

Η [Ακτοπλοΐα] επιβατική ατμοπλοΐα στο Αιγαίο και το στοίχημα της οικογένειας Κουρτζή

Το πρόβλημα των μεταφορών στο Αιγαίο

Το Αρχείο της οικογένειας Κουρτζή αποτελεί πολύτιμη πηγή πληροφόρησης για τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν για τον εκσυγχρονισμό των συγκοινωνιών στο χώρο του Αιγαίου. Σε αμφότερες τις χώρες που νέμονταν κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αι. τον γεωγραφικό χώρο των νησιών, την Ελλάδα και την Οθωμανική Αυτοκρατορία, είχε διαπιστωθεί η ανάγκη ταχείας συγκοινωνίας και διευκόλυνσης του εμπορίου με τα νέα τεχνολογικά μέσα που έφερνε ο ατμός. Όμως η έλλειψη κεφαλαίων και το υψηλό κόστος κατασκευής και συντήρησης των σιδηροδρόμων προέκρινε τη θαλάσσια συγκοινωνία ως τον πλέον προσφιλή χώρο, στον οποίο μπορούσαν να παρέμβουν οι κυβερνήσεις και οι επιχειρηματίες για την επίλυση της καθυστέρησης των μεταφορών.¹

Εξάλλου η δια θαλάσσης επικοινωνία μεταξύ των πολυάριθμων νησιών, αλλά και των νησιών με τα παράλια της ηπειρωτικής χώρας και ιδίως με τα εμπορικά λιμάνια, πραγματοποιείτο, πριν από την έλευση των μεγάλων ατμοπλοϊκών γραμμών στα μέσα του 19^{ου} αι., από τους τοπικούς ιστιοφόρους στόλους των νησιών και είχε οδηγήσει στη δημιουργία ναυτότοπων με παράδοση στην τέχνη του ναυσιπλοεΐν και στο «κατά θάλασσαν εμπορεύεσθαι».

Έως τη δεκαετία του 1880 το ιστιοφόρο παρέμεινε το συνηθέστερο μεταφορικό μέσο στο Αιγαίο. Ήταν ένα μικρό

¹ Κ. Παπαθανασόπουλος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1833-1856). Εξέλιξη και αναπροσαρμογή*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1983.

σκάφος με πανιά, με πλήρωμα 5-6 άτομα και με χωρητικότητα 50 ως 100 τόνους.² Η θαλάσσια μεταφορά εξασφάλιζε την ενδοεπικοινωνία μεταξύ των νησιών αλλά και των νησιών με τα ηπειρωτικά παράλια και τα μεγάλα εμπορικά λιμάνια που καθόριζαν το εξωτερικό εμπόριο τόσο της Ελλάδας όσο και της Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Το κάρβουνο, τα σιτηρά και το βαμβάκι μεταφέρονταν κυρίως με χύδην φορτία σε ελεύθερα φορητά πλοία, ενώ τα γενικά φορτία και κυρίως τα πακεταρισμένα και υψηλής αξίας εμπορεύματα, τα διακινούσαν και οι τακτικές επιβατικές γραμμές. Παρά την εμφάνιση από τη δεκαετία του 1840 των μεγάλων ατμόπλοιων στο Αιγαίο, το ιστιοφόρο παρέμεινε για σαράντα ακόμη χρόνια ο συνήθης τρόπος μεταφοράς. Ο φορητός στόλος της Ελλάδας λ.χ., το 1875, που έπλεε έξω από τις εσωτερικές θάλασσες του Αιγαίου και του Ιονίου αποτελείτο από 2.300 ιστιοφόρα. Ο μεγαλύτερος όγκος του στόλου αυτού είχε βάση τις Κυκλάδες και τη Σύρα, όπου ήταν εγγεγραμμένα τα περισσότερα ιστιοφόρα και έδρευαν ναυτιλιακές και ναυτασφαλιστικές εταιρείες.³ Ακολουθούσαν το Γαλαξίδι, οι Σπέτσες, η Κεφαλλονιά.

Εκτός από τα νησιά αυτά ελληνόκτητα ιστιοφόρα πλοία που έπλεαν με οθωμανική σημαία αλλά και με άλλες σημαίες είχαν τα νησιά που βρίσκονταν υπό οθωμανική κυριαρχία, όπως η Χίος, η Κάσος, η Λέσβος, η Λέρος. Η είσοδος των ατμοκίνητων ναυτιλιακών γραμμών, με το αυστριακό Λούδ αρχικά και τις γαλλικές Messageries και Fraissinet στη

² D. Quataert, *The Ottoman Empire, 1700-1922*, Καίμπριτζ 2000, σ. 117.

³ Τζ. Χαρλαύτη, Μ. Χαριτάτος, Ε. Μπενέκη, Πλωτό: Έλληνες караβοκύρησεις και εφοπλιστές από τα τέλη του 18^{ου} αι. ως τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2002, σ. 22

συνέχεια, έδωσε νέα ώθηση στη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων. Όπως έχει διαπιστωθεί και στην περίπτωση της Λέσβου, η επιλογή των λιμανιών προσόρμισης αυτών των πλοίων αύξησε αποφασιστικά το εξωτερικό τους εμπόριο.⁴

Ο ανταγωνισμός ανάμεσα στις ναυτικές δυνάμεις για τον έλεγχο της θαλάσσιας συγκοινωνίας και των αγορών στην Ανατολική Μεσόγειο υπήρξε δριμύς. Στα τέλη του 19^{ου}, εκτός των γαλλικών και των αυστριακών υπήρχαν γερμανικές και ρωσικές γραμμές (Norddeutscher Lloyd και ROPIT), η αιγυπτιακή Khedivie καθώς και η ελληνική Πανελλήνιος Ατμοπλοϊά που συνέδεαν το Αιγαίο με τη Μαύρη Θάλασσα και τη Δυτική Μεσόγειο.

Υπήρχε παράλληλα και πλήθος βρετανικών αλλά και ιταλικές και ολλανδικές εταιρείες που ένωναν τη Δυτική Μεσόγειο με την Ανατολική. Στην Οθωμανική Αυτοκρατορία στα τέλη του 19^{ου} αι. η εταιρεία Mahsouse, μια αρχικά κρατική επιχείρηση, διέθετε 95 πλοία όλων των μεγεθών, που ένωναν τα οθωμανικά λιμάνια μεταξύ τους και με την Αίγυπτο.⁵ Στην Ελλάδα, αντίστοιχα, οι προσπάθειες οργάνωσης τακτικών θαλάσσιων δρομολογίων και η κάλυψη των αναγκών της ταχυδρομικής υπηρεσίας και της μεταφοράς χρηματοδεμάτων προσέκρουαν στην αδυναμία προσέλκυσης επενδυτικού ενδιαφέροντος, ενώ η σύμβαση των ελληνικών ταχυδρομείων με το Λούδ, το 1843, έλυσε εν μέρει το πιεστικό αίτημα της τακτοποίησης των επικοινωνιών σε όφελος της αυστριακών συμφερόντων. Η πρώτη ελληνική ατμοπλοϊκή επιχείρηση

⁴ Ζ. Καμπούρης, «Τα τελευταία χρόνια της Τουρκοκρατίας στη Λέσβο», Δελτίο της Εταιρείας Λεσβιακών Μελετών, τ. Δ, 1962, σ. 102-188· Ε. Σιφναίου, *Λέσβος. Οικονομική και Κοινωνική Ιστορία (1850-1912)*, Αθήνα 1996.

⁵ S. Shaw & E.K. Shaw, *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*, Cambridge 1977, τ. II, σ. 228.

ιδρύθηκε το 1857 και η πορεία της ήταν προβληματική και βραχύβια.⁶ Στο διάστημα 1849-1855 προηγήθηκαν δύο απόπειρες ίδρυσης ελληνικών ατμοπλοϊκών εταιρειών, η μια από την Εθνική Τράπεζα και τον Μιχαήλ Τσοίτσα και η άλλη από επιτροπή κτηματιών και εμπόρων της Πάτρας. Όλες ανέδειξαν το πρόβλημα της κρατικής υποστήριξης και της παροχής προστατευτικού πλαισίου εκ μέρους της κυβέρνησης ως κεντρικού ζητήματος για την αποτελεσματική λειτουργία τους.

Η σύγκριση του επιχειρηματικού εγχειρήματος του Πάνου Κουρτζή με αντίστοιχες προσπάθειες επιχειρηματιών και προσπάθειες του ελληνικού κράτους αποτελεί, παρά τις διαφορές στην οργάνωση και συγκρότηση των δύο κρατών, μια δόκιμη κατά τη γνώμη μου μεθοδολογική αναζήτηση. Η εξεύρεση ομοιοτήτων και διαφορών, η προσπάθεια αποτίμησης της αποτελεσματικότητας του επιχειρηματικού εγχειρήματος και των ορίων του σε έναν περιορισμένο γεωγραφικό χώρο, σαν αυτόν του Αιγαίου, επιβάλλουν την ενδελεχή μελέτη των εγγράφων και κατάστιχων του αρχείου και τη συγκριτική θεώρησή τους με άλλα αρχειακά σώματα συναφών επιχειρήσεων.⁷

Ο Πάνος Κουρτζής και η γένεση της «Ατμοπλοΐας Αιγαίου»⁸

⁶ Κ. Παπαθανασόπουλος, Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας (1855-1872). Το αδιέξοδα του προστατευτισμού, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1988.

⁷ Για την ελληνική ατμοπλοΐα βλ. V. Kardassis, "Greek Steam Liner Companies, 1858-1914", *International Journal of Maritime History*, IX, αρ. 2 (Δεκέμβριος 1997), σ.107-127. Συγκρίσεις επιδέχεται η περίπτωση Κουρτζή και με άλλες ιδιωτικές ατμοπλοϊκές εταιρείες, όπως με την εταιρεία Παπαγιάννη που ανήκε στον ελληνόκτητο στόλο της Βρετανίας, ήταν ίδιου μεγέθους και συνέδεε τη Βρετανία με την Ανατολική Μεσόγειο την περίοδο 1850-1880. Βλ. Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, 15^{ος} -19^{ος} αι.*, Αθήνα 2001, σ.166-167.

⁸ Βλ. και Evridiki Sifneos, « P.M. Courdgis and the birth of a Greekottoman Liner: the Aegean Steam Navigation Company», *Proceedings of The Fourth International Congress of Maritime History*, Κέρκυρα 21-27 Ιουνίου 2004, (υπό έκδοση).

Το 1883 ο Πάνος Κουρτζής ίδρυσε στην Κωνσταντινούπολη την Ατμοπλοΐα Αιγαίου ως μέρος της Π.Μ.Κουρτζής και Σία (IT0074)⁹. Η Κωνσταντινούπολη αποτελούσε σημαντικότατο ναυτιλιακό και ναυτασφαλιστικό κέντρο και έπαιζε ρυθμιστικό ρόλο στο ρου του θαλάσσιου εμπορίου απ' τη Μεσόγειο προς τη Μαύρη θάλασσα και αντίστροφα. Αρκετοί πλοιοκτήτες με ένα ή και περισσότερα πλοία τα είχαν νηολογήσει στην Κωνσταντινούπολη.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι η επιχείρηση αποτέλεσε μια ώριμη επιλογή του νεοδημιούργητου επιχειρηματία, αφού είχε ήδη εδραιωθεί στο Κωνσταντινουπολίτικο περιβάλλον και αποκτήσει ισχυρές συμμαχίες με τις αρχές και τον κύκλο των τραπεζιτών του Γαλατά. Ειδικότερα η προσωπική του σχέση με τον Γεώργιο Ζαρίφη και η από κοινού ανάληψη επιχειρηματικών συμπράξεων που απέφεραν υψηλά κέρδη επέτρεψε την απαραίτητη κεφαλαιακή συσσώρευση για τη δημιουργία της Ατμοπλοΐας. (IT 0074).¹⁰

Από την προηγούμενη επιχειρηματική εμπειρία του Πάνου Κουρτζή που απέδωσε κερδοφόρα αποτελέσματα αλλά και

⁹ Όσες αναφορές ακολουθήσουν στα Απομνημονεύματα του Πάνου Κουρτζή, που γράφτηκαν από τον ίδιο το 1914, απαιτούν από τον ερευνητή την κριτική ανάγνωσή τους. Οι πληροφορίες τους πρέπει να διασταυρωθούν και με άλλες πηγές μη προσωπικού χαρακτήρα. Έχει επισημανθεί από την ως τώρα έρευνα ότι ο Πάνος «πέφτει συχνά έξω» σε ημερομηνίες. Η διατύπωση της «δικής του αλήθειας» είναι το βασικό κίνητρο της συγγραφής των απομνημονευμάτων με αποδέκτη τους μεταγενέστερους και κυρίως τους απογόνους του.

¹⁰ Για την ερμηνεία της περίπτωσης Κουρτζή θεωρώ απαραίτητη την κατανόηση του κομβικού ρόλου των ελλήνων τραπεζιτών σε σχέση με τα δύο κέντρα εξουσίας, το σουλτανικό περιβάλλον και τους πατριαρχικούς κύκλους. Για τα παραπάνω βλ. Η. Exertzoglou, "The Development of a Greek Ottoman Bourgeoisie: Investment Patterns in the Ottoman Empire, 1850-1912" in D. Gondicas and Ch. Issawi, *Ottoman Greeks in the Age of Nationalism*, Princeton 1999, p. 89-114. Χ. Εξερτζόγλου, «Προσαρμοστικότητα και πολιτική ομογενειακών κεφαλαίων. Έλληνες τραπεζίτες στην Κωνσταντινούπολη: Το κατάστημα «Ζαρίφης-Ζαφειρόπουλος», 1871-1881, Αθήνα 1989 καθώς και Δ. Σταματόπουλος, *Μεταρρύθμιση και εκκοσμίκευση. Προς μια ανασύνθεση της ιστορίας του Οικουμενικού Πατριαρχείου τον 19^ο αι.*, Αθήνα 2003.

απέδειξε τις ικανότητες του στη διαχείριση συναφών επιχειρήσεων αξίζει να αναφέρουμε δύο. Η πρώτη αφορούσε στην εκμετάλλευση κρατικών πόρων. Η συμμετοχή των εταιρειών του σε κρατικές προμήθειες υπουργείων και στη δημοπράτηση του φόρου της δεκάτης στη Μυτιλήνη και τη Μικρά Ασία (IT 0074), του απέφεραν κέρδη της τάξης του 25-30% επί του κεφαλαίου. Καθοριστική για την επιχειρηματική του καταξίωση υπήρξε η ανάληψη της διαχείρισης των έξι φόρων του Δημόσιου Οθωμανικού Χρέους, εκ μέρους της επιτροπής των τραπεζιτών του Γαλατά, που προσπόρισε σημαντικά οφέλη στους ίδιους. Στον πολλαπλασιασμό των κερδών συνέβαλε η υποτίμηση του τουρκικού νομίσματος κατά τη διάρκεια της νομισματικής κρίσης του 1877-1878.¹¹

Η δεύτερη αφορούσε στην εμπλοκή του με τις θαλάσσιες μεταφορές. Η απόφαση αυτή αποτελούσε προσωπική επιλογή του Πάνου Κουρτζή για την επιτυχία της οποίας φαίνεται ότι τόσο ο Ζαρίφης όσο και άλλοι Κωνσταντινουπολίτες επιχειρηματίες είχαν επιφυλάξεις. (IT 0074) Η εμπειρία στη διαχείριση της Ατμοπλοΐας του Κεράτιου Κόλπου (1880-[1892]1882), της οποίας το αποκλειστικό προνόμιο είχε εκχωρήσει ο Δαμάτ Μαχμούτ Πασάς για 7 χρόνια στο Γ. Ζαρίφη¹² (IT 0074), παρά τον ζημιογόνο χαρακτήρα της, τον έφερε σε άμεση επαφή με τις ανάγκες της ταχείας θαλάσσιας μεταφοράς και με τις αναπτυξιακές προοπτικές που δημιουργούσε για τους τόπους που συνέδεε. Η οξεία αντίθεσή

¹¹ E. Eldem, *A History of the Ottoman Bank*, Istanbul 1999, σ. 127-143.

¹² Νεολόγος, 9/21-2-1880.

του με τη μονοπωλιακή εκμετάλλευση που ασκούσε το Λούδ στις γραμμές της Ανατολικής Μεσογείου και τους δυσμενείς, κατά τη γνώμη του όρους, με τους οποίους μεταχειριζόταν το αυστριακό μονοπώλιο τους επιβάτες, ειδικά της τρίτης θέσης, εξέθρεψαν το όνειρο της δημιουργίας μιας ελληνοθωμανικής επιβατικής γραμμής. (IT 0074).

Ελληνοθωμανισμός και ιδεοληψία του Πάνου Κουρτζή

Η δημιουργία μιας ιδιωτικής επιβατικής γραμμής με οθωμανική σημαία και με ατμόπλοια που έφεραν ελληνικά ονόματα και είχαν αποκλειστικά ελληνικά ή ελληνοθωμανικά πληρώματα ήταν το όνειρο του Πάνου Κουρτζή. Η καταγωγή του από τη Μυτιλήνη, ένα λιμάνι δεύτερης τάξης που ωφελήθηκε από τη σύνδεσή του με τις μεγάλες ατμοπλοϊκές γραμμές, και η επιθυμία του να αποτελέσει εναλλακτική προς το Λούδ πρόταση στο χώρο των συγκοινωνιών, εξυπηρετώντας τους απλούς ταξιδιώτες της αυτοκρατορίας με σύγχρονα μέσα και επαρκείς υπηρεσίες, συνέβαλλαν αποφασιστικά στη δημιουργία της ιδιωτικής ατμοπλοϊκής του γραμμής. Εδώ θα μπορούσαμε να υποθέσουμε ότι παρά την προώθηση σε επιχειρηματικές υποθέσεις εκ μέρους του Γεώργιου Ζαρίφη με τον οποίο είχε αποκτήσει σχέση εμπιστοσύνης και φαίνεται ότι ήταν το «δεξί του χέρι», ο μη αμιγώς χρηματιστικός προσανατολισμός του Πάνου σχετίζεται, αφενός μεν, με την ύπαρξη λιγότερων διαθέσιμων κεφαλαίων και τον «κορεσμό» του χώρου των τραπεζιών, αφετέρου δε, με το εμπορικό παρελθόν και το δικό του προσωπικό όραμα από το οποίο δεν έλειπε ο κοινωφελής χαρακτήρας. Η ελληνοθωμανική του συνείδηση ξεδιπλώνεται και σε προηγούμενες επιχειρηματικές

πρωτοβουλίες, όπως στο κεφαλαιώδες ζήτημα της διαχείρισης των έξι έμμεσων φόρων του τουρκικού δημοσίου, όταν αντιτάχθηκε στην πρόταση του Θ. Μαυρογορδάτου για αντικατάσταση όλων των Οθωμανών διευθυντών με χριστιανούς και δη ευρωπαίους υπηκόους (IT 0074). Θεωρούσε ότι η θέση του χριστιανικού πληθυσμού μπορούσε αποφασιστικά να εξυπηρετηθεί και να βελτιωθεί μέσα από τους θεσμούς και τη συμμετοχή στη διοίκηση, την οποία είχε καταστήσει εφικτή το καθεστώς των μεταρρυθμίσεων.¹³ Αξίζει να αναφέρουμε το σκεπτικό της αιτιολόγησης της πρότασής του: *«Εζήτησα να ακυρωθή η τοιαύτη απόφασις και να διορισθούν μάλιστα οι οθωμανοί ως Διευθυνταί (Ναζιρ) και μάλιστα εκ των καλύτερων των τότε διευθυνόντων τους φόρους αυτούς λέγων ότι μόνον ούτω θ' αποφύγωμεν εξ ενός προστριβήν και μήνιν όλων των Οθωμανών και των Υπουργών ακόμη θέλοντες αύθις ν' αντικαταστήσωμεν τους Οθωμανούς με χριστιανούς και εξάλλου οι μέχρι τούδε υπάλληλοι είναι εις θέσιν να μας μνήσουν εις την διαχείρησιν.....σκεπτόμενοι ότι οι Οθωμανοί ως αρχο... είναι κάλλιστοι υπάλληλοι και ολιγαρκέστεροι των Χριστιανών...»*

Ο Πάνος Κουρτζής συλλαμβάνει το χώρο του Αιγαίου ως ενιαίο γεωγραφικό σύνολο και διαβλέπει την ανάγκη να συνδεθούν μεταξύ τους λιμάνια όχι μόνο πρώτης αλλά και δεύτερης τάξης των δύο χωρών, της Ελλάδας και της Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Θεωρεί ότι αυτό είναι ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της επιβατικής του γραμμής, με δεύτερο το θέμα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Η χάραξη της πρώτης γραμμής που συνέδεε την Κωνσταντινούπολη με την Κρήτη περνώντας από ελληνικά λιμάνια και η σταθεροποίηση της λειτουργίας της

¹³ Α. Αλεξανδρής, «Οι Έλληνες στην υπηρεσία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας 1850-1922», Δελτίο της Ιστορικής και Εθνολογικής Εταιρείας της Ελλάδος, τ. 23, Αθήνα 1980, σ. 365-404.

αποτέλεσαν τον πρώτο του στόχο. Στη συνέχεια, με την ανάπτυξη και επέκταση της Ατμοπλοΐας, ενδιαφέρθηκε όχι μόνο για τον εμπλουτισμό των εσωτερικών δρομολογίων αλλά και για τη σύνδεση των πολιτών της αυτοκρατορίας με το εξωτερικό, τις παραδουνάβιες χώρες, τις μεγαλύτερες ελληνικές πόλεις και με το σημαντικότερο εμπορικό λιμάνι της Αυστρο-Ουγγρικής αυτοκρατορίας, την Τεργέστη.

Ανάπτυξη και παρακμή της επιχείρησης

Στην αρχή ξεκίνησε με ένα μικρό ατμόπλοιο, αγορασμένο στην Αγγλία, 250 τόνων. Με αυτό άρχισε το πρώτο του δρομολόγιο που συνέδεε την Κωνσταντινούπολη με την Κρήτη. Φαίνεται ότι τα πρώτα ταξίδια της γραμμής ήταν ζημιογόνα (Ιαν.-Μαρτ.1884), στη συνέχεια όμως ανέκαμψε και κάθε χρόνο επέκτεινε τις δραστηριότητές του αποκτώντας καινούργια πλοία και εγκαθιστώντας νέες γραμμές επικοινωνίας.

Τη δράση της ατμοπλοΐας μπορούμε να παρακολουθήσουμε σε τρεις φάσεις. Η πρώτη, που είναι φάση ανάπτυξης, φθάνει μέχρι το 1895, στη διάρκεια της οποίας γίνεται και το πέρασμα της εταιρείας στο ενεργητικό της Τράπεζας Μυτιλήνης (1891). Υπάρχει στη συνέχεια, μια περίοδος στασιμότητας και δυσκολιών, από τις παραμονές του ελληνοτουρκικού πολέμου ως το 1903, ενώ από τα 1904 και μετά η εταιρεία αντιμετωπίζει σοβαρές δυσκολίες και μπαίνει σε περίοδο ύφεσης (βλ. και κείμενο Χ. Εξερτζόγλου για την Τράπεζα Μυτιλήνης).

Αποτίμηση του αρχειακού υλικού που αφορά στη λειτουργία και ανάπτυξη της εταιρείας

Το αρχειακό υλικό που αντιστοιχεί στη μελέτη αυτών των φάσεων είναι αποσπασματικό, σώζονται όμως ορισμένα εξαιρετικά συνθετικά τεκμήρια, μοναδικής σημασίας όχι μόνο για την ατμοπλοΐα αλλά και για το σύνολο των αρχείων επιχειρήσεων που αφορούν σε ακτοπλοϊκές εταιρείες. Ένα από αυτά είναι το προσωπικό σημειωματάριο του Πάνου με αντιγραμμένα οικονομικά στοιχεία από τα λογιστικά βιβλία της

εταιρείας για την περίοδο 1883-1895 (IT0648).¹⁴ Σε αυτό παρουσιάζονται οι χρήσεις ανά μήνα, αναλύσεις εσόδων–εξόδων, οι ισολογισμοί ανά ταξίδι καθώς και οικονομικά στοιχεία από τη λειτουργία των ορυχείων της Ποντοηράκλειας, που συνδέονται με την προμήθεια κάρβουνου για τα ατμόπλοια της εταιρείας.¹⁵ Σημαντική πηγή είναι και το διαφημιστικό φυλλάδιο της εταιρείας (IT), που έχει εκδοθεί το 1887 από το πρακτορείο των Αθηνών, στο τυπογραφείο «Εστία» καθώς και το διαφημιστικό που έχει εκδοθεί στην Κωνσταντινούπολη το 1901 με τα δρομολόγια και ταρίφες για τα εμπορεύματα.(IT2117)

Ενδιαφέροντα έγγραφα αφορούν στους ναυτιλιακούς πράκτορες,¹⁶ εκεί που υπάρχουν υποκαταστήματα της Τράπεζας Μυτιλήνης, τα οποία προέρχονται από την ύστερη φάση της εταιρείας (IT 2129-2135) καθώς και αλληλογραφία με την Τεργέστη (IT2127-2128,2117) προκειμένου να επιτευχθεί το άνοιγμα της γραμμής και η συνακόλουθη συγκατάθεση του αυστριακού Λόυδ. Τέλος στους ισολογισμούς της Τράπεζας Μυτιλήνης του 1903-1904 τεκμηριώνεται η φθίνουσα θέση της ατμοπλοΐας και ορισμένα από τα βασικά προβλήματα που έθετε η έλλειψη εκσυγχρονισμού της. (IT1191, IT 0948,)

Δρομολόγια, ταξίδια και έσοδα

Η κατάρτιση του πίνακα των δρομολογίων της *Ατμοπλοΐας Αιγαίου* καθώς και των λιμανιών προσόρμισης ήταν η σπουδαιότερη διευθυντική εργασία που αφορούσε στη διαχείριση μιας επιβατικής γραμμής γιατί έπρεπε να γίνει με βάση τις ανάγκες του εμπορίου και της διακίνησης, διαβλέποντας τις προοπτικές ανάπτυξης των ανταλλαγών και

¹⁴ Τα στοιχεία αυτά χρειάζεται να υποβληθούν σε αριθμητικό έλεγχο διότι έχει επισημανθεί μικρή απόκλιση ως προς τα σύνολα των προσθέσεων που μπορεί να οφείλεται και σε λάθη αντιγραφής του ίδιου του Πάνου ή λάθη δικά μας που προκύπτουν από [την] [προσθήκη] εσφαλμένη ταυτοποίηση των αριθμών του χειρογράφου.

¹⁵ Για τη σπανιότητα τέτοιου είδους τεκμηρίων και τα προβλήματα που θέτει η «ανάγνωσή» τους βλ. A. J. Arnold, “ Accounting information and Historical Research in the Shipping Industry”, *International Journal of Maritime History*, VII, no 1 (June 1995), p. 105-115.

¹⁶ Το 1901 έχει 33 πρακτορεία στην Ανατολική Μεσόγειο (IT2117)

λαμβάνοντας υπ' όψη τον συναγωνισμό από άλλες γραμμές, έτσι ώστε το αποτέλεσμα να είναι επωφελές. Η εργασία αυτή ήταν προσωπικό επίτευγμα του Πάνου Κουρτζή και τα οικονομικά στοιχεία που συνοδεύουν την πορεία της αποδεικνύουν την ορθότητα του σχεδιασμού του.

Παραθέτουμε παρακάτω τα βασικά δρομολόγια της Ατμοπλοΐας, τα οποία συνοδεύονται από τους χάρτες που έχει εκπονήσει ο συλλέκτης Μ. Καϊτατζίδης.¹⁷

Πίνακας 1

Δρομολόγια της Ατμοπλοΐας Αιγαίου, Π.Μ. Κουρτζή και Σία

Γραμμή Κρήτης	Γραμμή Βόλου	Γραμμή Τραπεζούντας	Γραμμή Δουνάβεως	Γραμμή Γέρας	Γραμμή Τεργέστης
Κων/λη	Κων/λη	Κων/λη*	Κων/λη*	Κων/λη	Κων/λη
Καλλίπολη	Καλλίπολη	Ινέπολη**	Βάρνα**	Καλλίπολη	Μυτιλήνη
Δαρδανέλια	Δαρδανέλια*	Αμισός***	Σουλινάς	Δαρδανέλια	Σμύρνη
Μυτιλήνη	Άθως	Ορδού	Τούλτσα	Τένεδος	Τσεσμέ
Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κερασούς	Γαλάτσι	Μόλυβος	Χίος
Χίος	Βόλος	Τραπεζούς	Βράϊλα	Ακσαΐ	Πειραιάς
Άνδρος				Κεμέρι	Γύθειο
Τήνος				Αϊβαλί	Καλαμάτα
Σύρος				Μοσχονήσια	Πάτρα
Πειραιάς				Μυτιλήνη	Κέρκυρα
Χανιά		*Ποντοηράκλεια ή Ζογκουλντάκ		Πλομάρι	Αγ. Σαράντα
Ρέθυμνο		**Με προσθήκη της Σινώπη,	*Με προσθήκη το Μπουργκάς	Γέρα	Αυλώνα
Ηράκλειο	*Με προσθήκη το	***Με προσθήκη την Ούννα	** Με προσθήκη το Κοζλού		Τεργέστη

¹⁷ Μ. Καϊτατζίδης, «Ατμοπλοΐα Αιγαίου Π.Μ.Κουρτζής και Σία», *Φιλοτελική Λέσβος*, 1993, τ. 145.....

	Δεδέαγατς κάθε 15θήμερο		ή την Κωνσταντς α		
--	-------------------------------	--	-------------------------	--	--

Πηγές: Διαφημιστικό φυλλάδιο της Ατμοπλοΐας Αιγαίου, Π.Μ. Κουρτζή και Σία, 1887 και προσωπικό σημειωματάριο Πάνου Κουρτζή με οικονομικά στοιχεία από τα λογιστικά βιβλία της εταιρείας για την περίοδο 1883-1895 (IT0648).

Η ανάπτυξη της *Ατμοπλοΐας* έγινε σταδιακά στο βαθμό που τα κέρδη σιγουρευόνταν και επέτρεπαν την αύξηση του στόλου και τη διεύρυνση της εξυπηρέτησης, όπως υποδεικνύουν τα λογιστικά βιβλία της εταιρείας.

Πίνακας 2

Ανάπτυξη της Ατμοπλοΐας Αιγαίου, Π.Μ. Κουρτζή και Σία , 1884-1895

Έτος	Γραμμές	Έσοδα σε γρόσια	Ταξίδια
1884	Κρήτη και στη συνέχεια Βόλος	2.893.697	82
1885	Κρήτη και Βόλος	3.777.211	92
1886	Κρήτη και Βόλος	3.607.529	93
1887	Κρήτη, Βόλος, Κωνσταντσα, Τραπεζούντα + έκτακτα	4.482.513	203
1888	Κρήτη, Βόλος, Δούναβης, Τραπεζούντα + έκτακτα	5.026.908	193
1889	ίδιο	6.150.921	223
1890	ίδιο	7.476.818	258
1891	ίδιο	8.122.623	261
1892	ίδιο	8.099.360	285

1893	ίδιο	7.813.444	243
1894	ίδιο	7.594.068	271
1895	ίδιο	7.110.339	277

Πηγή: Προσωπικό σημειωματάριο Πάνου Κουρτζή με οικονομικά στοιχεία από τα λογιστικά βιβλία της εταιρείας για την περίοδο 1883-1895 (IT0648).

Η ανάλυση του κόστους ή το στοίχημα μιας επιβατικής γραμμής

Για να είναι ένα ταξίδι επωφελές θα πρέπει οι εισπράξεις από επιβάτες και εμπορεύματα να υπερβαίνουν τα έξοδα τα οποία, όπως παρουσιάζουν τα λογιστικά βιβλία, κατανέμονταν σε κατηγορίες: ασφάλειες, καύσιμα, μισθούς, λιμενικά τέλη, αναλώσιμα, έξοδα επισκευών, προμήθειες και γενικά έξοδα.

Παρουσιάζουμε ένα συνοπτικό πίνακα των εξόδων της Ατμοπλοΐας για το έτος 1885, με τις απαραίτητες διορθώσεις που οφείλονται σε λάθη αντιγραφής από τα πρωτότυπα ή υπολογισμού του Πάνου Κουρτζή

Πίνακας 3

Καταμερισμός εξόδων της Ατμοπλοΐας Αιγαίου για το 1885

Μήνες	Ετήσιες Δαπάνες	Ασφάλιστ ρα	Μισθοί	Άνθρα κας	Λιμενικά και Φάροι	Προμήθειες και διάφορα Έξοδα	Επισκευές και χρειώδη	Υλικά και αναλώσιμα
Ιανουάριος	189403	26078	49054	44501	16235	19517	22549	11466
Φεβρουάρι ος	192588	25260	52083	51155	16082	40686	5131	2192
Μάρτιος	192891	23953	51157	56262	15291	33033	8358	4837
Απρίλιος	232972	23954	49236	88312	17176	41592	6071	6532
Μάιος	318718	23953	49802	79706	18888	34848	4046	7674
Ιούνιος	234875	23954	51228	63625	16687	39111	33971	6299
Ιούλιος	222717	29052	46359	65158	26489	29986	19565	6107
Αύγουστος	220037	18453	49040	52252	9394	42852	32177	8871
Σεπτέμβρι ος	181038	17712	49657	51055	11582	39986	5936	5109
Οκτώβριος	555634	43853	79831	105754	149860	115284	47112	13340
Δεκέμβρι ος	279796	30622	68820	85189	16720	41383	30546	6506
December	308645	27160	65596	61856	15088	81439	35449	22056
Σύνολο	3021801	314004	661863	804825	329492	559717	250911	100989
%	100	10.39	21.91	26.64	10.90	18.52	8.30	3.34

Πηγή: Προσωπικό σημειωματάριο Πάνου Κουρτζή με οικονομικά στοιχεία από τα λογιστικά βιβλία της εταιρείας για την περίοδο 1883-1895 (IT0648).

Τέτοιους πίνακες με την ανάλυση των εξόδων αλλά και τα συνοπτικά έσοδα μελετούσε ο Πάνος Κουρτζής για κάθε ταξίδι και κάθε μήνα, ενώ η ανάλυση της βιωσιμότητας της ατμοπλοΐας έπρεπε να γίνει για την κάθε γραμμή χωριστά. Η γνώση που έχουμε και από την *Ελληνική Ατμοπλοΐα*,¹⁸ παρά την έλλειψη συγκεκριμένων αναλυτικών στοιχείων και την προσπάθεια μη κοινοποίησής τους από το ΔΣ της εταιρείας, δείχνουν ότι το ζημιογόνο ή επικερδές της εσωτερικής συγκοινωνίας στο Αιγαίο και ειδικά της προσόρμισης σε ορισμένα λιμάνια αποτελούσε ακανθώδες πρόβλημα για την ακτοπλοΐα, τόσο από ελληνικής όσο και από οθωμανικής πλευράς. Τα αποτελέσματα που παρουσίασε η *Ατμοπλοΐα Αιγαίου* τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας της είναι δείκτης της ορθολογικής οργάνωσης και της αποτελεσματικής διοίκησης του Πάνου Κουρτζή.

Το κύριο ζήτημα ήταν η συμπίεση του κόστους ώστε να εξασφαλίζεται μεγαλύτερο περιθώριο κέρδους. Στην κατεύθυνση αυτή ο Π. Κουρτζής ακολούθησε την παρακάτω στρατηγική:

- προμήθεια κάρβουνου, από δικές του εκμεταλλεύσεις στην Ποντοηράκλεια και το Κοζλού.
- Συμβάσεις με την οθωμανική και ελληνική κυβέρνηση για δωρεάν μεταφορά του ταχυδρομείου με αντάλλαγμα τη μείωση των λιμενικών τελών¹⁹
- Επωφελείς συμφωνίες με άλλες εταιρείες ή γραμμές για καθορισμό κοινού ναύλου

¹⁸ Κ. Παπαθανασόπουλος, *Εταιρεία Ελληνικής*, σ. 151.

¹⁹ Βλ. και Μ. Καϊτατζίδης, «Ατμοπλοΐα Αιγαίου Π.Μ.Κουρτζής και Σία», *Φιλοτελική Λέσβος*, Ιαν.-Φεβρ. 1993, τ. 145, σ. 11-15.

Κεντρικό ζήτημα για την επιβίωση μιας ατμοπλοϊκής γραμμής ήταν το είδος του προστατευτισμού που θα ασκούσε το κράτος απέναντι σε αυτήν. Οι παραχωρήσεις και η υποστήριξη εκδηλωνόταν με τη χορήγηση αποκλειστικών προνομίων, με την απευθείας επιχορήγηση, με την έμμεση οικονομική υποστήριξη μέσα από την αγορά ατμόπλοιων για λογαριασμό της εταιρείας ή με την μείωση των λιμενικών τελών. Η Ατμοπλοΐα Αιγαίου χρησιμοποίησε κυρίως τις δύο πρώτες από τις παραπάνω αναφερόμενες λύσεις, προσπαθώντας να μην παρουσιάζει ελλείμματα στις χρήσεις της.

Η ανοδική πορεία της Ατμοπλοΐας και η αύξηση του στόλου της ως τις παραμονές του ελληνοτουρκικού πολέμου τεκμηριώνεται από τα οικονομικά στοιχεία που παραθέτει ο Πάνος στο σημειωματάριο του.

Στόλος της Ατμοπλοΐας

Πάνορμος, 250 τόνων

Κρήτη, 500 τόνων

Χίος, 500 τόνων

Σμύρνη, 650 τόνων

Πόλη Μυτιλήνη, 1100 τόνων

Τραπεζούς, 650 τόνων

Μασσαλία, 1400 τόνων

Βράϊλα, 2500 τόνων

Οδησσός, 3000 τόνων

Ηράκλειο, 950 τόνων

Κάρδιφ, 600 τόνων

Νεάπολι, 1200 τόνων

Μετά το 1895 αναφύονται δυσκολίες που πηγάζουν από την όξυνση των ελληνοτουρκικών σχέσεων. Από την κρίση ζημιώνονται κυρίως οι βασικές γραμμές Κρήτης–Βόλου. Μαρτυρίες υπάρχουν και για τον σκληρό συναγωνισμό στη γραμμή της Τεργέστης. Οι ληστρικοί όροι με τους οποίους οι Αυστριακές γραμμές παραχωρούσαν το 1902 στον Κουρτζή το δικαίωμα προσόρμισης στην Τεργέστη ανά 15θήμερο παρουσιάζονται στο τεκμήριο IT0248. Είναι ενδεικτικό ότι η στροφή της Τράπεζας Μυτιλήνης στην ανάπτυξη των αμιγώς τραπεζιτικών εργασιών δεν μπόρεσε να συνδυαστεί με την αντίστοιχη ανάπτυξη της ατμοπλοΐας που αποτελούσε βασική επιχείρηση της Τράπεζας και προπαντός να αποδεσμεύσει κεφάλαια για την αναβάθμιση και τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό της. Έτσι, όπως γλαφυρά παραθέτει το αχρονολόγητο τεκμήριο (IT1191), που όμως ανήκει στην ύστερη φάση της Τράπεζας, η Ατμοπλοΐα, με 10 πλοία στο ενεργητικό της και έναν ναυπηγοεπισκευαστικό ναύσταθμο στον Κεράτιο Κόλπο γνώριζε εδώ και μια δεκαετία τη στασιμότητα, δεν μπορούσε να ανανεώσει το στόλο της με πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας (2-3000 τόνων) και υφίστατο τις ζημιογόνες συνέπειες που είχε η άρση του δικαιώματος μεταφοράς ξένου ταχυδρομείου και τα μεγάλα τέλη της προξενικής βίζας στις χώρες του εξωτερικού.

Η Ατμοπλοΐα παρά τις σκέψεις των μελών του ΔΣ της Τράπεζας να πουληθεί, την περίοδο 1904-1905 συνέχισε να αποτελεί μέρος του ενεργητικού της Τράπεζας, (IT 1844), έως και την πτώχευσή της το 1911.

Ο Μίτσας Κουρτζής και το «σπάσιμο» της απομόνωσης του Αιγαίου στο Μεσοπόλεμο

Κληρονόμος των ιδεών του Πάνου Κουρτζή και συνεχιστής των εκσυγχρονιστικών του προσπαθειών ήταν ο γιος του Μίτσας, ο οποίος είχε προσχωρήσει στη διαχείριση της Ατμοπλοΐας, όσο ο πατέρας του είχε αποσυρθεί στη Μυτιλήνη. Εκτός του πολυσχιδούς επιχειρηματικού

του ταλέντου, ο Μίτσας γνώριζε καλά τη θάλασσα από την οποία εμπνεόταν καλλιτεχνικά. Κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου και ενώ η διαμονή του στη Μυτιλήνη αποτελούσε τροχοπέδη στην εκδίπλωση και ευόδωση των καινοτόμων πρωτοβουλιών του σε διάφορους τομείς (μεταποίηση, τουριστική εκμετάλλευση, δημιουργία πολυδύναμου κτήματος), ο Μίτσας Κουρτζής μελέτησε και σχεδίασε μια πρόταση επικοινωνιακής σύνδεσης των νησιών του Β. Αιγαίου με τις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας και το εξωτερικό. Με τον τρόπο αυτό προσπαθούσε να σπάσει τον απομονωτισμό στον οποίο είχαν περιέλθει τα νησιά του Αν. Αιγαίου, που βρίσκονταν κατά μήκος του θαλάσσιου συνόρου με την Τουρκία. Η μελέτη για την κατάσταση της ελληνικής ακτοπλοΐας εξέταζε τις γεωγραφικές συνθήκες, την υφιστάμενη κατάσταση (νομοθετικό πλαίσιο, γραμμές και δρομολόγια, τα πλοία), τις προοπτικές αξιοποίησης της συγκοινωνίας (νέες γραμμές και λιμάνια προσέγγισης, νέα πλοία) και το χρηματοοικονομικό σκέλος της επιχείρησης. Παρουσιάζονται εκτιμήσεις για τη συνολική κάλυψη που θα είχε η νέα γραμμή σε επιβάτες και εμπορεύματα, ταρίφες και ναύλοι σε σύγκριση και με την υπάρχουσα ακτοπλοϊκή γραμμή. Τέλος περιλαμβάνονται σχέδια των πλοίων και της διαρρύθμισής τους σχεδιασμένα από τον ίδιο. Τη μελέτη αυτή ο Μίτσας Κουρτζής υπέβαλλε στις γερμανικές προξενικές αρχές το 1934, σε αναζήτηση επιχειρηματικού ενδιαφέροντος (βλ. και κείμενο Γ. Ζελεπού). Η μη πραγματοποίηση του σχεδίου δε μειώνει στο ελάχιστο τη σημασία της επιχειρηματικής πράξης του. Αποδεικνύει την βαθιά γνώση που είχε ο Μίτσας Κουρτζής για τις θαλάσσιες μεταφορές, την άνεση και την επάρκεια με την οποία χειριζόταν τα θέματα των συγκοινωνιών αλλά και τις πολιτικές προτιμήσεις και τους προσανατολισμούς του.