

Norddeutscher Lloyd

Post- und Schnell-dampfer
von Bremen



New-York
BALTIMORE - SÜD AMERIKA
Ost-Asien - Australien

*Καλοτάξιδα, άσπρα σαν γλάροι,
μοσκαβοδούνε πάστρα και αρχοντιά*
Στράτης Μυριβήλης

*Fine-sailing, white like gulls,
fresh, clean and noble*
Stratis Myrivilis

Το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα, οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου πέρασαν από την εποχή του ιστίου στην εποχή του ατμού. Με τα τεχνολογικά επιτεύγματα της βιομηχανικής επανάστασης, όπως αυτή εκτυλίσσεται στις ακτές του Ατλαντικού, εισήχθη στο χώρο της ναυτιλίας η έννοια της τακτικής ακτοπλοΐας. Παρότι άνθρωποι και εμπορεύματα διέπλεαν τη Μεσόγειο από την αρχαιότητα συνδέοντας ακτές και νησιά, ο 19ος αιώνας και η εμφάνιση της ατμοπλοΐας αποτέλεσαν ορόσημο για τη ναυτιλία των μικρών αποστάσεων: από τους ευκαιριακούς και αβέβαιους πλόες, που υπόκειντο στους νόμους της φύσης με τις επακόλουθες καθυστερήσεις και την έλλειψη σταθερών δρομολογίων, ο ατμός ήρθε να διευκολύνει την εισαγωγή τακτικών και συστηματικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων. Οι επιβατικές μεταφορές έλαβαν μαζικό και οργανωμένο χαρακτήρα. Λιμάνια και αγορές συνδέθηκαν με τακτικά δρομολόγια, αυξήθηκε ραγδαία η χωρητικότητα και η μεταφορική ικανότητα των πλοίων, ενώ μειώθηκαν ο χρόνος και οι αποστάσεις.

Η Μεσόγειος τον 19ο αιώνα, όταν έκανε την εμφάνισή της η ατμοπλοΐα, ήταν ήδη μια ώριμη ναυτιλιακή αγορά με εδραιωμένο εμπορικό δίκτυο: περιλάμβανε μεγάλους ναυτιλιακούς κόμβους όπως η Βαρκελώνη, η Μασσαλία, η Τεργέστη, η Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη,

In the second half of the 19th century sea transportation of passengers and freight in the wider area of the Mediterranean left behind the era of the sail and entered that of steam. With the technological achievements of the Industrial Revolution spreading along the coasts of the Atlantic the concept of regular coastal shipping began to arise. Despite the fact that people and merchandise had been crossing the Mediterranean Sea since ancient times linking coasts and islands, the 19th century and the introduction of steamships were a landmark in shipping across short distances. From the occasional and uncertain crossings which were at the mercy of nature's forces with the subsequent delays and the absence of regular lines, the introduction of the steam engine heralded regular and systematic coastal links. Passenger transportation took on a mass and organised character, ports and markets became linked with regular lines and the capacity and transporting abilities of ships developed rapidly along with a reduction in time needed to cover distances.

When steamships appeared in the Mediterranean in the 19th century there was already a well established trade shipping network which was made up of large shipping centres such as Barcelona, Marseille, Trieste, Piraeus, Thessaloniki, Alexandria and Constantinople along with other smaller, dispersed islands and ports. As a

Norddeutscher Lloyd, 1887
Mühlmeister & Jöhler, Hamburg und Bremen
'Lahn'

η Αλεξάνδρεια, η Κωνσταντινούπολη αλλά και μικρότερα διάσπαρτα νησιά και λιμάνια. Αποτέλεσε, κατά συνέπεια, ιδανικό γεωφυσικό και οικονομικό περιβάλλον για την ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών γραμμών. Οι εξελίξεις στην ακτοπλοΐα συνέτειναν ώστε να δημιουργηθεί ένα διευρυνόμενο δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών, ανθρώπων και προϊόντων, που εξυπηρετούσε τις δια-μεσογειακές ρότες αλλά και τις τοπικές, ενδο-μεσογειακές αγορές. Οι δύο αυτές πρακτικές κυριαρχούν στην ακτοπλοΐα από τον 19ο αιώνα και εξής, με διαδρομές που αλληλοσυμπληρώνονται και συμπληκόνται. Όπως μαρτυρά και η πληθώρα των αφισών που εμφανίζονται στο παρόν βιβλίο, οι ατμοπλοϊκές εταιρείες διακρίνονται σε περιφερειακές/τοπικές (αιγυπτιακές, κροατικές, ελληνικές, τουρκικές, γαλλικές, παλαιστινιακές, ιταλικές, μαυροθαλάσσιες, γιουγκοσλαβικές κ.ά.) και διεθνείς (P&O, Cunard Line, Aberdeen and Commonwealth Line, Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, Compagnie Générale Transatlantique, Orient Line κ.ά.), που δραστηριοποιούνται σε πολλαπλές ναυτιλιακές αγορές. Η ακτοπλοΐα, όπως διαμορφώθηκε στη Μεσόγειο, εμπλεκόταν τόσο τις συνδέσεις μικρών αποστάσεων μέσα στα όρια των εθνικών κρατών, όσο και τις διαμεσογειακές γραμμές, μεσαίων ή μεγάλων αποστάσεων, που ενώνουν τα κύρια μεσογειακά λιμάνια με τον Ατλαντικό, την Άνω Ανατολή και την Αυστραλία, πάντα μέσω της διώρυγας του Σουέζ.

Τα νέα συγκοινωνιακά δίκτυα, υδάτινα και χερσαία, που αναπτύχθηκαν τον 19ο αιώνα ήταν απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου να ενοποιηθούν οι παγκόσμιες αγορές και να αντιμετωπίσουν την αυξημένη ζήτηση μεταφοράς αγαθών, απόρροια της βιομηχανικής επανάστασης. Ακολουθώντας τα πρότυπα της κατασκευής των σιδηροδρομικών και οδικών δικτύων στις ευρωπαϊκές χώρες, η επιβατηγός ακτοπλοΐα συνδέθηκε στενά με το κράτος. Σε αντιδιαστολή με την νοντοπόρο ναυτιλία, όπου λειτουργούσαν οι κανόνες της ελεύθερης αγοράς, στις ακτοπλοϊκές γραμμές το κράτος υπήρξε ο βασικός και σταθερός χρηματοδότης. Η σύνδεση των διαφόρων λι-

result it was an ideal geographical and economical environment for the development of coastal shipping lines. The developments in coastal shipping led to the creation of a wide network of sea transportation of people and goods which served routes passing through the Mediterranean as well as local markets. This dominated the coastal shipping from the 19th century with increased routes being introduced which interwove and complemented one another. The myriad of posters displayed in this book pay homage to the coastal shipping companies that were operative in peripheral and local areas (Egyptian, Croatian, Greek, Turkish, French, Palestinian, Italian, Black Sea, Yugoslavian etc.) as well as international shipping markets (P&O, Cunard Line, Aberdeen and Commonwealth Line, Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, Compagnie Générale Transatlantique, Orient Line, etc.). The coastal shipping in the Mediterranean comprised of short distances within the borders of the states and routes via the Mediterranean of medium or long distance which linked the main Mediterranean ports with the Atlantic, the Far East and Australia via the Suez Canal.

The new land and sea communication networks which developed in the 19th century were a necessary prerequisite for the integration of the world markets and to supply the increasing demand for the transport of freight, a corollary of the Industrial Revolution. In line with the construction of the rail and road networks in European countries the passenger coastal ships were tightly linked to the state. In contrast with sea going shipping, which operated under free trade rules, the state was the main stable financier in coastal shipping routes. The linking of various ports and islands with the administration centre and with foreign markets proved a catalyst for the supply of goods and the development of local societies and economies. At the same time however, it had national and political ramifications as coastal shipping always contributed to the financial and political coherence within the borders of the state.

Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, ~ 1889
Lith. Anst.F.W. Kahler, Hamburg
'Elberfeld'
70 x 50 cm
Gabriele Cadrinher Collection

18



μινιών και των νησιών με το διοικητικό κέντρο αλλιά και τις αγορές του εξωτερικού έπαιζε καταλυτικό ρόλο για την επάρκεια αγαθών και την ανάπτυξη των παράκτιων τοπικών κοινωνιών και οικονομιών. Ταυτόχρονα όμως είχε εθνική και πολιτική διάσταση, καθώς η ακτοπλοία συντελούσε ανέκαθεν στην οικονομική και πολιτική συνοχή μέσα στα όρια του κράτους.

Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι η εμφάνιση και η επικράτηση των ατμόπλοιων στην ακτοπλοία συνδέθηκε με κρατικές επιδοτήσεις που είχαν σκοπό να ενισχυθεί η διά θαλάσσης ταχυδρομική υπηρεσία. Κατά τον 19ο αιώνα, τα ευρωπαϊκά κράτη προσέδιδαν μεγάλη σημασία στη δυνατότητα όριων και αξιόπιστων μεταφορών όπως την πρόσφερε το ταχυδρομείο αξιοποιώντας τα οφέλη του ατμού για την ταχεία και συστηματική αποστολή και παραλαβή αλληλογραφίας. Η ταχυδρομική υπηρεσία αντιπροσώπευε στην πραγματικότητα το μοναδικό δίκτυο πληροφοριών και ενημέρωσης της εποχής. Χώρες όπως η Βρετανία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ολλανδία, η Αυστρία, η Δανία, η Ρωσία και μεταγενέστερα η Ελβετία πρόσφεραν χορηγίες και φορολογικές ελαφρύνσεις στις ατμοπλοϊκές εταιρείες. Οι τελευταίες αναλάμβαναν την υποχρέωση της μεταφοράς του ταχυδρομείου σε τακτές ημερομηνίες, ενώ ταυτόχρονα ανταγωνίζονταν μεταξύ τους στη Μεσογειακή αγορά για την εξασφάλιση επιβατών και τη διακίνηση εμπορευμάτων. Οι γαλλικές εταιρείες Paquet (CNP) (εικ. 50) και Messageries Maritimes (εικ. 26) αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα. Η πρώτη ιδρύθηκε το 1860 και παρέμενε σε λειτουργία μέχρι και τη δεκαετία του 1990. Εξυπηρετούσε τη γραμμή μεταξύ Μασσαλίας και Βόρειας Αφρικής αλλιά και δρομολόγια προς τη Μαύρη Θάλασσα με ενδιάμεσους σταθμούς την Κωνσταντινούπολη, την Τραπεζούντα, το Βατούμ, φτάνοντας έως και το Νοβόροσισκ. Η Messageries Maritimes ιδρύθηκε το 1835 από τη γαλλική κυβέρνηση για τη σύνδεση μεταξύ Μασσαλίας και Ανατολικής Μεσογείου. Γνώρισε την εποχή της ακμής της από το 1871 μέχρι και την έκρηξη του Α' Παγκόσμιου Πολέμου. Εξυπηρε-

It is not purely chance that the appearance and dominance of the steamship in coastal shipping was largely courtesy of state subsidies in an effort to improve the mail service by sea. During the 19th century the European states gave great importance to the speedy and reliable transportation that the steam engine brought to the postal service providing quick and systematic delivery and receipt of mail. The mail service represented in reality the only information network of the time. Countries such as Britain, France, Germany, Holland, Austria, Denmark, Russia and later Greece offered subsidies and tax relief to steamship companies which in turn were obliged to carry the mail on regular dates while at the same time competing within the Mediterranean market to secure passengers and the transportation of freight. The French companies Paquet (CNP) (fig. 50) and Messageries Maritimes (fig. 26) were characteristic examples of such agreements. The former was established in 1860 and served the route between Marseilles and North Africa in addition to routes towards the Black Sea with intermediate stops in Constantinople, Trabzon, Vatum and Novorossiysk. Messageries Maritimes was established in 1835 by the French government to serve the connection between Marseille and the East Mediterranean and it enjoyed continued success from 1871 until the outbreak of the First World War. As the name suggests, it served the mail transportation needs of the French government. The steamships of the company's fleet travelled the routes of the Mediterranean, the Black and later the Red Seas and the Indian Ocean extending as far as the Pacific Ocean, Australia and the ports of the Atlantic. Another example of government intervention in coastal shipping, albeit to a lesser degree, is the Khedivial Mail Steamship Line which was established in 1858 by the Egyptian government for the transport of passengers, freight and mail between Alexandria, the Syrian coasts and Constantinople as well as between Suez and the Red Sea (fig. 37).

τώντας τις ταχυδρομικές μεταφορές, όπως δηλώνει και το όνομά της, τα ατμόπλοια της εταιρείας δρομολογήθηκαν στις ρότες της Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας αλλιά αργότερα και της Ερυθράς Θάλασσας, του Ινδικού ωκεανού φθάνοντας έως τον Ειρηνικό, την Αυστραλία και τη ηλιμάνια του Ατλαντικού. Ένα ακόμη χαρακτηριστικό παράδειγμα, αν και σε μικρότερη κλίμακα, κρατικής παρέμβασης στην ακτοπλοία αποτελεί η εταιρεία Khedivial Mail Steamship, που ιδρύθηκε το 1858 από την αγγιπιακή κυβέρνηση για τη μεταφορά, μέσω ταχυδρομείου, επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ Αλεξάνδρειας, αφριακών ακτών και Κωνσταντινούπολης, καθώς και μεταξύ Σουέζ και Ερυθράς Θάλασσας (εικ. 37).

Μεγάλη δράση στη Μεσόγειο ανέπτυξε επί πολλής δεκαετίας και η εταιρεία Lloyd Austriaco. Η εταιρεία, που ιδρύθηκε από επτά ασφαλιστικές εταιρείες το 1835 με κεφάλαια των Rothchild, είχε σκοπό τη σύνδεση της Τεργέστης, όπου βρισκόταν και η έδρα της, με την Ανατολική Μεσόγειο, ενώ γρήγορα επέκτεινε το δίκτυό της προς την Ινδία, την Άπω Ανατολή, τη Βόρεια και τη Λατινική Αμερική. Συγκροτώντας πολυάριθμο στόλο, που έφτασε τα 86 πλοία στο απόγειο της δύναμής της στα 1886, αποκτά και δικά της ναυπηγεία το 1861 για την κατασκευή και τη συντήρηση των πλοίων της. Με το πέρας του Α' Παγκόσμιου Πολέμου και την ενσωμάτωση της Τεργέστης στο Ιταλικό Βασίλειο, η εταιρεία μετονομάστηκε σε Lloyd Triestino, χρησιμοποιώντας πλέον την ιταλική σημαία.

Η πρώτη επαφή της Lloyd Austriaco με τις ελληνικές γραμμές έγινε δύο μόλις χρόνια μετά την ίδρυσή της (1837), όταν η ελληνική κυβέρνηση υπέγραψε μαζί της συμφωνία για τη μεταφορά του ταχυδρομείου. Το πλοίο *Arciduca Lodovico*, που δρομολογήθηκε δύο φορές το μήνα στη γραμμή Τεργέστη - Ανκόνα - Κέρκυρα - Πάτρα - Πειραιάς - Σύρος - Σμύρνη - Κωνσταντινούπολη, κατέληξε στα κυριότερα ηλιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου μεταφέροντας νέα και πληροφορίες. Σταδιακά παρατηρείται πύκνωση των δρομολογίων και διεύρυνση του δικτύου. Οι γραμμές μάλιστα διακρίνονται σε τα-

Lloyd Austriaco company was highly active in the Mediterranean for many decades having been founded by seven insurance companies in 1835. Supported by the funds of Rothchild the company wanted to link the company's head offices in Trieste with the East Mediterranean, though it quickly expanded its network towards India and the Far East, North and Latin America. The company had an extensive fleet which reached 86 ships at the height of its success in 1886 and had its own shipbuilding company in 1861 for the building and maintenance of its ships. With the end of the First World War and the integration of Trieste into the Italian Kingdom the company was renamed Lloyd Triestino and its vessels carried the Italian flag.

Lloyd Austriaco's first contact with the Greek lines was just two years after the company was established in 1837 when the Greek government signed an agreement with it for the transportation of the mail. The ship, the *Arciduca Lodovico*, which travelled twice a month along the route Trieste - Ancona - Cyprus - Patra - Piraeus - Syros - Smyrna - Constantinople was stopping at the most important ports in the East Mediterranean delivering news and information. A gradual increase in the number of routes and expansion of the shipping network took place along with the introduction of longer, more widely served routes and speedy direct routes with minimal stops such as the route from Trieste to Alexandria with a single stop in Corfu. The ships of the company served the Ionian Islands and the mainland ports (Preveza, Sgiada, Itea and so forth), the ports of the Dalmatian coast and the northeast Aegean up to Smyrna and Constantinople. At the same time however, there were shorter routes within the Greek borders connecting neighbouring areas such as the Piraeus - Chalkida or Syros - Rhodes.

Similar contracts were signed between the Greek government and French, English and Russian companies for the transportation of mail. In 1857 the first Greek steamship line was established funded by the National Bank and based in Syros which was granted 12-

χειές, με ελάχιστους ενδιάμεσους σταθμούς, όπως για παράδειγμα η γραμμή Τεργέστη - Αλεξάνδρεια, με μοναδικό ενδιάμεσο σταθμό την Κέρκυρα, και σε άλλες μεγαλύτερες, με πιο πυκνές διαδρομές. Τα πλοία της εταιρείας εξυπηρετούν τα Ιόνια νησιά και τα ηπειρωτικά εξαρτήματα (Πρέβεζα, Σαγιάδα, Ιτέα), τα λιμάνια των Δαλματικών ακτών, τα λιμάνια του βορειοανατολικού Αιγαίου έως τη Σμύρνη και την Κωνσταντινούπολη. Ταυτόχρονα όμως δρομολογούνται και σε μικρότερες γραμμές, εντός των ελληνικών συνόρων συνδέοντας όμορες περιοχές, όπως π.χ. η γραμμή Πειραιάς - Χαλκίδα ή Σύρος - Ρόδος.

Αντίστοιχες συμβάσεις για τη μεταφορά του ταχυδρομείου υπογράφηκαν μεταξύ ελληνικής κυβέρνησης και γαλλικών, αγγλικών και ρωσικών εταιρειών. Το 1857 ιδρύθηκε η πρώτη ελληνική ατμοπλοία, με κεφάλαιο της Εθνικής Τραπεζής και έδρα τη Σύρο, στην οποία παραχωρήθηκε για δώδεκα χρόνια το αποκλειστικό προνόμιο της συγκοινωνίας με τον παράκτιο ελληνικό χώρο. Μετά το 1857 συνεχίστηκαν οι ταχυδρομικές επιδοτήσεις προς ξένες εταιρείες (π.χ. Cunard Steamship, Danoise Ferenede Damps Kids, Deutsche-Levante Linie, Ligne Franco-Belge, Florio e Roubatino, Freitas and Co., Courtzi et Cia, Leyland Pht Co., Johnston Wm and Co. κ.ά.) για τις γραμμές που συνέδεαν τα ελληνικά λιμάνια με το εξωτερικό.

Στις αρχές του 20ού αιώνα, στο ευρύτερο πλαίσιο των ταχυδρομικών επιδοτήσεων, αναδείχθηκαν μια σειρά εθνικές αττοληϊκές εταιρείες για να εξυπηρετήσουν τις τοπικές και περιφερειακές αγορές της Μεσογείου. Η Jugoslavenski Lloyd με έδρα το Ζάγκρεμπ είχε δρομολογηθεί στα αδριατικά παράλια (εικ. 61, 65). Στην ίδια ζώνη δρομολογήθηκε και η κροατική Jadranska Plovidba D.D. με τακτικές αναχωρήσεις από τη Βενετία, την Τεργέστη και το Susak στις κροατικές ακτές (εικ. 60). Αντίστοιχη περιφερειακή δράση είχαν αναπτύξει και μεγάλες γαλλικές εταιρείες. Η Fraissinet –μετέπειτα Fabre-Fraissinet– ιδρύθηκε το 1836 στη Μασσαλία και ένωσε τα γαλλικά λιμάνια με τη Χάρνη και την Αλγερία (εικ. 88). Επίσης η Compagnie

year exclusive privilege of transport on the coastal areas of Greece. After 1857 the postal subsidies of foreign companies continued for the lines which connected the Greek ports to those outside Greece (for example, Cunard Steamship, Danoise Ferenede Damps Kids, Deutsche-Levante Linie, Ligne Franco-Belge, Florio e Roubatino, Freitas and Co., Courtzi et Cia, Leyland Pht Co., Johnston Wm and Co. and so on).

At the start of the 20th century the majority of postal subsidies were designated to a series of national steamship companies for the service of local and peripheral markets in the Mediterranean. Jugoslavenski Lloyd based in Zagreb had been assigned the Adriatic coast (fig. 61, 65) and Jadranska Plovidba D.D. also operated in the same zone with regular departures from Venice, Trieste and Susak on the Croation coast (fig. 60). French companies had developed similar peripheral activity. Fraissinet which later became Fabre-Fraissinet was founded in 1836 in Marseille and linked the French ports with Le Havre and Algeria (fig. 88). Additionally the Compagnie Générale Transatlantique, better known as the French Line, from 1879 originating in Marseille travelled to the North African ports of Algeria, Tunisia and the Balearic Islands (fig. 34). The Italian company Sitmar (fig. 9) and the Romanian company Service Maritime Roumain (fig. 38) linked the Italian and Romanian ports respectively with Piraeus, Smyrna and Constantinople.

A series of small coastal shipping companies appeared on the Greek seaways. Some of these companies had been established in the previous century such as Panellinios Lines, the Destounis and Giannoulatos company and the companies of Diakakis, Palios, Papaleonardos, Portolos, Togias, Kavounidis and the Inglessis Bros (fig. 36) all of which were based mainly in Piraeus and operated the needs of the national shipping markets the Mediterranean companies expanded their activities to encompass coastal shipping



Générale Transatlantique, γνωστή ως French Line, από το 1879 με αφετηρία τη Μασσαλία, έπλεε προς τα βορειοαφρικανικά λιμάνια της Αλγερίας, της Τυννσίας και τις Βαλεαρίδες Νήσους (εικ. 34). Η ιταλική εταιρεία Sirmar (εικ. 9) αλλήλα και η ρουμανική Service Maritime Roumain (εικ. 38) συνέδεαν τα ιταλικά και τα ρουμανικά λιμάνια αντάστοχα με τον Πειραιά, τη Σμύρνη και την Κωνσταντινούπολη.

Στον ελληνικό χώρο, μια σειρά μικρές ακτοπλοϊκές εταιρείες, ορισμένες με ρίζες στον προηγούμενο αιώνα, όπως η Πανελλήνιος Ατμοπλοία, η Εταιρία Δεστούνη και Γιαννουδάτου, οι εταιρείες των Διακάκη, Παϊνού, Παπαθεονάρδου, Πόρτολιν, των Τόγια, Καβουρίδη και Αφών Ιγγλέση (εικ. 36), με έδρα κυρίως τον Πειραιά, έκαναν την εμφάνισή τους στις γραμμές του Αργοσαρωνικού, του Αιγαίου και της Αδριατικής. Εκτός από την κάλυψη των εθνικών ναυπηγικών αγορών, οι μεσογειακές εταιρείες διευρύνουν τις δραστηριότητές τους και στις διασυνοριακές ακτοπλοϊκές συνδέσεις στη Μεσόγειο. Σε αυτές τις διαμεσογειακές ρότες επικειρούν μεταξύ άλλων και ελληνικές εταιρείες, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την Ελληνική Μεσογειακή Γραμμή (ΕΛΜΕΣ) με έδρα τον Πειραιά. Τη δεκαετία του 1960 τα πλοία της *Κορινθία*, *Ιωνία* και *Αιολία* καταπλέουν στα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου (Λεμεσός - Βηρυτός - Πορτ-Σάιντ - Αλεξάνδρεια) και στη γραμμή Πειραιάς - Γένοβα - Μασσαλία.

Παράλληλα με τις εταιρείες που προέκυψαν από τις μεσογειακές χώρες για την εξυπηρέτηση των εθνικών και περιφερειακών υδάτινων δικτύων, στη Μεσόγειο δραστηριοποιήθηκαν βορειοευρωπαϊκές και βορειοατλαντικές ατμοπλοϊκές εταιρείες. Δρομολογήθηκαν τόσο στις διαμεσογειακές ρότες όσο και στη σύνδεση της Μεσογείου με τα λιμάνια της Νέας Γης, της Αγγλίας, της Βόρειας Θάλασσας αλλήλα και της Αυστραλίας και της Ανω Ανατολής. Στην ηλιονόστη τους, πρόκειται για κολλοσιαίες εταιρείες με πολυάριθμο στόλο και ειδικευση στα υπερωκεάνια ταξίδια, οι οποίες είχαν περιλάβει στο δίκτυό τους και μεσογειακές ρότες καταπλέοντας στα κυριότερα λιμάνια. Η περίφημη βρετανική P&O (Peninsular and Oriental Steam

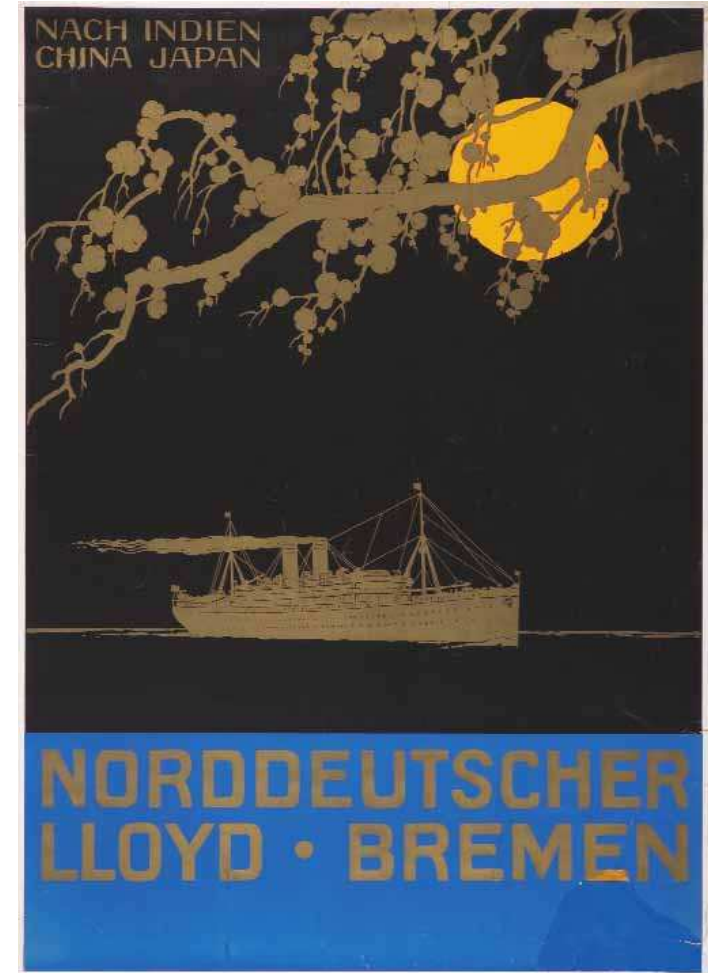
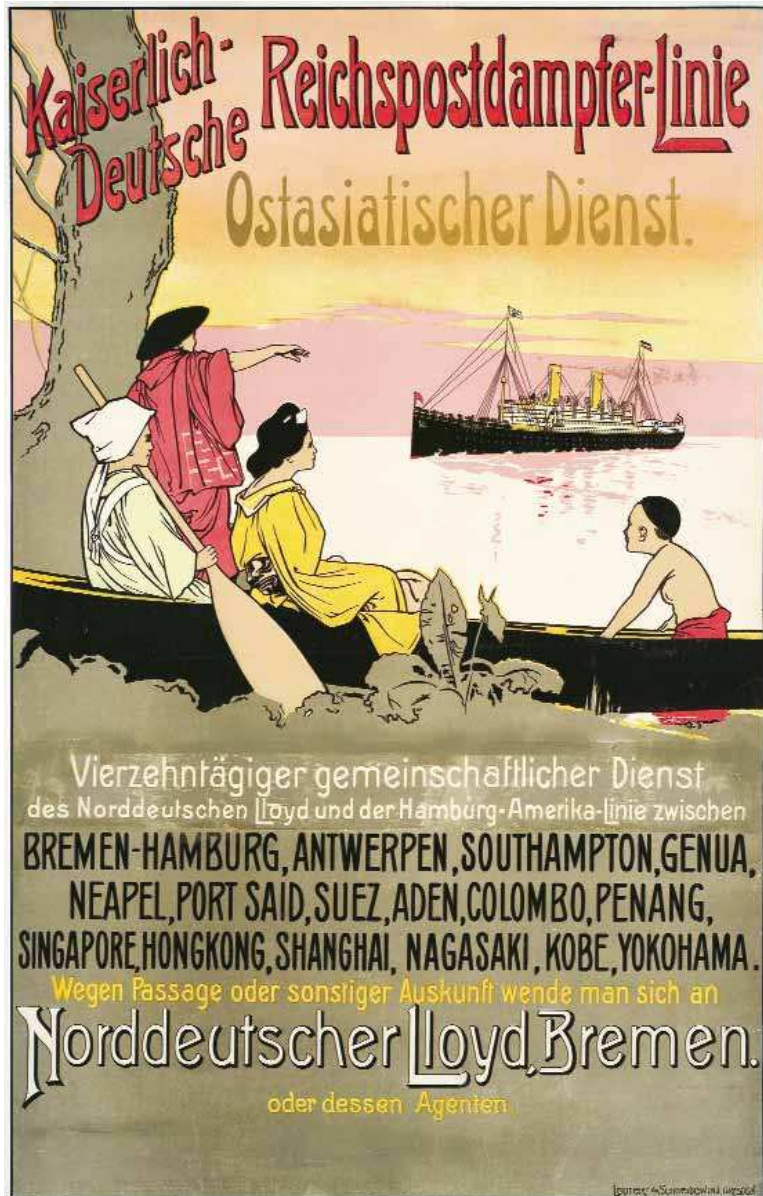


links along the borders of the Mediterranean. Greek companies participated in these Mediterranean routes of which a characteristic example can be seen in Hellenic Mediterranean Lines based in Piraeus. In the 1960s the ships *Corinthia*, *Ionía* and *Aeolia* visited the East Mediterranean ports (Limassol - Beirut - Port Said - Alexandria) and serviced the route Piraeus - Genoa - Marseille.

In addition to the companies from the Mediterranean countries which were occupied in the service of national and peripheral ocean networks in the Mediterranean there were also north European and north Atlantic steamship companies operating in the area. They worked both on the Mediterranean routes and on linking the Mediterranean with the ports of the Newfoundland, England, the North Sea, Australia and the Far East. In the main they were colossal companies with vast fleets of ships specialised in transoceanic crossings which encompassed the major Mediterranean ports in their routes. The famous British P&O (Peninsular and Oriental Steam Navigation) company started its services in the Iberian Peninsula (1837) and in Egypt (1840) and at the same time served the route Malta -

Hamburg-Amerika Linie (Hapag), 1898
Mühlmeister & Johler, Hamburg und Bremen
Dep. No 1446
'Columbia'





Norddeutscher Lloyd, ~1900
 Leuter & Schneidewind, Dresden
 'König Albert'
 99.8 x 63.3 cm
 Gabriele Cadringer Collection

21

Norddeutscher Lloyd, ~1900
 'König Albert'
 109 x 77 cm
 Museum für Gestaltung, Plakatsammlung, Zurich

22

Navigation), ξεκίνησε τις υπηρεσίες της στην Ιβηρική Χερσόνησο (1837) και την Αίγυπτο (1840), ενώ παράλληλα δρομολογήθηκε και στη γραμμή Μάλτα - Πειραιάς - Σμύρνη - Κωνσταντινούπολη σημειώνοντας αδιάκοπη παρουσία στη μεσογειακή αγορά μέχρι και σήμερα (εικ. 31).

Η Cunard Line, από τις πρώτες ατμοηλεκτρικές εταιρείες που συνέδεσαν το Λίβερπουλ με τη Νέα Υόρκη και τη Βοστώνη, δραστηριοποιήθηκε από το 1853 και στη Μεσόγειο δρομολογώντας πλοία της στη γραμμή Λίβερπουλ - Γιβραλτάρ - Μάλτα και από εκεί προς τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου (εικ. 25). Αντίστοιχα, η γερμανική Norddeutscher Lloyd, πλοία της οποίας συνέδεαν τη Γένοβα με τη Βραζιλία και το Ρίο ντε Τζανέιρο, αλλά και τη Νέα Υόρκη, εγκαινίασε το 1904 την ενδο-μεσογειακή γραμμή που ένωσε τη Μασσαλία με τη Νάπολη και την Αλεξάνδρεια (εικ. 17). Αλλά και ο κύριος ανταγωνιστής της, η Hamburg Amerikanische Packetschiffahrt Aktiengesellschaft (Hapag) ή συντομότερα Hamburg-Amerika Linie, με έδρα το Αμβούργο, εκτελούσε με τα πλοία της *Hamburg* και *Moltke* το δρομολόγιο Γένοβα - Νάπολη - Νέα Υόρκη (εικ. 23).

Σε συνδυασμό με το άνοιγμα προς στις ατλαντικές αγορές, ικανός αριθμός από βορειοευρωπαϊκές εταιρείες κινούνταν στις μεγάλες ωκεάνειες ρότες ενοποιώντας έτσι τη Μεσόγειο με τις ναυτιλιακές αγορές της Ινδίας και της Άνω Ανατολής. Η East Asiatic Company, με έδρα την Κοπεγχάγη, είχε παραρτήματα σε όλο τον κόσμο, από το Μεξικό έως τη Γένοβα, τη Σιγκαπούρη και τη Βομβάη, όπως χαρακτηριστικά τονίζεται στη διαφημιστική της αφίσσα (εικ. 56, 57). Οι ολλανδικές εταιρείες Koninklijke Paketvaart Maatschappij (εικ. 29) και Rotterdam Lloyd (εικ. 30), στηριζόμενες στις ταχυδρομικές συμβάσεις, συνέδεαν την Ανατολική Μεσόγειο μέσω του Σουέζ με τις Ολλανδικές Ανατολικές Ινδίες, την Κίνα, την Ιαπωνία και την Αυστραλία. Αντίστοιχες ρότες ακολουθούσε και η Orient Line με τελικό προορισμό την Αυστραλία, μέσω του Σουέζ, με ενδιάμεσους σταθμούς στην Ιταλία, την Αίγυπτο και την Κεϋλάνη (εικ. 28.)

Η πρόσφορη αυτή ναυτιλιακή αγορά των τακτικών ατμοηλεκτρικών συνδέσεων προσέκλυσε κατά καιρούς πλήθος ριψοκίνδυνους επενδυτές, οι οποίοι αξιοποιώντας την νέα τεχνολογία του ατμού, προ-

Piraeus - Smyrna - Constantinople continuing uninterrupted presence in the Mediterranean up until today (fig. 31). The Cunard Line was one of the first steamship companies to link Liverpool with New York and Boston and from 1853 was active in the Mediterranean, operating on the Liverpool - Gibraltar - Malta line and from there to the ports of the East Mediterranean (fig. 25). Similarly, the German Norddeutscher Lloyd company operated ships on lines linking Genoa with Brazil, the Rio de la Plata, and New York. In 1904 it established a Mediterranean route linking Marseille with Naples and Alexandria (fig. 17). Norddeutscher Lloyd's main competitor the Hamburg-America Line (Hapag) based in Hamburg covered the route Genoa - Naples - New York with its ships *Hamburg* and *Moltke* (fig. 23).

As the way opened towards the Atlantic markets a considerable number of north European companies moved to the large ocean seaways thus integrating the Mediterranean with the shipping markets of India and the Far East. The East Asiatic Company had its central offices in Copenhagen and its poster emphasised its international branches throughout the world from Mexico to Genoa, Singapore and Bombay (figs. 56, 57). The Dutch companies Koninklijke Paketvaart Maatschappij (fig. 29) and Rotterdam Lloyd (fig. 30) supported by the mail contracts connected the East Mediterranean via the Suez Canal with the Dutch East Indies, China, Japan and Australia. The same seaways were used by the Orient Line with the final destination being Australia via the Suez Canal with intermediate stops in Italy, Egypt and Ceylon (fig. 28).

From time to time this profitable regular coastal shipping market attracted many high-risk investors who set about exploiting the new steam engine technology and established coastal shipping companies. Many of these ill-fated and short lived ventures had a fleet of one or two ships and quickly went out of business faced by the wider competitive environment. Other companies however, which had a more extensive fleet and stable presence in the market continued business for decades and some up until today. In many cases coastal shipping companies diversified their business activity and in the 20th century switched from passenger coastal shipping to luxury cruises or freight shipping.

χώρησαν στην ίδρυση ατμοηλεκτρικών εταιρειών. Πολλές από αυτές, βραχύβιες και θνησιγενείς, με στόχο που αριθμούσε ένα ή δύο πλοία, χάθηκαν πολύ σύντομα μέσα στο ευρύτερο ανταγωνιστικό περιβάλλον. Άλλες μάλιστα, που διέθεταν μεγαλύτερο στόλο και σταθερή παρουσία, παρέμειναν δραστήριες για δεκαετίες, έως και τις μέρες μας. Σε αρκετές περιπτώσεις, ατμοηλεκτρικές εταιρείες διαφοροποίησαν την επιχειρηματική δράση τους τον 20ό αιώνα μεταπηδώντας από την επιβατηγό ατμοηλεκτρική στις πολυτελείς κρουαζιέρες ή στη φορτηγό ναυτιλία.

Η σύμπτυξη των πρώτων ατμοηλεκτρικών εταιρειών σήμανε τη γένεση ενός εμπορικού κόσμου που συνδεόταν με τις παράκτιες θαλάσσιες μεταφορές και οργανωνόταν μέσα από δίκτυο πρακτορείων ακροβόλησμένων στα μεσογειακά λιμάνια. Τα πρακτορεία –παραδοσιακοί τόποι συνάντησης και ανταλλαγής πληροφοριών– εκπροσωπούσαν κατά τόπους τις εταιρείες, ενώ λειτουργούσαν κατεξοχήν ως σημεία πώλησης των εισιτηρίων. Οι τοίχοι και οι προθήκες τους αποτελούσαν το φυσικό περιβάλλον για τις αφίσσες των ατμοηλεκτρικών εταιρειών, οι οποίες ανταγωνίζονταν η μία την άλλη για την επικράτηση στις μεσογειακές γραμμές. Στο κλίμα αυτό του ανταγωνισμού, οι εταιρείες προωθούσαν τις υπηρεσίες τους χρησιμοποιώντας τα μέσα της εποχής, όπως ο ημερησίος και ο περιοδικός τύπος αλλά και η λιθογραφία και η διαφημιστική αφίσσα. Η ακριβής μέρα και ώρα αναχώρησης, τα αναλυτικά δρομολόγια, τα πλοία καθώς και τα ονόματα και οι διευθύνσεις των πρακτόρων ήταν οι απαραίτητες πληροφορίες για κάθε επιδοχό επιβάτη. Χρησιμοποιώντας τα χρώμα και το σχέδιο, συνδυάζοντας κείμενο και εικόνα, οι αφίσσες αποτελούσαν ένα φτηνό αλλά ταυτόχρονα εντυπωσιακό διαφημιστικό μέσο.

Με το πέρασμα του χρόνου, η λιθογραφία και η αφίσσα διέπυναν τον καθαρά χρηστικό, ενημερωτικό τους ρόλο. Ιδιαίτερη έμφαση δινόταν πλέον στον εξωτικό χαρακτήρα των μεσογειακών προορισμών, και έτσι στις αφίσσες τα αρχαιοθρησκευτικά μνημεία συμπεριλαμβάνονταν με παραδοσιακές τοπικές φιγούρες και ενδυμασίες. Υπακούοντας πρώτα στους κανόνες του σύγχρονου μάρκετινγκ οι αφίσσες στόχευαν και στη διαφήμιση της εταιρείας με έμφαση στα ανταγωνιστικά της πλεονεκτήματα και στην παρεχόμενη υπηρεσία, όπως χαρακτηριστικά μαρτυρά το μύθο της French Line «the gentle art of civilised

The formation of the first steamship companies marked the birth of a world trade connected with maritime transport and organised within a network of agencies in the Mediterranean ports. The agencies were traditional meeting places for exchange of information and represented the companies locally while they operated primarily as ticket sales points. The walls and windows of the agencies were the obvious place to display the posters advertising the steamships competing for supremacy of the Mediterranean lines. In this atmosphere of competition, the companies promoted their services using the means of the times such as daily and periodical press, lithography and advertising posters. The exact day and hour of departure, the analysis of the journey, the ship and the names and addresses of the agencies were the essential information for every would be passenger. Using design and colour and combining text with image the posters were a cheap impressive means of advertising.

As time passed lithography and the poster developed beyond their primarily informative role. Particular importance was given to the exotic nature of the Mediterranean destinations and thus posters combined the ancient monuments with traditional local figures and dress. In line with the rules of modern marketing the posters advertised the companies with emphasis on the competitive advantages and the services offered as is evident in the French Line motto, “the gentle art of civilised living” centering on the steamship and creating a futuristic tone (fig. 62).

Despite the idyllic image presented on the posters, the travel conditions were often far from ideal especially during the pre-war phase of steamships. Depending on their financial abilities the passengers could choose from one of the three classes available. Passengers would often be met with a lack of cleanliness on board overcrowded conditions and delays in the journey which all combined to generate a sense of adventure. Records from the mid 19th century describe how passengers “settle down on the deck with their baggage, women and children. Each person carries his bed with him. As soon as they embark they spread their blankets and lay down. They sleep, converse, eat and fight and the deck takes on the appearance of a college dorm under siege” (from a report of Lloyd Austriaco, 1852-53).

living» τοποθετώντας, με μια φουτουριστική διάθεση, τα ίδια τα ατμόπλοια στο επικεντρο ως πρωταγωνιστές (fig. 62).

Παρά την ειδυλλιακή εικόνα που αποτυπώνεται στις αφίσες, οι συνθήκες ταξιδιού δεν ήταν πάντα ιδανικές, ιδιαίτερα κατά την ηροπολεμική φάση της ατμοπλοίας. Οι επιβάτες, ανάλογα με την οικονομική τους δυνατότητα, διάλεγαν μία από τις τρεις διαθέσιμες θέσεις. Στα πλοία οι ταξιδιώτες συχνά έρχονταν αντιμέτωποι με την έλλειψη καθαριότητας, το συνωστισμό από τους υπερπλήθους επιβάτες αλλήλ και τις καθυστερήσεις των δρομολογίων που προσέδιδαν στο ταξίδι έναν τόνο περιπέτειας. Όπως μαρτυρούν καταγραφές από τα μέσα του 19ου αιώνα, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού οι επιβάτες «σπρώνονται στο κατάστρωμα με τα μπαγιάτς τους, τις γυναίκες και τα παιδιά τους. Ο καθένας κουβαλάει το κρεβάτι του μαζί του. Μόλις μπαρκάρουν, απλώνουν τις κουβέρτες και ξαπλώνουν. Κοιμούνται, κουβεντάζουν, τρώνε, τσακώνονται και το κατάστρωμα μοιάζει με υπνωτήριο κοιλήγιου εν εξεγέρσει» (αναφορά από τον Lloyd Austriaco, 1852-53).

Με την άφιξη στα λιμάνια προορισμού, οι ταξιδιώτες επιβιβάζονταν σε λέμβους, οι οποίες αναλάμβαναν τη μεταφορά τους στην ακτή αλλήλ και τη μεταφόρτωση των εμπορευμάτων. Έως και τη δεκαετία του 1930, τα περισσότερα μεσογειακά λιμάνια, και ιδιαίτερα τα νησιωτικά, υπολείπονταν σε τεχνική υποδομή καθιστώντας έτσι πολύ δύσκολο και επικίνδυνο το έργο της προσάρμησης και της αγκυροβόλησης των ατμόπλοιων. Η ζωή πάνω στο πλοίο και το θαλασσίνο ταξίδι είχαν όμως και μια ευχάριστη διάσταση, όπως αποδεικνύεται με την εμφάνιση των τυχερών παιχνιδιών στα ακτοπλοϊκά σκάφη από τις αρχές του 20ού αιώνα. Μια εντυπωσιακή ποικιλία από παιχνίδια, που περιλάμβανε χαρτιά, μπριτζ, ντάμνο, τάβλι, σκάκι, ντάμα, ζάρια, παιζόνταν στα πλοία προκαλώντας στις αρμόδιες αρχές ανησυχία για εθισμό στον τζόγο και επιβάλλοντας συχνά σχετικές απαγορεύσεις.

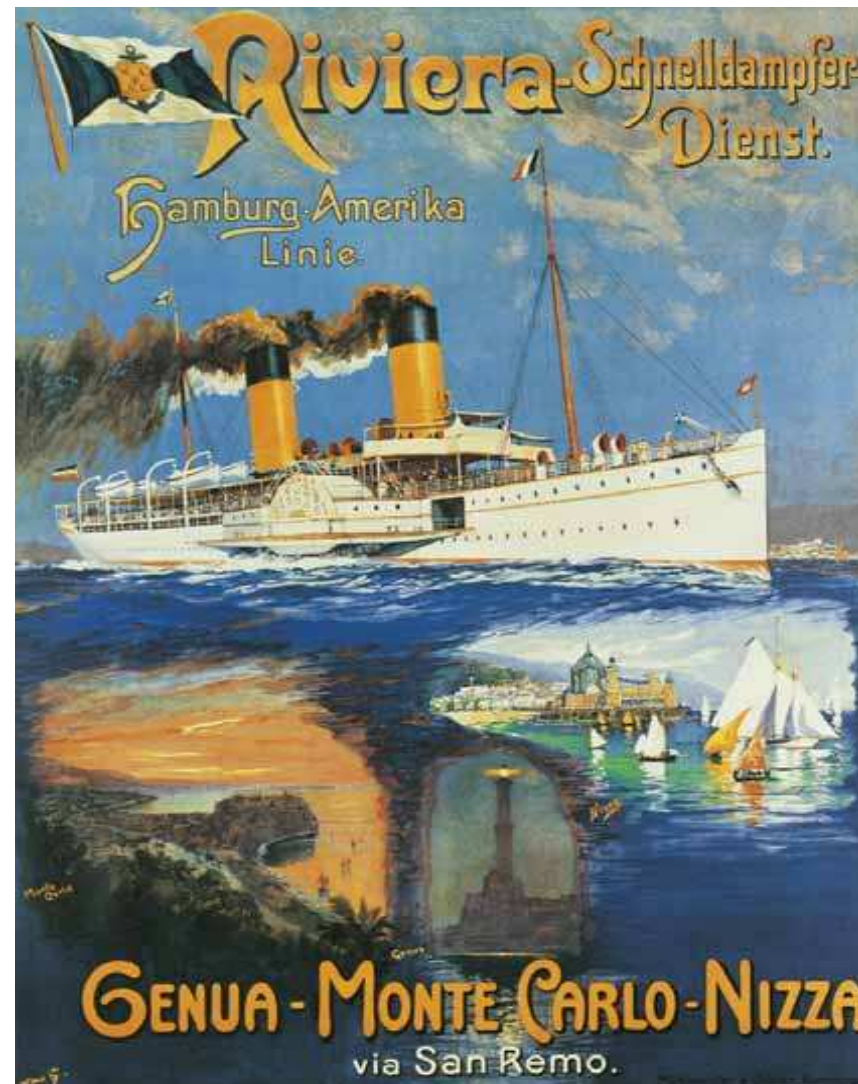
Οι δύο παγκόσμιοι πόλεμοι κατέφεραν μεγάλο πλήγμα στην ακτοπλοία, διαταράσσοντας τις ρότες και καταστρέφοντας το μεγαλύτερο μέρος του Μεσογειακού εμπορικού στόλου. Τα μεταπολεμικά χρόνια, η ακτοπλοία πέρασε σε χρυσή εποχή ανάκαμψης. Σε αυτό συντέλεσε η κομβική σύζευξη της με τον νεοαναδυόμενο μαζικό τουρισμό, που ανέδειξε τη Μεσόγειο σε έναν από τους βασικούς ταξιδιωτικούς



With the arrival at the port of destination the passengers disembarked into rowing boats which carried them to the shore and also undertook the transport of any goods that were being delivered. Up until the 1930s the majority of Mediterranean ports and particularly those of the islands lacked the technical infrastructure making it very difficult and dangerous putting into port and mooring the steamships. However life on board of a ship and the ocean journey had a pleasurable side as can be seen by the games played on the steamships from the start of the 20th century. An impressive selection of games such as cards, bridge, dominoes, backgammon, chess, draughts and dice were played on the ships leading to regular bans being imposed by the authorities who were concerned passengers may become addicted to gambling.

The two World Wars dealt a serious blow to the steamship industry, disrupting seaways and destroying the majority of the Mediterranean commercial fleet. However, the post-war years saw the industry return in force and reach a peak of activity. This was contributed to by the central location of the Mediterranean coupled with the developing mass tourism which saw the area become one of the major tourist destinations of the 20th century. A series of companies such as Potamianos' Epirotiki Lines turned away from coastal shipping in order to focus their attention on cruises to the Greek islands and the coast line of Asia Minor (fig. 54, 189). An example of the coalescence

Hamburg-Amerika Linie (Hapag), 1900
Hans Bohrdt
Mühlmeister & Jöhler, Hamburg
'Cobra'



προορισμούς του 20ού αιώνα. Μια σειρά εταιρείες, όπως η Ηπειρωτική του Ποταμιάνου, μεταπηδούν από τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις σε κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά και τα μικρασιατικά παράλια (εικ. 54, 189). Χαρακτηριστικό παράδειγμα του συγκοινωνιακού της ακτοπλοΐας και της τουριστικής ανάπτυξης είναι η Ατμοπλοία Αιγαίου Αφοί Τυπάλδου, που ιδρύθηκε το 1946 με την αγορά του πρώτου τους ατμόπλοίου *Ηλιοπούλης*. Όπως αναφέρει εύληπτα διαφήμιση της εποχής (1953-54), «το ηλεκτροφύευστον και με νερά τρεχούμενα θαλαμηγόν *Ηλιοπούλης*, αναχωρεί εκ Πειραιώς την 8:30 μ.μ. διά Σύρον, Τήνον, Μύκονον, Καρκινάγρι, Αρμενιδήν, Εύδηλον, Άγιον Κήρυκον, Φούνρους, Καρλόβασι, Βαθύ, Τηγάνη».

Οι Κεφαλληνίτες Σπύρος και Χαράλαμπος Τυπάλδους επένδυσαν στον τουρισμό, τον οποίο αναμετρώζαν ως ετήσια (και όχι απλώς εποχιακή υπόθεση), που μπορούσε να συσχετιστεί με επιτυχία με τις υπάρχουσες ακτοπλοϊκές συνδέσεις (εικ. 191, 192). Τα πλοία τους *Αγγέλικα*, *Αιγαίον* και *Mediterranean* παρείχαν ανέσεις στο επιβατικό κοινό: διέθεταν αίθουσα κινηματογράφου και χορού με μόνιμη ορχήστρα, πισίνα και τεράστιες βεράντες, φορδείς διαδρόμους και ευρύχωρα διαμερίσματα, σηματοδοτώντας μια νέα εποχή για τα επιβατηγά πλοία των αρχών του αιώνα. Το 1951 εφάρμοσαν μια πρωτότυπη ιδέα, που λειτούργησε ως προπομπή για τις μεταγενέστερες κρουαζιέρες: το συνδυασμό των τακτικών δρομολογίων με οργανωμένες εκδρομές για τους ταξιδιώτες. Το *Αγγέλικα* ήταν δρομολογημένο στη γραμμή Πρίντεζ - Κέρκυρα - Κεφαλληνία - Πάτρα - Πειραιά - Ηράκλειο και ταυτόχρονα πραγματοποιούσε κρουαζιέρες (εικ. 71, 72). Παρά την πρωτοπόρα δράση της, η εταιρεία των Αδελφών Τυπάλδου έληξε εξαιτίας της οικονομικής συντριβής που ακολούθησε το διαβόητο ναυάγιο του *Ηράκλειον* στη Φαήκονέρα, τον Δεκέμβριο του 1966, κατά το δρομολόγιο Πειραιάς - Χανιά.

Παράλληλη υπήρξε η πορεία της εταιρείας «Εθναϊκή Ατμοπλοία» του Μάρκου Νομικού, η οποία δραστηριοποιήθηκε στην ακτοπλοία και τις πολυτελείς κρουαζιέρες τη δεκαετία του 1960. Τα πλοία της

of coastal shipping and tourist development can be found in the case of Typaldos Lines which was founded in 1946 with the purchase of their first steamship *Iloupolis*. As the eloquent advertisement of the time (1953-54) said "the cruise ship *Iloupolis*, complete with on board electricity and running water, departs from Pireaus at 8.30 p.m. and stops at Syros, Tinos, Mykonos, Karkinagri, Armenidi, Evdilos, Agios Kirykos, Fournoi, Karlovasi, Vathy, Tigani".

Spyros and Haralambos Typaldos from Kefallonia invested in tourism which they approached as an annual rather than simply a seasonal operation (fig. 191, 192). They believed that tourist shipping could be successfully integrated within the existing coastal shipping links. Their ships, *Angelika*, *Aigaion* and the *Mediterranean* provided luxurious comforts for their passengers including an on board dance hall, which doubled as a cinema, with a full time orchestra, a swimming pool and enormous verandas, wide corridors and spacious apartments. This move made by the Typaldos Bros marked the start of a new era in passenger shipping at the start of the century. In 1951 they had the pioneering idea to combine regular routes with organised trips for the passengers which was to be adopted later by the larger shipping companies. The Typaldos ship the *Angelika* serviced the route Brindisi - Corfu - Kefallonia - Patra - Piraeus - Heraklion and at the same time was used for cruises (fig. 71, 72). Despite its pioneering activity the Typaldos Bros' company met with an inglorious end due to economic disaster as a result of the famous shipwreck of the *Heraklion* in Falconera in December 1966 during a journey from Piraeus to Chania.

In the 1960s Markos Nomikos' company, Nomikos Lines, operated both in coastal shipping services and in luxury cruises. Ships from the Nomikos fleet, *Lito*, *Apollon*, *Agamemnon* and *Achilleus* appeared regularly in Greek films of the time drawing attention to this new leisure and recreation opportunity for postwar society (fig. 73). The company had been in operation from much earlier

Compagnie des Messageries Maritimes, 1908
Henri Hudaux
Affiches artistiques E. Dauvissat, Paris
'Gange'
104.5 x 73.5 cm
Gabriele Cadrinher Collection
© Collection Association French Lines

MESSAGERIES MARITIMES
CARGO-BOATS
FRANÇAIS

ANVERS DUNKERQUE, LA PALlice
MARSEILLE, GÈNES EXTREME-ORIENT

Pour Renseignements, s'adresser : **PARIS : 1, RUE VIGNON**
Et dans les PORTS aux REPRESENTANTS de la COMPAGNIE

εταιρείας *Λητώ*, *Απόλλων*, *Αγαμέμνων* και *Αχιλλεύς* εμφανίζονται συχνά στις ταινίες του ελληνικού κινηματογράφου της εποχής σηματοδοτώντας τον νέο τρόπο αναψυχής για τη μεταπολεμική κοινωνία (εικ. 73). Η δράση της εταιρείας είχε ξεκινήσει νωρίτερα στις ακτοπλοϊκές ρότες. Στις αρχές της δεκαετίας του 1950, τα πλοία *Καραϊσκάκης*, *Κανάρης* και *Μισούλης*, τα επωνομαζόμενα «ιταλικά», ναυπηγήθηκαν από το ελληνικό κράτος για τις ανάγκες της ελληνικής ακτοπλοΐας με χρήματα προερχόμενα από τις ιταλικές πολεμικές επανορθώσεις και περιήλθαν στη Θηραϊκή Ατμοπλοία μετά από ηλαιοδοτικό διαγωνισμό. Τα νεότευκτα πλοία που διέτρεχαν το Αιγαίο, με γραμμές για τις Κυκλάδες, τα Δωδεκάνησα και τα νησιά του βορειοανατολικού Αιγαίου, έφεραν νέα εποχή στην ακτοπλοΐα (εικ. 74). Γράφει χαρακτηριστικά ο Σπύρας Μυριβήλης για το ταξίδι από τον Πειραιά προς την ιδιαίτερη πατρίδα του τη Μυτιλήνη: «Για κείνους που ξέρουν να χαρούν αισθητικά το ταξίδι στη θάλασσα υπάρχουν σήμερα δύο θαυμάσια, ολοκαίνουργια καράβια της Θηραϊκής, ο *Κανάρης* και ο *Καραϊσκάκης*, που μεταβάλλουν το ταξίδι σε αληθινή απόλαυση. Καλοτάξιν, άσπρα σαν γλάροι, μοσκοβολούνε πάσπα και αρχοντιά. Δεν μπορεί παρά να ομοιογήσει κανένας πως μέρα με τη μέρα η ελληνική ακτοπλοΐα εκπολιτίζεται».

Στους νεότερους χρόνους, επιχειρηματικές πρωτοβουλίες για τη λειτουργία ακτοπλοϊκών γραμμών ξεπήδησαν μέσα από τις τοπικές κοινωνίες, στην προσπάθειά τους να εξασφαλίσουν τακτικά δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Τις δεκαετίες του 1960 και 1970, οι κάτοικοι της Κρήτης και της Λέσβου έγιναν οι κύριοι μέτοχοι στην ANEK (Ανώτατη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε.) (εικ. 78) και στη NEL Lines (Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου) αντίστοιχα, οι οποίες μέχρι και σήμερα συνδέουν τα αντίστοιχα νησιά με την ηπειρωτική Ελλάδα. Ανάλογα παραδείγματα από τη δυτική Μεσόγειο προσφέρουν οι γαλλικές και οι ιταλικές ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Πάγια στόχευση των ακτοπλοϊκών εταιρειών ήταν οι ταχύτερες και τακτικότερες συνδέσεις αλλά και η γεωγραφική διεύρυνση του δικτύου

serving coastal shipping routes. At the start of the 1950s the ships *Karaïskakis*, *Kanaris* and *Miaoulis*, dubbed the 'Italian', were built by the Greek state to cover the needs of the Greek coastal shipping with money from Italian reparations which were awarded to Nomikos Lines after winning the bidding. The new-fangled ships which operated in the Aegean Sea on lines to the Cycladic Islands, the Dodecanese and the islands of the northeast Aegean heralded a new era in coastal shipping (fig. 74). Stratis Myrivilis wrote characteristically of a journey from Piraeus to his native Mytilini: "For those who know how to enjoy travelling on the sea there are now two amazing new Nomikos Line ships, the *Kanaris* and *Karaïskakis* which transform the journey into pure pleasure. Fine-sailing, white like gulls, fresh, clean and noble. One can only admit that day after day Greek coastal shipping becomes all the more refined."

Later business initiatives for the operation of coastal shipping lines sprang up within local societies in their attempt to ensure regular routes throughout the year. In the 1960s and 70s the residents of Crete and Lesbos became the main shareholders in ANEK Lines (fig. 78) and NEL Lines respectively which continue to link these islands to mainland Greece today. Similar examples can be seen in the West Mediterranean with French and Italian coastal companies.

Coastal shipping companies continued to strive for the fastest and most regular connections in addition to the expansion of their networks so as to provide services throughout the year. At the start of the 19th century these targets were realised through developments in technology and the use of the steam engine. However even in recent years technology continues to play an essential role in coastal sea links. Steam engines are now a thing of the past. The introduction of fast and super fast vessels and catamarans that carry both passengers and vehicles have reduced ocean travel times even further while providing safe comfortable and pleasurable journeys. Changes have also taken place in the field of coastal shipping business. While

Cunard Line, 1908
T. Forman & Sons, Nottingham, Liverpool, London and Glasgow
'Lusitania', 'Mauretania'
100.6 x 62.8 cm
Gabriele Cadringer Collection



τους, έτσι ώστε να εξυπηρετείται κατά τη διάρκεια ολόκληρου του έτους. Στις αρχές του 19ου αιώνα, το μέσο που έκανε δυνατή την επίτευξη των στόχων ήταν η τεχνολογική ανάπτυξη και η χρήση του ατμού. Αλλά και στα νεότερα χρόνια, η τεχνολογία συνεχίζει να παίζει καταλυτικό ρόλο στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις. Ο ατμός αποτελεί νήσον παρελθόν. Η υιοθέτηση ταχύπλοων και υπερταχύπλοων πλοίων και πλοίων τύπου καταμαράν, επιβατηγών και οχηματογωγών, περιόρισε ακόμη περισσότερο τη διάρκεια των θαλάσσιων διαδρομών, προσφέροντας ταυτόχρονα ένα ασφαλές, άνετο και ευχάριστο ταξίδι. Αλλάγες όμως παρουσιάστηκαν και στη δομή των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Ενώ τον 19ο και τον 20ό αιώνα ήταν πάμπολλες οι επιχειρηματικές πρωτοβουλίες μεμονωμένων εφοπλιστών, η σημερινή ανταγωνιστική αγορά του 21ου ενθαρρύνει, και στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας, τη συγκρότηση επιχειρηματικών ομίλων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου αποτελεί ο Όμιλος Attica. Στις μέρες μας, δραστηριοποιείται στην ακτοπλοΐα του εσωτερικού με την εταιρεία Blue Star Ferries (εικ. 80), η οποία λειτουργούσε από το 1965 ως Strintzis Lines, συνδέοντας τον Πειραιά με την Κρήτη, τις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα. Στη γνώριμη ρότα της Αδριατικής, εξυπηρετώντας τις γραμμές προς Μπρίνι και Ανκόνα, δραστηριοποιείται το άλλο μέλος του ομίλου, η Super Fast Ferries, η οποία ιδρύθηκε το 1995 με την αγορά και δρομολόγηση των δύο πρώτων υπερταχύπλοων πλοίων στη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα.

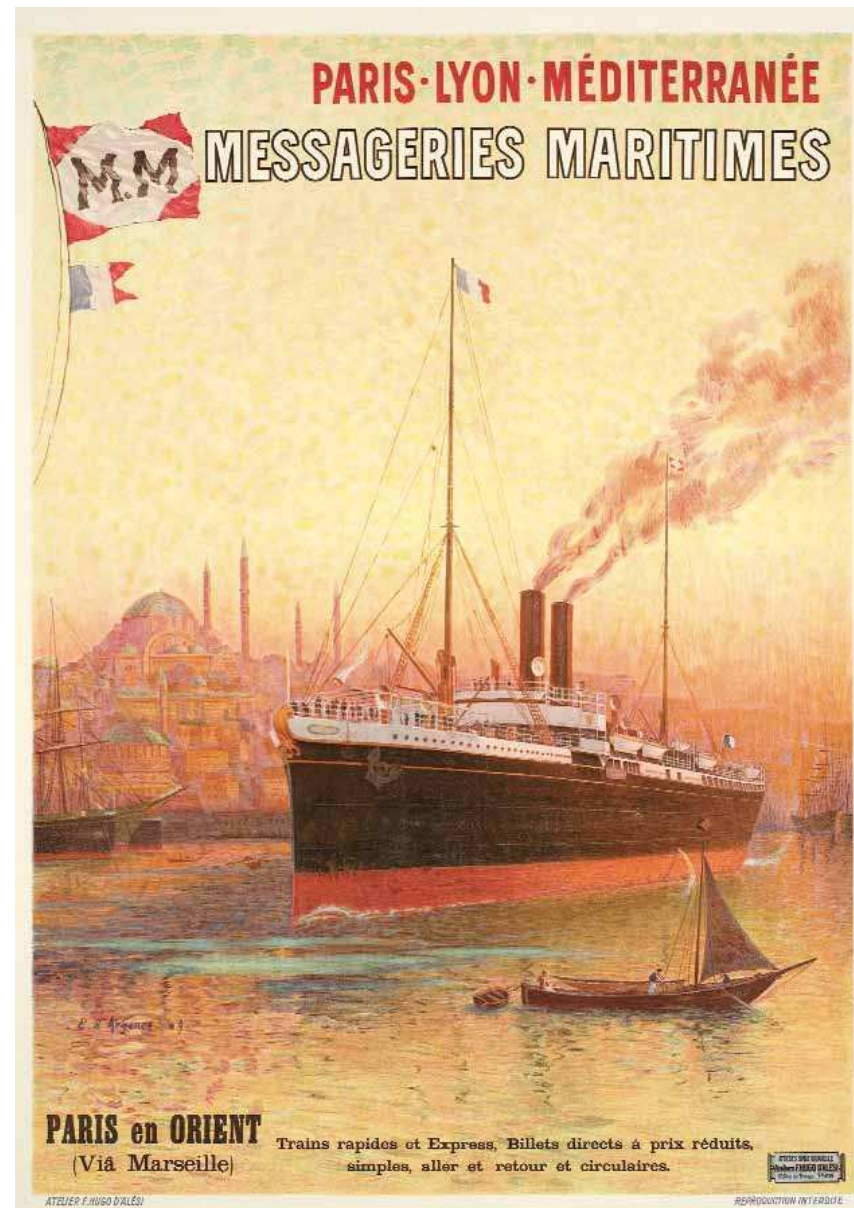
Τα πλοία της γραμμής, είτε πρόκειται για ατμόπλοια είτε για τα σύγχρονα υπερταχύπλοα σκάφη, διαπλέουν τη Μεσόγειο από τον 19ο αιώνα σε όγκους και σε πολλυδύναστες ρότες. Έχουν διαγράψει άπειρα ναυτικά μίλια μεταφέροντας εμπορεύματα και επιβάτες, συνδέοντας τα λιμάνια και τις ακτές της μεσογειακής νοτινισίας. Σιωπηλοί μάρτυρες των θαλάσσιων ταξιδιών τους είναι οι ασπίες στα ταξιδιωτικά γραφεία και τα πρακτορεία, που καταμετρούν τους ναύλους και τα πλοία.



in the 19th and 20th centuries business was dominated by initiatives of individual businessmen, nowadays the competitive market of the 21st century encourages the creation of groups of companies including the area of passenger shipping. A characteristic example of this in the area of the East Mediterranean is the Attica Group. Nowadays the Attica Group operate in domestic coastal shipping with the Blue Star Ferries (fig. 80) company which has been in operation since 1965 as Strintzis Lines operating then between Piraeus, Crete, the Cycladic Islands and the Dodecanese. The Adriatic routes to Bari and Ancona are operated by the other member of the group, Super Fast Ferries, which was founded in 1995 with the purchase and operation of the first two super fast ships on the Patra - Ancona line.

The ships of the line, be they steamships or modern day super fast vessels, have been operative on unprofitable and highly profitable routes in the Mediterranean since the 19th century. They have clocked up numerous nautical miles transporting freight and passengers connecting the ports and shores of the many Mediterranean islands. The posters in the travel agencies record the freight and ships and bear silent witness to their ocean journeys.

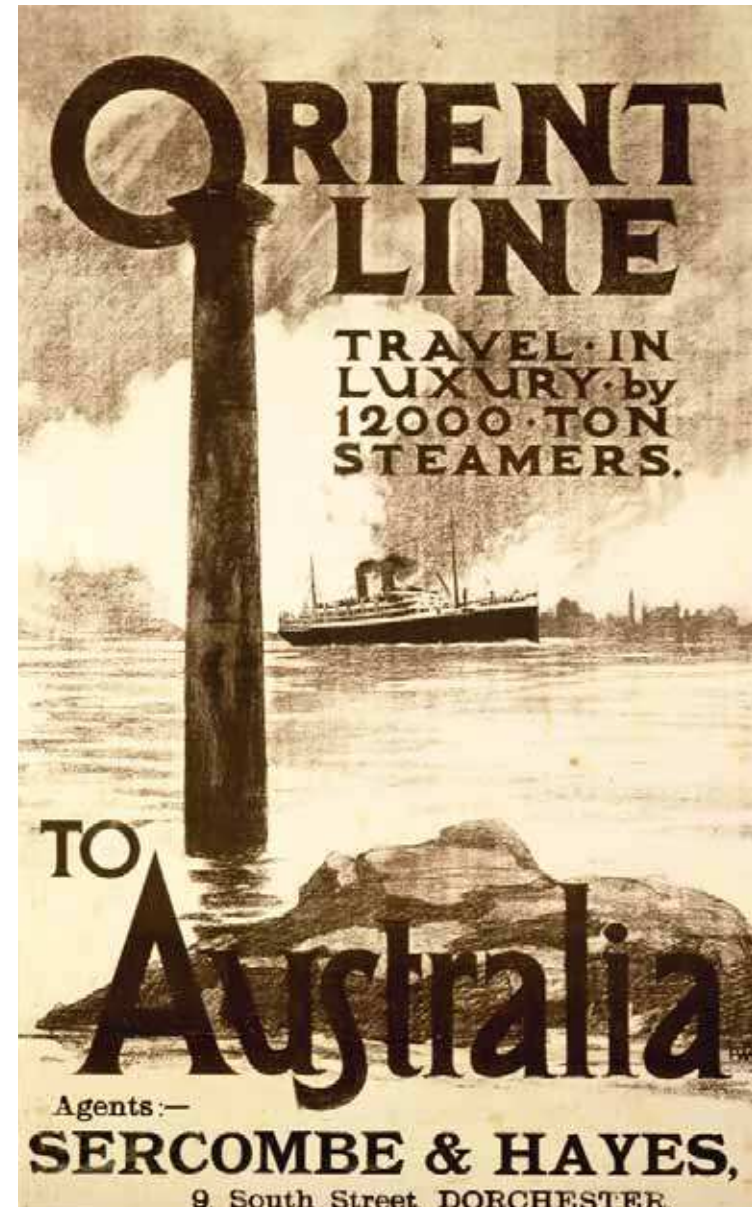
Compagnie des Messageries Maritimes, 1909
Eugène d'Argence
Atelier F. Hugué d'Alési, Paris
'Atlantique', 'Chili', 'Cordillère', 'Magellan', 'Taurane',
'Amazona' or 'Tonkin'
104.7 x 75.6 cm
Gabrielle Cadringer Collection
© Collection Association French Lines





Ungarisch-Kroatische See-Dampfschiffahrts Actien-Gesellschaft, 1902-1923
Godollo

27



Orient Line, ~ 1909
'Orsova', 'Otway', 'Osterley', 'Otranto', 'Orvieto' or 'Orama'
98.8 x 60.5 cm
© P&O Heritage Collection

28



Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, ~ 1910
L. van Leer & Co., Amsterdam
'Rumphius'
103 x 69 cm
Gabriele Cadrinher Collection

29

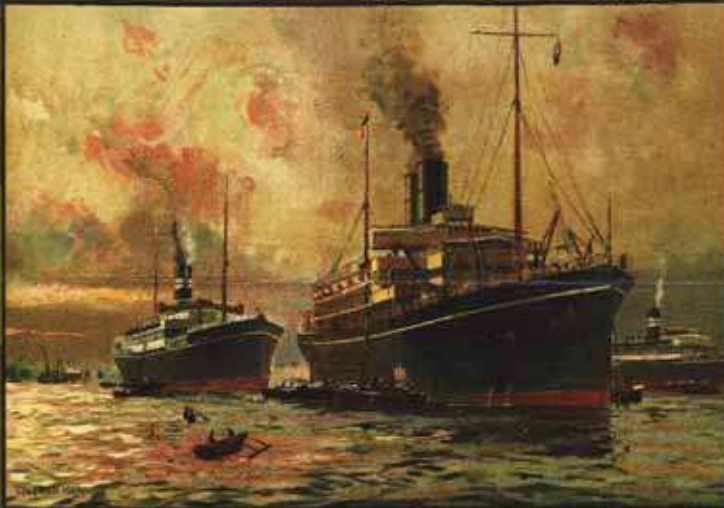


Rotterdam Lloyd, 1915
Devambaz, Paris
'Insulinde'
101.5 x 71.5 cm
Gabriele Cadrinher Collection

30

P&O and BRITISH INDIA S.N.COS¹

Total Fleet Tonnage 1,154,769 Tons



PASSENGER SERVICES

MEDITERRANEAN EGYPT INDIA PERSIAN GULF BURMA STRAITS

1917

JANUARY		FEBRUARY	
Mon	7 14 21 28	Mon	4 11 18 25
Tue	1 8 15 22 29	Tue	5 12 19 26
Wed	2 9 16 23 30	Wed	6 13 20 27
Thu	3 10 17 24 31	Thu	7 14 21 28
Fri	4 11 18 25	Fri	8 15 22 29
Sat	5 12 19 26	Sat	9 16 23 30

MARCH

Mon	6 13 20 27	Mon	1 8 15 22 29
Tue	7 14 21 28	Tue	2 9 16 23 30
Wed	8 15 22 29	Wed	3 10 17 24 31
Thu	9 16 23 30	Thu	4 11 18 25
Fri	10 17 24 31	Fri	5 12 19 26
Sat	11 18 25	Sat	6 13 20 27

APRIL

Mon	12 19 26	Mon	7 14 21 28
Tue	13 20 27	Tue	8 15 22 29
Wed	14 21 28	Wed	9 16 23 30
Thu	15 22 29	Thu	10 17 24 31
Fri	16 23 30	Fri	11 18 25
Sat	17 24 31	Sat	12 19 26

MAY

Mon	18 25	Mon	1 8 15 22 29
Tue	19 26	Tue	2 9 16 23 30
Wed	20 27	Wed	3 10 17 24 31
Thu	21 28	Thu	4 11 18 25
Fri	22 29	Fri	5 12 19 26
Sat	23 30	Sat	6 13 20 27

JUNE

Mon	24 31	Mon	7 14 21 28
Tue	25	Tue	8 15 22 29
Wed	26	Wed	9 16 23 30
Thu	27	Thu	10 17 24 31
Fri	28	Fri	11 18 25
Sat	29	Sat	12 19 26




CHINA JAPAN AUSTRALASIA EAST & SOUTH AFRICA MAURITIUS & C²

1917

JULY		AUGUST	
Mon	1 8 15 22 29	Mon	5 12 19 26
Tue	2 9 16 23 30	Tue	6 13 20 27
Wed	3 10 17 24 31	Wed	7 14 21 28
Thu	4 11 18 25	Thu	8 15 22 29
Fri	5 12 19 26	Fri	9 16 23 30
Sat	6 13 20 27	Sat	10 17 24 31

SEPTEMBER

Mon	7 14 21 28	Mon	1 8 15 22 29
Tue	8 15 22 29	Tue	2 9 16 23 30
Wed	9 16 23 30	Wed	3 10 17 24 31
Thu	10 17 24 31	Thu	4 11 18 25
Fri	11 18 25	Fri	5 12 19 26
Sat	12 19 26	Sat	6 13 20 27

OCTOBER

Mon	13 20 27	Mon	7 14 21 28
Tue	14 21 28	Tue	8 15 22 29
Wed	15 22 29	Wed	9 16 23 30
Thu	16 23 30	Thu	10 17 24 31
Fri	17 24 31	Fri	11 18 25
Sat	18 25	Sat	12 19 26

NOVEMBER

Mon	19 26	Mon	1 8 15 22 29
Tue	20 27	Tue	2 9 16 23 30
Wed	21 28	Wed	3 10 17 24 31
Thu	22 29	Thu	4 11 18 25
Fri	23 30	Fri	5 12 19 26
Sat	24 31	Sat	6 13 20 27

DECEMBER

Mon	25	Mon	7 14 21 28
Tue	26	Tue	8 15 22 29
Wed	27	Wed	9 16 23 30
Thu	28	Thu	10 17 24 31
Fri	29	Fri	11 18 25
Sat	30	Sat	12 19 26

Head Offices LONDON

PENINSULAR & ORIENTAL STEAM NAVIGATION CO¹ | BRITISH INDIA STEAM NAVIGATION COMPANY²
 122 LEADENHALL ST. E.C. 3 & 17 NORTHUMBERLAND AV. W.C. 2 | IF NORTHUMBERLAND AV. W.C. 2 | 25 G. WINCHESTER ST. E.C. 4



CAPT. JAMES COOK - DISCOVERED AUSTRALIA 27 APRIL 1770

ORIENT LINE TO AUSTRALIA

ITALY · EGYPT · CEYLON

Managers ANDERSON, GREEN & Co. L^{td} 5, Fenchurch Avenue, London

P&O Steam Navigation Company and
 British India Steam Navigation Company Ltd, 1917
 Arthur James Weatherall Burgess R.I., R.B.C., R.O.I., R.S.M.A.
 'Medina'
 72.6 x 47.7 cm
 © P&O Heritage Collection

31

Orient Line, 1920s
 Albert Elijah Cox R.I., R.B.A.
 99.9 x 61.8 cm
 © P&O Heritage Collection

32

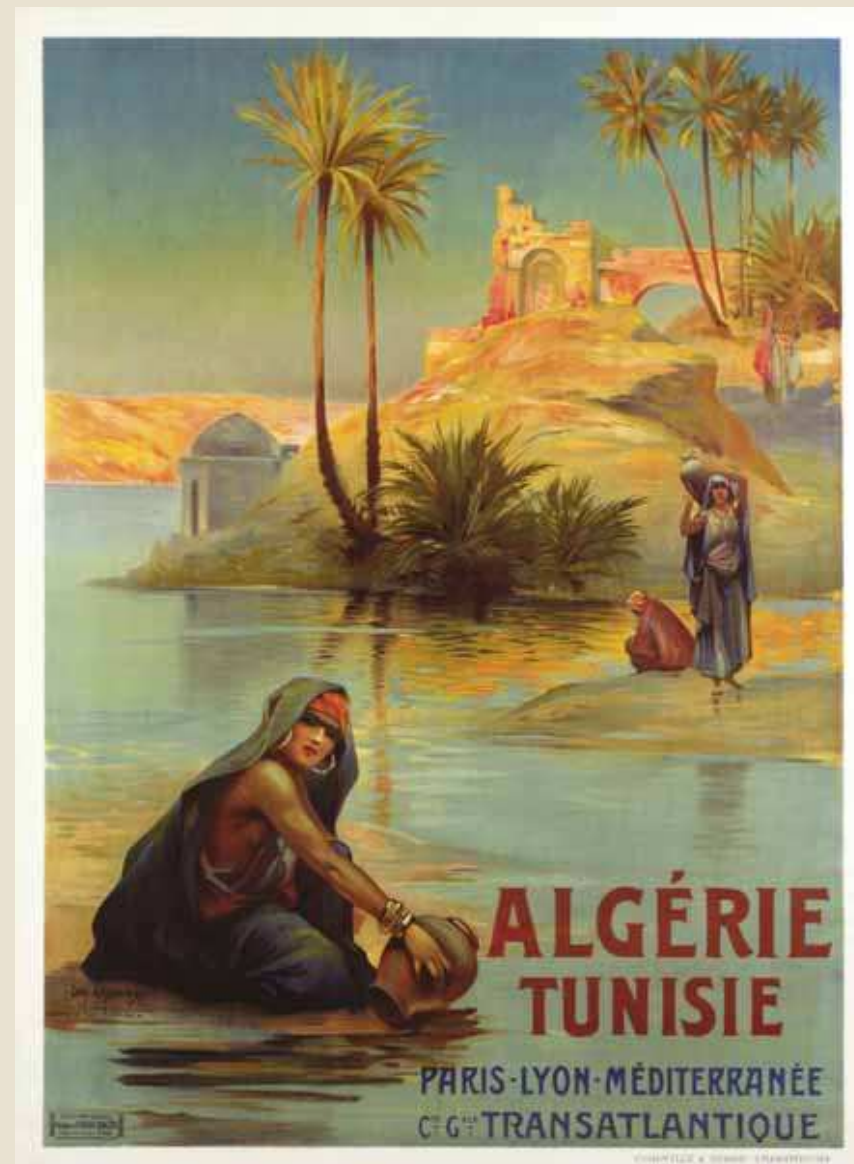


Compagnie des Messageries Maritimes, ~1919
 Gilbert Galland
 Imprimerie E. Dauvissat, Paris
 'Porthos'
 105.8 x 74.8 cm
 Gabriele Cadringer Collection
 © Collection Association French Lines

33

Compagnie Générale Transatlantique, 1920
 Louis Lessieux, Dans le Sud-Algerien
 Ateliers F. Hugo D'Alesi, Paris
 Cornille & Serre - Imprimeurs
 45 x 32.9 cm
 © Collection Association French Lines

34



CHATELAIN & DEMAY - STRASBOURG



Ατμοπλοία Πανταλέων, 1920
Τύπος Εφημ. «Σφαίρα» - Πειραιεύς
«Αρκαδία»
Συλλογή Αναστασίου Ι. Τζαμτζή

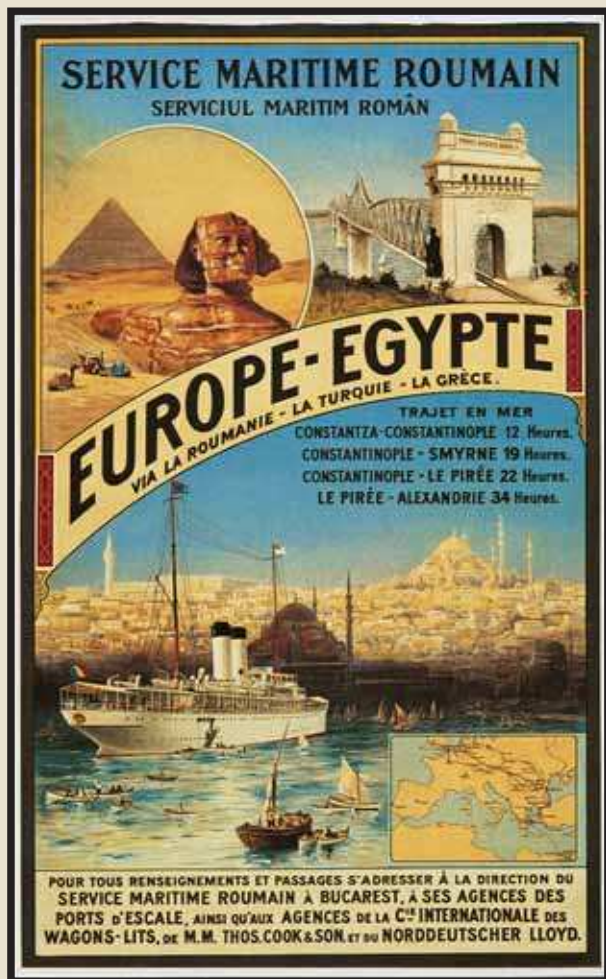


Navigation Pantaleon, 1920
‘Sfera’ newspaper - Piraeus
‘Arcadia’
Anastasios I. Tzamtzis Collection



Ατμοπλοία Σάμου Γιών Ιγγλέσιν, δεκαετία 1920
«Φρήτων»
Συλλογή Ελληνικού Λογοτεχνικού και Ιστορικού Αρχείου

Khedivial Mail Line, 1920s
Waterlow & Sons Limited, London
‘Famaka’, ‘Fezara’, ‘Abbasieh’, ‘Belkas’ or ‘Bilbeis’
89 x 59 cm
The Hellenic Literary and Historical Archive Collection

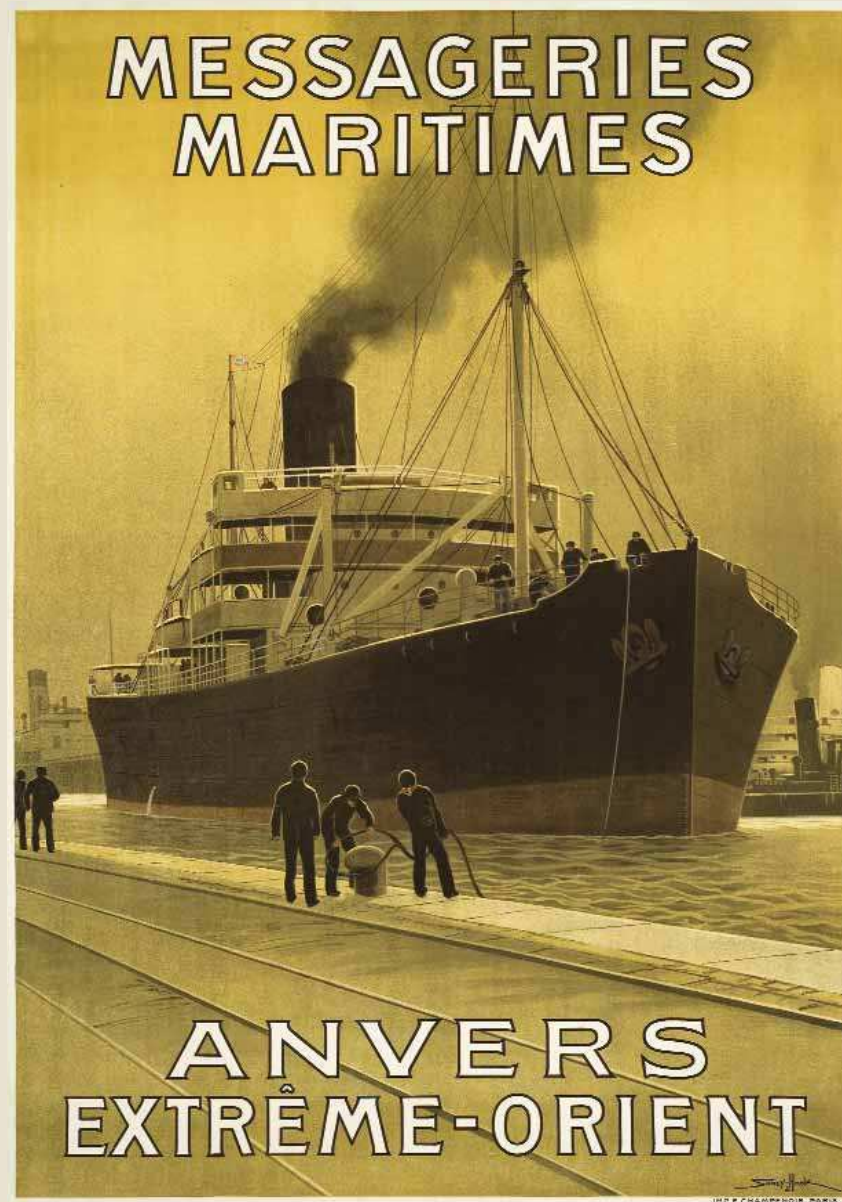


Service Maritime Roumain, 1922-1936
'Impuratul Trajan' or 'Dacia'

38

Compagnie des Messageries Maritimes, ~1920
Sandy Hook (George Taboureaux)
Imprimerie F. Champenois, Paris
'Docteur Pierre Benoît'
101 x 71.3 cm
Gabriele Cadringer Collection
© Collection Association French Lines

39





Lloyd Triestino, 1920
E. Sennha
Edizioni Mastro Milano. p. Duomo 20
100 x 70 cm
Museum für Angewandte Kunst, Vienna / Georg Mayer
© Italia Marittima S.p.A.

40



Anchor Line, 1921
Alf Cooke Ltd
Aleos London & Glasgow
'Assyria', 'Algeria'

41



Ellerman Lines, 1922
Odin Rosenvinge
Turner & Dunnett Ltd, Liverpool, London, Southampton
'City of Nagpur'

42

Compagnie des Messageries Maritimes, 1922
Sandy Hook (George Taboureaux)
Imprimerie Max. Cremnitz, Paris
'Yang-Tse'
78.5 x 59 cm
Gabriele Cadrinher Collection
© Collection Association French Lines

43



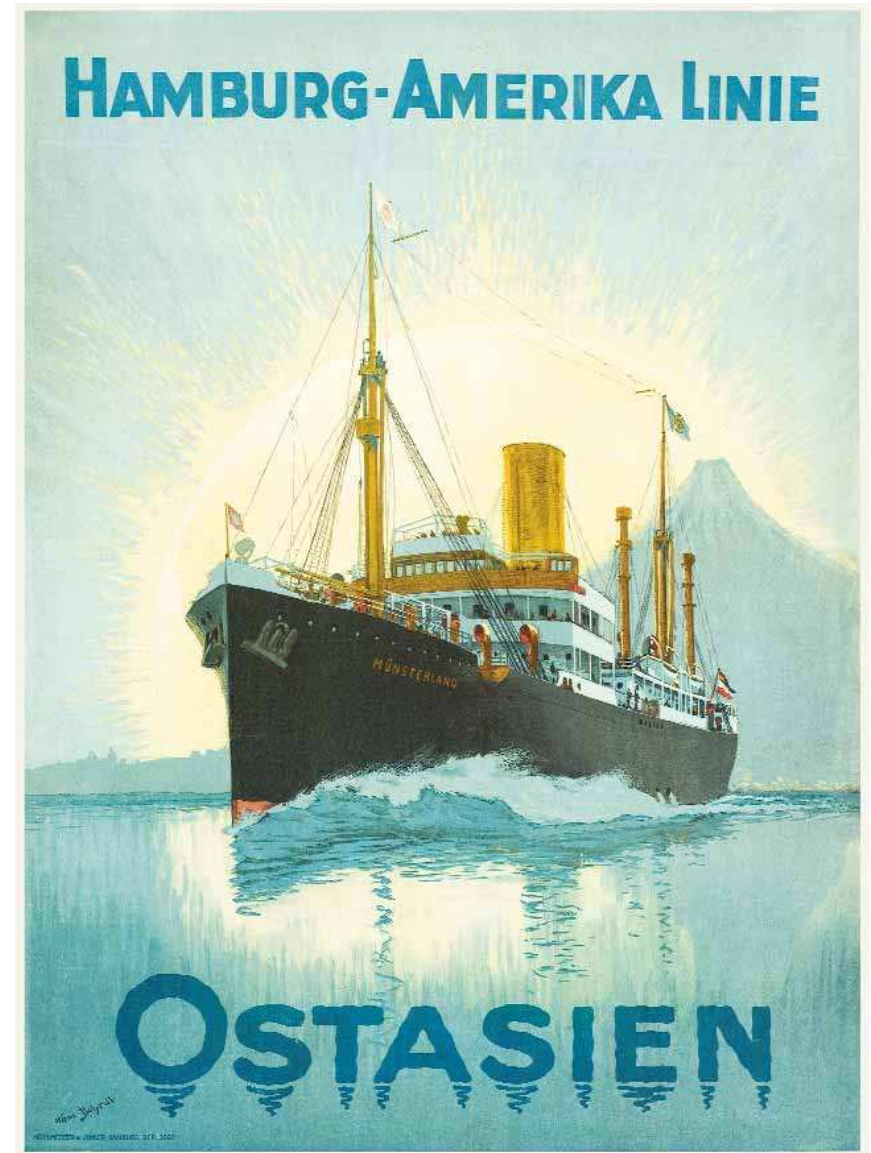


Hugo Stinnes Linien, 1922
Rud Ruffer Freital-Dresden
Offsetdruck Huss & Schröder Hamburg 1
"Emil Kirdorf"

44

Hamburg-Amerika Linie (Hapag), ~ 1922
Hans Bohrdt
Mühlmeister & Jöhler, Hamburg
"Münsterland"
70 x 52,1 cm
Gabriele Cadringer Collection

45



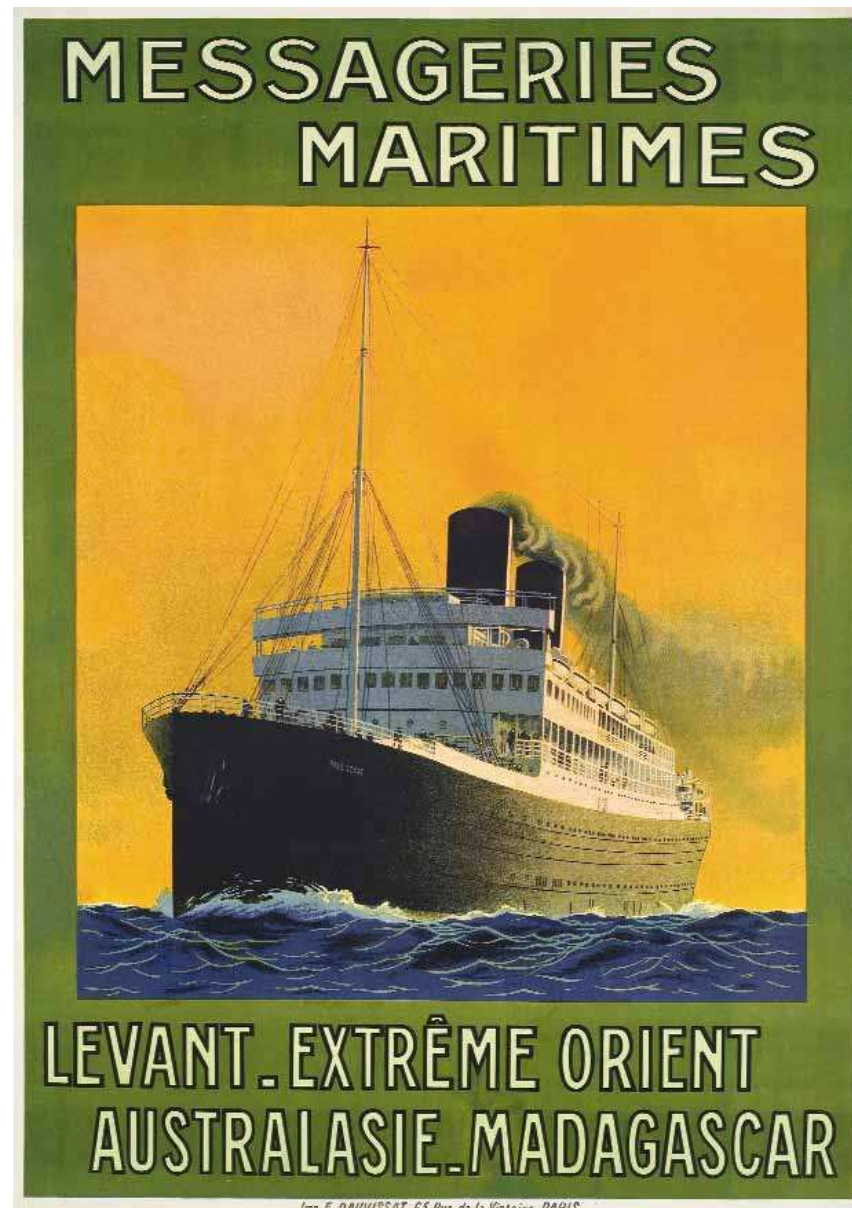


Rotterdam Lloyd, ~ 1924
 Jos. Rovers (Joseph Johannes)
 Emrik & Binger, Haarlem
 'Patria'
 71 x 47.5 cm
 Gabriele Cadringer Collection

46

Compagnie des Messageries Maritimes, ~ 1925
 Sandy Hook (Georges Taboureaux)
 E. Dauvissat, Paris
 'Paul Lecat'
 100.7 x 71 cm
 Gabriele Cadringer Collection
 © Collection Association French Lines

47



75



Compagnie des Messageries Maritimes, 1928
 Bernard Raoul Lachèvre
 Imprimeries Françaises Réunies, Paris
 'D'Artagnan' or 'Athos II'
 104 x 73.7 cm
 Gabriele Cadringer Collection
 © Collection Association French Lines

48

Marseille. Porte de l'Afrique du Nord, 1929
 Roger Broders
 Lucien Serre & Co. Paris
 100 x 62 cm
 Museum für Angewandte Kunst, Vienna / Tibor Rauch

49



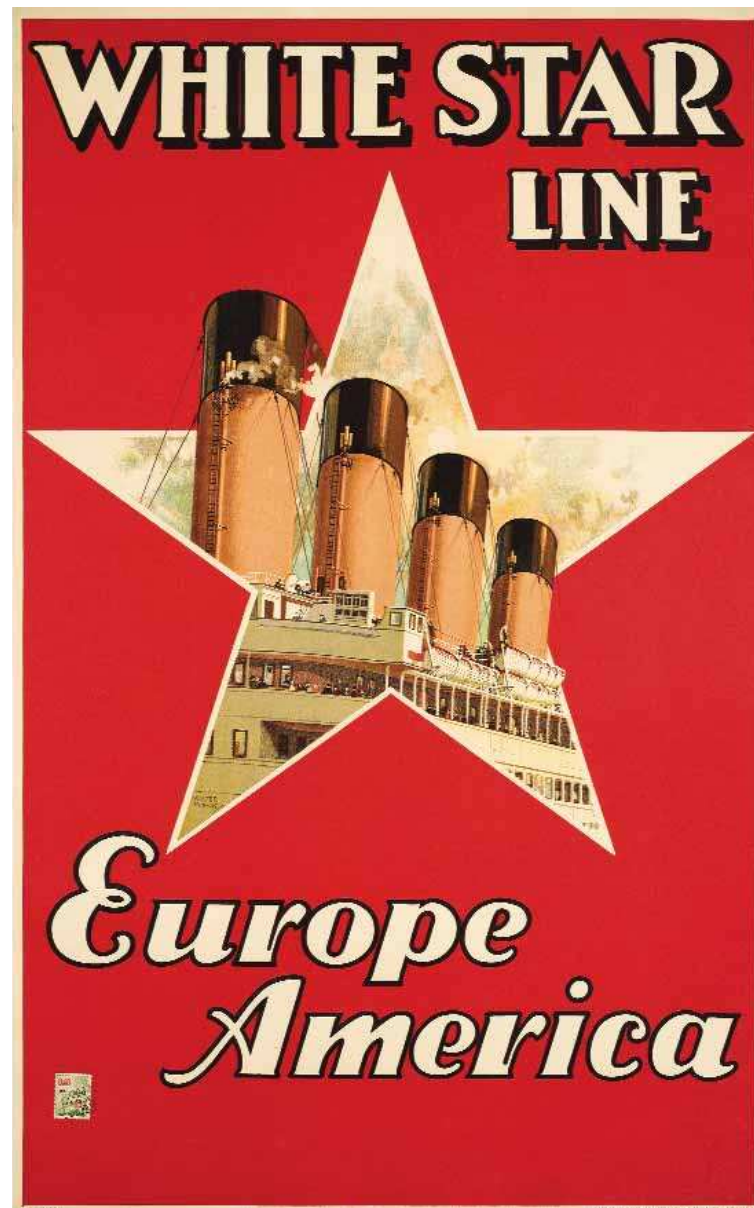


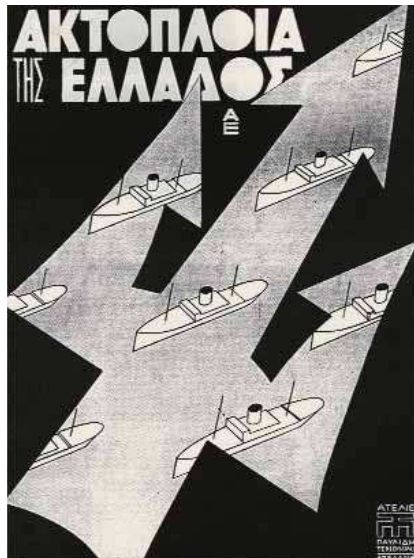
Compagnie de navigation Paquet, 1929
 Max Ponty
 Société générale de presse et d'édition
 Hachard & Cie, Paris
 'Marechal Lyautey'
 104.6 x 73.7 cm
 Gabriele Cadringer Collection
 © Collection Association French Lines

50

White Star Line, ~ 1929
 Walter Thomas
 The Liverpool Printing & Stationery Co. Ltd
 'Olympic'
 101 x 63 cm
 Gabriele Cadringer Collection

51





Ακτοπλοία της Ελλάδος (ΑΚΤΕΛ Α.Ε.), δεκαετία 1930
Ατελιέ Παυλίδη Τερζόπουλου, Απελλού 4
Συλλογή Αναστασίου Ι. Τζαμτζή

52

Ακτοπλοία της Ελλάδος (ΑΚΤΕΛ Α.Ε.), δεκαετία 1930
Ατελιέ Παυλίδη Τερζόπουλου, Απελλού 4
Συλλογή Αναστασίου Ι. Τζαμτζή

53

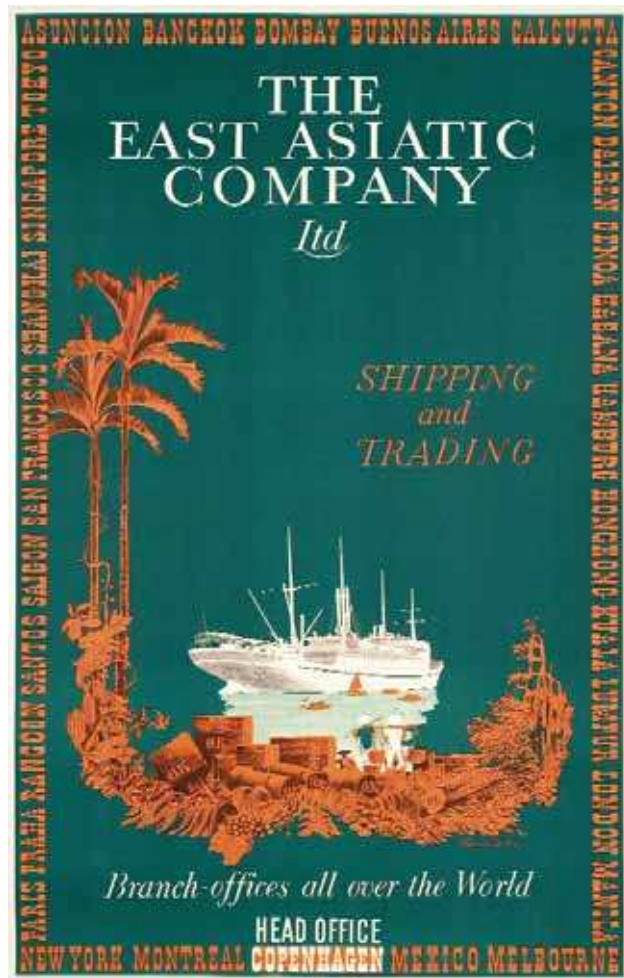
Ηπειρωτική Διομολογία
Γεωρ. Ποταμιάνος Α.Ε., δεκαετία 1930
Συλλογή Αναστασίου Ι. Τζαμτζή
© Ηπειρωτική

54

Compagnie des Messageries Maritimes, ~ 1930
Gilbert Galland
Imprimeries Frs. Réunis, Paris, FR
100 x 62 cm
Museum für Gestaltung, Plakatsammlung, Zurich
© Collection Association French Lines

55





The East Asiatic Company Ltd, ~ 1930

Valdemar Larsen

F.E. Bording, Denmark

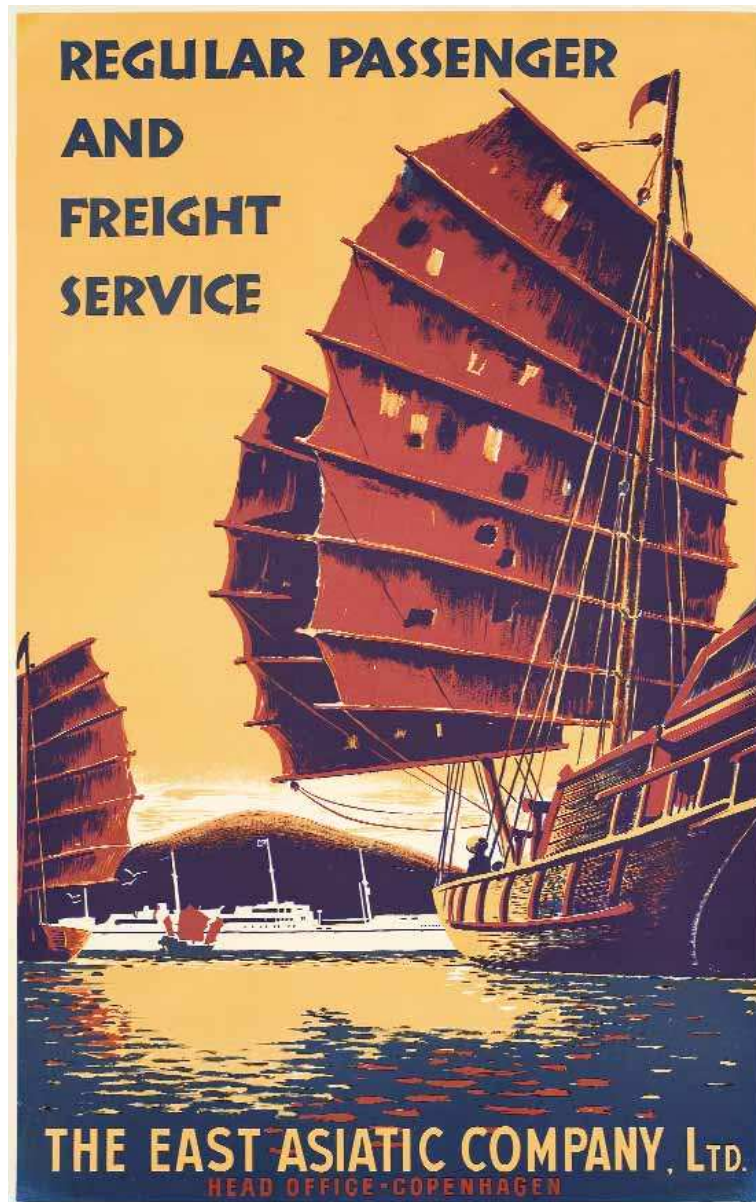
'Boringia', 'Erria', 'Jutlandia', 'Selandia', 'Lalandia', 'Meonia' or 'Alsia'

99.7 x 62.9 cm

Gabriele Cadringer Collection

© The East Asiatic Company

56



The East Asiatic Company Ltd, ~ 1930

F.E. Bording, Denmark

'Boringia', 'Erria', 'Jutlandia', 'Selandia', 'Lalandia', 'Meonia' or 'Alsia'

99.2 x 62.7 cm

Gabriele Cadringer Collection

© The East Asiatic Company

57



Lloyd Triestino, 1931
 Giuseppe Riccobaldi
 Barabino & Graeve, Genova
 "Victoria"
 119.4 x 90.5 cm
 Gabriele Cadringer Collection
 © Italia Marittima S.p.A.

58

Rotterdam Lloyd, 1931
 Johan Anton Willebrord von Stein
 Hed. Rotogravure My.N.V., Leiden
 "Baloeran"
 73.5 x 47.9 cm
 Gabriele Cadringer Collection

59





Jadranska Plovidba D.D., ~ 1932
Tipografija D.D., Zagreb, HR
94 x 62.5 cm
Museum für Gestaltung, Plakatsammlung, Zurich

60

Jugoslavenski Lloyd A.D., ~ 1934
Narodnih Novina, Zagreb
'Kraljica Marija'
95.5 x 63 cm
Museum für Gestaltung, Plakatsammlung, Zurich

61



J. T. T. NARODNE NOVINE, ZAGREB



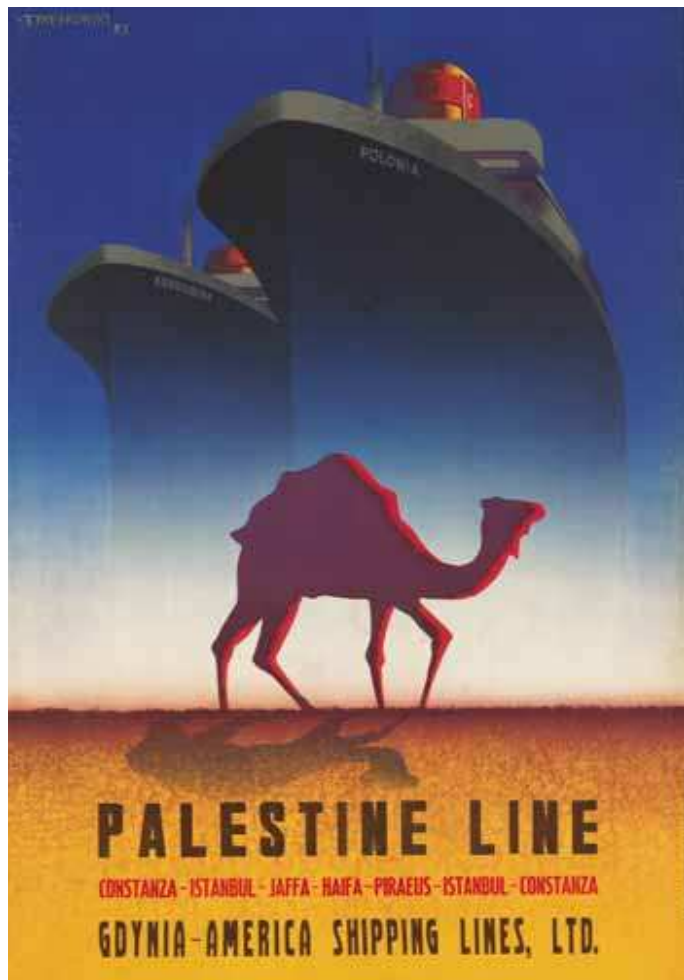
The **GENTLE ART
OF CIVILIZED LIVING**

**REACHES THE HIGHEST
DEGREE OF PERFECTION
ABOARD THE SHIPS OF THE**

French Line

"BITS OF FRANCE AFLOAT"

French Line, 1934
Adolph Treidler
'Champlain'
63 x 44.5 cm
Boston Public Library
© Collection Association French Lines

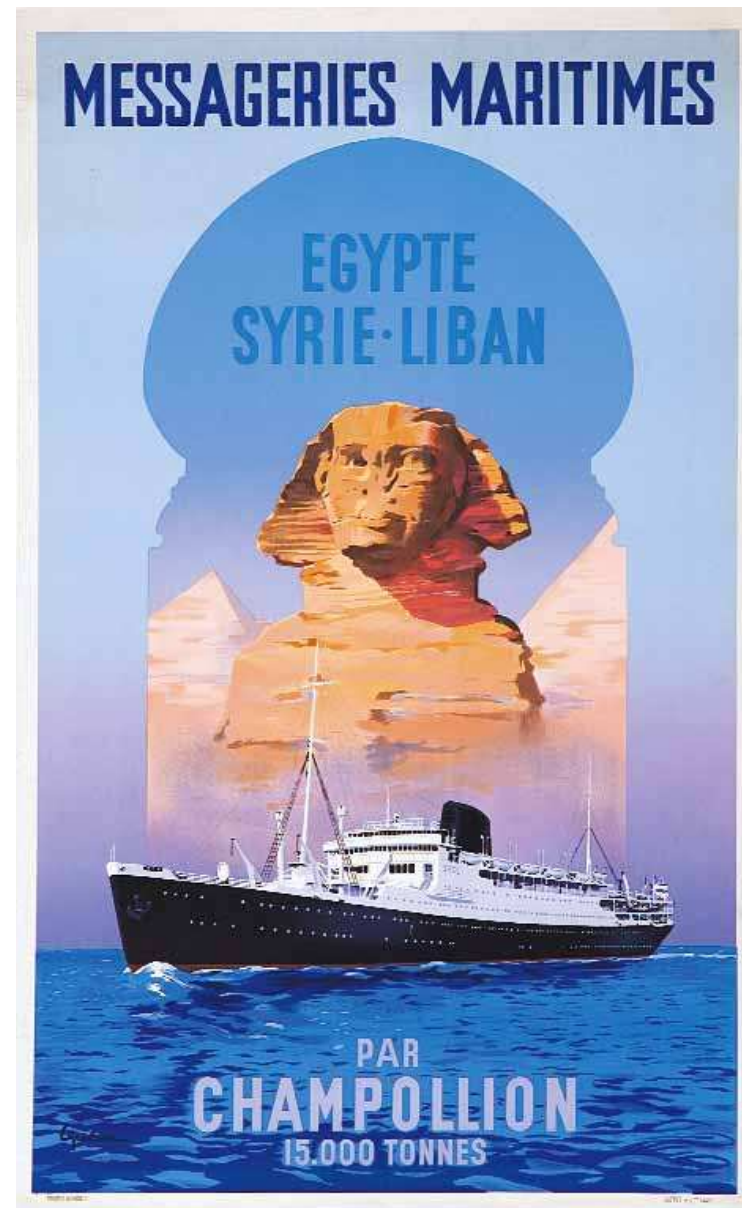


Palestine Line, 1935
T. Trepkowski
 Zak. Graf. B. Wierzbicki i Ska, Warszawa
 'Kosciuszko', 'Polonia'
 100 x 68.5 cm
 Boston Public Library

63

Compagnie des Messageries Maritimes, ~ 1935
Vincent Guerra
 Alépée et Cie, Paris, FR
 'Champollion'
 100 x 62 cm
 Museum für Gestaltung, Plakatsammlung, Zurich
 © Collection Association French Lines

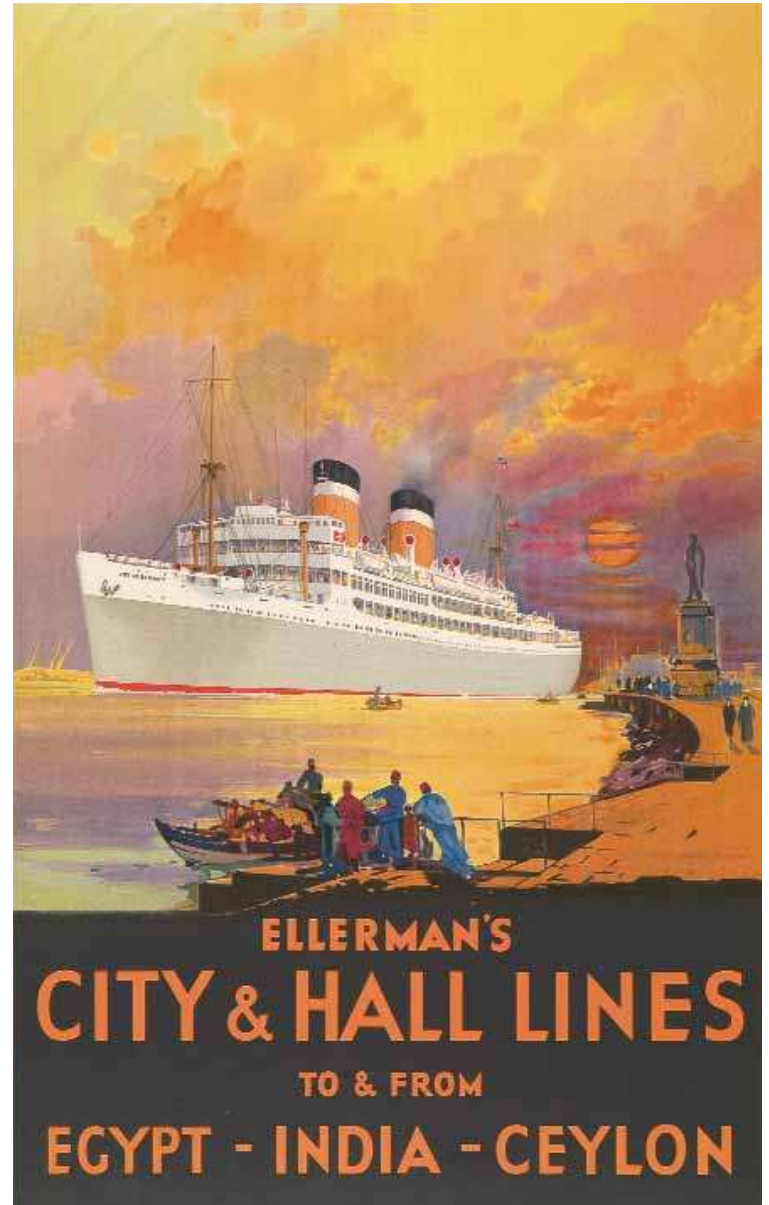
64

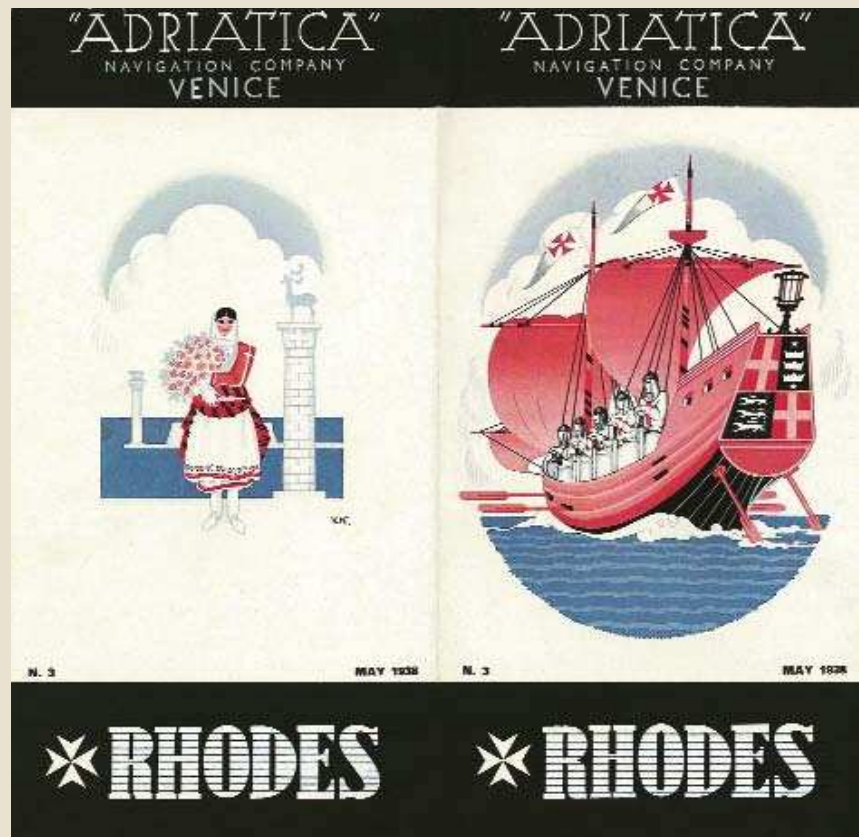


Jugoslavenski Lloyd A.D., 1936
 Tri Atelier, YU
 Narodnih Novina, Zagreb
 'Kraljica Marija', 'Princesa Olga'
 100 x 62.5 cm
 Museum für Gestaltung, Plakatsammlung, Zurich



Ellerman's City & Hall Lines, 1937
 Frank H. Mason
 S. Strakker & Sons Ltd, London
 'City of Benares'
 101.5 x 64 cm
 Museum für Gestaltung, Plakatsammlung, Zurich



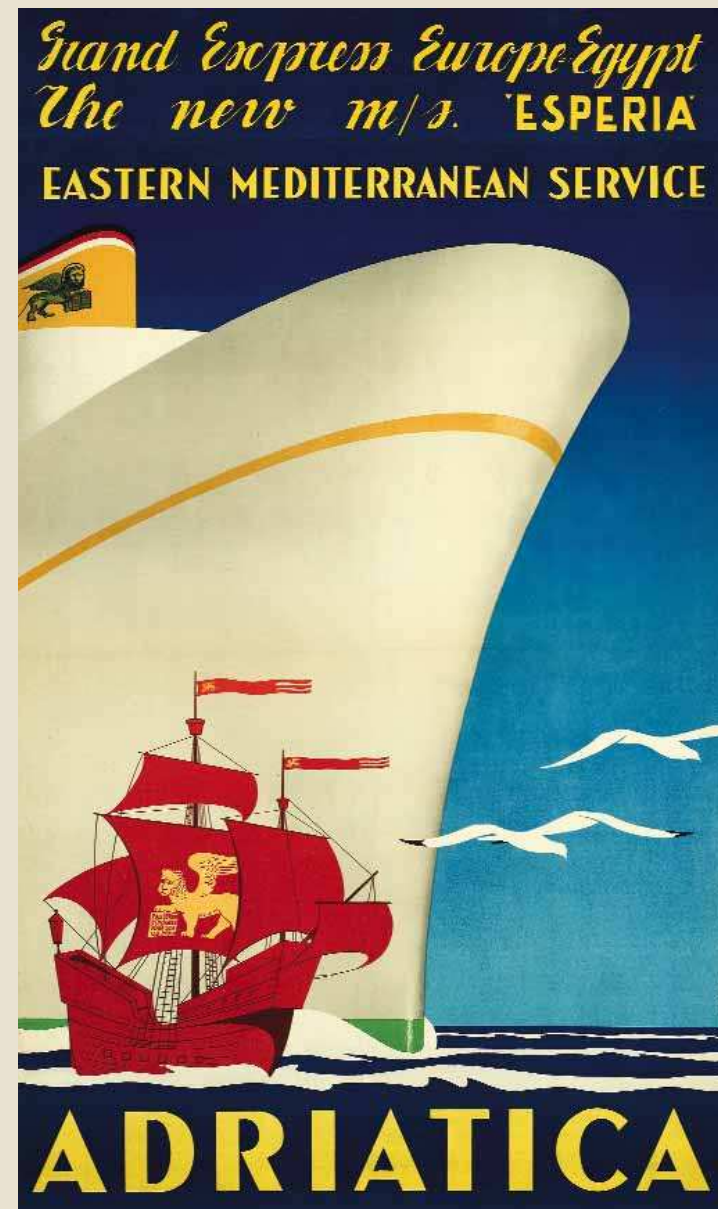


Adriatica, 1938
Sailing schedule for 'Calitea', 'Rodi',
'Citta di Bari', 'Egeo'
17.2 x 16.8 cm
Björn Larsson Collection

67

Adriatica, 1949
Graziano
Offset Ommassini & Pascon, Venezia
'Esperia'
107.5 x 62.8 cm
Gabriele Cadringer Collection

68





Ελληνικά Μεσογειακά Γραμμά, 1949-1950
Φυλλάδιο δρομολογίων για τα πλοία «Κορινθία», «Ιωνία»
15,8 x 7,8 εκ.
Συλλογή Björn Larsson



The Hellenic Mediterranean Lines, 1949-1950
Sailing schedule for 'Corinthia', 'Ionia'
15.8 x 7.8 cm
Björn Larsson Collection

Θραϊκή Ατμοπλοία - Πέτρος Νομικός, 1953
Ασιώτη - ΕΛΚΑ
«Μιαούλης»
51 x 58 εκ.

Συλλογή Ελληνικού Λογοτεχνικού και Ιστορικού Αρχείου

Nomikos Lines, 1953
Asiоти - ELKA
'Miaoulis'
51 x 58 cm

The Hellenic Literary and Historical Archive Collection

Ατμοπλοία Αιγαίου Αφών Τυπάλδου, 1952-1953
«Αγγελίκα»
22 x 16,1 εκ.

Συλλογή Ελληνικού Λογοτεχνικού και Ιστορικού Αρχείου

Typaldos Lines, 1952-1953
'Angelika'
22 x 16.1 cm

The Hellenic Literary and Historical Archive Collection

Ατμοπλοία Αιγαίου Αφών Τυπάλδου, 1953-1954
«Αγγελίκα»
22 x 16,4 εκ.

Συλλογή Ελληνικού Λογοτεχνικού και Ιστορικού Αρχείου

Typaldos Lines, 1953-1954
'Angelika'
22 x 16.4 cm

The Hellenic Literary and Historical Archive Collection

Θραϊκή Ατμοπλοία - Πέτρος Νομικός, 1953-1954
«Αχιλλεύς», «Αγαμέμνων»
22 x 16,6 εκ.

Συλλογή Ελληνικού Λογοτεχνικού και Ιστορικού Αρχείου

Nomikos Lines, 1953-1954
'Achilleus', 'Agamemnon'
22 x 16.6 cm

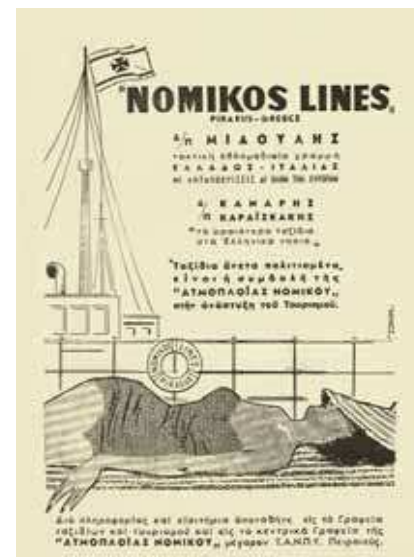
The Hellenic Literary and Historical Archive Collection

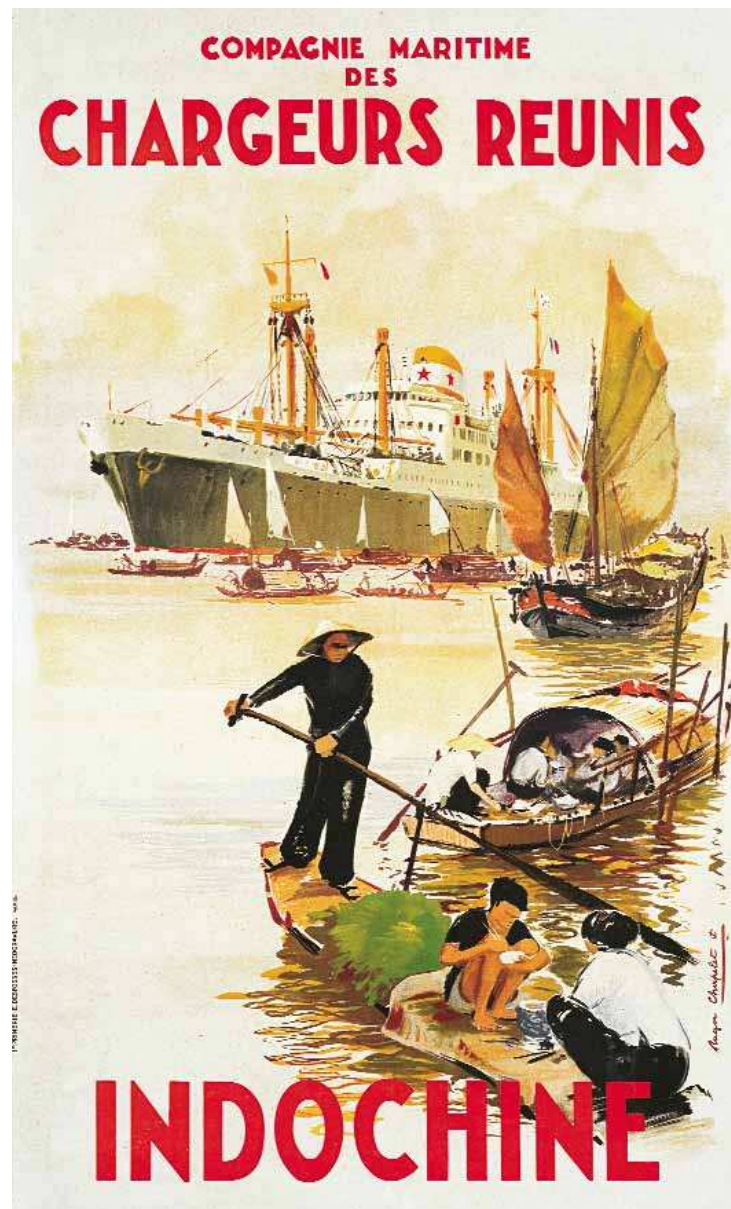
Θραϊκή Ατμοπλοία - Πέτρος Νομικός, 1960
«Μιαούλης», «Κανάρης», «Καραϊσκάκης»
22 x 14,9 εκ.

Συλλογή Ελληνικού Λογοτεχνικού και Ιστορικού Αρχείου

Nomikos Lines, 1960
'Miaoulis', 'Kanaris', 'Karaiskakis'
22 x 14.9 cm

The Hellenic Literary and Historical Archive Collection





Compagnie Maritime de Chargeurs Réunis, ~1952
 Roger Chapelet
 Imprimerie E. Desfossez, Paris
 'Claude Bernard'
 99.7 x 59.5 cm
 Gabriele Cadringer Collection
 © Collection Association French Lines

75



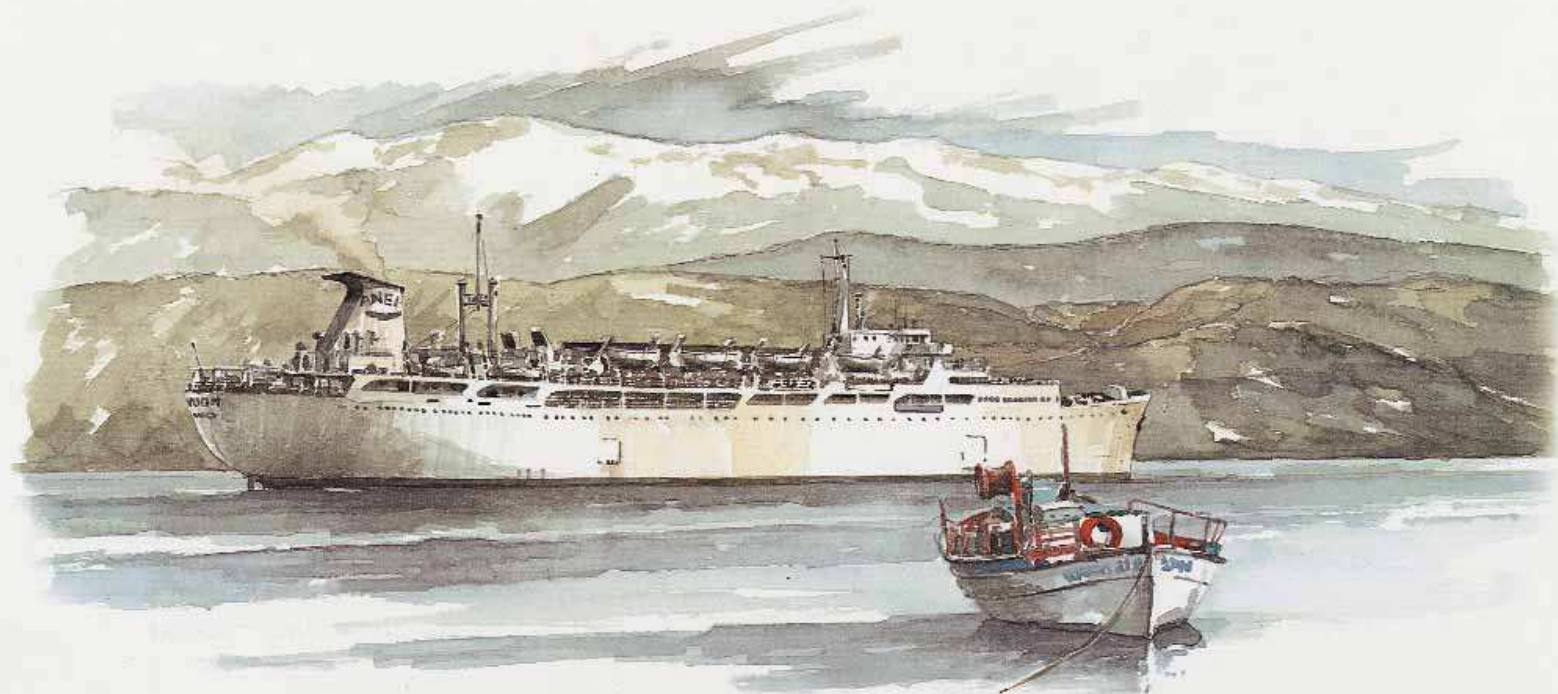
Compagnie des Messageries Maritimes, 1958
 J. des Gachons
 Edita, Paris
 'Laos', 'Vietnam' or 'Cambodge'
 99.2 x 63 cm
 Gabriele Cadringer Collection
 © Collection Association French Lines

76

Compagnie des Messageries Maritimes, ~ 1960
J. des Gachons
Les Imprimeries Frs. Reunies, Paris
ship type 'Félix Roussel'
45 x 31.4 cm
© Collection Association French Lines

77





Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης (ANEK Lines), 1970
Ronald van Rikxoort
«Κύδων»
30 x 42 εκ.
© ANEK Lines

Anonymous Naval Company of Crete plc (ANEK Lines), 1970
Ronald van Rikxoort
'Kydon'
30 x 42 cm
© ANEK Lines

78

F/B KYDON (1970)



Morflot, 1983
Sailing schedule for 'Dmitriy Shostakovich',
'Belorussiya Azerbaydzhani', 'Lev Tolstoy', 'Ukraina', 'Armenia'
15.3 x 14 ek.
Björn Larsson Collection

79



Blue Star Ferries, 2005
«Πάρος», «Νάξος»
© Attica Group

80