

Ναυτίλος



THE **NAUTILUS** NEWSLETTER OF THE MARITIME MUSEUM OF CHIOS



Χίος και ατμόπλοια



ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΧΙΟΥ

Νº 4

06-2016
05-2017

*Ναυτίλος ονομάζεται κυρίως ο ναυτικός,
ο ναύτης και γενικά ο ναυτιλλόμενος.*

*Nautilus (from Greek ναυτίλος,
'sailor').*



Περιεχόμενα In this issue

Κυρίαρχοι των θαλασσών
Conquerors of the Seas

3

Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία
The Greek Merchant Navy

4

Χίος και ατμόπλοια
Chios and Steamships

6

Νέα και εκδηλώσεις
*Events held at the Maritime Museum
of Chios*

10

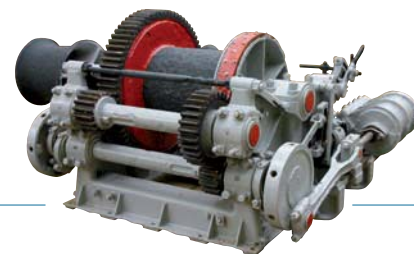
Ατμόπλοια στις Οινούσσες
The Steamships of Oinousses

13

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΧΙΟΥ
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΛΥΚΑΣ | ΚΕΙΜΕΝΑ: PAUL
WINROTHY - BRONEER (Μετάφρ.: Αθηνά Τσιμούρη),
ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΛΥΚΑΣ | ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ: ΕΥΓΕΝΙΑ ΦΑΦΑΛΙΟΥ
ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ - ΕΚΤΥΠΩΣΗ: ΕΝΤΥΠΟ
ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ

ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΣ ΙΔΡΥΜΑ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ & ΜΑΡΟΥΚΩΣ ΠΑΤΕΡΑ
Στεφάνου Τσουρή 20, 821 32 Χίος
ANASTASSIOS & MAROUKO PATERAS'
PUBLIC BENEFIT FOUNDATION
20, Stefanou Tsouri str., Chios, Greece
T: (+30) 22710 44139 E: naftmusi@otenet.gr
www.chiosnauticalmuseum.gr

editorial



Ανθρώπων έργα...

Πίσω από κάθε μεγάλη κατάκτηση πάντα υπάρχουν άξιοι άνθρωποι. Άνθρωποι που μόχθησαν, ονειρεύτηκαν, ρίσκαραν. Άνθρωποι ικανοί, εργατικοί, διορατικοί. Από όποιο πόστο και εάν δούλεψαν, άφησαν τεράστιο έργο για τους απογόνους τους, για τη πατρίδα. Τέτοιοι άνθρωποι είναι όσοι εργάστηκαν και έκαναν την Ελληνική εμπορική ναυτιλία να πρωταγωνιστεί έως σήμερα.

Με αφορμή τα εκθέματα του μουσείου, παρουσιάζουμε συνοπτικά την απαρχή τής σύγχρονης Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Man's Achievements...

Behind every great conquest there are always worthy people. Those who struggled, dreamed and risked, as well as those people who were capable, industrious and far-sighted. No matter what their station, they left a huge legacy for their descendents and their country. These were the people who worked and made the Greek merchant shipping take the leading role until today.

Based on the museum's exhibits, we can present an overview of the beginnings of the modern Greek merchant marine.

Στο εξώφυλλο: ΟΜΟΙΩΜΑ ΤΟΥ Α/Π ΜΑΡΟΥΚΩ ΠΑΤΕΡΑ, αχρονολόγητο και ανυπόγραφο.

Το πλοίο πήρε το όνομα της συζύγου του πρώτου ιδιοκτήτη του κτιρίου του Μουσείου. Ήταν μεσαίου μεγέθους φορτηγό μικτού γενικού φορτίου. Είχε μήκος 390 πόδια (119 μ.), χωρητικότητα 4.269 τόνων γκρος και τρικύλινδρη, τριπλής εκτόνωσης παλινδρομική ατμομηχανή Dickerson, 466 ίππων. Ναυπηγήθηκε το 1917 στα ναυπηγεία Pickersgill, στο Sunderland της Αγγλίας. Αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα φορτηγού τύπου "long-bridge" με χαμηλά κατώτερα καταστρώματα για περισσότερο καλυμμένο χώρο. Έχει τέσσερα κύρια αμπάρια και ένα μικρό μεταξύ τσιμινιέρας και γέφυρας ναυσιπλοΐας για φόρτωση γαιάνθρακα. Έχει, όπως και το Α/Π Delphin, κατακόρυφη πλώρη και στρογγυλή πρύμνη, χαρακτηριστικά των πλοίων που ναυπηγήθηκαν πριν το 1930.



Cover: MODEL OF SS MAROUKO PATERAS, undated and unsigned

The ship was named after the wife of the first owner of the museum building. It was a mid-length mixed and general cargo vessel: length 390 feet (119m), capacity 4,269 gross tonnes with a three cylinder, triple expansion reciprocating 466 horse-powered Dickerson steam engine. It was built in 1917 at the Pickersgill shipyard in Sunderland, England. This vessel is an example of 'long-bridge' cargo ship, with a low lower deck to accommodate a larger covered area. It had four holds and a smaller one, between the funnel and the navigation bridge, in order to load coal. Like the SS Delphin, it has a vertical bow and rounded stern, typical of vessels built before 1930.

Κυρίαρχοι των Θαλασσών

Η χώρα μας είναι από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής οικονομίας. Η Ελλάδα κατ'εξοχήν προικισμένη με 16.000 χιλιόμετρα ακτογραμμών και 3.000 νησιών και βραχονησίδων ταυτόχρονα με τη γεωγραφική θέση της στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων αναζήτησε την ανάπτυξη της στους θαλάσσιους δρόμους,

Η φτωχή ενδοχώρα ανάγκασε τους κατοίκους από αρχαιότατων χρόνων με ευστροφία και τόλμη, ταυτόχρονα με το έμφυτο ταλέντο της ελληνικής φυλής στις θαλάσσιες ασχολίες να στραφούν στην ανάπτυξη του δια μέσου θαλάσσης διακομεστικού εμπορίου.

Η ελληνική ναυτιλία στην αρχή του 20ου αιώνα αν και εφοδιάζεται με γρήγορους ρυθμούς με ατμόπλοια εν τού-

τοις παραμένει στις γνωστές θάλασσες Μαύρη και Μεσόγειο.

Την ευκαιρία για το πέρασμα της Τιμπυράλαντας θα φέρουν οι πολεμικές ταραχές του νέου αιώνα. Ο πόλεμος των Μπόερς, ο ιταλο-τουρκικός πόλεμος, οι βαλκανικοί, ο Α' παγκόσμιος πόλεμος αλλά και οι απεργίες των Βρετανών ανθρακορύχων το 1925, είναι γεγονότα που θα δημιουργήσουν τις κατάλληλες προϋποθέσεις. Μοιραία και αναπόφευκτα θα αναζητήσουν οι Εγγλέζοι και άλλοι ξένοι ναυλωτές την ανεπιθύμητη μέχρι τότε ελληνική συνδρομή.

Και ο κύβος ερρίφθη οριστικά και αμετάκλητα. Οι Έλληνες θα ταξιδέψουν και θα επικρατήσουν στις θάλασσες του κόσμου με τους ΧΙΩΤΕΣ ΚΥΡΙΑΡΧΟΥΣ!



Conquerors of the Seas

Our country is one of the most powerful and important seafaring countries in the world and our merchant navy is the most successful part of our economy. Greece is par excellence, endowed with 16,000 km of coastline and 3,000 island and rocky islets, together with its geographic location on the crossroads of three continents, it has pursued its growth plying the sea routes.

From antiquity, the poor mainland forced its inhabitants to take to the seas with great versatility and daring, together with the inborn talent of the Greek race and their maritime ventures, which grew by serving in merchant sea trading.

At the start of the 20th century, even though Greek shipping was flourishing rapidly with steamships, it still operated mainly in the known waters of the Black Sea and Mediterranean. The disruption caused by wars in the new century opened up the opportunity to cross the Straits of Gibraltar. The Boer War, the Italian-Turkish war, the Balkan Wars and World War I, as well as the striking British miners of 1925, were events which created ideal opportunities. It proved fatal for English and other foreign charterers, who unavoidably had to ask for Greek collaboration, which at that point was still undesirable.

The die was cast absolutely and irrevocably. Greeks would sail and conquer the seas of the world under CHIAN COMMAND!



Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία

ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ 18ου ΑΙΩΝΑ, παρατηρήθηκε σημαντική ναυτιλιακή και εμπορική δραστηριότητα σε πολλές παραλιακές περιοχές του ελληνικού χώρου και σε νησιά. Η δραστηριότητα αυτή ευνοήθηκε από διάφορες συγκυρίες, και ιδιαίτερα από την έξοδο της Ρωσίας στη Μαύρη Θάλασσα και το εμπόριο που αναπτύχθηκε στα λιμάνια της περιοχής (λ.χ. στην Οδησό) και της Μεσογείου. Με τη συνθήκη του **Κιουτσούκ Καϊναρτζή** (1774) μεταξύ της Ρωσίας και της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, τα χριστιανικά -ελληνικά- πλοία προστατεύονταν από τη ρωσική ισχύ και έτσι ευνοήθηκε η ραγδαία ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους. Λίγο αργότερα, με τη Γαλλική Επανάσταση και τους Ναπολεόντειους πολέμους, ευνοήθηκε ιδιαίτερα η ελληνική ναυτιλία. Η διάσπαση του ηπειρωτικού αποκλεισμού, τον οποίο είχε επιβάλει το αγγλικό ναυτικό στα γαλλικά λιμάνια, έφερε μεγάλα κέρδη, ενώ ταυτόχρονα η εξαφάνιση των γαλλικών πλοίων από την Ανατολική Μεσόγειο δημιούργησε κενά, που έσπευσαν να εκμεταλλευτούν οι Έλληνες.

Ακολούθησαν δύσκολα χρόνια, με αποκορύφωμα τη δεκαετία της **Ελληνικής Επανάστασης (1821-1830)**. Στη διάρκεια των συγκρούσεων, ο ελληνικός εμπορικός στόλος μετατράπηκε σε πολεμικό, οι δρόμοι του εμπορίου έκλεισαν και τα παραδοσιακά ναυτικά κέντρα γνώρισαν την καταστροφή (Ψαρά, Γαλαξίδι) ή την παρακμή. Από την ακμάζουσα προεπαναστατική ναυτιλία απέμειναν λίγα πράγματα. Το κυριότερο από αυτά ήταν η προδιάθεση για τη θάλασσα και η γνώση των ναυτικών υποθέσεων.

Στο ελληνικό κράτος, στη θέση των παλιών κέντρων που παρήκμασαν, αναδείχθηκαν νέα. Το πιο σημαντικό απ' αυτά ήταν η Σύρος, η οποία στη διάρκεια της Επανάστασης δέχθηκε κύματα προσφύγων, κυρίως από τη Χίο. Η στρατηγική θέση του νησιού, στο κέντρο του Αιγαίου και πάνω ακριβώς στις διαδρομές που συνέδεαν τα Στενά και τη Μαύρη Θάλασσα με τους μεσογειακούς δρόμους του εμπορίου, συνέβαλε στη δημιουργία ισχυρότατου -όχι μόνο για τα ελληνικά μέτρα- ναυτιλιακού κέντρου. Στην ανάπτυξη αυτή σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε η δυναμική παρουσία και δραστηριότητα των ελληνικών παροικιών στα κυριότερα εμπορικά κέντρα της περιοχής: στα λιμάνια της Νότιας Ρωσίας, στις εκβολές του Δούναβη, στην Κωνσταντινούπολη, στη Σμύρνη και αργότερα στην Αίγυπτο.

Στη διάρκεια του 19ου αιώνα, η ελληνική ναυτιλία, παρά τις περιόδους κρίσης που πέρασε και παρά τον ανταγωνισμό των υψηλού κόστους και τεχνικών απαιτήσεων ατμοπλοίων, ακολούθησε ανοδική πορεία. Ο αριθμός και η χωρητικότητα των πλοίων της δεν έπαυαν να αυξάνουν. Το **1840** τα ελληνικά πλοία είχαν συνολική χωρητικότητα **100.000 τόνους**, ενώ το **1866** ξεπερνούσαν τους **300.000 τόνους**. Η ανάπτυξη αυτή δεν ήταν αυτονόητη. Υπήρξαν έντονες αυξομειώσεις στην περίοδο κατά την οποία τα ελληνικά ιστοφόρα αντικαταστάθηκαν από ατμόπλοια. Το ίδιο χρονικό διάστημα πολλά από τα εθνικά δημόσια έργα έγιναν για την εξυπηρέτηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Κατασκευάστηκαν λιμάνια και δημιουργήθηκε ένα σύστημα φάρων, που έκανε πολύ ασφαλέστερη τη ναυσιπλοΐα στις ελληνικές θάλασσες.

Οι πρωτοβουλίες και οι συγκροτημένες προσπάθειες για την είσοδο της ελληνικής ναυτιλίας στην εποχή του ατμού ξεκίνησαν μετά τα μέσα του 19ου αιώνα. Τα κεφάλαια που χρειαζόνταν για την κατασκευή ή την αγορά και τη συντήρηση των ατμοπλοίων ήταν σημαντικά, με αποτέλεσμα να ανταρπαθούν οι παραδοσιακές εφοπλιστικές σχέσεις που ίσχυαν για τα ιστοφόρα και να αναζητηθούν κεφάλαια μέσω εταιρειών και ισχυρών επιχειρηματικών σχημάτων. Το κράτος, οι τράπεζες (η Εθνική Τράπεζα ιδιαίτερα) και οι εκτός συνόρων ομογενείς συμμετείχαν ενεργά σ' αυτές τις πρωτοβουλίες. Παρ' όλα αυτά, η περιορισμένη διαθεσιμότητα κεφαλαίων και ο αυξημένος επιχειρηματικός κίνδυνος ανέσειλαν την ανάπτυξη της ελληνικής ατμοπλοΐας. Η παρουσία της άρχισε να γίνεται αισθητή μόλις την τελευταία δεκαετία του 19ου αιώνα. Τα **97 ελληνικά ατμόπλοια** του **1890** έγιναν **191** το **1901** και **389** το **1912**. Η ανάπτυξη αυτή στηρίχθηκε στην κυριαρχία Ελλήνων επιχειρηματιών στις μεταφορές στην περιοχή του Δέλτα του Δούναβη αλλά και στην κίνηση στο ίδιο το ποτάμι.

Ο Α' Παγκόσμιος πόλεμος, οι καταστροφές που προκάλεσε αλλά και οι μεγάλες οικονομικές και πολιτικές αλλαγές που έφερε στα κράτη του Ευξείνου Πόντου, μετέβαλαν για μια ακόμα φορά τα δεδομένα. Το **1919** ο ελληνικός εμπορικός στόλος είχε **υποδιπλασιαστεί**, σε σχέση με το **1914**. Στην ουσία χρειάστηκε μια νέα αρχή.

ΠΗΓΗ: www.ebooks.edu.gr



Η εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας
κατά την περίοδο 1840-1910
*The Development of Greek Shipping
during 1840-1910*

ΕΤΟΣ / YEAR	ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ / SAILING SHIPS		ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ / STEAMSHIPS	
	Αριθμός πλοίων Number of vessels	Χωρητικότητα (τόνοι) Capacity	Αριθμός πλοίων Number of vessels	Χωρητικότητα (τόνοι) Capacity
1840	837	94.000	-	-
1850	1.482	248.000	-	-
1860	1.212	234.000	1	150
1875	1.107	210.000	27	8.200
1892	1.292	213.000	103	60.400
1903	1.030	145.000	209	202.000
1911	760	102.000	347	384.000

The Greek Merchant Navy

During the 18th century, there was a significant increase in both shipping and trading in many coastal regions of Greece, as well as around the islands. Several events prompted these developments, especially the presence of Russia in the Black Sea and the trade which grew around the ports in the area (eg, in Odessa) and in the Mediterranean. The signing of the Treaty of Kioutsouk Kainartzi in 1774, between Russia and the Ottoman Empire, meant that Christian (Greek) vessels were under the mighty protection of Russia, which contributed beneficially to that rapid growth. Afterwards, the French Revolution followed by the Napoleonic Wars, proved especially profitable for Greek shipping. Breaking through the continental blockade, which had been forced on French ports by the British, meant rich pickings. In addition, the disappearance of French vessels from the Eastern Mediterranean left an opening, in which the Greeks quickly took advantage.

There were many difficult years ahead, culminating in the decade of the Greek War of Independence (1821-1830). During the conflict, the Greek merchant navy was converted to an armed force, the trade routes were closed and the traditional nautical trading centres were destroyed (such as Psara and Galaxidi) or fell into decline. Very little remained from the flourishing pre-war merchant navy. However, the most important factors survived: a predisposition for the sea and a knowledge of shipping.

In place of the old Greek centres which thrived pre-war, new ones took their place. The most significant of these was Syros, which accepted large numbers of refugees during the War of Independence, mainly from Chios. The island's strategic geographic position in the middle of the Aegean Sea and on the routes which connects the Straits and the Black Sea together with the trading channels of the Mediterranean, contributed to creating its strength as an important nautical centre - and not just in Greek terms. A significant role in this development was played by the efforts of Greek communities in the principal

commercial centres of the region: in the ports of southern Russia, in the mouth of the Danube, in Constantinople, Smyrna and later on in Egypt.

Despite periods of crisis and competition from expensive and technically advanced steamships during the 19th century, Greek shipping expanded. The number and capacity of vessels continued to increase. In 1840, Greek vessels had a total capacity of 100,000 tonnes and by 1866 it surpassed 300,000 tonnes. This increase was not obviously evident. There were many marked fluctuations, during a period when Greek sailing ships were replaced by steamships. During the same time, many national public works were established to favour merchant shipping. Ports were built and so was a system of lighthouses, which made navigating Greek waters safer.

Initiatives and structured efforts to usher in the age of steam in Greek shipping, started in earnest in the middle of the 19th century. The capital required to build and maintain steamships was enormous, resulting in overturning all the old rules in traditional shipping with sails, and requesting funding through companies and trusted commercial ventures. These enterprises were actively supported by the state, banks (especially the National Bank) and from expatriates outside Greece. However, the limited availability of funds and increased commercial risk hindered the growth of Greek steamships.

Its presence started to make itself felt only in the last decade of the 19th century. The 97 Greek steamships grew to 191 in 1901 and then 389 in 1912. This increase was sustained by the pre-eminence of Greek businesses transporting goods in the Danube delta and growing activity on that river.

The First World War, together with its destruction and the economic and political changes it provoked in the Black Sea, changed the status quo once more. In comparison to 1914, the Greek merchant fleet was halved by 1919. In other words, it required a fresh start.

SOURCE; www.ebooks.edu.gr



Χίος και ατμόπλοια



Η Χίος ήταν στο εμπορικό σταυροδρόμι ευρισκόμενη στη γραμμή Κωνσταντινούπολης - Σμύρνης - Σύρου και Αλεξάνδρειας αλλά και στον άξονα Δύσης - Ανατολής. Η οικονομική δύναμη των Χίων εμπόρων σε αυτούς τους θαλάσσιους δρόμους ιδιαίτερα μετά το 1830 ήταν τεράστια. Η Χίος με αυτή τη ναυτική κληρονομιά θα συντελέσει στη μεγάλη άνοδο, με τη μεταπήδηση από τα πανιά στον ατμό.

Το πρώτο **Καρδαμυλίτικο** ατμόπλοιο αγοράστηκε από τον Βασιλάκη το 1889, ο οποίος συνεταιρίστηκε με τον μεγαλοτραπεζίτη από την Κωνσταντινούπολη Ζαρίφη. Η συνεργασία των δύο ανδρών συνεχίστηκε κα έτσι το 1902 ο Ζαρίφης παραχώρησε στον Βασιλάκη το υπό Ελληνική σημαία ατμόπλοιο του «**Γεώργιος**»

Το 1904 οι Αιγνουσιώτες εμφανίστηκαν και πάλι στο προσκήνιο με την αγορά του ατμόπλοιου «**Μαριέττα Ράλλη**», συνιδιοκτησίας Κ. Χατζηπατέρα, Κ. Δ. Πατέρα και Π. Μ. Λαιμού. Το 1904 ιδρύθηκε ο αλληλοασφαλιστικός οργανισμός «**Αι Οinouσσοι**» με τη συμμετοχή πολλών Αιγνουσιωτών καραβοκύρηδων

Με το γύρισμα του 20ου αιώνα αρχίζει η ναυτιλιακή άνοδος των χιώτικων ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Άλλοι γνωστοί ναυτότοποι έμειναν πίσω και παρήκμασαν ναυτιλιακά, αρνούμενοι να ακολουθήσουν τις εξελίξεις όπως το Γαλαξίδι και η Λαγκάδα.

Σε αυτή τη δύσκολη αλλά πετυχημένη αλλαγή οι βασικοί κυρίως λόγοι ήταν:

- Η πρόσβαση των Χιωτών στα χρηματοδοτικά κέντρα της εποχής (Κωνσταντινούπολη, Σύρος, Λονδίνο) αφού οι μεγαλύτεροι δανειστές ήταν Χιώτες της διασποράς.
- Το τεράστιο και καινοτόμο βήμα για την εποχή ήταν η εγκατάσταση ιδιοφυών και διορατικών Χίων ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο Λονδίνο.
- Η δημιουργία ναυτικών και κλασικών σχολείων στους ναυτότοπους της Χίου.
- Η μέθοδος της συμπλοιοκτησίας όπου οι ζημιές και οι απώλειες καταμερίζονταν καθώς οι κίνδυνοι ήταν ιδιαίτερα αυξημένοι λόγω των υπερπόντιων ταξιδιών.
- και φυσικά οι ικανοί και αποφασιστικοί στο πλοίο Χιώτες ναυτικοί.

CHIOS AND STEAMSHIPS

Chios was the trading crossroads situated on the routes between Constantinople - Smyrna - Syros and Alexandria, but also on the East - West axis. The economic strength of those Chian traders on these sea routes was vast, especially after 1830. Chios, with its maritime legacy would contribute to the great rise of Greek shipping, with its conversion from sail to steam.

The first Kardamylian steamship was bought by Vassilakis in 1889, who partnered with Zarifis, a major financier from Constantinople. The partnership between these two men continued to the extent that in 1902 Zarifis granted his Greek-flagged steamship 'Georgios' to Vassilakis. In 1904, Oinoussian ship-owners took the forefront once again with the purchase of the steamship 'Marietta Ralli', co-owned by C. Hadjipateras, C.D. Pateras and P.M. Lemos. Also in 1904, the mutual insurance organisation 'Ai Oinousses' was founded with the participation of many Oinoussian ship-owners.

The turn of the 20th century, saw the beginning of the ascent of Chian shipping businesses. Other well-known maritime centres, such as Galaxidi and Langada, fell behind and declined, refusing to keep up with developments.

There were four main reasons for success, during this difficult period of change:

- Chians had access to funding through the financial centres of the time in Constantinople, Syros and London, where the majority of lenders were Chian expatriates.
- The biggest and most innovative step for that time, was the establishment of brilliant and visionary Chian maritime businesses in London.
- The founding of nautical and other schools in the maritime centres of Chios.
- Co-ownership meant that the increased risks and losses incurred by greater overseas voyages were distributed.
- Obviously the able and pivotal role of the Chian seafarer on board.

SS GEORGIOS MICHALINOS,
1893. Shipyard's half-model with
mirrored back. Scale 1:48.

This model, which is 2 metres long (6 foot and 6 inches) demonstrates a group of very accurate representations of ships. These models are created from half the keel using an ultra-precise longitudinal incision, the other half is reflected in the mirrored back, giving the false effect of a whole model. These 17th – 19th century examples were so accurate that the keel was defined by its lines (longitudinal, horizontal waterline, transverse vertical frames, longitudinal vertical diagonals) and using these models' calculations they could then be replicated life-size in the shipyard. (It is not certain by any means if these half-models from the beginning of the 20th cent., were actually used instead of plans or as exhibits). Although their precision is, without doubt, undeniable.

The SS Georgios Michalinos was built in 1893, the same year as its model. It was a big vessel for its time, a 'flush-deck' with a small lifted bow extension. The total capacity of the vessel (the volume of all enclosed spaces in 100 cubic feet) was 3,060 tonnes gross and its clear capacity (the cargo's capacity) was 1,995 tonnes. The vessel's keel was 336 feet in length (102 metres) comprising of the usual rounded stern and vertical bow, two masts and one funnel, four holds and four lifeboats; a low, open bridge, curved gangways and an extra rudder on the stern, the typical attributes of a sailing ship.

A three cylinder, triple expansion reciprocating steam engine could reach a force of 300 so-called horse-power (calculated theoretically, but not actually measured). The comparison of the half-model and a seascape of the same ship, painted one year later, showcases the amazing similarities (if we ignore the extra goletta rigging shown in the painting) and it provides irrefutable proof of the accuracy of both methods of representation.

A/Π GEORGIOS MICHALINOS

1893, Ναυπηγικό μισό μοντέλο πλοίου με πλάτη-καθρέφτη), Κλίμακα 1:48



Αυτό το μοντέλο μήκους 2 περίπου μέτρων (6 πόδια και 6 ίντσες) εκπροσωπεί μια σειρά ομοιωμάτων πλοίων κατασκευασμένων με μεγάλη ακρίβεια. Τα ομοιώματα αυτά αποτελούνται από το μισό σκαρί του πλοίου και την υπερκατασκευή του σε διαμηκή τομή ενώ το υπόλοιπο μισό αντικατοπτρίζεται στην πλάτη-καθρέφτη δημιουργώντας την ψευδαίσθηση του πλήρους ομοιώματος. Τα μοντέλα-πρόγονοι (17ος-19ος αι.) αυτών των ομοιωμάτων ήταν τόσο ακριβή, ώστε οι ναυπηγικές γραμμές που περιέγραφαν τη μορφή του σκαριού (διαμήκεις οριζόντιες ίσαλοι, εγκάρσιοι κάθετοι νομείς, διαμήκεις κάθετοι άσσοι και διαγώνιες) μπορούσαν να υπολογιστούν μέσω αυτών των μοντέλων και να σχεδιαστούν σε φυσικό μέγεθος στο χαρακτήριο του ναυπηγείου. (Δεν είναι βέβαιο κατά πόσο αυτά τα μισά μοντέλα των αρχών του αιώνα χρησίμευαν αντί σχεδίου ή ήταν απλά εκθέματα). Η μεγάλη τους ακρίβεια εντούτοις είναι αναμφισβήτητη.

Το Α/Π GEORGIOS MICHALINOS ναυπηγήθηκε το 1893, την ίδια χρονιά που κατασκευάστηκε και το μοντέλο του. Ήταν πλοίο αρκετά μεγάλου μεγέθους για την εποχή του, τύπου "flush-deck" με μικρό υψωμένο κοράκι. Η ολική χωρητικότητα του πλοίου (όγκος όλων των κλειστών χώρων σε μονάδες των 100 κυβικών ποδών) ήταν 3.060 τόνοι γκρος και η καθαρή χωρητικότητα του (χωρητικότητα φορτίου) 1995 τόνοι. Το σκαρί του πλοίου, μήκους 336 ποδιών (102 μ.), αποτελείται από την τότε συνηθισμένη στρογγυλή πρύμνη και κατακόρυφη πλώρη, δύο ιστούς και μια τοιμινιέρα, τέσσερα αμπάρια και τέσσερις σωσίβιες λέμβους, χαμηλή και ανοιχτή γέφυρα, καμπυλωτές καθόδους και βοηθητικό πηδάλιο επάνω στην πρύμνη, τυπικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα των ιστιοφόρων. Η τριών κυλίνδρων και τριπλής εκτόνωσης παλινδρομική ατμομηχανή ανέπτυσε ισχύ 300 ονομαστικών ίππων (θεωρητικά υπολογισμένων και όχι μετρημένων).

Ο παραλληλισμός αυτού του μισού μοντέλου με τη θαλασσογραφία του ίδιου του πλοίου φιλοτεχνημένη ένα χρόνο αργότερα, αποδεικνύει την εκπληκτική ομοιότητα τους (αν εξαιρέσουμε τη βοηθητική αρματωσιά γολέτας που παρατηρείται μονάχα στον πίνακα) και παρέχει αδιάσειστη απόδειξη της απόλυτης ακρίβειας και των δύο.



Α/Π DELPHIN

Ομοίωμα, έργο Χ. Σιμωνίδη.

Το πρωτότυπο πλοίο (S/S Amersham) ναυπηγήθηκε το 1906 στα ναυπηγεία Bartram στο Sunderland της Αγγλίας. Θεωρείτο μεγάλο πλοίο για την εποχή του: 346,5 πόδια (105,5 μ.) μήκος και χωρητικότητα φορτίου 6.767 τόνους dwt. Ήταν ένα κλασικό φορτηγό γενικού ξηρού φορτίου, τύπου "three island", των αρχών του 20ου αιώνα, με τέσσερα κύρια αμπάρια και ένα μικρό επιπλέον αμπάρι μεταξύ γέφυρας και τσιμινιέρας, στη διαχωριζόμενη γέφυρα ("split-bridge") της μεσαίας υπερκατασκευής, για τη φόρτωση γαιάνθρακα στην αποθήκη καυσίμων.

Οι δέκα μπίγκες του διακρίνονται σε υψωμένη θέση φοροεκφόρτωσης. Διέθετε τέσσερις σωσίβιες λέμβους και τρι-

κύλινδρη, τριπλής εκτόνωσης παλινδρομική ατμομηχανή 307 ίππων. Ένα τέτοιο, σχετικά μεγάλο, πλοίο, με τόσο μικρή μηχανή θα πρέπει -αν και οικονομικό ως προς τα καύσιμα- να ήταν αρκετά αργό ακόμη και τον πρώτο καιρό μετά τη ναυπήγηση του.

Υπό ελληνική σημαία ήταν ιδιοκτησία της εταιρείας Κ. και Σ. Λω. Τον Οκτώβριο του 1940, προς το τέλος της ζωής του ως εμπορικό πλοίο, τορπιλίστηκε και βυθίστηκε - χωρίς ευτυχώς ανθρώπινα θύματα- καθώς μετέφερε σιτηρά από το Μόντρεαλ του Καναδά στο Κορκ της Ιρλανδίας, παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα δεν είχε τεθεί ακόμα στο πλευρό των συμμάχων κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.



*Model of the **SS DELPHIN**, formerly 'Amersham'.
By Ch. Simonidis.*

This prototype ship was built in 1906 at the Bartram shipyard, in Sunderland, England. It was considered a large vessel for its time: 346.5 feet (105.5 metres) in length and with a cargo capacity of

6,677 tonnes dwt. It was a classic early 20th century dry cargo 'three island' type vessel, with four main holds and small additional one between the bridge and the funnel. This 'split-bridge' in the middle of the structure was for loading coal in the ship's coal store. The vessel's ten derricks can be seen in an upright loading



position. Also one can see four lifeboats and a triple expansion reciprocating 307 horse powered steam engine. This quite large ship had a relatively small engine, which would have been quite slow initially, even though it would have been more economic to run with less demands on fuel. It was under the Greek-flagged ownership of

C and S Los. It was torpedoed and sunk in October 1940, towards the end of its life as a merchant ship – fortunately without loss of life – whilst transporting wheat from Montreal, Canada to Cork in Ireland; even though at that point Greece had not joined the allied side during World War II.



ΝΕΑ ΚΑΙ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ

Νέα εκθέματα | *new exhibits*

Συνεχίστηκε και φέτος ο εμπλουτισμός του μουσείου με νέα εκθέματα. Ευχαριστούμε πολύ τις οικογένειες **Μακάριου Σκούφαλου** και **Αλέξανδρου Λοβέρδου** για τα ομοιώματα των πλοίων που δώρησαν. Επίσης ευχαριστούμε πολύ τον κύριο **Β. Αντωνίου**, και την **Ε. Μηλιού** για δωρεές βιβλίων.

The museum has been enriched once again with new displays this year. We wish to thank the Makarios Skoufalos and Alexandros Loverdos families for the ship's models they donated. Also, our thanks go to Mr. V. Antoniou and Ms. E. Miliou for their gifts of books.



ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ «ΝΑΥΤΙΛΟΥ»

Μετά από παράτρυνση της **Δρ. Ιστορίας Αθηνάς Ζαχαρού Λουτράρη** και σύμφωνη ομόφωνη απόφαση του Δ.Σ. εκδώσαμε ειδικό τεύχος του «ΝΑΥΤΙΛΟΥ» που αφορά **καταλόγους ιστιοφόρων της Χίου τέλους του 19ου αιώνα στο αρχείο του λόγιου Κων/νου Κανελλάκη.**

Οι κατάλογοι είναι σημαντικοί διότι διασώζουν ένα μεγάλο αριθμό πλοίων που είχε η Χίος (περί τα 200), τους πλοίαρχους, τους τύπους των σκαφών, τη σημαία τους και τα ποσά ασφαλιστρών.

Η έκδοση διατίθεται δωρεάν από το Μουσείο.

SPECIAL EDITION OF THE 'NAUTILUS'

Through the impetus of Dr Athena Zaharou-Loutari, Professor of History and the unanimous agreement of the Museum's Board; a special edition of 'Nautilus'

was published, on the catalogues of Chian ships at the end of the 19th century, from the archives of Constantine Kanellakis. The catalogues are important because they record for posterity a large number of Chian ships, around 200, their captains, types of vessel, flags and insurance values. The issue is given free at the Nautical Museum.

ΜΝΗΜΟΣΥΝΟ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Την 1η Σεπτεμβρίου 2015 διοργανώθηκε από την ΕΒΑΤ και την Περιφερειακή Ενότητα Χίου το ετήσιο μνημόσυνο στη μνήμη των απολεσθέντων ναυτικών του εμπορικού ναυτικού που έχασαν τη ζωή της από πολεμικές ενέργειες κατά τη διάρκεια του Β' Π.Π. Συμμετείχαν οι Αρχές της Χίου καθώς και εκπρόσωποι από σωματεία ναυτικών του νησιού μας.

MEMORIAL SERVICE FOR MISSING WWII SEAFARERS

On 1st September 2015, the annual memorial service organised by EVAT and the districts of Chios, was held in memory of missing seafarers of the merchant navy, who lost their lives during the conflict of World War II. Representatives from Chian authorities, as well as those from the island's nautical organisations took part.



ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΒΑΡΟΥΛΚΟΥ

Μετά από επικοινωνία του κ. **Δημήτρη Φαφαλιού** με τον Διευθυντή της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού (Μηχανικών) Χίου κ. **Ν. Δανιήλ**, σπουδαστές της Ακαδημίας μαζί με τον καθηγητή τους κ. **Ανδριώτη**, πραγματοποίησαν εργασίες συντήρησης στο βαρούλκο που εκτίθεται στην αυλή του Μουσείου. Ήταν μια ευκαιρία για τους σπουδαστές να κάνουν ένα μικρό ταξίδι στο παρελθόν και να γνωρίσουν μηχανές μιας άλλης εποχής. Αξίζει να σημειωθεί ότι πριν τρία χρόνια το 80 ετών βαρούλκο έτυχε ολικής συντήρησης στα εργαστήρια της ΑΕΝ Χίου. Οι σπουδαστές και ο καθηγητής τους ξεναγήθηκαν στη συνέχεια στους χώρους του Μουσείου.

MAINTENANCE OF THE WINCH

After a communication from Mr. Dimitris Fafalios with the Director of the Merchant Marine Academy of Chios, Mr. N. Daniel; students from the academy, together with their professor Mr. Andriotis, refurbished the winch, which is found in the courtyard of the museum. It was a chance for them to experience a short journey into the past and compare the machinery of a bygone era. It is interesting to note that, the approximately 80-year-old winch, was moved to the Academy's workshops three years ago, where students had carried out a complete renovation. The students and their supervising professor were then given a guided tour of the museum.

«Ημερολόγιο Καταστώματος»

ΜΟΥΣΕΙΟ ΧΙΟΥ | EVENTS HELD AT THE MARITIME MUSEUM OF CHIOS

10η ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ Ν. ΜΟΥΣΕΙΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ

Την 6η, 7η και 8η Μαΐου 2016 πραγματοποιήθηκε στο Γαλαξίδι το 10ο Πανελλήνιο Συνέδριο των Ναυτικών Μουσείων με θέμα «Ελληνικές Πολιτείες 16ος - 19ος αιώνας.» Μετά το πέρας αποφασίστηκε ομόφωνα το παρακάτω ψήφισμα.

1. Τα Πανελλήνια Συνέδρια των Ναυτικών Μουσείων αποτελούν πλέον θεσμό και ως εκ τούτου θα συνεχισθεί η ανά διετία διενέργεια τους ανεξάρτητα των όποιων δυσκολιών.

2. Τα Ναυτικά Μουσεία θα συνεχίσουν να προσβλέπουν στην ευαισθητοποίηση του Υπουργείου Πολιτισμού, το οποίο λόγω της μη συμμετοχής εκπροσώπων του στο τελευταίο συνέδριο, στερείται της δυνατότητας ενημέρωσης του για το μεγάλο έργο που επιτελείται από ελάχιστο προσωπικό και πολλούς εθελοντές, που θέλουν να κρατήσουν ζωντανή τη ναυτική μας κληρονομιά και παράδοση.

Δόθηκε ραντεβού σε 2 χρόνια στο ναυτικό μουσείο της Καβάλας. Το Ναυτικό Μουσείο της Χίου εκπροσώπησε η Κα Άννα Σιταρά όπου και παρουσίασε τις δραστηριότητες του μουσείου κατά τη διετία 2014-2015.



10TH MEETING OF GREEK NAUTICAL MUSEUMS

On 6th, 7th and 8th May 2016 the 10th Panhellenic Conference of Nautical Museums took place in Galaxidi, with the theme 'Greek Cities 16th – 19th Century'. After concluding, the following motions were agreed unanimously:-

1. The Panhellenic Conferences of Nautical Museums have now become institutions in their own right and should continue as biennial events, regardless of any difficulties.

2. Nautical Museums continue to look forward to awareness from the Ministry of Culture; even though there were no representatives from that department at the latest conference. Therefore, they lack information on all the great work accomplished by a small amount of personnel and many volunteers, who wish to keep our maritime heritage and traditions alive.

The next meeting will be held at the Nautical Museum in Kavala in two years. The Nautical Museum of Chios was represented by Mrs. Anna Sitara, who gave a presentation on the museum's activities during the two-year period 2014-2015.

ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΒΙΒΛΙΩΝ

Το ναυτικό μουσείο επιβραβεύοντας τους άριστους μαθητές, δώρισε τριάντα βιβλία στο σύλλογο γονέων και κηδεμόνων του Γυμνασίου Βροντάδου ώστε να δοθούν στους μαθητές που άριστευσαν κατά το σχολικό έτος 2014-2015. Τους ευχόμαστε ολόψυχα να συνεχίζουν με τον ίδιο ζήλο και τις επόμενες χρονιές.

ΟΜΑΔΙΚΕΣ ΕΠΙΣΚΕΨΕΙΣ

Όπως κάθε χρόνο έτσι και φέτος δεκάδες γκρουπ επισκέφθηκαν το μουσείο. Μαθητές, πρόσκοποι, στρατιωτικά κλιμάκια, φοιτητές από Ελλάδα και το εξωτερικό ενημερώθηκαν για τη ναυτική ιστορία του τόπου μας μέσα από τα εκθέματα του μουσείου. Επίσης το μουσείο συνεργάστηκε με το Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης Δ. Ομηρούπολης με εκπαιδευτικές επισκέψεις μαθητών της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

GROUP VISITS

As every year, dozens of groups visited the museum this year. School-children, scouts, military groups, students from Greece and overseas, have learned about our island's nautical history, through the museum's exhibits. Furthermore, the museum has partnered with the Environmental Education Centre of Homeroupolis, with educational trips for Primary and High School pupils.



DONATION OF BOOKS

In order to reward the top pupils, the Nautical Museum donated thirty books to the parents and guardians' association of the Vrontados Gymnaseia, so they could be distributed to pupils who excelled during the 2014-2015 school year. We wholeheartedly wish them to continue with the same zeal in the following years.

Α/Π MARIETTA RALLI

1895, Ανυπόγραφο.



Σε αυτό τον πίνακα εικονίζεται ένα φορτηγό ατμόπλοιο, κατασκευασμένο το 1892, με τέσσερα αμπάρια και σκαρί τύπου “flush-desk”, όπως αυτό των μεταγενέστερων και μεγαλύτερων πλοίων λίμπερτυ. Οι επικλινείς ιστοί και τοιμινιέρα, η χαμηλή, ανοιχτή γέφυρα, η βοηθητική αρματωσιά δικάταρτης γολέτας, οι καμπυλωτές κάθοδοι και το βοηθητικό πηδάλιο επάνω στην πρύμνη αποτελούν χαρακτηριστικά φορτηγών ατμόπλοιων του τέλους του 19ου αιώνα. Η άγκυρα χωρίς στύπο είναι πιο σύγχρονη. Μπορούμε επίσης να παρατηρήσουμε και άλλες λεπτομέρειες, όπως για παράδειγμα τον αφρό που δημιουργείται από την προπέλα, καθώς το πλοίο πλέει ελαφρά φορτωμένο και το νερό που φεύγει στη θάλασσα από τον συμπυκνωτή της μηχανής, λίγο πιο πίσω από τη γραμμή Πλίμσολ, η οποία βρίσκεται στο μέσο του σκαριού του πλοίου.

Στο ναυτικό μουσείο Οινουσσών υπάρχει μια υδατογραφία του 1906 του Αριστείδη Γλύκα (Κατάλογος, αρ.7, σελ.30) που εικονίζει το ίδιο πλοίο όμοιο κατά πάντα με αυτό, με μόνη διαφορά την υψωμένη πλώρη η οποία θα μπορούσε να έχει προστεθεί λόγω εκσυγχρονισμού κατά τη διάρκεια της δεκαετίας που μεσολάβησε μεταξύ των δύο έργων. Αυτός ο παραλληλισμός αποδεικνύει την προσήλωση των πλοιογράφων του 19ου αιώνα και των αρχών του 20ου αιώνα στην ακρίβεια, ανεξάρτητα από το περιορισμένο ταλέντο τους.

Το Α/Π MARIETTA RALLI θεωρείτο σχετικά μεγάλο πλοίο για την εποχή του (3.650 τόνων). Το 1913 χρησιμοποιήθηκε ως οπλιταγωγό μεταφέροντας στον Πειραιά Βούλγαρους αιχμαλώτους του Β' Βαλκανικού Πολέμου.



Οι Κωνσταντίνος Ι. Χατζηπατέρας, Παναγιώτης Μ. Λαιμός και Κωνσταντής Δ. Πατέρας, τρεις από τους εννέα Οινουσιούς που αγόρασαν το MARIETTA RALLI, και ο ομογενής τραπεζίτης από την Κωνσταντινούπολη Ξενοφών Σιδερίδης (όρθιος αριστερά) που παρέιχε το δάνειο για την αγορά του ατμοπλοίου.

Constantinos J. Hadjipateras, Panaghiotis M. Lemos and Constantis D. Pateras, three of the nine Oinoussian partners of the steamship MARIETTA RALLI with Greek banker Xenophon Siderides from Constantinople (standing left), who provided finance for the acquisition of the ship. [Source: <http://www.greekshippingmiracle.org>].



Ατμόπλοια στις Οινούσες

Από το 1905 οι Αιγνουσιώτες στρέφονται στον ατμό. Το “Μαριέττα Ράλλη”, το “Νικήτας” και το “Ελένη” είναι τα πρώτα τους ατμόπλοια. Το 1918 το νησί διαθέτει 10 ατμόπλοια χωρητικότητας 32.000 τόνων. Την περίοδο 1923-1939 θα περάσουν σε Αιγνουσιώτικα χέρια 62 ατμόπλοια, ενώ δημιουργείται στο Λονδίνο παροικία Αιγνουσιωτών, αντίστοιχη με του Πειραιά. Ο στόλος δυστυχώς θα καταστραφεί με τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο για να ξαναγεννηθεί μετά το 1940, με την αγορά των Libertys.

The Steamships of Oinousses

The Oinoussiens turned to steamships from 1905.

The ‘Marietta Ralli’, ‘Nikitas’ and ‘Eleni’ were their first steam vessels. In 1918 the island’s owners had 10 steamships with a capacity of 32,000 tonnes. Between 1923-1939, there were 62 such vessels in Oinoussian hands; with the Oinoussian community spreading out to London and a comparable one in Piraeus. Unfortunately, the fleet was destroyed in World War II, but was regenerated after 1940 with the purchase of Liberty ships.

SS MARIETTA RALLI

1895, unsigned

This is a picture of a cargo steamship, built in 1892, with four holds and a ‘flush-desk’ type keel, like the ones on the later and larger Liberty ships.

Its sloping masts and funnel, low, open bridge, its spare two-masted goletta rig, the curved gangways and the spare rudder on the stern, are characteristic of late 19th century cargo steamships. The stockless anchor is more modern.

We can also see other details, for example the wave created by the propeller, even though the ship is floating lightly loaded and the water is running into the sea from the engine’s condenser, behind the Plimsoll Line, which is positioned in the middle of the ship’s keel

There is a watercolour from 1906, by Aristides Glykas in the Nautical Museum in Oinousses, [Catalogue, no.7, page 30], which shows the same ship in exactly the same way, with one difference, a raised bow; which could have been added due to renovation during the interim decade between the two pictures. This comparison, shows the dedication of 19th and early 20th century ships’ artists in their attention to detail, regardless of their limited talent.

The SS MARIETTA RALLI was considered a large vessel for her time (3,650 tonnes). In 1913, she was used as a weapons carrier, transporting Bulgarian prisoners-of-war in the Second Balkan War.

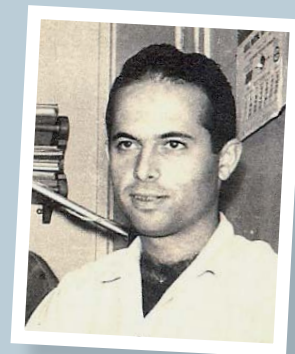
Εις μνήμην Καπετάν Μάρκου Γλύκα



Με την είδηση της απώλειας του καπετάν Μάρκου Γλύκα ο Πρόεδρος και το Δ.Σ. συγκάλεσε έκτακτη γενική συνέλευση και αφού εξήραν το ήθος του εξέδωσαν ψήφισμα που τόνισαν την πολυετή και πολύτιμη προσφορά προς το Ναυτικό Μουσείο. Στη συνέχεια, αποφάσισαν, τιμώντας τη μνήμη του, να δωρίσουν συμβολικό ποσό στο Σύλλογο Γονέων και Κηδεμόνων Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες Χίου.

Ο καπετάν Μάρκος Γλήκας, σε ηλικία 16 ετών, μπαρκάρισε ως δόκιμος στα δύσκολα μεταπολεμικά χρόνια και συμπλήρωσε 25 χρόνια υπηρεσίας, όλα με τη ναυτιλιακή εταιρία VRONTADOS S.A.

Στη συνέχεια προσέφερε τις υπηρεσίες του στο Κοινοφελές ίδρυμα «Υιών Κ. Μ. Λω», ενώ από το 1995 και για 17 χρόνια στο Ναυτικό Μουσείο της Χίου, όπου υπό τις οδηγίες του τ. προέδρου Νίκου Κ. Λώ βοήθησε τα μέγιστα για τη σωστή και ομαλή λειτουργία του Μουσείου.



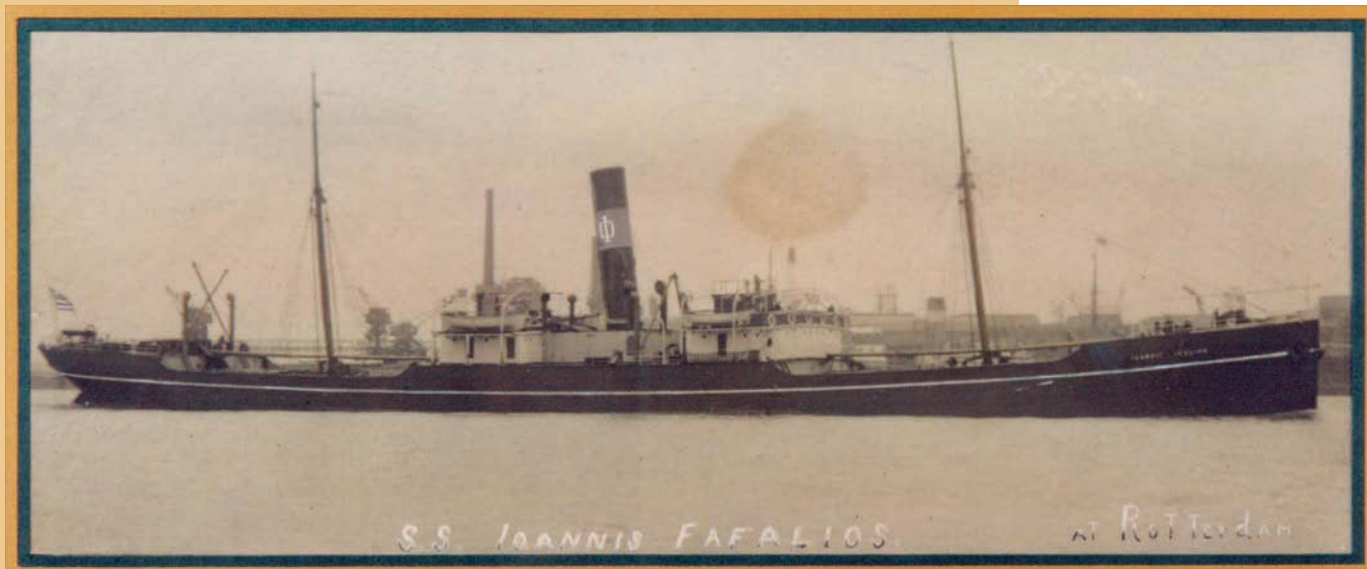
In Memory of Captain Markos Glykas

On the announcement of the loss of Capt. Markos Glykas, the Chairman Costas N. Los and the Board of the Museum called for an Extraordinary Meeting and after praising the life and personality of the late Capt. Markos Glykas, as well as his long and valuable service to the Maritime Museum; they voted a motion honouring his memory, in making a donation to the Organisation of Parents of People with Special Needs in Chios.

Captain Markos Glykas started his career at sea at the age of 16, as a deck cadet, during the hard post-war years and completed 25 years of service, all with VRONDADOS S.A. Maritime Company. Afterwards, he offered his services to the “C. M. Los & Sons Public Benefit Foundation” and from 1995 and the following 17 years he served the Maritime Museum of Chios, where he contributed to its smooth and proper running, under the guidance of Nicos C. Los, the former Chairman of the institution.

Α/Π ΙΟΑΝΝΙΣ ΦΑΦΑΛΙΟΣ

Φωτογραφία αχρονολόγητη του Α. Rollard.



Αυτό το μεγάλο ή μεσαίου μεγέθους (τέσσερα αμπάρια, τέσσερις σωσίβιες λέμβοι) φορτηγό τύπου “three island” ναυπηγήθηκε προφανώς πριν από το τέλος του 19ου αιώνα. Διαθέτει ένα μικρό αμπάρι στη μεσαία κατασκευή του πλοίου μεταξύ τσιμινιέρας και γέφυρας, για τη φόρτωση γαιάνθρακα στις αποθήκες καυσίμων, καθώς και άλλο ένα αμπάρι στο υψωμένο κατάστρωμα πρύμνης (πιθανώς για τον εφοδιασμό του πλοίου).

Το πλοίο είναι βαριά φορτωμένο (η γραμμή Πλίμσολ δε φαίνεται) και πλέει με μικρή ταχύτητα με τις μπίγες σε οριζόντια θέση. Είναι προφανές ότι μόλις έχει αποπλεύσει. Στη φωτογραφία δε διακρίνεται κεραία ασυρμάτου.

Η εταιρεία “Φαφαλιός” απέκτησε αργότερα και το λίμπερτυ “Ψαρά” καθώς και το μεγάλο σύγχρονο φορτηγό κύμα φορτίου ΜΒC “Nea Tyche”. Πολλές φορές ο πλοιοκτήτης δεν αποκαλύπτεται από το όνομα του πλοίου αλλά από κάποια διακριτικά στην τσιμινιέρα (βλ. το λευκό γράμμα “Φ” στη μεγάλη μπλε λωρίδα).

SS IOANNIS FAFALIOS

Unsigned photograph by A. Rollard.

This middle-to-large sized (four holds, four lifeboats) ‘three-island’ carrier was built before the end of the 19th century. It had a small hold in the middle structure, between the bridge and funnel, to load coal in the coal storage, as well as another hold in the elevated poop deck (presumably for the ship’s supplies).

The ship is heavily laden (the Plimsoll Line is invisible) and is sailing slowly with its derricks horizontal. It is obvious it has just left port. There is no indication of a wireless antenna in the photograph.

Later on the company ‘Fafalios’ acquired the Liberty ‘Psara’, as well as the large modern general purpose cargo ship ΜΒC ‘Nea Tyhi’.

In many instances the name of the owners is not discerned from the ship’s name but from the indications on the funnel (note the white letter Φ – Greek F – on the wide blue stripe).





FAFALIOS SHIPPING S.A.



FAFALIOS SHIPPING S.A.

35 - 39, Akti Miaouli, GR-185 35 Piraeus - Greece

Tel: +30 210 4292268 Fax: +30 210 4292271 E-mail: fafpir@fafalios.com



Vrontados S.A.

11, Akti Miaouli, Piraeus, 185 35

Tel.: 210 4114491, Fax: 210 4222328, 4138360

E-mail: vrontados@vrontados.com.gr website: www.vrontados.com.gr