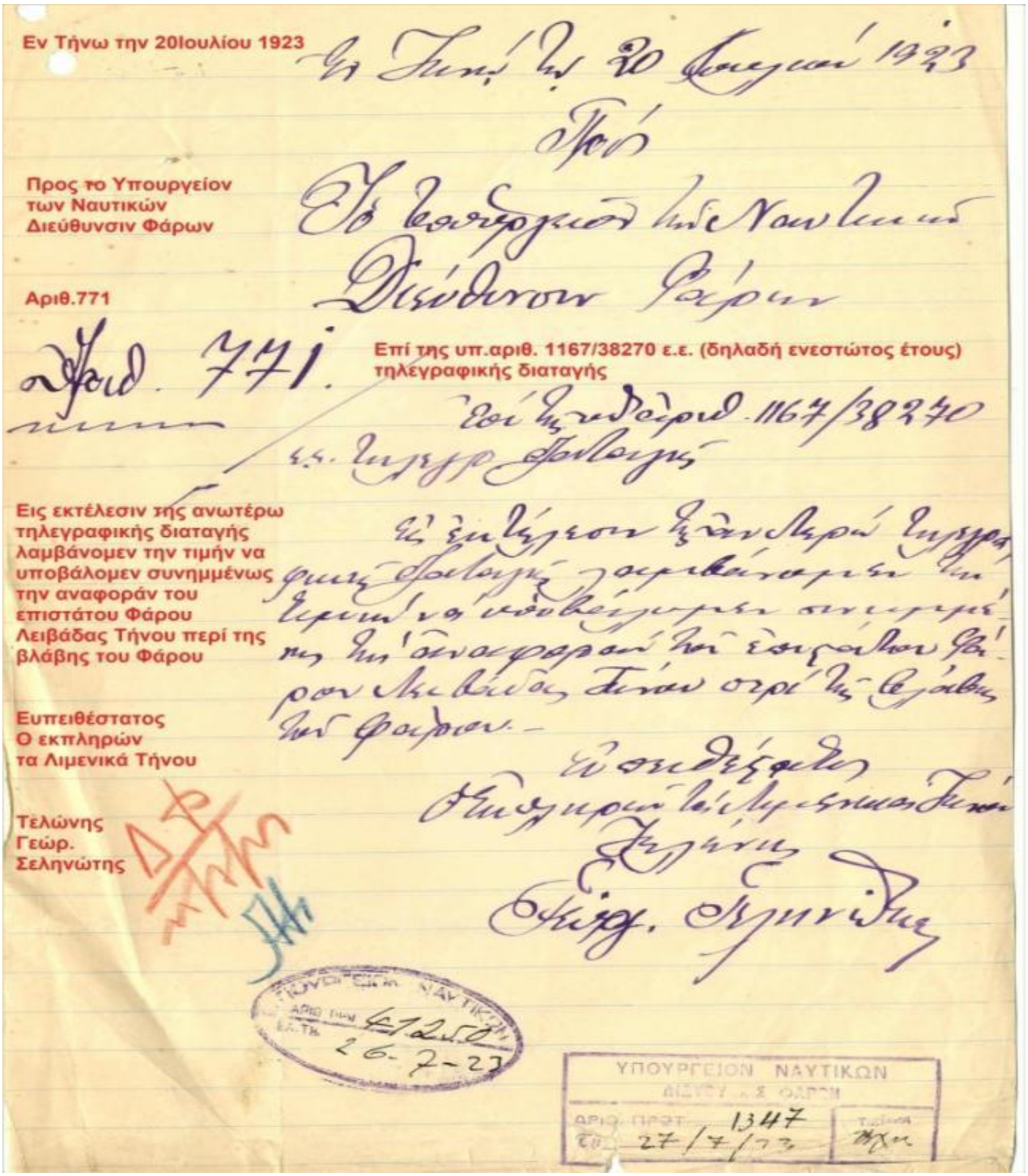
διὰ ταυταρίθμου τοιαύτης ἡ ἀποστολὴ τῆς μηχανῆς εἰς τὸ Συνεργεῖον

Επανατοποθέτησις της μηχανής εγένετο παρά του Τσαγκαροπούλου τούτου του διαταζομένου 1923 την.....

Ἐπανατοποθέτησις τῆς μηχανῆς ἐγένετο παρὰ τοῦ Τσαγκαροπούλου τούτου τοῦ διαταζομένου 1923 τὴν

20 Ιουλίου 1923. ΔΙΑΒΙΒΑΣΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΣΤΗ Δ/ΝΣΗ ΦΑΡΩΝ ΑΠΌ ΤΟΝ ΤΕΛΩΝΗ ΤΗΝΟΥ ΠΕΡΙ ΒΛΑΒΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ

Ο εκπληρών λιμενικά χρέη τελώνης Τήνου Γεώργιος Σεληνιώτης διαβιβάζει στο Υπουργείο Ναυτικών – Σ/νση Φάρων την προηγούμενη αναφορά, σε εκτέλεση σχετικής τηλεγραφικής διαταγής.



Εν Τήνω την 20Ιουλίου 1923

Προς το Υπουργείον
των Ναυτικών
Διεύθυνσιν Φάρων

Αριθ.771

Επί της υπ.αριθ. 1167/38270 ε.ε. (δηλαδή ενεστώτος έτους)
τηλεγραφικής διαταγής

Εις εκτέλεσιν της ανωτέρω
τηλεγραφικής διαταγής
λαμβάνομεν την τιμήν να
υποβάλομεν συνημμένως
την αναφοράν του
επιστάτου Φάρου
Λειβάδας Τήνου περί της
βλάβης του Φάρου

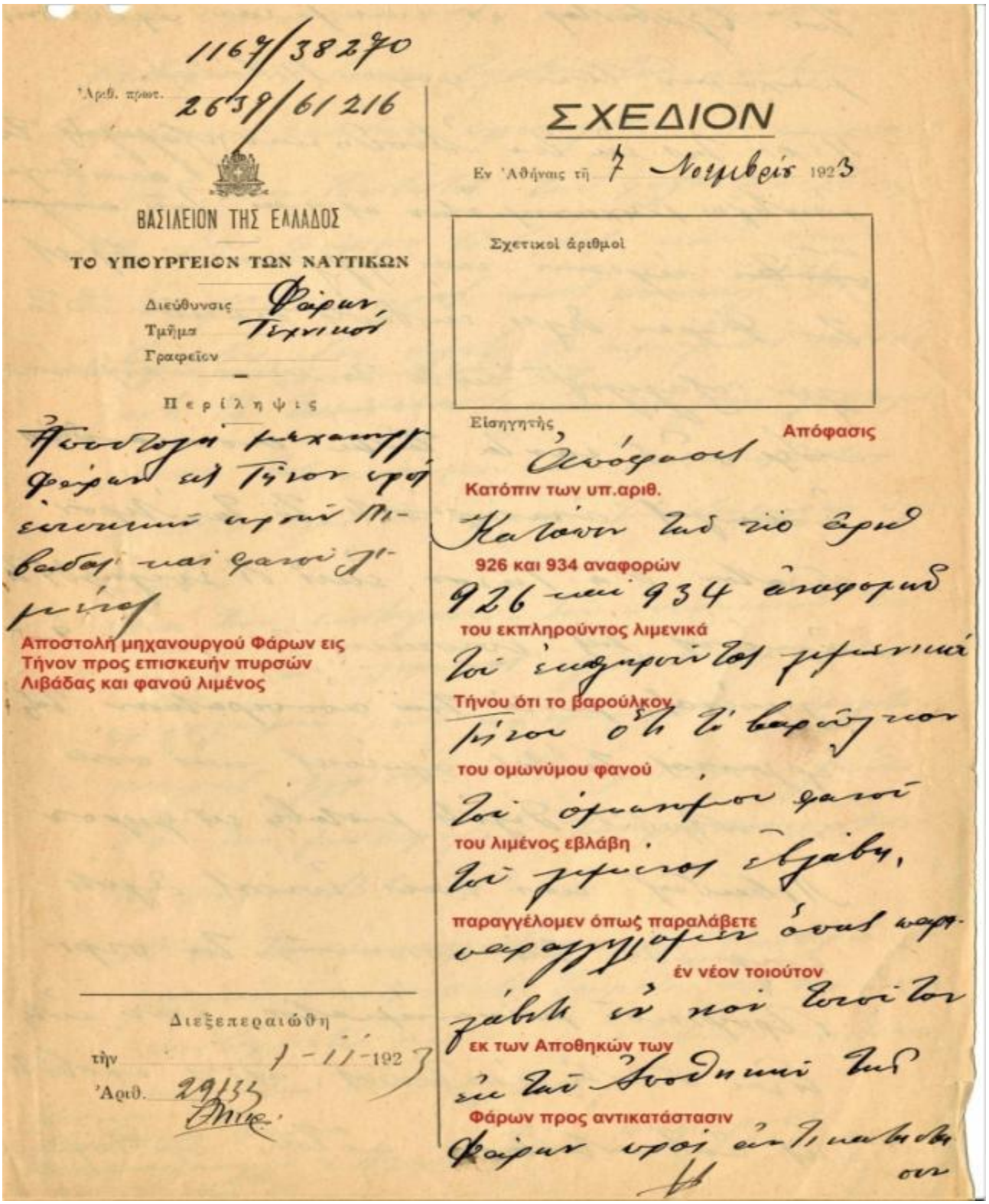
Ευπειθέστατος
Ο εκπληρών
τα Λιμενικά Τήνου

Τελώνης
Γεώρ.
Σεληνώτης

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΔΙΕΥΘ. Σ. ΦΑΡΩΝ
ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ. 1347
27/7/23

7 Νοεμβρίου 1923. ΈΝΤΟΛΗ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ Η ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΑΠΟ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΟ.

Ο Υπουργός Ναυτικών Κων. Βούλγαρης, υπογράφει τη σχετική εντολή.



1167/38270

Αριθ. πρωτ. 2639/61/216

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Διεύθυνσις Φάρων

Τμῆμα Τεχνικοῦ

Γραφεῖον

Περίληψις

Αποστολή μηχανουργού Φάρων εις Τήνον προς επισκευήν πυρσών Λιβάδας και φανού λιμένος

Διεξεπεραιώθη

τὴν 1-11-1923

Ἀριθ. 29133

ΣΧΕΔΙΟΝ

Ἐν Ἀθήναις τῇ 7 Νοεμβρίου 1923

Σχετικοὶ ἀριθμοί

Εἰσηγητής,

Απόφασις

Κατόπιν των υπ.αριθ. 926 και 934 αναφορών του εκπληρούντος λιμενικά ιδ' υποχρεώσεις μηχανικού Τήνου ότι το βαρούλκον του ομωνύμου φανού του λιμένος εβλάβη, παραγγέλομεν όπως παραλάβετε έναν νεον τοιούτον εκ των Αποθηκών των εν Σύρω και αποστείλητε Φάρων προς αντικατάστασιν

του βλαβέντος, ως και μίαν αμοιβήν (δηλ.προς αντικατάσταση) μηχανήν τύπου Φάρου Λιβάδας.

Περί της εκ των Αποθηκών εξαγωγής των ανωτέρω μηχανημάτων, ως και των απαιτουμένων

υλικών και εργαλείων, η Δ/νσις των Φάρων θέλει εκδώσει σχετικήν

εντολήν εξαγωγης κατά τα κεκανονισμένα.

Αφού δε πάντα τούτα συσκευασθούν ασφαλώς

αναχωρήσατε το ταχύτερον δυνατόν δια Τήνον, εκεί δε επιληφθείτε

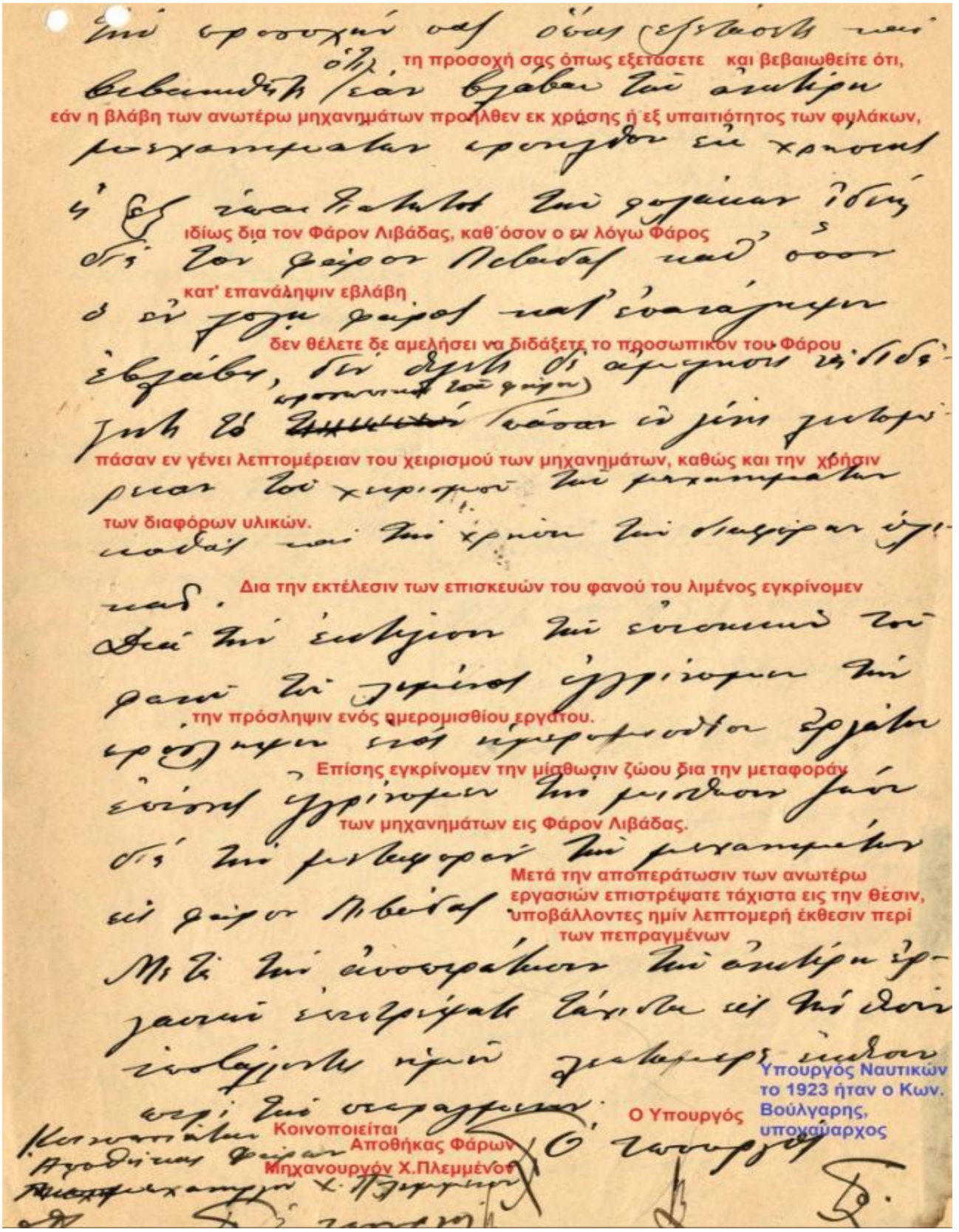
αμέσως της επισκευής του φανού του λιμένος, μετά την αποπεράτωσιν

της εργασίας ταύτης αμέσως και άνευ χρονοτριβής θέλετε μεταβεί εις Φάρον Λιβάδας

και εκεί επίσης θέλετε επιληφθεί της επισκευής του περιστροφικού μηχανήματος

εάν αύτη είναι δυνατή επιτόπου, άλλως προβείτε

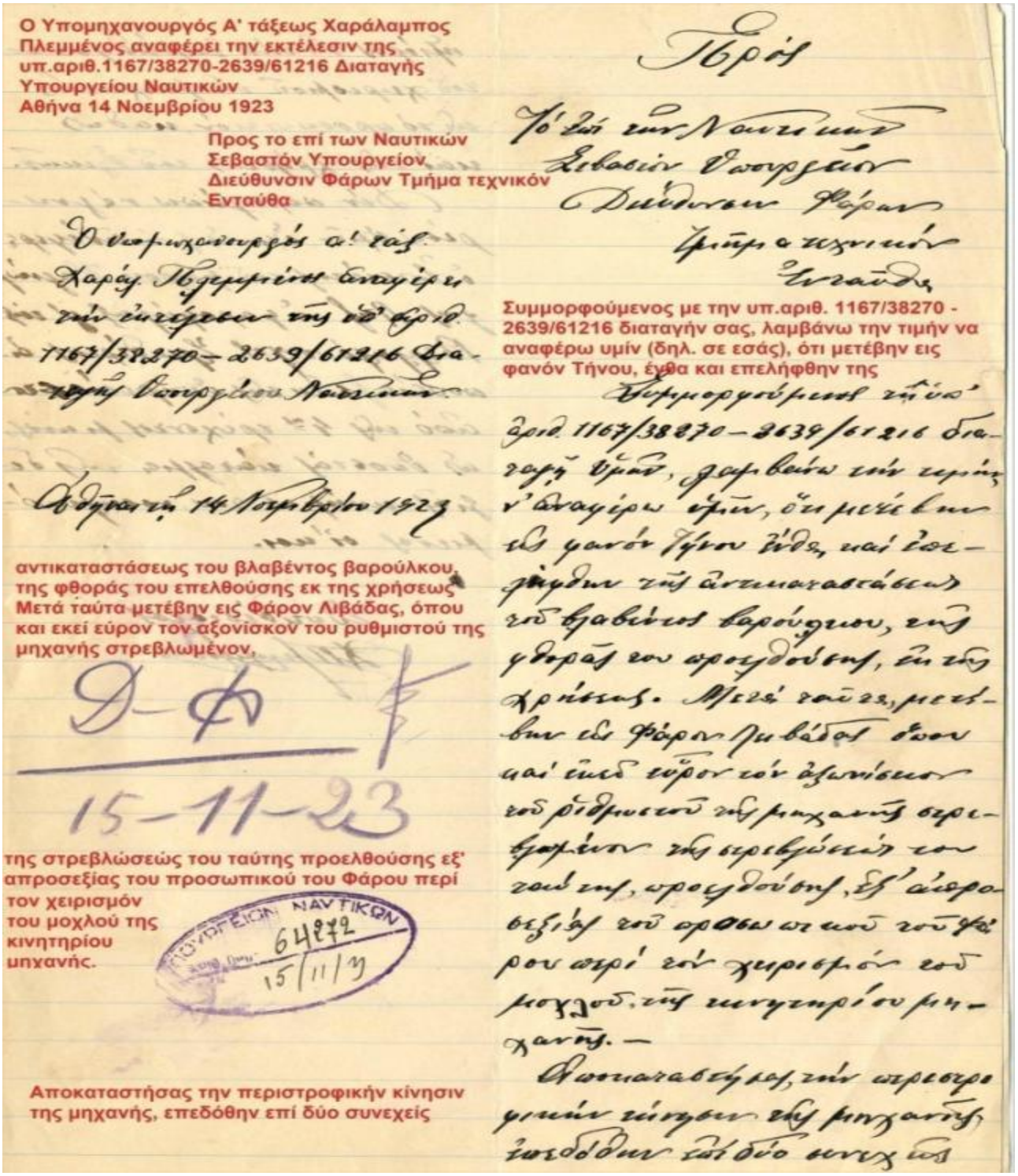
εις αντικατάστασιν αυτού. Εφιστώμεν



τη προσοχή σας όπως εξετάσετε και βεβαιωθείτε ότι,
εάν η βλάβη των ανωτέρω μηχανημάτων προήλθεν εκ χρήσης ή εξ υπαιτιότητος των φυλάκων,
ιδίως δια τον Φάρον Λιβάδας, καθ' όσον ο εν λόγω Φάρος
κατ' επανάληψιν εβλάβη
δεν θέλετε δε αμελήσει να διδάξετε το προσωπικόν του Φάρου
πάσαν εν γένει λεπτομέρειαν του χειρισμού των μηχανημάτων, καθώς και την χρήσιν
των διαφόρων υλικών.
Δια την εκτέλεσιν των επισκευών του φανού του λιμένος εγκρίνομεν
την πρόσληψιν ενός ημερομισθίου εργάτου.
Επίσης εγκρίνομεν την μίσθωσιν ζώου δια την μεταφοράν
των μηχανημάτων εις Φάρον Λιβάδας.
Μετά την αποπεράτωσιν των ανωτέρω
εργασιών επιστρέψατε τάχιστα εις την θέσιν,
υποβάλλοντες ημίν λεπτομερή έκθεσιν περί
των πεπραγμένων
Υπουργός Ναυτικών
το 1923 ήταν ο Κων.
Βούλγαρης,
υποπλοίαρχος
Ο Υπουργός
Κοινοποιείται
Αποθήκας Φάρων
Μηχανουργόν Χ.Πλεμμένον

14 Νοεμβρίου 1923. ΑΝΑΦΟΡΑ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΟΥ ΓΙΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΒΛΑΒΕΝΤΟΣ ΒΑΡΟΥΛΚΟΥ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ.

Ο Μηχανουργός Χαρ. Πλεμμένος αναφέρει ότι η βλάβη είχε προέλθει από λάθος χρήση της μανιβέλας του βαρούλκου, το οποίο αντικατέστησε και δοκίμασε επιτυχώς, με παράλληλη εκπαίδευση του προσωπικού.



Ο Υπομηχανουργός Α' τάξεως Χαράλαμπος Πλεμμένος αναφέρει την εκτέλεσιν της υπ.αριθ.1167/38270-2639/61216 Διαταγής Υπουργείου Ναυτικών
Αθήνα 14 Νοεμβρίου 1923

Προς το επί των Ναυτικών Σεβαστόν Υπουργείον, Διεύθυνσιν Φάρων Τμήμα τεχνικόν
Ενταύθα

Συμμορφούμενος με την υπ.αριθ. 1167/38270 - 2639/61216 διαταγήν σας, λαμβάνω την τιμήν να αναφέρω υμίν (δηλ. σε εσάς), ότι μετέβην εις φανόν Τήνου, έχθα και επελήφθην της

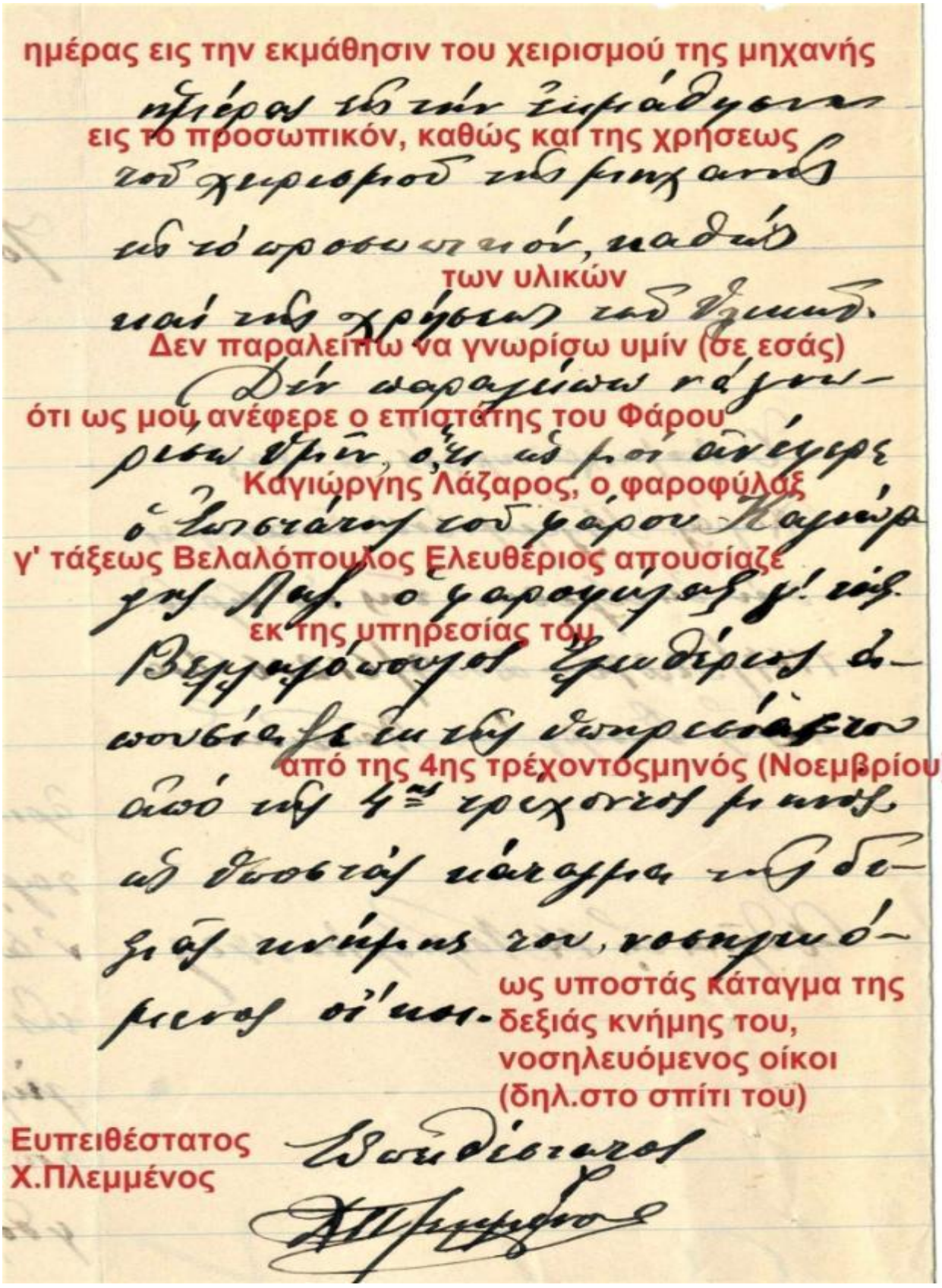
αντικαταστάσεως του βλαβέντος βαρούλκου, της φθοράς του επελθούσης εκ της χρήσεως. Μετά ταύτα μετέβην εις Φάρον Λιβάδας, όπου και εκεί εύρον τον αξονίσκον του ρυθμιστού της μηχανής στρεβλωμένον,

15-11-23

της στρεβλώσεως του ταύτης προελθούσης εξ' απροσεξίας του προσωπικού του Φάρου περί τον χειρισμόν του μοχλού της κινητηρίου μηχανής.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ 64272 15/11/23

Αποκαταστήσας την περιστροφικήν κίνησιν της μηχανής, επεδόθην επί δύο συνεχείς



ημέρας εις την εκμάθησιν του χειρισμού της μηχανής

ημέρας εις την ξυράδγουαν

εις το προσωπικόν, καθώς και της χρήσεως

του χειρισμού της μηχανής

εις τό αρσενικόν, καθώς

των υλικών

και της χρήσεως των ύλικών.

Δεν παραλείπω να γνωρίσω υμίν (σε εσάς)

Δεν παραλείπω γράφειν-

ότι ως μού ανέφερε ο επιστάτης του Φάρου

ρεων ύμιν, ότι ως μοι ανέφερε

Καγιώργης Λάζαρος, ο φαροφύλαξ

ο επιστάτης του φάρου Καγιώρ-

γ' τάξεως Βελαλόπουλος Ελευθέριος απουσίαζε

γης Λαζ. ο φαροφύλαξ γ' τάξ.

εκ της υπηρεσίας του

Βελαλόπουλος Ελευθέριος α-

από της 4ης τρέχοντος μηνός (Νοεμβρίου)

πουσίαζε εκ της υπηρεσίας του

από της 4ης τρέχοντος μηνός

ως υποστάς κάταγμα της

δεξιάς κνήμης του,

νοσηλευόμενος οίκοι

(δηλ.στο σπίτι του)

ως υποστάς κάταγμα της δε-

ξιάς κνήμης του, νοσηλευό-

μενος οίκοι.

Ευπειθέστατος

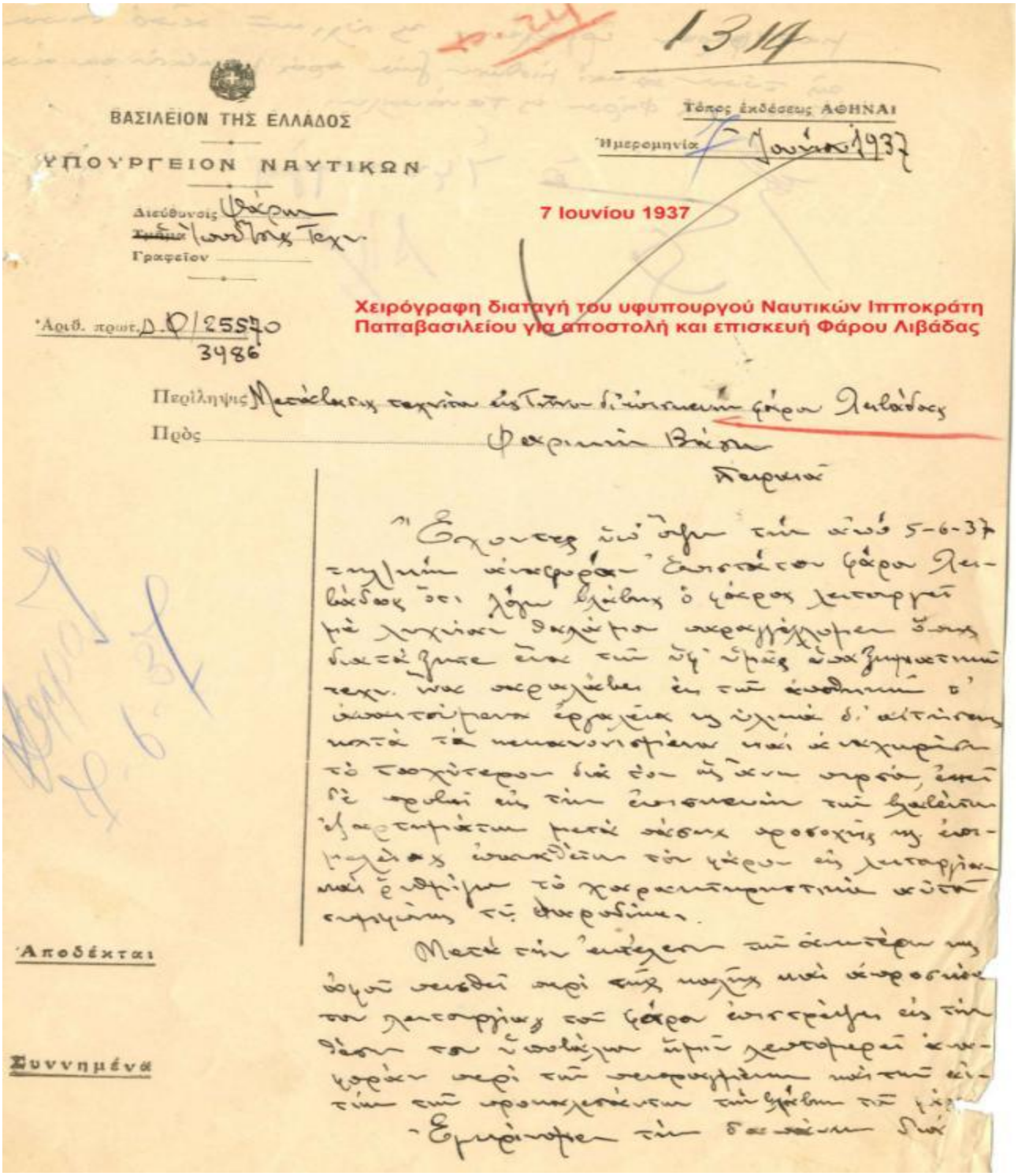
Χ.Πλεμμένος

Ευπειθέστατος

Χ. Πλεμμένος

7 Ιουνίου 1937. ΕΝΤΟΛΗ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΒΛΑΒΗΣ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ.

Ο Υφυπουργός ναυτικών Ιπποκράτης Παπαβασιλείου υπογράφει τη σχετική εντολή. Παρατίθενται και το χειρόγραφο και η δακτυλογραφημένο έγγραφο.



1314

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Διεύθυνσις Φάρων
Τμήμα Ναυτ. Τεχν.
Γραφεῖον

Τόπος ἐκδόσεως ΑΘΗΝΑΙ
Ἡμερομηνία 7 Ιουνίου 1937

7 Ιουνίου 1937

Χειρόγραφη διαταγή του υφυπουργού Ναυτικών Ιπποκράτη Παπαβασιλείου για αποστολή και επισκευή Φάρου Λιβάδας

Ἀριθ. πρωτ. Δ.Ο/25570
3486

Περίληψις Μετάβασις τεχνιτών εἰς Τήνον δι' ἐπισκευὴν φάρου Λειβάδος

Πρὸς Φαρμακίδη Βάσον
Πειραιᾶ

"Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν τὴν ὑπὸ 5-6-37 ἐπιλύπου ἀναφορὰν ἐπιστάτου φάρου Λειβάδος ὅτι λόγῳ βλάβης ὁ φάρος λειτουργεῖ μὲ λιγνίτην σκληρὰ ἀκαταλλήλως ὅπως διατέθειται εἷς τῶν ὑγ' ὑπὸ ἀναζητεῖται τεχν. νὰ ἀναβῇ ἐν τῷ ἐνδιαμέσῳ ὁ ἀναστεῖται ἐφαρμόζει ἡ ἰσχυρὰ δ' αὐτὴν κατὰ τὰ πειραματισθέντα καὶ ἀκαταλλήλα τὸ τοιοῦτον διὰ ἐσ ὑγ ἔνεκα ἀπρόσ, ἐπεὶ δὲ φαίνεται ἐκ τῆς ἐπισκευῆς τοῦ βλαβέντος ἀφαιρεθησόμενα μετὰ πάσης προσοχῆς ἡ ἐπιμελείας ἀναπλάσεως τὸν φάρον εἰς λειτουργίαν καὶ ἐνδεχόμενον τὸ χαρακτηριστικὸν αὐτοῦ ἐπιφέρειν τὴ ἀκριβείαν.

Μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ ἀνωτέρω ἡμῖν ὑπ' ὄψιν περὶ τῆς ναυλώσεως καὶ ἀναφορὰν τοῦ λειτουργήσαντος τοῦ φάρου ἐπιστρέψαι εἰς τὴν θέσιν του ἐπιθυμοῦμεν ὅπως λειτουργεῖ ἀναφορὰν περὶ τῶν ἀναφερομένων καὶ τοῦ αἰτίου τοῦ προκληθέντος τὴν βλάβην τοῦ φάρου.

Ἐμπιστεύεται τὴν διαταγὴν ὑμῖν

Ἀποδέκται

Συννημένα

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Διεύθυνσις Φάρων
Ὑποδ/σις Τεχνική
Γραφεῖον

Τόπος ἐκδόσεως ΑΘΗΝΑΙ
Ἡμερομηνία 7 Ἰουνίου 1937

7 Ιουνίου 1937

Ἀριθ. πρωτ. Δ.Φ./ 25570
3986

Δακτυλογραφημένη διαταγή του υφυπουργού Ναυτικών Ιπποκράτη Παπαβασιλείου για αποστολή και επισκευή Φάρου Λιβάδας

Περίληψις Μετάβασις τεχνίτου εἰς Τῆνον δι' ἐπισκευήν φάρου Λειβάδας.

Πρὸς Φαρικήν Βάσιν

Πειραιᾶ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψιν τήν ἀπό 5-6-37 τηλ/κήν ἀναφοράν ἐπιστάτου φάρου Λειβάδας ὅτι λόγω βλάβης ὁ φάρος λειτουργεῖ μέ λυχνίαν θαλάμου παραγγέλλομεν ὅπως διατάξητε ἕνα τῶν ὑφ' ὑμᾶς ὑπαχ/κῶν τεχνιτῶν ἵνα παραλάβῃ ἐκ τῶν ἀποθηκῶν τ' ἀπαιτούμενα ἐργαλεῖα καί ὑλικά δι' αἰτήσεως κατά τά κεκανονισμένα καί ἀναχωρήσῃ τό ταχύτερον διά τόν ὡς ἄνω πυρσόν ἐκεῖ δέ, προβῇ εἰς τήν ἐπισκευήν τῶν βλαβέντων ἐξαρτημάτων μετά πάσης προσοχῆς καί ἐπιμελείας ἐπαναθέτων τόν φάρον εἰς λειτουργίαν καί ρυθμίζων τό χαρακτηριστικόν αὐτοῦ συμφώνως τῷ Φαροδείκτι.

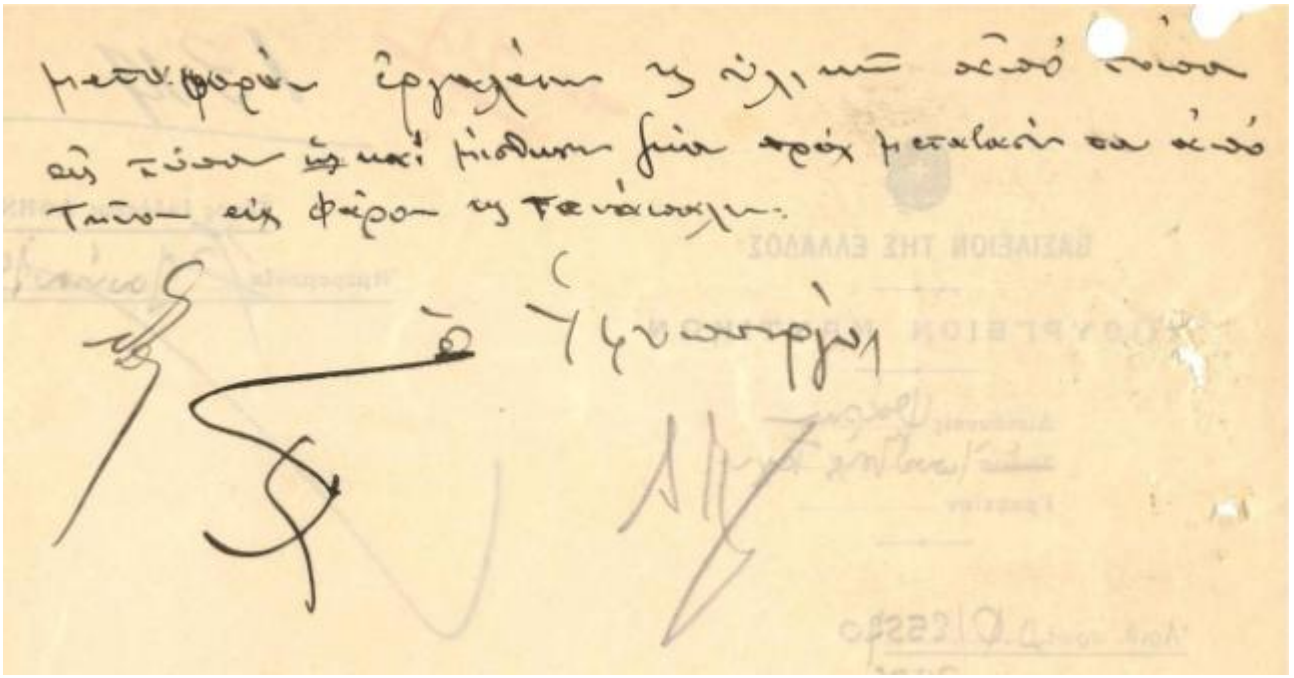
Μετά τήν ἐκτέλεσιν τῶν ἀνωτέρω καί ἀφοῦ πεισθῇ περί τῆς καλῆς καί ἀπροσκόπτου λειτουργίας τοῦ φάρου ἐπιστρέψῃ εἰς τήν θέσιν του ὑποβάλων ἡμῖν λεπτομερῆ ἀναφοράν περί τῶν πεπραγμένων καί τῶν αἰτίων τῶν προκαλεσάντων τήν βλάβην τοῦ φάρου.

Ἐγκρίνομεν τήν δαπάνην διά μεταφοράν ἐργαλείων καί ὑλικῶν ἀπό τόπου εἰς τόπον ὡς καί μίσθωσιν [illegible]

ἀκολουθεῖ

Ἀποδέκται

Συνημμένα



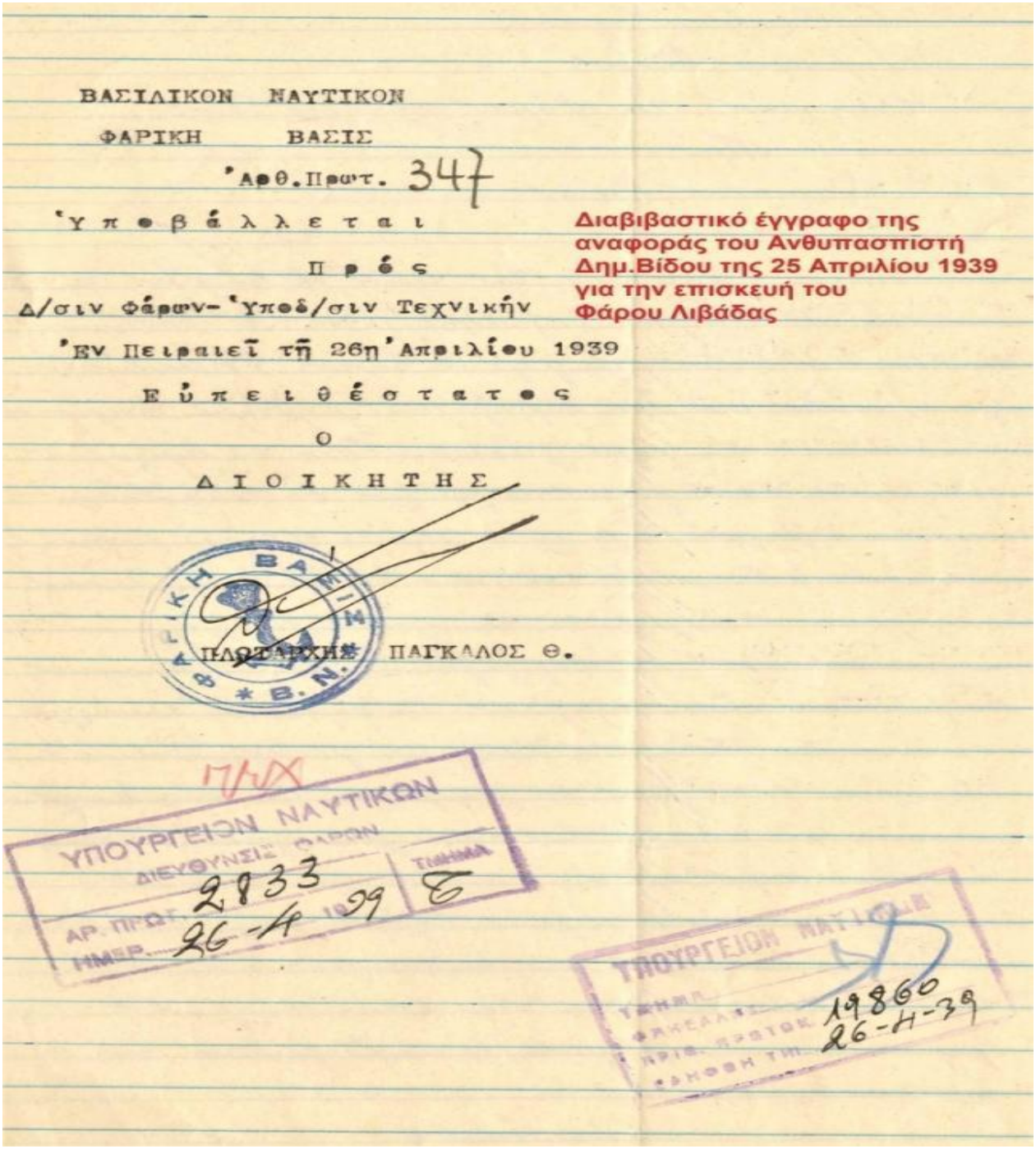
ου πρὸς μετάβασιν του ἀπό Τῆνον εἰς φάρον καί τανάπαλιν.-

Ὁ Ὑφυπουργός

ΙΠ. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

25 Απριλίου 1939. ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΕΧΝΙΤΗ ΓΙΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΒΛΑΒΕΝΤΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΚΑΙ ΓΙΑ ΑΝΑΓΚΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ.

Ο τεχνίτης Δημ. Βίδος συντάσσει αναφορά όπου επεξηγεί ότι η βλάβη προήλθε από φθορά της μηχανής (χρειάστηκε αντικατάστασή της). Αναφέρεται πάλι η χρήση υδραργυρολούτρου της βάσης περιστροφής (ως λιπαντικού). Σημειώνεται επίσης η ανάγκη επισκευών, λόγω εισροών υδάτων των βροχών.



ΒΑΣΙΛΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ
ΦΑΡΙΚΗ ΒΑΣΙΣ
Ἀριθ.Πρωτ. 347
Ὑποβάλλεται
Πρός
Δ/σιν Φάρων-Ὑποδ/σιν Τεχνικήν
Ἐν Πειραιεῖ τῇ 26ῃ Ἀπριλίου 1939
Εὐπειθέστατος
Ο
ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ
ΠΛΟΤΑΡΧΗΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ Θ.

Διαβιβαστικό έγγραφο της αναφοράς του Ανθυπασπιστή Δημ.Βίδου της 25 Απριλίου 1939 για την επισκευή του Φάρου Λιβάδας

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 25 Ἀπριλίου 1939.

Εν Πειραιεί την 25 Απριλίου 1939

Ο Αρχικελευστής Τεχνίτης Δημήτριος Βίδος αναφέρει επισκευήν του Φάρου Λιβάδας Τήνου

Ὁ Ἀρχικελευστὴς Τεχνίτης
Δημήτριος Βίδος

Ἀναφορὰ ἐπισκευῆς τοῦ φάρου Λιβάδας Τήνου

Πρὸς

Προς Φαρικήν Βάσιν

Φαρικὴν Βάσιν

Λαμβάνω τηντιμὴν νὰ ἀναφέρω ὑμῖν (σε εσάς) ότι εις εκτέλεσιν της υπ.αριθμόν Δ.Φάρων 2462/16900 Διαταγής Υπουργείου Ναυτικών παρέλαβον εκ των Αποθηκών της φαρικής βάσεως

Λαμβάνω τὴν τιμὴν νὰ ἀναφέρω ὑμῖν ὅτι

τα απαιτούμενα εργαλεία, υλικά καθώς και ένα περιστροφικόν μηχάνημα

εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ὑπ' ἀριθμὸν Δ. Φ. 2462/16900 Δ. Υ. Ναυτικῶν.

παρέλαβον ἐκ τῶν ἀποθηκῶν τῆς Φαρικῆς βάσεως τ' ἀκόλουθα

Ανεχώρησα δια Τήνον και εκείθεν εις Φάρον Λιβάδας

ἐργαλεῖα ὑλικά, καθὼς καὶ ἕνα περιστροφικὸν μηχάνημα ἀναχώρησα

Αμα τη αφίξει μου γενομένης λεπτομερούς επιθεωρήσεως

διὰ Τῆνον καὶ ἐκεῖθεν εἰς Φάρον Λιβάδας. Ἅμα τῇ ἀφίξει μου

παρετήρησα ότι το υπόβαθρον εις το οποίον στερεούται η μηχανή

γενομένης λεπτομεροῦς ἐπιθεωρήσεως παρετήρησα ὅτι τὸ ὑπόβαθρον τῶν

είχε κλίσιν περί τα 0,02 η δε μηχανή είχε τόσην φθοράν ώστε η

ὁποίων στερεοῦται ἡ μηχανὴ εἶχε κλίσιν περὶ τὰ 0,02 ἡδὲ μηχανὴ εἶχε

επισκευή επί τόπου ήτο αδύνατος Αμέσως προέβην εις εξάρμωσιν

τόσην φθορὰν ὥστε ἡ ἐπισκευὴ ἐπὶ τόπου ἦτο ἀδύνατος. Ἀμέσως

της μηχανής, εις τελείαν ευθυγράμμισιν της βάσεως και τροπθέτησιν της

προέβην εἰς ἐξάρμωσιν τῆς μηχανῆς, εἰς τελείαν εὐθυγράμμισιν τῆς

παραληφθείσης εκ του συνεργείου μηχανής

βάσεως, καὶ τοποθέτησιν τῆς παραληφθείσης ἐκ τοῦ συνεργείου

Ρυθμισθείσα αύτη συμφώνως τω Φαροδείκτη επαγήρχισε

μηχανῆς. Ἐνθμισθεῖσα αὕτη συμφώνως τῷ φαροδείκτῃ ἐπανῆρχισε

λειτουργούσα κανονικώς. Εντός του υδραρδυρολούτρου ετοποθέτησα εκ του

λειτουργοῦσα κανονικῶς. Ἐντὸς τοῦ ὑδραργυρολούτρου τοποθέτησα ἐκ τοῦ

υπάρχοντος υδραργύρου εν τω φάρω 800 γραμμάρια, Πεισθείς απολύτως περί

ὑπάρχοντος ὑδραργύρου ἐν τῷ φάρῳ 800 γραμμάρια. Πεισθεὶς ἀπολύτως

της κανονικής και αποσκόπτου αυτού λειτουργίας επέστρεψα εις την θέσιν μου

περὶ τῆς κανονικῆς καὶ ἀποσκοποῦσαν αὐτοῦ λειτουργίας ἐπέστρεψα εἰς τὴν θέσιν μου

παραδώσας εις συνεργείον προς επισκευήν την παραληφθείσαν εκ του

παραδώσας τὴν παραληφθεῖσαν ἐκ τοῦ συνεργείου πρὸς ἐπισκευὴν τὴν

Φάρου μηχανήν. Ο Φάρος χρήζει επισκευής διότι η κατάστασις απάντων

διαφυρισθεῖσαν ἐκ τοῦ φάρου μηχανῆς. Ὁ φάρος χρήζει ἐπισκευῆς

των διαμερισμάτων αυτού είναι τοιαύτη, ώστε καθίσταται αδύνατος

διότι ἡ κατάστασις ἁπάντων τῶν διαμερισμάτων αὐτοῦ εἶναι τοιαύτη

η εν αυτοίς παραμονή του προσωπικού προβληματικήν και μάλιστα

ὥστε καθίσταται ἀδύνατος ἡ ἐν αὐτοῖς παραμονὴ τοῦ προσωπικοῦ προβληματικὴν καὶ μάλιστα

τοιαύτη ώστε καθίσταται αδύνατος η εν αυτοίς παραμονή του προσωπικού προβληματική και μάλιστα

τοιαύτη ὥστε καθίσταται ἀδύνατος ἡ ἐν αὐτοῖς παραμονὴ τοῦ προσωπικοῦ προβληματικὴ καὶ μάλιστα

εν καιρώ χειμώνος, οπότε τα όμβρια (ύδατα) εισέρχονται αφθόνως

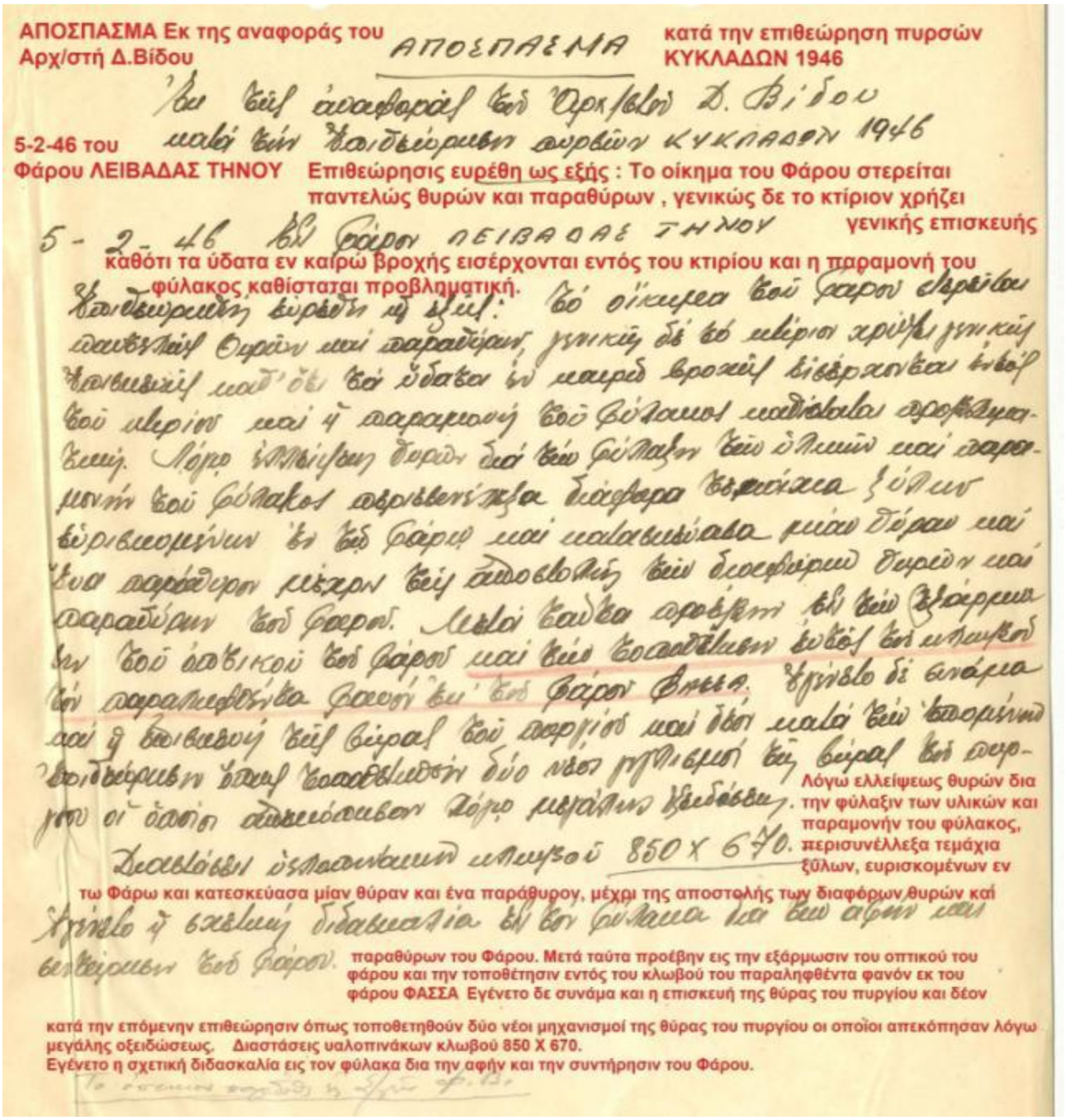
ἐν καιρῷ χειμῶνος ὁπότε τὰ ὄμβρια εἰσέρχονται ἀφθόνως.

Ευπειθέστατος
Δημ.Βίδος

Εὐπειθέστατος
Δημ. Βίδος

5 Φεβρουαρίου 1946. ΑΝΑΦΟΡΑ ΥΠΑΞ/ΚΟΥ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ. ΑΝΑΓΚΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΣΤΕΓΗΣ ΚΑΙ ΘΥΡΩΝ.

Ο Αρχικελευστής Δημ. Βίδος συντάσσει αναφορά όπου περιγράφεται η εκτεταμένη φθορά της στέγης και η ανυπαρξία θυρών και παραθύρων, καθώς και οι πρώτες πρόχειρες ενέργειες επισκευών.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ Εκ της αναφοράς του Αρχ/στή Δ.Βίδου

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

κατά την επιθεώρηση πυρσών ΚΥΚΛΑΔΩΝ 1946

5-2-46 του Φάρου ΛΕΙΒΑΔΑΣ ΤΗΝΟΥ

Επιθεώρησις ευρέθη ως εξής : Το οίκημα του Φάρου στερείται παντελώς θυρών και παραθύρων , γενικώς δε το κτίριον χρήζει γενικής επισκευής

καθότι τα ύδατα εν καιρώ βροχής εισέρχονται εντός του κτιρίου και η παραμονή του φύλακος καθίσταται προβληματική.

Λόγω ελλείψεως θυρών δια την φύλαξιν των υλικών και παραμονήν του φύλακος, περισυνέλλεξα τεμάχια ξύλων, ευρισκομένων εν τω Φάρω και κατεσκεύασα μίαν θύραν και ένα παράθυρον, μέχρι της αποστολής των διαφόρων θυρών και παραθύρων του Φάρου. Μετά ταύτα προέβην εις την εξάρμωσιν του οπτικού του φάρου και την τοποθέτησιν εντός του κλωβού του παραληφθέντα φανόν εκ του φάρου ΦΑΣΣΑ Εγένετο δε συνάμα και η επισκευή της θύρας του πυργίου και δέον κατά την επόμενην επιθεώρησιν όπως τοποθετηθούν δύο νέοι μηχανισμοί της θύρας του πυργίου οι οποίοι απεκόπησαν λόγω μεγάλης οξειδώσεως. Διαστάσεις υαλοπινάκων κλωβού 850 Χ 670.
Εγένετο η σχετική διδασκαλία εις τον φύλακα δια την αφήν και την συντήρησιν του Φάρου.

26 Απριλίου 1946. ΑΓΓΕΛΙΑ ΠΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΥΣ ΤΟΥ Γ.Ε.Ν. ΓΙΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ.

Παρατίθεται η Αγγελία με φωτοβολία Φάρου τα 9 Ναυτικά μίλια και χαρακτηριστικά λευκού αναλάμποντος φωτός τα 7,5 δευτερόλεπτα, με έκλειψη 2,5 δευτερόλεπτα.

Φ - 24

ΝΑΥΑΡΧΕΙΟΝ—ΓΕΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΥΔΡΟΓΡΑΦΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Αγγελία προς τους ναυτιλλομένους

ΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΟΙΣ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΙΣ

Διοπτεύσεις καὶ πορεῖαι ἀληθεῖς, ἀπὸ 000°—360°. Διοπτεύσεις φάρων ἀπὸ θαλάσσης. Τὰ Γεωγραφικὰ μήκη ἀπὸ τοῦ Μεσημβρινοῦ GREENWICH.

Ἐν Ἀθήναις
26-4-1946

Η ώρα Greenwich είναι η σημερινή Zulu time (στρατιωτική ορολογία)

Ἀριθ. Ἀγγελ. 58

Greenwich: Προάστιο του Λονδίνου, από όπου περνάει ο πρώτος μεσημβρινός με 0° μοίρες και χωρίζει ιδεατά και κάθετα τη γη σε 2 ημισφαίρια. Από εκεί και δεξιά αρχίζει η μέτρηση από 0° έως 360°

ΕΛΛΑΣ.—ΠΕΡΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΦΑΡΩΝ

Α) Οἱ κάτωθι φάροι ἐπανήρχισαν λειτουργοῦντες μὲ τὰ εἰς τὸν Ἕλλην. Φαροδείκτην ἀναγραφόμενα στοιχεῖα.

1) ***Ἀγκυροβόλιον Ναυπάκτου*** (ἀριθ. Ἕλλην. Φαροδ. 74).

2) ***Ἀκρωτ. Γερο-Γομπὸς*** Κεφαλληνίας (ἀριθ. Ἑλλ. Φαρ. 56). (Ἡ παράγραφος Γ1 τῆς ὑπ' ἀριθ. 52 Ἀγγελίας 1946 διαγράφεται).

3) ***Ἅγ. Σώζων*** Μεσολογγίου (ἀριθ. Ἕλλην. Φαροδ. 63). (Ἡ παράγραφος Γ2 τῆς ὑπ' ἀριθ 52 Ἀγγελίας 1946 διαγράφεται).

4) Αὐτόματοι ***φαρίσκοι*** καὶ φωτοβόλοι ***σηματῆρες*** αὐλακος ***Μεσολογγίου*** (σελὶς Ἕλλην. Φαροδ. 38) (Ἡ Ἀγγελία ἀριθ. 194—1945 διαγράφεται).

5) ***Ἀκρωτ. Κράτζι*** Πάρου (ἀριθ. Ἕλλην. Φαροδ. 318).

Β) Ἐντὸς τοῦ πύργου φάρου ***Λειβάδας*** Τήνου (ἀριθ. Ἕλλην. Φαροδ. 292) ἐτοποθετήθη προσωρινῶς καὶ ἤρξατο λειτουργῶν φανὸς ὡς ἑξῆς:

Σκαρδαμύσσον φως : Αναλάμπον φως

Περιγραφή: Λευκὸν σκαρδαμῦσσον : 1 ἔκλειψις ἀνὰ 10 δλ.
Φάσεις καὶ περίοδος: Φῶς λευκὸν δλ. 7.5
Ἔκλειψις » 2.5
Περίοδος δλ. 10
1 W. Occ. 10 sec.

Οι φάσεις του Φάρου της Λιβάδας ήταν: αναλαμπή για 7,5 δευτερόλεπτα, έκλειψη για 2,5 δευτερόλεπτα και ορατότητα φωτοβολίας 9 Ναυτικά μίλια (16,2 km περίπου)

Φωτοβολία εἰς μίλια : 9
Παρατηρήσεις: Προσωρινῶς.

Γ) Οἱ κάτωθι φάροι ἔπαυσαν λειτουργοῦντες προσωρινῶς:

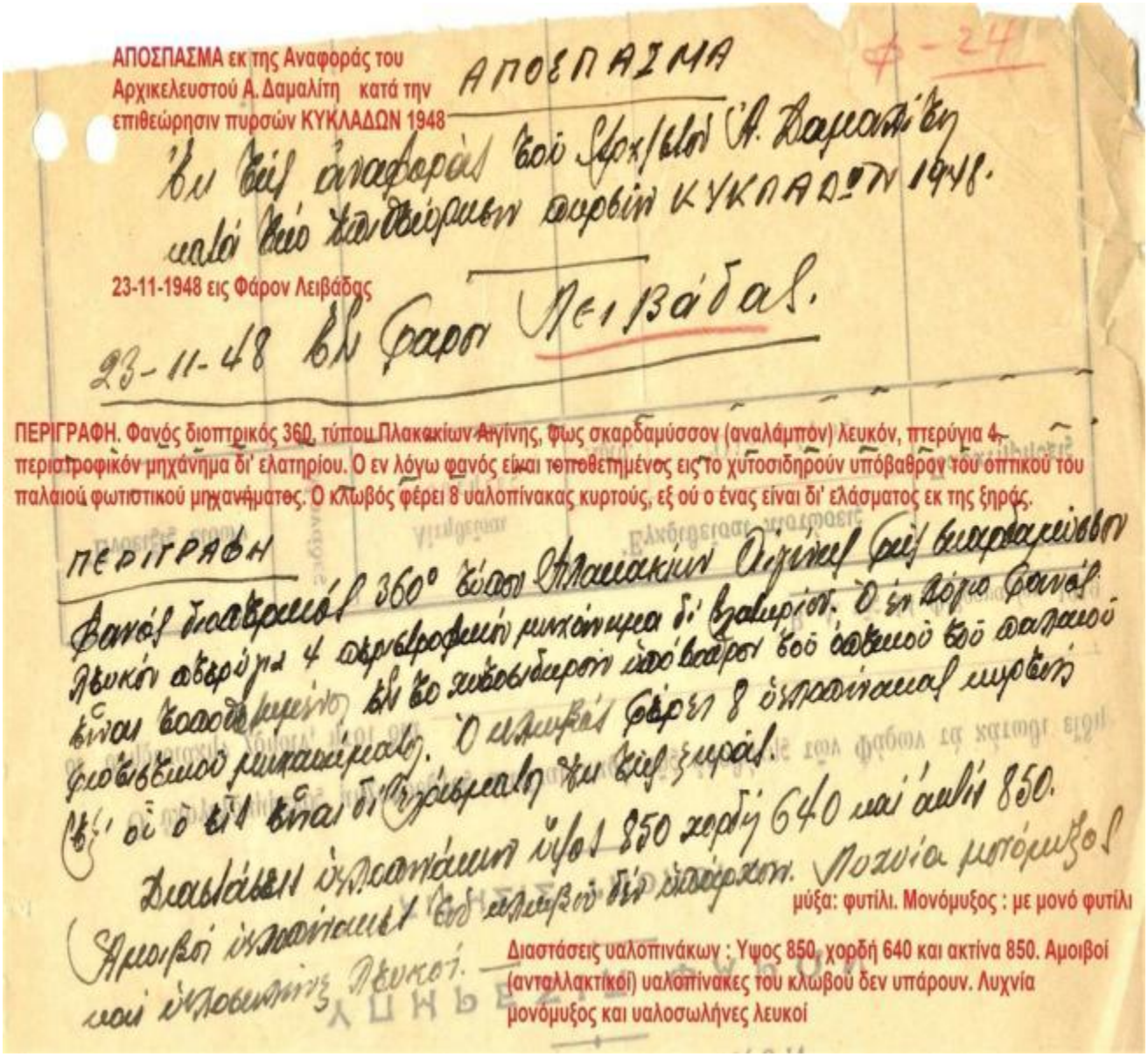
1) ***Ἀκρωτ. Τίμιος Πρόδρομος*** Χαλκιδικῆς (ἀριθ. Ἕλλην. Φαροδείκτου 252β).

2) ***Ἀκρωτ. Κοντογιάννης*** Σύρου (ἀριθ. Ἕλλην. Φαροδ. 288).

(Πληροφορίαι: Διευθύνσεως Φάρων)

23 Νοεμβρίου 1948. ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΥΡΣΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΦΑΡΟ ΛΙΒΑΔΑΣ

Παρατίθεται η αναφορά του Αρχικελευστού Α. Δαμαλίτη σχετικά με το Φάρο Λιβάδας, ειδικότερα στα τεχνικά χαρακτηριστικά του Φάρου.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ εκ της Αναφοράς του Αρχικελευστού Α. Δαμαλίτη κατά την επιθεώρησιν πυρσών ΚΥΚΛΑΔΩΝ 1948

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Ἐκ τῆς ἀναφορᾶς τοῦ Ἀρχ/λεύστ Ἀ. Δαμαλίτη περὶ τῆς ἐπιθεωρήσεως πυρσῶν ΚΥΚΛΑΔΩΝ 1948.

23-11-1948 εις Φάρον Λειβάδας

23-11-48 ἐν Φάρῳ Λειβάδας.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ. Φανός διοπτρικός 360, τύπου Πλακακίων Αιγίνης, φως σκαρδαμύσσον (αναλάμπον) λευκόν, πτερύγια 4, περιστροφικόν μηχάνημα δι' ελατηρίου. Ο εν λόγω φανός είναι τοποθετημένος εις το χυτοσιδηρούν υπόβαθρον του οπτικού του παλαιού φωτιστικού μηχανήματος. Ο κλωβός φέρει 8 υαλοπίνακας κυρτούς, εξ ού ο ένας είναι δι' ελάσματος εκ της ξηράς.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Φανὸς διοπτρικὸς 360° τύπου Πλακακίων Αἰγίνης φῶς σκαρδαμύσσον λευκὸν ἀναλάμπον 4 πτερύγια περιστροφικὸν μηχάνημα δι' ἐλατηρίου. Ὁ ἐν λόγῳ φανὸς εἶναι τοποθετημένος ἐπὶ τοῦ χυτοσιδηροῦν ὑποβάθρου τοῦ ὀπτικοῦ τοῦ παλαιοῦ φωτιστικοῦ μηχανήματος. Ὁ κλωβὸς φέρει 8 ὑαλοπίνακας κυρτούς ἐξ οὗ ὁ εἷς εἶναι δι' ἐλάσματος ἐκ τῆς ξηρᾶς.

Διαστάσεις ὑαλοπινάκων ὕψος 850 χορδὴ 640 καὶ ἀκτὶς 850.

(Ἀμοιβοὶ ὑαλοπίνακες τοῦ κλωβοῦ δὲν ὑπάρχουν. Λυχνία μονόμυξος καὶ ὑαλοσωλῆνες λευκοί.

μύξα: φυτίλι. Μονόμυξος : με μονό φυτίλι

Διαστάσεις υαλοπινάκων : Υψος 850, χορδή 640 και ακτίνα 850. Αμοιβοί (ανταλλακτικοί) υαλοπίνακες του κλωβού δεν υπάρουν. Λυχνία μονόμυξος και υαλοσωλήνες λευκοί

8 Δεκεμβρίου 1949. ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΥΡΣΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΦΑΡΟ ΛΙΒΑΔΑΣ

Παρατίθεται η αναφορά του Σημαιοφόρου Α. Δαμαλίτη σχετικά με το Φάρο Λιβάδας, ειδικότερα στα τεχνικά χαρακτηριστικά, αλλά και στις σοβαρές φθορές του κτιρίου (στέγη, τοίχοι, έλλειψη αλεξικέραυνου, ραγισμένα τζάμια κλωβού κλπ) .

Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α

Ἐκ τῆς ἀναφορᾶς τοῦ Σημαιοφ.Τ.Φ.Δαμαλίτου τῶν Πυρσῶν

Δωδεκανήσου - Κυκλάδων - Κρήτης.

Συνεργείον Φαρικής Βάσεως

Φ-24

Τὴν 8/12/49 εἰς φάρον ΛΕΙΒΑΔΑΣ Τήνου

Οὗτος ἐπιθεωρηθεὶς εὑρέθη καθαρός. Παρεδόθησαν πετρέλαια καὶ ὑλικὰ συντηρήσεως καὶ λειτουργίας κατὰ τὰ κεκανονισμένα. Ἐκ τοῦ ἐμπορίου Τήνου ὁ ἐπιστάτης ἔλαβεν ὑπὸ τύπον δανείου ἓν δοχεῖον πετρέλαιον 14 χ/γρμ. εἰς τὰς 15/11/49 καὶ ἕτερα 14 χ/γμ. τὴν 30/11/49 ἐξ αὐτοῦ σήμερον ἔχει ὁ χ/μ. Παρελήφθησαν δοχεῖα κενὰ τῶν 4 γαλ.τεμ. 21 Λειτουργία περιστροφικοῦ μηχανήματος κανονική. Λυχνίαι μονόμηξοι ἐν λειτουργίᾳ 2. Παρελήφθησαν ἅπαντα τὰ εὑρεθέντα ἐξαρτήματα τοῦ παλαιοῦ περιστροφικοῦ φάρου τὰ ὁποῖα παρεδόθησαν εἰς Σ.Φ.Β. Ἐκ τοῦ παλαιοῦ περιστροφικοῦ φάρου ὑπάρχει μόνον ἡ χυτοσιδηρᾶ στήλη εἰς τὴν ὁποίαν εἶναι τοποθετημένος ὁ περιστροφικὸς φάρος. Ὁ κλωβὸς τοῦ φάρου φέρει 4 κρυσταλλοπίνακας τεθραυσμένους ἀκινδύνως. Ἀμοιβοὶ κρυσταλλοπίνακες ἐν τῷ φάρῳ δὲν ὑπάρχουν. ραγισμένους (ίσως από πουλιά)

Τὸ κτίριον τοῦ φάρου χρήζει ἐσωτερικῶν ἀμμοκονιαμάτων καὶ τὴν ἐπισκευὴν τῆς στέγης ἡ ὁποία διαρρέει εἰς πολλὰ σημεῖα. Ἐλήφθη ἀκριβὲς ἀντίγραφον τοῦ κτιρίου ἐν κατόψει.

Ήδη από το 1949 η στέγη του Φαρικού κτιρίου παρουσίαζε εισροές υδάτων και χρειαζόταν επισκευές

Περιγραφὴ τοῦ φάρου.

Πυργίον περίζωμα κλωβοῦ σιδηροῦν μὲ ξύλινον ἐπένδυσιν διαμέτρου 1,60 μ. καὶ ὕψος ἀπὸ βάσεως 1,05 μ.

Δάπεδον ἐξ ἐλάσματος πάχ. 6χ/α.

Ὑελοστάσιον - Ὀρθοστάται 8 ὕψος 850 πλάτος 52 καὶ πάχος 20 κοχλίαι 4. Κρυσταλλοπίνακες - Ὁ κάθε ὀρθοστάτης φέρει ἕναν κρυσταλλοπίνακα κυρτὸν τῶν ἑξῆς διαστάσεων: ὕψος 850 χορδὴ 640 καὶ ἀκτὶς 850 προεκτεινόμενον περὶ ἐπίπεδον ὕψος 835.

Ακίδα του αλεξικέραυνου δεν υπήρχε για άγνωστο λόγο, ενώ υπήρχε το σύρμα απαγωγής του ρεύματος

Στέγη (τροῦλος) κλωβοῦ ἐκ χαλκοῦ ἐνιαία.

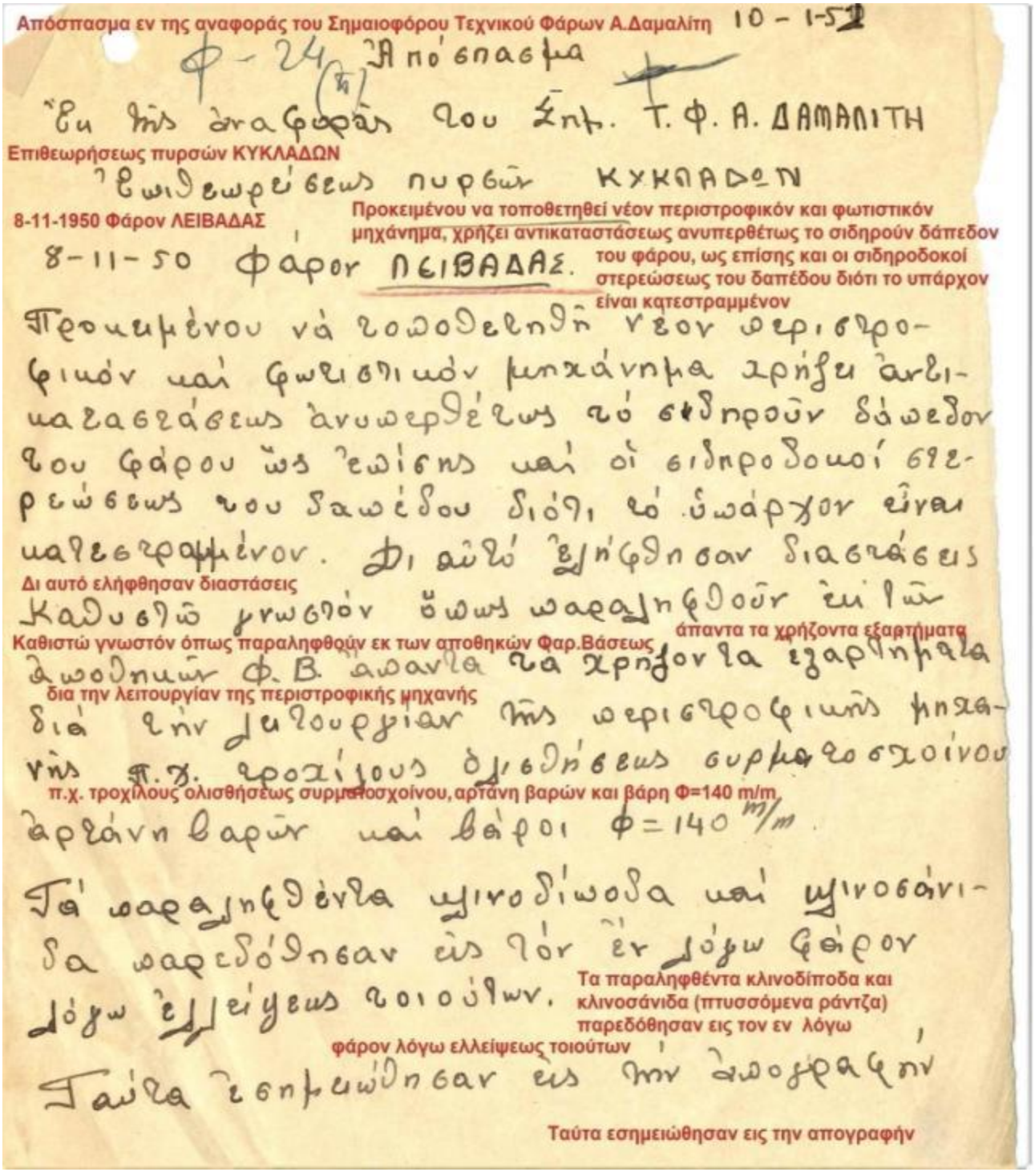
Ἀλεξικέραυνον δὲν ὑπάρχει μῆκος σύρματος 30 μ.

Ὀπτικὸν σταθερὸν 360° διοπτρικὸν διαμέτρου 300 χ/σμ. ἐσωτερικῶς τοῦ ὀπτικοῦ ὑπάρχουν 4 πετρύγια τὰ ὁποῖα περιστρέφονται διὰ μηχανῆς μεθ' ἐλατηρίου.

Μηχανὴ κινήσεως μεθ' ἐλατηρίου κάτωθι τοῦ ὀπτικοῦ. Τύπος φανοῦ BARBIER BENARD & TURENNE. Οὗτος λειτουργεῖ διὰ μονομήξου λυχνίας μὲ θελοσωλῆνας λευκούς.

8 Νοεμβρίου 1950. ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΟΥ Α.ΔΑΜΑΛΙΤΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΑΡΟ ΛΙΒΑΔΑΣ

Παρατίθεται η αναφορά του Σημαιοφόρου Α. Δαμαλίτη σχετικά με το Φάρο Λιβάδας, ειδικότερα στο θέμα της αλλαγής του δαπέδου του κλωβού, ώστε να είναι δυνατή η τοποθέτηση νέας μηχανής περιστροφής.



Απόσπασμα εν της αναφοράς του Σημαιοφόρου Τεχνικού Φάρων Α.Δαμαλίτη 10 - 1-51

Φ - 24 (Η) Απόσπασμα

Εκ της αναφοράς του Σημ. Τ. Φ. Α. ΔΑΜΑΛΙΤΗ

Επιθεωρήσεως πυρσών ΚΥΚΛΑΔΩΝ

Επιθεωρήσεως πυρσών ΚΥΚΛΑΔΩΝ

8-11-1950 Φάρον ΛΕΙΒΑΔΑΣ

Προκειμένου να τοποθετηθεί νέον περιστροφικόν και φωτιστικόν μηχάνημα, χρήζει αντικαταστάσεως ανυπερθέτως το σιδηρούν δάπεδον του φάρου, ως επίσης και οι σιδηροδοκοί στερεώσεως του δαπέδου διότι το υπάρχον είναι κατεστραμμένον

8-11-50 φάρον ΛΕΙΒΑΔΑΣ.

Προκειμένου νά τοποθετηθῆ νέον περιστροφικόν καί φωτιστικόν μηχάνημα χρήζει ἀντικαταστάσεως ἀνυπερθέτως τό σιδηροῦν δάπεδον τοῦ φάρου ὡς ἐπίσης καί οἱ σιδηροδοκοί στερεώσεως τοῦ δαπέδου διότι τό ὑπάρχον εἶναι κατεστραμμένον.

Δι αὐτό ἐλήφθησαν διαστάσεις

Δι αὐτό ἐλήφθησαν διαστάσεις

Καθιστῶ γνωστόν ὅπως παραληφθοῦν ἐκ τῶν ἀποθηκῶν Φαρ. Βάσεως

Καθιστῶ γνωστόν ὅπως παραληφθοῦν ἐκ τῶν ἀποθηκῶν Φ. Β. ἀπαντα τά χρήζοντα ἐξαρτήματα

διά την λειτουργίαν της περιστροφικής μηχανής

διά τήν λειτουργίαν τῆς περιστροφικῆς μηχανῆς π.χ. τροχίλους ὀλισθήσεως συρματοσχοίνου ἀρτάνη βαρῶν καί βάροι Φ=140 m/m.

Τά παραληφθέντα κλινοδίποδα καί κλινοσάνιδα παρεδόθησαν εἰς τόν ἐν λόγω φάρον λόγω ἐλλείψεως τοιούτων.

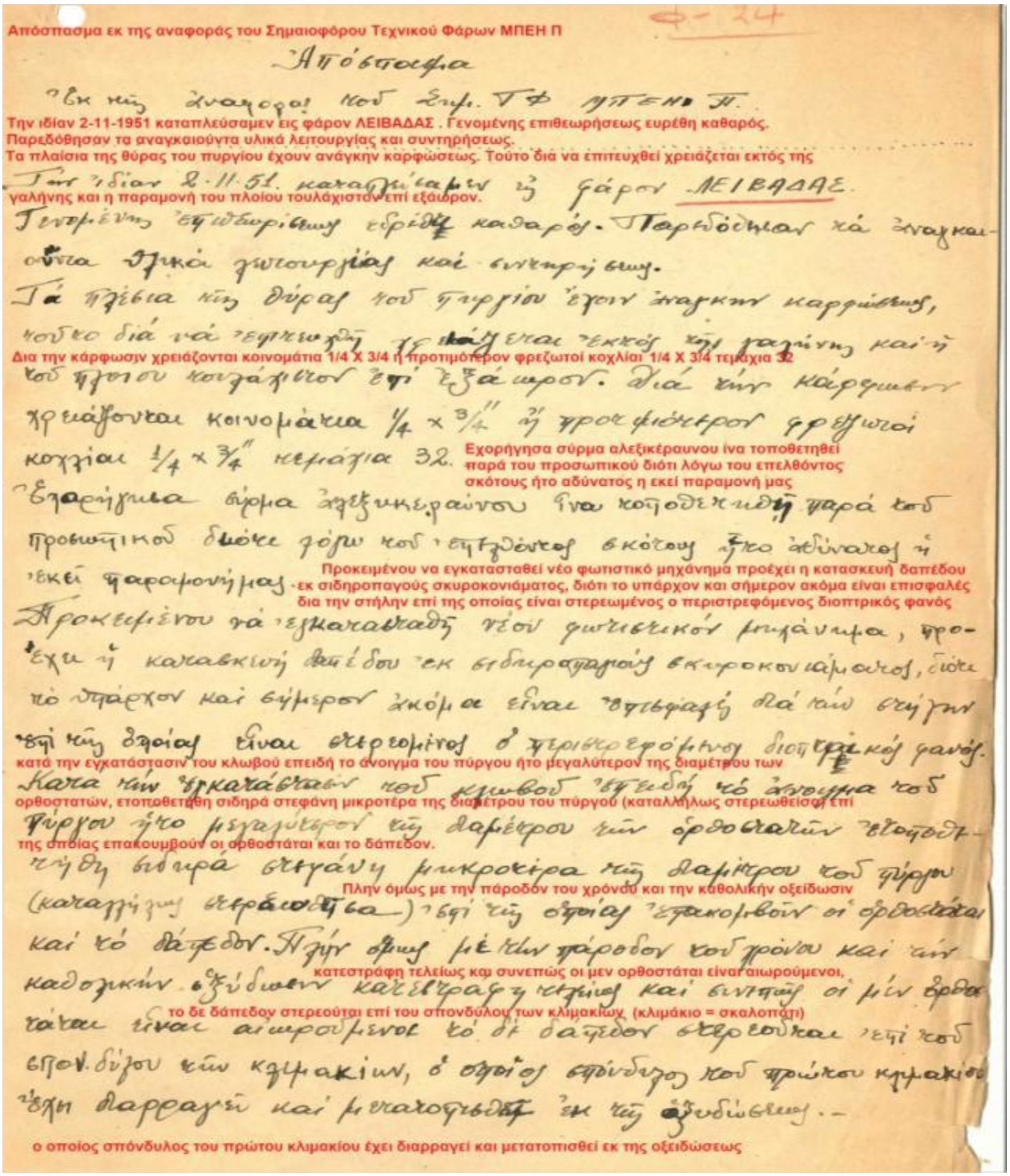
Τά παραληφθέντα κλινοδίποδα καί κλινοσάνιδα παρεδόθησαν εἰς τόν ἐν λόγω φάρον λόγω ἐλλείψεως τοιούτων.

Ταῦτα ἐσημειώθησαν εἰς τήν ἀπογραφήν

Ταύτα εσημειώθησαν εις την απογραφήν

2 Νοεμβρίου 1951. ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΟΥ Π.ΜΠΕΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΑΡΟ ΛΙΒΑΔΑΣ

Παρατίθεται η αναφορά του Σημαιοφόρου Π.Μπέη, σχετικά με το Φάρο Λιβάδας, ειδικότερα στο θέμα της ενίσχυσης του κλωβού με κτίσιμο νέας βάσης με σιδηροπαγές κονίαμα (μπετό).



Απόσπασμα εκ της αναφοράς του Σημαιοφόρου Τεχνικού Φάρων ΜΠΕΗ Π

Ἀπόσπασμα

Την ιδίαν 2-11-1951 καταπλεύσαμεν εις φάρον ΛΕΙΒΑΔΑΣ. Γενομένης επιθεωρήσεως ευρέθη καθαρός. Παρεδόθησαν τα αναγκαιούντα υλικά λειτουργίας και συντηρήσεως. Τα πλαίσια της θύρας του πυργίου έχουν ανάγκην καρφώσεως. Τούτο διά να επιτευχθεί χρειάζεται εκτός της γαλήνης και η παραμονή του πλοίου τουλάχιστον επί εξάωρον.

Διά την κάρφωσιν χρειάζονται κοινομάκια 1/4 X 3/4 ή προτιμότερον φρεζωτοί κοχλίαι 1/4 X 3/4 τεμάχια 32

Εχορήγησα σύρμα αλεξικέραυνου ίνα τοποθετηθεί παρά του προσωπικού διότι λόγω του επελθόντος σκότους ήτο αδύνατος η εκεί παραμονή μας

Προκειμένου να εγκατασταθεί νέο φωτιστικό μηχάνημα προέχει η κατασκευή δαπέδου εκ σιδηροπαγούς σκυροκονιάματος, διότι το υπάρχον και σήμερον ακόμα είναι επισφαλές δια την στήλην επί της οποίας είναι στερεωμένος ο περιστρεφόμενος διοπτρικός φανός

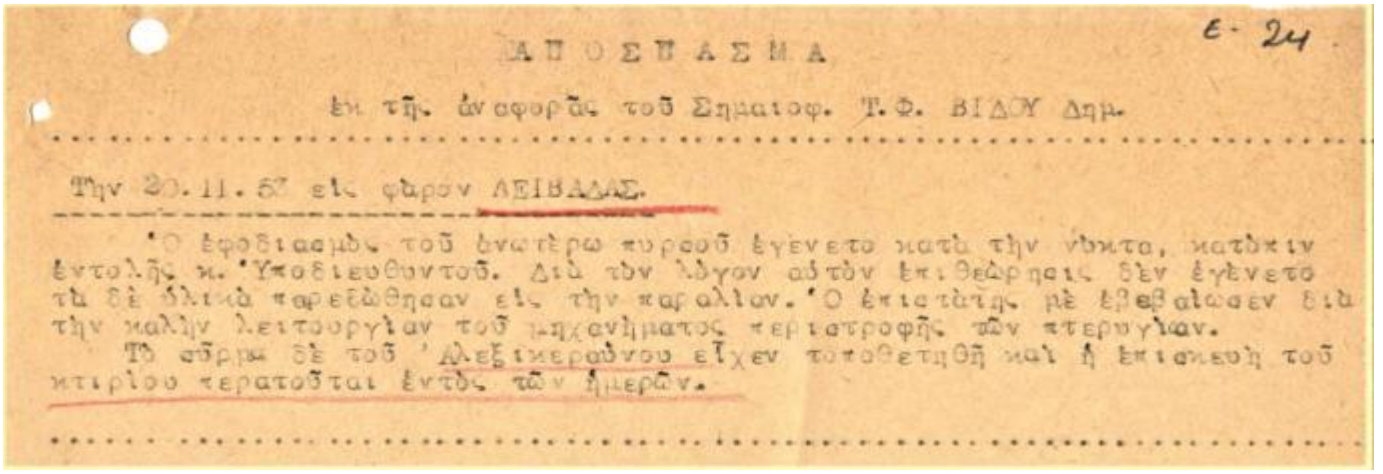
κατά την εγκατάστασιν του κλωβού επειδή το άνοιγμα του πύργου ήτο μεγαλύτερον της διαμέτρου των ορθοστατών, ετοποθετήθη σιδηρά στεφάνη μικροτέρα της διαμέτρου του πύργου (καταλλήλως στερεωθείσα επί της οποίας επακουμβούν οι ορθοστάται και το δάπεδον.

Πλην όμως με την πάροδον του χρόνου και την καθολικήν οξείδωσιν κατεστράφη τελείως και συνεπώς οι μεν ορθοστάται είναι αιωρούμενοι, το δε δάπεδον στερεούται επί του σπονδύλου των κλιμακίων (κλιμάκιο = σκαλοπάτι)

ο οποίος σπόνδυλος του πρώτου κλιμακίου έχει διαρραγεί και μετατοπισθεί εκ της οξειδώσεως

20 Νοεμβρίου 1953. ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΒΙΔΟΥ ΓΙΑ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ

Παρατίθεται η αναφορά του Σημαιοφόρου Δημητρίου Βίδου σχετικά με το Φάρο Λιβάδας, με βάση σχέδιο του Ανθυποπλοιάρχου ΤΦ (Τεχνικού Φάρων) Χ.Πλεμμένου του 1934. .



Ε-24

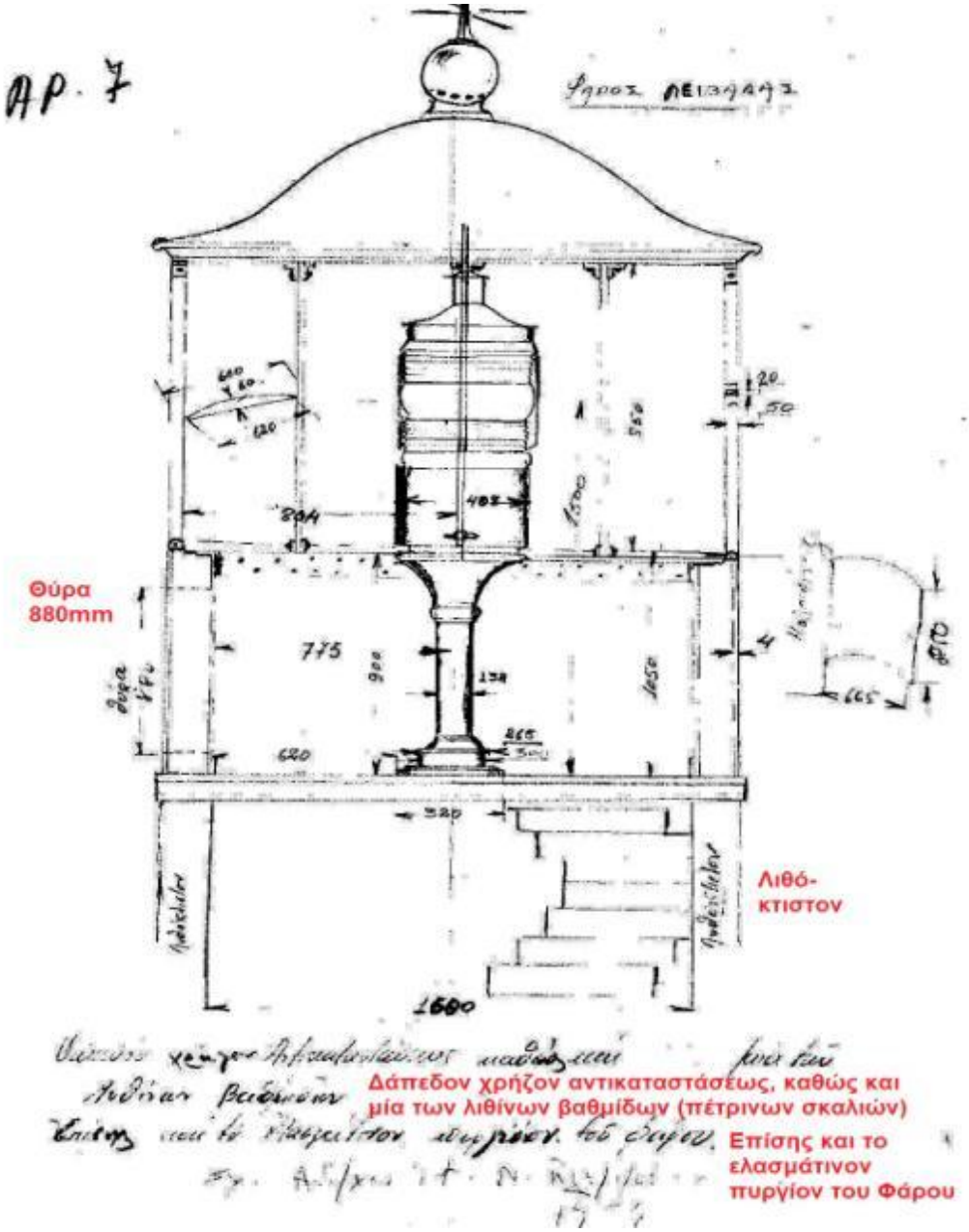
Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α

ἐκ τῆς ἀναφορᾶς τοῦ Σημαιοφ. Τ.Φ. ΒΙΔΟΥ Δημ.

Τὴν 20.11.53 εἰς φάρον ΛΕΙΒΑΔΑΣ.

Ὁ ἐφοδιασμὸς τοῦ ἀνωτέρω πυροσβ ἐγένετο κατὰ τὴν νύκτα, κατόπιν ἐντολῆς κ. Ὑποδιευθυντοῦ. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἐπιθεωρήσεις δὲν ἐγένετο τὰ δὲ ὀλικὰ παρεδόθησαν εἰς τὴν παραλίαν. Ὁ ἐπιστάτης μὲ ἐβεβαίωσεν διὰ τὴν καλὴν λειτουργίαν τοῦ μηχανήματος περιστροφῆς τῶν πτερυγίων.

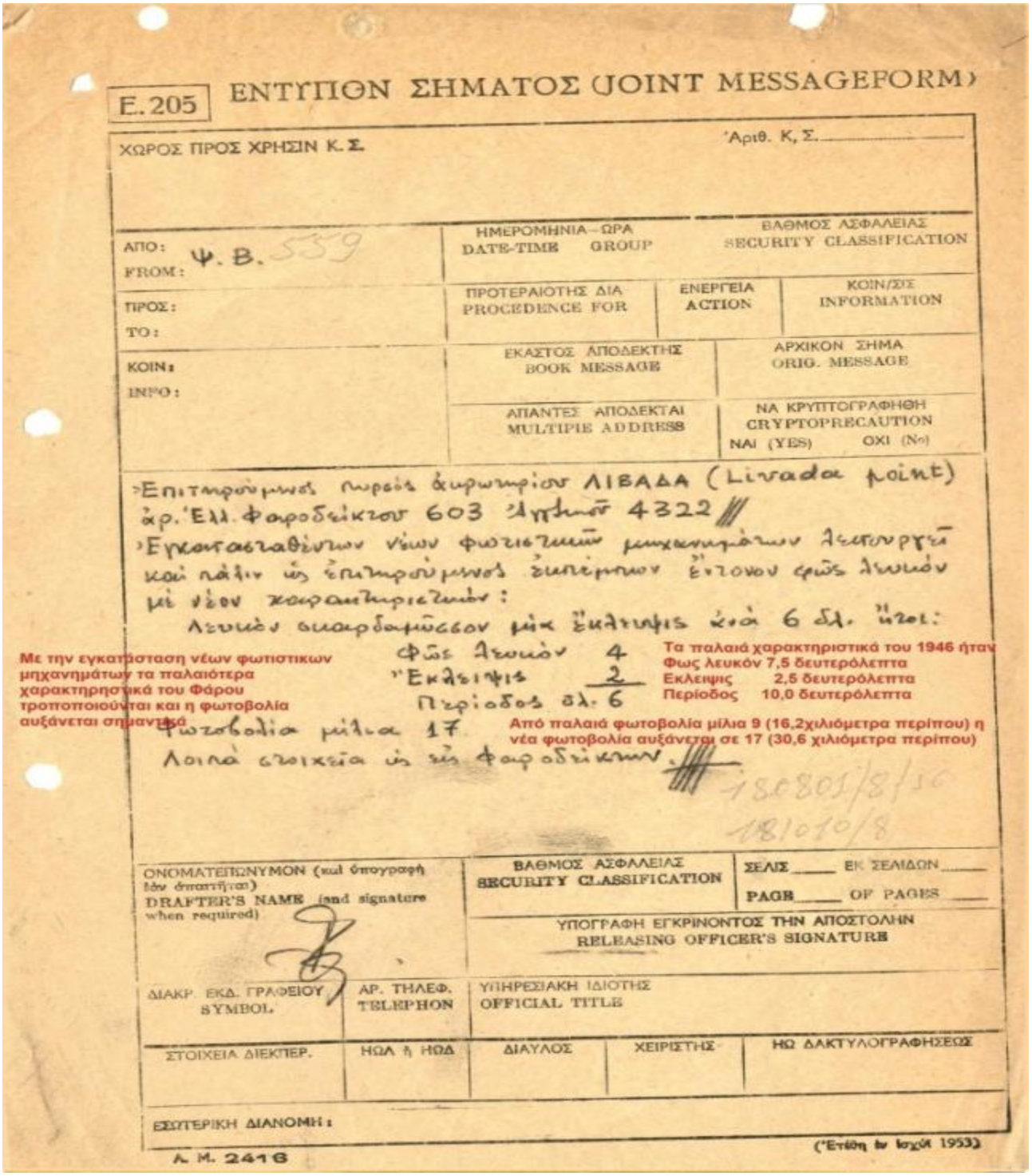
Τὸ σῶμα δὲ τοῦ Δλεξικεραύνου εἶχεν τοποθετηθῆ καὶ ἡ ἐπισκευὴ τοῦ κτιρίου τερατοῦται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν.



Σχέδιον Ανθυποπλοιάρχου ΤΦ (Τεχνικού Φάρων) Χ.Πλεμμένου 1934

16 Αυγούστου 1956. ΕΓΓΡΑΦΟ ΣΗΜΑΤΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΝΕΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΦΑΡΟ ΛΙΒΑΔΑΣ

Παρατίθεται το σχετικό έγγραφο του σήματος για το Φάρο Λιβάδας, με το νέο μηχανισμό και τα νέα χαρακτηριστικά, διαφορετικά από τα προηγούμενα και ενισχυμένη φωτοβολία, όπως φαίνεται παρακάτω.



Ε.205 ΕΝΤΥΠΟΝ ΣΗΜΑΤΟΣ (JOINT MESSAGEFORM)

ΧΩΡΟΣ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΙΝ Κ.Σ. — Αριθ. Κ, Σ.

ΑΠΟ: FROM: Ψ. Β. 559 | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ–ΩΡΑ DATE-TIME GROUP | ΒΑΘΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ SECURITY CLASSIFICATION

ΠΡΟΣ: TO: | ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΣ ΔΙΑ PROCEDENCE FOR | ΕΝΕΡΓΕΙΑ ACTION | ΚΟΙΝ/ΣΙΣ INFORMATION

ΚΟΙΝ: INFO: | ΕΚΑΣΤΟΣ ΑΠΟΔΕΚΤΗΣ BOOK MESSAGE | ΑΡΧΙΚΟΝ ΣΗΜΑ ORIG. MESSAGE

ΑΠΑΝΤΕΣ ΑΠΟΔΕΚΤΑΙ MULTIPIE ADDRESS | ΝΑ ΚΡΥΠΤΟΓΡΑΦΗΘΗ CRYPTOPRECAUTION ΝΑΙ (YES) ΟΧΙ (No)

Ἐπιτηρούμενος λιμενικὸς ἀνωφυλάκιον ΛΙΒΑΔΑ (Livada point)
ἀρ. Ἑλλ. φαροδεικτου 603 Ἀγγλικῶν 4322
Ἐγκατασταθέντων νέων φωτιστικῶν μηχανημάτων λειτουργεῖ καὶ πάλιν ὡς ἐπιτηρούμενος ἐπιπέμπων ἔτσονον φῶς λευκὸν μὲ νέον χαρακτηριστικόν:
Λευκὸν ἀναλαμπῶσσον μὲ ἔκλειψις ἀνὰ 6 δλ. ὡς ἑξῆς:
Φῶς λευκὸν 4
Ἔκλειψις 2
Περίοδος δλ. 6
Φωτοβολία μίλια 17
Λοιπὰ στοιχεῖα ὡς τὰ φαροδεικτικά.

Με την εγκατάσταση νέων φωτιστικών μηχανημάτων τα παλαιότερα χαρακτηριστικά του Φάρου τροποποιούνται και η φωτοβολία αυξάνεται σημαντικά

Τα παλαιά χαρακτηριστικά του 1946 ήταν
Φως λευκόν 7,5 δευτερόλεπτα
Εκλειψις 2,5 δευτερόλεπτα
Περίοδος 10,0 δευτερόλεπτα

Από παλαιά φωτοβολία μίλια 9 (16,2χιλιόμετρα περίπου) η νέα φωτοβολία αυξάνεται σε 17 (30,6 χιλιόμετρα περίπου)

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟΝ (καὶ ὑπογραφὴ ἐὰν ἀπαιτῆται) DRAFTER'S NAME (and signature when required)

ΒΑΘΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ SECURITY CLASSIFICATION | ΣΕΛΙΣ ____ ΕΚ ΣΕΛΙΔΩΝ ____ PAGE ____ OF PAGES ____

ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΕΓΚΡΙΝΟΝΤΟΣ ΤΗΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗΝ RELEASING OFFICER'S SIGNATURE

ΔΙΑΚΡ. ΕΚΔ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ SYMBOL | ΑΡ. ΤΗΛΕΦ. TELEPHON | ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗ ΙΔΙΟΤΗΣ OFFICIAL TITLE

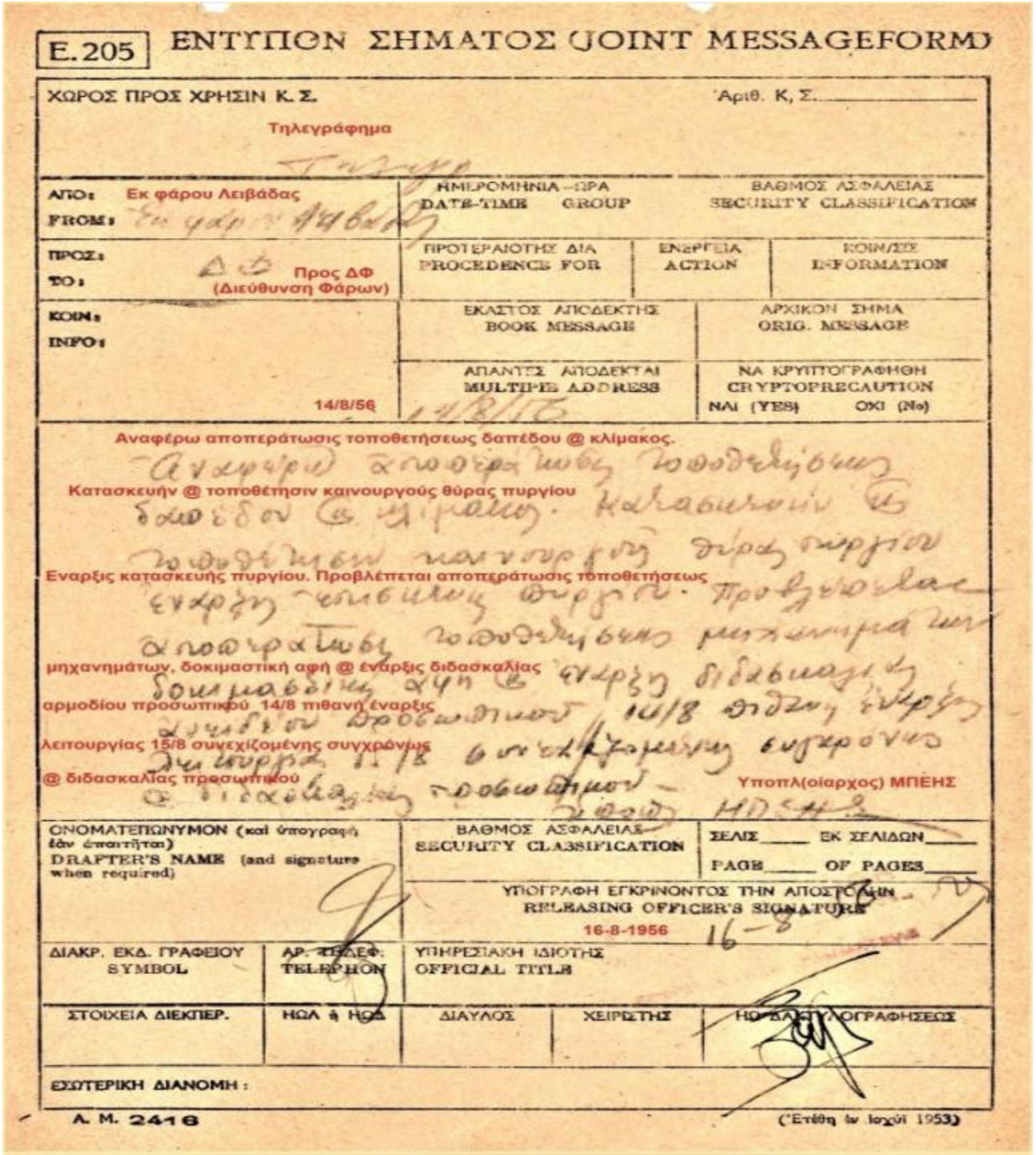
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΕΚΠΕΡ. | ΗΩΑ ἢ ΗΩΔ | ΔΙΑΥΛΟΣ | ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ | ΗΩ ΔΑΚΤΥΛΟΓΡΑΦΗΣΕΩΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ:

Α. Μ. 2416 — (Ἐτύπη ἐν Ἰσχύϊ 1953)

16 Αυγούστου 1956. ΣΗΜΑ ΕΝΔΙΑΜΕΣΗΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΠΡΟΟΔΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΤΟ ΦΑΡΟ ΛΙΒΑΔΑΣ

Παρατίθεται ενδιάμεσο σήμα του υποπλοιάρχου Π.Μπέη, το οποίο απεστάλη στην Δ/ση Φάρων του Π.Ν., στη διάρκεια των σημαντικών εργασιών στο Φάρο Λιβάδας από 5 έως 19 Αυγούστου 1956.



Ε.205 ΕΝΤΥΠΟΝ ΣΗΜΑΤΟΣ (JOINT MESSAGEFORM)

ΧΩΡΟΣ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΙΝ Κ. Σ. — Αριθ. Κ, Σ.

Τηλεγράφημα

ΑΠΟ: FROM: Εκ φάρου Λειβάδας

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ—ΩΡΑ DATE-TIME GROUP

ΒΑΘΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ SECURITY CLASSIFICATION

ΠΡΟΣ: ΤΟ: Προς ΔΦ (Διεύθυνση Φάρων)

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΣ ΔΙΑ PROCEDENCE FOR | ΕΝΕΡΓΕΙΑ ACTION | ΚΟΙΝ/ΣΕΣ INFORMATION

ΚΟΙΝ: ΙΝΦΟ:

ΕΚΑΣΤΟΣ ΑΠΟΔΕΚΤΗΣ BOOK MESSAGE | ΑΡΧΙΚΟΝ ΣΗΜΑ ORIG. MESSAGE

14/8/56

ΑΠΑΝΤΕΣ ΑΠΟΔΕΚΤΑΙ MULTIPE ADDRESS | ΝΑ ΚΡΥΠΤΟΓΡΑΦΗΘΗ CRYPTOPRECAUTION ΝΑΙ (YES) ΟΧΙ (No)

Αναφέρω αποπεράτωσις τοποθετήσεως δαπέδου @ κλίμακος.

Κατασκευήν @ τοποθέτησιν καινουργούς θύρας πυργίου

Εναρξις κατασκευής πυργίου. Προβλέπεται αποπεράτωσις τοποθετήσεως

μηχανημάτων, δοκιμαστική αφή @ έναρξις διδασκαλίας

αρμοδίου προσωπικού 14/8 πιθανή έναρξις

λειτουργίας 15/8 συνεχιζομένης συγχρόνως

@ διδασκαλίας προσωπικού

Υποπλ(οίαρχος) ΜΠΕΗΣ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟΝ (καί ὑπογραφή ἐάν ἐπαιτῆται) DRAFTER'S NAME (and signature when required)

ΒΑΘΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ SECURITY CLASSIFICATION

ΣΕΛΙΣ____ ΕΚ ΣΕΛΙΔΩΝ____ PAGE____ OF PAGES____

ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΕΓΚΡΙΝΟΝΤΟΣ ΤΗΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗΝ RELEASING OFFICER'S SIGNATURE

16-8-1956

ΔΙΑΚΡ. ΕΚΔ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ SYMBOL | ΑΡ. ΤΗΛΕΦ. TELEPHON | ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗ ΙΔΙΟΤΗΣ OFFICIAL TITLE

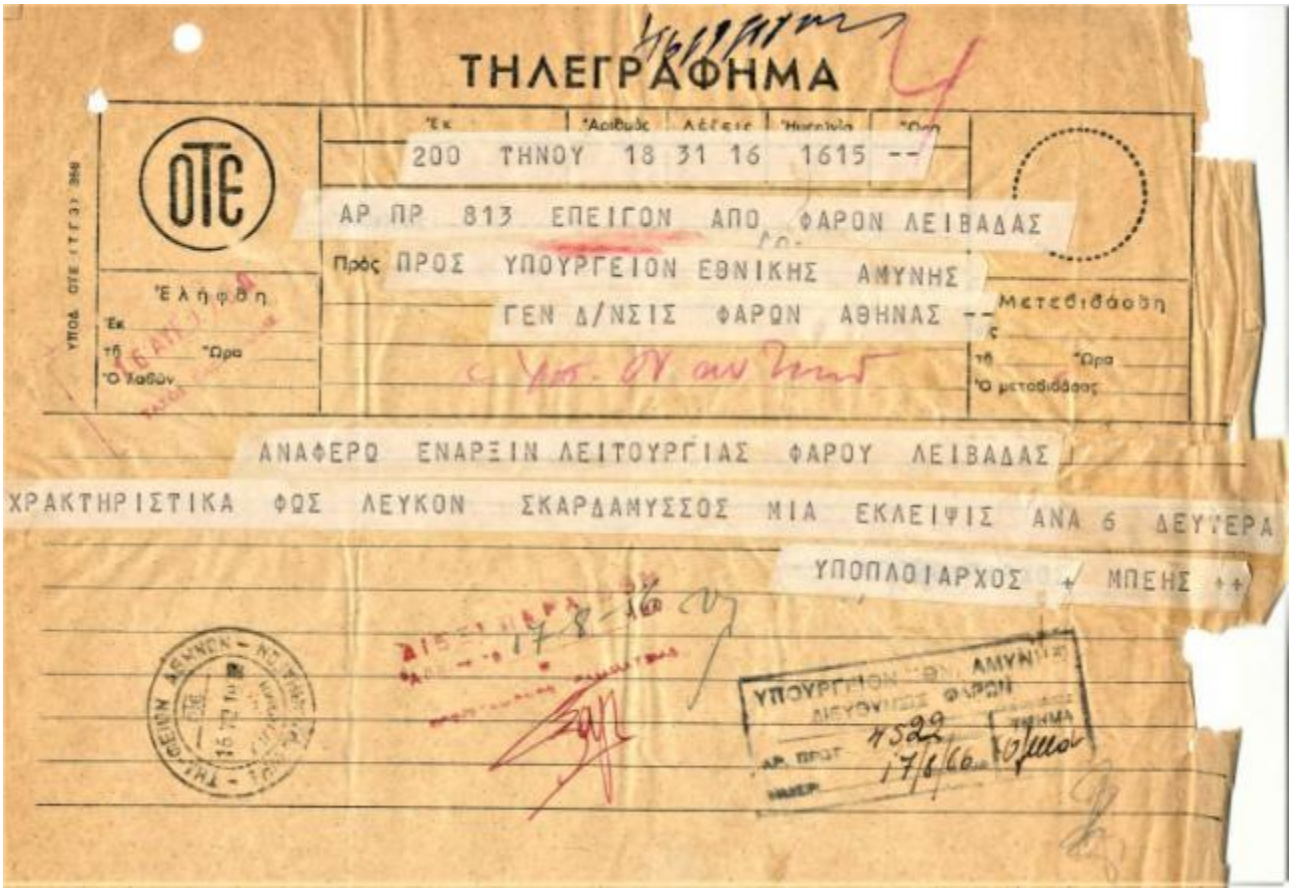
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΕΚΠΕΡ. | ΗΩΛ ἡ ΗΩΔ | ΔΙΑΥΛΟΣ | ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ | ΗΩ ΔΑΚΤΥΛΟΓΡΑΦΗΣΕΩΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ:

A. M. 2418 (Ἐτέθη ἐν ἰσχύι 1953)

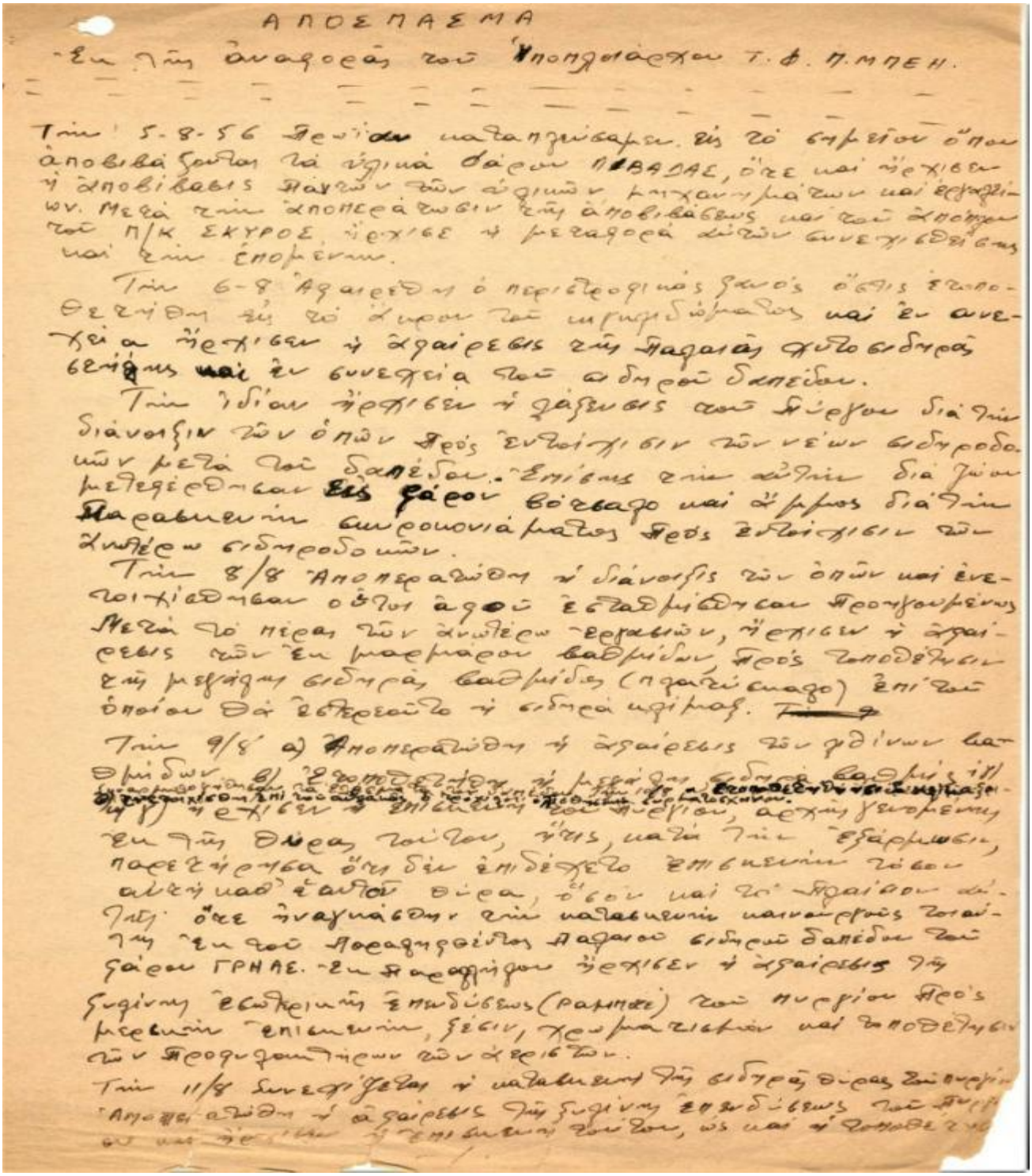
17 Αυγούστου 1956. ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ ΓΙΑ ΕΝΑΡΞΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΜΕ ΤΑ ΝΕΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Παρατίθεται το σχετικό τηλεγράφημα του Υποπλοιάρχου Μπέη προς το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης για το Φάρο Λιβάδας, με τα νέα χαρακτηριστικά φωτοβολίας και εκλάμψεων.



19 Αυγούστου 1956. ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΟΥ Π. ΜΠΕΗ ΓΙΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΚΛΩΒΟΥ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ

Παρατίθεται λεπτομερής τρισέλιδη αναφορά του Υποπλοιάρχου Π.Μπέη προς το Υπ. Εθν.Αμύνης με τις πραγματοποιηθείσες εργασίες από 5 μέχρι τις 19 Αυγούστου 1956 στον κλωβό του Φάρου . Παρατίθεται το πρωτότυπο κείμενο και το δακτυλογραφημένο για διευκόλυνση του αναγνώστη.



ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Ἐκ τῆς ἀναφορᾶς τοῦ Ὑποπλοιάρχου Τ. Φ. Π. ΜΠΕΗ.

Τὴν 5-8-56 ἡμέραν καταπιάσαμεν εἰς τὸ ἔργον ὅπου ἀποβιβάζοντας τὰ ὑλικὰ διὰ τὸν ΦΑΡΟΝ ΛΙΒΑΔΑΣ, ὅτε καὶ ἤρχισεν ἡ ἀποβίβασις πάντων τῶν ὑλικῶν μηχανημάτων καὶ ἐργαλείων. Μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς ἀποβιβάσεως καὶ τοῦ ἀποπλου τοῦ Π/Κ ΕΚΥΡΟΣ ἤρχισε ἡ μεταφορὰ αὐτῶν συνεχιζόμενης καὶ τὴν ἑπομένην.

Τὴν 6-8 ἀφῃρέθη ὁ περιστοφιακὸς χαλκὸς ὅστις ἐτοποθετήθη εἰς τὸ ἄκρον τοῦ μαγνητοδόμου καὶ ἐν συνεχείᾳ ἤρχισεν ἡ ἀφαίρεσις τῆς παλαιᾶς ξυλοδομῆς βεράντας καὶ ἐν συνεχείᾳ τοῦ ὑδρογείου δαπέδου.

Τὴν ἰδίαν ἤρχισεν ἡ ἀφαίρεσις τοῦ δώματος διὰ τὴν διάνοιξιν τῶν ὀπῶν πρὸς ἐντοίχισιν τῶν νέων ἐδρανοδοκῶν μετὰ τοῦ δαπέδου. Ἐπίσης τὴν αὐτὴν διὰ χειρὸς μετεφέρθησαν εἰς φάρον βούργαρο καὶ ἄμμος διὰ τὴν παρασκευὴν ἐπιχρωματίσματος πρὸς ἐντοίχισιν τῶν ἀνωτέρω ἐδρανοδοκῶν.

Τὴν 8/8 ἀποπερατώθη ἡ διάνοιξις τῶν ὀπῶν καὶ ἐντοιχίσθησαν οὗτοι ἀφοῦ ἐκαθαρίσθησαν προηγουμένως μετὰ τὸ πέρας τῶν ἀνωτέρω ἐργασιῶν, ἤρχισεν ἡ ἀφαίρεσις τῶν ἐν μαυρίφορι καθρεπτῶν πρὸς τοποθέτησιν τῶν μεγάλων ἐδρανοδοκῶν καθρεπτῶν (παραπετάσματος) ἐπὶ τοῦ ὁποίου θὰ ἐστηρίζετο ἡ ἐδρανοδοκὸς ὑφίμαξ.

Τὴν 9/8 α) ἀποπερατώθη ἡ ἀφαίρεσις τῶν φθινόντων καθρεπτῶν β) ἐτοποθετήθη ἡ μεγάλη ἐδρανοδοκὸς καθρεπτῶν (παραπετάσματος) καὶ ἤρχισεν ἡ ἐπιμετάλλωσις τοῦ δώματος, ἀρχὴν γενομένην ἐκ τῶν θύρας τοίχου, ἥτις, κατὰ τὴν ἐξάρμωσιν, παρετηρήθη ὅτι δὲν ἐπιδέχεται ἐπιμετάλλωσιν τοῦ ἄνω αὐτῆς θύρα, ὅσον καὶ τὸ ἀριστερὸν αὐτῆς ὅπως ἀναγκάσθημεν εἰς κατασκευὴν καινουργοῦς τοιαύτης ἐκ τοῦ ἀσφαλησθέντος ἀπὸ τοῦ ὑδρογείου δαπέδου τοῦ φάρου ΓΡΗΑΣ. Ἐκ τῆς ἀσφαλήσεως ἤρχισεν ἡ ἀφαίρεσις τῆς ξυλίνης ἐσωτερικῆς ἐπενδύσεως (ραμπέ) τοῦ πυργίου πρὸς μεταλλικὴν ἐπιμετάλλωσιν, ξέσιν, χρωματισμὸν καὶ τοποθέτησιν τῶν προφυλακτηρίων τῶν ἀρθρώσεων.

Τὴν 11/8 συνεχίζεται ἡ κατασκευὴ τῆς ἐδρανοδοκοῦ θύρας τοιουτοτρόπως ἀποπερατώθη ἡ ἀφαίρεσις τῆς ξυλίνης ἐπενδύσεως τοῦ πυργίου, ὡς καὶ ἡ τοποθέτησις τῶν ἐπιμεταλλώσεων τοίχου,

των 7 εισ. ναυτικών προσωπικών των αφίξεων.

Την 12/8 συνεχίζεται η καταιγιστική της θύρας του Φυσικού και η επισκευή τούτου. Επεκτείνεται η τοποθέτησις των 7 εισηγμένων ναυτικών προσωπικών εξωτερικώς του Φυσικού των δεξιοτήτων.

Την ίδιαν ανεπιτρεπόμενα δύο βοηθοί διαφορετικών μεταγγομένων και έγινε εσωτερικός σχεδιασμός του Φυσικού διά μηνών.

Την 13/8 απομακρύνθη η καταιγιστική και η τοποθέτησις της εισηγμένης θύρας του Φυσικού.

Επίσης την ίδιαν απομακρύνθη η επισκευή του Φυσικού και εγκαταστάθη ξυλίνη επένδυσις τοίχου.

Την 14/8 απομακρύνθη η εξωτερική επισκευή του Φυσικού και εγκαταστάθη τούτο διά χειρός σχεδίασης.

Την ίδιαν έγινε εγκαταστάθησις του τρούφου διά πλαστικού σχεδίασης, επίσης διά πλαστικού σχεδίασης, εγκαταστάθη η εισηγμένη υφίσταται και το δάπεδον εξωτερικώς του ιστού. Ομοίως το δάπεδον και η μερίδη εισηγμένη εσωτερικής (ηλεκτρικής) εγκαταστάθησαν διά χειρός σχεδίασης επί το κάτω μέρος αυτών.

Την ίδιαν έγινε η εγκατάστασις της ανεμόπτερης πυροσβέσεως επί το κάτω μέρος του Φυσικού, με μήκος παροχικού σωλήνος 11,50 μέτρ. Την αυτήν έγινε η τοποθέτησις των φωτιστικών μηχανημάτων και έτσι θη δοκιμασθήκαν θεωρητικώς το μηχάνημα μετά των Φυσικών. η χειρονομία τούτου δεν ήτο σε ανεμόπτερα όπως και επεκτάθην όπως αποδώση χειρονομία κανονικήν και αποδοτικώτερα. Το έπεσπα μέχρι της επομένης μεσημβρίας.

Την ίδιαν και τας απογευματινάς ώρας άρχισεν επί την δεξιάν δοκιμασθήκαν επί της πυροσβέσεως ήτις ήτο λειτ.

Την 15/4 συνεχίζεται η διαδικασία του προσωπικού παράδοσις του χάρου επί των προϊσταμένων, πάντων των νέων, μηχανημάτων διά πρωτοκόλλου.

Εξωτερικός σχεδιασμός του Φυσικού διά χειρός σχεδίασης σχεδιάσθησις δευτέρας επιδόσεως.

Έναρξις χειρονομίας του χάρου διαλείψεων φωτιστικών μηχανημάτων, παρακολούθησις της χειρονομίας. Επεκτείνεται το συνεχές παρακολουθητικών του χάρου διά της απομακρύνων εσωτερικών Φυσικών 14 χιλιοστών, όπως απόδιδ. 6ε συνεχώς ως 4 δχ. έναντι 2 δχ.

Η εφεξής αύξησις συνεχίσθη και μεθ' επομένην ημέραν.

Την 16/8 ήρχισεν ο εγκαθηλιασμός των εφεδρειών την δύσιν εγείνετο εφαρμοστέος ο καθεστώς του δαπέδου και της μεγάλης καθημέρας (περασύνταξη) εις το μάκρος διά χρωματος προσωρινής επιβεβαιώσεως. Πεταλεγία Ανεμόεσσα παφή.

Την 17/8 συνεχίζεται η διδασκαλία του προσωπικού. Χρωματισμός του ανεμόεσσα εξωτερικώς διά χρωματος λείας επιβεβαίωσης χρωματισμός των μαγαζιδώματων διά χρωματος προσωρινής επιβεβαίωσης.

Επίσκεψις ομάδων ενδείξεων μαθητών των δημοσίων διαφερόντων

Την 18/8 συνεχίζεται η διδασκαλία του προσωπικού. Την μεσημβρίαν έφαβον απάντησιν του αποσταλέντος από 16/8 τηλεγραφήματος μου περί της ενάρξεως της μεταφοράς του φάρου και της εγκαταστάσεως ούτως εκ ενός ανδρός το απαραίτητον τεχνικόν προσωπικόν ανατηρήσεως αυτοματοποιημένως διά Πειραιά.

Την επομένην πρωΐαν 19/8 εν τη αποβάθρα των ανεγκαταστήσαμεν εν τω φάρω μετά των εφεδρειών μας (ιδιωτικών και αποσπασμένων. Την ιδίαν εσπέραν προσεγγίζοντος του πλοίου ανεγκαταστήσαμεν διά πειραιά όπως και παρουσιάσωμεν εις φαρικήν βάσιν την πρωΐαν της 20/8.

Ευπειθέστατος

Ανθυποπλοίαρχος
Γερακάς

ΣΕΛΙΔΑ 1

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ εκ της αναφοράς του Υποπλοιάρχου Τεχνικού Φάρων Π.Μπέη

Την 5-8-1956 (Κυριακή) πρωίαν καταπλεύσαμεν εις το σημείον όπου αποβιβάζονται τα υλικά Φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ (εννοεί στο μυχό του κολπίσκου ΝΑ του Φάρου), ότε και ήρχισεν η αποβίβασις πάντων των υλικών, μηχανημάτων και εργαλείων. Μετά την αποπεράτωσιν της αποβιβάσεως και του απόπλου του Π/Κ ΣΚΥΡΟΣ, ήρχισε η μεταφορά αυτών, συνεχισθείσης και την επομένην.

Την 6-8-1956 (Δευτέρα) αφαιρέθη ο περιστροφικός φανός, όστις ετοποθετήθη εις το άκρον του κρηπιδώματος και εν συνεχεία ήρχισεν η αφαίρεσις της παλαιάς χυτοσιδηράς στήλης και εν συνεχεία του σιδηρού δαπέδου.

Την ιδίαν (ημέραν) ήρχισεν η λάξευσις δια την διάνοιξιν των οπών προς εντοίχισιν των νέων σιδηροδοκών μετά του δαπέδου. Επίσης την αυτήν (ημέραν) δια ζώων μετεφέρθησαν εις φάρον βότσαλο και άμμος δια την παρασκευήν σκυροκονιάματος (εννοεί χαρμάνι μπετού) προς εντοίχισιν των ανωτέρω σιδηροδοκών.

Την 8-8-1956 (Τετάρτη)

Αποπερατώθη η διάνοιξις των οπών και ενετοιχίσθησαν ούτοι αφού εσταθμίσθησαν προηγουμένως.

Μετά το πέρας των ανωτέρω εργασιών ήρχισεν η αφαίρεσις των εκ μαρμάρου βαθμίδων, προς τοποθέτησιν της μεγάλης σιδηράς βαθμίδος (πλατύσκαλο), επί του οποίου θα εστερεούτο η σηδηρά κλίμαξ.

Την 9-8-1956 (Πέμπτη)

α) αποπερατώθη η αφαίρεσις των λιθίνων βαθμίδων

β) ετοποθετήθη η μεγάλη σιδηρά βαθμίς

γ) Συναρμολογήθησαν τα ελάσματα του δαπέδου

Την 10-8-1956 (Παρασκευή)

α) ετοποθετήθη η σιδηρά κλίμαξ

β) ενετοιχίσθη επί του αύλακος ο τροχίλος ολισθήσεως συρματόσχοινου

γ) ήρχισεν η επισκευή του πυργίου, αρχής γενομένης εκ της θύρας τούτου, ήτις κατά την εξάρμωσιν (εννοεί αποσυναρμολόγηση) παρετήρησα ότι δεν επιδέχετο επισκευήν, τόσο αυτή καθεαυτή η θύρα, όσον και το πλαίσιον αυτής, ότε ηναγκάσθην εις την κατασκευήν καινουργούς ταύτης εκ του παραληφθέντος παλαιού σιδηρού δαπέδου του Φάρου ΓΡΗΑΣ (εννοεί το φάρο ΓΡΗΑΣ της Ανδρου).

Εκ παραλλήλου ήρχισεν η αφαίρεσις της ξυλίνης εσωτερικής επενδύσεως (ραμποτέ) του πυργίου προς μερικήν επισκευήν, ξέσιν, χρωματισμόν και τοποθέτησιν των προφυλακτήρων των αεριστών.

Την 11-8-1956 (Σάββατο)

συνεχίζεται η κατασκευή της σιδηράς θύρας του πυργίου. Αποπερατώθη η αφαίρεσις της ξυλίνης επενδύσεως του πυργίου και ήρχισεν η επισκευή τούτου, ως και η τοποθέτησις

ΣΕΛΙΔΑ 2

των 7 σιδηρών καινουργών προφυλακτήρων εξωτερικώς του πυργίου των αεριστών.

Την 12-8-1956 (Κυριακή) συνεχίζεται η κατασκευή της θύρας του πυργίου και η επισκευή τούτου. Επερατώθη η τοποθέτησις των 7 σιδηρών προφυλακτήρων εξωτερικώς του πυργίου των αεριστών.

Την ιδίαν αντικατεστάθησαν δύο σοβαρώς διερρηγμένοι κρυσταλλοπίνακες και εγένετο εσωτερικός χρωματισμός του πυργίου δια μινίου.

Την 13-8-1956 (Δευτέρα) αποπερατώθη η κατασκευή και η τοποθέτησις της σιδηράς θύρας του πυργίου.

Επίσης την ιδίαν αποπερατώθη η επισκευή του πυργίου και ετοποθετήθη ξυλίνη επένδυσις τούτου.
Την 14-8-1956 (Τρίτη) αποπερατώθη η εξωτερική επισκευή του πυργίου κι ελαιοχρωματίσθη τούτο δια γενικού χρώματος. Την ιδίαν εγένετο ελαιοχρωματισμός του τρούλου δια πρασίνου χρώματος, ελαιοχρωματίσθη η σιδηρά κλίμαξ και το δάπεδον εσωτερικώς του κλωβού. Ομοίως το δάπεδον και η μεγάλη σιδηρά βαθμίς (πλατύσκαλον) ελαιοχρωματίσθησαν δια λευκού χρώματος εις το κάτω μέρος αυτών.

Την ιδίαν ημέραν εγένετο η εγκατάστασις της συστοιχίας πυρακτώσεως εις το κάτω μέρος του πύργου, με μήκος παροχικού σωλήνος 11,50 μέτρα. Την αυτήν εγένετο η τοποθέτησις των φωτιστικών μηχανημάτων και ετέθη εις δοκιμαστικήν περιστροφήν το μηχάνημα μετά των πτερυγίων. Η λειτουργία τούτου δεν ήτο οία ανεμένετο, ότε και επελήφθην όπως αποδώση λειτουργίαν κανονικήν και απρόσκοπτον. Τούτο επέτυχα μέχρι της επόμενης μεσημβρίας.
Την ιδίαν και κατά τας απογευματινάς ώρας προέβην εις την πρώτην δοκιμαστικήν αφήν της πυρακτώσεως, ήτις ήτο αρίστη.
Την 15-8-1956 (Τετάρτη) συνεχίζεται η διαδασκαλία του προσωπικού. Παράδοσις του Φάρου εις τον προϊστάμενον, πάντων των υλικών, μηχανημάτων δια πρωτοκόλλου.
Εξωτερικός χρωματισμός του πυργίου δια λευκού χρώματος. Χρωματισμός δευτέρας επιστρώσεως.
Εναρξις λειτουργίας του Φάρου δια των νέων φωτιστικών μηχανημάτων, παρακολούθησις της λειτουργίας. Επετεύχθη το ακριβές χαρακτηριστικόν του Φάρου δια της αποκοπής των ελασματίνων πτερυγίων 14 χιλιοστών, ότε απέδωσε ακριβώς φως 4 δευτερολέπτων και έκλειψιν 2 δευτερολέπτων.

ΣΕΛΙΔΑ 3

Η εργασία αύτη συνετελέσθη την μεθεπομένην της αφής.
Την 16-8-1956 (Πέμπτη) ήρχισεν ο εγκιβωτισμός των εργαλείων. Την αυτήν εγένετο ελαιοχρωματιμός του δαπέδου και της μεγάλης βαθμίδος (πλατύσκαλο) εις το κάτω μέρος δια λευκού χρώματος δευτέρας επιστρώσεως. Λειτουργία πυρσού καλή.
Την 17-8-1956 (Παρασκευή) συνεχίζεται η διδασκαλία του προσωπικού. Χρωματισμός του πυργίου εξωτερικώς δια λευκού χρώματος τρίτης επιστρώσεως, χρωματισμός του κιγκλιδώματος δια λευκού χρώματος δευτέρας επιστρώσεως. Επισκευή όλων των ενθέτων κλείθρων των θυρών διαμερισμάτων.
Την 18-8-1956 (Σάββατο) συνεχίζεται η διδασκαλία του προσωπικού. Την μεσημβρίαν έλαβον απάντησιν του αποσταλέντος από **16-8** τηλεγραφήματός μου περί της ενάρξεως της λειτουργίας του φάρου και της εγκρίσεως, όπως, πλην ενός ανδρός, το υπόλοιπον τεχνικόν προσωπικόν αναχωρήσει ατμοπλοϊκώς δια Πειραιά.
Την επομένην πρωίαν 19-8-1956 (Κυριακή), τη βοηθεία ζώων αναχωρήσαμεν εκ του Φάρου, μετά των εργαλείων μας, ιδιωτικών και αποσκευών. Την ιδίαν εσπέραν προσεγγίζοντος του πλοίου ανεχωρήσαμεν δια Πειραιά, ότε και παρουσιάσθημεν εις Φαρικήν βάσιν την πρωίαν της **20-8-1956 (Δευτέρα).**

20 Οκτωβρίου 1956. ΑΠΟΦΑΣΗ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΕΘΝ.ΑΜΥΝΗΣ ΓΙΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΦΩΤΟΒΟΛΙΑΣ ΦΑΡΩΝ ΛΙΒΑΔΑΣ & ΓΡΗΑΣ ΑΝΔΡΟΥ ΜΕ ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

Παρατίθεται η απόφαση του Υπουργού Εθν.Αμύνης Δ. Δαβάκη και η εντολή προς τη Δ/νση Φάρων για εκτέλεση των σχετικών εργασιών.

ΠΡΟΣ. Τμῆμα ΥΛΙΚΟΥ-ΜΕΛΕΤΩΝ.

ΘΕΜΑ. Μετατροπὴ χαρακτηριστικοῦ φάρων ΓΡΗΑΣ καὶ ΛΙΒΑΔΑΣ.-

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΦΑΡΩΝ

'Αριθ.πρωτ. 5754

τῇ 20 'Οκτωβρίου 1956

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Σ

"Εχοντες ὑπ'ὄψιν,

1/ Τὴν ὑφισταμένην ἀνάγκην βελτιώσεως τῆς φωτοβολίας τῶν ἐπιτηρουμένων φάρων ΓΡΗΑΣ νήσου "Ανδρου καὶ ΛΙΒΑΔΑΣ νήσου Τήνου.

2/ Τὸν Ν.1629/51 "Περὶ φάρων ἄρθρ. 9.

'Α π ο φ α σ ί ζ ο μ ε ν

3/'Εγκρίνομεν τὴν μετατροπὴν τῶν παλαιοῦ τύπου φωτιστικῶν μηχανημάτων τῶν ἐπιτηρουμένων φάρων ἀμφοτηρίου ΓΡΗΑΣ νήσου "Ανδρου καὶ ΛΙΒΑΔΑΣ νήσου Τήνου διὰ νέου τύπου τοιούτων μεγαλυτέρας ἐντάσεως καὶ ἐντόνου λευκοῦ φωτὸς πρὸς ἀσφαλεστέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν παραπλεόντων.

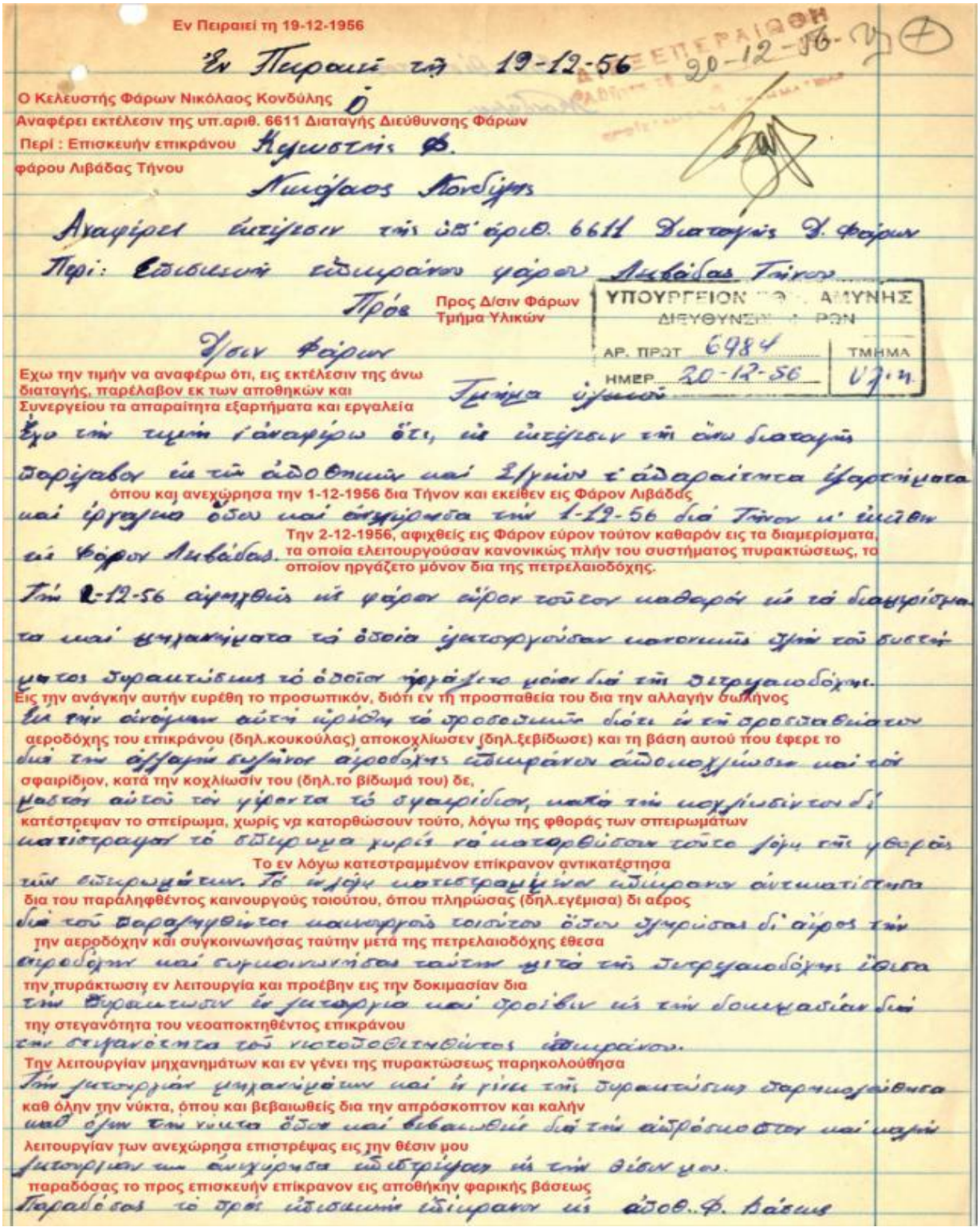
4/'Η Δ/σις φάρων ὡς ἁρμοδία ἐν προκειμένῳ θέλει διαθέσῃ τὰ καταλληλα νέου τύπου μηχανήματα καὶ λυχνιῶν λειτουργούντων δι'ὑπερθέρμων ἀτμῶν πετρελαίου καὶ προβῇ εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν διὰ θρυαλλίδων παλαιοῦ τύπου τοιούτων, τὴν ρύθμισιν τοῦ χαρακτηριστικοῦ, ὡς καὶ τὴν ἔκδοσιν ἀγγελίας διὰ τὴν ὁριστικὴν καὶ κανονικὴν λειτουργίαν τῶν ἐν λόγῳ φάρων.-

Δ.ΔΑΒΑΚΗΣ
ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝ.ΑΜΥΝΗΣ

ΑΝΤΙΓΡΑΦΟΝ

19 Δεκεμβρίου 1956. ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΕΛΕΥΣΤΗ Ν.ΚΟΝΔΥΛΗ ΓΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΔΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΠΙΚΡΑΝΟΥ (ΘΟΛΟΥ ΣΤΟΝ ΚΛΩΒΟ) ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ

Παρατίθεται η αναφορά του στελέχους της Δ/νσης Φάρων.



Εν Πειραιεί τη 19-12-1956

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 19-12-56

ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΘΗ 20-12-56

Ο Κελευστής Φάρων Νικόλαος Κονδύλης

Αναφέρει εκτέλεσιν της υπ.αριθ. 6611 Διαταγής Διεύθυνσης Φάρων

Περί : Επισκευήν επικράνου φάρου Λιβάδας Τήνου

Νικόλαος Κονδύλης

Ἀναφέρει ὑπ' ἐξέλεσιν τῆς ὑπ' ἀριθ. 6611 Διαταγῆς Δ/νσ. Φάρων

Περὶ: Ἐπισκευῆς ἐπικράνου φάρου Λιβάδας Τήνου

Πρός Προς Δ/σιν Φάρων Τμήμα Υλικών

Φάρων

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΤΗΣ ΑΜΥΝΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΦΑΡΩΝ
ΑΡ. ΠΡΩΤ 6984 ΤΜΗΜΑ
ΗΜΕΡ. 20-12-56 Υλ.

Τμήμα Υλικῶν

Εχω την τιμήν να αναφέρω ότι, εις εκτέλεσιν της άνω διαταγής, παρέλαβον εκ των αποθηκών και Συνεργείου τα απαραίτητα εξαρτήματα και εργαλεία

Ἔχω τὴν τιμὴν νὰ ἀναφέρω ὅτι, εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ἄνω διαταγῆς παρέλαβον ἐκ τῶν ἀποθηκῶν καὶ Συνεργείου τὰ ἀπαραίτητα ἐξαρτήματα

όπου και ανεχώρησα την 1-12-1956 δια Τήνον και εκείθεν εις Φάρον Λιβάδας

καὶ ἐργαλεῖα ὅπου καὶ ἀνεχώρησα τὴν 1-12-56 διὰ Τῆνον κ' ἐκεῖθεν

Την 2-12-1956, αφιχθείς εις Φάρον εύρον τούτον καθαρόν εις τα διαμερίσματα, τα οποία ελειτουργούσαν κανονικώς πλήν του συστήματος πυρακτώσεως, τα οποίον ηργάζετο μόνον δια της πετρελαιοδόχης.

εἰς Φάρον Λιβάδας. Τὴν 2-12-56 ἀφιχθεὶς εἰς φάρον εὗρον τοῦτον καθαρὸν εἰς τὰ διαμερίσματα καὶ μηχανήματα τὰ ὁποῖα ἐλειτουργοῦσαν κανονικῶς πλὴν τοῦ συστή-

ματος πυρακτώσεως τὸ ὁποῖον ἠργάζετο μόνον διὰ τῆς πετρελαιοδόχης.

Εις την ανάγκην αυτήν ευρέθη το προσωπικόν, διότι εν τη προσπαθεία του δια την αλλαγήν σωλήνος

Εἰς τὴν ἀνάγκην αὐτὴν εὑρέθη τὸ προσωπικὸν διότι ἐν τῇ προσπαθείᾳ τοῦ

αεροδόχης του επικράνου (δηλ.κουκούλας) αποκοχλίωσεν (δηλ.ξεβίδωσε) και τη βάση αυτού που έφερε το

διὰ τὴν ἀλλαγὴν σωλῆνος ἀεροδόχης ἐλειτούργουν ἀδιακόπως καὶ τὸ

σφαιρίδιον, κατά την κοχλίωσίν του (δηλ.το βιδωμά του) δε,

σφαιρίδιον, κατὰ τὴν κοχλίωσίν του δὲ, μαστοὶ αὐτοῦ τὰ γύρετα τὸ σφαιρίδιον, κατὰ τὴν μορφώσιν τοῦ δί

κατέστρεψαν το σπείρωμα, χωρίς να κατορθώσουν τούτο, λόγω της φθοράς των σπειρωμάτων

κατέστρεψαν τὸ σπείρωμα χωρὶς νὰ κατορθώσουν τοῦτο λόγω τῆς φθορᾶς τῶν σπειρωμάτων

Το εν λόγω κατεστραμμένον επίκρανον αντικατέστησα

τῶν σπειρωμάτων. Τὸ ἐν λόγῳ κατεστραμμένον ἐπίκρανον ἀντικατέστησα

δια του παραληφθέντος καινουργούς τοιούτου, όπου πληρώσας (δηλ.εγέμισα) δι αέρος

διὰ τοῦ παραληφθέντος καινουργοῦς τοιούτου, ὅπου πληρώσας δι' ἀέρος τὴν

την αεροδόχην και συγκοινωνήσας ταύτην μετά της πετρελαιοδόχης έθεσα

ἀεροδόχην καὶ συγκοινωνήσας ταύτην μετὰ τῆς πετρελαιοδόχης ἔθεσα

την πυράκτωσιν εν λειτουργία και προέβην εις την δοκιμασίαν δια

τὴν πύρακτωσιν ἐν λειτουργίᾳ καὶ προέβην εἰς τὴν δοκιμασίαν διὰ

την στεγανότητα του νεοαποκτηθέντος επικράνου

τὴν στεγανότητα τοῦ νεοαποκτηθέντος ἐπικράνου.

Την λειτουργίαν μηχανημάτων και εν γένει της πυρακτώσεως παρηκολούθησα

Τὴν λειτουργίαν μηχανημάτων καὶ ἐν γένει τῆς πύρακτώσεως παρηκολούθησα

καθ όλην την νύκτα, όπου και βεβαιωθείς δια την απρόσκοπτον και καλήν

καθ' ὅλην τὴν νύκτα ὅπου καὶ βεβαιωθείς διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον καὶ καλὴν

λειτουργίαν των ανεχώρησα επιστρέψας εις την θέσιν μου

λειτουργίαν των ἀνεχώρησα ἐπιστρέψας εἰς τὴν θέσιν μου.

παραδόσας το προς επισκευήν επίκρανον εις αποθήκην φαρικής βάσεως

Παραδόσας τὸ πρὸς ἐπισκευὴν ἐπίκρανον εἰς ἀποθ. Φ. Βάσεως

Φάροι πετρελαίου: Γύρω στο 1880 άρχισαν να τοποθετούνται πυρσοί. Το όλο σύστημα αποτελείται από μια συστοιχία αεροδόχου – πετρελαιοδόχου, βάσει των οποίων περνάει το φωτιστικό πετρέλαιο σε μια λυχνία, τύπου ΛΟΥΞ. Η συγκεκριμένη λυχνία ήταν τοποθετημένη στο κέντρο ενός οπτικού, που περιστρεφόταν με τη βοήθεια μιας ωρολογιακής μηχανής. Ο φαροφύλακας, μετά τη δύση του ηλίου, τοποθετούσε πετρέλαιο στην ειδική υποδοχή (πετρελαιοδόχη) και με μια κοινή τρόμπα αέρα στην αεροδόχη. Μ' αυτόν τον τρόπο προωθούνταν το πετρέλαιο στη λυχνία και με την κατάλληλη προθέρμανση γινόταν εξαέρωση πετρελαίου. Ο ωρολογιακός μηχανισμός κουρδίζονταν με τη βοήθεια ενός βαριδιού, το οποίο κινούνταν κάθετα στον πύργο του φάρου και μέσα από ειδική διάταξη που τα γρανάζια περιέστρεφαν το οπτικό.

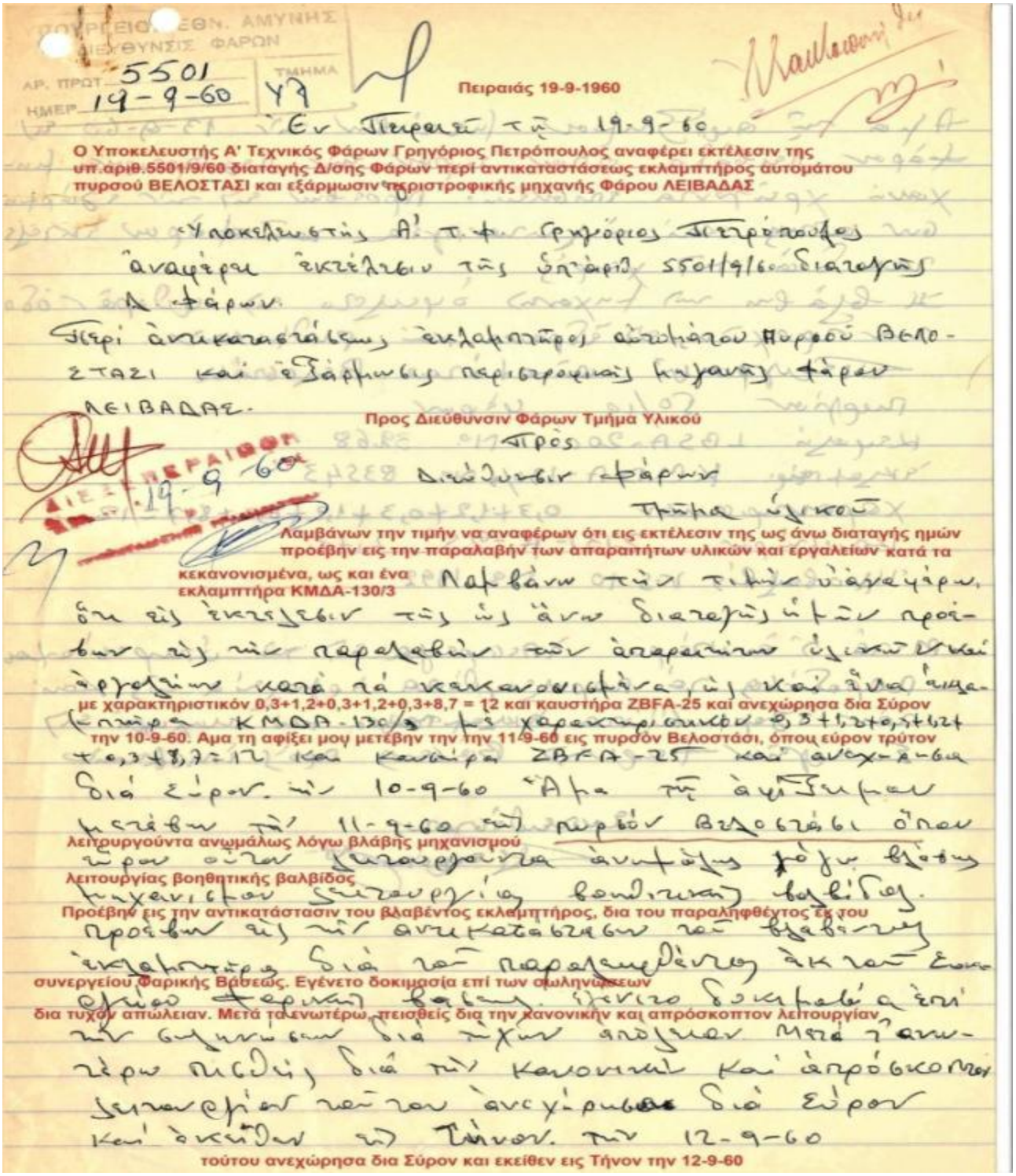
Εὐσυνείδητος

Μαθήτης.

Κάτω από την επίπεδη βάση τοποθετούνταν υδράργυρος για την αποφυγή τριβών. Ο φαροφύλακας παρακολουθούσε το μηχάνημα όλη τη νύχτα και κούρδιζε το μηχανισμό κάθε φορά που το βάρος του ωρολογιακού μηχανισμού έφτανε στη βάση του πύργου. Η διαδικασία επαναλαμβανόταν κάθε φορά, ανάλογα με τις στροφές του οπτικού και το ύψος του πύργου ανά πρώτο λεπτό. Τα φωτιστικά αυτά μηχανήματα ήταν ταξινομημένα σε τρεις κατηγορίες, ανάλογα με το μέγεθος της λυχνίας και του οπτικού, ήταν πολύ αξιόπιστα και έδιναν φωτοβολία σε ακτίνα 15-20 μιλίων. Λειτούργησαν για έναν αιώνα. Είχαν μεγάλη αξιοπιστία, απαιτούσαν όμως μεγάλο κόστος συντήρησης και λειτουργίας.

19 Σεπτεμβρίου 1960. ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΕΛΕΥΣΤΗ ΓΡΗΓ.ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΦΑΡΟΥΣ ΒΕΛΟΣΤΑΣΙ ΣΥΡΟΥ ΚΑΙ ΛΙΒΑΔΑ.

Παρατίθεται η αναφορά του ως άνω στελέχους της Δ/νσης Φάρων, αναφορικά με αλλαγή λαμπτήρος στο Φάρο Βελοστάσι Σύρου και εξάρμωση της μηχανής στο Φάρο Λιβάδας.



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΘΝ. ΑΜΥΝΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΦΑΡΩΝ
ΑΡ. ΠΡΩΤ. 5501
ΗΜΕΡ. 19-9-60
ΤΜΗΜΑ Υ9

Πειραιάς 19-9-1960

Ο Υποκελευστής Α' Τεχνικός Φάρων Γρηγόριος Πετρόπουλος αναφέρει εκτέλεσιν της υπ.αριθ.5501/9/60 διαταγής Δ/σης Φάρων περί αντικαταστάσεως εκλαμπτήρος αυτομάτου πυρσού ΒΕΛΟΣΤΑΣΙ και εξάρμωσιν περιστροφικής μηχανής Φάρου ΛΕΙΒΑΔΑΣ

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 19-9-60

Ὑποκελευστὴς Α' τ.φ. Γρηγόριος Πετρόπουλος
ἀναφέρει ἐκτέλεσιν τῆς ὑπ'ἀριθ. 5501/9/60 διαταγῆς
Δ/σεως Φάρων
περὶ ἀντικαταστάσεως ἐκλαμπτῆρος αὐτομάτου πυρσοῦ ΒΕΛΟ-
ΣΤΑΣΙ καὶ ἐξαρμώσεως περιστροφικῆς μηχανῆς φάρου
ΛΕΙΒΑΔΑΣ.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΦΑΡΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 19-9-60

Προς Διεύθυνσιν Φάρων Τμήμα Υλικού

Πρὸς
Διεύθυνσιν Φάρων
Τμῆμα Ὑλικοῦ

Λαμβάνων τὴν τιμὴν νὰ ἀναφέρω ὅτι εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ὡς ἄνω διαταγῆς ὑμῶν προέβην εἰς τὴν παραλαβὴν τῶν ἀπαραιτήτων ὑλικῶν καὶ ἐργαλείων κατὰ τὰ κεκανονισμένα, ὡς καὶ ἕνα ἐκλαμπτῆρα ΚΜΔΑ-130/3 με χαρακτηριστικών 0,3+1,2+0,3+1,2+0,3+8,7 = 12 και καυστήρα ZBFA-25 και ἀνεχώρησα διὰ Σύρον τὴν 10-9-60. Ἅμα τῇ ἀφίξει μου μετέβην τὴν 11-9-60 εἰς πυρσὸν Βελοστάσι, ὅπου εὗρον τοῦτον λειτουργοῦντα ἀνωμάλως λόγω βλάβης μηχανισμοῦ λειτουργίας βοηθητικῆς βαλβίδος. Προέβην εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ βλαβέντος ἐκλαμπτῆρος, διὰ τοῦ παραληφθέντος ἐξ ἐμοῦ συνεργείου Φαρικῆς Βάσεως. Ἐγένετο δοκιμασία ἐπὶ τῶν ὡληνώσεων διὰ τυχὸν ἀπώλειαν. Μετὰ ταῦτα ἐνωτέρω, πεισθεὶς διὰ τὴν κανονικὴν καὶ ἀπρόσκοπτον λειτουργίαν τῶν ὡληνώσεων διὰ τῶν ἀπολύων Μετὰ ταῦτα πάλιν διὰ τῶν κανονικῶν καὶ ἀπροσκόπτων λειτουργιῶν τοῦτον ἀνεχώρησα διὰ Σύρον καὶ ἐκεῖθεν εἰς Τῆνον. τὴν 12-9-60 τούτου ανεχώρησα δια Σύρον και εκείθεν εις Τήνον την 12-9-60

Αμα τη αφίξει μου μετέβην την 13-9-60 εις Φάρον Λειβάδα, όπου εύρον την περιστροφικήν μηχανήν χρήζουσα επισκευής. Προέβην εις την εξάρμωσιν αυτής και η λειτουργία του Φάρου εκτελείται δια της χειρός.
Η βλάβη της μηχανής οφείλετο εις την φθοράν οδοντωτών τροχών, εις έδρανα και ρυθμιστήν.

Αμα τῇ ἀφίξει μου μετέβην τὴν 13-9-60 εἰς Φάρον Λειβάδα ὅπου εὗρον τὴν περιστροφικὴν μηχανὴν χρήζουσα ἐπισκευῆς. Προέβην εἰς τὴν ἐξάρμωσιν αὐτῆς καὶ ἡ λειτουργία τοῦ Φάρου ἐκτελεῖται διὰ τῆς χειρός.
Ἡ βλάβη τῆς μηχανῆς ὀφείλετο εἰς τὴν φθορὰν ὀδοντωτῶν τροχῶν, εἰς ἔδρανα καὶ ρυθμιστήν.

Περιγραφή αὐτομάτου Βελοστάσι

Περιγραφὴ αὐτοματίου Βελοστάσι

Πυργίον 50/10 φέρον
Κεφαλή 1BSA-200 No 3268
Εκλαμπτήρα
ΚΜΔΑ-130/3No 83543
Χαρακτηριστικόν
0,3+1,2+0,3+1,2+0,3+8,7=12
Καυστήρος ZBFA-25 Litr
Ηλιοβαλβίς V-S10 No 1992

Πυργίον 50/10 φέρον
Κεφαλὴ 1BSA-200 Νο. 3268
ἐκλαμπτήρ. ΚΜΔΑ-130/3 Νο. 83543
χαρακτηριστικὸν 0,3+1,2+0,3+1,2+0,3+8,7=12
Καυστὴρ ZBFA-25 Λίτ.
Ἡλιοβαλβὶς V-S 10 Νο 1992

Μετὰ τ' ἀνωτέρω ἐπεστρεψα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν παραδίδων τὰ παραληφθέντα ἐργαλεῖα εἰς καὶ τὸν ἐξαρμοσθέντα ἐκλαμπτῆρα καὶ μηχανὴν εἰς Συνεργεῖον Φαρικῆς Βάσεως πρὸς ἐπισκευήν

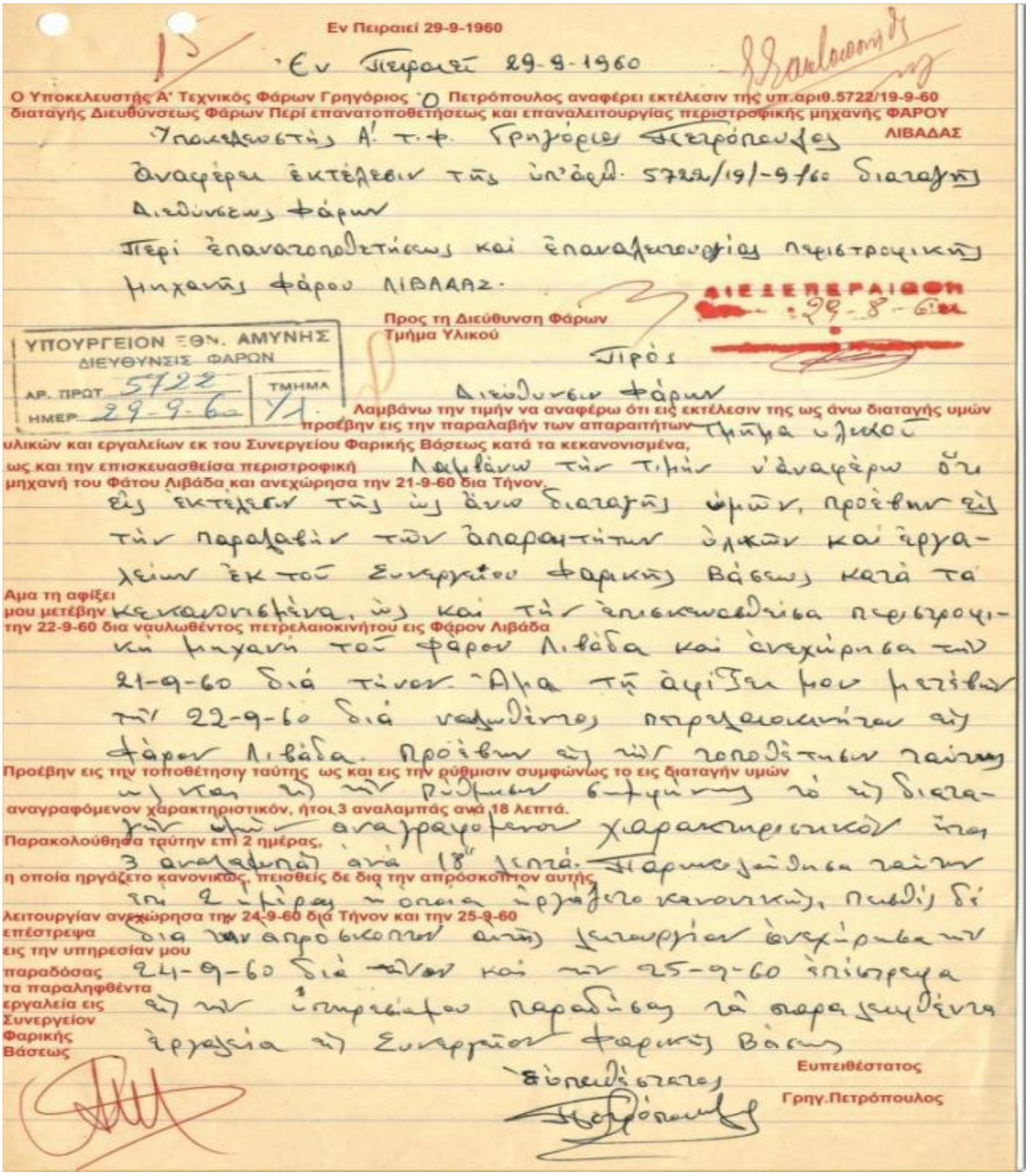
Μετά τα ανωτέρω επέστρεψα εις την υπηρεσίαν μου, παραδώσας τα παραληφθέντα εργαλεία, ως και τον εξαρμοσθέντα εκλαμπτήρα και μηχανή εις Συνεργείον Φαρικής Βάσεως προς επισκευήν.

Ευπειθέστατος

Γρηγ.Πετρόπουλος

29 Σεπτεμβρίου 1960. ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΕΛΕΥΣΤΗ ΓΡΗΓ.ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΕΠΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΘΕΙΣΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΣΤΟ ΦΑΡΟ .

Παρατίθεται η αναφορά του ως άνω στελέχους της Δ/νσης Φάρων, αναφορικά με επανατοποθέτηση της επισκευασθείσας στον Πειραιά μηχανής πίσω στο Φάρο Λιβάδας.



Εν Πειραιεί 29-9-1960

Ο Υποκελευστής Α' Τεχνικός Φάρων Γρηγόριος Ο Πετρόπουλος αναφέρει εκτέλεσιν της υπ.αριθ.5722/19-9-60 διαταγής Διευθύνσεως Φάρων Περί επανατοποθετήσεως και επαναλειτουργίας περιστροφικής μηχανής ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ

Ἐν Πειραιεῖ 29-9-1960

Ὑποκελευστὴς Α' τ.φ. Γρηγόριος Πετρόπουλος

Ἀναφέρει ἐκτέλεσιν τῆς ὑπ'ἀριθ. 5722/19/-9/60 διαταγῆς Διευθύνσεως φάρων

Περὶ ἐπανατοποθετήσεως καὶ ἐπαναλειτουργίας περιστροφικῆς μηχανῆς φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ.

ΔΙΕΞΕΠΕΡΑΙΩΘΗ 29-8-61

Προς τη Διεύθυνση Φάρων Τμήμα Υλικού

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΘΝ. ΑΜΥΝΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΦΑΡΩΝ
ΑΡ. ΠΡΩΤ 5722 ΗΜΕΡ 29-9-60 ΤΜΗΜΑ Υ/Α

Πρὸς

Διεύθυνσιν φάρων

Λαμβάνω την τιμήν να αναφέρω ότι εις εκτέλεσιν της ως άνω διαταγής υμών προέβην εις την παραλαβήν των απαραιτήτων υλικών και εργαλείων εκ του Συνεργείου Φαρικής Βάσεως κατά τα κεκανονισμένα, ως και την επισκευασθείσα περιστροφική μηχανή του Φάτου Λιβάδα και ανεχώρησα την 21-9-60 δια Τήνον.

Τμῆμα ὑλικοῦ

Λαμβάνω τὴν τιμὴν ν'ἀναφέρω ὅτι εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ὑμ. ἄνω διαταγῆς ὑμῶν, προέβην εἰς τὴν παραλαβὴν τῶν ἀπαραιτήτων ὑλικῶν καὶ ἐργαλείων ἐκ τοῦ Συνεργείου φαρικῆς Βάσεως κατὰ τὰ κεκανονισμένα, ὡς καὶ τὴν ἐπισκευασθεῖσα περιστροφικὴ μηχανὴ τοῦ φάρου Λιβάδα καὶ ἀνεχώρησα τὴν 21-9-60 διὰ Τῆνον.

Αμα τη αφίξει μου μετέβην την 22-9-60 δια ναυλωθέντος πετρελαιοκινήτου εις Φάρον Λιβάδα

Ἅμα τῇ ἀφίξει μου μετέβην τὴν 22-9-60 διὰ ναυλωθέντος πετρελαιοκινήτου εἰς φάρον Λιβάδα.

Προέβην εις την τοποθέτησιν ταύτης ως και εις την ρύθμισιν συμφώνως το εις διαταγήν υμών αναγραφόμενον χαρακτηριστικόν, ήτοι 3 αναλαμπάς ανά 18 λεπτά.

Προέβην εἰς τὴν τοποθέτησιν ταύτης ὡς καὶ εἰς τὴν ρύθμισιν συμφώνως τὸ εἰς διαταγὴν ὑμῶν ἀναγραφόμενον χαρακτηριστικὸν ἦτοι 3 ἀναλαμπὰς ἀνὰ 18' λεπτά.

Παρακολούθησα ταύτην επί 2 ημέρας, η οποία ηργάζετο κανονικώς, πεισθείς δε δια την απρόσκοπτον αυτής λειτουργίαν ανεχώρησα την 24-9-60 δια Τήνον και την 25-9-60 επέστρεψα εις την υπηρεσίαν μου παραδόσας 24-9-60 διὰ Τῆνον καὶ τὴν 25-9-60 ἐπέστρεψα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μου παραδόσας τὰ παραληφθέντα ἐργαλεῖα εἰς τὸ Συνεργεῖον Φαρικῆς Βάσεως

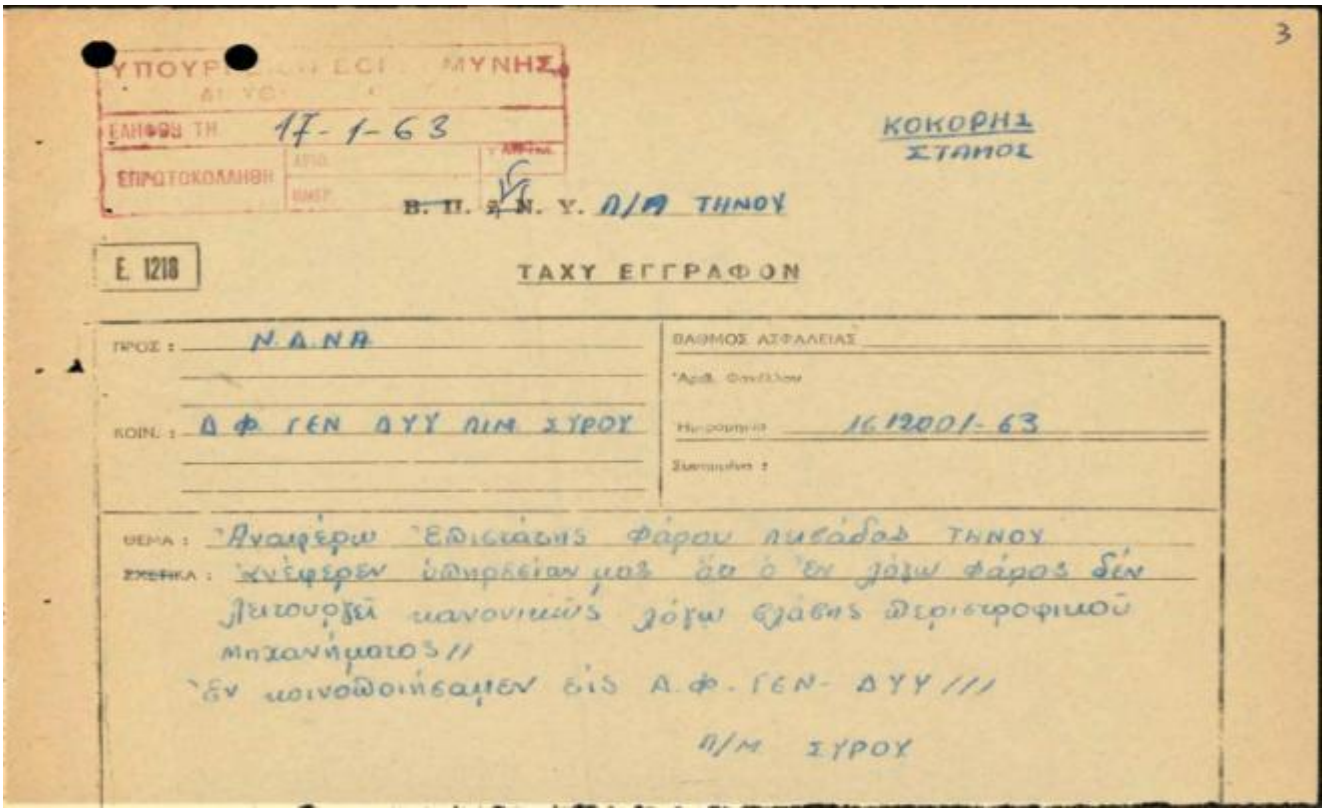
Παρακολούθησα ταύτην ἐπὶ 2 ἡμέρας, ἡ ὁποία ἠργάζετο κανονικῶς, πεισθεὶς δὲ διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον αὐτῆς λειτουργίαν ἀνεχώρησα τὴν 24-9-60 διὰ Τῆνον καὶ τὴν 25-9-60 ἐπέστρεψα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μου παραδόσας τὰ παραληφθέντα ἐργαλεῖα εἰς τὸ Συνεργεῖον Φαρικῆς Βάσεως

Εὐπειθέστατος

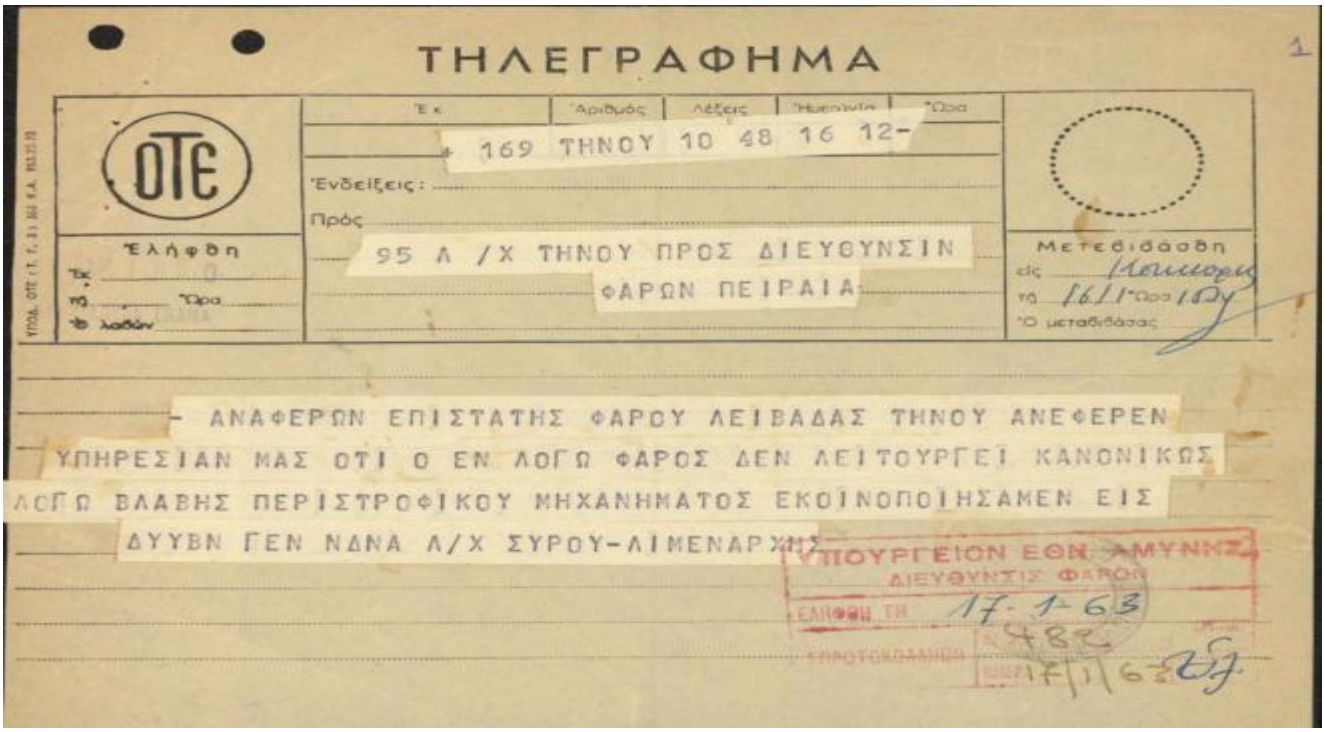
Γρηγ.Πετρόπουλος

17 Ιανουαρίου 1963. ΑΝΑΦΟΡΑ ΒΛΑΒΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΕΝΤΟΛΗ Δ/ΝΣΗΣ ΦΑΡΩΝ ΓΙΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΝΟΝΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ .

Παρατίθενται τα σχετικά σήματα, έγγραφα και η εντολή της Δ/νσης Φάρων.



ΥΠΟΥΡ[illegible] ΕΘΝ ΑΜΥΝΗΣ
ΕΛΗΦΘΗ ΤΗ 17-1-63
ΕΠΙΠΡΩΤΟΚΟΛΛΗΘΗ
Β. Π. & Ν. Υ. Δ/Μ ΤΗΝΟΥ
ΚΟΚΟΡΗΣ ΣΤΑΝΟΣ
Ε. 1218
ΤΑΧΥ ΕΓΓΡΑΦΟΝ
ΠΡΟΣ : ΝΑΝΑ
ΚΟΙΝ. : ΔΦ ΓΕΝ ΔΥΥ ΛΙΜ ΣΥΡΟΥ
ΒΑΘΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
Ημερομηνία 16/1200/1-63
ΘΕΜΑ : Αναφέρω Επιστάτης Φάρου Λειβάδας ΤΗΝΟΥ
ΣΧΕΤΙΚΑ : Ανέφερεν υπηρεσίαν μας ότι ο εν λόγω φάρος δεν λειτουργεί κανονικώς λόγω βλάβης περιστροφικού μηχανήματος //
Εν κοινοποιήσαμεν εις Α.Φ. ΓΕΝ- ΔΥΥ ///
Δ/Μ ΣΥΡΟΥ



ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ
ΟΤΕ
Έλήφθη
Έκ | Αριθμός | Λέξεις | Ημερομηνία | Ώρα
169 ΤΗΝΟΥ 10 48 16 12-
Ενδείξεις :
Πρός
95 Α /Χ ΤΗΝΟΥ ΠΡΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ
ΦΑΡΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ
Μεταδόθηκε
Ο μεταδόσας
- ΑΝΑΦΕΡΩΝ ΕΠΙΣΤΑΤΗΣ ΦΑΡΟΥ ΛΕΙΒΑΔΑΣ ΤΗΝΟΥ ΑΝΕΦΕΡΕΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΜΑΣ ΟΤΙ Ο ΕΝ ΛΟΓΩ ΦΑΡΟΣ ΔΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΚΑΝΟΝΙΚΩΣ ΛΟΓΩ ΒΛΑΒΗΣ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ ΕΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΑΜΕΝ ΕΙΣ ΔΥΥΒΝ ΓΕΝ ΝΔΝΑ Λ/Χ ΣΥΡΟΥ-ΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΘΝ ΑΜΥΝΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΦΑΡΩΝ
ΕΛΗΦΘΗ ΤΗ 17-1-63
ΕΠΙΠΡΩΤΟΚΟΛΛΗΘΗ

~~ΣΧΟΛΕΙΟΝ~~ Η. Υ. Δ. ΦΑΡΩΝ

Ε. 1218

ΤΑΧΥ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

ΠΡΟΣ : Δ.Υ.Υ.

ΚΟΙΝ. :

ΒΑΘΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Αριθ. Φακέλλου 76.

Ημερομηνία 17-1-63

Συντμήτέον :

ΘΕΜΑ : Ἀνώμαλος λειτουργία ἐπιτηρουμένου φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ Τήνου.-

ΣΧΕΤΙΚΑ :

Ἐπιτηρούμενος φάρος ΛΙΒΑΔΑΣ Τήνου ἀριθμός Ἑλληνικοῦ Φαροδείκτου 508 λειτουργεῖ ἀνωμάλως προσωρινῶς.

2ον.- Ἀποκατάστασις λειτουργίας του προβλέπεται μετά θήμερον περίπου.-

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
302 17-1-63

(Ἔκδοσις ἐν Ἰανουαρίῳ 1959)

Α. Μ. 3963

ΔΙΑΤΑΞΗ Δ.ΦΑΡΩΝ ΑΡΙΘ. 3/464

ΔΙΕΚΟΥΣΙΑ ΦΑΡΟΣ

Πειραιεύς 17-1-63

8

Ἀποκατάστασις κανονικῆς λειτουργίας τοῦ ἀναμέλως λειτουργοῦντος ἐπιτηρουμένου φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ Τήνου.-

1.- ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ.

α.- Ὁ ἐπιτηρούμενος φάρος ΛΙΒΑΔΑΣ Τήνου λειτουργεῖ ἀναμέλως. Τοῦτο ἀνεφέρθη διά 161200/1-63 Σήματος Δ/Α ΤΗΝΟΥ.-

2.- ΣΚΟΠΟΣ.

α.- Ἡ παροῦσα ἀποστολή σκοπόν ἔχει τήν ἀποκατάστασιν κανονικῆς λειτουργίας τοῦ ὡς ἄνω ἐπιτηρουμένου φάρου.-

3.- ΔΙΑΤΙΘΕΜΕΝΑ ΜΕΣΑ.

α.- Διά τήν ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ διατίθενται τά ἀκόλουθα μέσα :

(1) Κινητόν συνεργεῖον Φ.ΒΛΕΣΣΑΣ ἀποτελούμενον ἐκ Κελ.(ΤΦ) Γ.ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ.

(2) Ἓκταχτον προσωπικόν μεταφορᾶς ὑλικῶν προσλαμβανόμενον ἐπί τόπου ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν τῆς ἀποστολῆς.

(3) Συγκοινωνιακά μέσα διά τήν μεταφοράν προσωπικοῦ καί ὑλικῶν μισθούμενα ἐπί τόπου ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν τῆς ἀποστολῆς.-

(4) Ὑλικά καί ἐργαλεῖα παραλαμβανόμενα ἐκ τῶν Ἀποθηκῶν καί Συνεργείου Φ.ΒΛΕΣΣΑΣ κατόπιν τῆς κατά Νόμον διαδικασίας.-

4.- ΤΡΟΠΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ.

α.- Παραλαβή ὑλικῶν καί ἐργαλείων ἐξ Ἀποθηκῶν καί Συνεργείου Φ.ΒΛΕΣΣΑΣ, ἐφ'ὅσον τά ὑλικά καί ἐργαλεῖα εἶναι βαρέα καί δέν δύνανται νά μεταφερθῶσιν ὑπό τοῦ συνεργείου, νά προωθηθῶσι μέσῳ ΑΕ/ΤΑΠ εἰς Δ/Α ΤΗΝΟΥ.-

β.- Ἐφοδιασμός προσωπικοῦ παραγράφου 3-α-(1) διά φύλου πορείας ἐκδοθησομένου ὑπό τῆς Φ.ΒΛΕΣΣΑΣ.

γ.- Δρομολόγιον τό συντομώτερον δυνατόν διά χρησιμοποιήσεως τῶν διατιθεμένων συγκοινωνιακῶν μέσων συμφώνως πρός τάς ἰσχυούσας διατάξεις Γ.Ε.Ν. Ἐγκρίνεται ἡ μίσθωσις κλωτοῦ ἢ χερσαίου μέσου διά τήν μετάβασιν καί ἐπιστροφήν τοῦ συνεργείου ἀπό λιμένα ΤΗΝΟΥ εἰς φάρον ΛΙΒΑΔΑΣ.

../..

7

δ.- Ὁ Κελ.(ΤΦ) Γ.ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ νά καταβάλῃ πᾶσαν δυνατήν προσπάθειαν διά τήν ἐπί τόπου ἐπισκευήν τοῦ περιστροφικοῦ μηχανήματος. Ἐν περιπτώσει δέ καί δέν δύναται νά γίνῃ ἐπιτόπιος ἐπισκευή τούτου νά ἐξαρμοσθῇ καί μεταφερθῇ εἰς Συνεργεῖον Φ.ΒΑΣΙΣ πρός ἐπισκευήν. Συστήσῃ δέ εἰς τό προσωπικόν τοῦ φάρου, ὅπως τό ὀπτικόν περιστρέφηται διά τῶν χειρῶν μέχρις ἐπανατοποθετήσεως τοῦ περιστροφικοῦ μηχανήματος.-

ε.- Μετά πέρας ἀποστολῆς :

(1) Ἐπιστροφή προσωπικοῦ παραγράφου 3-α-(1) καί παρουσίασις τούτου εἰς Φ.ΒΑΣΙΝ.

(2) Παράδοσις ὑλικοῦ καί ἐργαλείων εἰς Ἀποθήκας καί Συνεργεῖον Φ.ΒΑΣΙΣ.

(3) Ὑποβολή ὑπό τοῦ Κελ.(ΤΦ) Γ.ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ ἀναφορᾶς ἐκτελέσεως ἀποστολῆς.-

5.- ΧΡΟΝΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ.

α.- Αἱ κινήσεις χρονικῶς θά ἐκτελεσθῶσιν ὡς ἀκολούθως :

(1) Παραλαβή ὑλικῶν καί ἐργαλείων ὡς καί ἀναχώρησις συνεργείου ἄμεσος.

(2) Διάρκεια ἀποστολῆς θεωρουμένης εἰδικῆς ἐκτάκτου ἀναλόγως τῶν συνθηκῶν προβλέπεται 5θήμερος.-

ΠΣίαρχος Α.ΡΟΖΑΚΗΣ Β.Ν.
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

Ἀκριβές ἀντίγραφον

ΑΠΟΔΕΚΤΑΙ.

ΠΡΟΣ ΕΝΤΟΛΗΝ : α) Τμῆμα ΥΛΙΚΟΥ.
β) -"- ΛΟΓΙΣΤΙΚΟΝ
γ) Φ.ΒΑΣΙΣ.

ΠΡΟΣ ΚΟΙΝ/ΣΙΝ : α) ΑΝΩΤΕΡΑΝ ΑΡΧΗΝ ΤΗΝΟΥ
β) Κελευστήν (ΤΦ) Γ.ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΝ.

9

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΦΑΡΩΝ

Π ρ ό ς : ΛΙΜΕΝΙΚΗΝ ΑΡΧΗΝ ΤΗΝΟΥ.

'Αριθ.Πρωτ. 464

17 'Ιανουαρίου 1962.

Θ Ε Μ Α : 'Αποστολή Διαταγῆς ὑπ'άριθμ. 3 Δ.ΦΑΡΩΝ ἀπό 17-1-63.-

Συνημμένα 1

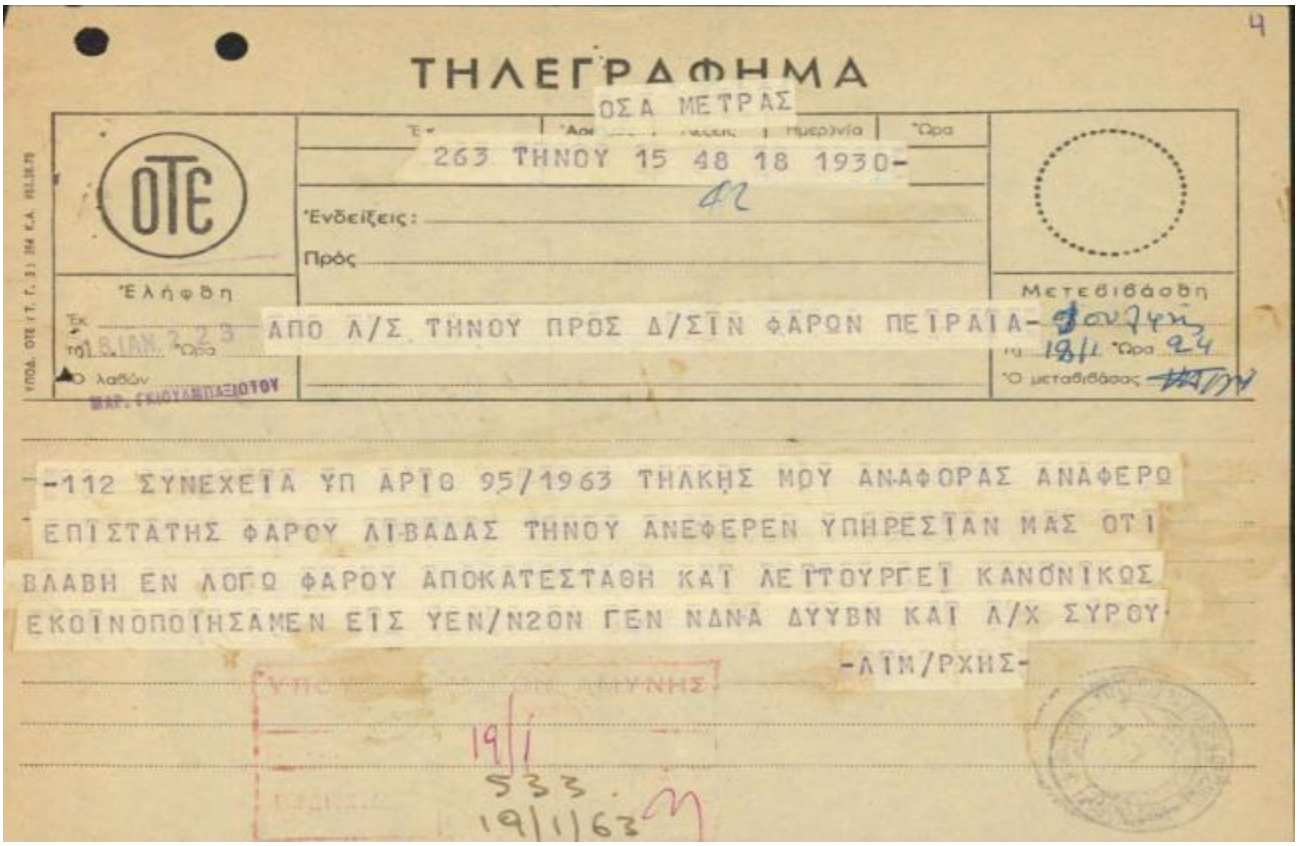
'Αποστέλλεται συνημμένως ἡ ὑπ'άριθμ. 3 Διαταγή Δ.ΦΑΡΩΝ ἀπό 17-1-63 ἀφορῶσα τήν ἀποκατάστασιν κανονικῆς λειτουργίας τοῦ ἀναμάλως λειτουργοῦντος ἐπιτηρουμένου φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ Τήνου.-

Πλοίαρχος Α.ΡΟΖΑΚΗΣ Β.Ν.
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΔΙΕΞΕΠΕΡΑΙΩΘΗ
ΑΡΙΘΜΟΣ 326 | ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 21-1-63

19 Ιανουαρίου 1963. ΑΝΑΦΟΡΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΝΟΝΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ .

Παρατίθενται τα σχετικά έγγραφα και σήματα.



ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ

ΟΣΑ ΜΕΤΡΑΣ

ΟΤΕ

263 ΤΗΝΟΥ 15 48 18 1930-

Ένδείξεις:

Πρός

Έλήφθη

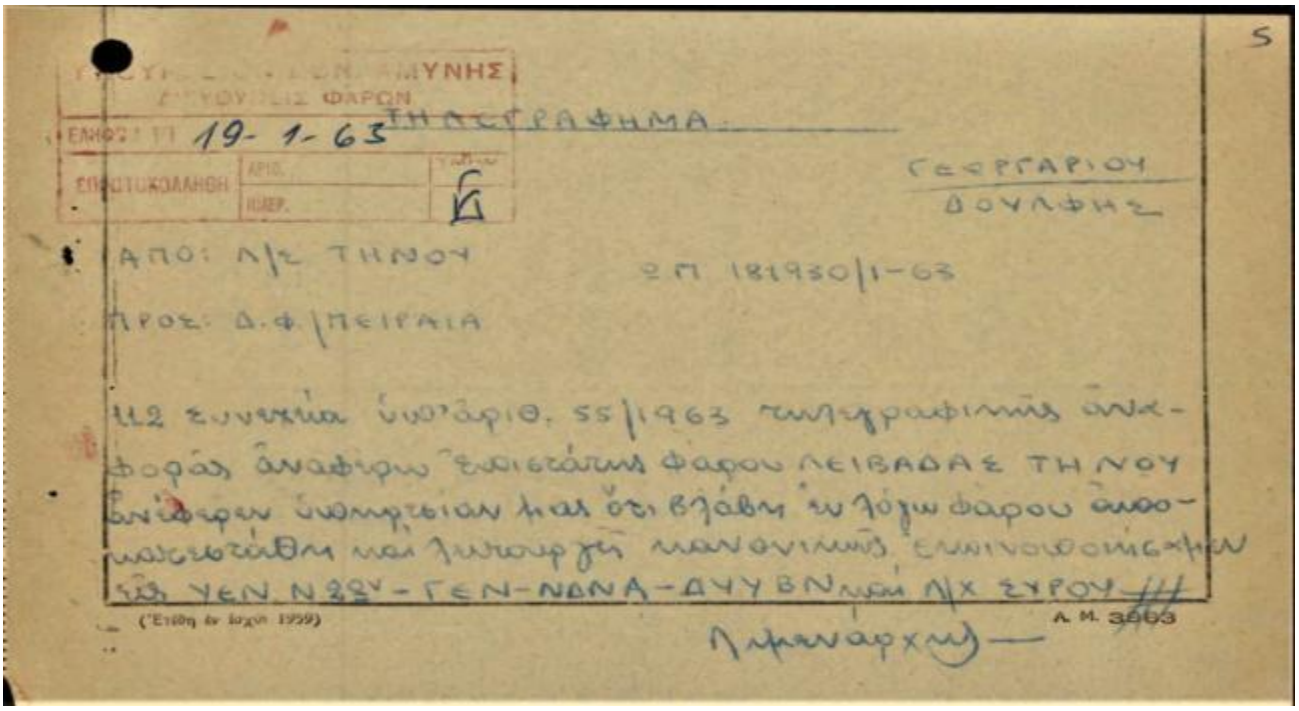
ΑΠΟ Λ/Σ ΤΗΝΟΥ ΠΡΟΣ Δ/ΣΙΝ ΦΑΡΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ-

Μετεβιβάσθη

-112 ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΥΠ ΑΡΙΘ 95/1963 ΤΗΛΑΚΗΣ ΜΟΥ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΑΝΑΦΕΡΩ ΕΠΙΣΤΑΤΗΣ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ ΤΗΝΟΥ ΑΝΕΦΕΡΕΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΜΑΣ ΟΤΙ ΒΛΑΒΗ ΕΝ ΛΟΓΩ ΦΑΡΟΥ ΑΠΟΚΑΤΕΣΤΑΘΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΚΑΝΟΝΙΚΩΣ ΕΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΑΜΕΝ ΕΙΣ ΥΕΝ/Ν2ΟΝ ΓΕΝ ΝΑΝΑ ΔΥΥΒΝ ΚΑΙ Λ/Χ ΣΥΡΟΥ

-ΛΙΜ/ΡΧΗΣ-

19/1
533
19/1/63



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΜΠΟΡΙΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΦΑΡΩΝ

ΕΛΗΦΘΗ 19-1-63

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΑΡΙΘ. ΗΜΕΡ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ

ΓΕΩΡΓΑΡΙΟΥ
ΔΟΥΛΦΗΣ

ΑΠΟ: Λ/Σ ΤΗΝΟΥ

ΕΠ 181930/1-63

ΠΡΟΣ: Δ.Φ/ΠΕΙΡΑΙΑ

112 συνέχεια ύπ'άριθ. 55/1963 τηλεγραφήματός ανα-φοράς αναφέρω επιστάτης φάρου ΛΕΙΒΑΔΑΣ ΤΗΝΟΥ ότι αναφερθείσα βλάβη επί τόπου φάρου αποκατεστάθη και λειτουργεί κανονικώς εκοινοποιήσαμεν εις ΥΕΝ/Ν2ΟΝ-ΓΕΝ-ΝΑΝΑ-ΔΥΥΒΝ και Λ/Χ ΣΥΡΟΥ

Λιμενάρχης

(Έτύπη εν Αθήναις 1959)

Α.Μ. 3663

Δ.Υ.Υ. Δ. ΦΑΡΩΝ

Ε. 1218

ΤΑΧΥ ΕΓΓΡΑΦΟΝ

ΠΡΟΣ : Δ.Υ.Υ.

ΚΟΙΝ. :

ΒΑΘΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άριθ. Φακέλλου 87

Ημερομηνία 19-1-63

Συνημμένα :

ΘΕΜΑ : Αποκατάστασις κανονικῆς λειτουργίας ἐπιτηρουμένου φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ Τήνου.-

ΣΧΕΤΙΚΑ : Τ.Ε. 76 Δ.ΦΑΡΩΝ ἀπό 17-1-63.-

Ἐπιτηρούμενος φάρος ΛΙΒΑΔΑΣ Τήνου ἀριθμός Ἑλληνικοῦ φαροδείκτου 508 ἀποκατασταθείς λειτουργεῖ κανονικῶς.-

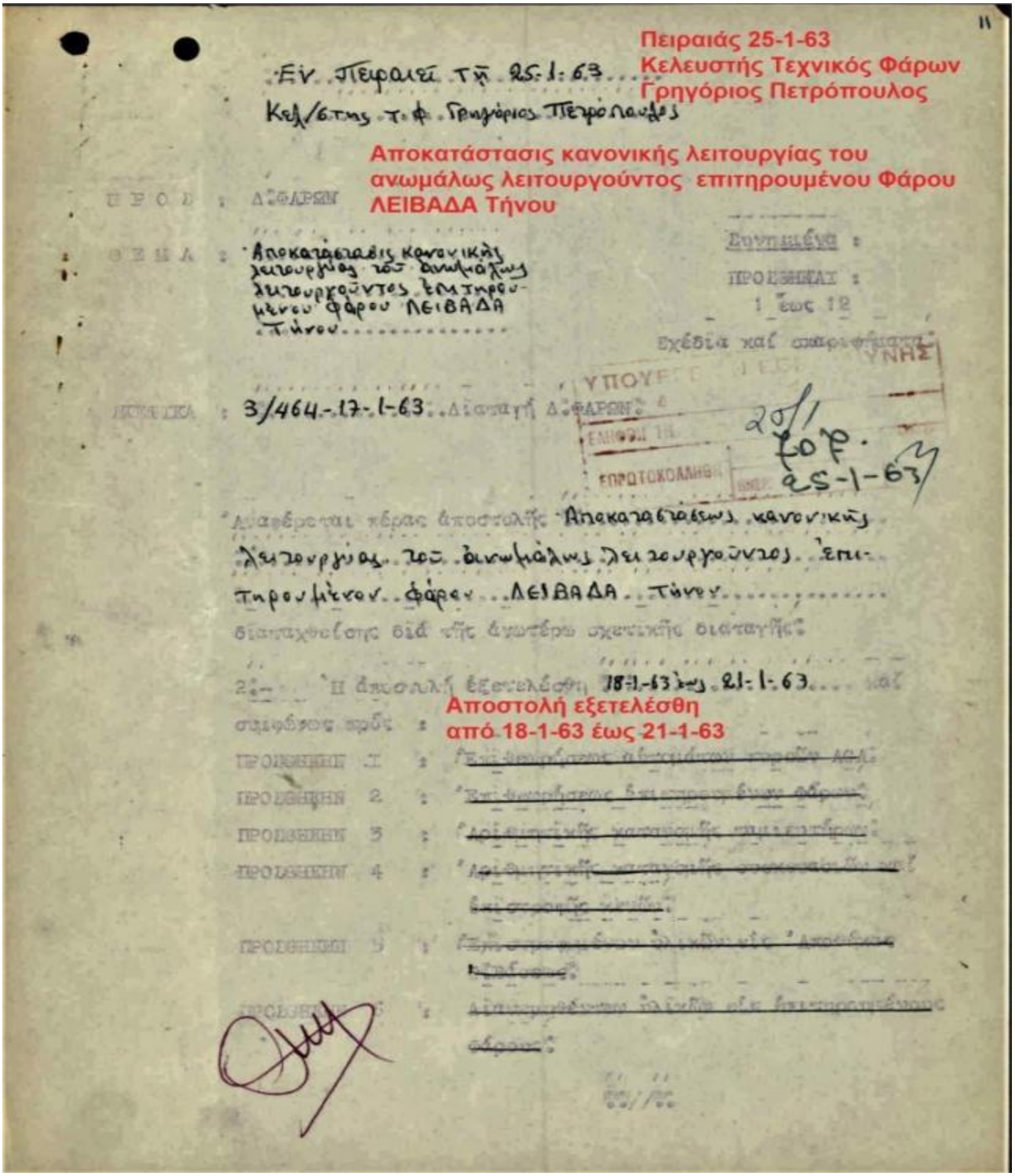
318 19-1-63

(Ἐκτίθη ἐν ἰσχύι 1959)

Α.Μ. 3963

25 Ιανουαρίου 1963. ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΕΛΕΥΣΤΗ ΓΡΗΓ.ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΚΑΝΟΝΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ .

Παρατίθεται η σχετική αναφορά του κελευστή Γ.Πετρόπουλου και με την αιτιολόγηση της ζημίας.



Πειραιάς 25-1-63
Κελευστής Τεχνικός Φάρων
Γρηγόριος Πετρόπουλος

Αποκατάστασις κανονικής λειτουργίας του ανωμάλως λειτουργούντος επιτηρουμένου Φάρου ΛΕΙΒΑΔΑ Τήνου

Αποστολή εξετελέσθη από 18-1-63 έως 21-1-63

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 7 : ~~Χρησιμοποιήθησαν ἀλλοῦ ἀναπληρώσεις πάσης φύσεως παροῦσαι.~~

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 8 : ~~Χρησιμοποιήθησαν ὑλικὰ διαφόρου ἀξιολογίας παροῦσα.~~

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 9 : ~~Ἐπὶ στραβώσεως ἐμβόλων εἰς ὑποβρύχιον βάσιν.~~

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 10 : ~~Ἐργασίας δημάτου πλοίου ἐδῶ.~~

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 11 : ~~Ἡμερῶν ἐκτὸς ἔδρας ἰσοζυγίου προσωπικοῦ~~

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 12 : ~~Ἀναλύσεως καθ' ὅλα ἐνοράνων ἐξόδων ἐκτὸς ἕδρας ἡμερησίου προσωπικοῦ~~

Εἰδικῶς μνημονεύονται αἱ ἀκόλουθοι παρατηρήσεις :

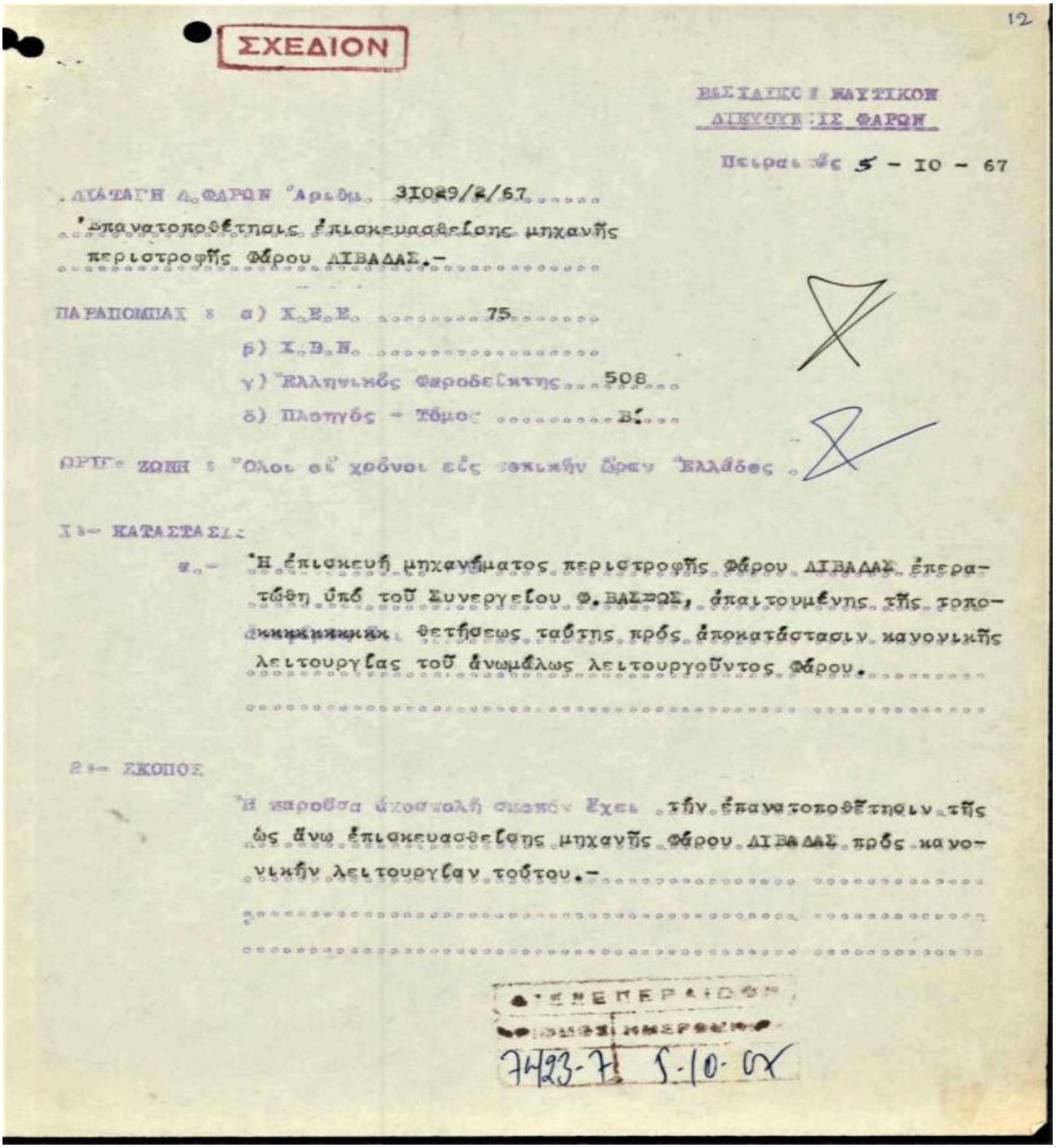
Εὑρέθη λειτουργῶν ἀνωμάλως λόγῳ φθορᾶς εἰς τοὺς πόλους ρυθμιστοῦ καὶ καθέτου ἄξονος μεταδόσεως κινήσεως περιστροφῆς πτερυγίων. Ἐγένετο, ἐπιτοπίως ἐπισκευὴ τῶν φθαρέντων πόλων. Θέσας δὲ τὴν μηχανὴν εἰς λειτουργίαν ἠργάζετο κανονικῶς. Πεισθεὶς διὰ τὸ ἀπρόσκοπτον τῆς κανονικῆς λειτουργίας ἀνεχώρησα διὰ τὴν ὑπηρεσίαν μου.

Εὐπειθέστατος
Γρηγ. Πετρόπουλος

Ευρέθη λειτουργών ανωμάλως λόγω φθοράς εις τους πόλους ρυθμιστού και καθέτου άξονος μεταδώσεως κινήσεως περιστροφής πτερυγίων.
Εγένετο επιτοπίως επισκευή των φθαρέντων πόλων. Θέσας δε την μηχανήν εις λειτουργίαν ηργάζετο κανονικώς. Πεισθείς δια το απρόσκοπτον της κανονικής λειτουργίας ανεχώρησα δια την υπηρεσίαν μου
Ευπειθέστατος
Γρηγ. Πετρόπουλος

5 Οκτωβρίου 1967. ΔΙΑΤΑΓΗ Δ/ΝΣΗΣ ΦΑΡΩΝ ΓΙΑ ΕΠΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΘΕΙΣΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ .

Παρατίθεται η σχετική διαταγή αποστολής ομάδας υπό τον υποπλοίαρχο ΤΦ Ν.Γεμελιάρη, με χρονική έγκριση 9 ημερών κοινοποιούμενη και στο Λιμενικό Σταθμό Τήνου.



ΣΧΕΔΙΟΝ

12

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΦΑΡΩΝ

Πειραιεύς 5 - 10 - 67

ΔΙΑΤΑΓΗ Δ/ΦΑΡΩΝ Αριθμ. 3109/2/67

Περί επαναποθετήσεως επισκευασθείσης μηχανής περιστροφής Φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ.-

ΠΑΡΑΠΟΜΠΑΙ : α) Κ.Ε.Ε. 75
β) Κ.Β.Ν.
γ) Ελληνικός Φαροδείκτης 508
δ) Πλοηγός - Τόμος Β΄

ΩΡΙΑΙΑ ΖΩΝΗ : Όλοι οι χρόνοι εις θερινήν ώραν Ελλάδος

1η- ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ :

α.- Η επισκευή μηχανήματος περιστροφής Φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ επερατώθη υπό του Συνεργείου Φ.ΒΑΛΤΟΣ, απαιτουμένης της τροποποιήσεως θετήσεως ταύτης προς αποκατάστασιν κανονικής λειτουργίας του ανωμάλως λειτουργούντος Φάρου.

2η- ΣΚΟΠΟΣ

Η παρούσα αποστολή σκοπόν έχει την επαναποθέτησιν της ώς άνω επισκευασθείσης μηχανής Φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ προς κανονικήν λειτουργίαν τούτου.-

ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΘΗΚΕ
7423-71 5-10-67

3.- ΔΙΑΤΙΘΕΜΕΝΑ ΜΕΣΑ :

α.- Διά τήν ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ διατίθεται αι τά ἀκόλουθα μέσα :

(Ι) Κινητόν συνεργεῖον Φ.ΒΑΣΕΩΣ ἀποτελούμενον ἐκ

(α) Ὑπολοχαγοῦ (ΤΦ) Ν.ΓΕΜΕΛΙΑΡΗ ..... Ὡς ὑπευθύνου ἀποστολῆς .-

(β) .....

(γ) .....

(δ) .....

(2) Ἑκατοντάδων ἡμερομισθίων προσωπικόν μεταφορᾶς ὑλικῶν προσλαμβανόμενον ἐπί τόπου καί ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν .-

(3) Συγκοινωνιακά μέσα διά τήν μεταφοράν προσωπικοῦ καί ὑλικοῦ μισθούμενα ἐπί τό συν ἀναλόγως ἀναγκῶν καί συνθηκῶν .-

(4) Ὑλικά καί ἐργαλεῖα παραλαμβανόμενα ἐκ τῶν Ἀποθηκῶν καί Συνεργείου Φ.ΒΑΣΕΩΣ ἀτέλειαν τῆς κατά Νόμον διαδικασίας .-

(5) Ἐπιμελητειακά ἐφόδια παραλαμβανόμενα ἐκ τοῦ Τμήματος Διοικητικοῦ συμφώνως πρός τό Κ.Ο.Χ καί τάς λοιπάς ἰσχυούσας διαταγάς .-

4.- ΤΡΟΠΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ :

α.- Παραλαβή ὑλικῶν καί ἐργαλείων ἐξ Ἀποθηκῶν καί Συνεργείου Φ.ΒΑΣΕΩΣ .-

.. // ..

Ἐκεῖνα τῶν ὑλικῶν ἅτινα λόγῳ βάρους δέν ἠμποροῦνται νά μεταφερθῶσιν ὑπό τοῦ προσωπικοῦ προωθηθῶσιν εἰς τήν πλησιεστέραν τοῦ τόπου ἐργασίας Διμενικήν Ἀρχήν μέσω Δ.Ε./Τ.Δ.Π/Β.Ν.Σ.....

β.- Ἀναχώρησις κινητοῦ συνεργείου διά τοῦ ταχυτέρου συγκοινωνιακοῦ μέσου καί βάσει τῶν ἰσχυουσῶν διαταγῶν καί κατόπιν λήψεως Φ.πορείας ἐνθεσπισμένου ὑπό ΦΑΡΙΚΗΣ ΒΑΣΕΩΣ .-

γ.- Ἐκτέλεσις ἐργασίας ὡς συνημμένη Προσθήκη καί συμφώνως πρός προφορικάς ὁδηγίας τοῦ Τμήματος Ὑλικοῦ .-

δ.- Ὑπεύθυνος ἔλεγχος καλῆς ἐκτελέσεως ἐργασίας ὑπό τοῦ ὑπευθύνου τῆς ἀποστολῆς .-

ε.- Ἐπιστροφή καί παρουσίασις τοῦ προσωπικοῦ εἰς ΦΑΡΙΚΗΝ ΒΑΣΙΝ .-

στ.- Παρουσίασις ὑλικοῦ καί ἐργαλείων εἰς Ἀποθήκας καί Συνεργεῖον Φ.ΒΑΣΕΩΣ κατόπιν τῆς κατά Νόμον διαδικασίας .-

5.- ΧΡΟΝΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ

α.- Ἀναχώρησις ἀποστολῆς ἀμέσως .-

β.- Διάρκεια ἀποστολῆς θεωρουμένης εἰδικῆς ἐκτάκτου (9) ἡμέραι .-

6.- ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΕΙΣ ΑΝΑΦΟΡΑΙ .

α.- Συνεννόησις ἀφ' ἑσπέρας ἀπαιτηθῆ διά τῶν δικτύων Ο.Τ.Ε .-

β.- Ἀναφορά τηλεφωνική ἤ τηλεγραφική ἀναλόγως περί τοῦ

.. /// ..

πέρατος τῆς ἀποστολῆς ἐφ' ὅσον ἀπαιτεῖται ἔκδοσις πρόσγγελίας τοῖς ναυτιλλομένοις .-

γ.- "Εγγραφος ἀναφορά τοῦ ὑπευθύνου τῆς ἀποστολῆς μετά πέρας ταύτης καί ἐκάνεδον συνεργείου εἰς Φ.ΒΑΣΙΝ αἵς ἥν νά ἀναφέρωνται λεπτομερῶς ἅπαντα τά ἀφορόντα τήν ἐκτέλεσιν τῆς ἀποστολῆς .-

7.- ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ :

α.- Πειθαρχία, διαγωγή καί ἐμφάνισις προσωπικοῦ ὡς αὕτη καθορίζεται ὑπό τῶν διατάξεων τοῦ Β.Ν.-

β.- Αἱ κατά τόπους ἀρχαί παράλησις παρέχουσι πᾶσαν εἰς αὐτάς ἐνδεδειγμένην συνδρομήν.

Ὁ Ἀρχιπλοίαρχος (Μ) Α.ΝΟΔΑΡΑΚΗΣ Β.Ν.
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

Ἀκριβές ἀντίγραφον

ΑΠΟΔΕΚΤΑΙ

Πρός ΕΝΕΡΓΕΙΑΝ: ΤΜ.ΜΕΛΕΤΩΝ-ΥΔΙΚΟΥ-ΤΜ.ΛΟΓΙΣΤΙΚΟΝ-Φ.ΒΑΣΙΣ -- Ὑποπλ/ρχον(ΤΦ) Ν. ΓΕΜΕΛΙΑΡΗΝ .-

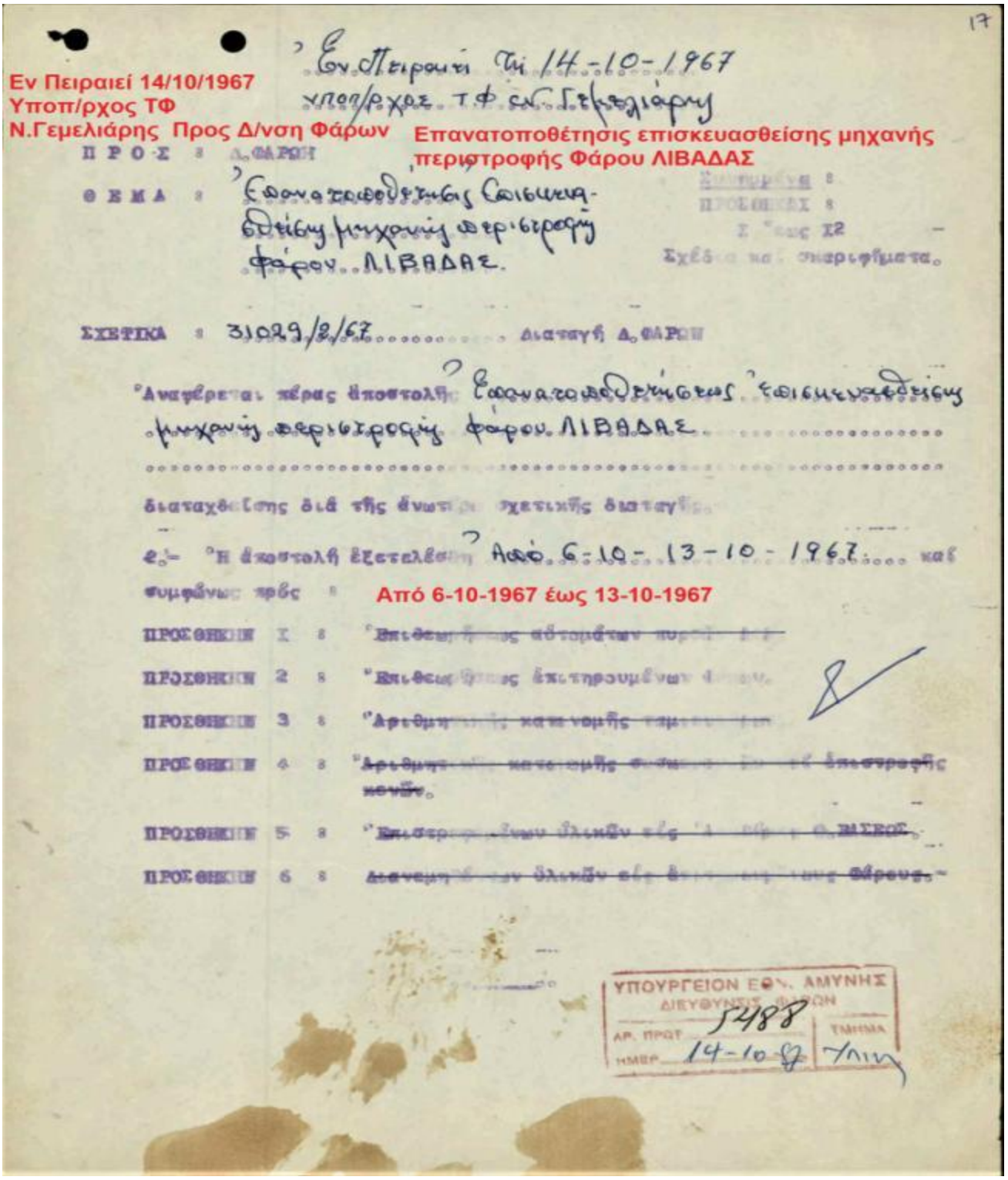
Πρός ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ: ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ Δ.ΦΑΡΩΝ.-

ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΙΝ : ΑΙΜΕΝΙΚΟΝ ΣΤΑΘΜΟΝ ΤΗΝΟΥ .-

ΤΜ. ΜΕΛΕΤΩΝ

14 Οκτωβρίου 1967. ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣ ΤΗ Δ/ΝΣΗ ΦΑΡΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΤΥΧΗ ΕΠΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΘΕΙΣΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ .

Παρατίθεται η σχετική αναφορά του υποπλοίαρχου ΤΦ Ν.Γεμελιάρη εις εκτέλεση της σχετικής διαταγής.



17

Εν Πειραιεί Τη 14-10-1967

Εν Πειραιεί 14/10/1967
Υποπ/ρχος ΤΦ
Ν.Γεμελιάρης Προς Δ/νση Φάρων

Επανατοποθέτησις επισκευασθείσης μηχανής περιστροφής Φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ

ΠΡΟΣ : Δ. ΦΑΡΩΝ

ΘΕΜΑ : Εφαναταποθετήσεως επισκευασθείσης μηχανής περιστροφής φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ.

ΣΧΕΤΙΚΑ : 31029/2/67 Διαταγή Δ. ΦΑΡΩΝ

Αναφέρεται περας αποστολή Εφαναταποθετήσεως επισκευασθείσης μηχανής περιστροφής φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ.

διαταχθείσης διά της ανωτέρω σχετικής διαταγής.

Εξ- Η αποστολή εξετελέσθη Από 6-10-13-10-1967 καθ' ο συμφώνως προς :

Από 6-10-1967 έως 13-10-1967

ΠΡΟΣΘΗΚΗ 1 : Επιθεωρήσεως αδειμάτων πυρ[illegible]

ΠΡΟΣΘΗΚΗ 2 : Επιθεωρήσεως επιτηρουμένων [illegible]

ΠΡΟΣΘΗΚΗ 3 : Αριθμητικής κατανομής [illegible]

ΠΡΟΣΘΗΚΗ 4 : Αριθμητικής κατανομής [illegible] περιστροφής μονάδων.

ΠΡΟΣΘΗΚΗ 5 : Επιστροφής όλικών εις [illegible]

ΠΡΟΣΘΗΚΗ 6 : Διανεμητέων όλικών εις [illegible]

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΘΝ. ΑΜΥΝΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΦΑΡΩΝ
ΑΡ. ΠΡΩΤ. 5488
ΗΜΕΡ. 14-10-67
ΤΜΗΜΑ Υλικ

ΠΡΟΣΘΗΚΗ 7 : ~~Χρησιμοποιηθέντων ὑλικῶν συντηρήσεως σύστοιχων κυρίων.~~

ΠΡΟΣΘΗΚΗ 8 : ~~Χρησιμοποιηθέντων ὑλικῶν ἐπισκευῆς φύτεμβεν κυρίων~~

ΠΡΟΣΘΗΚΗ 9 : ~~Ἐπιστραφέντων ἐργαλείων εἰς Συνεργεῖον Φ. ΒΑΣΣΟΣ.~~

ΠΡΟΣΘΗΚΗ 10 : ~~Ἐργασίας ἐργατῶν πλοίου Φάρου.~~

ΠΡΟΣΘΗΚΗ 11 : ~~Ἡμερῶν ἐκτὸς Ἕδρας μονίμου προσωπικοῦ.~~

ΠΡΟΣΘΗΚΗ 12 : ~~Ἀναλύσεως ἐκτάκτου ἐκτάκτου μισθώσεως ἐργασίας ἡμερομισθίου προσωπικοῦ.~~

Αμα τη αφίξει μου εις Φάρον προέβην εις την τοποθέτησιν της μηχανής

3.- Κάτωθι ~~ἀναγράφονται~~ αἱ ἐκάστοτε παρατηρήσεις :

εις την προτέραν της θέσιν και έθεσα ταύτην εις κανονικήν λειτουργίαν ρυθμίζοντας εις το ακριβές το χαρακτηριστικόν, παρακολουθήσας την λειτουργίαν

Ἅμα τῇ ἀφίξει μου εἰς Φάρον, προέβην εἰς τὴν τοποθέτησιν τῆς μηχανῆς εἰς τὴν πρωτέραν της θέσιν, καὶ ἔθεσα ταύτην εἰς κανονικὴν λειτουργίαν ρυθμίζοντας εἰς τὸ ἀκριβὲς τὸ χαρακτηριστικόν, παρακολουθήσας τὴν λειτουργίαν ἐβεβαιώθην διὰ τὴν καλὴν καὶ ἀπρόσκοπτον λειτουργίαν τοῦ Φάρου.

Εκ των 8 κρυσταλλοπινάκων του υαλοστασίου τρεις ήσαν θραυσμένοι, ο εις επικινδύνως, ο οποίος και αντικατεστάθη δι ετέρου αμοιβού (εννοεί ανταλλακτικού κρυσταλλοπίνακα)

Ἐκ τῶν 8 κρυσταλλοπινάκων τοῦ ὑαλοστασίου τρεῖς ἦσαν θραυσμένοι, ὁ εἷς ἐπικινδύνως, ὅστις καὶ ἀντικατεστάθη δι' ἑτέρου ἀμοιβοῦ. Οἱ ἕτεροι δύο ἐπικολλήθησαν διὰ ταινιῶν μετ' ἐπιπλάσματος.

Μετὰ τὰ ἀνωτέρω ἀνεχώρησα ἐπιστρέψας εἰς θέσιν μου.

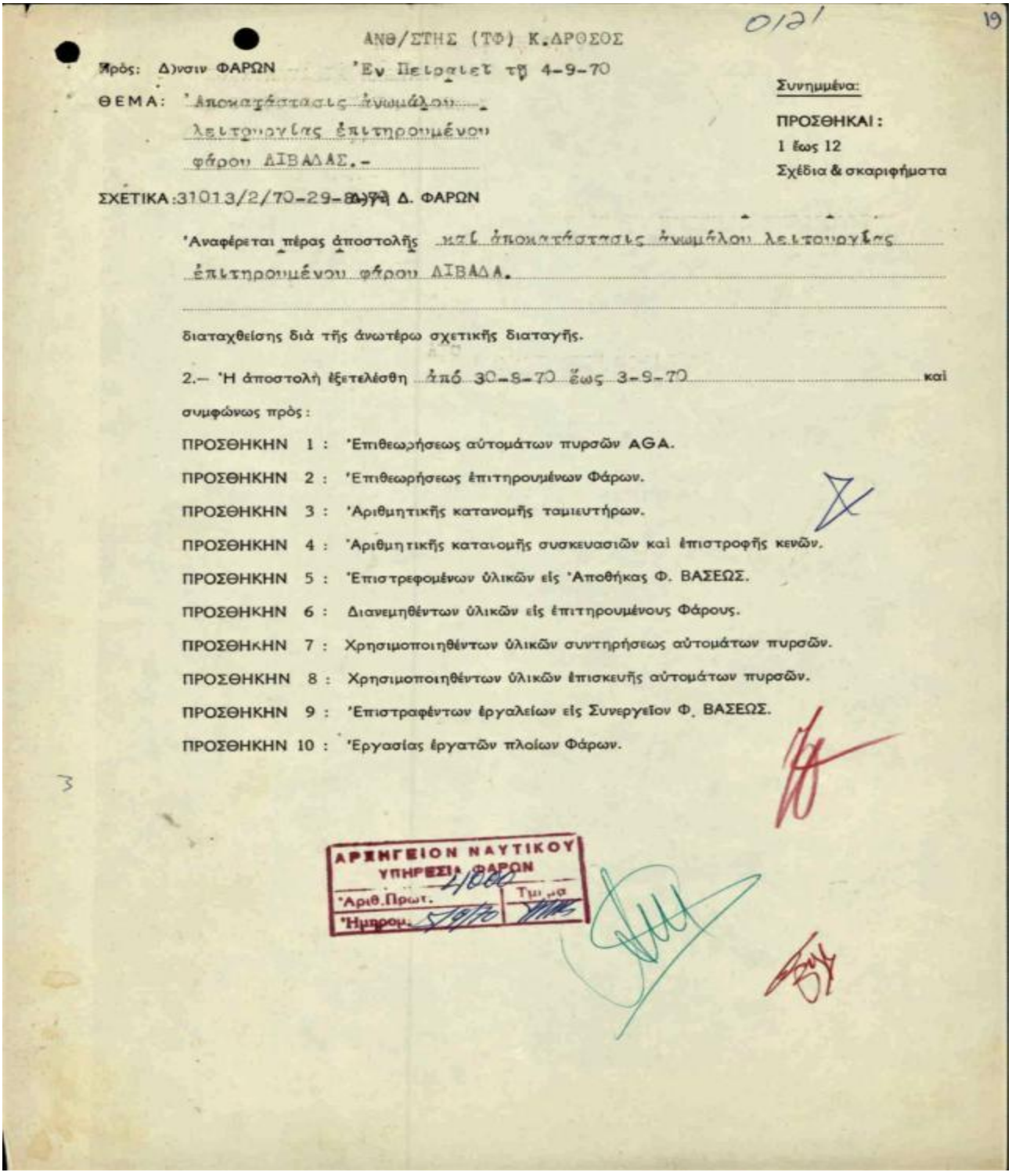
Σημείωση : Οι κρυσταλλοπίνακες (τα κυρτά τζάμια)των Φάρων κάποιες φορές έσπαγαν είτε από ισχυρότατους ανέμους, είτε από πρόσκρουση πουλιών τη νύκτα

Εὐμαιδεύτατος

ΥΠΟΠ/ΕΧΟΣ Τ.Φ Ν. ΓΕΜΕΛΙΑΡΗΣ

4 Σεπτεμβρίου 1970. ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ ΓΙΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ.

Παρατίθεται η σχετική αναφορά του Ανθυπασπιστή ΤΦ Κ.Δρόσου σε εκτέλεση σχετικής διαταγής.



ΑΝΘ/ΣΤΗΣ (ΤΦ) Κ.ΔΡΟΣΟΣ

Πρὸς: Δ)νσιν ΦΑΡΩΝ

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 4-9-70

ΘΕΜΑ: Ἀποκατάστασις ἀνωμάλου λειτουργίας ἐπιτηρουμένου φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ.-

Συνημμένα:

ΠΡΟΣΘΗΚΑΙ:
1 ἕως 12
Σχέδια & σκαριφήματα

ΣΧΕΤΙΚΑ: 31013/2/70-29-8 Δ. ΦΑΡΩΝ

Ἀναφέρεται πέρας ἀποστολῆς καὶ ἀποκατάστασις ἀνωμάλου λειτουργίας ἐπιτηρουμένου φάρου ΛΙΒΑΔΑ.

διαταχθείσης διὰ τῆς ἀνωτέρω σχετικῆς διαταγῆς.

2.- Ἡ ἀποστολὴ ἐξετελέσθη ἀπὸ 30-8-70 ἕως 3-9-70 καὶ συμφώνως πρὸς:

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 1 : Ἐπιθεωρήσεως αὐτομάτων πυρσῶν AGA.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 2 : Ἐπιθεωρήσεως ἐπιτηρουμένων Φάρων.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 3 : Ἀριθμητικῆς κατανομῆς ταμιευτήρων.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 4 : Ἀριθμητικῆς κατανομῆς συσκευασιῶν καὶ ἐπιστροφῆς κενῶν.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 5 : Ἐπιστρεφομένων ὑλικῶν εἰς Ἀποθήκας Φ. ΒΑΣΕΩΣ.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 6 : Διανεμηθέντων ὑλικῶν εἰς ἐπιτηρουμένους Φάρους.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 7 : Χρησιμοποιηθέντων ὑλικῶν συντηρήσεως αὐτομάτων πυρσῶν.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 8 : Χρησιμοποιηθέντων ὑλικῶν ἐπισκευῆς αὐτομάτων πυρσῶν.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 9 : Ἐπιστραφέντων ἐργαλείων εἰς Συνεργεῖον Φ. ΒΑΣΕΩΣ.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 10 : Ἐργασίας ἐργατῶν πλοίων Φάρων.

ΑΡΧΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ
Ἀριθ.Πρωτ. 4000
Τμῆμα
Ἡμερομ. 5/9/70

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 11 : Ἡμερῶν ἐκτὸς ἕδρας μονίμου προσωπικοῦ.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 12 : Ἀναλύσεως δαπάνης ἐκτάκτου μισθώσεως ἐργασίας ἡμερομισθίων προσωπικοῦ

3.— Εἰδικῶς μνημονεύονται αἱ ἀκόλουθοι παρατηρήσεις :

Α.	Ἡμερομηνία καὶ ὥρα ἐκδόσεως Φ.Πορείας		1230/29/8/70
Β.	-"- -"- -"- ἀναχωρ. ἐκ Δ.Φ.		0730/30/8/70
Γ.	-"- -"- -"- ἐπιβιβ. εἰς συγκ.μέσον		1800/30/8/70
Δ.	-"- -"- -"- ἀφίξεως εἰς ΤΗΝΟΝ		1430/30/8/70
Ε.	-"- -"- -"- ἀναχωρ. διὰ τὸν πειρσόν		1630/30/8/70
Ζ.	-"- -"- -"- ἀφίξεως εἰς τὸν πειρσόν		2100/30/8/70
Η.	-"- -"- -"- ἀναχωρ. ἐκ τοῦ πειρσοῦ		0800/2/9/70
Θ.	-"- -"- -"- -"- ἐκ ΤΗΝΟΥ		1915/2/9/70
Ι.	-"- -"- -"- ἀφίξεως εἰς ΠΕΙΡΑΙΑ		2400/2/9/70
Κ.	-"- -"- -"- παρουσιάσεως εἰς Υ.Φ.		0720/3/9/70

ΕΡΓΑΣΙΑ ΕΠΙΣΚΕΨΗΣ

α) Ἐγένετο ἀντικατάστασις τῆς περιστροφικῆς μηχανῆς διὰ τῆς παραληφθείσης ἐκ τῶν ἀποθηκῶν Φ.Β.

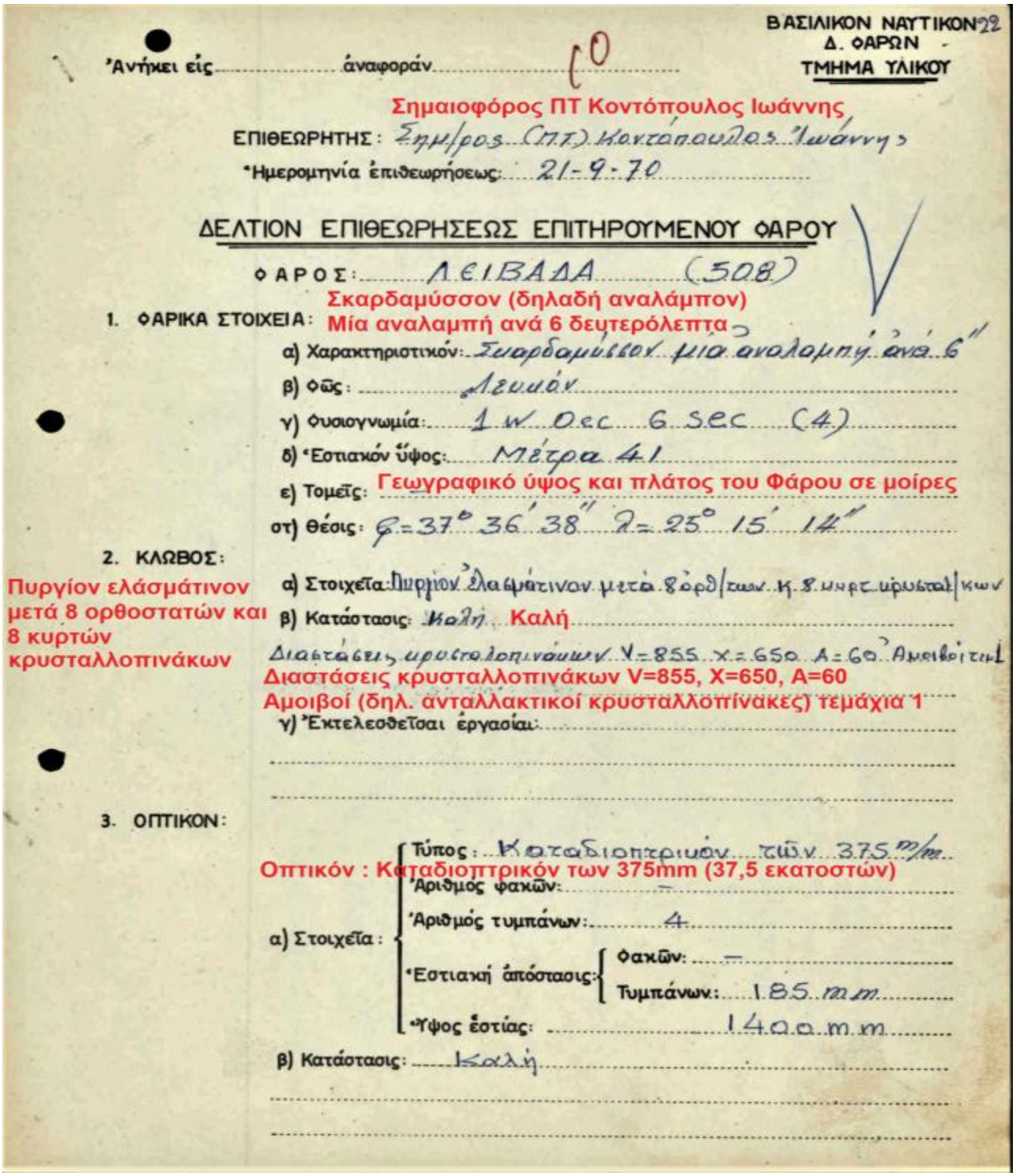
β) Ἡ ἀντικατασταθεῖσα περιστροφικὴ μηχανὴ ἐπαρεδόθη εἰς Συνεργεῖα Φ.Β. (Βάσεως) ποὸς ἐπισκευήν.-

Εὐπειθέστατος

Ἀνθ/στὴς Τ.Φ. Δρόσος Κων.

21 Σεπτεμβρίου 1970. ΔΕΛΤΙΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ.

Παρατίθεται η σχετική αναφορά του Σημαιοφόρου ΠΤ Ι.Κοντόπουλου, σε εκτέλεση σχετικής διαταγής.



ΒΑΣΙΛΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ 22
Δ. ΦΑΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΥΛΙΚΟΥ

Ἀντήκει εἰς ..... ἀναφοράν 10

Σημαιοφόρος ΠΤ Κοντόπουλος Ιωάννης

ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ: Σημ/ρος (ΠΤ) Κοντόπουλος Ἰωάννης

Ἡμερομηνία ἐπιθεωρήσεως: 21-9-70

ΔΕΛΤΙΟΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟΥ ΦΑΡΟΥ

ΦΑΡΟΣ: ΛΕΙΒΑΔΑ (508)

1. ΦΑΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ: Σκαρδαμύσσον (δηλαδή αναλάμπον) Μία αναλαμπή ανά 6 δευτερόλεπτα

α) Χαρακτηριστικόν: Σκαρδαμύσσον μία αναλαμπή ἀνά 6"

β) Φῶς: Λευκόν

γ) Φυσιογνωμία: 1 w 0 sec 6 sec (4)

δ) Ἐστιακόν ὕψος: Μέτρα 41

ε) Τομεῖς: Γεωγραφικό ύψος και πλάτος του Φάρου σε μοίρες

στ) Θέσις: φ = 37° 36' 38" λ = 25° 15' 14"

2. ΚΛΩΒΟΣ:

Πυργίον ελάσματινον μετά 8 ορθοστατών και 8 κυρτών κρυσταλλοπινάκων

α) Στοιχεῖα: Πυργίον ἐλασματινον μετὰ 8 ὀρθ/των κ. 8 κυρτ. κρυσταλ/κων

β) Κατάστασις: Καλή Καλή

Διαστάσεις κρυσταλλοπινάκων V=855 X=650 A=60 Ἀμοιβαῖοι

Διαστάσεις κρυσταλλοπινάκων V=855, X=650, A=60

Αμοιβοί (δηλ. ανταλλακτικοί κρυσταλλοπίνακες) τεμάχια 1

γ) Ἐκτελεσθεῖσαι ἐργασίαι:

3. ΟΠΤΙΚΟΝ:

Οπτικόν : Καταδιοπτρικόν των 375mm (37,5 εκατοστών)

α) Στοιχεῖα:
- Τύπος: Καταδιοπτρικὸν τῶν 375 m/m
- Ἀριθμὸς φακῶν: —
- Ἀριθμὸς τυμπάνων: 4
- Ἐστιακὴ ἀπόστασις: Φακῶν: — Τυμπάνων: 185 mm
- Ὕψος ἑστίας: 1400 mm

β) Κατάστασις: Καλή

ΔΕΛΤΙΟΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟΥ ΦΑΡΟΥ (Συνέχεια-Σελίς 2)

γ) Ἐκτελεσθεῖσαι ἐργασίαι: —

4. ΤΟΜΕΙΣ:

α) Στοιχεῖα: —

β) Κατάστασις: —

γ) Ἐκελεσθεῖσαι ἐργασίαι: —

5. ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ:

Ο τύπος βάσης του οπτικού ήταν μαντεμένιας στήλης, με 4γωνη μηχανή περιστροφής μικρού μεγέθους. Το ύψος τραπέζης του οπτικού ήταν 1,04 μέτρα, η διάμετρος της τραπέζης 33,5 εκατοστά και η ταχύτητα περιστροφής των πτερυγίων ήταν μία περιστροφή κάθε 18 δευτερόλεπτα

Η οδοντωτή στεφάνη της βάσης του οπτικού είχε διάμετρο 34 εκατοστά με 198 οδόντες και πλάτος 7 εκατοστά.

Ο οδοντωτός τροχός της μηχανής είχε διάμετρο 22,3 εκατοστά, με 112 οδόντες και πλάτος 10 εκατοστά

Η θέση των αντίβαρων ήταν στην πλευρά του πύργου (σε σκαμμένο στην πέτρα κάθετο αυλάκι που υπάρχει ακόμα)

Τύπος
- Βάσεως ὀπτικοῦ: Ἐπὶ αὐτοδιδύμου στήλης
- Μηχανῆς περιστροφῆς: 4γωνος μικρ. μεγέθους

Ὕψος τραπέζης ὀπτικοῦ: 1.040 m.m.

Διάμετρος τραπέζης ὀπτικοῦ: 335 m.m.

Ταχύτης περιστροφῆς ὀπτικοῦ: μία περιστροφή ἀνά 18″ πτερυγίων

α) Στοιχεῖα:

Ὀδοντωτή στεφάνη βάσεως ὀπτικοῦ:
- Διάμετρος: 340 m/m
- Ἀριθμός ὀδόντων: 198
- Πλάτος: 7 m.m.

Ὀδοντωτός τροχός μηχανῆς:
- Διάμετρος: 223 m.m.
- Ἀριθ. ὀδόντων: 112
- Πλάτος: 10 m.m.

Θέσις ἀντιβάρων: Ἐπὶ τὴν πλευρὰν τοῦ πύργου

β) Κατάσταοις: Καλή,

Συρματόσχοινον τῶν 3 m.m. μέτρα 11 τα οποία (αντίβαρα) κρεμόντουσαν σε 11 μέτρα συρματόσχοινο των 3 χιλιοστών

γ) Ἐκτελεσθεῖσαι ἐργασίαι: Ἔλεγχος λειτουργίας καὶ ρύθμισις χαρακτηριστικοῦ.

Οι εκτελεσθείσες εργασίες ήταν ο έλεγχος λειτουργίας και οι ρυθμίσεις του χαρακτηριστικού (δηλ. τύπος και αριθμός εκλάμψεων)

ΔΕΛΤΙΟΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟΥ ΦΑΡΟΥ (Συνέχεια-Σελίς 3)

6. ΦΩΤΙΣΤΙΚΗ ΣΥΣΚΕΥΗ:

α) Στοιχεία: Λυχνία πυρακτώσεως των 35 m/m CHANCE

β) Κατάστασις: Καλή

Συστοιχεία Ν.Τ. αεραντλία Π.Τ.

γ) Ἐκτελεσθεῖσαι ἐργασίαι:

Η φωτιστική συσκευή αποτελούνταν από λυχνία πυρακτώσεως των 35mm CHANCE που ήταν σε καλή κατάσταση, με συστοιχία ΝΤ και αεραντλία ΠΤ (πετρελαίου)

Το κτίριο αποτελείται από λιθόκτιστο πύργο επί της Ανατολικής πλευράς της κατοικίας, σε καλή κατάσταση, αποτελούμενο εκ 3 δωματίων και ενός μαγειρείου (συνολικά 4 δωμάτια).

7. ΚΤΙΡΙΑΚΟΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ:

α) Στοιχεία: πύργος λιθόκτιστος ἐπί τῆς Α. πλευρᾶς τῆς κατοικίας

β) Κατάστασις: Καλή ἀποτελούμενος ἐκ τριῶν δωματίων ἑνός μαγειρείου. Ἀποθήκη καὶ ἀφοδευτήριον παρὰ πλευρὰ τοῦ κτιρίου

γ) Ἐκτελεσθεῖσαι ἐργασίαι: Τοποθέτησις ἀλεξικεραύνου

Η αποθήκη και το αφοδευτήριο ήταν παραπλεύρως του κτιρίου (περιείχε και φούρνο). Δυστυχώς η το παράπλευρο κτίριο της αποθήκης κατέπεσε σχετικά πρόσφατα, με κατάρρευση της πλάκας του λόγω σκουριάς και καταστροφής του σιδερένιου οπλισμού της πλάκας της.

8. ΥΛΙΚΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΑΙ:

Κατάστασις: Ἅπαν τὸ ἀπογραφικὸν καὶ ἀναλώσιμον ὑλικὸν εἰς καλὴν κατάστασιν.

Από πλευράς απογραφής, όλο το απογραφικό και αναλώσιμο υλικό βρέθηκε σε καλή κατάσταση, το οίκημα ήταν υδατοχρωματισμένο και τα κουφώματα ελαιρχρωματισμένα

9. ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΙΣ:

Κατάστασις: Καλή τὸ οἴκημα ἦτο ὑδατοχρωματισμένα τὰ δὲ κουφώματα ἐλαιοχρωματισμένα

Παρόντες και με καλή εμφάνιση βρέθηκαν ο Αρχικελευστής Φάρων Τ.Κρικέλλης, και ο Επικέλευστής Φάρων Ιάκωβος Σάσσος

10. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ: Παρόντες Αρχ/στής (φ). Κρικέλλης Τ. } Ἐμφάνεια καλή

Επ/στής (δ). Σάσσος Ιωάν. }

Απόντες Αρχ/στής (φ). Τζαννής Δ.

ε. επιλεύσεως (φ). Σκαρπέτζος Γ. εἰς Φ. Βάσιν

Απόντες ήταν ο Αρχικελευστής Φάρων Δ.Τζαννής και ο Επικελευστής Φάρων Γ.Σκαρπέτζος που ευρισκόταν στη Φαρική Βάση

11. ΑΡΙΘΜΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΙΩΝ ΧΟΡΗΓΗΘΕΝΤΩΝ ΥΛΙΚΩΝ: 66 - 67 - 68 - 69 - 70

12. ΓΕΝΙΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑ :

Ο Επικελευστής Φάρων **Ιάκωβος Σάσσος από τη Μυρσίνη της Τήνου αριστερά,** με την επίσημη στολή του και δεξιά τον αδελφό του Μάρκο Σάσσο στην ταράτσα του Φάρου της Λιβάδας το 1962. Στην ταράτσα υπήρχε τότε τοιχείο από τούβλα, στο οποίο ήδη έχει αρχίσει η φθορά των σοβάδων και το οποίο σήμερα έχει καταρρεύσει.
Ο Ιάκωβος Σάσσος είχε χαράξει το όνομά του σε ένα πελεκητό μάρμαρο της βάσης του φάρου στο κάτω αριστερό μέρος της πρόσοψης, το οποίο φαίνεται καθαρά και σήμερα.



26 Σεπτεμβρίου 1972. ΔΕΛΤΙΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ.

Παρατίθενται τα σχετικά έγγραφα επιθεώρησης. Σημειώνεται ότι **το λουτρό υδραργύρου για λίπανση** της περιστροφικής μηχανής, όπως εμφανίζεται και στην αναφορά είναι ακόμα σε χρήση.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ 25
Δ. ΦΑΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΥΛΙΚΟΥ

Ἀνήκει εἰς ..... ἀναφοράν 10

Επιθεωρητής : Ανθυπασπιστής ΠΦ Γ.Πετρόπουλος

ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ: Ἀνθ(ύπ.) Πφ. Γ. Πετροπουλος

Ἡμερομηνία ἐπιθεωρήσεως: 26-9-72.

ΔΕΛΤΙΟΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟΥ ΦΑΡΟΥ

ΦΑΡΟΣ: ΛΕΙΒΑΔΑ (ΑΕΦ 8140)

Χαρακτηριστικόν : Σκαρδαμύσσον (αναλάμπον) με μία αναλαμπή ανά 6 δευτερόλεπτα με λευκό φως

1. ΦΑΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ:
   - α) Χαρακτηριστικόν: Σκαρδαμύσσων λευκὸν ἀκτινοβολιῶν ἀνὰ 6"
   - β) Φῶς: Λευκόν
   - γ) Φυσιογνωμία: 1 W occ 6 sec (ef)
   - δ) Ἐστιακὸν ὕψος: 41 M. Εστιακό ύψος (δηλ.ύψος φανού από τη θάλασσα : 41 μέτρα
   - ε) Τομεῖς:
   - στ) Θέσις: φ = 37° 36' 38" λ = 25° 15' 14"

2. ΚΛΩΒΟΣ: Πυργίον ελασμάτινον μετά 8 ορθοστατών και 8 κυρτών κρυσταλλοπινάκων
   - α) Στοιχεῖα: Πυργίον ἐλασματινον μετὰ 8 ὀρθοστ. & 8 κυρτ. ἀρμῶν
   - β) Κατάστασις: Καλή. ἐλαιοχρωματισμένος ἐσωτερικῶς & ἐξωτερικῶς
   - 1 αὐτάξης κρυσταλλοπίναξ Η = 355 Χ = 650 Α = 60
   - Ἀμοιβαῖα κρυσταλλοπίναξ πλὴν 1

Καλή κατάστασις ελαιοχρωματισμένος εσωτερικά και εξωτερικά

   - γ) Ἐκτελεσθεῖσαι ἐργασίαι: Ἐπιθεώρησις

Αμοιβοί (δηλ.ανταλλακτικοί) κρυσταλλοπίνακες (δηλ.τζάμια του κλωβού): 1

3. ΟΠΤΙΚΟΝ:
   - α) Στοιχεῖα:
     - Τύπος: Καθοπτρομόν τῶν 375 χιλ.
     - Ἀριθμὸς φακῶν:
     - Ἀριθμὸς τυμπάνων: 4
     - Ἐστιακὴ ἀπόστασις: Φακῶν: / Τυμπάνων: 185 χιλ.
     - Ὕψος ἑστίας: 1400
   - β) Κατάστασις: Λίαν μαρ.

Κατάστασις : Λίαν καλή

ΔΕΛΤΙΟΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟΥ ΦΑΡΟΥ (Συνέχεια - Σελίς 2)

γ) Ἐκτελεσθεῖσαι ἐργασίαι: Επιθεώρηση Φω. Έλεγχος

4. ΤΟΜΕΙΣ:

α) Στοιχεῖα: —

β) Κατάστασις: —

γ) Ἐκελεσθεῖσαι ἐργασίαι: —

5. ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ:

α) Στοιχεῖα:

- Τύπος
  - Βάσεως ὀπτικοῦ: Επί συγκολλ. σύμπτ
  - Μηχανῆς περιστροφῆς: Τετραμ. μικρή ηλεκτρ.
- Ὕψος τραπέζης ὀπτικοῦ: 1040
- Διάμετρος τραπέζης ὀπτικοῦ: 335
- Ταχύτης περιστροφῆς ὀπτικοῦ: Περιγράμμ. 1 στροφή κάθε 15"
- Ὀδοντωτή στεφάνη βάσεως ὀπτικοῦ:
  - Διάμετρος: 340
  - Ἀριθμός ὀδόντων: 198
  - Πλάτος: 7
- Ὀδοντωτός τροχός μηχανῆς:
  - Διάμετρος: 223
  - Ἀριθ. ὀδόντων: 112
  - Πλάτος: 10
- Θέσις ἀντιβάρων: Θ.) κάν. δημόσ. του σύρμ

Τα τεχνικά στοιχεία είναι τα ίδια με την προηγούμενη επιθεώρηση του Φάρου

β) Κατάστασις: Καλή

Συμπαράσταση του 3 μ.μ. μήκος 11.

Εδώ όμως ως εκτελεσθείσα εργασία αναφέρεται και ο καθαρισμός του υδραργυρολούτρου της λεκάνης της βάσης περιστροφής του μηχανισμού του Φάρου. Ο υδράργυρος, ώς το μόνο υγρό μέταλλο χρησιμοποιήθηκε για πολλά χρόνια στους φάρους, ως λιπαντικό και μειωτήρας τριβών των βάσεων

γ) Ἐκτελεσθεῖσαι ἐργασίαι: Καθαρισμός υδραργυροφόρου δακτυλίου και επιφάνειας υδραργύρου.

ΔΕΛΤΙΟΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟΥ ΦΑΡΟΥ (Συνέχεια-Σελίς 3)

6. ΩΤΙΣΤΙΚΗ ΣΥΣΚΕΥΗ:
   α) Στοιχεῖα: Λυχνία πυραυτώσεως τῶν 35 mm CHANCE
   β) Κατάστασις: καλή.
   Δοκιμὴ ἐνεργοποιήσεως Ν.Τ. Αὐτ/κὴ Π.Τ.
   γ) Ἐκτελεσθεῖσαι ἐργασίαι: Ἔλεγχος ἡλεκτρικῆς Φ. παραμέτρων.

7. ΚΤΙΡΙΑΚΟΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ:
   α) Στοιχεῖα: Πύργος λιθόκτιστος ἐπενδυμένος ἐσωτερικῶς κατασκοίδι
   β) Κατάστασις: Καλή ἀποκατεστημένων ἐπὶ 3 ἐσωτερικῶν ἡλεκτρικῶν διαδρωμάτων καὶ θριδίνης.
   γ) Ἐκτελεσθεῖσαι ἐργασίαι: Ἐπιθεώρησις.

8. ΥΛΙΚΟΝ ΑΠΟΓΡΑΦΑΙ:
   Κατάστασις: Καλή μαλῶς διαφυλαγμένα.

9. ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΙΣ:
   Κατάστασις: Καλή χωρίσπα καὶ τάξη ἐπιμέλειας.

Από τους παρόντες εκτός από τον εκ Μυρσίνης Αρχικελευστή Φάρων Ιάκωβο Σάσσο, συναντούμε και τον Αρχικελευστή Φάρων Αντώνη Σαλταμανίκα από την Εξωμεριά της Τήνου

10. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ: Παράστης Ἀνθρ. (φ.) Τ. ΚΡΙΚΕΛΗΣ Ἀνικὸς (φ.) Ι. ΖΕΡΓΑΦΑΚΗΣ Ἀνικὸς (φ.) Ι. ΣΑΣΣΟΣ Ἀνικὸς (φ.) Α. ΣΑΛΤΑΜΑΝΙΚΑΣ παρευρισκόμενος ἐν ὥρᾳ ἐφημερίας ἐνδεδυμένοι.

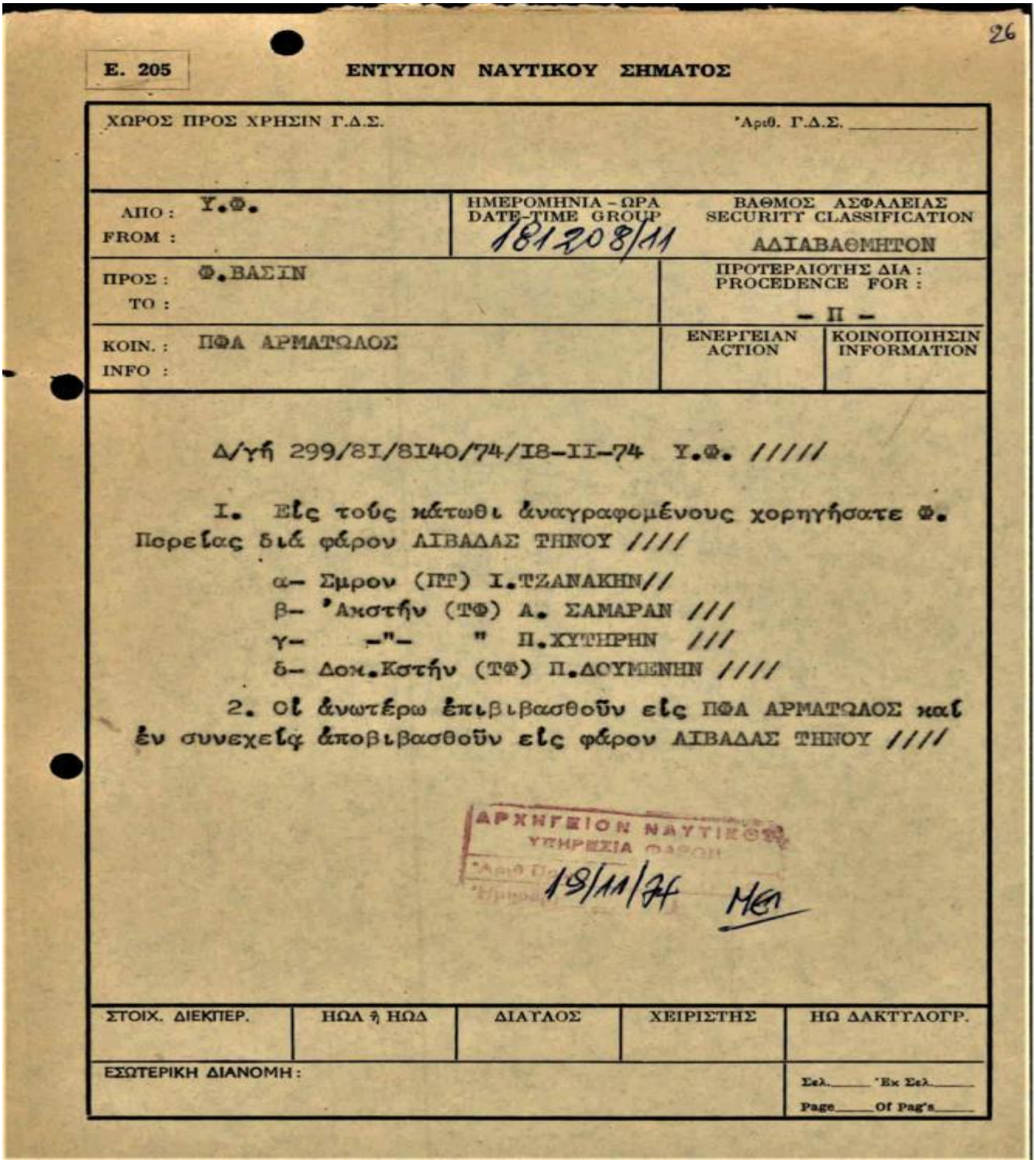
Ο Αντ.Σαλταμανίκας πρέπει να υπηρέτησε και στο Φάρο της νησίδας Πλανήτης στον Πάνορμο Τήνου

11. ΑΡΙΘΜΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΙΩΝ ΧΟΡΗΓΗΘΕΝΤΩΝ ΥΛΙΚΩΝ: 15. 16. 17. 18. α. 19.

12. ΓΕΝΙΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Ἐσωτερικῶς καὶ ἐξωτερικῶς τὰ μπρικαμόν ευμφρόπτμα ἐφίλυπτο ἀδιαπερατότητα καὶ περιξ. ὁμαχῆ εἰς καθαρὸν μπαστάλων.

18 Νοεμβρίου 1974. ΦΥΛΛΟ ΠΟΡΕΙΑΣ ΣΕ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟ «ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ» ΓΙΑ ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΟ ΦΑΡΟ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΤΟΥ.

Παρατίθεται το σήμα με φύλλο πορείας σε προσωπικό, με τη στήριξη του Φαρόπλοιου ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ, για εξάρμωση μηχανής και τοποθέτηση προσωρινά αυτόματου πυρσού στην Ανατολική βάση του Φάρου.



26

Ε. 205

ΕΝΤΥΠΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΗΜΑΤΟΣ

ΧΩΡΟΣ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΙΝ Γ.Δ.Σ. — Αριθ. Γ.Δ.Σ. _____

ΑΠΟ : FROM :	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ – ΩΡΑ DATE-TIME GROUP	ΒΑΘΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ SECURITY CLASSIFICATION
Υ.Φ.	181208/11	ΑΔΙΑΒΑΘΜΗΤΟΝ

ΠΡΟΣ : TO :	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΣ ΔΙΑ : PROCEDENCE FOR :
Φ.ΒΑΣΙΝ	– Π –

ΚΟΙΝ. : INFO :	ΕΝΕΡΓΕΙΑΝ ACTION	ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΙΝ INFORMATION
ΠΦΑ ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ		

Δ/γή 299/81/8140/74/18-11-74 Υ.Φ. /////

1. Εἰς τούς κάτωθι ἀναγραφομένους χορηγήσατε Φ. Πορείας διά φάρον ΛΙΒΑΔΑΣ ΤΗΝΟΥ ////

α- Σμρον (ΠΓ) Ι.ΤΖΑΝΑΚΗΝ//
β- Ἀκστήν (ΤΦ) Α. ΣΑΜΑΡΑΝ ///
γ- -"- " Π.ΧΥΤΗΡΗΝ ///
δ- Δοκ.Κστήν (ΤΦ) Π.ΔΟΥΜΕΝΗΝ ////

2. Οἱ ἀνωτέρω ἐπιβιβασθοῦν εἰς ΠΦΑ ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ καί ἐν συνεχείᾳ ἀποβιβασθοῦν εἰς φάρον ΛΙΒΑΔΑΣ ΤΗΝΟΥ ////

ΑΡΧΗΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ
18/11/74

ΣΤΟΙΧ. ΔΙΕΚΠΕΡ.	ΗΩΛ ἤ ΗΩΔ	ΔΙΑΥΛΟΣ	ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ	ΗΩ ΔΑΚΤΥΛΟΓΡ.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ :

Σελ._____ Ἐκ Σελ._____
Page_____ Of Pag's_____

27

Ε. 205

ΕΝΤΥΠΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΗΜΑΤΟΣ

ΧΩΡΟΣ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΙΝ Γ.Δ.Σ. 'Αριθ. Γ.Δ.Σ. _____

ΑΠΟ : FROM : Υ.Φ.	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ - ΩΡΑ DATE-TIME GROUP 181209/11	ΒΑΘΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ SECURITY CLASSIFICATION ΑΔΙΑΒΑΘΜΗΤΟΝ
ΠΡΟΣ : TO : Ν.Δ.Ν.Α.	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΣ ΔΙΑ : PRÒCEDENCE FOR : - Π -	
ΚΟΙΝ. : INFO : ΠΦΑ ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΑΝ ACTION	ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΙΝ INFORMATION

1. Αἰτεῖται διαταχθῆ ΠΦΑ ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ ὅπως κατά τόν πλοῦν του πρός συνέχισιν διακοπείσης ἀποστολῆς ἐφοδιασμοῦ πυρσῶν Β.ΑΙΓΑΙΟΥπροσεγγίση ἐπιτηρουμένον φάρον ΛΙΒΑΔΑ ΤΗΝΟΥ (Α.Ε.Φ. 8Υ40) πρός ἀποβίβασιν προσωπικοῦ καί ὑλικοῦ ἵνα τοῦτο προβῆ εἰς τήν ἐξέρμωσιν φωτιστικῶν μηχανημάτων καί κλωβοῦ Φάρου πρός ἐπισκευήν /////

2. ΠΦΑ ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ ἀναφέρει ἀποβίβασιν καί συνέχισιν ἀποστολήν του ////

ΑΡΧΗΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ
'Αριθ. Πρωτ. Τμημ.
'Ημερομ. 15/11/74 ΗΠΑ

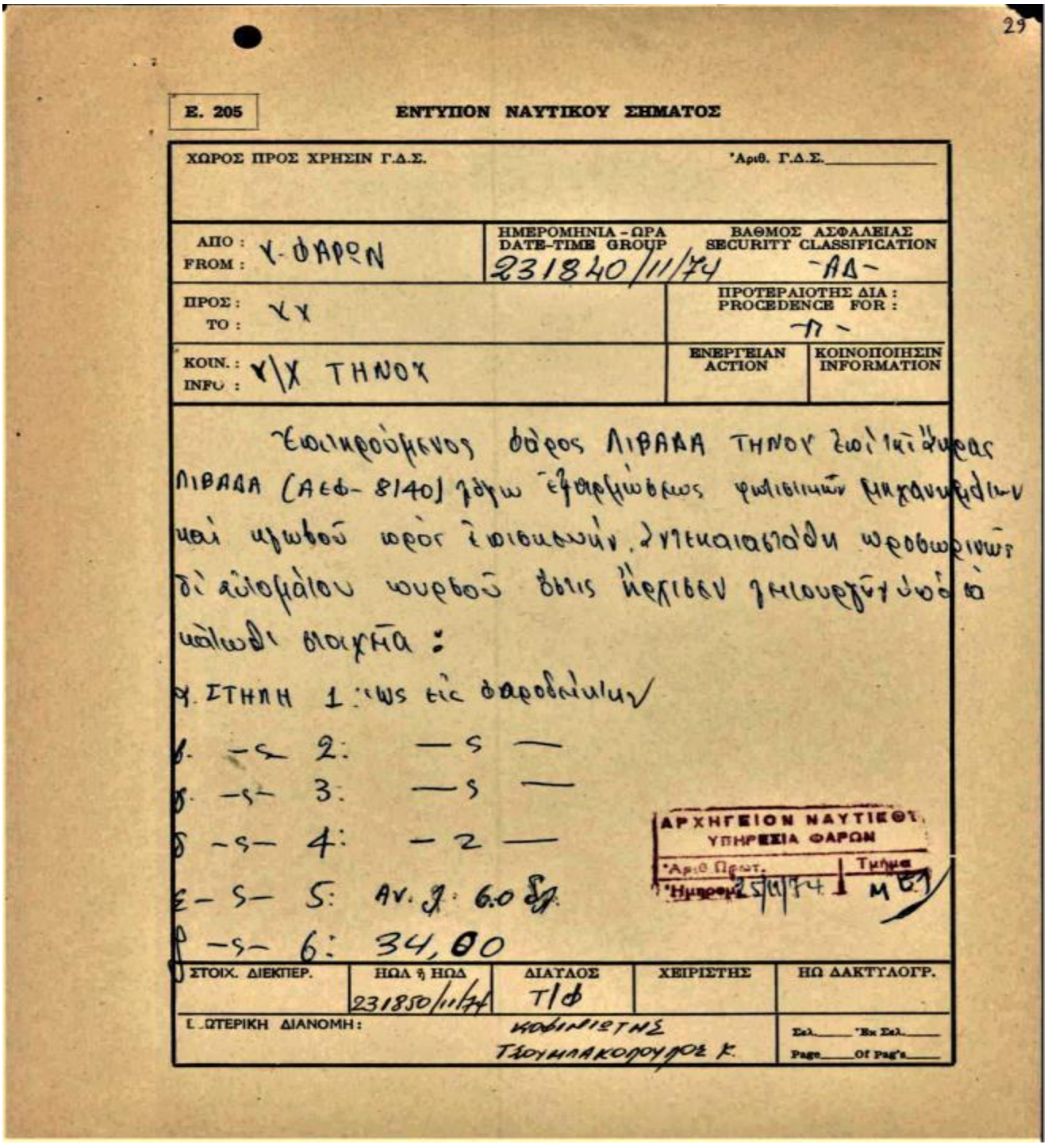
ΣΤΟΙΧ. ΔΙΕΚΠΕΡ.	ΗΩΛ ἤ ΗΩΔ	ΔΙΑΥΛΟΣ	ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ	ΗΩ ΔΑΚΤΥΛΟΓΡ.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ:

Σελ._____ 'Εκ Σελ._____
Page_____ Of Pag's_____

23 Νοεμβρίου 1974. ΣΗΜΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ - ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΥ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟΥ ΠΥΡΣΟΥ ΣΤΗ ΒΑΣΗ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ.

Σημειώνεται ότι η περιστροφική μηχανή εξαρμώθηκε προς επισκευή, με την πάκτωση προσωρινά αυτόματου μεταλλικού πυρσού σε βάση από σκυρόδεμα, στο βράχο της Αν.πλευράς του Φάρου, (ορατά τα ίχνη του και σήμερα). Το εστιακό ύψος (δηλ. από τη θάλασσα) από 41 μέτρα κατήλθε στα 34 μέτρα.



29

Ε. 205 ΕΝΤΥΠΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΗΜΑΤΟΣ

ΧΩΡΟΣ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΙΝ Γ.Δ.Σ. 'Αριθ. Γ.Δ.Σ.

ΑΠΟ / FROM: Υ-ΦΑΡΟΝ
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ - ΩΡΑ DATE-TIME GROUP: 231840/11/74
ΒΑΘΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ SECURITY CLASSIFICATION: -ΑΔ-

ΠΡΟΣ / TO: ΥΥ
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΣ ΔΙΑ / PROCEDENCE FOR: -Π-

ΚΟΙΝ. / INFO: Υ/Χ ΤΗΝΟΥ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΝ ACTION | ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΙΝ INFORMATION

Ἐφοδιαζόμενος φάρος ΛΙΒΑΔΑ ΤΗΝΟΥ ζωϊκῆς ἀμφίας ΛΙΒΑΔΑ (ΑΕΦ-8140) τόμω ἐξαρμώθεως φωτεινῶν μηχανημάτων καὶ ὑγρῶν φορτίων ἐπιτελούντων ἀντικατάστασιν προσωρινῶς δι' αὐτομάτου πυρσοῦ ὅπως ἤρξατο λειτουργοῦν ἀπό τῆς κάτωθι στιγμῆς:

Υ. ΣΤΗΝΗ 1: ὡς εἰς φαροδαίμονας
β. -ς- 2: —ς—
β. -ς- 3: —ς—
δ -ς- 4: —2—
ε -ς- 5: Αν. β: 6.0 δβ.
ρ -ς- 6: 34,00

ΑΡΧΗΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ
'Αριθ. Πρωτ. | Τμήμα
'Ημερομ. 25/11/74 | Μ Β.Γ.

ΣΤΟΙΧ. ΔΙΕΚΠΕΡ. | ΗΩΔ ἢ ΗΩΔ 231850/11/74 | ΔΙΑΤΑΞΙΣ Τ/Φ | ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ | ΗΩ ΔΑΚΤΥΛΟΓΡ.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ: ΚΟΒΙΝΙΣΤΗΣ ΤΣΟΥΜΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Κ.

Σελ. ____ 'Εκ Σελ. ____ Page ____ Of Pag's ____

Ε. 205

ΕΝΤΥΠΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΗΜΑΤΟΣ

ΧΩΡΟΣ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΙΝ Γ.Δ.Σ.		Άριθ. Γ.Δ.Σ._____
ΑΠΟ : FROM :	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ - ΩΡΑ DATE-TIME GROUP	ΒΑΘΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ SECURITY CLASSIFICATION
ΠΡΟΣ : TO :		ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΣ ΔΙΑ : PROCEDENCE FOR :
ΚΟΙΝ. : INFO :		ΕΝΕΡΓΕΙΑΝ ACTION / ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΙΝ INFORMATION

η: ΣΤΗΛΗ 7: $\frac{6}{(13)}$

δ: -s- β: Σωληροφορείος υαλοπωλών.

ε: -s- 9: 1+5 = 6 δφ.

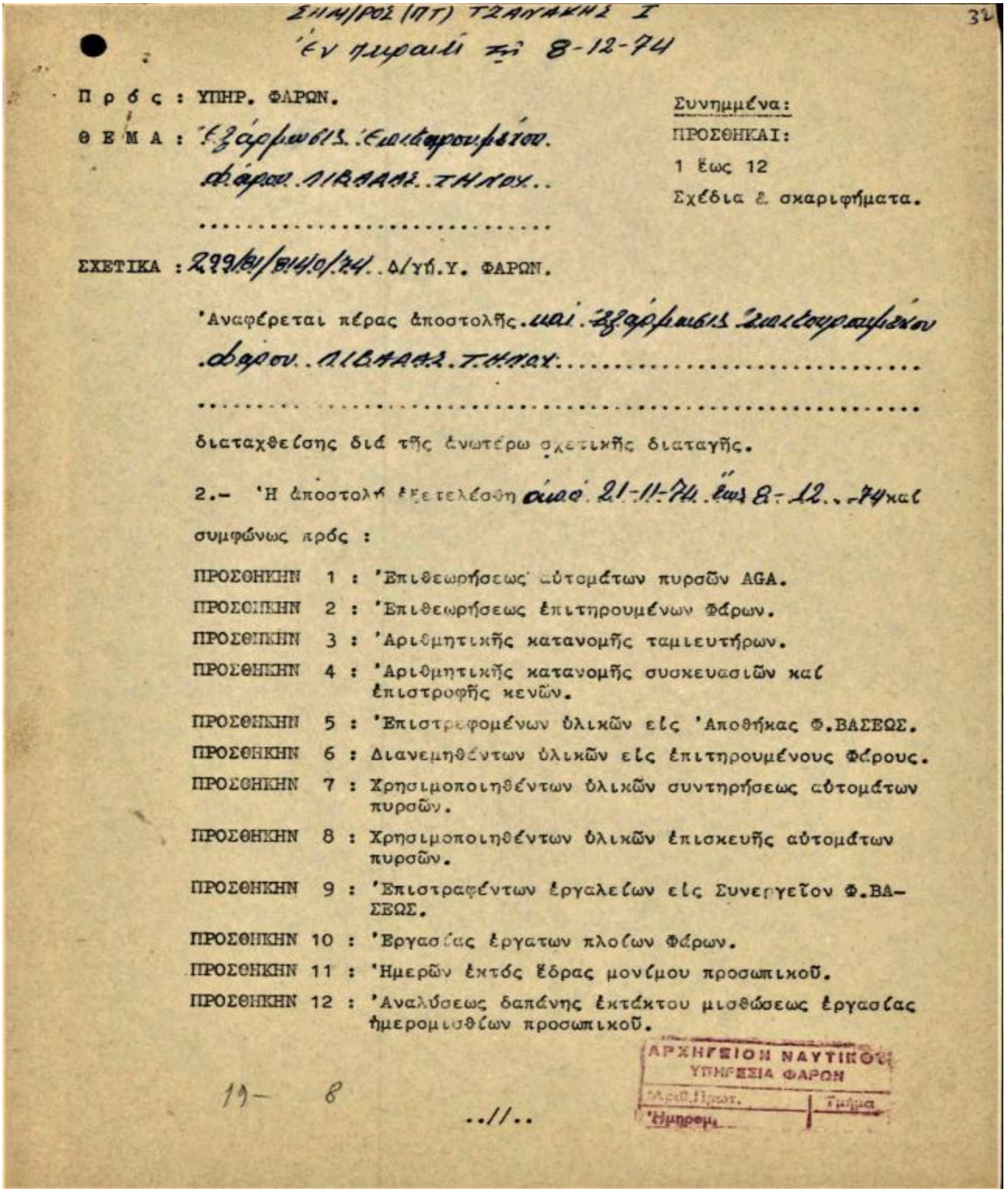
ψ -s- 10: ——

Α δ

ΣΤΟΙΧ. ΔΙΕΚΠΕΡ.	ΗΩΔ ή ΗΩΔ	ΔΙΑΥΛΟΣ	ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ	ΗΩ ΔΑΚΤΥΛΟΓΡ.
ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ :				Σελ._____ Έκ Σελ._____ Page_____ Of Pag's_____

8 Δεκεμβρίου 1974. ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΞΑΡΜΩΣΗΣ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ.

Ο Σημαιοφόρος Ιωάννης Τζανάκης συντάσσει χειρόγραφη αναφορά περί της εξάρμωσης της μηχανής του φάρου και τοποθέτησης νέου μεταλλικού φανού τύπου AGA στη ΒΑ πλευρά του βράχου του Φάρου.



ΣΗΜ/ΡΟΣ (ΠΤ) ΤΖΑΝΑΚΗΣ Ι

32

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 8-12-74

Π ρ ὸ ς : ΥΠΗΡ. ΦΑΡΩΝ.

Θ Ε Μ Α : Ἐξάρμωσις Ἡλεκτροφανοῦ Φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ ΤΗΝΟΥ..

Συνημμένα:
ΠΡΟΣΘΗΚΑΙ:
1 ἕως 12
Σχέδια & σκαριφήματα.

ΣΧΕΤΙΚΑ : 299/61/814/0/74. Δ/γής.Υ. ΦΑΡΩΝ.

Ἀναφέρεται πέρας ἀποστολῆς καὶ Ἐξάρμωσις Ἡλεκτροφανοῦ Φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ ΤΗΝΟΥ

διαταχθείσης διά τῆς ἀνωτέρω σχετικῆς διαταγῆς.

2.- Ἡ ἀποστολή ἐξετελέσθη ἀπό 21-11-74 ἕως 8-12-74 καί συμφώνως πρός :

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 1 : Ἐπιθεωρήσεως αὐτομάτων πυρσῶν AGA.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 2 : Ἐπιθεωρήσεως ἐπιτηρουμένων Φάρων.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 3 : Ἀριθμητικῆς κατανομῆς ταμιευτήρων.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 4 : Ἀριθμητικῆς κατανομῆς συσκευασιῶν καί ἐπιστροφῆς κενῶν.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 5 : Ἐπιστρεφομένων ὑλικῶν εἰς Ἀποθήκας Φ.ΒΑΣΕΩΣ.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 6 : Διανεμηθέντων ὑλικῶν εἰς ἐπιτηρουμένους Φάρους.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 7 : Χρησιμοποιηθέντων ὑλικῶν συντηρήσεως αὐτομάτων πυρσῶν.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 8 : Χρησιμοποιηθέντων ὑλικῶν ἐπισκευῆς αὐτομάτων πυρσῶν.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 9 : Ἐπιστραφέντων ἐργαλείων εἰς Συνεργεῖον Φ.ΒΑΣΕΩΣ.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 10 : Ἐργασίας ἐργατῶν πλοίων Φάρων.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 11 : Ἡμερῶν ἐκτός ἕδρας μονίμου προσωπικοῦ.
ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 12 : Ἀναλύσεως δαπάνης ἐκτάκτου μισθώσεως ἐργασίας ἡμερομισθίων προσωπικοῦ.

ΑΡΧΗΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ
Ἀριθ.Πρωτ. | Τμῆμα
Ἡμερομ.

19- 8

..11..

Αναφέρεται ότι λόγω παλαιότητος εγένετο εξάρμωσις φωτιστικών μηχανημάτων και κλωβού φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ. Τοποθέτησις νέου αυτόματου πυρσού τοποθετηθέντος επί σιδηροπλέκτου οβελού εις θέσιν Β.Ανατολικά του κτιρίου και

3.- Ειδικῶς μνημονεύονται αἱ ἀκόλουθοι παρατηρήσεις :

εις απόστασιν 5,50 μέτρα από τον εξαρμωσθέντα με χαρακτηριστικόν 1+5=6 φως

Ἀναφέρεται λόγω παλαιότητος ἔγινε ἐξάρμωσις φωτιστικῶν μηχανημάτων καὶ κλωβοῦ φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ. Τοποθέτησις νέου αὐτομάτου πυρσοῦ τοποθετηθέντος ἐπὶ σιδηροπλέκτου ὀβελοῦ εἰς θέσιν Β.Ἀνατολικὰ τοῦ κτιρίου καὶ εἰς ἀπόστασιν 5,50 μέτρα ἀπὸ τὸν ἐξαρμωσθέντα μὲ χαρακτηριστικὸν 1+5=6 φῶς λευκὸν, ἐστιακὸν ὕψος 34,60 μέτρα. Φωτιστικὰ μηχανήματα, κλωβὸς ὡς καὶ ἐργαλεῖα ἐξαρμώσεως παρεδόθησαν δι' ἀποδείξεως εἰς προϊστάμενον φάρου πρὸς παράδοσιν εἰς προϊστάμενον συνεργείου Β. Αἰγαίου διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν εἰς συνεργεῖον Φαρ.Βάσεως

Ἐντὸς τοῦ κτιρίου εἰσρέουν ὄμβρια ὕδατα ἐκ τῆς ὀροφῆς, ὁ δὲ πύργος χρήζει ἐπισκευῆς. Προτείνεται ἡ ἀποστολὴ ἁρμοδίου μηχανικοῦ.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ: Σιδηρόπλεκτος ὀβελὸς ὕψους 4 μέτρων. Κεφαλὴ LBTA-300 No 1799 ΟΠΤΙΚΟΝ 300m/m 360° AGA NT Ἐκλαμπτὴρ ΚΜΕΑ-130 No 64383, ΚΑΥΣΤ. ZBFA-30 Φῶς λευκὸν Ἀεροταμιευτῆρες ΑΚ 50 4 No 109509-1237-2237-94815 με m³ 28650 με χαρακτ 1+5=6 καὶ ωρ.κατ. 5 lit.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ: Σιδηρόπλεκτος ὀβελὸς ὕψους 4 μέτρ. Κεφαλὴ LBTA-300 Νο 1799 ΟΠΤΙΚΟΝ 300m/m 360° AGA NT Ἐκλάμπτηρ ΚΜΕΑ-130 Νο 64383 ΚΑΥΣΤ. ZBFA-30 φῶς λευκὸν. Ἀεροταμιευτῆρες ΑΚ 50 4 Νο 109509-1237-2237-94815 μὲ m³ 28650. Μὲ χαρακτ 1+5=6 καὶ ωρ. κατ. 5 lit.

ΑΜΟΙΒΑ: Χαλοπίνακας 1-300 τεμ. 2.
Ἀεροταμιευτῆρες πλῆρεις 4 +1 = 5
Χαλοπίνακας κλωβοῦ τεμ 4

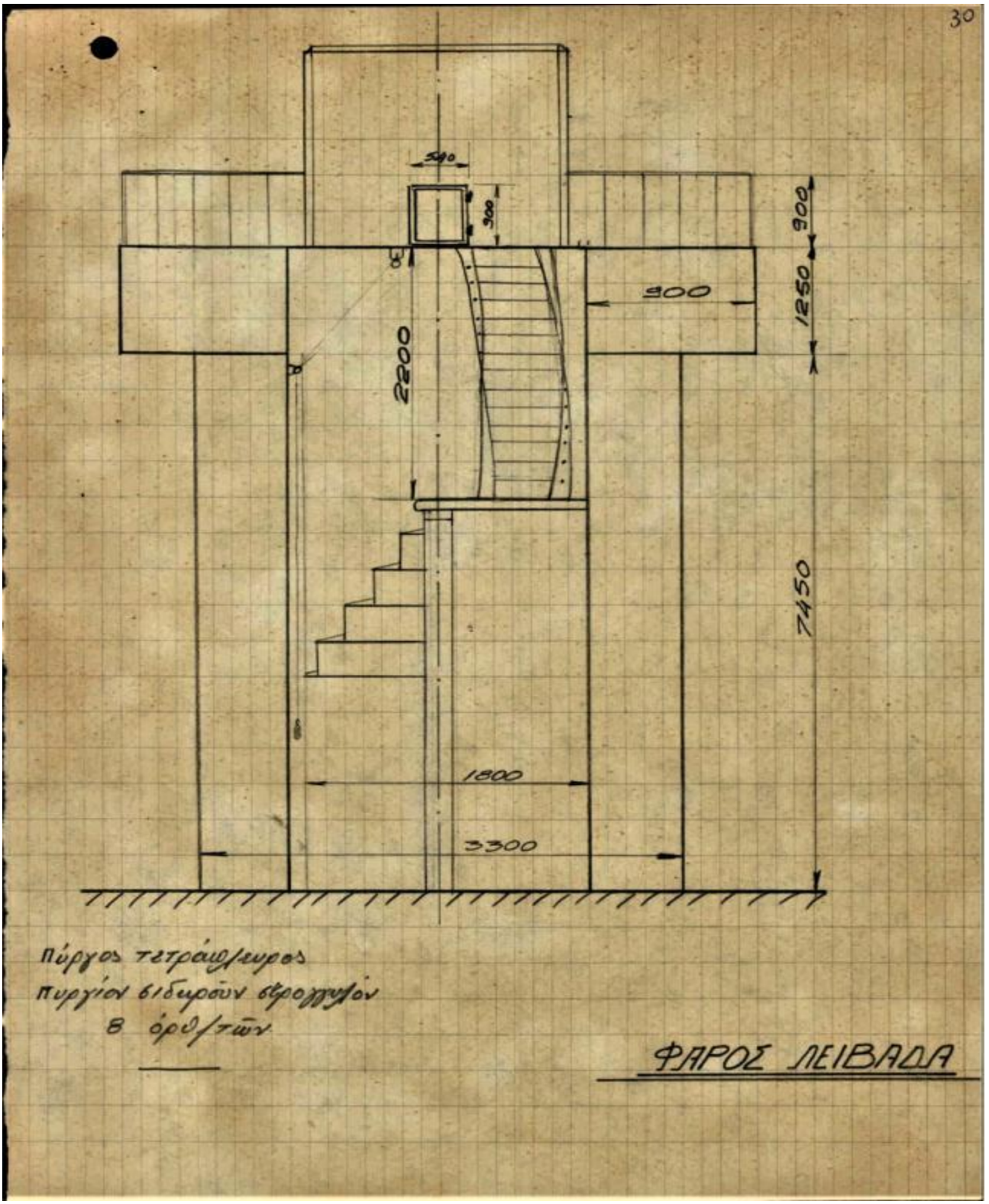
ΑΜΟΙΒΑ(δηλ.ανταλλακτικά: Υαλοπίνακας 1-300 τεμάχ.2, Αεροταμιευτήρες πλήρεις 4+1=5, Υαλοπίνακες κλωβού τεμάχια 4

Ἐμπιστευτικὰ

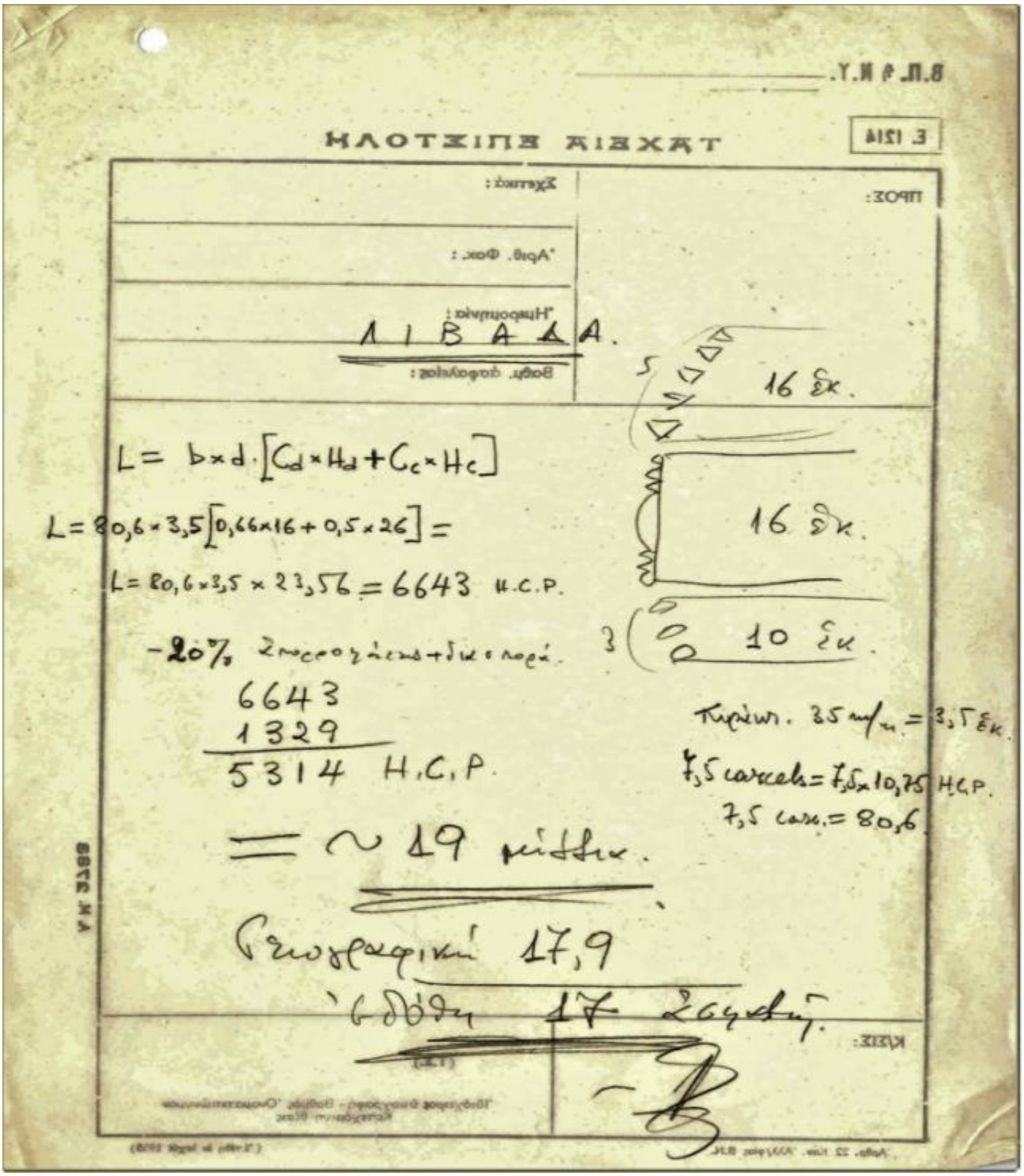
Εὐπειθέστατος
Ἰωάν.Τζανάκης

Ο αντικατασταθείς φανός ήταν, όπως φαίνεται, τύπου AGA. Αναλυτικότερες πληροφορίες στο https://el.wikipedia.org/wiki/Αγκα

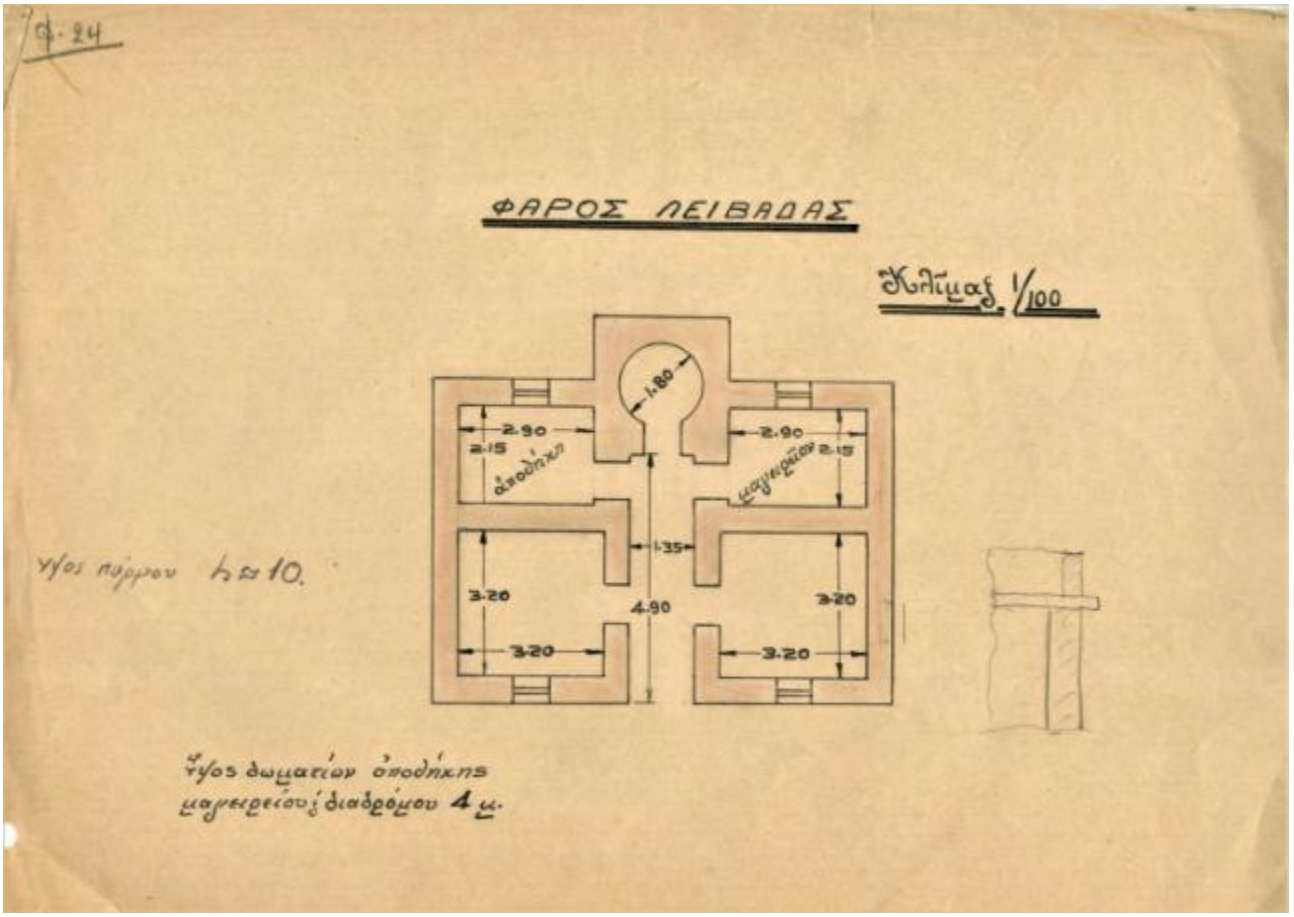
Συνημμένο σκαρίφημα του πύργου του Φάρου.



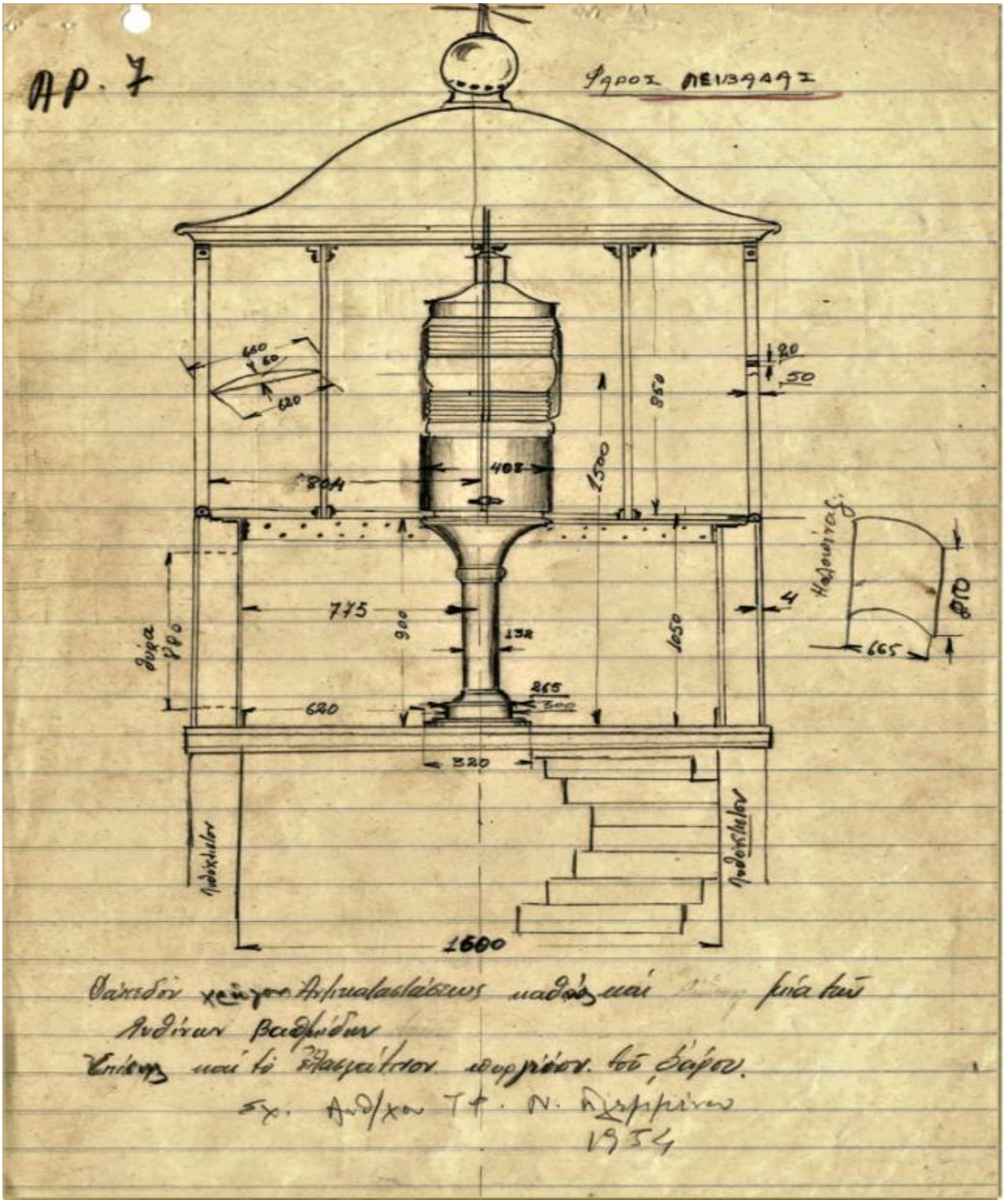
Συνημμένο φύλλο τύπων και υπολογισμών φωτοβολίας του Φάρου στην πίσω πλευρά του εντύπου Ταχείας Επιστολής από τεχνικό της Υπηρεσίας Φάρων, αγνώστων λοιπών στοιχείων.



Συνημμένη κάτοψη του Φάρου σε κλίμακα 1/100, από μηχανικό της Υπηρεσίας Φάρων, αγνώστων λοιπών στοιχείων.

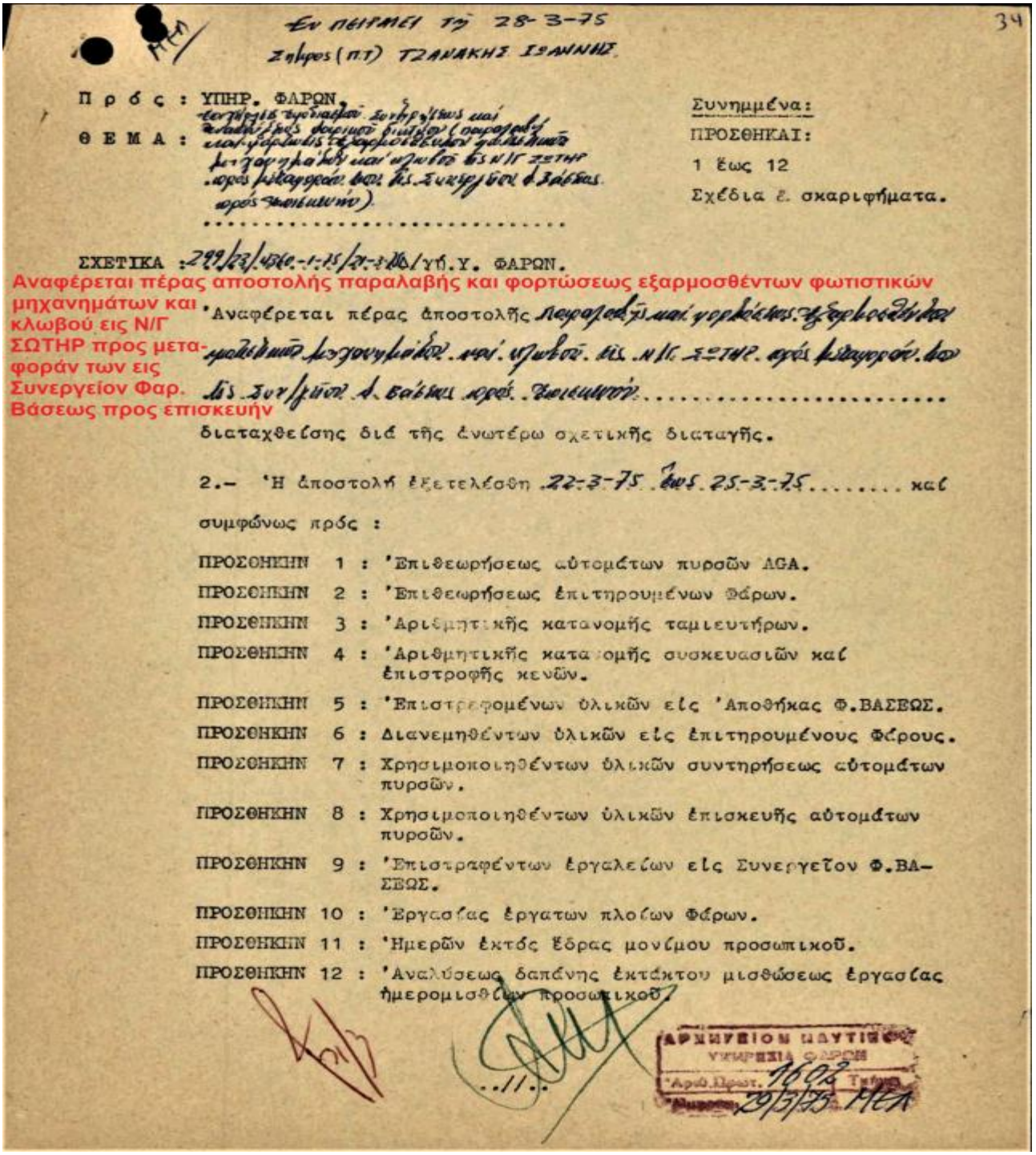


Συνημμένο σχέδιο διαστάσεων του κλωβού του Φάρου του 1934 του ανθυποπλοιάρχου Χ.Πλεμμένου.



25 Μαρτίου 1975. ΑΝΑΦΟΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΞΑΡΜΩΣΘΕΙΣΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ.

Ο Σημαιοφόρος Ιωάννης Τζανάκης αναφέρει την επιτυχή φόρτωση και μεταφορά του εξαρμωσθέντος μηχανισμού από το κτίριο του Φάρου στο πλοίο ΣΩΤΗΡ και από εκεί στον Πειραιά για επισκευή.



Εν Πειραιεί τῇ 28-3-75

34

Σημαιοφ(πτ) ΤΖΑΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

Π ρ ό ς : ΥΠΗΡ. ΦΑΡΩΝ.

Θ Ε Μ Α : [illegible]

Συνημμένα:
ΠΡΟΣΘΗΚΑΙ:
1 ἕως 12
Σχέδια ἐ. σκαριφήματα.

ΣΧΕΤΙΚΑ : [illegible]/ΥΠ.Υ. ΦΑΡΩΝ.

Αναφέρεται πέρας αποστολής παραλαβής και φορτώσεως εξαρμοσθέντων φωτιστικών μηχανημάτων και κλωβού εις Ν/Γ ΣΩΤΗΡ προς μεταφοράν των εις Συνεργείον Φαρ. Βάσεως προς επισκευήν

'Αναφέρεται πέρας ἀποστολῆς [illegible]

διαταχθείσης διά τῆς ἀνωτέρω σχετικῆς διαταγῆς.

2.- 'Η ἀποστολή ἐξετελέσθη 22-3-75 ἕως 25-3-75 καί

συμφώνως πρός :

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 1 : 'Επιθεωρήσεως αὐτομάτων πυρσῶν ΑGA.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 2 : 'Επιθεωρήσεως ἐπιτηρουμένων Φάρων.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 3 : 'Αριθμητικῆς κατανομῆς ταμιευτήρων.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 4 : 'Αριθμητικῆς κατανομῆς συσκευασιῶν καί ἐπιστροφῆς κενῶν.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 5 : 'Επιστρεφομένων ὑλικῶν εἰς 'Αποθήκας Φ.ΒΑΣΕΩΣ.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 6 : Διανεμηθέντων ὑλικῶν εἰς ἐπιτηρουμένους Φάρους.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 7 : Χρησιμοποιηθέντων ὑλικῶν συντηρήσεως αὐτομάτων πυρσῶν.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 8 : Χρησιμοποιηθέντων ὑλικῶν ἐπισκευῆς αὐτομάτων πυρσῶν.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 9 : 'Επιστραφέντων ἐργαλείων εἰς Συνεργεῖον Φ.ΒΑΣΕΩΣ.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 10 : 'Εργασίας ἐργατῶν πλοίων Φάρων.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 11 : 'Ημερῶν ἐκτός ἕδρας μονίμου προσωπικοῦ.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 12 : 'Αναλύσεως δαπάνης ἐκτάκτου μισθώσεως ἐργασίας ἡμερομισθίων προσωπικοῦ.

..11..

ΑΡΧΕΙΟΝ ΜΑΥΤΙΚΟΥ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ
'Αρ.Πρωτ. 1602
29/3/75

3.- Ειδικῶς μνημονεύονται αἱ ἀκόλουθοι παρατηρήσεις :

22-3-1975 08:00 Αναχώρησις εκ της Υπηρ. Φάρων

22 0800/3-75 Αναχώρησις ἐκ Πειραιῶς μὲ τὸ Ο/Γ Ἑλλη διὰ Τῆνον

22-3-1975 09:30 Αναχώρησις εκ Πειραιώς με το Ο/Γ Ελλη δια Τήνον

22 0930/3-75 -"- -"- πλοῖον διὰ Τῆνον

22-3-1975 16:30 Αφιξις εις Τήνον

22 1630/3-75 Ἄφιξις εἰς ΤΗΝΟΝ

22-3-1975 17:15 Αναχ. με λεωφ.ΚΤΕΛ δια χωρίον Στενή Τήνου

22 1715/3-75 Ἀναχώρησις μὲ ἀτμοφόρειον ΚΤΕΛ διὰ χωρίον ΣΤΕΝΗ ΤΗΝΟΥ

23-3-1975 07:00 Αναχώρησις

23 0700/3-75 -"- διὰ Φάρον ΛΙΒΑΔΑ διὰ τοῦ μέσου τοῦ ναυαγοσώστου τοῦ Φάρου

διὰ Φάρον ΛΙΒΑΔΑ διὰ του μέσου του εκτελουντος την συγκοινωνίαν του Φάρου

23-3-1975 09:30 Αφιξις εις Φάρον ΛΙΒΑΔΑ

230930/3-75 Ἄφιξις εἰς Φάρο ΛΙΒΑΔΑ

23-3-1975 10:00 Εναρξις μεταφοράς εξαρμοσθέντος φωτιστικοῦ μηχανήματος καὶ κλωβοῦ εἰς παραλίαν Φάρου

231000/3-75 Ἔναρξις μεταφορᾶς ἐξαρμοσθέντος φωτιστικοῦ μηχανήματος καὶ κλωβοῦ εἰς παραλίαν Φάρου

24-3-1975 08:00 Μεταφορά μηχανικῶν

240800/3-75 Μεταφορά καὶ φόρτωσις εἰς Ν/Γ ΣΩΤΗΡ ἐξαρμοσθέντος φωτιστικοῦ μηχανήματος

και φόρτωσις εις Ν/Γ ΣΩΤΗΡ εξαρμοσθέντος φωτιστικού μηχανήματος

24-3-1975 09:30 Πέρας φορτώσεως, επιβίβασις εις Ν/Γ ΣΩΤΗΡ και αναχώρησις δια ΠΕΙΡΑΙΑ

240930/3-75 Πέρας φορτώσεως, ἐπιβίβασις εἰς Ν/Γ ΣΩΤΗΡ καὶ ἀναχώρησις διὰ ΠΕΙΡΑΙΑ

25-3-1975 03:30 Αφιξις εις ΠΕΙΡΑΙΑ

250330/3-75 Ἄφιξις εἰς ΠΕΙΡΑΙΑ

Τὰ ἀνωτέρω παρεδόθησαν εἰς ἐπιτροπὴν ἐλέγχου Συνημ.υπ.ἀριθ.602 7/1/75/13-1-75

Τὰ δὲ ἐργαλεῖα εἰς ἀποθήκην συνεργείου Φαρικῆς Βάσεως

Τα ανωτέρω παρεδόθησαν εις επιτροπήν ελέγχου Συνημ.υπ.αριθ.602 7/1/75-13/1/75.

Τα δε εργαλεία εις αποθήκην συνεργείου Φαρικής Βάσεως

Εὐπειθέστατος

Εὐριδιάδης

Ιωάν.Τζανάκης

25 Ιουλίου 1975. ΔΙΑΤΑΓΗ ΥΠΗΡ.ΦΑΡΩΝ ΓΙΑ ΕΞΑΡΜΩΣΗ ΚΑΙ ΠΑΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΥ ΠΥΡΣΟΥ ΚΑΙ ΕΝΑΡΞΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΘΕΙΣΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΦΑΡΟΥ.

Επισυνάπτεται η σχετική διαταγή και το σήμα επιτυχούς εκτέλεσης της διαταγής.

37

ΣΧΕΔΙΟΝ

ΔΙΑΤΑΓΗ ΥΠ. ΦΑΡΩΝ Ἀριθμ. 299/46/4360-4/75

Ἐπιχειρήσεις ἐφοδιασμοῦ.Συντηρήσεως καὶ ἀναπτύξεως Φαρικοῦ Δικτύου.(Τοποθέτησις περιστροφικοῦ μηχανήματος ἐπιτηρουμένου φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ ΤΗΝΟΥ).

ΠΑΡΑΠΟΜΠΑΙ: α) Χ. Ε. Ε. 75

β) Χ. Β. Ν.

γ) Ἑλληνικὸς Φαροδείκτης 8Ι40

δ) Πλοηγὸς - Τόμος Β'

ΑΡΧΗΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ

Ἀριθ. Φ. 299/46/4360-4/75

Ἀριθ. σχεδ. 1955

Ἡμερομηνία 25 Ἰουλίου 1975

ΩΡΙΚΗ ΖΩΝΗ: Ὅλοι οἱ χρόνοι εἰς τοπικὴν ὥραν Ἑλλάδος.

1.— ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ:

α) ~~Ἀνάκτησ~~ Περατωθεισῶν τῶν ἐργασιῶν ἐπισκευῆς εἰς Συνεργεῖον Φαρικῆς Βάσεως ~~ἀναφέρηται~~ περιστροφικοῦ μηχανήματος φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ ΤΗΝΟΥ τοῦτο χρήζει ἐπανατοποθετήσεως.

2.— ΣΚΟΠΟΣ:

Ἡ παροῦσα ἀποστολὴ σκοπὸν ἔχει τὴν ἐπανατοποθέτησιν τοῦ περιστροφικοῦ μηχανήματος,τὴν ἐξάρμωσιν τοῦ αὐτομάτου πυρσοῦ καὶ εἰς τὸν δυνατὸν συντομώτερον χρόνον.

3.— ΔΙΑΤΙΘΕΜΕΝΑ ΜΕΣΑ:

α) Διὰ τὴν ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ διατίθενται τὰ ἀκόλουθα μέσα:

(1) Κινητὸν συνεργεῖον Φ. Β. ἀποτελούμενον ἐκ:

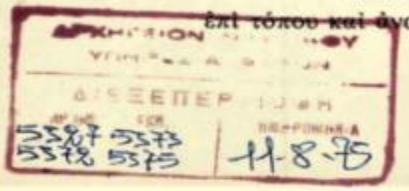
(α) Σημαιοφόρου (ΠΤ) Ν.ΚΑΝΑΚΑΡΗ

ὡς ὑπευθύνου ἀποστολῆς

(β) Ἀρχικ.(ΤΦ) Ι.ΜΠΑΛΑΣΗ (γ) Ἀρχικ.(ΤΦ)Α.ΤΟΥΜΠΕΚΗ (δ)Δοκ.Κελ. Ι. ΜΠΑΧΑΡΑ

(2) Ἔκτακτον ἡμερομίσθιον προσωπικὸν μεταφορᾶς ὑλικῶν προσλαμβανόμενον ἐπὶ τόπου καὶ ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν.

..//..



(3) Συγκοινωνιακὰ μέσα διὰ τὴν μεταφορὰν προσωπικοῦ καὶ ὑλικοῦ, μισθούμενα ἐπὶ τόπου ἀναλόγως ἀναγκῶν καὶ συνθηκῶν, μερίμνῃ τῆς ἁρμοδίας Λιμενικῆς Ἀρχῆς.

(4) Ὑλικὰ καὶ ἐργαλεῖα παραλαμβανόμενα ἐκ τῶν Ἀποθηκῶν καὶ Συνεργείου Φ. Β. κατόπιν τῆς κατὰ Νόμον διαδικασίας.

(5) Ἐπιμελητειακὰ ἐφόδια παραλαμβανόμενα ἐκ τοῦ Τμήματος Λογιστικοῦ, συμφώνως πρὸς τὸν Κ. Ο. Υ. καὶ τὰς λοιπὰς ἰσχυούσας διαταγάς.

4.— ΤΡΟΠΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ :

α) Παραλαβὴ ὑλικῶν καὶ ἐργαλείων ἐξ Ἀποθηκῶν καὶ Συνεργείου Φ. Β. Ἐκεῖνα τῶν ὑλικῶν, ἅτινα λόγῳ βάρους δὲν δύνανται νὰ μεταφερθῶσιν ὑπὸ τοῦ προσωπικοῦ, προωθηθῶσιν εἰς τὴν πλησιεστέραν τοῦ τόπου ἐργασίας Λιμενικὴν Ἀρχὴν μέσῳ Κ.ΕΦ.Ν/Τ.Υ.Υ.

β) Ἀναχώρησις κινητοῦ συνεργείου διὰ τοῦ ταχυτέρου συγκοινωνιακοῦ μέσου καὶ βάσει τῶν ἰσχυουσῶν διαταγῶν καὶ κατόπιν λήψεως Φ. Πορείας ἐκδοθησομένου ὑπὸ Φ. Β.

γ) Ἐκτέλεσις ἐργασίας ὡς συνημμένῃ Προσθήκῃ καὶ συμφώνως πρὸς προφορικὰς ὁδηγίας τοῦ Τμήματος Ὑλικοῦ.

δ) Ὑπεύθυνος ἔλεγχος καλῆς ἐκτελέσεως ἐργασίας ὑπὸ τοῦ ὑπευθύνου τῆς ἀποστολῆς.

ε) Ἐπιστροφὴ καὶ παρουσίασις τοῦ προσωπικοῦ εἰς Φ. Β.

ζ) Παράδοσις ὑλικοῦ καὶ ἐργαλείων εἰς Ἀποθήκας καὶ Συνεργεῖον Φ. Βάσεως κατόπιν τῆς κατὰ Νόμον διαδικασίας.

5.— ΧΡΟΝΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ :

α) Ἀναχώρησις ἀποστολῆς ἄμεσος καὶ διὰ τοῦ συντομωτέρου συγκοινωνιακοῦ μέσου, συμφώνως Ὑπουργικῆς Ἀποφάσεως 5640/00/3/19-1-70 παρ. 3 καὶ ἐγγρ. ΑΝ ὑπ' ἀριθ. 50039/26/70 χρησιμοποιοῦντες εἴτε κατάστασιν ἐπιβιβάσεως ἢ εἰσιτήριον ἐπὶ ἀμέσῳ καταβολῇ ἀντιτίμου.

β) Διὰ τὴν ἀνωτέρω μετακίνησιν καθορίζονται ἡμέραι ἐκτὸς ἕδρας..... (.....) ἐκ τῶν δικαιουμένων ἑξήκοντα (60) ἐτησίως συμφώνως περιπτώσει 15 πίνακος 1 παρ. 7 Ἀποφάσεως ΑΕΔ 5640/00/3/19-1-70.

6.— ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΙΣ - ΑΝΑΦΟΡΑΙ :

α) Συνεννόησις ἐφ' ὅσον ἀπαιτηθῆ διὰ τῶν δικτύων Ο.Τ.Ε.

β) Ἀναφορὰ τηλεφωνικὴ ἢ τηλεγραφική, ἀναλόγως περὶ τοῦ πέρατος τῆς ἀποστολῆς, ἐφ' ὅσον ἀπαιτεῖται ἔκδοσις παραγγελίας τοῖς ναυτιλομένοις.

γ) Ἔγγραφος ἀναφορὰ τοῦ ὑπευθύνου τῆς ἀποστολῆς, μετὰ τὸ πέρας ταύτης καὶ ἐπάνοδον συνεργείου εἰς Φ. Β ά σ ι ν, εἰς ἣν νὰ ἀναφέρωνται λεπτομερῶς ἅπαντα τὰ ἀφορόντα τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἀποστολῆς.

7.— ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ

α) Πειθαρχία, διαγωγὴ καὶ ἐμφάνισις προσωπικοῦ ὡς αὕτη καθορίζεται ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Π. Ν.

β) Αἱ Λιμενικαὶ Ἀρχαὶ αἰτεῖται παράσχωσι πᾶσαν αἰτουμένην συνδρομήν. εἰς ἀφιχθησόμενον προσωπικὸν συνεργείου Φ.Β. ἐξευρίσκουσαι κατάλληλον Π/Κ τὸ ταχύτερον δυνατόν καὶ ὑπὸ τούς πλέον συμφέροντας ὅρους πρὸς μεταφορὰν του ἐκ λιμένος ΤΗΝΟΥ εἰς φάρον ΛΙΒΑΔΑ καὶ τἀνάπαλιν προκειμένου προβῆ εἰς τὴν ἐπανατοποθέτησιν περιστροφικοῦ μηχανήματος καὶ ἐξάρμωσιν αὐτομάτου πυρσοῦ.-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΡΧΗΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΦΑΡΩΝ

Ἀρχιπλοίαρχος Λ.Σ. Ἀλέξ Σιωνίδης
Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

Ἀκριβὲς ἀντίγραφον
ΑΠΟΔΕΚΤΑΙ :
ΠΡΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΝ : ΤΜ. ΜΕΛΕΤΩΝ ΥΛΙΚΟΥ - ΤΜ. ΛΟΓΙΣΤΙΚΟΝ - Φ. ΒΑΣΙΣ Σημαιοφόρον (ΠΤ)
ΠΡΟΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ : ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠ. ΦΑΡΩΝ Ν. ΚΑΝΑΚΑΡΗΝ
ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΙΝ : ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΝ ΤΗΝΟΥ.-

σ.τ.

Ε. 205

ΕΝΤΥΠΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΗΜΑΤΟΣ

ΧΩΡΟΣ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΙΝ Γ.Δ.Σ. 'Αριθ. Γ.Δ.Σ._____

ΑΠΟ: FROM	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ - ΩΡΑ DATE-TIME GROUP	ΒΑΘΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ SECURITY CLASSIFICATION
Υ.Φ.	301036/8	ΑΔΙΑΒΑΘΜΗΤΟΝ

ΠΡΟΣ: TO:	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΣ ΔΙΑ: PROCEDENCE FOR:
Υ.Υ.	- Π -

ΚΟΙΝ INFO:	ΕΝΕΡΓΕΙΑΝ ACTION	ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΙΝ INFORMATION

Σῆμα μου 231840/II/74 ἀκυροῦται /////

1. Προσωρινῶς τοποθετηθεὶς αὐτόματος πυρσὸς λόγῳ ἐπισκευῆς ἐπιτηρουμένου Φάρου ΛΙΒΑΔΑ ἐξαρμοσθεὶς ἔπαυσε λειτουργῶν ὁριστικῶς /////

2. 'Επιτηρούμενος φάρος ΛΙΒΑΔΑ (Α.Ε.Φ. 8140) ἐπανατοποθετηθέντων τῶν φωτιστικῶν μηχανημάτων καὶ κλωβοῦ ἐπανῆρχισε λειτουργῶν ὑπό τὰ κάτωθι στοιχεῖα καὶ κατὰ σειρὰν στηλῶν Φαροδείκτου /////

ΣΤΗΛΗ : 1 'Ως εἰς Φαροδείκτην
-"- : 2 - " -
-"- : 3 - " -
-"- : 4 - " -
-"- : 5 - " -
-"- : 6 - " -
-"- : 7 - " -

ΣΤΟΙΧ ΔΙΕΚΠΕΡ	ΗΩΔ ἢ ΗΩΔ	ΔΙΑΥΛΟΣ	ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ	ΗΩ ΔΑΚΤΥΛΟΓΡ.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ·

Σελ._____ Σελ. 'Εκ._____
Page_____Of Pag's_____

Ε. 205

ΕΝΤΥΠΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΗΜΑΤΟΣ

ΧΩΡΟΣ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΙΝ Γ.Δ.Σ.		Άριθ. Γ.Δ.Σ._____
ΑΠΟ: FROM	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ - ΩΡΑ DATE-TIME GROUP	ΒΑΘΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ SECURITY CLASSIFICATION
ΠΡΟΣ: ΤΟ:		ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΣ ΔΙΑ: PROCEDENCE FOR:
ΚΟΙΝ INFO:		ΕΝΕΡΓΕΙΑΝ ACTION / ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΙΝ INFORMATION

ΣΤΗΛΗ : 8 Ὡς εἰς Φαροδείκτην
-"- : 9 - " -
-"- : ΙΟ - " - //////

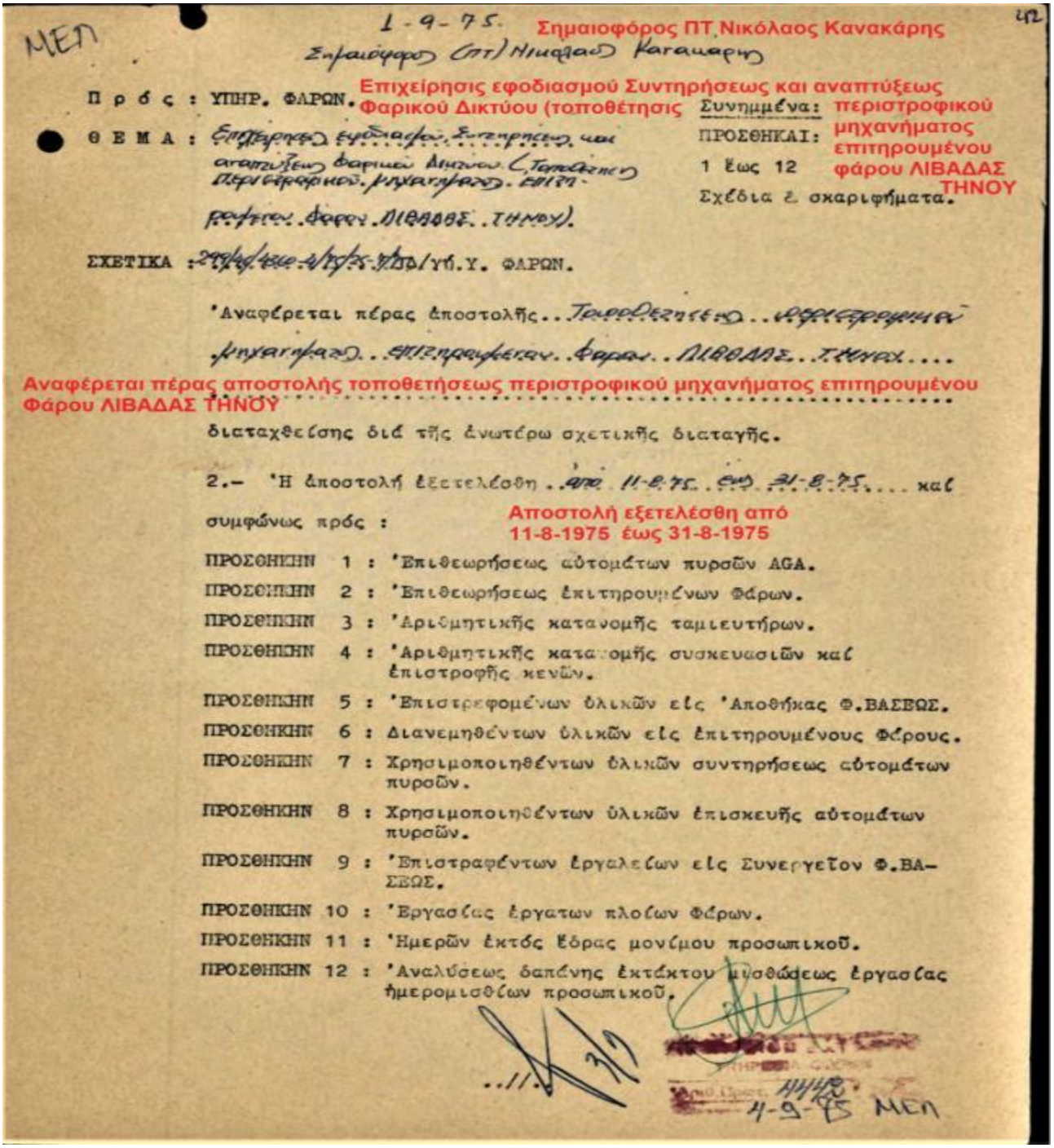
ΣΤΟΙΧ ΔΙΕΚΠΕΡ	ΗΩΛ ἢ ΗΩΔ	ΔΙΑΥΛΟΣ	ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ	ΗΩ ΔΑΚΤΥΛΟΓΡ.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

Σελ._____ Σελ. Ἐκ_____
Page_____Of Pag's_____

1 Σεπτεμβρίου 1975. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΠΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΘΕΙΣΑΣ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΙΚΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΠΛΑΚΑΣ ΚΛΩΒΟΥ.

Επισυνάπτεται η αναφορά του Σημαιοφ. Νικ. Κανακάρη. Επισκευάσθηκε η παλαιά μηχανή και τοποθετήθηκε στη θέση της πάνω στο πυργίο του Φάρου και εξαρμώθηκε ο προσωρινός μεταλλικός φανός που είχε τοποθετηθεί σε σημείο ΒΑ του βράχου 5 μέτρα μπροστά από το κτίριο του Φάρου.



ΜΕΠ

1-9-75. Σημαιοφόρος ΠΤ Νικόλαος Κανακάρης

Σημαιοφόρος (ΠΤ) Νικόλαος Κανακάρης

Π ρ ό ς : ΥΠΗΡ. ΦΑΡΩΝ.

Επιχείρησις εφοδιασμού Συντηρήσεως και αναπτύξεως Φαρικού Δικτύου (τοποθέτησις περιστροφικού μηχανήματος επιτηρουμένου φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ ΤΗΝΟΥ

Θ Ε Μ Α : Επιχείρησις εφοδιασμού Συντηρήσεως και αναπτύξεως Φαρικού Δικτύου (τοποθέτησις περιστροφικού μηχανήματος επιτηρουμένου φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ ΤΗΝΟΥ).

Συνημμένα: ΠΡΟΣΘΗΚΑΙ: 1 έως 12

Σχέδια & σκαριφήματα.

ΣΧΕΤΙΚΑ : 2000/1800-4/1975-ΓΔΔ/ΥΠ.Υ. ΦΑΡΩΝ.

'Αναφέρεται πέρας αποστολής...τοποθετήσεως...περιστροφικού μηχανήματος...επιτηρουμένου...φάρου...ΛΙΒΑΔΑΣ...ΤΗΝΟΥ....

Αναφέρεται πέρας αποστολής τοποθετήσεως περιστροφικού μηχανήματος επιτηρουμένου Φάρου ΛΙΒΑΔΑΣ ΤΗΝΟΥ

διαταχθείσης διά τῆς ἀνωτέρω σχετικῆς διαταγῆς.

2.- 'Η ἀποστολή ἐξετελέσθη ...από 11-8-75 ...έως 31-8-75... καί συμφώνως πρός :

Αποστολή εξετελέσθη από 11-8-1975 έως 31-8-1975

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 1 : 'Επιθεωρήσεως αὐτομάτων πυρσῶν AGA.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 2 : 'Επιθεωρήσεως ἐπιτηρουμένων Φάρων.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 3 : 'Αριθμητικῆς κατανομῆς ταμιευτήρων.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 4 : 'Αριθμητικῆς κατανομῆς συσκευασιῶν καί ἐπιστροφῆς κενῶν.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 5 : 'Επιστρεφομένων ὑλικῶν εἰς 'Αποθήκας Φ.ΒΑΣΕΩΣ.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 6 : Διανεμηθέντων ὑλικῶν εἰς ἐπιτηρουμένους Φάρους.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 7 : Χρησιμοποιηθέντων ὑλικῶν συντηρήσεως αὐτομάτων πυρσῶν.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 8 : Χρησιμοποιηθέντων ὑλικῶν ἐπισκευῆς αὐτομάτων πυρσῶν.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 9 : 'Επιστραφέντων ἐργαλείων εἰς Συνεργεῖον Φ.ΒΑΣΕΩΣ.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 10 : 'Εργασίας ἐργατῶν πλοίων Φάρων.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 11 : 'Ημερῶν ἐκτός ἔδρας μονίμου προσωπικοῦ.

ΠΡΟΣΘΗΚΗΝ 12 : 'Αναλύσεως δαπάνης ἐκτάκτου μισθώσεως ἐργασίας ἡμερομισθίων προσωπικοῦ.

..11..

1-9-75 ΜΕΠ

3.- Ειδικώς μνημονεύονται αι ακόλουθοι παρατηρήσεις :

09-08-75 12.30 Εκδοσις Φύλλου Πορείας

091230/8/75 Εκδοσις Φ.Π.

09-08-75 12.50 Αναχώρησις εκ της Υπηρ. Φάρων

091250/8/75 Αναχωρησις εκ της Υ.Φ.

11-08-75 08.30 Αναχώρησις δια λιμένα Τήνου

110830/8/75 -"- δια λιμενα ΤΗΝΟΥ

11-08-75 13.30 Αφιξις εις λιμένα Τήνου και αναχώρησις δια χωρίον ΣΤΕΝΗ

111330/8/75 Αφιξις εις λιμενα ΤΗΝΟΥ και αναχωρησις δια χωριον ΣΤΕΝΗ

12-08-75 08.30 Αναχώρησις δια φάρο ΛΙΒΑΔΑ

120830/8/75 Αναχωρησις δια φαρο ΛΙΒΑΔΑ

12-08-75 13.30 Αφιξις εις φάρο ΛΙΒΑΔΑ

121300/8/75 Αφιξις εις φαρο ΛΙΒΑΔΑ

30-08-75 15.00 Αναχώρησις εκ φάρου ΛΙΒΑΔΑ

301500/8/75 Αναχωρησις εκ φαρου ΛΙΒΑΔΑ

30-08-75 19.00 Αφιξις εις χωρίον ΣΤΕΝΗ

301900/8/75 Αφιξις εις χωριον ΣΤΕΝΗ

31-08-75 08.30 Αναχώρησις εκ χωρίου ΣΤΕΝΗ

310830/8/75 Αναχωρησις εκ χωριου ΣΤΕΝΗ

31-08-75 09.30 Αφιξις εις λιμένα ΤΗΝΟΥ

310930/8/75 Αφιξις εις λιμενα ΤΗΝΟΥ

31-08-75 15.00 Αναχώρησις δια ΠΕΙΡΑΙΑ

311500/8/75 Αναχωρησις δια ΠΕΙΡΑΙΑ

31-08-75 20.00 Αφιξις εις ΠΕΙΡΑΙΑ

312000/8/75 Αφιξις εις ΠΕΙΡΑΙΑ

01-09-75 07.30 Παρουσίασις εις Υπηρεσία Φάρων

010730/9/75 Παραλαβη εις Υ.Φ

ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΙΣΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

13-08-75 Αφαίρεσις παλαιάς πλάκας. Αφιξις Πλοίου Φαρικών Αποστολών ΑΡΜΑΤΩΛΟΥ και έξοδος εκ του πλοίου διαφόρων υλικών εις παραλία φάρου ΛΙΒΑΔΑ

ΕΚΤΕΛΕΣΘΕΙΣΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

13-8-75 Αφαιρεσις παλαιας πλακας. Αφιξις πλοιου ΑΡΜΑΤΩΛΟΥ και εξοδος εκ του πλοιου διαφορων υλικων εις παραλια φαρου ΛΙΒΑΔΑ.

14-08-75 Κοπή και γύρισμα σιδήρων δια σιδέρωμα πλάκας

14-8-75 Κοπη κ' γυρισμα σιδηρων δια σιδερωμα πλακας.-

16-08-75 Ξύλωμα μπαλκονιού

16-8-75 Ξυλωμα μπαλκονιου

17-08-75 Καλούπωσις δια ρίξιμο πλάκας

17-8-75 Καλουπωσις δια ριξιμο πλακας

18-08-75 Ρίξιμο πλάκας εκ σκυροδέματος πάχους 18 εκατ.

18-8-75 Ριξιμο πλακας εκ σκυροδεματος παχους 18 εκ.

19-08-75 Πάκτωσις κιγκλιδώματος και κάτω διαζωμάτων

19-8-75 Πακτωσις κιγκλιδωματος και κατω διαζωματων

20-08-75 Τοποθέτησις ορθοστατών και εξωτερικών ελασμάτων πυργίου

20-8-75 Τοποθετησις ορθοστατων κ' εξωτερικων ελασματων πυργιου.-

21-08-75 Τοποθέτησις κουπέ φάρου και ανεμολογίου

21-8-75 Τοποθετησις κουπε φαρου κ' ανεμολογιου

22-08-75 Τοποθέτησις υαλοπινάκων κλωβού

22-8-75 -"- υαλοπινακων κλωβου.-

23-08-75 Τοποθέτησις αλεξικεραύνου και σιδηράς σκάλας καταπακτής

23-8-75 -"- αλεξικεραυνου κ' σιδηρας σκαλας καταπακτης.-

.../// ...

24-8-75 : Εξωτερικός χρωματισμός πυργίου, κιγκλιδώματος και ξεκαλούπωμα

-3-

25-8-75 : Τοποθέτησις στήλης, πάκτωσις υποβάθρου μηχανής και καθαρισμός μηχανημάτων

~~3.- Βίβλος μνημονεύονται αι ενδιάφουσαι παρατηρήσεις~~

24-8-75 Εξωτερικών χρωματισμός πυργίου, κιγκλιδώματος κ.α. ξεκαλούπωμα

25-8-75 Τοποθέτησις στήλης, πάκτωσις υποβάθρου μηχανής και καθαρισμός μηχανημάτων

26-8-75 : Τοποθέτησις φωτιστικών μηχανημάτων

26-8-75 Τοποθέτησις φωτιστικών μηχανημάτων

27-8-75 : Ρύθμισις και τοποθέτησις μηχανής

27-8-75 Ρύθμισις και παρακολούθησις μηχανής

28-8-75 : Δοκιμή λειτουργίας

29-8-75 : Αποπεράτωσις εργασίας τοποθετήσεως επιτηρουμένου φάρου ΛΙΒΑΔΑ και κανονική λειτουργία

28-8-75 Δοκιμή λειτουργίας

29-8-75 Αποπεράτωσις εργασίας τοποθετήσεως επιτηρουμένου φάρου ΛΙΒΑΔΑ κ' κανονική λειτουργία

30-8-75 Εξάρμωσις αυτομάτου πυρσού

30-8-75 Εξάρμωσις αυτομάτου πυρσού

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

1) Δέον κατά τον προσεχή εφοδιασμόν να παραληφθούν εκ του φάρου διάφορα υλικά, συμφώνως με συνημμένης αποδείξεως.

2) Αποστολή κλίμαξ ξυλίνη 3 μέτρων

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

1) Δέον κατά τον προσεχή εφοδιασμόν να παραληφθούν εκ του φάρου διάφορα υλικά, συμφώνως με συνημμένης αποδείξεως.

2) Αποστολή κλίμαξ ξυλίνη 3 μέτρων

Ευπειθέστατος

Νικ.Κανακάρης

Εύπειθέστατος

Κ

15 Νοεμβρίου 1976. ΚΑΤΟΨΕΙΣ, ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΑ, ΣΧΕΔΙΑ ΟΠΤΙΚΩΝ ΚΛΠ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ..

Από τα αρχεία της Υπηρεσίας Φάρων.

ΚΥΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΑΡΟΥ

ΟΠΤΙΚΟΝ

Τύπος: διοπτρικόν καταδιοπτρικόν ..... 375 mm
διοπτρικόν σταθερόν .....
καταδιοπτρικόν σταθερόν .....
αριθμός φακέων .....
αριθμός τυμπάνων ..... 4 τεμ.
εστιακή απόστασις φακέων .....
εστιακή απόστασις τυμπάνων ..... 1875 mm

ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ

Τύπος βάσεως οπτικού .....
τύπος μηχανής περιστροφής .....
ύψος τραπέζης οπτικού ..... 1040 mm.
διάμετρος τραπέζης οπτικού ..... 332 mm.

ΟΔΟΝΤΩΤΗ ΣΤΕΦΑΝΗ ΒΑΣΕΩΣ ΟΠΤΙΚΟΥ

διάμετρος ..... 340 mm.
αριθμός οδόντων ..... 168 τεμ.
πάχος ..... 75 mm.

ΟΔΟΝΤΩΤΟΣ ΤΡΟΧΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ

διάμετρος ..... 230 mm.
αριθμός οδόντων ..... 112 τεμ.
πάχος ..... 10 mm.

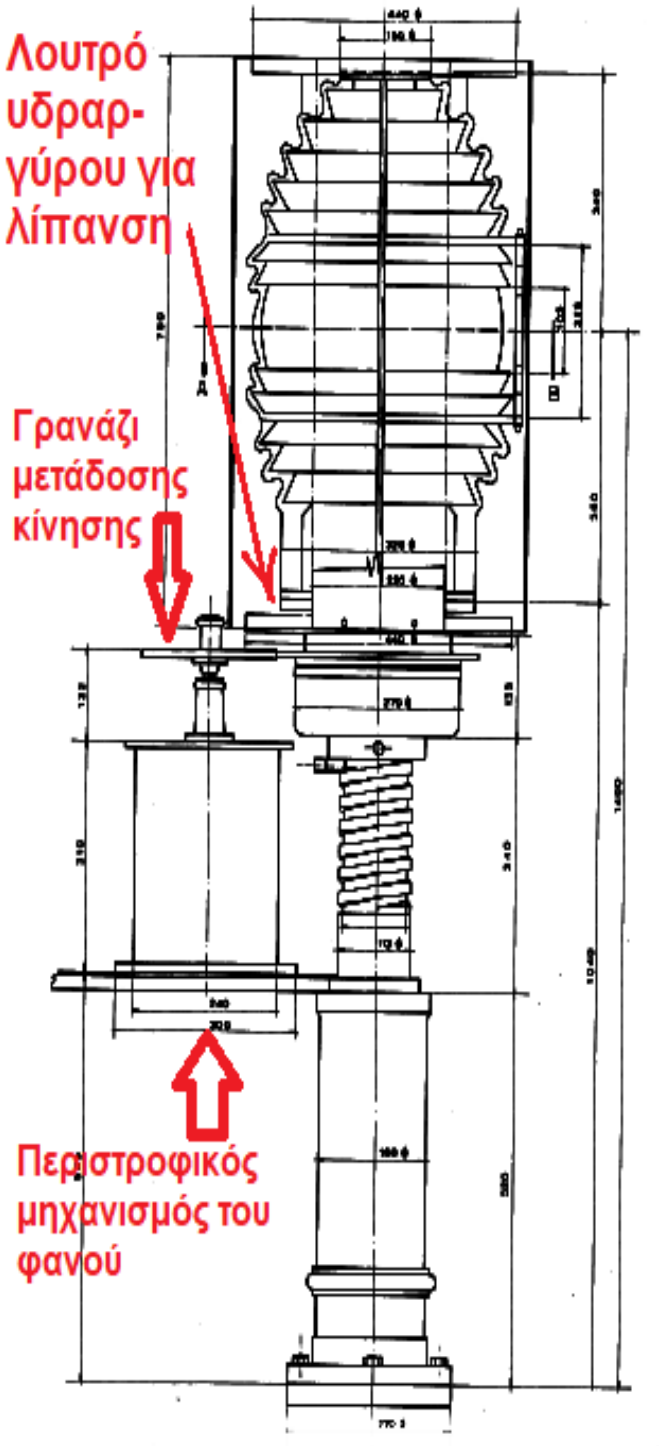
ΘΩΤΙΣΤΙΚΗ ΣΥΣΚΕΥΗ

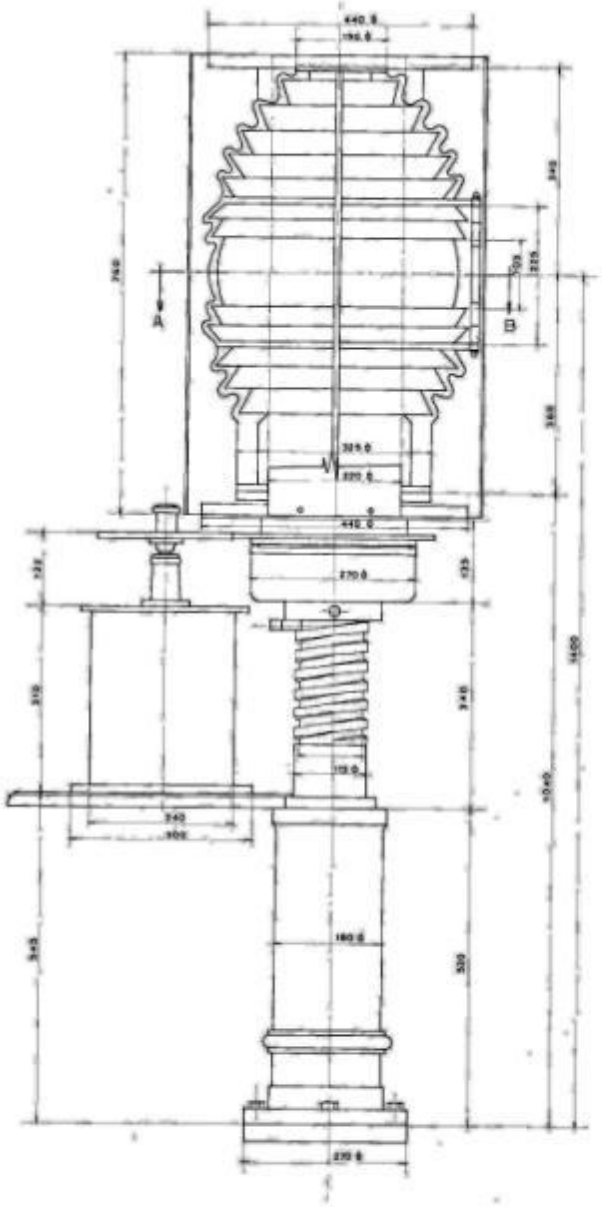
λυχνία πυρακτώσεως τύπου ..... 35 mm.

ΠΟΛΕΜΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

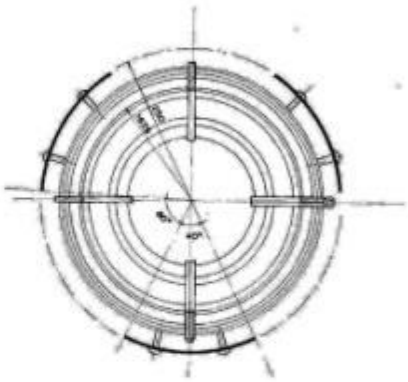
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ

ΦΑΡΟΣ: ΛΕΙΒΑΔΑ ΤΗΝΟΥ	ΚΛΙΜΑΞ 1:5	ΑΡΙΘ. ΣΧΕΔ. 36
ΕΣΧΕΔΙΑΣΘΗ. Καλαιστής Ηλ. Πλέρτσιας	ΕΘΕΩΡΗΘΗ	
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 16-1-79		





ΤΟΜΗ Α-Β



ΚΥΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΑΡΟΥ

ΟΠΤΙΚΟΝ

Τύπος: διοπτρικών καταδιοπτρικόν ..... 375 mm
διοπτρικόν στοφερόν .....
καταδιοπτρικόν στοφερόν .....
Αριθμός φακών .....
Αριθμός τυμπάνων ..... 4 τεμ.
Εστιακή απόσταση φακών .....
Εστιακή απόσταση τυμπάνων 1875mm

ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗΣ

Τύπος βάσεως οπτικού .....
τύπος μηχανής περιστροφής .....
Ύψος τροπέζης οπτικού ..... 1040 mm
διάμετρος τροπέζης οπτικού ..... 332 mm

ΟΔΟΝΤΩΤΗ ΣΤΕΦΑΝΗ ΒΑΣΕΩΣ ΟΠΤΙΚΟΥ

διάμετρος ..... 340 mm
Αριθμός οδόντων ..... 168 τεμ.
πάχος ..... 75 mm

ΟΔΟΝΤΩΤΟΣ ΤΡΟΧΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ

διάμετρος ..... 230 mm
Αριθμός οδόντων ..... 112 τεμ.
πάχος ..... 10 mm

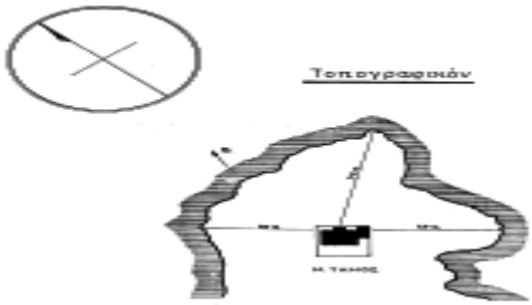
ΦΩΤΙΣΤΙΚΗ ΣΥΣΚΕΥΗ

Ισχύς τυφοκτύπους τόν ..... 35 mm

ΠΟΛΕΜΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ

ΦΑΡΟΣ : ΛΕΙΒΑΔΑ ΤΗΝΟΥ	ΚΛΙΜΑΞ 1:5	ΑΡΙΘ. ΣΧΕΔ.
ΕΞΕΤΑΣΘΗ. Κελευστής Τ.Π. Κρητικός	ΕΘΕΩΡΗΘΗ	36
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 16-1-79		



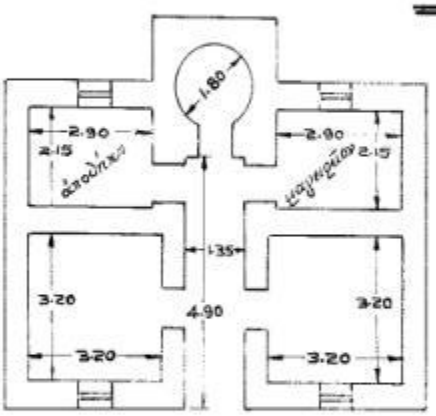
ΑΡΧΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ					
φάρος	ΛΙΒΑΔΑ –Τήνου–				
έσχεδιάσθη	Επικ.Ερμος ΔΝΣρ. Α.Δημοπούλος				
κλίμαξ	1:50	ημερομην.	15/11/76	αρ. σχέδ.	37
έθεωρήθη	Πλ/χος (Τ) Μιχαήλ Βρεσίνας Υποδιευθυντής				



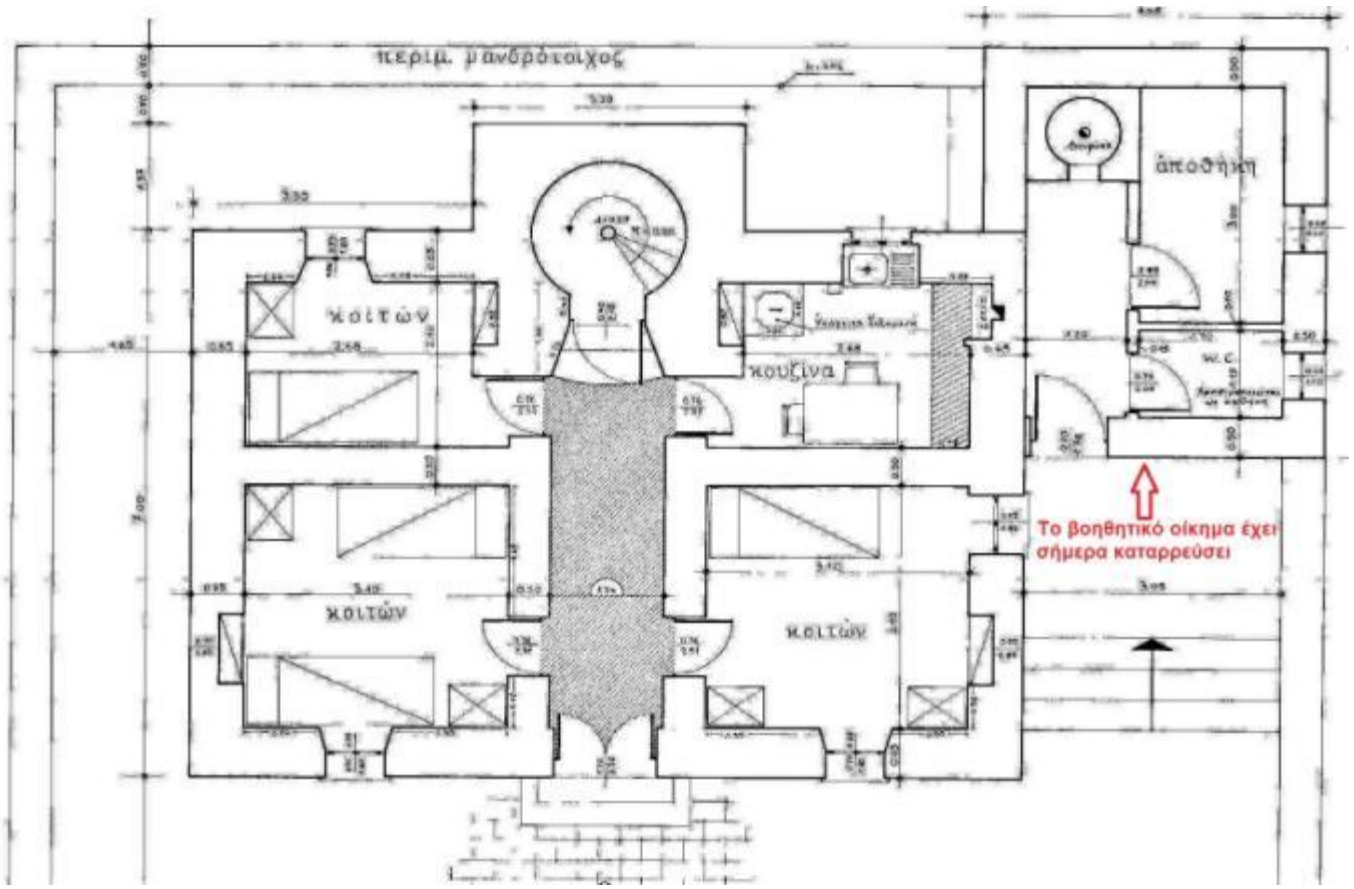
Μηχανισμός περιστροφής οπτικού φάρου πετρελαίου

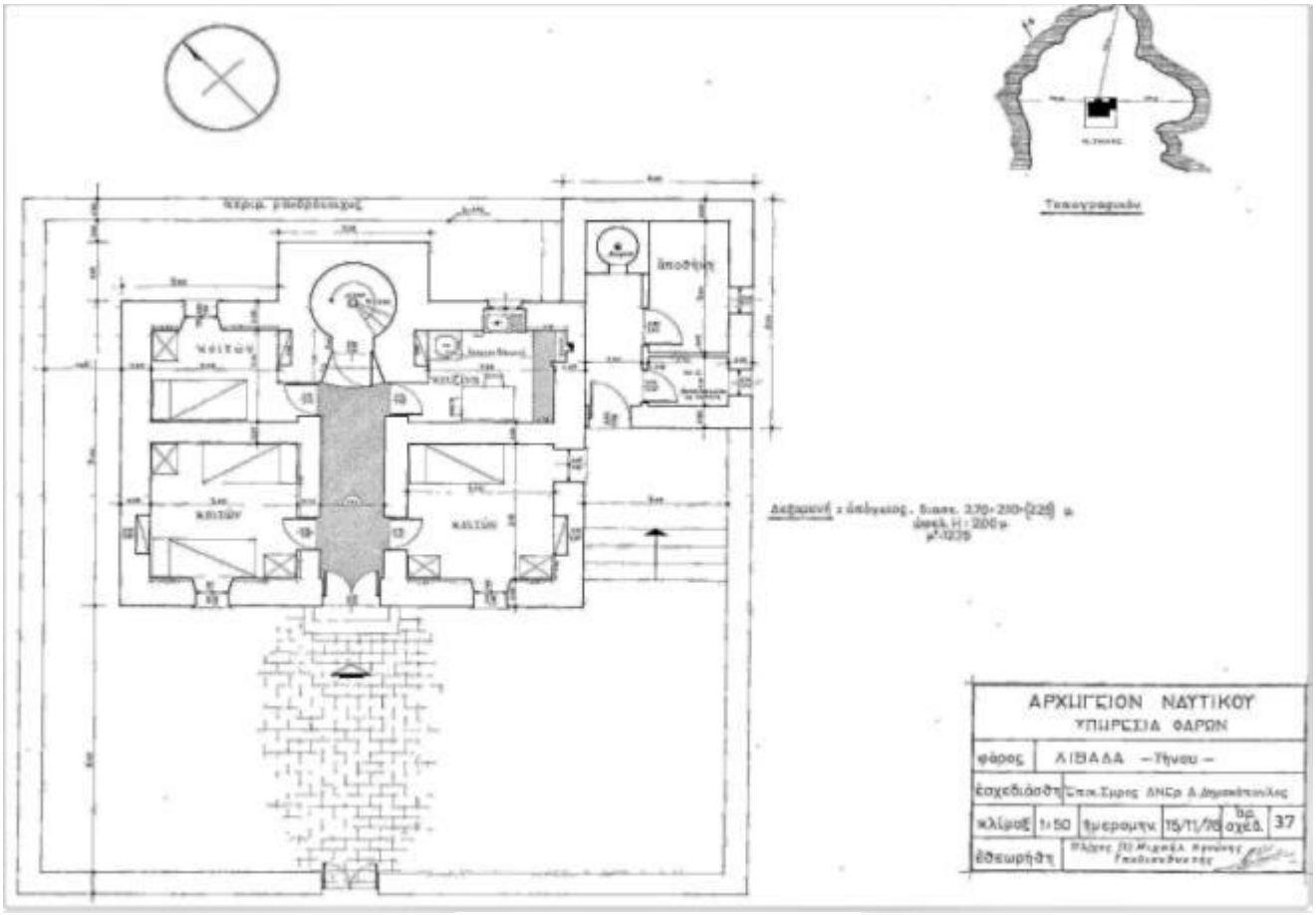
ΦΑΡΟΣ ΛΕΙΒΑΔΑΣ

Κάτοψη 1/100

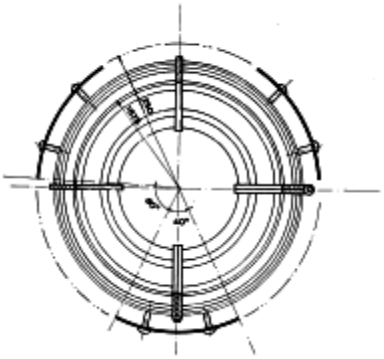


Ύψος δωματίων αποθήκης
μαγειρείου διαδρόμου 4 μ.


περιμ. μανδρότοιχος
αποθήκη
W.C.
κουζίνα
κοιτών
κοιτών
κοιτών
Το βοηθητικό οίκημα έχει σήμερα καταρρεύσει


ΑΡΧΙΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ
φάρος ΛΙΒΑΔΑ – Τήνου –
εσχεδιάσθη
κλίμαξ 1:50
ημερομην. 15/11/76
αρ. σχεδ. 37
εθεωρήθη

ΤΟΜΗ Α-Β



26 Απριλίου 1983. ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΦΑΡΟΥ ΛΙΒΑΔΑΣ ΣΕ ΗΛΙΑΚΟ ΚΑΙ ΜΗ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΟ (ΑΝΕΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ).

Το τελευταίο έγγραφο της Υπηρεσίας Φάρων αναφορικά με τον μη επιτηρούμενο πλέον Φάρο Λιβάδας, ο οποίος, από 26-04-1983 μετατρέπεται σε αυτόματο με τροφοδοσία συσσωρευτών μέσω ηλιακού πάνελ.

ΠΙΝΑΞ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΗΛΙΑΚΟΥ ΠΥΡΣΟΥ

Α/Α	ΣΤΟΙΧΕΙΑ	ΕΙΔΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ
1	Α.Ε.Φ.	8140
2	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΠΥΡΣΟΥ	ΛΙΒΑΔΑ ΤΗΝΟΥ
3	ΘΕΣΙΣ	ΑΚΡΗ ΛΙΒΑΔΑ
4	ΣΤΙΓΜΑ	37° 36' 42" — 25° 15' 12"
5	ΧΑΡ/ΚΟΝ-ΧΡΩΜΑ ΦΩΤΟΣ	Αν. Δ. 10,0 δ1
6	ΕΣΤΙΑΚΟΣ ΥΨΟΣ	41 ΜΕΤΡΑ
7	ΦΩΤΟΒΟΛΙΑ	10/17 Ν. ΜΙΛΙΑ
8	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΥΠΟΒΟΘΡΟΥ	ΣΙΔΗΡΟΠΛΕΚΤΟΣ ΔΟΚΟΣ 6 ΜΕΤΡΑ ΠΡΟ ΕΞΕΤΑΣΗΣ
9	ΑΝΑΛΥΣΤΕ ΠΕΡΙΟΔΟΥ	1,5+8,5=10,0
10	ΤΟΞΟΝ ΟΡΑΤΟΤΗΤΟΣ-ΠΑΡΑΤΗΡ.	360°
11	ΤΡΑΠΕΖΑ ΣΥΛ. ΥΠΟΔ. ΚΕΦΑΛΗΣ	—
12	ΟΠΤΙΚΟΣ	FA-250
13	ΕΞΑΝΤΛΗΤΗΡ ΜΕΤΑ ΦΩΤΟΣΥΣΤΑΤΟΥ	ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
14	ΛΥΧΝΙΑ	CC8 3Α
15	ΚΛΕΙΣΤΟΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΗΣ ΔΕΣΜΗΣ	—
16	ΤΥΠΟΣ ΗΛΙΑΚΗΣ ΣΥΣΤΟΙΧΙΑΣ	SOLAREX SX-38 W TEM 4
17	ΤΥΠΟΣ ΣΥΣΣΩΡΕΥΤΟΥ	YARTA 6V - 100 AH TEM 12
18	ΡΥΘΜΙΣΤΗΣ ΦΟΡΤΙΣΕΩΣ	SCI - 12V
19	ΣΗΜΑΤΑ ΚΟΡΥΦΗΣ	—
20	ΥΔΡΟΧΡΟΣ ΔΑΠΑΝΗΣ	Υ. ΦΑΡΩΝ
21	ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΙΣ	—
22	ΚΑΛΥΨΗ ΚΕΦΑΛΗΣ	—
23	ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑΙ	ΝΑ. ΑΗΦΘΟΥΝ (Μία κοντά, μία μακρία)

26-4-83

ΠΙΝΑΞ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΗΛΙΑΚΟΥ ΠΥΡΣΟΥ

Α/Α	ΣΤΟΙΧΕΙΑ	ΕΙΔΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ
1	Α.Ε.Φ.	8140 — Α.Ε.Φ. 8140
2	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΠΥΡΣΟΥ	ΛΙΒΑΔΑ ΤΗΝΟΥ — ΛΙΒΑΔΑ ΤΗΝΟΥ
3	ΘΕΣΙΣ	ΑΚΡΗ ΛΙΒΑΔΑ — ΑΚΡΗ ΛΙΒΑΔΑ
4	ΣΤΙΓΜΑ	37° 36' 42" — 25° 15' 12 — 37 36 42 - 25 15 12
5	ΧΑΡ/ΚΟΝ-ΧΡΩΜΑ ΦΩΤΟΣ	Αν. Λ. 10,0 δ1 — ΑΝΑΛΑΜΠΟΝ ΛΕΥΚΟ 10 δ/λεπτα
6	ΕΣΤΙΑΚΟΣ ΥΨΟΣ	41 ΜΕΤΡΑ — ΕΣΤΙΑΚΟΝ ΥΨΟΣ 41 ΜΕΤΡΑ
7	ΦΩΤΟΒΟΛΙΑ	10/17 Ν. ΜΙΛΙΑ — 10 / 17 ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΙΛΙΑ
8	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΥΠΟΔΟΧΗΣ	ΣΙΔΗΡΟΠΛΕΚΤΟΣ ΟΒΕΛΟΣ 6 ΜΕΤΡΑ ΜΕ ΕΞΟΣΤΗ
9	ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ	1,5+8,5=10,0 — ΣΙΔΗΡΟΠΛΕΚΤΟΣ ΟΒΕΛΟΣ
10	ΤΟΞΟΝ ΟΡΑΤΟΤΗΤΟΣ-ΠΑΡΑΤΗΡ.	360° — 6 ΜΕΤΡΑ ΜΕ ΕΞΟΣΤΗ
11	ΤΡΑΠΕΖΑ ΣΙΔ. ΥΠΟΔ. ΚΕΦΑΛΗΣ	— — ΤΟΞΟΝ ΟΡΑΤΟΤΗΤΟΣ - ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ 360°
12	ΟΠΤΙΚΟΝ	FA-250 — ΤΡΑΠΕΖΑ ΣΙΔ. ΥΠΟΔ. ΚΕΦΑΛΗΣ -
13	ΕΚΛΑΜΠΤΗΡ ΜΕΤΑ ΦΩΤΟΚΥΤΤΑΡΟΥ	ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ — ΕΚΛΑΜΠΤΗΡ ΜΕΤΑ ΦΩΤΟΚΥΤΤΑΡΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
14	ΑΥΞΗΣΙΑ	CC8 3A — ΛΥΧΝΙΑ CC8 3A
15	ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΠΟΚΛΙΣΙΣ ΔΕΣΜΗΣ	— — ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΠΟΚΛΙΣΙΣ ΔΕΣΜΗΣ -
16	ΤΥΠΟΣ ΗΛΙΑΚΗΣ ΓΕΝΝΗΤΡΙΑΣ	SOLAREX SX-38W TEM.4 — SOLAREX SX-38W TEM.4 — SOLAREX SX-38W TEM.4
17	ΤΥΠΟΣ ΣΥΣΣΩΡΕΥΤΟΥ	VARTA 6V-100AH TEM.12 — VARTA EV-100AH
18	ΡΥΘΜΙΣΤΗΣ ΦΟΡΤΙΣΕΩΣ	SCI-12V — ΡΥΘΜΙΣΤΗΣ ΦΟΡΤΙΣΕΩΣ SCI-12V
19	ΣΗΜΑΙΑ ΚΟΡΥΦΗΣ	— — ΣΗΜΑΙΑ ΚΟΡΥΦΗΣ -
20	ΥΠΟΧΡΕΟΣ ΔΑΠΑΝΗΣ	Υ.ΦΑΡΩΝ — ΥΠΟΧΡΕΟΣ ΔΑΠΑΝΗΣ ΥΠΗΡ.ΦΑΡΩΝ
21	ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΙΣ	— — ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΙΣ -
22	ΚΑΛΥΜΜΑ ΚΕΦΑΛΗΣ	— — ΚΑΛΥΜΜΑ ΚΕΦΑΛΗΣ -
23	ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑΙ	Νά. ληφθούν (Μία κοντά, μία μακριά) — ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑΙ ΝΑ ΛΗΦΘΟΥΝ (Μία κοντά, μία μακριά)

26-4-83

26-4-1983

2018-2020 ΝΕΟΤΕΡΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΦΑΡΟ ΛΙΒΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ ΚΑΙ ΕΘΕΛΟΝΤΕΣ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ.

Από το έτος 2018 και μετά, προσωπικό της Υπηρεσίας Φάρων και Ομάδα Εθελοντών του νησιού πραγματοποίησαν εργασίες στο Φάρο με την παρακάτω κατανομή ανθρωποωρών :

ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΕΣ ΑΝΘΡΩΠΟΩΡΕΣ	**ΩΡΕΣ**
Πραγματοποιηθείσες Ανθρωποώρες στελεχών της Υπηρεσίας Φάρων του Πολεμικού Ναυτικού	280
Πραγματοποιηθείσες Ανθρωποώρες από τους Εθελοντές του Φάρου	430
Σύνολο	**710**

Ακολουθεί αναλυτική περιγραφή των εργασιών :



Φάρος Λιβάδας Τήνου - Livada's Lighthouse Tinos



Αναφορά προόδου εργασιώναναστήλωσης – Σεπτέμβρης 2018 - Μάιος 2021
Restoration work progress report - September 2018 -May 2021



Αποκατάσταση πρόσοψης - Façade restoration







Αποκατάσταση πρόσοψης - Façade restoration









(Σφυρηλάτηση οπλισμού και τρίψιμο με συρματόβουρτσα για απομάκρυνση σκουριάς, επάλειψη με χημικό αντισκωριακό Bauer και τέλος σοβάτισμα με ινοπλισμένο τσιμέντο Durocret)

8

Καθαρισμός πατώματος 80m² - 80m² floor cleaning

Απομάκρυνση 250 καροτσιών παλαιών σοβάδων

Removal of 250 cartons of old plasters



Κατασκευή πόρτας πυργίσκου από ξύλο νιαγκόν

Construction of a tower door from niagon wood





Συντήρηση σιδερένιας σκάλας πυργίσκου

Tower's iron staircase maintainance







Αποκατάσταση ξύλινου παράθυρου και τζαμιών πυργίσκου

Restoration of the wooden window and glasses of the tower





Αποκατάσταση πρεκιού και μαρμάρων κύριας πόρτας

Restoration of marbles and concrete lintel of the main door

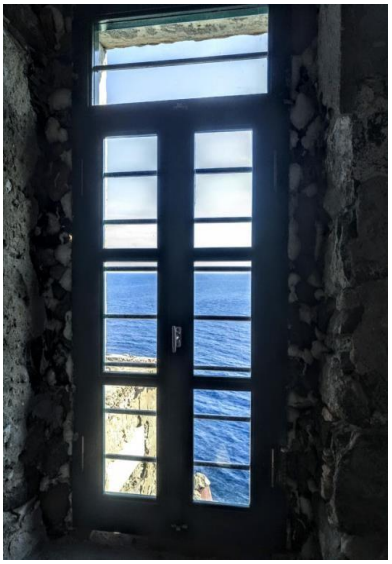


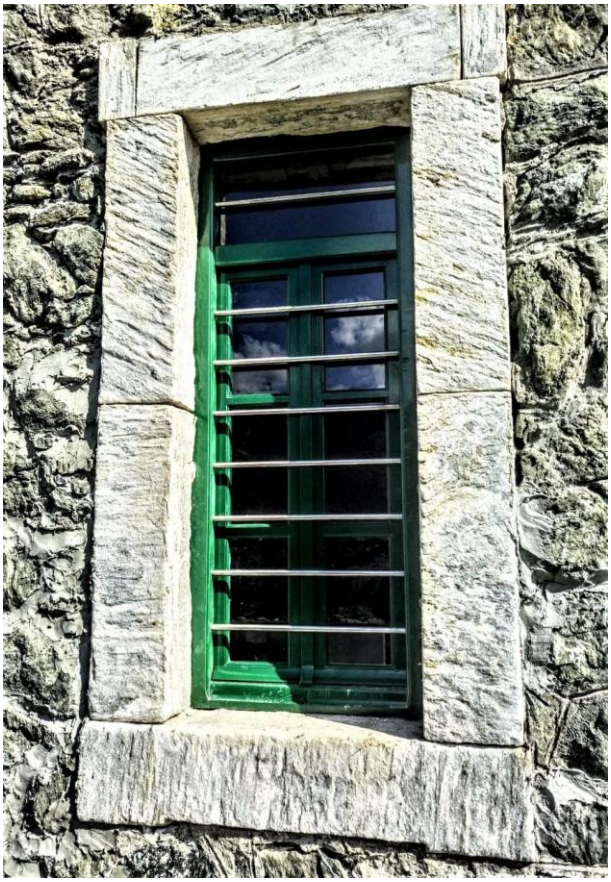


Κατασκευή 5 παραθύρων από ξύλο νιαγκόν με ανοξείδωτα κάγκελα

Construction of 5 niagon wood windows with stainless steel railings







Αποκατάσταση, καθαρισμός και μορφοποίηση διαδρόμου

Restoration, cleansing and decoration of the corridor





Τοποθέτηση νέου αλεξικέραυνου

Installation of a new lightning rod on the tower



Κλείσιμο ρωγμών ταράτσας του Φάρου και μόνωσή της

Closure of the Lighthouse's roof cracks and roof isolation



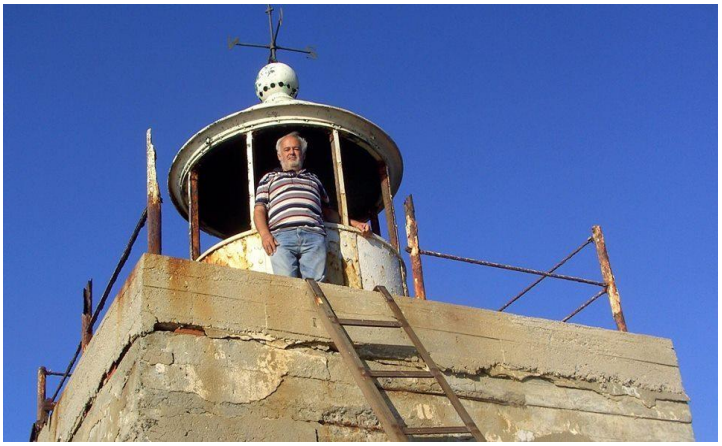






Αποκατάσταση κάγκελων και μετώπης πυργίσκου

Restoration of railings and the panel of the tower

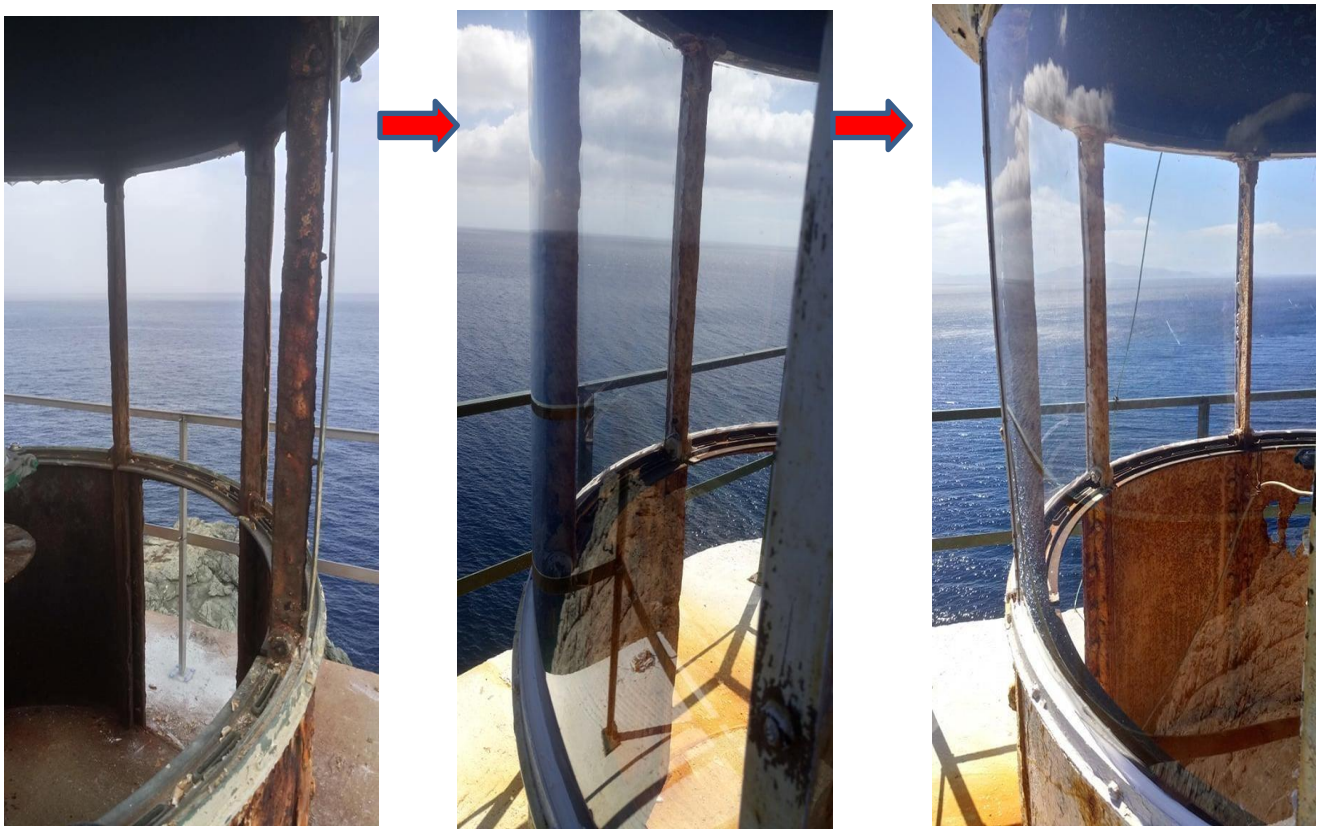




Αποκατάσταση plexiglass πυργίσκου

Restoration of plexiglass of the tower

Σημείωση : Το πλέξιγκλας καταστράφηκε λόγω θύελλας το 2021
Note : Plexiglass destroyed after a year 2021 heavy storm



Αποκατάσταση μαρμάρων της πρόσοψης του γείσου του Φάρου

Restoration of cornice marbles of the façade of the Lighthouse





Αποκατάσταση ξερολιθιάς της αυλής του Φάρου

Restoration of the drywall of the lighthouse's yard





Ανοιξη 2025 : Κατάρρευση μέρους της πλάκας στο εμπρός δεξιά δωμάτιο
Spring of 2025 : Collapse of part of the concrete slab in the front right room



Την άνοιξη του 2025, μετά από ένα αρκετά βροχερό χειμώνα, διαπιστώθηκε η κατάρρευση μέρους της πλάκας στο μπροστινό δεξιά δωμάτιο του Φάρου, στο σημείο όπου υπήρχε το ηλιακό πάνελ του φωτοβολταϊκού συστήματος του Φάρου. Πλέον ο Φάρος είναι τελείως εκτεθειμένος στις ακραίες καιρικές συνθήκες του ακρωτηρίου, όπως ριπές ανέμου με θαλασσινό νερό στις φουρτούνες και μεγάλη υγρασία που επιταχύνουν σε μεγάλο βαθμό τη διάβρωση του κτιρίου. Συνεπώς η ανάγκη άμεσης πρόχειρης επιδιόρθωσης του κενού της πλάκας και τελικά η ολική αντικατάσταση της πλάκας, μαζί με 4 κολώνες στήριξης στις γωνίες καθίσταται επιτακτική για την στατικότητα του κτιρίου.

Ριζική λύση για το μέλλον του κτιρίου του Φάρου

Radical solution for the future of the Lighthouse building

Α. Κατεδάφιση παλαιάς πλάκας σκυροδέματος του κτιρίου.
Β. Ρίξιμο 4 κολωνών στήριξης ύψους 4*0,7*0,4m = 4,5 κυβικά σκυροδέματος.
Γ. Ρίξιμο νέας πλάκας σκυροδέματος με νέο οπλισμό και ρητίνες βάσει σύγχρονων προδιαγραφών. 90 τ.μ. με 20cm πάχος = 18 κυβικά σκυροδέματος περίπου.
Συνολικά περίπου 25 κυβικά μέτρα μπετόν.
Δ. Κλείσιμο ρωγμών τοιχοποιίας και επισκευή θυρών για την καλύτερη στεγανοποίηση του κτιρίου από υγρασία και αλάτι…



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.

- Εκθεση περί του φωτισμού των Ελληνικών Παραλίων . Υπουργείο Ναυτικών Αθήνα 1889
- Ιστορικόν περί των Φάρων των Ελληνικών Ακτών από της αρχαιότητος μέχρι σήμερον . Στυλιανού Λυκούδη Διευθυντού Φάρων.
  Ναυτική Επιθεώρησις Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, Τυπογραφείο Εστία 1917-1918
- Π.Μ.Φώσκολος : «Μυρσίνη: Μουσουλού – Το χωριό – Η Ενορία».
  Εξωραϊστικός Σύλλογος Μυρσίνης Τήνου 2023
- Κώστας Δανούσης : Στοιχεία από δημοσιεύσεις, ομιλίες και ημερίδες για τους Φάρους της Τήνου, 2016-2023
- Οι Φάροι της Τήνου Κωνσταντίνος Εισαγγελέας 2012.
- Ιστοσελίδα της Υπηρεσίας Φάρων του Π.Ν. https://yf.hellenicnavy.gr/
- Εκπομπή Ιστόρημα της ΕΡΤ για το Φάρο Λιβάδας με παρουσίαση του φαροφύλακα Αντώνη Σαλταμανίκα :
  https://www.youtube.com/watch?v=8nOzN-5R6uE&list=PLgeq7ezNgWe9vWxcWLcoa8_2f85s6leZe&index=8
- Πληροφορίες για το ναυάγιο του S.S. Volta το 1887 :
  https://atlantic-cable.com/Cableships/Volta/index.htm
  https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?32114
- Πληροφορίες για το δικαστήριο του ναυαγίου του S.S. Volta το 1887 :
  https://www.wrecksite.eu/docBrowser.aspx?2462?7?1