

Μικροί δημοσιογράφοι

Σχολική εφημερίδα Μαθητών 1ου Γυμνασίου Πειραιάς

Τεύχος 20

Να σ' αγναντεύω, θάλασσα, να
μη χορταίνω, απ' το βουνό ψηλά
στρωτήν και καταγάλανη και
μέσα να πλουταίνω
απ' τα μαλάματά' σου τα πολλά.

Να 'ναι χινοπωριάτικον απομει-
μερ', όντας
μετ' άξαφνη νεροποντή
χιμάει μες απ' τα σύννεφα
θαμπωτικά γελώντας
ήλιος χωρίς μαντύ.

Να ταξιδεύουν στον αγέρα τα
νησάκια, οι κάβοι,
τ' ακρόγιαλα σα μεταξένιοι
αχνοί
και με τους γλάρους συνοδιά
κάποτ' ένα καράβι
ν' ανοίγουν να το παίρνουν οι
ουρανοί.

Κώστας Βάρναλης, πρόλογος στο
"Φως που καίει"

ΟΙ ΜΙΚΡΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΙ ΣΤΗ Ν. ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ



Νάνσυ Μπράμα



ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑ

Στις 31/03/2015 οι «Μικροί Δημοσιογράφοι» του 1ου Γυμνασίου Πειραιάς επισκέφθηκαν την Ιχθυόσκαλα της Ν. Μηχανιώνας, την 2η μεγαλύτερη στην Ελλάδα, μετά από αυτήν του Πειραιά. Εκεί, ο κ. Γιώργος Ιωαννίδης μας ξενάγησε στο χώρο όπου γίνονται κάθε μέρα οι δημοπρασίες των αλιευμάτων και μας εξήγησε τον τρόπο πώλησης και αγοράς των ψαριών. Η δημιουργία αυτού του χώρου κατέστη αναγκαία προκειμένου να διασφαλιστεί καλύτερα αφενός η ανάπτυξη υγιούς ιχθυοεμπορίου, η μείωση του κόστους της αλιευτικής παραγωγής, η καλή συντήρηση, διακίνηση και

(συνέχεια στη σελ. 2)



χανδρική διάθεση των αλιευμάτων κ.λπ., παράλληλα με τον έλεγχο αυτών, και αφετόρο να δημιουργηθεί χώρος ελλιμενισμού των αλιευτικών σκαφών μεγάλης αλιευτικής περιοχής. Επίσης ανέφερε πως Ιχθυόσκαλες υφίστανται σε όλους τους μεγάλους λιμένες όπως στην Καβάλα, τον Βόλο, την Πάτρα κ.λπ. Η ξενάγηση ολοκληρώθηκε με μια βόλτα στον εξωτερικό χώρο, όπου παρατηρήσαμε τον τρόπο που εργάζονται η ψαράδες στα ψαροκάικα.

Η Ιχθυόσκαλα μεταφέρθηκε από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης στη Ν. Μηχανιώνα το 1995, όπου και ξεκίνησε η λειτουργία της. Στους χώρους της, εκτός από την αίθουσα δημοπρασίας των αλιευμάτων, λειτουργούν επίσης φυκτικοί θάλαμοι για τη συντήρηση νωπών αλιευμάτων, παγοποιείο, συσκευαστήριο, κυκλικό και βέβαια τα γραφεία της διοίκησης.

Νάνσυ Μπράμα

A.E.N.ΜΑΚ

Την Τρίτη 31 Μαρτίου η δημοσιογραφική ομάδα της εφημερίδας μας επισκέφθηκε την Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας (Α.Ε.Ν.ΜΑΚ). Εκεί μας υποδέχτηκε ο Δ/ντης κ. Τσούλης Νικόλαος και μας ενημέρωσε για τον τρόπο εισαγωγής στη σχολή, τη φοίτηση, τα μαθήματα, την πρακτική, αλλά και για τις επαγγελματικές διεξόδους. Μας εξήγησε ότι η εισαγωγή στη σχολή γίνεται με δύο τρόπους, είτε με πανελλαδικές εξετάσεις, είτε με απολυτήριο Λυκείου. Η φοίτηση διαρκεί 6 εξάμηνα στη

διάρκεια των οποίων οι σπουδαστές διδάσκονται μαθήματα γενικής παιδείας αλλά και ειδικότητας, ενώ απαραίτητη προϋπόθεση για τη χορήγηση πτυχίου είναι η συμμετοχή των σπουδαστών σε εκπαιδευτικά ταξίδια. Η γνώση της αγγλικής γλώσσας θεωρείται αναγκαία, αφού τα καράβια με τα οποία ταξιδεύουν οι σπουδαστές ή αργότερα οι πτυχιούχοι πλοίαρχοι ή μηχανικοί τελούν υπό ξένες σημαίες και το πλήρωμα συνήθως είναι αλλοδαποί.

Όπως μας τόνισε ο κ. Τσούλης οι Έλληνες πλοίαρχοι είναι περιζήτητοι. Ένας πλοίαρχος ή ένας μηχανικός παίρνει αρκετά χρήματα, έχει όμως πολλά καθήκοντα και πρέπει να έχει γενικές γνώσεις και ικανότητες. Από την τροφοδοσία μέχρι τον εξοπλισμό, από την επίβλεψη φορτοεκφόρτωσης του πλοίου ως την διευθέτηση φιλονικιών μεταξύ των ναυτών, όλα περνούν από το χέρι του. Επίσης πρέπει να έχει καλή γνώση του Ναυτικού Δικαίου, και φυσικά να είναι προετοιμασμένος για την αντιμετώπιση απρόσμενων και δύσκολων καταστάσεων.

Οι γυναίκες δεν αποκλείονται από τα επαγγέλματα αυτά, πρακτικά όμως δε μπορούν να δουλέψουν σε εμπορικά παρά μόνο σε κρουαζιερόπλοια. Ο λόγος, όπως μας είπε ο κ. Τσούλης είναι ότι οι ναύτες έχουν διαφορετική κουλτούρα, συχνά είναι μουσουλμάνοι και δεν είναι εύκολο να σεβαστούν εντολές από μια γυναίκα.

Μετά από την ενημέρωση η ομάδα ξεναγήθηκε στο χώρο όπου οι σπουδαστές ασκούνται στην Σωστική και Πυροσωστική.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Η εκπαίδευση στις σχολές αυτές περιλαμβάνει τον θεωρητικό τομέα, τον πρακτικό αλλά και αμειβόμενη εργασία επί πλοίου για δύο εξάμηνα. Μετά το τέλος του Α' Εξαμήνου οι σπουδαστές καλούνται να βγάλουν ναυτικό φυλλάδιο, για το οποίο φροντίζουν οι σχολές να ενημερώσουν τους σπουδαστές που και πως θα το παραλάβουν, αφού έχουν παρακολουθήσει κάποια σεμινάρια μικρής διάρκειας περί Σωστικών και Πυροσωστικών Μέσων.

Στις σχολές Σωστικών και Πυροσωστικών Μέσων οι σπουδαστές εκπαιδεύονται σε θέματα ασφαλείας για την ζωή τους στο πλοίο ή για την διάσωσή τους σε περίπτωση ναυαγίου, όπως επίσης και σε θέματα πυρκαγιάς και πρώτων βοηθειών. Αυτά είναι απαραίτητα διότι σε ένα ναυτικό ατύχημα πρέπει όλοι να είναι άρτια εκπαιδευμένοι στο πώς να το αντιμετωπίσουν με ψυχραιμία και να μην βάλουν σε κίνδυνο την ζωή τους.

Αφού τελειώσουν την παραπάνω εκπαίδευση τότε παραλαμβάνουν από τα Λιμεναρχεία της περιοχής τους τα Ναυτικά Φυλλάδια και αρχίζουν την αναζήτηση για Ναυτιλιακή εταιρία που θα τους προσλάβει και θα τους ναυτολογήσει σε κάποιο από τα πλοία της στην θέση του Δόκιμου Πλοίαρχου/Μηχανικού.

Με το επιτυχές πέρας του εκπαιδευτικού τους ταξιδιού επαναπατρίζονται και επιστρέφουν στα θρανία για το Β' και Γ' Εξάμηνο που διαρκούν ως το καλοκαίρι του επόμενου έτους. Όταν ολοκληρώσουν τα δύο εξάμηνα καλούνται να πάνε στο δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι διάρκειας επίσης 6 μηνών. Αφού επαναπατριστούν και από αυτό το ταξίδι τότε συνεχίζουν στα δύο τελευταία έτη της σχολής όπου κάπου ενδιάμεσα σε αυτά θα παρακολουθήσουν και τον 2ο κύκλο σεμιναρίων περί σωστικών και πυροσωστικών μέσων.

Ειδικότερα οι σπουδαστές Πλοίαρχοι όταν τελειώσουν την σχολή παραλαμβάνουν το Πτυχίο τους και κάνουν περαιτέρω ειδική πρακτική και θεωρητική εκπαίδευση δύο εβδομάδων στο ΚΕΣΕΝ Ρ/Τ (Ραδιοτηλεγραφητών) το οποίο βρίσκεται στην Σχολή του Ασπροπύργου στις Δορυφορικές και Επίγειες Επικοινωνίες

Κινδύνου και Ασφαλείας - GMDSS όπου είναι χρήσιμη για την απόκτηση του διπλώματος Πλοίαρχου Γ Τάξεως και αποκτούν τον τίτλο Γενικού Χειριστή GMDSS - General Operator. Αφού επιτύχουν στις εξετάσεις GMDSS τότε περνούν υγειονομικές εξετάσεις από την Ανώτατη Ναυτική Υγειονομική Υπηρεσία - ΑΝΥΕ στο Ναυτικό Νοσοκομείο Πειραιά οι οποίες περιλαμβάνουν: Εξετάσεις ούρων και αίματος για εύρεση ναρκωτικών ουσιών και αλκοόλ, Οφθαλμιατρικές εξετάσεις (Μυωπία, Αστigmatισμό, Δυσχρωματοψία, Αχρωματοψία), Ψυχιατρικές εξετάσεις, Παθολογικές εξετάσεις και αφού κριθούν κατάλληλοι/λες παραλαμβάνουν από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το δίπλωμα και ονομαζονται Πλοίαρχοι Γ Τάξεως Εμπορικού Ναυτικού - Captain Class C. Μετά την απόκτηση του διπλώματος ο κάθε ανθυποπλοίαρχος προκειμένου να είναι έτοιμος να ναυτολογηθεί και να αναλάβει καθήκοντα ανάλογα τον τύπο του πλοίου που πρόκειται να υπηρετήσει περνά μια ακόμα σειρά ειδικής εκπαίδευσης σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση STCW σε διάφορα ηλεκτρονικά συστήματα ναυσιπλοίας, ναυτιλιακά όργανα και προσομοιωτές όπως ECDIS, RADAR/ARPA, Bridge Resource Management - BRM, Bridge Team Management - BTM, Advanced Oil/Gas/Chemical Tanker Safety Training, Accident & Risk Assessment, Bridge Maneuvering Simulator - BMS, Cargo Handling Simulator, Crowd & Crisis Management, Ship Security Officer Training - SSO, Ice Navigation, Voyage Planning, Accident & Incident Investigation, Adverse Weather Course και πολλά ακόμη ειδικά προγράμματα εκπαίδευσης τα οποία έχουν να κάνουν με τον τύπο πλοίου και τις διατάξεις και κανονισμούς που ορίζει η STCW.

AEN Μακεδονίας

Η ΑΕΝ Μακεδονίας ιδρύθηκε το 1969 και λειτουργούσε σαν σχολή Μηχανικών, το 1975 λειτουργήσε και η σχολή Πλοίαρχων. Βρίσκεται 32χλμ από την Θεσσαλονίκη περίπου 500 μέτρα από τον Δήμο Νέας Μηχανιώνας. Είναι η δεύτερη μεγαλύτερη σχολή στην Ελλάδα μετά του Ασπροπύργου. Η σχολή δεν παρέχει στους σπουδαστές εσωτερική φοίτηση. Επίσης δίπλα ακριβώς στην σχολή στεγάζεται το κτήριο της Σχολής Σωστικών και Πυροσωστικών Μέσων.

Κατερίνα Στρακόσι



ΔΕΝ ΦΟΒΗΘΗΚΑ

"...Δεν φοβήθηκα ποτέ μου τον κίνδυνο... Ξέρω τι καταλαβαίνει ένας άνθρωπος όταν πνίγεται. Τρεις φορές εκινδύνεψα. Δεν είναι τίποτα το σπουδαίο και το φρικτό καθώς ο κόσμος νομίζει. Μια μικρή αγωνία, για μερικά δευτερόλεπτα... ύστερα σαν να πέφτεις από ψηλά, άπάνω σε πούπουλα. Ύστερα τιποτ' άλλο. Τίποτα..."

"Το ημερολόγιο ενός τομονιέρη"

«Αυτοί που αγαπούν με πάθος τη θάλασσα, δεν μπορούν ποτέ - είναι αποδεδειγμένο - να γίνουν επαγγελματίες θαλασσινοί. Κι αν ποτέ κατορθώσουν να γίνουν, θα πάψουν να την αγαπούν. Θα 'χετε ακούσει γι' αυτούς τους ναυτικούς που περισσότερο ζουν στα ντοκ των λιμένων κοιτάζοντας τα πλοία που φεύγουν και κάνουν τους διερμηνείς στους ξένους ναύτες. Αυτοί είναι οι ανιάτοι! Έχουν δουλέψει θερμαστές, ναύτες, καμαρώτοι, καρβουνιάρηδες, αλλά δεν ειδικεύτηκαν και δεν δούλεψαν περισσότερο από ένα μήνα την ίδια δουλειά και στο ίδιο πλοίο. Ποτέ δεν μπόρεσαν να συνηθίσουν τη θάλασσα.

Τους ζαλλίζει. Σκοντάφτουν εκεί που άλλοι περπατούν ίσια, κλείνουν τα δάχτυλά τους μέσα στις πόρτες, δεν μπορούν να κυβερνήσουν τιμόνι ενώ ξέρουν τον μπούσουλα όσο κι οι καλοί ναύτες. Αρρωσταίνουν και ξεμπάρκάρουνε κλαίγοντας. Βλέπεις μέσα στα μάτια τους κάτι το παράξενο. Και στα σκευωμένα τους πρόσωπα κάτι το αλλοπαρμένο.

Νίκος Καββαδίας



ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Οι Κυκλαδίτες ναυπήγησαν τα πρώτα πραγματικά πλοία στην ανθρώπινη ιστορία, αυτά που διέθεταν τρόπιδα, δηλαδή καρίνα. Οι πρώτες ενδείξεις για την ύπαρξη ναυσιπλοίας προκύπτουν από αρχαιολογικά ευρήματα των βαρείων Σποράδων που χρονολογήθηκαν κατά το 18.000 π.Χ. Το πλοίο και η ναυπηγική τέχνη έχουν αφετηρία τους την Ελλάδα, όπως μαρτυρούν τα αρχαιολο-

αστερισμοί. Στην ουρά της Μικρής Άρκτου το τελευταίο και πιο λαμπρό άστρο που βρίσκεται στην άκρη από το χερούλι της λεγόμενης "κατσαρόλας" είναι ο Πολικός Αστéρας. Ο αστέρας αυτός βρίσκεται πάνω από τον Βόρειο Πόλο και φυσικά δείχνει πάντα το Βορά. Αυτόν ακολουθούσαν οι ναυτικοί του βορείου ημισφαιρίου για να κατευθυνθούν βόρεια, ή τον είχαν πίσω



γικά ευρήματα, οι μύθοι, οι αρχαίοι συγγραφείς (Όμηρος, Ξενοφώντας κ.α.) και οι ναυτικές ορολογίες, π.χ. ναύς, ναυτικό, ναυπηγείο.

Οι πρώτοι ναυτικοί, προκειμένου να μην χάνονται έμεναν κοντά στη στεριά. Τότε λοιπόν, χρησιμοποιούσαν "διοπτρώσεις", δηλαδή ευθυγράμμιζαν δύο σημεία μεταξύ τους για να ορίσουν την ευθεία πάνω στην οποία βρίσκονταν. Επίσης, χρησιμοποιούσαν και την μέθοδο της "αναμέτρησης", η οποία βασίζεται στην συνεχή μέτρηση και καταγραφή της πορείας και της ταχύτητας.

Ένας άλλος τρόπος προσανατολισμού που χρησιμοποιείται ακόμα και σήμερα όταν δεν υπάρχουν όργανα είναι οι

τους όταν ήθελαν να πορευτούν νότια. Είναι πολύ εύκολο να αναγνωρίσει κανείς τη Μεγάλη Άρκτο στον ουρανό. Αν προεκτείνει κανείς νοητά την

άκρη της κατσαρόλας προς το επάνω μέρος της, περίπου 4 φορές την απόσταση από τον πάτο ως το χείλος συναντά τον Πολικό Αστéρα.

Εκτός από τον Πολικό Αστéρα, οι ναυτικοί γνώριζαν πότε ανέτειλε και πότε έδυε ο κάθε αστερισμός σε κάθε εποχή του έτους. Μ' αυτό τον τρόπο σχεδίαζαν τη ρότα του πλοίου. Μάλιστα ο Όμηρος στην Οδύσσεια βάζει την Καλυψώ να συμβουλεύει τον Οδυσσέα πώς να πορευτεί μέσα στη θάλασσα ακολουθώντας τους αστερισμούς.

Άνοιξε τότε τα πανιά χαρούμενο ο Δυσσέας και στο τιμόνι καθιστός με τέχνη κυβερνούσε, και μήτε ο ύπνος του 'κλείνει τα μάτια, ενώ την Παύλια αγνάντευε και το Βοσκό, που αργεί να βασιλέψει, και την Αρκούδα, που πολλοί κι Αμάξι τήνε κράζουν και πάντα αυτού κλωθογυρνά τον Κυνηγό θωρώντας, και μόνη αυτή δε λούζεται στου Ωκεανού το κύμα.

Γιατί η νεράιδα του 'λεγε τ' αστέρι εκείνο να 'χει σαν αρμενίζει στο γιαλό, στ' αριστερό του χέρι.

Αργότερα, το 2ο π.Χ. αιώνα ανακαλύφθηκε πιθανότατα από τον Ίππαρχο-ο αστρολάβος, ένα όργανο που μετρούσε το ύψος των αστέρων, και οι ναυτικοί το χρησιμοποιούσαν για να προσδιορίσουν τη θέση τους. Ο αστρολάβος εξελίχθηκε στον γνωστό εξάντα, ενώ σήμερα χρησιμοποιούνται σύγχρονα ηλεκτρονικά μέσα για την πορεία των πλοίων στη θάλασσα.

Άντρια Δαμάσκου



Νάνσυ Μπράμα, Καράβι

ΣΦΟΥΓΓΑΡΑΔΕΣ

Σπογγαλιεία ονομάζεται η εξειδικευμένη αλιεία σπόγγων. Η σπογγαλιεία αποτελεί ιδιαίτερη πηγή εθνικού πλούτου. Για πολλές δεκαετίες υπήρξε συναλλαγματοφόρα πηγή του κράτους, ανεξάρτητα του αριθμού των απασχολουμένων αλιεργατών του

Ο αντίστοιχος αριθμός των δυτών χωρίς σκάφανδρο την ίδια περίοδο ήταν μόλις 10. Σήμερα οι καταδύσεις γίνονται με στολή βατραχανθρώπου.

Αναστασία Περίκου



κλάδου αυτού, σπογγαλιέων, ναυτών, δυτών και σπογγεμπόρων.

Η Μεσόγειος θάλασσα και ειδικότερα η ανατολική της λεκάνη πάντα ήταν η κατεξοχήν τροφοδότης σπόγγων της ευρωπαϊκής αγοράς. Το Αιγαίο Πέλαγος και ειδικότερα οι Σποράδες, από Σκύρο και Άγιο Ευστράτιο μέχρι Σαμοθράκη και Τένεδο, το Κρητικό και Καρπάθιο πέλαγος οι Κυκλάδες τα Δωδεκάνησα και οι μικρασιατικές ακτές παρέχουν ποικίλλα είδη σπόγγων. Μια ασθένεια που κατέστρεψε τα σφουγγάρια συρρίκνωσε την σπογγαλιεία και ανάγκασε τους σπογγαλιείς να στραφούν σε άλλα επαγγέλματα, κυρίως στην αλιεία.

Το επάγγελμα του σφουγγαρά παλαιότερα ασκούσαν οι αυτοδύτες οι οποίοι εκπαιδεύονταν από μικρή ηλικία να βουτάν σε μεγάλα βάθη (ως και 50 μ. ή παραπάνω) και να κρατούν την αναπνοή τους ακόμα και για 3 λεπτά. Αργότερα με την εφεύρεση του σκάφανδρου και της μεθόδου φερνέζ οι δύτες είχαν τη δυνατότητα να παραμένουν για περισσότερη ώρα στο βυθό. Όμως η άγνοια των κανόνων κατάδυσης με σκάφανδρο (ιδιαίτερα στο στάδιο της ανάδυσης) και η στυγνή εκμετάλλευσή των δυτών από τους καπετάνιους προκάλεσαν την παράλυση και το θάνατο πολλών χιλιάδων δυτών.

Φάροι ονομάζονται τα κτίρια συγκεκριμένης κατασκευής που είναι χτισμένα σε ακτές ή βραχονησίδες και εκπέμπουν φως έτσι ώστε να καθοδηγούν τα πλοία τη νύχτα.

Στην αρχαιότητα οι άνθρωποι χρησιμοποιούσαν πολύ τους φάρους. Οι σπουδαιότεροι ήταν αυτός της Αλεξάνδρειας και ο Κολοσσός της Ρόδου. Ο σημαντικότερος σύγχρονος φάρος θεωρείται το Άγαλμα της Ελευθερίας στη Νέα Υόρκη, παρόλο που στην ουσία δεν χρησιμοποιείται για να οδηγεί τα πλοία. Σήμερα οι φάροι διακρίνονται σε επανδρωμένους, όπου, δηλαδή, έχουν Φαροφύλακες και σε μη επανδρωμένους ή αυτόματους. Πλοία ή σκάφη που εξυπηρετούν ανάγκες φάρων ονομάζονται φαρικά ή συντήρησης φάρων.

Ανάλογα του χαρακτηριστικού τους οι φάροι διακρίνονται σε: **σταθερού φωτός** (με συνεχές φως και σταθερή ένταση), **ανάλαμποντες** (με περιοδικό, ζωηρό φως διάρκειας μικρότερης του σκοταδιού), **διαλείποντες** (με περιοδικό σταθερό φως διάρ-

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ ΠΟΥ ΧΑΝΟΝΤΑΙ

κειας μεγαλύτερης ή ίσης του σκοταδιού, **εκλάμποντες** (που ανάβουν και σβήνουν συνεχόμενα με γρήγορο ρυθμό).

Θεοδώρα Παπαχαρίση

Το επάγγελμα του φαροφύλακα χρονολογείται από τουλάχιστον δύο αιώνες πριν. Οι φαροφύλακες είναι αυτοί που φροντίζουν για τη συντήρηση των φάρων. Οι περισσότεροι πιστεύουν ότι δεν υπάρχει πλέον αυτό το επάγγελμα. Μπορεί σήμερα να είναι ελάχιστοι οι φαροφύλακες που μένουν για μήνες στο φάρο αποκλεισμένοι από τον υπόλοιπο κόσμο αφού η τεχνολογία έχει λύσει πολλά από τα προβλήματα του επαγγέλματος, ωστόσο οι παλιήμερες παραμονές σε φάρους όταν υπάρχει κακοκαιρία, οι



ο Ενετικός φάρος των Χανίων

της βάρδιας του, να ανάψει τον φάρο, να είναι μετά πάνω στον κλωβό - το φωτιστικό μηχανήμα - για να ρυθμίζει το σύρματόσχοινο με το βαρίδι που αποτελούσε τον μηχανισμό περιστροφής - περίπου όπως ο μηχανισμός του ρολογιού - σε τακτά χρονικά διαστήματα. Η εργασία ήταν σκληρή και εξαιρετικά υπεύθυνη.

Με λίγα λόγια η δουλειά του φαροφύλακα, ιδιαίτερα παλαιότερα, υπήρξε δύσκολη κι επίπονη. Σήμερα εξαιτίας της τεχνολογίας το επάγγελμα αυτό έχει σχεδόν εξαφανιστεί αλλά ακόμα και οι λιγιστοί φαροφύλακες που υπάρχουν δεν περνούν ολόκληρη τη ζωή τους στο φάρο. Με τα μέσα που υπάρχουν σήμερα μπορεί να χειρίζεται τον φακό του φάρου με χειριστήριο με αποτέλεσμα να πηγαίνει εκεί μόνο για τη συντήρησή του.

Στέλα Σαπαντζή

