

**Κυριακή Βακάλογλου, Μαρία Κουσουλάκου, Αναστασία Ρεθυμιωτάκη**

Το έργο της Γαλλικής Εταιρείας Φάρων στην Κρήτη κατά το δεύτερο μισό του 19ου και ως την αρχή του 20ού αιώνα

ABSTRACT

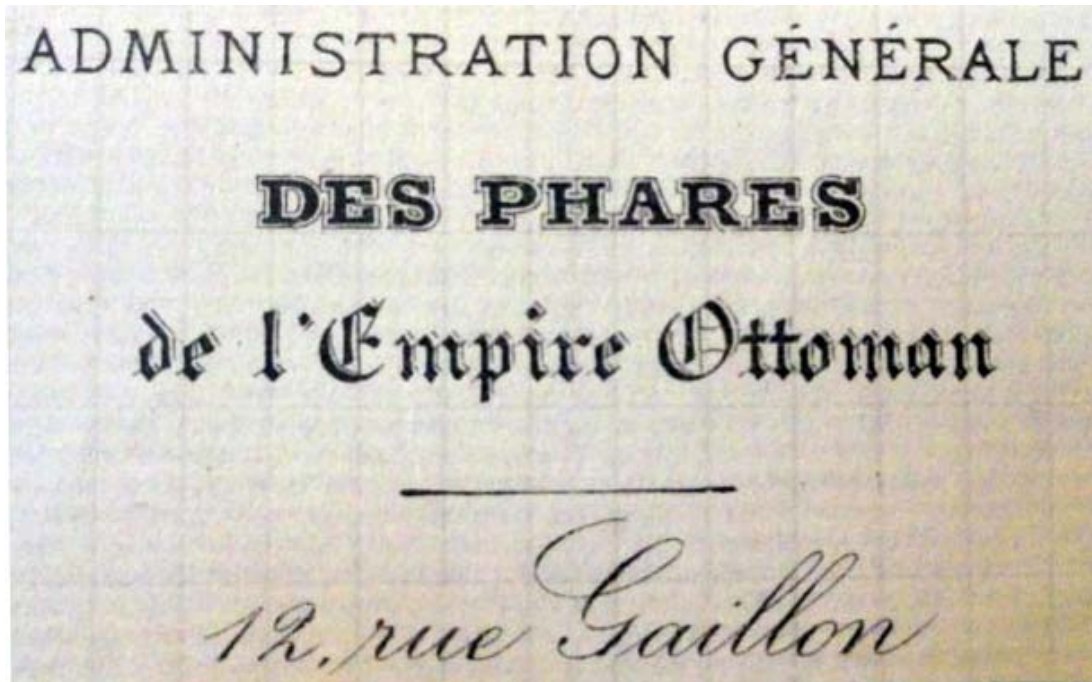
In nineteenth-century Europe, groundbreaking technological progress was made in the field of maritime transport and aids to navigation. Already in the mid-19th century the French government, like other European authorities acting in their own economic and political interests, assisted its investors in obtaining important concessions for investments mainly in the field of public infrastructure in the Ottoman Empire, during the Tanzimat (Reform) period of modernization and westernization. The building and operation of the lighthouse network of the declining Empire is identified with the oldest major French company, *Société Collas et Michel*, which ran the Administration Générale des Phares de l'Empire Ottoman. At the crossroads of the developing Mediterranean sea-routes, on the island of Crete, then a remote dominion of the Empire, a series of lighthouses were constructed or modernized from 1864 to 1904. This article traces the history of this business venture, as it is reconstructed through the study of the archives of the *Administration Générale des Phares de l'Empire Ottoman*, currently held at the Archives Nationales d'Outre-Mer in Aix-en Provence, France; most importantly, it outlines the history and architecture of the lighthouse network of the island, and explores construction methods and materials, through in situ and archival research.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: 19ος αιώνας, Γαλλική Εταιρεία Φάρων, Φαρικό δίκτυο, Κρήτη

*«Έχουμε να παλέψουμε εναντίον της Αγγλίας, ο αγώνας αυτός όμως δεν με τρομάζει. Η Γαλλία είναι αρκετά μεγάλη ώστε να μη φοβάται κανέναν από καμμιά άποψη. Μπορούμε να τα καταφέρουμε εξίσου καλά με τους Άγγλους κατασκευαστές, δεν είμαστε όμως αρκετά γνωστοί στις ξένες αγορές, κι αυτό είναι το κύριο αίτιο της κατωτερότητάς μας στην Τουρκία. Πρέπει να συνηθίσουμε τους Τούρκους να απευθύνονται σε μας και να προσπαθήσουμε σκληρά να εκτρέψουμε το ρεύμα που, μέχρι τώρα, κατευθύνεται προς την Αγγλική αγορά. Είναι εύκολο!»*

Thobie 2007, 70

Το απόσπασμα είναι από την αλληλογραφία του Bernard-Camille Collas με τις γαλλικές Αρχές, ένα βήμα πριν από την υπογραφή της ίδρυσης της εταιρείας των Marius Michel και Bernard-Camille Collas, στις 3 Σεπτεμβρίου του 1860. Πρόκειται για τη γαλλική ιδιωτική εταιρεία που θα αναλάμβανε στο εξής την ανάπτυξη, συντήρηση και εκμετάλλευση του φαρικού δικτύου της



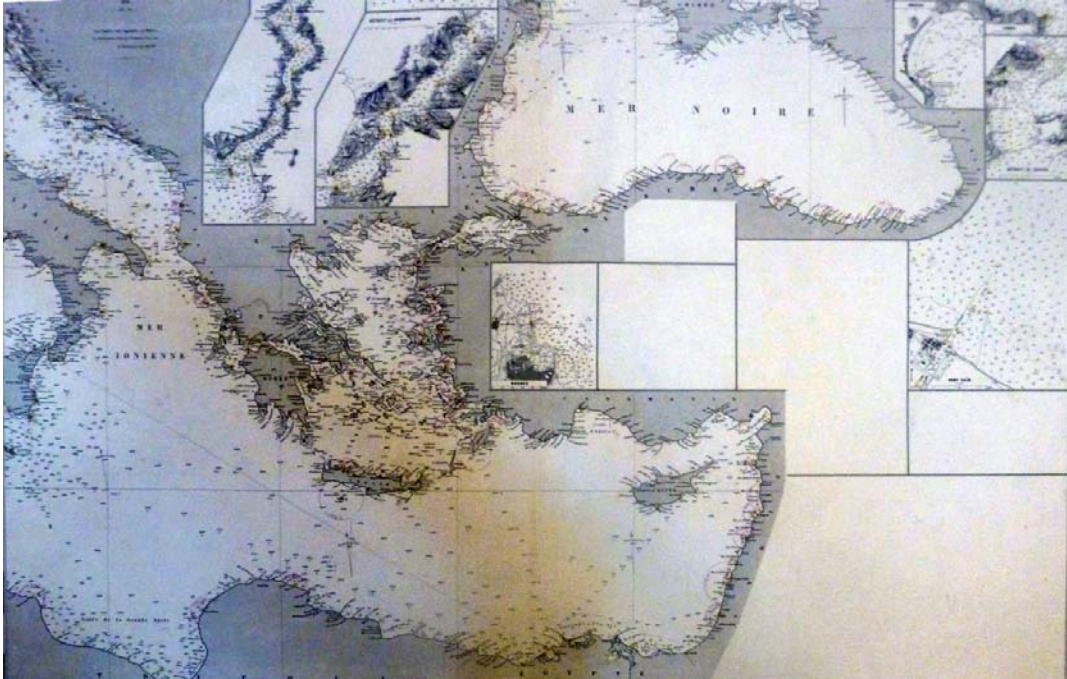
Εικ. 1. Λογότυπο της Εταιρείας Administration Générale des Phares de l'Empire Ottoman.

Οθωμανικής Αυτοκρατορίας ως «Γενική Διοίκηση των Φάρων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας» (Administration Générale des Phares de l'Empire Ottoman).<sup>1</sup> Η *Société Collas et Michel* διάνυσε την παραγμένη εποχή του τέλους της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και της μετάβασης στη *Δημοκρατία της Τουρκίας*, της ανάδειξης των διάδοχων εθνικών κρατών της Βαλκανικής, των διαρκών πολεμικών συγκρούσεων και των δύο Μεγάλων Πολέμων του 20ού αιώνα. Η εταιρεία τέθηκε υπό εκκαθάριση το 1960, εκατό χρόνια μετά την ίδρυσή της, και έπαυσε οριστικά το 1967, στην εποχή που πια σβήνει μετά από τρεις αιώνες και το άστρο των γαλλικών αποικιών.

Τα λόγια του Collas το 1860 μάς δίνουν γεωγραφικό, πολιτικό και οικονομικό στίγμα, τον συσχετισμό δυνάμεων της περιόδου: τον ανταγωνισμό ανάμεσα σε δύο ισχυρές ευρωπαϊκές αυτοκρατορίες, τη Βρετανική και τη Γαλλική, που διεκδικούν –στον αντίποδα της Τσαρικής Ρωσίας– τον έλεγχο της Ανατολής στο σώμα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας που φθίνει. Στα μέσα του 19ου αι. η Αγγλία και η Γαλλία, μεγάλες αποικιοκρατικές δυνάμεις, ασκούν σε πλήρη ανάπτυξη την ιμπεριαλιστική τους πολιτική και επιχειρούν την οικονομική διεξόδου στην Ανατολή με όχημα, εκτός των άλλων, τις τεχνολογικές τους κατακτήσεις και τη βιομηχανική τους υπεροχή.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Το σωζόμενο αρχείο της Administration Générale des Phares de l'Empire Ottoman και της Société Collas et Michel, δωρίστηκε από τους κληρονόμους του Marius Michel το 1997 στο Κέντρο Αρχείων των Υπερποντίων Κτήσεις (CAOM) στην Aix-en-Provence της Γαλλίας (σήμερα Archives nationales d'outre-mer). Μεγάλο πλήθος τεκμηρίων: εγγράφων –δακτυλογραφημένων αντιγράφων στην πλειονότητά τους–, σχεδίων, φωτογραφικού και χαρτογραφικού υλικού –απαρτίζουν το Fonds Michel Pacha (102 APOM) με ταξινομικούς αριθμούς 1 έως 618. Η ταξινόμηση και καταλογογράφηση του αρχείου εκπονήθηκε από τον François Pourcelet (Pourcelet 2001).

<sup>2</sup> Η Οθωμανική Αυτοκρατορία του Σουλτάνου Αμπντούλ Μετζζίντ [1839-1861], έχοντας χάσει σταδιακά την οικονομική της ανεξαρτησία, είναι πλέον τον 19ο αι. ο «Ασθενής της Ευρώπης». Και ενώ διανύει τη μεταρρυθμιστική περίοδο



Εικ. 2. Χάρτης των φάρων που κατασκεύασε η Administration Générale des Phares de l'Empire Ottoman από τη Μαύρη θάλασσα έως την Ανατολική Μεσόγειο.

Ο Κριμαϊκός Πόλεμος (1853-1856)<sup>3</sup> έδωσε την αφορμή για την εφαρμογή του σχεδίου φωτισμού των Στενών των Δαρδανελλίων και του Βοσπόρου, της Προποντίδας και του Εύξεινου Πόντου, με την ανάπτυξη πλήρους φαρικού δικτύου. Πίσω από το σχέδιο βρίσκεται ο Γάλλος ναυτικός και επιχειρηματίας Marius Michel, δημιουργός ενός –θα λέγαμε σήμερα– success story παραδειγματικού.<sup>4</sup>

Ο Michel, που υπηρετεί ως κυβερνήτης στην ιδιωτική ακτοπλοϊκή εταιρεία Messageries Nationales,<sup>5</sup> εκτελεί για δέκα χρόνια τη γραμμή *Μασσαλία-Εγγύς Ανατολή*. Στη διάρκεια των

---

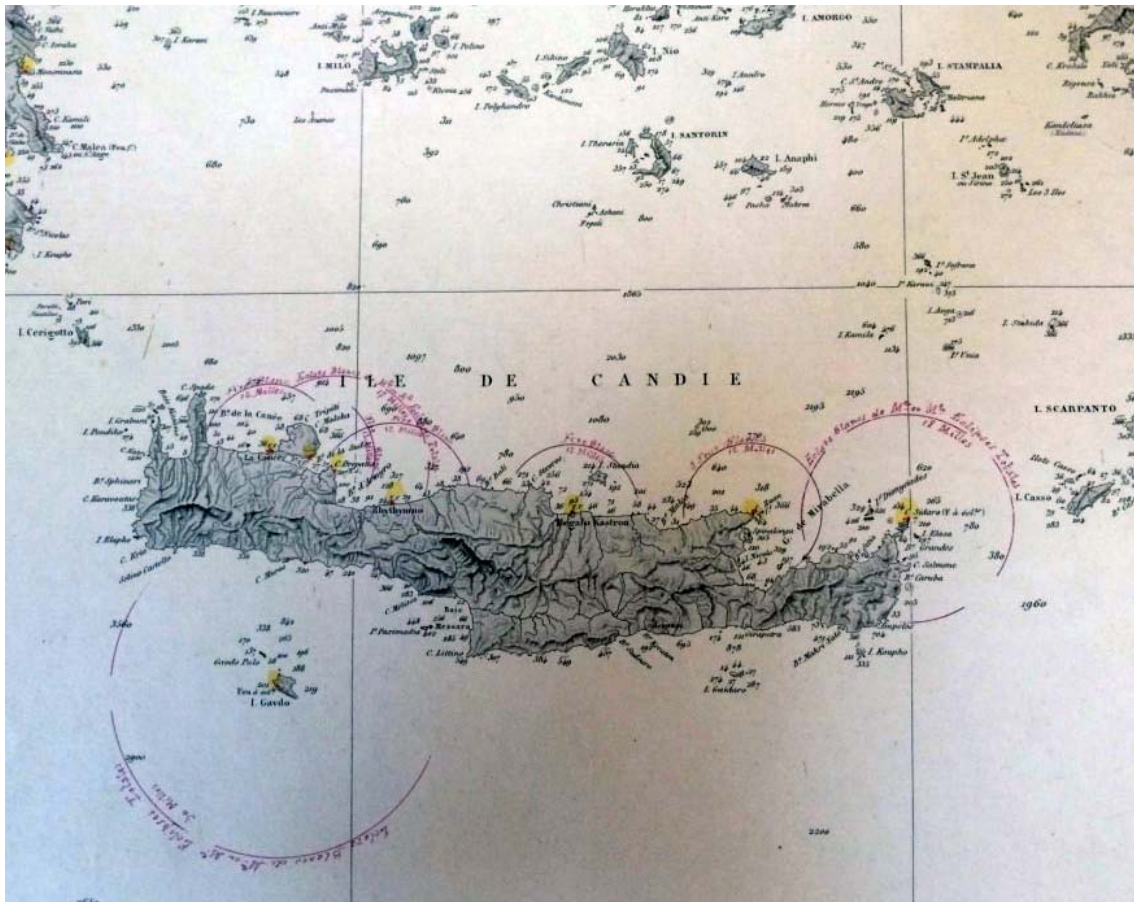
της διοικητικής και οικονομικής «αναδιοργάνωσης» και φιλελευθεροποίησής της (Τανζιμάτ [1839-1876]), κατά τη διάρκεια του αιώνα η επικράτεια της σταδιακά συρρικνώνεται και η συνοχή της πλήττεται από τη δημιουργία αυτόνομων και ημιαυτόνομων περιοχών, καθώς και την ανακήρυξη ανεξάρτητων κρατών με την επέμβαση και υπό την επιρροή των ισχυρών ευρωπαϊκών δυνάμεων.

<sup>3</sup> Ο Κριμαϊκός Πόλεμος, που διεξήγαγε η Οθωμανική Αυτοκρατορία και οι σύμμαχοί της Αγγλία και Γαλλία εναντίον της Ρωσικής Αυτοκρατορίας, υπήρξε το αποτέλεσμα ενός μακρόχρονου ανταγωνισμού συμφερόντων ανάμεσα στις τρεις κύριες ευρωπαϊκές δυνάμεις για επιρροή και εκμετάλλευση των ανατολικών εδαφών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας που παρέπαιε. Η λήξη του πολέμου βρίσκει την Οθωμανική Αυτοκρατορία νικήτρια, αλλά οικονομικά εξαντλημένη και, παρότι επιβεβαιώνει την ανεξαρτησία και την ακεραιότητά της, στην ουσία επιβεβαιώνεται η εξάρτησή της από τις ευρωπαϊκές δυνάμεις.

<sup>4</sup> Ο Blaise Jean Marius Michel γεννήθηκε το 1819 στο St Nazaire της Νότιας Γαλλίας, μετέπειτα Sanary-sur-Mer, του οποίου διατέλεσε δήμαρχος και όπου κληροδότησε σημαντικό κατασκευαστικό και πολιτιστικό έργο. Έχοντας υπηρετήσει στο γαλλικό πολεμικό ναυτικό ως το 1843, μεταπήδησε στο εμπορικό ναυτικό ως κυβερνήτης πλοίων που εκτελούσαν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων στη Μεσόγειο. Τις εξαιρετικά επιτυχείς επιχειρηματικές του δραστηριότητες ανέπτυξε στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, αλλά και στην ιδιαίτερή του πατρίδα. Για την προσφορά του τιμήθηκε και από τις δύο χώρες. Για τη ζωή και τη δράση του Michel Pacha, που απεβίωσε το 1907 βλ. Rampal 2007, 101-105, Renau 2007, Thobie 2007.

<sup>5</sup> Μετέπειτα *Messageries Maritimes*. Εκτός της μεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων από τη μητροπολιτική





Εικ. 3. Χάρτης με τις θέσεις και τα χαρακτηριστικά των φάρων που κατασκεύασε η Εταιρεία στην Κρήτη.

ταξιδιών του παρατηρεί την έλλειψη φανών στην Ανατολική Μεσόγειο και εκπονεί συστηματική μελέτη για τη σήμανση των ακτών και τις ενδεδειγμένες θέσεις ίδρυσης φάρων. Κατά το διάστημα αυτό αποκτά και πλήρη γνώση των θαλάσσιων δρόμων που ακολουθούν οι τακτικές ακτοπλοϊκές γραμμές.

Τον Δεκέμβρη του 1854, ενώ η Γαλλία έχει εισέλθει στον πόλεμο της Κριμαίας, ο Michel, κυβερνήτης του εμπορικού πλοίου *Άμστερνταμ*, αποπλέει από την Κωνσταντινούπολη για τη Μασσαλία. Στο πλοίο επιβαίνει επιστρέφοντας από επιθεώρηση της κατάστασης στην Κριμαία ο στρατηγός, κόμης Lannes de Montebello, υπασπιστής του αυτοκράτορα Ναπολέοντα Γ΄, στον οποίο ο Michel εκθέτει το κρίσιμο για τον πόλεμο πρόβλημα του ανεπαρκούς φωτισμού των ακτών και τη λεπτομερή μελέτη που έχει εκπονήσει. Ο Montebello αντιλαμβάνεται, πέραν της άμεσης στρατιωτικής σημασίας του θέματος, την πολιτική σημασία του: ο φωτισμός των οθωμανικών ακτών είναι ένα πεδίο διεξόδου και ελέγχου, το οποίο σύντομα οι ανταγωνιστές Άγγλοι θα εκμεταλλευτούν εάν η Γαλλία δεν αναλάβει πρώτη δράση. Έτσι, άμεσα, τον Ιανουάριο του 1855 ενημερώνεται ο Αυτοκράτορας που ενστερνίζεται την ιδέα και ξεκινούν οι διαπραγματεύσεις στην Κωνσταντινούπολη. Οι σημαντικές απώλειες

---

Γαλλία σε όλη τη Μεσόγειο και τις Υπερπόντιες Κτήσεις, η εταιρεία έχει αναλάβει σε αποκλειστική σύμβαση με το γαλλικό κράτος την παροχή των ταχυδρομικών υπηρεσιών.



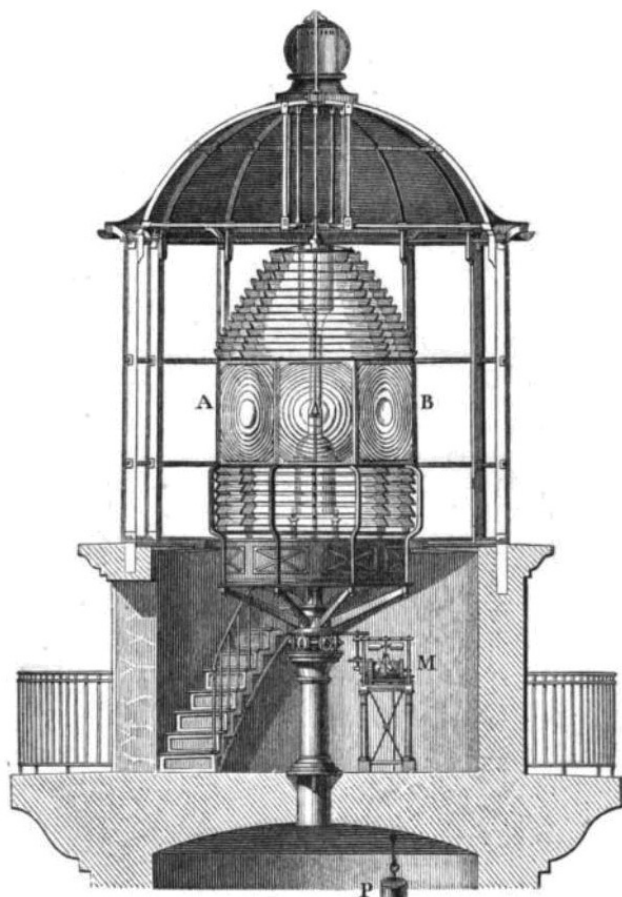
Εικ. 4. Επιστολή από το κεντρικό γραφείο Χανίων προς την Κεντρική διοίκηση των Οθωμανικών Φάρων στο Παρίσι.

γαλλικών σκαφών, που τροφοδοτούν τα στρατεύματα στην Κριμαία, λόγω της έλλειψης ικανού φαρικού δικτύου είναι ισχυρό επιχείρημα από τη γαλλική πλευρά. Ο σουλτάνος Αμπντούλ Μετζίντ δεν μπορεί υπό αυτές τις συνθήκες να αρνηθεί στους ισχυρούς συμμάχους του τον φωτισμό των στενών. Αποφασίζει, έτσι, την ίδρυση ενός κρατικού Οργανισμού επιφορτισμένου με το έργο της ίδρυσης φάρων και φανών.

Την 1η Αυγούστου του 1855 υπογράφεται η σχετική συμφωνία μεταξύ της Πύλης και του πρεσβευτή της Γαλλίας, με την οποία ο Marius Michel προσλαμβάνεται για δέκα έτη στην υπηρεσία της οθωμανικής κυβέρνησης με τον τίτλο του Γενικού Διευθυντή των Φάρων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και υπό την επιτήρηση του Υπουργού των Ναυτικών (Thobie 2004, 11).<sup>6</sup> Στα τέλη του 1856 έχουν ήδη κατασκευαστεί ή εκσυγχρονιστεί 20 φάροι: 9 στα Δαρδανέλλια, 2 στη θάλασσα του Μαρμαρά, 5 στον Βόσπορο και 4 στη Μαύρη θάλασσα. Τον Σεπτέμβριο του ίδιου χρόνου καθορίζεται και το ύψος των φαρικών τελών για τα εμπορικά πλοία αναλόγως των δρομολογίων και της χωρητικότητάς τους,<sup>7</sup> που τίθεται σε ισχύ τον Νοέμβριο του επόμενου έτους εν μέσω ισχυρών αντιδράσεων από τις ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή.

<sup>6</sup> Στο αρχείο της Εταιρείας στα ANOM δεν εντοπίστηκε το κείμενο της συμφωνίας. Ωστόσο το τεκμήριο 102 APOM 1, pièce no 2, με ημερομηνία σύνταξης τη 18η Οκτωβρίου 1855 αποτελεί συμβόλαιο μεταξύ της οθωμανικής κυβέρνησης, εκπροσωπούμενης από τον υπουργό των Εξωτερικών Φουάντ Πασά και τον M. Michel, με το ίδιο αντικείμενο.

<sup>7</sup> 102 APOM 1, pièce no 3: Tarif des droits des phares de l'empire ottoman.



Εικ. 5. Φωτιστικό μηχανήμα τύπου Dallen Πρώτης Τάξης.

Για πέντε περίπου χρόνια ο Michel διευθύνει την Υπηρεσία Φάρων της Αυτοκρατορίας ως υπάλληλός της, ενώ ο ρυθμός των εργασιών επιβραδύνεται μετά το τέλος του πολέμου της Κριμαίας, καθώς το ενδιαφέρον της οθωμανικής κυβέρνησης για το έργο μειώνεται και το όλο εγχείρημα στα τέλη του 1859 έχει περιπέσει σε στασιμότητα. Οι άμεσες εισπράξεις φαρικών τελών παραμένουν χαμηλές με τις ναυτιλιακές εταιρείες να διαμαρτύρονται έντονα για το ύψος των τελών και την έλλειψη επαρκούς φωτισμού (Thobie 2004, 14-15).

Σε αυτό το σημείο υπήρξε κρίσιμη η εμφάνιση ενός άλλου Γάλλου ναυτικού και επιχειρηματία, του

Bernard-Camille Collas, διευθυντή ναυτιλιακής εταιρείας που δραστηριοποιείτο στα κυριότερα λιμάνια της Μεσογείου,<sup>8</sup> βαθύ γνώστη της Ανατολής και υποστηρικτή της ανάπτυξης και του εκσυγχρονισμού της Τουρκίας.<sup>9</sup> Ο Collas εκφράζει στον Michel το ενδιαφέρον του για το μέλλον της επιχείρησης των φάρων υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις: μακροπρόθεσμο σχεδιασμό ανάπτυξης του δικτύου, κατάρτιση των τεχνικών, φιλόδοξο πρόγραμμα παραγγελιών, όλα αυτά πρωτοβουλίες που δεν ενδιέφεραν την οθωμανική κυβέρνηση. Για τον Collas η επιχείρηση θα αποδειχθεί εξαιρετικά επικερδής εάν αποδεσμευτεί από τον κρατικό χαρακτήρα της, ως παραχωρησιούχος ιδιωτική εταιρεία της οποίας η σχέση με το κράτος θα καθορίζεται μέσω συμβολαίων.

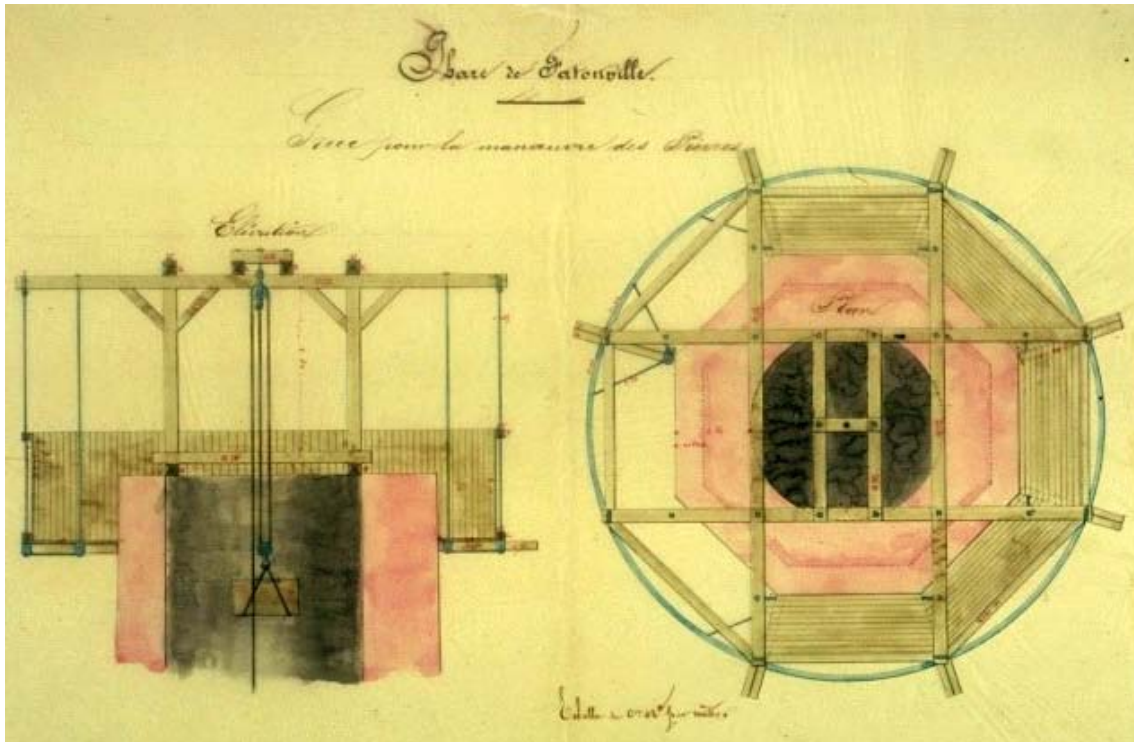
Στις 7 Δεκεμβρίου του 1859 υπογράφεται από τους M. Michel, B.C. Collas και Joseph Baudouy η ίδρυση εταιρείας προκειμένου να επιτευχθεί η παραχώρηση από την Πύλη της υλοποίησης και εκμετάλλευσης του φαρικού δικτύου της οθωμανικής επικράτειας.<sup>10</sup> Μετά από σειρά διαπραγματεύσεων με Οθωμανούς αξιωματούχους, στις 8/20 Αυγούστου του 1860,

<sup>8</sup> O J. Thobie πιθανολογεί την ταύτιση της «μυστηριώδους» εταιρείας με τη Messageries nationales (Thobie 2004, 17).

<sup>9</sup> Ο θαυμασμός του B. C. Collas για την Τουρκία του Τανζιμάτ και η ενθάρρυνση για την εμπάθυνση του εξευρωπαϊσμού της χώρας σε συνεργασία με τις ευρωπαϊκές δυνάμεις εκφράζονται στα βιβλία του *La Turquie en 1861*, Paris, Librairie A. Frank, 1861, και *La Turquie en 1864*, Paris, E. Dentu Ed., 1864.

<sup>10</sup> 102 APOM 1, pièce no 4: Acte de société entre MM. Michel Collas et Baudouy, 7 décembre 1859.





Εικ. 6. Πρότυπο κατασκευαστικό σχέδιο απόληξης πύργου.

συνάπτεται η πρώτη σύμβαση παραχώρησης, που προβλέπει εκτεταμένη αναδιοργάνωση της Διοίκησης των Φάρων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.<sup>11</sup> Στο Παράρτημα Α της σύμβασης ορίζονται οι γραμμές τού προς κατασκευή φαρικού δικτύου και οι προβλεπόμενοι φάροι για κάθε γραμμή.<sup>12</sup>

Την επιτυχία αυτή ακολουθεί νέα πράξη σύστασης εταιρείας μεταξύ των τριών συνεταιίρων που ακυρώνει την προηγούμενη,<sup>13</sup> η νόμιμη επωνυμία της οποίας ορίζεται στο εξής ως *Société Collas et Michel*. Αντικείμενό της σύμφωνα με το άρθρο 2 είναι η κατασκευή και εκμετάλλευση των φάρων που προβλέπονται στη σύμβαση παραχώρησης της 8/20 Αυγούστου του 1860. Τα γραφεία της Γενικής Διεύθυνσης βρίσκονται στην Κωνσταντινούπολη, ενώ η εταιρική έδρα στο Παρίσι ώστε να διευκολύνονται οι επαφές με τους συνεργαζόμενους κατασκευαστές.

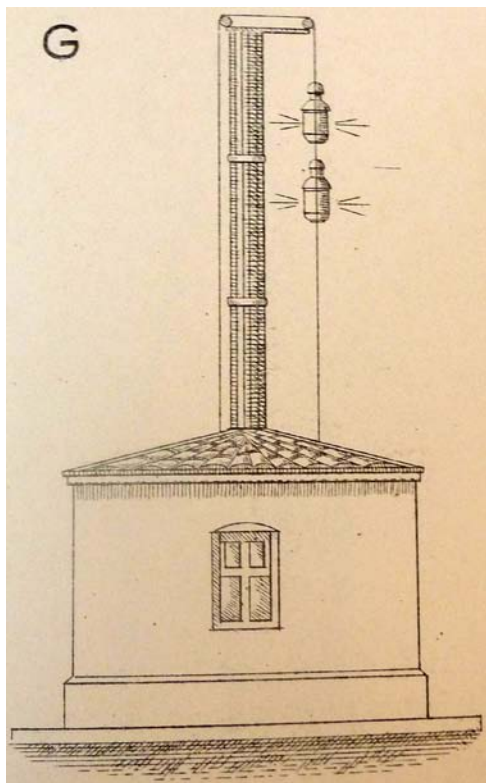
Η Εταιρεία διατηρεί πρακτορεία σε όλη την επικράτεια επιφορτισμένα με την επίβλεψη των φάρων και την είσπραξη των φαρικών τελών, τα οποία καταβάλλονται στα λιμάνια προορισμού και υπολογίζονται με βάση τη χωρητικότητα των σκαφών.<sup>14</sup> Στην Κρήτη η Εταιρεία διατηρεί τρία πρακτορεία, στα Χανιά, το Ρέθυμνο και το Ηράκλειο (Thobie 2004, 268).

<sup>11</sup> 102 APOM 1, pièce no 5: Première concession des Phares, 20 août 1860.

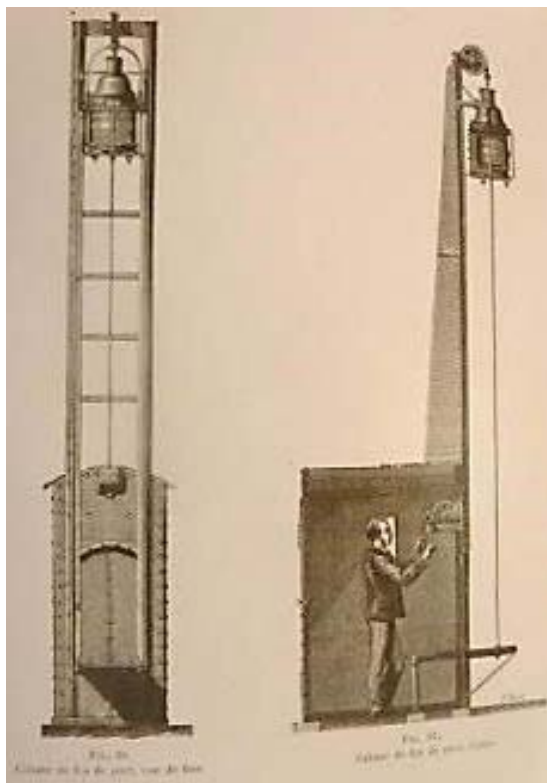
<sup>12</sup> Για την Κρήτη προβλέπονται τρεις φάροι: των Χανίων, του λιμανιού της Σούδας και ο φανός λιμένος Ηρακλείου (102 APOM 1, pièce no 5, p. 12, Annexe A: no 9 LIGNE DE CANDIE).

<sup>13</sup> 102 APOM 1, pièce no 6: Acte de Société entre MM. Collas, Michel et Baudouy, 1er septembre 1860.

<sup>14</sup> 102 APOM 1, pièce no 5, p. 14, Annexe B.



Εικ. 7. Πρότυπο σχέδιο φαρικού κτιρίου με μεταλλικό οβελό.



Εικ. 8. Μηχανικό σύστημα ανύψωσης φανού σε οβελό.

Το προσωπικό, που αριθμεί 650-700 άτομα, αποτελείται από διοικητικούς υπαλλήλους, τεχνικούς που στελεχώνουν τα εργαστήρια επισκευών, φαροφύλακες, τρεις κατά μέσο όρο ανά φάρο, και πράκτορες είσπραξης των φαρικών τελών. Οι φύλακες είναι σχεδόν στο σύνολό τους Οθωμανοί πρώην ναυτικοί, που ενεργούν υπό την εποπτεία Γάλλων μηχανικών (Thobie 2004, 76). Η οργάνωση είναι σχεδόν στρατιωτική: όλοι οι υπάλληλοι ανεξάρτητα από την εθνικότητά τους φορούν τη στολή του Οθωμανικού Ναυτικού.<sup>15</sup>

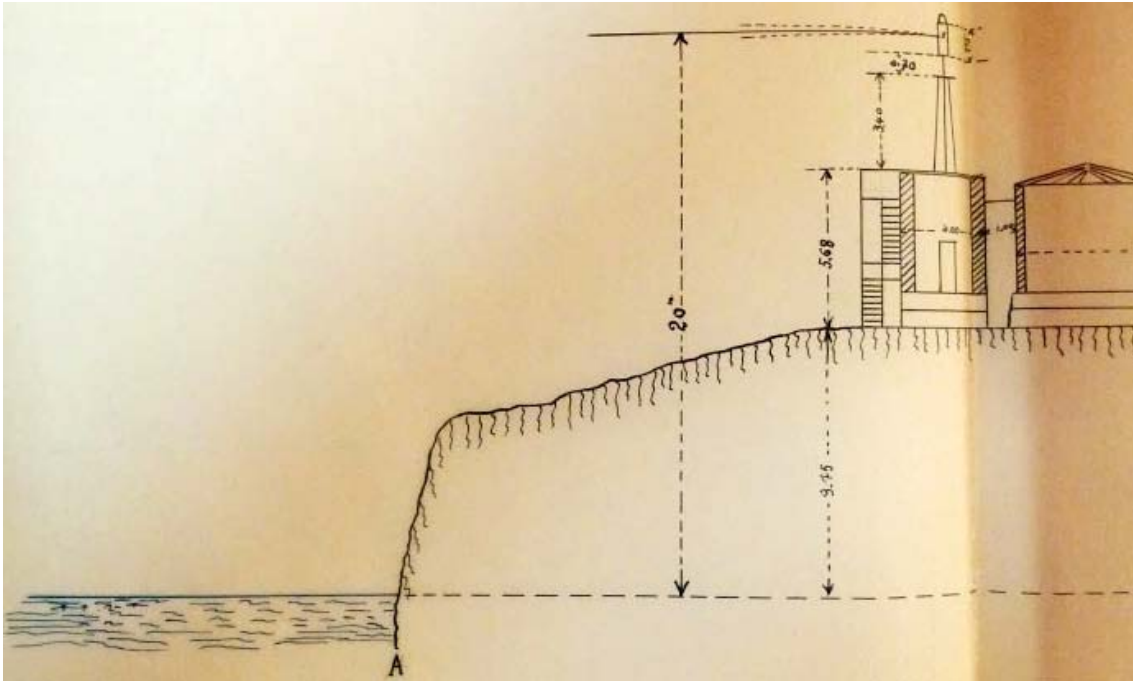
Η αδιαμφισβήτητη επιτυχία του εγχειρήματος συνίσταται στο γεγονός ότι αναλαμβάνουν την οργάνωση μιας νευραλγικής δημόσιας υπηρεσίας που οι οθωμανικές αρχές είναι ανίκανες να υλοποιήσουν. Το οικονομικό ρίσκο είναι για τους Γάλλους επιχειρηματίες περιορισμένο δεδομένου ότι δεν επενδύουν προσωπικά κεφάλαια. Τα τρέχοντα έσοδα από τις εισπράξεις των τελών που τους αναλογούν είναι αρκετά για να χρηματοδοτήσουν νέες κατασκευές φάρων και τα έξοδα συντήρησης και εκμετάλλευσής τους. Πρόκειται για ένα ολοκληρωμένο σύστημα αυτοχρηματοδότησης, που θα αποδειχθεί εξαιρετικά κερδοφόρο για τους ίδιους.

Με συνεχόμενες και ανανεούμενες συμβάσεις<sup>16</sup> εκχωρείται από την Υψηλή Πύλη στη Γαλλική Εταιρεία η διοίκηση, συντήρηση και ανάπτυξη του φαρικού δικτύου έναντι υψηλού ποσοστού των εισπράξεων φαρικών τελών: στην πρώτη σύμβαση, του 1860, τα ποσοστά ορίστηκαν

<sup>15</sup> 102 APOM 1, pièce no 5: p. 9, art. 8.

<sup>16</sup> Την α΄ σύμβαση παραχώρησης του 1860 ακολούθησαν η δεύτερη σύμβαση της 12ης Ιουλίου 1879 με διάρκεια ισχύος ως την 4η Σεπτεμβρίου 1899· σύμβαση για τους φάρους της Ερυθράς θάλασσας (14 Απριλίου 1881)· τρίτη





Εικ. 9. Σχέδιο υπολογισμού εστιακού ύψους φάρου με μεταλλικό οβελό.

σε 78% υπέρ της εταιρείας και 22% υπέρ του Κράτους, ενώ στις τελευταίες ορίστηκαν στο fifty-fifty (Thobie 2007, 73).

Από το 1856, οπότε παραδόθηκαν οι πρώτοι φάροι από τον Michel racha, έως και το 1925, οπότε έπαυσε η επέκταση του δικτύου, ιδρύθηκαν, ανακατασκευάστηκαν, εκσυγχρονίστηκαν και διατηρήθηκαν σε λειτουργία 177 φάροι στην οθωμανική επικράτεια από τη Μαύρη Θάλασσα έως και τον Περσικό Κόλπο.

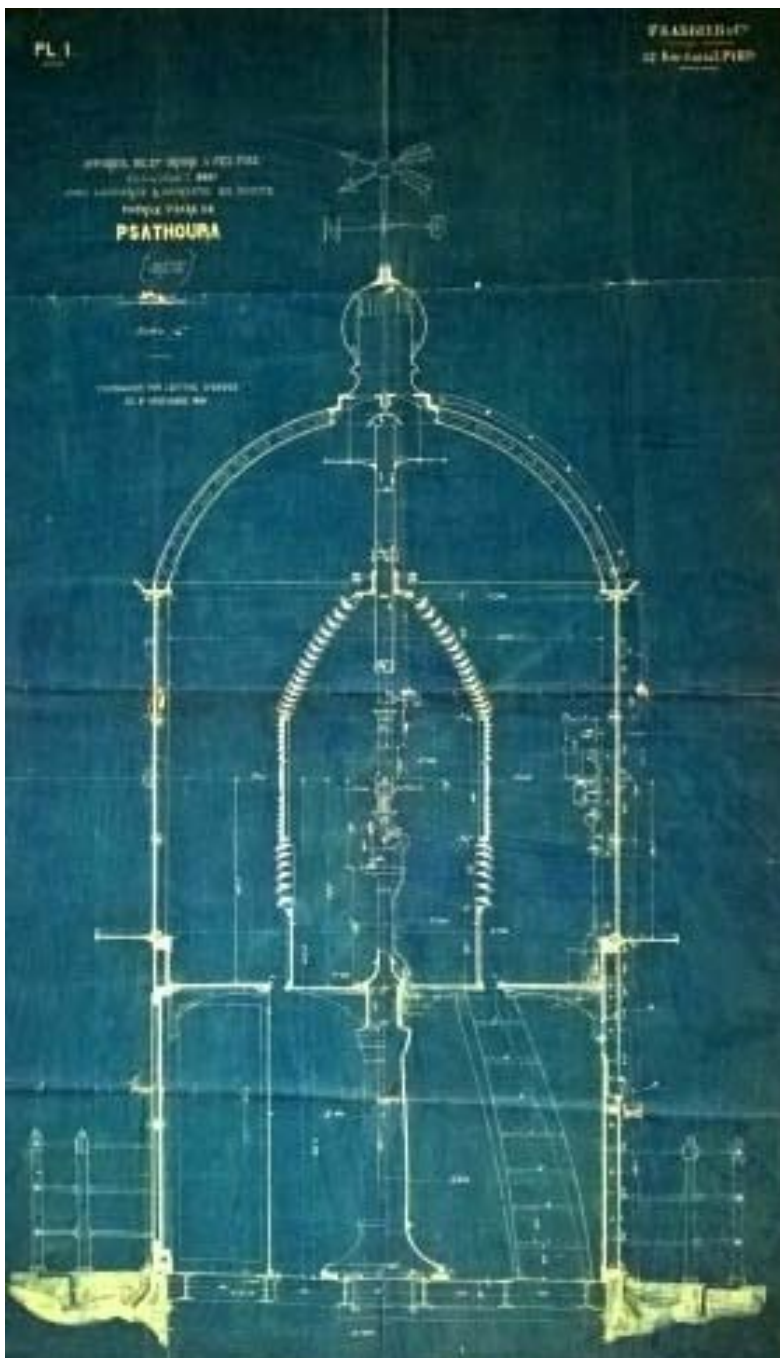
#### Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΦΑΡΩΝ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

Το έργο της Γαλλικής Εταιρείας Φάρων συμπίπτει χρονικά με την προσπάθεια ανάπτυξης του δικτύου των εξωτερικών συγκοινωνιών της Κρήτης και τη σταδιακή τους εδραίωση κατά τη μετάβαση της παγκόσμιας ναυτιλίας από το ιστιοφόρο στο ατμόπλοιο, καθώς επίσης και την προσπάθεια επιβολής ελέγχου της Οθωμανικής αυτοκρατορίας στις απομακρυσμένες κτήσεις της.

Στο πλαίσιο του συσχετισμού των ξένων δυνάμεων της εποχής πολλές ξένες εταιρείες καταβάλλουν προσπάθειες, όχι πάντοτε επιτυχημένες, επηρεαζόμενες σε μεγάλο βαθμό και από την πολιτική αστάθεια της εποχής, να ενσωματώσουν την Κρήτη ως ενδιάμεσο σταθμό στα τακτικά τους δρομολόγια από τα λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου προς την Κεντρική και Ανατολική Μεσόγειο (Perakis 2013, 5). Κεντρικά λιμάνια αναχώρησης από τη Δυτική Ευρώπη αποτελούν η Τεργέστη και η Μασσαλία, ενώ λιμάνια προορισμού για τα οποία η Κρήτη

---

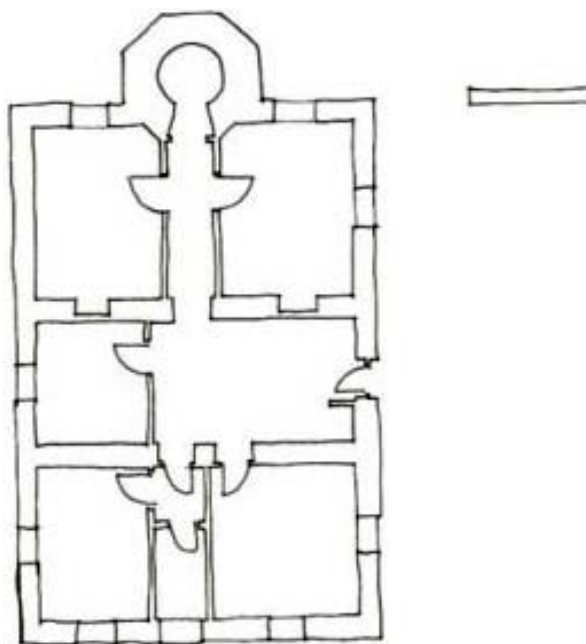
σύμβαση παραχώρησης της 25ης Οκτωβρίου 1894 έως το 1924· τέταρτη σύμβαση της 14ης Απριλίου 1913 έως της 4η Σεπτεμβρίου 1949.



Εικ. 10. Σχέδιο (bleu-print) διοπτρικού μηχανήματος τύπου Fresnel.

αποτελεί εν δυνάμει ενδιάμεσο σταθμό, αλλά και σημείο αναφοράς για τον προσδιορισμό της πορείας των πλοίων, αποτελούν κυρίως η Κωνσταντινούπολη, η Αλεξάνδρεια και τα βόρεια παράλια της Αφρικής.

Η εταιρεία Lloyd με έδρα την Τεργέστη πρωτοστατεί στην προσπάθεια αυτή, συμπεριλαμβάνοντας το 1837 και για δύο χρόνια το λιμάνι των Χανίων ως ενδιάμεσο σταθμό στα δρομολόγιά της από την Τεργέστη προς την Κωνσταντινούπολη και την Αλεξάνδρεια (Perakis



Εικ. 11. Φάρος ακρωτηρίου Δρέπανο 1864.

2013, 4). Από το 1840 και ως τη δεκαετία του 1870 η ίδια εταιρεία συνδέει την Κρήτη με την Ερμούπολη. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η περίπτωση της οθωμανικής εταιρείας Mahsusseh, η οποία εκτελεί το δρομολόγιο Κωνσταντινούπολη-Μάλτα περνώντας από την Κρήτη κάθε 15 ημέρες που, παρότι δεν παρουσιάζει ουσιαστική κερδοφορία,

διατηρείται για πολιτικούς λόγους από την Πύλη, για τον έλεγχο των κτήσεων στην Κρήτη και τη Βόρεια Αφρική.

Μέσα στο κλίμα αυτό η Γαλλική Εταιρεία Φάρων ξεκινά την κατασκευαστική της δραστηριότητα στην Κρήτη θέτοντας ως προτεραιότητα τον φωτισμό του κεντρικού και δυτικού τμήματος των βόρειων ακτών με την εξασφάλιση της ασφαλούς πρόσβασης των πλοίων στα τρία κεντρικά λιμάνια της. Έτσι, το 1864 παραδίδονται οι εκσυγχρονισμένοι φάροι των λιμανιών του Ηρακλείου, του Ρεθύμνου και των Χανίων (βλ. υποσ. 12).<sup>17</sup> Σε αυτή την προσπάθεια φωτισμού των βόρειων ακτών της Κρήτης θα πρέπει να προστεθεί και η κατασκευή του φάρου στο ακρωτήριο Δρέπανο,<sup>18</sup> ο οποίος σηματοδοτεί την είσοδο στο λιμάνι της Σούδας και ανάβει την ίδια χρονιά.<sup>19</sup>

Κατά το πρώτο μισό της δεκαετίας του 1880 έχουμε πύκνωση των εταιριών που εντάσσουν την Κρήτη στα μεσαίας και μακράς απόστασης δρομολογία τους στην Ανατολική Μεσόγειο (Perakis 2013, 6), αλλά και την προσέγγιση του νησιού από μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία. Επιπλέον αναπτύσσεται η συζήτηση για τη δημιουργία ενός εσωτερικού δικτύου θαλάσσιας συγκοινωνίας τόσο στο βόρειο όσο και το νότιο τμήμα του νησιού.

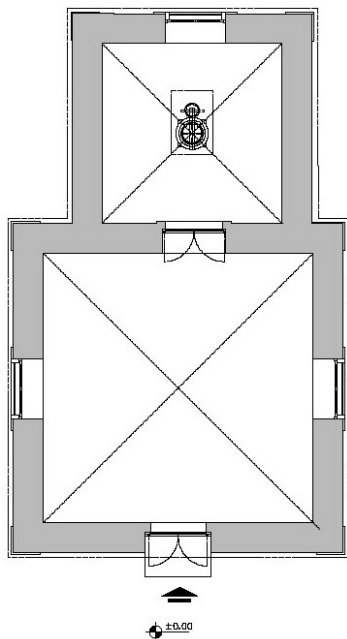
Η εισβολή του ατμού φέρνει μεγάλες ανακατατάξεις στο διεθνές εμπόριο με μεγάλα κέρδη από τη μια αλλά και με έντονο ανταγωνισμό από την άλλη. Στο πλαίσιο των διεθνών εξελίξεων και των αλλαγών σε τοπικό επίπεδο, αλλά και σε μια προσπάθεια

<sup>17</sup> Thobie 2004, 270: Annexe VII – Bilan des phares et feux installés, modifiés, déplacés, remplacés, reconstruits, de 1856 à 1925.

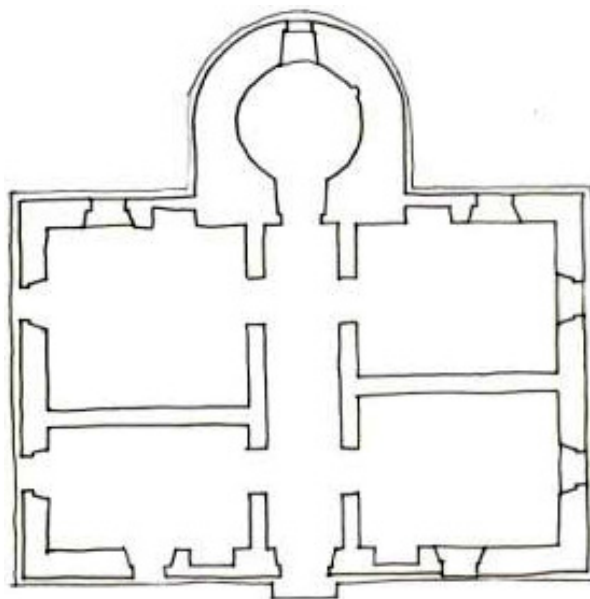
<sup>18</sup> Στο ίδιο.

<sup>19</sup> Η αφή του φάρου στο Δρέπανο ήταν σημαντική δεδομένου ότι η προσέγγιση των πλοίων στο λιμάνι των Χανίων ήταν πολλές φορές προβληματική λόγω της έκθεσής του σε βόρειους ανέμους, της περιορισμένης χωρητικότητας και του μικρού βάθους του. Για τον λόγο αυτό πολλές φορές τα πλοία έβρισκαν υπήνεμο καταφύγιο στο λιμάνι της Σούδας.





Εικ. 12. Φάρος ακρωτηρίου Άγιος Ιωάννης  
1880.



Εικ. 13. Φάρος Γαύδου 1880.

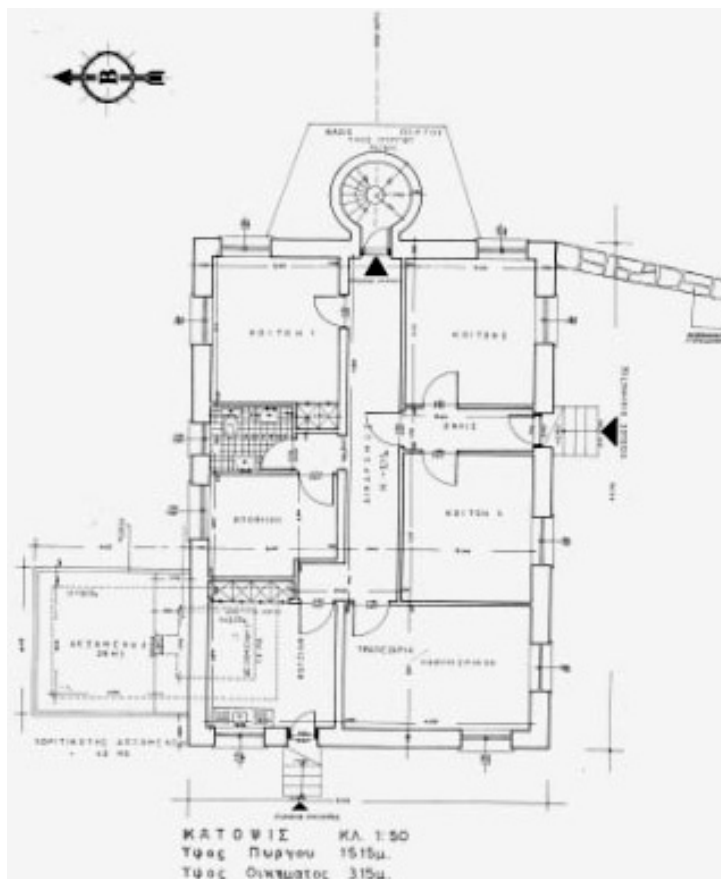
αύξησης της κερδοφορίας της, η Γαλλική εταιρεία Φάρων προχωρά από το 1880 στην επέκταση του φωτισμού του ανατολικού τμήματος των βορείων παραλίων της. Στο πλαίσιο της ανάπτυξης των εσωτερικών θαλάσσιων συνδέσεων και λόγω της ανεπάρκειας χερσαίου δικτύου για τη μετακίνηση των προϊόντων, η εταιρεία Lloyd, γνωστός σύμμαχος των Κρητικών λιμανιών, αναλαμβάνει το 1885 και για διάστημα τεσσάρων χρόνων να συνδέσει το λιμάνι του Ηρακλείου με τον Άγιο Νικόλαο και τη Σητεία (Perakis 2013, 17).

Έτσι το 1880 ανάβουν ο φάρος του Αγίου Ιωάννη του Αφορεσμένου, ο οποίος σηματοδοτεί την είσοδο στον κόλπο του Μεραμπέλου, και ο φάρος στον Κάβο Σίδερο στη Σητεία, ο οποίος ορίζει το ανατολικότερο άκρο των βόρειων κρητικών ακτών. Την ίδια χρονιά παραδίδεται ο φάρος της Γαύδου προκειμένου να καλύψει το πέρασμα προς τα λιμάνια της Αφρικής και τη διώρυγα του Σουέζ που έχει εγκαινιαστεί ήδη από το 1869.<sup>20</sup> Στη συνέχεια, το 1892, θα λειτουργήσει ο φάρος της Βαμβακιάς που σηματοδοτεί την είσοδο στο λιμάνι της Σητείας και εξυπηρετεί κυρίως το εσωτερικό δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών, ενώ τελευταίος θα ανάψει ο φάρος στο Μικρονήσι του Αγίου Νικολάου το 1904.<sup>21</sup>

Κατά την περίοδο της Κρητικής Πολιτείας και κατά τα δύο πρώτα χρόνια μετά την Ένωση της Μεγαλονήσου με την Ελλάδα η διοίκηση, διεύθυνση και επέκταση του φαρικού δικτύου παραμένει ευθύνη της Γαλλικής Εταιρείας. Στη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, η Γαλλική Εταιρεία υποχρεώνεται από την Ελληνική κυβέρνηση στην παράδοση των φάρων των Νέων

<sup>20</sup> Η κατασκευή των φάρων στον Άγιο Ιωάννη, τον Κάβο-Σίδερο και τη Γαύδο προβλέπονται στη β΄ σύμβαση παραχώρησης της 12ης Ιουλίου 1879 (102 ΑΡΟΜ 1, pièce No 7: Construction et administration des 19 phares nouveaux, art. 2, p. 3).

<sup>21</sup> Βλ. υποσ. 17.



Εικ. 14. Φάρος Σίδερο 1880.

Χωρών –συμπεριλαμβανόμενης της Κρήτης<sup>22</sup> ως «στοιχειώδες μέτρον δημοσίας ασφαλείας», επικαλούμενη την ουδετερότητα της χώρας στον Μεγάλο Πόλεμο (Λυκούδης 1917-1918, 151-156). Η απόσπαση των φάρων της Κρήτης, όπως και της Σάμου, ήγειραν οικονομικές διεκδικήσεις εκ μέρους της Γαλλικής Εταιρείας, που απασχόλησαν επί δεκαετίες τα αρμόδια Διεθνή Δικαστήρια (Thobie 2004, 105-106, 167-170), οι οποίες έληξαν στις 24 Ιουλίου του 1956 με σχετική απόφαση του

Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης, στην οποία υπολογίζεται το τελικό ποσό οφειλής της Ελλάδας προς τη διοίκηση των Φάρων. Στις 5 Φεβρουαρίου του 1957 καταβάλλεται το ποσό των 108.500.000 Γαλλικών Φράγκων ως αποζημίωση (μειωμένο βέβαια κατά 90% σύμφωνα την αρχική διεκδίκηση της Εταιρείας το 1935) και ταυτόχρονα εξαγορά της σύμβασης διαχείρισης του δικτύου των φάρων από το Ελληνικό κράτος (Thobie 2004, 220). Από το παραπάνω ποσό το 1/3 σχεδόν αφορούσε τα τέλη των Κρητικών Φάρων (Thobie 2004, 220).

#### Η ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

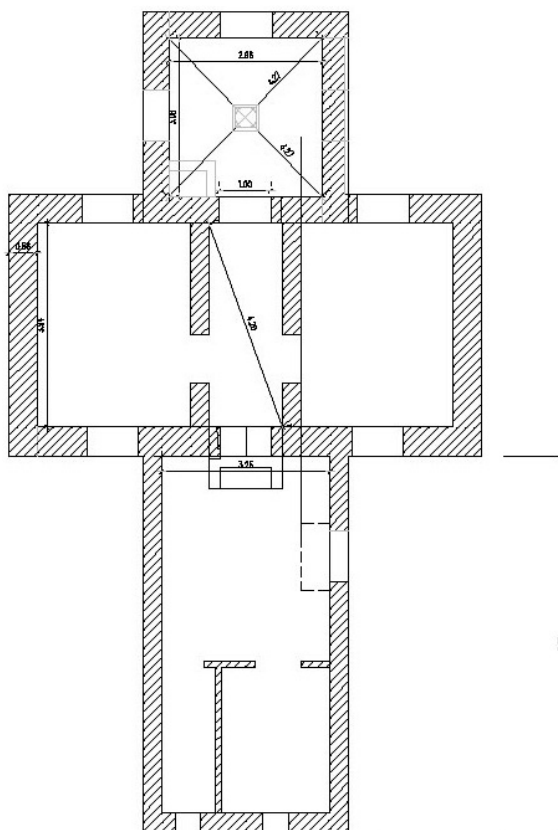
Ο φάρος ως κατασκευή διαφέρει από κάθε είδους κτίσμα, πράγμα που καθορίζεται από την ίδια την αιτία που επιβάλλει την κατασκευή του. Η προσαρμογή στα δεδομένα, στις ανάγκες τις οποίες καλείται να εξυπηρετήσει κάθε κτίσμα, επιβάλλει αυτονόητα μια διαφορετική ιεράρχηση στις επιλογές που αφορούν τη μορφή του.<sup>23</sup>

Στους φάρους που κατασκευάστηκαν κατά την περίοδο 1860-1900 από τη Γαλλική εταιρεία παρατηρήθηκε «τυποποίηση».<sup>24</sup> Η τυποποίηση των κατασκευών των φαρικών κτηρίων ως προς

<sup>22</sup> Που προσαρτήθηκαν στην ελληνική επικράτεια μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους βάσει των Συνθηκών του Λονδίνου (30/05/1913) και των Αθηνών (14/11/1913).

<sup>23</sup> Η επιλογή του φαρικού τύπου προσδιορίζεται από τα τεχνικά χαρακτηριστικά του φάρου που επιλέγονται μοναδικά σε κάθε νέα θέση, όπως τον τύπο του φωτός –σταθερό ή αναλάμπων– το εστιακό ύψος, τη φωτοβολία και την εμβέλεια (Λυκούδης 1917-1918).

<sup>24</sup> Χαρακτηριστικό παράδειγμα τυποποίησης των κατασκευών είναι αυτή του Φάρου της Βαμβακιάς στη Σητεία,



Εικ. 15: Φάρος Βαμβακιάς 1892.

τη διάρθρωση των κατόψεων και η απλοποίηση των φωτιστικών συστημάτων εξασφάλισε τη μείωση του κόστους κατασκευής. Υπάρχουν φάροι που ανεγέρθησαν με μικρή σχετικά χρονολογική διαφορά, οι οποίοι παρουσιάζουν σημαντικές τυπο-

λογικές και μορφολογικές ομοιότητες και χαρακτηρίζονται ως δίδυμοι φάροι.<sup>25</sup> Πληροφορίες για τον τρόπο και τα υλικά κατασκευής των φάρων αντλούμε κυρίως από τα ίδια τα κτίρια. Ελάχιστα σχέδια σώζονται σήμερα και αρκετά από αυτά δεν αφορούν συγκεκριμένους φάρους, αλλά αποτελούν πρότυπα ή σχέδια-οδηγούς, τα οποία προσαρμόζονται στις εκάστοτε ιδιομορφίες της κάθε θέσης. Κατά κανόνα τα δυσπρόσιτα και απομονωμένα σημεία που κατασκευάζονται οι φάροι επιτάσσουν αφενός τη χρήση προκατασκευασμένων τμημάτων και αφετέρου την εκμετάλλευση του υλικού που υπάρχει στην εγγύς περιοχή. Η διαδικασία κατασκευής διαρκούσε περιορισμένο χρόνο, κυρίως την περίοδο των καλοκαιρινών μηνών, από εξειδικευμένα συνεργεία που μετέβαιναν μέσω πλοίου σε κάθε νέα θέση.

Ως υλικά ανωδομής και θεμελίωσης χρησιμοποιούνται λίθοι, τοπικής συνήθως προέλευσης, που αποτελούν το κύριο δομικό υλικό του κτιρίου. Για την κατασκευή των συνδετικών κονιαμάτων συνήθως χρησιμοποιούν α) ασβέστη, που παράγεται σε αυτοσχέδια καμίνια στην περιοχή κατασκευής β) θηραϊκή γη,<sup>26</sup> και γ) χαλίκια από την παράκτια περιοχή του φάρου. Αντίθετα, η ξυλεία των στεγών, των κουφωμάτων και των μεσοπατωμάτων εισάγεται από

με τη γενική κάτοψη να είναι απολύτως συμμετρική τόσο εξωτερικά όσο και εσωτερικά, οι διαστάσεις των κουφωμάτων ακριβώς ίδιες μεταξύ τους, όπως και οι εξωτερικοί γωνιόλιθοι όμοιοι με ακρίβεια χιλιοστού.

<sup>25</sup> Μια από τις περιπτώσεις δίδυμων φάρων είναι ο φάρος της Γαύδου και ο φάρος της Αλεξανδρούπολης, όπου και τα δυο κτίσματα έχουν κοινή κάτοψη αλλά διαφορετικό πύργο υποδοχής του φωτιστικού μηχανήματος.

<sup>26</sup> Την ίδια περίοδο έγιναν οι πρώτες εφαρμογές του νέου για την εποχή υλικού, του τσιμέντου Portland, όπως καταγράφεται σε αναφορά Γάλλου Μηχανικού σχετικά με τη χρήση νέου μείγματος τσιμέντου, ασβέστου και άμμου για την επισκευή του φάρου στο λιμάνι του Ηρακλείου.



την Κωνσταντινούπολη, όπως και κάποια λίθινα λαξευτά μέρη (γείσα και γωνιόλιθοι). Τα κεραμίδια εισάγονται από τη Μασσαλία και ο κλωβός αρχικά από τη Γαλλία και αργότερα από τη Σουηδία (AGA).

Η οργάνωση των φαρικών κτιρίων: Τα φαρικά κτίρια καλούνται να καλύψουν την ανάγκη φωτισμού των θαλάσσιων περασμάτων και ταυτόχρονα όλες τις απαραίτητες για την εποχή ανάγκες των φαροφυλάκων, καθώς και αρκετές φορές των οικογενειών τους.

Συνήθως αποτελούνται από τον πύργο ή τη μεταλλική στήλη με το φωτιστικό μηχάνημα, τους χώρους διημέρευσης των φαροφυλάκων (κοιτώνες ενός ή δύο δωματίων, την κουζίνα), τη δεξαμενή βρόχινου νερού και τις εγκαταστάσεις υγιεινής.<sup>27</sup> Οι φάροι που κατασκεύασε η Γαλλική Εταιρεία στην Κρήτη κατατάσσονται στους μικρούς σε έκταση και ύψος φάρους. Η οργάνωση των κατόψεων και των όψεων ακολουθεί τα αρχιτεκτονικά πρότυπα της εποχής, με αυστηρούς άξονες συμμετρίας και τριμερή συμμετρικά διάταξη των χώρων εκατέρωθεν κεντρικού διαδρόμου που καταλήγει στην είσοδο του πύργου.

Το ύψος των πύργων στα κρητικά παράλια κυμαίνεται συνήθως από 7 έως 9 μέτρα και φτάνει τα 14μ στη Γαύδο, έχει συνήθως σχήμα κόλουρου κώνου ή οκταγωνικού πολύεδρου. Το κυλινδρικό σχήμα του πύργου των φάρων είναι το πιο ενδεδειγμένο, κυρίως για φάρους κάποιου ύψους, οι οποίοι είναι συγχρόνως εκτεθειμένοι σε περιμετρικούς ανέμους, ενώ ενσωματώνεται ευκολότερα σε οποιαδήποτε γεωμορφολογία.

Οι φάροι της Κρήτης λόγω της σημαντικής θέσης τους καταστράφηκαν σε μεγάλο βαθμό από τα στρατεύματα κατοχής τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.<sup>28</sup> Οι περισσότεροι απ' αυτούς ανακατασκευάστηκαν και επαναλειτούργησαν από την Υπηρεσία Φάρων του Πολεμικού Ναυτικού. Ο φάρος της Γαύδου κηρύχθηκε μνημείο από το Υπουργείο Πολιτισμού και αποκαταστάθηκε με μέριμνα της Υπηρεσίας Νεωτέρων Μνημείων και Τεχνικών Έργων Κρήτης, για να λειτουργήσει ως μουσείο.

Αυθεντικά χαρακτηριστικά στοιχεία των φαρικών κτηρίων που κατασκεύασε η Γαλλική Εταιρεία εντοπίζουμε σήμερα κυρίως στους φάρους στη Βαμβακιά Σητείας και στον φάρο στο Μικρονήσι Αγίου Νικολάου δεδομένου ότι αυτοί δεν ανακατασκευάστηκαν όπως οι υπόλοιποι.

Ο σωζόμενος φάρος του Αγίου Ιωάννη του Αφορεσμένου κατασκευάστηκε από την ελληνική Υπηρεσία των Φάρων το 1921, ενσωματώνοντας στο κτήριο τον φάρο που είχε κατασκευάσει η Γαλλική Εταιρεία το 1880 στην ίδια θέση και αυθεντικά στοιχεία του οποίου αναγνωρίζονται και σήμερα, έχει χαρακτηριστεί Νεώτερο Μνημείο, «καθώς παρουσιάζει αρχιτεκτονικό, μορφολογικό, τεχνολογικό και ιστορικό ενδιαφέρον, αποτελώντας αναπόσπαστο τμήμα του διαμορφωμένου και φυσικού περιβάλλοντος και σημείο αναφοράς τόσο των κατοίκων στην περιοχή όσο και των ναυτιλλομένων».

<sup>27</sup> Στις περισσότερες περιπτώσεις η συγκέντρωση των βοηθητικών χώρων, όπως οι χώροι υγιεινής και οι αποθήκες οργανώνονται σε μικρή απόσταση από το κεντρικό κτίσμα του φάρου σε εσωτερική περιτοιχισμένη αυλή που εντάσσεται στο σύνολο της κατασκευής.

<sup>28</sup> Υπουργείο Ναυτικών, Διεύθυνση Φάρων, Φαροδείκτης των υπό του Αν. Ιονίου–του Κρητικού–του Β. Λιβυκού και του Αιγαίου Γεωγραφούμενων Ακτών, 1946.

Συμπεράσματα: Η εταιρεία των Collas και Michel αποτελεί εταιρεία μεγάλου μεγέθους με έντονη δραστηριότητα στην επικράτεια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Καταφέρνει να επιβιώσει πολλά χρόνια μετά τη διάλυση της Αυτοκρατορίας, να διασφαλίσει την ασφάλεια των εμπορικών δρόμων σε ένα ιστορικό πλαίσιο έντονου ανταγωνισμού ανάμεσα στις Ευρωπαϊκές δυνάμεις και να εξασφαλίσει τεράστια κέρδη για την ίδια.

Η δραστηριότητά της στην Κρήτη, η οποία την εποχή εκείνη δεν αποτελεί διαμετακομιστικό κέντρο αλλά ενδιάμεσο σταθμό για τις πελαγοδρομίες από Μασσαλία προς Κωνσταντινούπολη και Αλεξάνδρεια, ουσιαστικά διασφαλίζει τη ναυσιπλοΐα και αποτελεί ένα μικρό μόνο τμήμα της δραστηριότητάς της.

Το φαρικό δίκτυο της Κρήτης μπορεί για τη Γαλλική Εταιρεία να ήταν ένα μικρό, περιφερειακό τμήμα των επιχειρήσεών της, όμως για την Κρήτη αποτέλεσε μοχλό ανάπτυξης. Την κατέστησε ασφαλέστερο θαλάσσιο πέρασμα και την τοποθέτησε στο πλέγμα των διεθνών συγκοινωνιών της εποχής ως υπολογίσιμο κόμβο.

#### ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Michel Pacha 1819-1907, Actes du Colloque organisé le 5 mai 2007*, Sanary-sur-Mer.
- Manos Perakis (2013), "Structural Shipping Transformation under Radical Political Changes on the Island of Crete, 1877-1913", *International Journal of Maritime History*, XXV, no. 1 (2013), 127-148.
- François Pourcelet (2001), *Marius Michel pacha, Construction et administration des phares de l'Empire ottoman 1875-1967*, 102 APOM: Répertoire numérique, Archives nationales d'outre-mer, CAOM, Aix-en-Provence.
- François Pourcelet (2007), "Le fonds MICHEL PACHA (102 APOM) au Centre des archives d'outre-mer des archives nationales à Aix-en-Provence", *Michel Pacha 1819-1907: Actes du Colloque*, Sanary-sur-Mer (2007), 4-13.
- Jean-Pierre Renau (2007), *Marius Michel Pacha (1819-1907): Le bâtisseur*, L'Harmattan.
- André Rampal (2007), "La station navale du Levant, la création de la ligne des paquebots-poste et les débuts du commandant Marius Michel", *Michel Pacha 1819-1907: Actes du Colloque*, Sanary-sur-Mer (2007), 101-105.
- Jacques Thobie (2004), *L'Administration Générale des Phares de l'Empire Ottoman et la Société Collas et Michel (1860-1960)*, L'Harmattan.
- Jacques Thobie (2007), "Le rôle de Michel Pacha dans l'Administration Générale des Phares de l'Empire Ottoman", *Michel Pacha 1819-1907: Actes du Colloque*, Sanary-sur-Mer (2007), 61-84.
- Στυλιανός Λυκούδης (1917-1918), *Ιστορικών περί των φάρων των ελληνικών ακτών από της αρχαιότητος μέχρι σήμερα*, Εν Αθήναις, Εστία.