

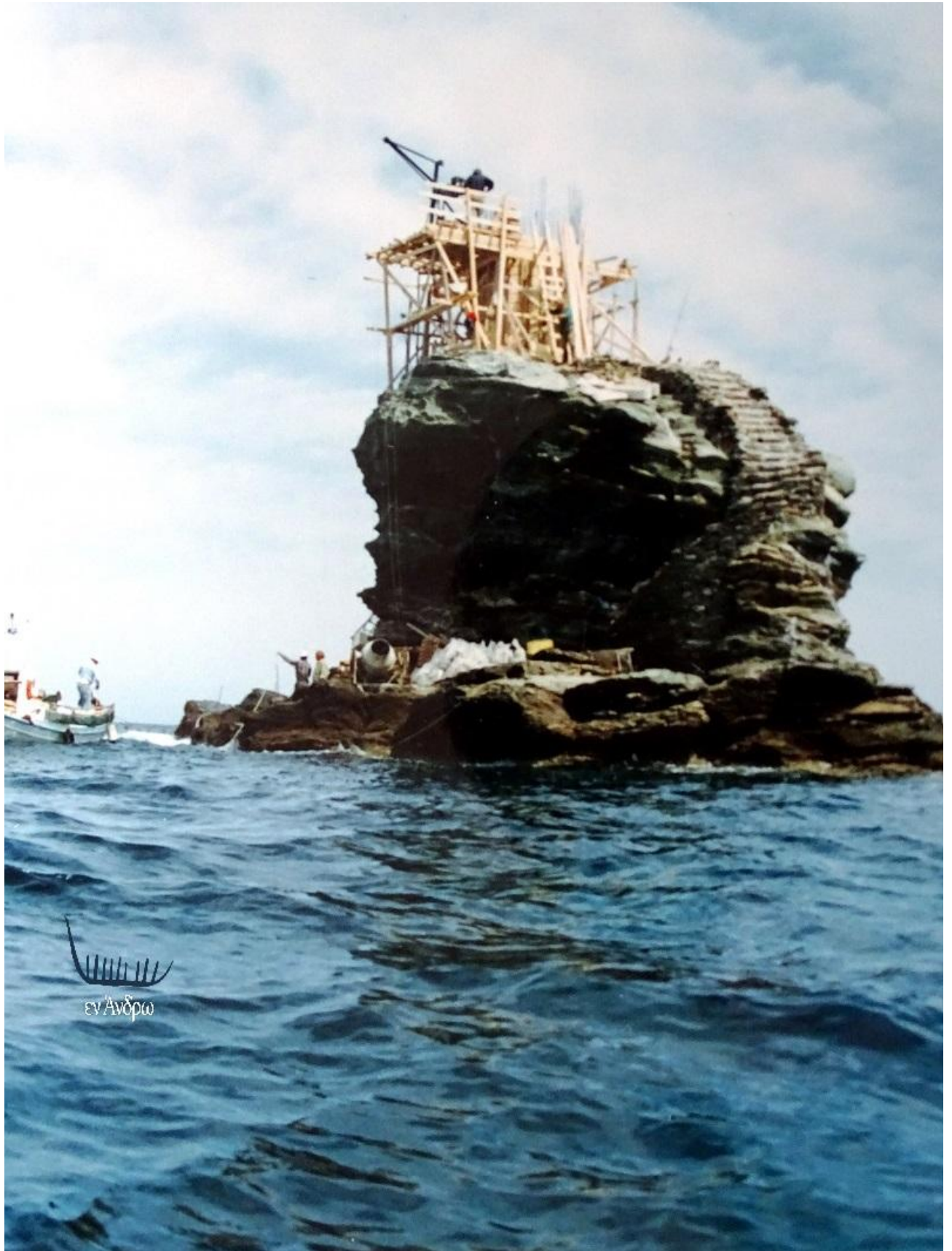
Του Νικόλαου Άντζακα

Πολιτικού Μηχανικού



Φωτογραφία από την κατασκευή του φάρου Τουρλίτη το 1994 από το αρχείο της Καίρειου Βιβλιοθήκης σε ψηφιακή απεικόνιση του Εν Άνδρω.

Το 1993 ο αείμνηστος Αλέκος Γουλανδρής και η γυναίκα του Μαριέττα αποφάσισαν, στη μνήμη της κόρης τους Βιολαντώς, να προχωρήσουν στην αναστήλωση του πέτρινου φάρου στην είσοδο της Χώρας, ο οποίος είχε αρχικά κτιστεί το 1887 και βομβαρδίστηκε και καταστράφηκε από τους Γερμανούς το 1943.



εν Άνδρω

Ο Βασίλης Τσόγκας, ένας νεαρός τότε μηχανικός από το Δημοκρίτειο Πολυτεχνείο Θράκης που υπηρετούσε τη θητεία του στην Υπηρεσία Φάρων του Π.Ν., αναλαμβάνει τη μελέτη της αναστήλωσης βασιζόμενος σε σχέδια και φωτογραφίες του προηγούμενου αιώνα, ώστε ο νέος Φάρος να αποτελέσει ακριβές αντίγραφο. Στην προσπάθειά του να υπολογίσει τα θέματα στατικότητας της βραχόμαζας προσέτρεξε στον καθηγητή του Πάνο Παπακυριακόπουλο, επίκουρο καθηγητή στην έδρα της Εδαφομηχανικής στο παραπάνω Πολυτεχνείο.

Αυτός επέλυσε το πολύ δύσκολο έργο της σταθεροποίησης της διαβρωμένης και αποσταθεροποιημένης βραχόμαζας στη βραχονησίδα, η οποία θα παραλάμβανε το μεγάλο φορτίο της ανωδομής. Ισχυρά τσιμεντοενέματα και μικροπασσαλώσεις χρησιμοποιήθηκαν στη σταθεροποίηση και ενίσχυση με βέλτιστο αποτέλεσμα.



Ανεβάζοντας τα υλικά στον βράχο. Στη φωτογραφία ο Γιώργος Μαμάης.

Η εργολαβία ανατέθηκε από την εταιρεία του Αλέκου Γουλανδρή "Esterel Estates Ltd Monrouia", λόγω πολυπλοκότητας της δωρεάς, σε εμένα, νεαρό τότε πολιτικό μηχανικό Νικόλαο Άντζακα, που δραστηριοποιούμουν εκείνη την εποχή σε εκτελέσεις Δημοσίων Έργων στο νησί. Προσέλαβα ως γενικό υπεργολάβο και ψυχή της κατασκευής τον Γαυριώτη Αργύρη Μαμάη και τον πολύ άξιο γιο του Γιώργο Μαμάη, οι οποίοι πάλεψαν κυριολεκτικά με

τα κύματα και τους αέρηδες, έτσι ώστε να παραδοθεί το έργο μέσα στην ασφυκτική προθεσμία των τεσσάρων μηνών.



Τα υλικά στο νησάκι του φάρου. Όταν είχε φουρτούνα τα έπαιρνε η θάλασσα.

Πολλές ήταν οι φορές που ο Γιώργος Μαμάης έπεφτε στη θάλασσα για να ανασύρει εργαλεία ή υλικά που είχαν παρασυρθεί, ενώ η όλη προσπάθεια, η εργασία και το στήσιμο σκαλωσιών γινόταν πάνω στην ελάχιστη ελεύθερη επιφάνεια στη βάση του βράχου. Ο Γιώργος καλούπωνε δύο-τρεις φορές το ίδιο σημείο πριν σκυροδετήσει, γιατί ερχόταν το κύμα και του έπαιρνε σκαλωσιές και εργαλεία.

Εργοδηγός του έργου και βοηθός καπετάνιου δηλ. χειριστής φουσκωτού ο Χρήστος Βέργος μηχανολόγος από το Μόναχο. Να μην ξεχάσουμε και τον Θανάση Βυτινιώτη υπεργολάβο τιμεντενέσεων που πάλεψε και αυτός με το συνεργείο του να σταθεροποιήσει τον βράχο.



Καλουπώνοντας τον τσιμεντένιο σκελετό του φάρου.

Κάτω από αυτές τις αντίξοες συνθήκες κατασκευάστηκε ο σκελετός από οπλισμένο σκυρόδεμα, με επί τόπου ανάμειξη αμμοχάλικα και τσιμέντου σε μικρές μπετονιέρες, οι οποίες κατέληξαν τουλάχιστον δυο φορές στη θάλασσα και αναγκάστηκαν να προμηθευτούν νέες.

Τα υλικά μεταφέρονταν στην βραχονησίδα με το 10μετρο καϊκι του Βασιλη Μοσχόβη με καταγωγή από την Κάρυστο γεννημένος στην Άνδρο που ζούσε στην Βουρκωτή, ψαρά στο επάγγελμα και του μοναδικού στο νησί που γνώριζε, όπως έλεγε, τους αστακοψαρότοπους.



Το καΐκι του Μοσχόβη που μετέφερε τα υλικά.

Η προσέγγιση στην βραχονησίδα ήταν ιδιαίτερα δύσκολη και απαιτούσε άριστο χειρισμό του καϊκιού, πόσο μάλλον που πάνω του υπήρχαν υλικά χύδην και σακκιασμένα καθώς και εργαλεία προς αποβίβαση. Οι εργάτες και το λοιπό προσωπικό πηγαινοέρχονταν τις πιο δύσκολες μέρες με φουσκωτό Zodiac της εποχής το οποίο ανέβαινε στα βράχια και έτσι διευκόλυνε τις μετακινήσεις, ενώ μετά το πέρας των εργασιών ήταν πια για πέταμα.

Παρών ήταν συνεχώς και το αέναο «μάτι» του κυρ Αλέκου Γουλανδρή, ο Γιώργος Λουλούδης, πρωτοκαπετάνιος στην σύνταξη, ο οποίος επέβλεπε και μετέφερε τα πάντα στον εργοδότη του.



Την επένδυση πέτρας ανέλαβε μάστορας από την Ήπειρο, δυστυχώς το όνομά του δεν το θυμάμαι, και οι πέτρες ερχόντουσαν από λατομείο της Β. Ηπείρου λαξευμένες. Η επιλογή της πέτρας έγινε με βάση φωτογραφικό υλικό που υπήρχε στα αρχεία, ώστε να δείχνει έτσι όπως ήταν πριν τον πόλεμο. Ιδιαίτερα δύσκολη ήταν η μεταφορά στην βραχονησίδα των φορουσιών στην ανωδομή που κοσμούν το περιμετρικό μπαλκόνι του Φάρου.

Τα κομμάτια αυτά ζύγιζαν περί τα 250 κιλά έκαστο και η μεταφορά, ανύψωση και τοποθέτησή τους λόγω των περιορισμένων εργαλείων και του μικρού χώρου αποτέλεσε κατασκευαστικό άθλο. Η σκάλα που ανεβαίνει στο φάρο κατασκευάστηκε από τα ίδια τα κομμάτια της παλιάς σκάλας που υπήρχαν ακόμη στο βράχο, ή από κομμάτια που βρέθηκαν στον βυθό και αλιεύτηκαν από τον Γιώργο Μαμάη.



Ο νεαρός τότε Γιώργος Μαμάς από το Γαύριο.

Η Σύμβαση μαζί μου υπογράφηκε στις αρχές του 1994 και ανερχόταν στο ποσό των 14.000.000 δρχ πλέον ΦΠΑ 18%. Στο ημερολόγιο έργου

αναφέρεται η 1.4.1994 ως η πρώτη ημέρα εργασίας, ενώ το βασικό ημερομίσθιο ήταν γύρω στις 5.000 δρχ. Η τελευταία πληρωμή προς τον ανάδοχο Νίκο Άντζακα έγινε την 1.8.1994 ποσού 4.000.000 δρχ πλέον ΦΠΑ, όποτε και παραδόθηκε το δομικό κομμάτι του έργου.

Είναι δε αξιοσημείωτο ότι παρ' όλες τις αντιξοότητες της κατασκευής και τις απρόβλεπτες καθυστερήσεις λόγω των ειδικών συνθηκών δεν έγινε καμία αύξηση του αρχικού προϋπολογισμού ούτε παράταση του αυστηρού χρονικού προγραμματισμού της κατασκευής, πράγμα μοναδικό σε έργο όχι μόνο για την εποχή εκείνη αλλά ακόμη περισσότερο στις μέρες μας.

Όλοι αυτοί οι νέοι μηχανικοί, τεχνικοί και οι ανώνυμοι εργάτες που ξέχασα με τα χρόνια τα ονόματα τους και λυπάμαι για αυτό, έδωσαν τους λίγους εκείνους μήνες τον καλύτερό τους εαυτό, εργάστηκαν με αυταπάρνηση και κουράγιο και υλοποίησαν το όραμα του κυρ Αλέκου Γουλανδρή, προετοιμάζοντας, τον φάρο Τουρλίτη, μικροί φάροι και οι ίδιοι, της Ελλάδας του 21^{ου} αιώνα.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ ΕΝ ΑΝΔΡΩ: Όλες οι φωτογραφίες είναι από το αρχείο της Καϊρείου Βιβλιοθήκης Άνδρου σε ψηφιακή αναπαραγωγή και επεξεργασία του Εν Άνδρω. Φέρουν το υδατογράφημα του site γιατί συχνά ανθεί το κλόπυ-ράϊτ.