

Ελαιοκαλλιέργεια και καινοτομία στη Λέσβο : η περίπτωση της οικογένειας Κουρτζή

Ευρυδίκη Σιφναίου, Ινστιτούτο Νεοελληνικών Ερευνών

1. Ελαιοκαλλιέργεια στη Λέσβο και οθωμανική κληρονομιά

Το θέμα της ελαιοκαλλιέργειας αποτελεί κεντρικό ζήτημα που απασχολεί τη λεσβιακή οικονομία. μέχρι τις μέρες μας και ήταν η κύρια πηγή εισοδήματος ως τα μέσα του 20ού αιώνα. Η υποθήκευση της αγροτικής παραγωγής σε μονοκαλλιεργούμενες εκτάσεις μετά την Μεγάλη Καμάδα (1850) και η μεταφύτευση μικρασιατικών ποικιλιών δένδρων, έδωσαν αποφασιστική ώθηση στην αύξηση του όγκου την παραγωγής στις τελευταίες δεκαετίες του 19^{ου} αι και στη δημιουργία πυκνού δίκτυου ατμοκίνητων μέσων μεταποίησης για μαζική παραγωγή λαδιού.

Η Λέσβος είναι η πρώτη ελαιοφόρα περιοχή της Ελλάδας που είχε συστηματική βιομηχανική παραγωγή λαδιού πριν την Απελευθέρωσή της (1912). Η ιδιοτυπία αυτή οφείλεται στην διευρυμένη εσωτερική αγορά της Οθωμανικής αυτοκρατορίας που σε συνδυασμό με τη γεωγραφική θέση του νησιού ευνόησε την εξάπλωση της μονοκαλλιέργειας και τις τεχνολογικές μετατροπές στους ελαιόμυλους, μετατροπές που επιτεύχθηκαν με την εισαγωγή ατμοκίνητων μηχανών.¹ Η ανάπτυξη του εμπορίου του λαδιού από τους χριστιανούς οθωμανούς υπηκόους, μετά την κατάργηση του μονοπωλίου εμπορίας του λαδιού (1839), η συσσώρευση κεφαλαίων από τις επιχειρηματικές δραστηριότητες των Λέσβιων της διασποράς και η γενική οικονομική ευμάρεια από το 1880 ως το 1912 ευνόησαν τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση της ελαιουργίας.

Δεν έλειψαν ωστόσο και τα προβλήματα στη διάθεση της παραγωγής, προβλήματα που δημιούργησε η διεθνής κρίση του τρίτου τέταρτου του 19ου αι. Η πτώση των τιμών των αγροτικών προϊόντων το διάστημα της Μεγάλης Ύφεσης² έφερε στο προσκήνιο το επιτακτικό αίτημα της βελτίωσης των καλλιεργειών και της ποιότητας

¹ Ε. Σιφναίου, Λέσβος. Οικονομική και κοινωνική ιστορία (1880-1912), Αθήνα 1996 · Ε. Σιφναίου, Ν. Σηφουνάκης, Γ. Κουτσογρίδης, *Ενθύμιον Σαπωνοποιίας Λέσβου*, Αθήνα 2002· Ε. Σιφναίου, «Αναζητώντας την επιχειρηματικότητα του κύκλου της ελιάς: η περίπτωση της Λέσβου», στο Α. Αργυρίου (επιμ.), *Η Ελλάδα των Νησιών από τη Φραγκοκρατία ως σήμερα. Πρακτικά του Β! Ευρωπαϊκού Συνεδρίου Νεοελληνικών Σπουδών*, Ρέθυμνο, 10-12 Μαΐου 2002, τ. Β!, Αθήνα 2004, σ. 423-434.

² Βλ. Χρ. Αγραντώνη, «Μεσογειακά αγροτικά προϊόντα: η ελιά, η μουριά και το αμπέλι την ώρα της βιομηχανίας», π. *Τα Ιστορικά*, τ. 8, Ιούνιος 1988, σ. 82-83.
Παρόμοια κρίση που επέβαλε διαρθρωτικές αλλαγές στην ελαιοκαλλιέργεια και κυρίως στη μεταποίηση έχουμε και την περίοδο 1928-1936.

των μεσογειακών προϊόντων. Έπληξε κυρίως τις χώρες και τις περιοχές που οι εξαγωγές τους στηρίζονταν σε μαζική, συνήθως κακή και μέτριας ποιότητας, παραγωγή. Οι τιμές των ελαίων υποχώρησαν αισθητά και η ζήτηση βιομηχανικών κυρίως ελαίων μειώθηκε με τη διάδοση του πετρελαιο ως φωτιστικού μέσου και των σπορέλαιων, που ήταν φθηνότερα και κατάλληλα για σαπωνοποίηση. Η παραγωγή λαδιού στη Λέσβο είχε εξαγωγικό προσανατολισμό κυρίως για δεύτερης ποιότητας λάδια με καυστικές ιδιότητες ή για την εγχώρια και ξένη σαπωνοποιία.

2. Ο Μεσοπόλεμος και ο αγώνας για τον εκσυγχρονισμό της αγροτικής παραγωγής

Η περίοδος του Μεσοπολέμου είναι σημαντική για την ελληνική ελαιοπαραγωγή όχι μόνο γιατί η χώρα μπορούσε μέσα σε ειρηνικές συνθήκες να αναπτύξει και βελτιώσει της παραγωγικές της εκτάσεις, που είχαν αισθητά αυξηθεί όσον αφορά τους ελαιώνες από την προσάρτηση των Νέων Χωρών, αλλά και γιατί για πρώτη φορά δινόταν διεθνώς έμφαση σε έναν επιστημονικότερο τρόπο καλλιέργειας και μεταποίησης με τη συμβολή της γεωπονικής και της χημείας. Ο ρόλος του κράτους στην κατασκευή μεγάλων έργων, στην επιμόρφωση των καλλιεργητών και ιδίως στην χάραξη αγροτικής πολιτικής θα αποδειχθεί καθοριστικός..

Την εικοσαετία αυτή έχουμε μια πρωτοφανή πύκνωση της αγροτικής βιβλιογραφίας και τις περισσότερες εκδόσεις για την ελιά. Την ίδια περίοδο η Εθνική Τράπεζα αλλά και η Αγροτική αναλαμβάνουν συστηματικές μελέτες για την ελαιοκαλλιέργεια και της προοπτικές της.³ Δημοσιεύονται για πρώτη φορά συγκρίσεις με τις ελαιοπαραγωγούς χώρες της Μεσογείου καθώς και προβληματισμοί για τη βελτίωση της θέσης της ελληνικής ελαιοπαραγωγής στην παγκόσμια αγορά.

Η οικογένεια Κουρτζή συνέβαλλε στην ανάδειξη καινοτόμων λύσεων τόσο στον τομέα της καλλιέργειας όσο και στον τομέα της μεταποίησης με στόχο την βελτίωση της ποιότητας του λαδιού.

3. Τα κακώς κείμενα της ελληνικής ελαιοκομίας

Η ελληνική παραγωγή ελαίου παρέμεινε σε μεγάλο βαθμό ταυτισμένη με τα δεύτερης ή κακής ποιότητας λάδια με αποτέλεσμα να χάσει ευκαιρίες προώθησης και θετικής αξιολόγησης των προϊόντων της, ιδιαίτερα τις εποχές που τα ξένα έλαια υποχωρούσαν στις αγορές κατανάλωσης. Όμως η αργή βελτίωση των μεθόδων καλλιέργειας και η καθυστέρηση μετατροπής των μέσων έκθλιψης σε σύγχρονες μονάδες, στέρησαν από την ελληνική ελαιοκομία τη δυνατότητα να συναγωνιστεί με

³ ΙΑΕΤΕ, Βιομηχανική Πίστη, 0-125, 1939, μελέτη της ΕΤΕ για την ελαιοπαραγωγή.

επιτυχία τους γείτονές της. Η παραδοσιακότητα που διαπότιζε τη νοοτροπία του καλλιεργητή αλλά και του επιχειρηματία⁴ δεν ξεπεράστηκε.

Ήδη από τη δεκαετία του 1880 ήταν γνωστές στην Ελλάδα οι απόψεις των γεωπόνων για τη σημασία του κλαδέματος των δένδρων, του οργώματος και του λιπάσματος του εδάφους. Η εικόνα όμως των ελληνικών ελαιώνων ήταν απογοητευτική από την άποψη των μεθόδων καλλιέργειας και συλλογής του καρπού. Η γενική παρατήρηση ήταν ότι δεν επρόκειτο για εντατική καλλιέργεια με επιστημονικό τρόπο και χρήση των γνώσεων της γεωπονικής και δενδροκομίας, αλλά για δάση από ελιές, που ήταν εγκαταλειμμένα στην ελεύθερη ανάπτυξή τους, όπου η ανθρώπινη επέμβαση υπήρχε μόνο κατά την περίοδο της συγκομιδής.

Στη Γαλλία και την Ιταλία αντίθετα, που ήταν οι πρώτες στην παραγωγή λαδιών εκλεκτής ποιότητας, η κλάδευση του δένδρου εφαρμοζόταν σε ευρεία κλίμακα και είχε κατανοηθεί ως απαραίτητη για την καλή συγκομιδή γιατί, εκτός των άλλων, επέτρεπε τη συλλογή του καρπού με το χέρι.⁵ Ιδιαίτερα βλαπτική για το δένδρο ήταν και η μέθοδος του ραβδίσματος, που συνηθιζόταν κυρίως στα ψηλά δένδρα και ευδοκίμούσε στους ελληνικούς ελαιώνες μέχρι και τον μεσοπόλεμο.

4. Ράβδισμα και «Εργάνη»

Για την καταπολέμησή του ραβδίσματος ο Μίτσας Κουρτζής κατασκεύασε την *Εργάνη* το 1924, ένα σιδερένιο εργαλείο με περύγια που κτυπούσε ελαφρά τα κλαδιά για το οποίο πήρε και δίπλωμα ευρεσιτεχνίας (IT 0073). Αξίζει να ανατρέξουμε στο σχετικό απόσπασμα από το προσωπικό του ημερολόγιο (IT 0073), για να γίνει κατανοητό πόσο εύκολα, από το ενδιαφέρον και τη φροντίδα ενός μορφωμένου ελαιοπαραγωγού, καλά ενημερωμένου για τις τεχνολογικές εφαρμογές στο διεθνή χώρο και με διαθέσιμα κεφάλαια για επιχειρηματικό εκσυγχρονισμό, μπορούσαν να ξεπηδήσουν, σχεδόν σαν παιχνίδι πειραματισμού, βελτιώσεις στην ελαιοκομία: «*Στα 1920 βλέπω την καταστροφήν που κάμνει το ράβδισμα, μελετώ τρόπον αβλαβούς ραβδίσματος. Κατασκευάζω ένα είδος ξύλινης χτένας με κονδυλωτά δόντια μήκους 7cm. Πρώτα αποτελέσματα καλά. Νομάρχης Βόμπος, παρίσταται εις εφαρμογήν. Αλλά μεγίστη δυσκολία εις το μπερδεύμα των οπωσδήποτε στενών κλαδιών. Σιγά-σιγά εγκαταλείπεται η χτένα.*

⁴ «Εμπόρους λαδάδες χωρίς μεγάλους ορίζοντες» χαρακτηρίζει ο Α. Πανσέληνος τους εμποροβιομήχανους της Λέσβου. Α. Πανσέληνος, *Τότε που ζούσαμε*, 4^η έκδοση, Αθήνα 1976, σ.11. Αντίστοιχα ο Μ. Καραγάτσης περιγράφει έναν εύπορο σαπωνοβιομήχανο του Μεσοπολέμου που καταστράφηκε οικονομικά κάνοντας «σπέκουλα» με τ η σοδειά του λαδιού. Μ. Καραγάτσης, *Γιούγκερμαν*, Α τόμος, 16^η έκδοση, Αθήνα 1998, σ. 169.

Στα 1924, τον Μάρτιον, με τις πρώτες ενδείξεις καλής εσοδείας, ξαναρχίζω προσπαθείας. Σκέπτομαι ένα είδος ισχυρού ρεύματος αέρος.

Βασανίζω τας άλλας φυσικάς δυνάμεις, νερό, έλξη, κεντρόφονξ.

Σ' αυτήν την νύκτα της Παρασκευής 4 Απριλίου 1924 σταματώ και αργά μετά τα μεσάνυχτα, στο μικρό σαλονάκι που έχομε γραφείο, ανάμεσα στα εργαλεία που με τον Γιώργο και τον Νέλλο⁶, μερικούς μήνες κάνουμε το *modelé* της Φαμάκας⁷, κάθομαι και κάνω τον πρώτον κώνον από χαρτόνι ζωγραφικής και κολλώ πτερύγια με χαρτάκια (ρίζες) για να ανοιγοκλείνουν. Το πρωί-πρωί πηγαίνω στον Πασάν και Φαναρτζή⁸ και δεν τον βρίσκω. Πηγαίνω στον Φανάρα Βασίλη, λείπει. Καταντώ σ' έναν Λαλά. Του εξηγώ τι θέλω και αρχίζει την κατασκευήν. Ερωτά, τι είναι. Του λέγω, για να στεγνώνουν οι πυρήνες. Το μεσημέρι ήταν έτοιμο το πρώτο μηχάνημα.

Το έβλεπα, όπως το φανταζόμουν ότι θα γινόταν αργότερα, ενώ τώρα ήταν ένα καβουρδιστήρι με μια σούβλα 50 cm με ένα χερούλι. Ενθουσιασμένος δοκιμάζω στη μυρσινιά της αυλής. Αλλ' οι στροφές είναι ελάχιστες, κάνει το χέρι 50-60 το λεπτό. Εγώ όμως τις βλέπω 500, 1000. Βλέπω συγχρόνως τα απογοητευμένα πρόσωπα μαμάς, Γιώργου. Η μαμά, λέγει Νέλλος, (από αγάπην μάλλον) ενθουσιάστηκε. Ζητώ ένα *axe flexible* με *engrenage de multiplication*. Και τα δυο ανύπαρκτα. Κάνω στου Φυρόγου με τρανσμισιόν ξύλινη (ένα τροχό με αυλάκι 20 cm και ένα μικρό) κάνω σε έναν μπαλωματή ένα λουράκι και βαστώντας το μηχάνημα σαν κιθάρα το μεταχειρίζομαι σε ένα κλαδί εληιάς που έφερεν απ' έξω ο Νέλλος στην κάμαρη της μαμάς (αδιάθετης από το πόδι της).

Το αποτέλεσμα θαυμάσιον. Η ΕΡΓΑΝΗ υπήρχε (το όνομα βρέθηκε σε λίγες μέρες από την Λόπα που πρότεινε Εργάνη Αθηνά και εγώ πήρα το Εργάνη μόνο του). Εντωμεταξύ είχα βρει έναν φαναρτζή σε μιαν παραγκίτσα κοντά στου Μάνου του Μαστραντώνη, τον κυριότερο συνεργάτη μου, μαζί με τον Κλεόβουλο και έκαμα τα πτερύγια αμφίκυρτα. Πήγαμε στα Κουτσούκ Λούτζα⁹ να δοκιμάσωμε επάνω στα δέντρα.

Έπειτα βρήκα σχεδόν τυχαίως στο Γραφείο Γιατρού του θεραπευτηρίου μας το *flexible* του *vibro masseur*¹⁰. Μ' αυτό, με λίγο Κλεόβουλο, πολύ Μαστραντώνη και άπειρη επιμονή και μουτζούρωμα βγήκε η πρώτη πραγματική Εργάνη....

⁵ Α. Ριόνδε, Περί της ελαίας, Αθήνα 1882, σ. 335.

⁶ Πρόκειται για τον αδελφό του και τον γιο του.

⁷ Ήταν μοντέλο πλοίου.

⁸ Τεχνίτες της Μυτιλήνης.

⁹ Τοποθεσία κοντά στις Θέρμες Κουρτζή, όπου βρίσκονταν μέρος των ελαιώνων της οικογένειας.

¹⁰ Η οικογένεια Κουρτζή είχε ιδρύσει το σύγχρονο υδροθεραπευτήριο Courdzibad στις ραδιούχες θέρμες της ιδιοκτησίας τους στη Λέσβο και είχε απευθυνθεί την πιστοποίηση των σε εργοστάσιο της

Και τον Μάϊον με την Φαμάκα (μοντέλο πλοίου) και την Εργάνη σε ένα σακί και μερικά κλαδιά ελιές έφυγα στις Αθήνας, όπου την 17^η είχα στείλει στον Γιώργο Καραμάνο τα έγγραφα για το δίπλωμα [ευρεσιτεχνίας].»

Αποτελέσματα

Ο Μ. Κουρτζής παρουσίασε την *Εργάνη* στη Γαλλία (1925) (IT 1012) και στο Διεθνές ελαιοκομικό συνέδριο της Ρώμης (20-11-1926) (IT 1807), προβάλλοντας το φιλμ που είχε ο ίδιος τραβήξει στα κτήματά του, δοκιμάζοντας την Εργάνη.. Οι Γάλλοι σχολίασαν με θαυμασμό την ευχέρεια και την άνεση με την οποία οι εργάτριες χειρίζονταν την *Εργάνη*. Ντυμένες τα κυριακάτικα τους και ευθυτενείς, εκτελούσαν μπροστά στο φακό με επαγγελματική ακρίβεια και επιδέξιες κινήσεις μια εργασία που θα τους άνοιγε το δρόμο προς μια παραδοσιακά ανδρική δραστηριότητα. Εκτενές άρθρο δημοσιεύτηκε στο τεύχος 221 της *La Revue Oléicole*, (25 Ιουλίου 1925) (IT1012), όπου περιγράφεται ο τρόπος κατασκευής και οι χρήσεις της. Οι δυνατότητα μηχανικής ελαιοσυλλογής ενδιέφεραν τις ελαιοφόρες περιοχές της Ανατολικής Μεσογείου και φαίνεται ότι ως εφεύρεση η Εργάνη είχε ευρύτερο αντίκτυπο, πέρα από τα εθνικά σύνορα. Για την Εργάνη ενδιαφέρθηκαν αντιπροσωπείες και μηχανουργεία στην Ιταλία (εταιρεία ARMI του Μιλάνου-IT 1089) και αγροτικές εκμεταλλεύσεις στην Παλαιστίνη. (IT1357) Η κατασκευή της ανατέθηκε στο αυστριακό εργοστάσιο Oesterreichische Werke G.A., στη Βιέννη (IT 0073) και η Τράπεζα Αθηνών παρήγγειλε 200 μηχανήματα για να τα επιδείξει και να τα διαθέσει σε όλα τα ελαιοφόρα κέντρα της χώρας. (IT1358). Η επιτυχία της, ωστόσο, στην Ελλάδα ήταν περιορισμένη. Αποτελούσε είδος πολυτελείας για τα δεδομένα της εποχής. ήταν μια εφεύρεση που δεν απέφερε οικονομικά οφέλη ¹¹ εφόσον τα εργατικά ήταν ακόμη φθηνά και η αγορά ελαιολάδου περνούσε κρίση σε παγκόσμιο επίπεδο.

5. Ο Μίσας Κουρτζής, ένας πρωταθλητής του εκσυγχρονισμού

.....

Amiens για την πιστοποίηση των ραδιούχων ιδιοτήτων των υδάτων και τη λειτουργία του υδροθεραπευτηρίου με ηλεκτρισμό. (IT 0074)

¹¹ Βλ. Και Β. Στουρνάρας, Αρχείο Κουρτζή. Εργάνη, προνομιούχος ελαιοκομιστική μηχανή. Σχεδιάγραμμα έκθεσης, Διπλωματική εργασία, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Τμήμα Πολιτισμού, επικοινωνίας και Μέσων, Αθήνα 2002.

Ο Μίτσας Κουρτζής δεν είναι ένας τυχαίος επιχειρηματίας. Διαφέρει από τον μέσο τύπο του λέσβιου κτηματία και εμπόρου,¹² που ο Α. Πανσέληνος έχει εύγλωττα χαρακτηρίσει ως «τον άνθρωπο των κοντινών οριζόντων», έναν άνθρωπο που δεν σχεδίαζε και παρενέβαινε στην παραγωγή αλλά κινείτο κυρίως μιμούμενος τις προσπάθειες του συρμού και τις προσφερόμενες αγορές. Ο Μ. Κουρτζής διέθετε σημαντικά κεφάλαια και μια ισχυρή επιχειρηματική οικογενειακή παράδοση που έδινε έμφαση στην οργάνωση της κτηματικής περιουσίας, χωρίς να περιορίζεται αποκλειστικά στην αγροτική εκμετάλλευσή της. Επεκτάθηκε στη βιομηχανία, στον τραπεζικό τομέα, στις τουριστικές υπηρεσίες, στη ναυτιλία. Εξάλλου και οι ίδιες οι επιλογές του πατέρα του, Πάνου, στην αγορά ελαιοκτημάτων και ειδικά η προτίμηση που έδειξε για το κτήμα του Κέντρου δεν φαίνεται να είναι «τυχαία», ούτε να οφείλεται σε μεγαλομανία του επιτυχημένου χρηματιστή της Κωνσταντινούπολης, αλλά πιθανόν στην ιδέα της δημιουργίας ενός μεγάλου πολυδύναμου κτήματος.

Από τα συμβόλαια μεταβίβασης του κτήματος Κέντρου (1885) (IT 1289), που ήταν η σημαντικότερη ιδιοκτησία της οικογένειας, έχουμε μια εικόνα για τον τρόπο εκμετάλλευσής της, πριν από τους Κουρτζήδες, από τον διαχειριστή της οικογένειας Μπαλτατζή, στην οποία είχε περιέλθει το κτήμα μετά τους Κουλακσίζηδες, τους οθωμανούς διοικητές του νησιού που κατείχαν και το μονοπώλιο εμπορίας του λαδιού. Το κτήμα Κέντρο, έκτασης 2773 donüm (περίπου 3.438 στρέμματα), αποτελείτο από 55.000 ελαιόδεντρα, κατανεμημένα σε οκτώ ξεχωριστά κτήματα. Διέθετε επαρκή υποδομή (πηγές, δρόμους, σκάλες προσόρμισης πλοίων), καταλύματα για τους εργάτες και τις εργάτριες κατά την περίοδο της ελαιοσυλλογής, οικίες για τους επιστάτες, πολυτελή έπαυλη και μια από τις πρώτες μηχανικές μονάδες μεταποίησης του λαδιού στη Λέσβο, που εργαζόταν με ατμοκίνητες μηχανές αγορασμένες από το μηχανουργείο Ισηγόνη στη Σμύρνη. Την παράδοση αυτή συνέχισε και εμπλούτισε ο Πάνος Κουρτζής, συμπληρώνοντάς την με διαδοχικές αγορές άλλων κτημάτων (π.χ. αγορά του όμορου κτήματος Κουτσούκ Λουτζά (Μικρά Λουτρά).

Η κτηματική περιουσία του Πάνου Κουρτζή ξεκινά με τις εκτάσεις στο Κέντρο και τα Κεραμειά (που υποθέτουμε ότι είναι προικώα της συζύγου του, Μυρσινιώς) και συνεχίζεται με το κτήμα στην τοποθεσία Κουτσούκ Λουτζά (1903-4) και στο χωριό

¹² E. Sifneos, "On Entrepreneurs and Entrepreneurship of the Olive-oil Economy in the Aegean: The Case of Lesbos Island", The Historical Review, Institute for Neohellenic Research, τ. 1 (2004), σ. 245-273.

Μόρια (1916-1917). Η καλλιέργεια τους υπήρξε συστηματική (IT 1214) και συνεχής από το 1893 , με εξαίρεση τα χρόνια της εξορίας της οικογένειας (1916-1920) που τα κτήματα έμειναν ακαλλιεργητά. Νέα φάση ανάπτυξης γνώρισαν το 1928-1929 με εφαρμογή ιταλικών μεθόδων καλλιέργειας και μετάκληση του ιταλού καλλιεργητή Michelle Vurro, από την Puglia, για την επίβλεψη της καλλιέργειας και της εξαγωγής λαδιού (IT1070). Ωστόσο, η εποχή ήταν εξαιρετικά δύσκολη και η συγκυρία αρνητική εξαιτίας της ισπανικής υπερπαραγωγής και της πτώσης των τιμών του λαδιού που άρχισε από το 1927-1928. (IT 0897)

Ο ανταγωνισμός των σπορελαίων, οι διατιμήσεις και οι απαγορεύσεις των εξαγωγών στο παρελθόν είχαν οδηγήσει τους παραγωγούς σε εξαιρετικά κρίσιμη θέση. Ο Μ. Κουρτζής, ωστόσο, δεν παραιτήθηκε και παρά τις απώλειες που υπέστη (κυρίως στην επένδυση του πυρηνελαιουργείου), συνέχισε τις προσπάθειες για την αναβάθμιση της ελαιοκαλλιέργειας σε επιστημονικές βάσεις. Ενδεικτικό του ανθρώπου με την αδιάσειστη θέληση και την επιμονή στους στόχους του, παρά τις αντιξοότητες που συναντούσε, είναι το moto του Cavour από μια σελίδα ημερολογίου του, που είχε κρατήσει στις 22-2-1936. *The man who trusts men will make fewer mistakes than he who distrusts them.*

Τη δεκαετία του 1930 ο Μίτσας Κουρτζής εφάρμοσε μέθοδο συστηματικής ελαιοκομίας, κατά τα ιταλικά πρότυπα, με δραστικό κλάδεμα των δέντρων, χωρισμό του κτήματος ανάλογα με τα εδάφη και τις αποδόσεις και «ταυτοποίηση» του κάθε δέντρου. (IT 0991, IT 1416, IT 0963) Αυτό σήμαινε παρακολούθηση και καταγραφή της ανάπτυξης, της ανθοφορίας (IT 1804, IT 0976) και του καρπού (IT098), όργωμα, λίπανση (IT0078, IT0967) και κλάδεμα, πειραματισμούς γύρω από τις μεθόδους ελαιοσυλλογής, με αποτέλεσμα να επιτευχθεί τη δεκαετία αυτή η μέγιστη στρεμματική απόδοση.¹³

Στην κατεύθυνση της δημιουργίας ενός πολυδύναμου κτήματος κινήθηκαν τόσο ο πατέρας του, Πάνος, όσο και ο ίδιος και ο γιος του, Νέλλος, αξιοποιώντας τις δυνατότητες της οικονομίας κλίμακας που προσέφεραν τα κτήματά τους. Μια σημαντική προσπάθεια διερεύνησης τέτοιας προοπτικής εκμετάλλευσης, ήδη από το

¹³ Η θεωρητική δυναμικότητα ενός κτήματος προσδιορίζεται με βάση τον υπολογισμό της μέγιστης παραγωγής ελαίων , σε μία διετία, και σε μια περίοδο 80-100 χρόνων. Συνήθως ο αριθμός αυτός , εκαφρασμένος σε μόδια (1 μόδι = 640 κιλά ελιές), ήταν γνωστός στους ιδιοκτήτες και επιστάτες των κτημάτων. Για το κτήμα του Πάνου Κουρτζή, οι οθωμανοί ιδιοκτήτες του έλεγαν ότι είχε πετύχει, κατά την εποχή της διαχείρισής τους, εσοδεία 1000 μοδιών. Στη διάρκεια της διαχείρισης του Πάνου, τη διετία 1900-1902, πέτυχε παραγωγή 874 μόδια ελιές. (IT 1214).

1908 (IT 0074), ήταν οι μεταλλευτικές έρευνες, που συνεχίστηκαν και το 1914-1916 (IT 0337, IT0441, IT 0002) και κατέληξαν στην ανίχνευση των αποθεμάτων ραδίου και τη συνακόλουθη δημιουργία των ραδιούχων λουτρών και του υδροθεραπευτηρίου μέσα στα κτήματα.

Παράλληλη ήταν και η επιχείρηση παραγωγής και συσκευασίας του γάλακτος ΥΓΕΙΑ που παρήγαν τα πρόβατα του Κέντρου (1933) (IT0294) καθώς και η παραγωγή οπωροφόρων στον κήπο Θεοφάνη του ίδιου κτήματος (IT0306).

Η διεθνής ματιά

Ο Μίτσας Κουρτζής, παρότι κατοικούσε σε μια περιφερειακή πόλη είχε αναμετρηθεί με τους περιορισμούς που έθετε η εντοπιότητα και η νησιωτική απομόνωση και προσπαθούσε να την υπερβεί. Ήταν ένας επιχειρηματίας με διεθνή ματιά, ενημερωμένος για τις εξελίξεις και τις προόδους της επιστήμης και της τεχνολογίας, ένας άνθρωπος που αφομοίωνε και δοκιμάζει κάθε τι το νέο. Πειραματιζόταν με τα καινούργια επιτεύγματα είτε επρόκειτο για προϊόντα κατανάλωσης είτε αφορούσαν νέες υπηρεσίες που προσέφερε η κοινωνία της εποχής του. Σε αυτό συνεπικουρούσε η οικονομική του επιφάνεια, η εξαιρετική του ευρυμάθεια, η πολυγλωσσία του, τα συχνά ταξίδια στο εξωτερικό που καλλιεργούν και οξύνουν το πνεύμα του και δημιουργούν ανοιχτούς ορίζοντες. Από τα τεκμήρια που έχουν διασωθεί στο αρχείο είναι απαράμιλλη η ευρυμάθειά του, η ενασχόλησή του με ποικίλο διάβασμα, η συστηματική παρακολούθηση ξένων περιοδικών (IT1354) .

Από τα αποκόμματα που φυλούσε μοιάζει να είχε δημιουργήσει στη Λέσβο ένα παρατηρητήριο των διεθνών εξελίξεων στους τομείς που τον ενδιέφεραν.(IT 1354, IT 1216, IT 0073). Σημαντικό ρόλο είχε παίξει σε αυτή την κατεύθυνση η εγκατάσταση από τον αδελφό του ενός ραδιοφωνικού δέκτη, το 1927-1928 που σπούσε την συνοριακή απομόνωση της Λέσβου και κρατούσε ενήμερη την οικογένεια για τις εσωτερικές και διεθνείς εξελίξεις (IT 0649, IT1169). Ας σημειωθεί ότι η αφετηρία λειτουργίας ραδιοφώνου με τη σημερινή μορφή του πομπού και των δεκτών τοποθετείται το 1920, ενώ ο πρώτος ελληνικός ραδιοφωνικός σταθμός είναι ο σταθμός του Χρ. Τσιγγρίδη που λειτούργησε το 1928.

Τα οικονομικά της ελαιοκαλλιέργειας

Κανένα άλλο αρχείο στη Λέσβο δεν παρουσιάζει με τόση λεπτομέρεια και πληρότητα τα οικονομικά της ελαιοκαλλιέργειας, προσφέροντας πίνακες με μετρήσεις που έχει κάνει και φροντίζει επιμελώς να συγκεντρώσει επί σειρά ετών. Οι αποδόσεις των

κτημάτων του και των εργοστασίων του (IT1214) για 32 έτη, οι υποχρεώσεις του στην απόδοση της δεκάτης (ως το 1917 που καταργήθηκε), τα έξοδά του σε εργατικά ανά μόδι, η απόδοση σε λαγήνια (μονάδα περιεκτικότητας) λάδι ανά μόδι και η τιμή πώλησης του λαδιού ανά λαγήνι είναι συστηματικά καταγεγραμμένα στα ιδιόχειρα σημειωματάρια του. Συστηματικές είναι και οι καταγραφές των αγροτικών εργασιών στα κτήματα, τα ημερομίσθια ανά κτήμα, η σύσταση των ταϊφάδων (συνεργείων ελαιοσυλλογής) (IT0989, IT 1446), τα δελτία συνάγματος και αλέσματος. Αξιοπρόσεκτες και οι γραφικές παραστάσεις που συντάσσει τον Ιούνιο του 1934 (IT0966) με τη συνολική παραγωγή ελαίου της Μυτιλήνης και των κτημάτων του Κέντρου για 15 έτη. Το ενδιαφέρον του μελετητή της ιστορίας της νεότερης ελαιοκομίας επικεντρώνεται στις αναλύσεις του κόστους παραγωγής (καλλιέργεια, μεταποίηση) ανάλογα με την οξύτητα του λαδιού και στις τιμές που έχαιραν οι αντίστοιχες ποιότητες..

(IT0427). Το θέμα αυτό παραμένει και σήμερα ένα από τα κεντρικά ζητήματα της συζήτησης γύρω από τον επικερδή ή μη χαρακτήρα της ελαιοκομίας. Οι διαφορετικές καλλιεργητικές παραδόσεις, το μέγεθος των εκμεταλλεύσεων, το έδαφος, οι κλιματικές συνθήκες και οι ποικιλίες των δένδρων στα γεωγραφικά διαμερίσματα της Ελλάδας δίνουν διαφορετικό κόστος παραγωγής ανά κιλό. Και βεβαίως η Λέσβος σε μετρήσεις που είχαν γίνει στα μέσα της δεκαετίας του 1970 είχε το υψηλότερο.¹⁴

Διατρέχοντας το υλικό του αρχείου για τη αναζήτηση της καινοτομίας μου ήρθε στο νου ένα σύνθημα του 2004 που αποτέλεσε μότο των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας. Το στίγμα της επιχειρηματικής προσωπικότητας του Μ. Κουρτζή που αντιμάχεται μέσα σε αντίξοες συνθήκες για να επιτύχει την υπέρβαση, να ξεπεράσει τα όρια του εαυτού του και τα εμπόδια που έθετε το ίδιο το γεωγραφικό, οικονομικό και πολιτικό πλαίσιο, μέσα στο οποίο ζούσε, προσομοιάζουν με ένα κεντρικό σύνθημα των αγώνων, που θα ταίριαζε απόλυτα και στον δικό μου «ήρωα»:

Nothing is impossible

¹⁴ Βλ. Αγροτική Τράπεζα της Ελλάδος, Διεύθυνση Μελετών και Προγραμματισμού, Δ. Μηλιάκου, *Η ελαιοκαλλιέργεια στην Ελλάδα, στην Ε.Ο.Κ. και στις υπό ένταξη στην κοινότητα χώρες*, Αθήνα 1980, σ. 25-27.

.....

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 ναυσιπλοείν και στο «κατά θάλασσαν εμπορεύεσθαι».

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

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 φορτηγά 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 φορτηγός 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

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

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

αρχικά και τις γαλλικές Messageries και Fraissinet στη 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 Ατμοπλοΐα 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

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

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.

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 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 Τοσίτσα 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

⁶ Κ. Παπαθανασόπουλος, Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας (1855-1872). Το αδιέξοδο 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 ιδίου 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.

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

Το 1883 ο Πάνος Κουρτζής ίδρυσε στην Κωνσταντινούπολη την Ατμοπλοΐα Αιγαίου ως μέρος της Π.Μ.Κουρτζής και Σία (IT0074)⁹. Η Κωνσταντινούπολη αποτελούσε σημαντικότερο 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.

Αξιίζει να σημειώσουμε ότι η επιχείρηση αποτέλεσε μια ώριμη επιλογή του νεοδημιουργητού 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

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).

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

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

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.

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

¹² Νεολόγος, 9/21-2-1880.

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 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 τραπεζιτών, 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 (Ναζίρ) και μάλιστα εκ των καλυτέρων 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 μύησουν 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

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

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 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,)

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)

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 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***	Σουλινας	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		Πλομάρι	Αγ.

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

		ή Ζογκουλντάκ			Σαράντα
Ρέθυμνο		**Με προσθήκη τη Σινώπη,	*Με προσθήκη το Μπουργκάς	Γέρα	Αυλώνα
Ηράκλειο	*Με προσθήκη το Δεδέαγατς κάθε 150ήμερο	***Με προσθήκη την Ούννα	** Με προσθήκη το Κοζλού ή την Κωνσταντσα		Τεργέστη

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,	5.026.908	193

	Βόλος, Δούναβης, Τραπεζούντα + έκτακτα		
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	Ασφάλισ- τα	Μισθοί	Άνθρα- κας	Λιμενικά και Φάρτοι	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:

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

- 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 τελών ¹⁹
- Επωφελείς συμφωνίες με άλλες εταιρείες ή γραμμές για καθορισμό κοινού ναύλου

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

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

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, (ΙΤ 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.