

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΣΙΦΝΑΪΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

ΠΡΑΚΤΙΚΑ

Β΄ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΙΦΝΑΪΚΟΥ ΣΥΜΠΟΣΙΟΥ

ΣΙΦΝΟΣ 27-30 ΙΟΥΝΙΟΥ 2002

ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΒΕΡΝΙΚΟΥ - ΕΥΓΕΝΙΑΔΗ

ΤΟΜΟΣ Β΄

ΒΥΖΑΝΤΙΟ

ΦΡΑΓΚΟΚΡΑΤΙΑ - ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΕΟΤΕΡΟΙ ΧΡΟΝΟΙ

ΑΘΗΝΑ 2005



ISBN 960-337-059-2

Copyright© 2005 ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΣΙΦΝΑΪΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

Όδός Ίω. Δροσπούλου 110Α

Τ.Κ. 112 56 Άθήνα

Τηλ. 210. 8940662

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<i>Τζώνης Ζερβουδάκης</i> Πρόλογος.....	7
<i>Χαράλαμπος Πέννας</i> Ίστορικές και αρχαιολογικές μαρτυρίες για τη Βυζαντινή Σίφνο.....	9
<i>Marco Di Branco</i> The Cult of the Saints in Siphnos during the Byzantine Age.....	27
<i>Γεώργιος Δημητροκάλλης</i> Βυζαντινοί και Μεταβυζαντινοί Ναοί στην Σίφνο.....	33
<i>Γεώργιος-Λέων Προκοπίου</i> Ζητήματα Ναοδομίας στη Σίφνο του 17ου-19ου αιώνα. (Καταγωγή και εξέλιξη του συνεπτυγμένου έγγεγραμμένου σταυροειδούς με τρούλλο τύπου).....	97
<i>Γιάννης Ρηγόπουλος</i> Κρητες Πρόσφυγες στη Σίφνο. Ή περίπτωση του Νείλου και ή σχέση του με τον Έμμανουήλ Σκορδίλη και τον Θεόδωρο Πουλάκη.....	107
<i>Βασ. Άθ. Βασιλείου</i> Ό Σίφνιος εικονογράφος και Μητροπολίτης Θηβών Άθανάσιος Β΄ (1773-1790).....	127
<i>Δημήτριος Κωνσταντίος</i> Εικόνες από τη Σίφνο στο Βυζαντινό Μουσείο.....	151
<i>Άνδρομάχη Κατσελάκη</i> Εικόνα Παναγίας Γαλακτοτροφούσας στο Βυζαντινό και Χριστιανικό Μουσείο.....	163
<i>Σοφία Γερογιώργη</i> Έκκλησιαστικά αντικείμενα μικροτεχνίας από τη Μονή Βρύσεως στο Βυζαντινό και Χριστιανικό Μουσείο.....	177
<i>Πρωτοπρεσβύτερος Θωμάς Συνοδινός</i> Σίφνιοι Άγιογράφοι στην Άμοργό.....	191
<i>Νίκος Ζίας</i> Κωνσταντίνος Πανώριος - Ό τραγικός ζωγράφος από τη Σίφνο.....	221
<i>Guillaume Saint-Guillain</i> Économie et Société à Siphnos au temps de la Seigneurie des da Corogna (XIV ^e -milieu du XV ^e siècle).....	257
<i>Στέλιος Μουζάκης</i> Τα Μετόχια της Μονής του Άγίου Ίωάννη Θεολόγου της Πάτμου στο νησί της Σίφνου. Οί πακτώσεις του Θεολόγου στη Σίφνο.....	271
<i>Ευαγγελία Μπαλτά</i> Ή Όθωμανική Άπογραφή της Σίφνου το 1670.....	309

Michel Fontenay

Contreband, Course et Piraterie dans les eaux de l'Archipel
aux XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles 349

Emil Kolodny

Siphnos à l'Époque de Tournefort (1700)..... 361

π. Μάρκος Φώσκολος

Ἡ Καθολικὴ Ἐκκλησία Σίφνου
στὰ Ἀρχεῖα τῶν Καθολικῶν Ἐπισκοπῶν τῶν Κυκλάδων..... 371

Ben J. Slot

Προξενεῖα στὴ Σίφνο..... 391

Χ. Μπαμπούνης

Σίφνιοι Ἀπόδημοι. Ὁ Νικόλαος Γεωργίου Χρυσόγελος (1865-1961)
Βουλευτὴς Αἰτωλοακαρνανίας..... 399

Κώστας Κόμης

Σιφναϊκὴ Κοινότητα Ἐρμούπολης (1821-1940)..... 413

Λίνα Μαθαῖ-Δεμαθᾶ

Μεταβίβαση ἀγαθῶν στὴ Σίφνο τοῦ 19ου αἰῶνα 433

Ἰωάννης Μπαντέκας

Ἐνα παλιὸ Κτηματολόγιο στὴ Σίφνο 439

Μαρίνα Πετράκη

Οἱ Κυκλάδες καὶ ἡ Σίφνος ὡς τόποι ἐξορίας
κατὰ τὴν περίοδο τῆς Μεταξικῆς δικτατορίας..... 453

Προκόπης Παπαστράτης

Ἡ ἀντιστασιακὴ δραστηριότητα στὶς Κυκλάδες καὶ τὴν Σίφνο
στὸ διάστημα τῆς Κατοχῆς..... 465

Ἀντώνης Τροῦλλος

Ἀλέκος Ἄντ. Χαροδούβαλης: Ἐνας Σίφνιος Ἐφεδρος Ὑπαξιωματικὸς Β.Ν.
στὴν ἐπιχείρηση διάσωσης τοῦ Ἀντιτορπιλικοῦ “Ἄδριας”,
22-23 Ὀκτωβρίου 1943 479

Δημήτρης Δημητρόπουλος

Διαδρομὲς τῆς Ἱστοριογραφίας στὰ νησιὰ τοῦ Αἰγαίου.
Τὸ παράδειγμα τῶν Κυκλάδων καὶ ἡ Σίφνος..... 495

Παναγ. Δ. Μιχαηλάρης

Στοιχεῖα ἀπὸ τὴν Ἐκκλησιαστικὴ Ἱστορία τῆς Σίφνου..... 511

Εὐρυδίκη Σιφναίου

Ἡ Σίφνος, ἡ Λέσβος καὶ ὁ κόσμος τῶν νησιῶν 519

Πίνακας Εἰσηγητῶν..... 526

Περιεχόμενα 528

ΕΥΡΥΔΙΚΗ ΣΙΦΝΑΙΟΥ

Η ΣΙΦΝΟΣ, Η ΛΕΣΒΟΣ ΚΑΙ Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ

Στήν πολυφωνία τοῦ νησιωτικοῦ χώρου καὶ στήν προσπάθεια τῶν ἱστορικῶν νὰ μελετήσουν τὰ νησιὰ συγκριτικά, θὰ πρέπει νὰ κάνουμε μιὰ διάκριση μεταξὺ μικρῶν καὶ μεγάλων μεγεθῶν¹. Χάριν παραδείγματος, στὰ μικρὰ μεγέθη ἀνήκει ἡ Σίφνος καὶ στὰ μεγάλα ἡ Λέσβος. Αὐτὴ ἡ διάκριση συναρτᾶται κυρίως μὲ δημογραφικοὺς καὶ οικονομικοὺς δείκτες, ποὺ οἱ τελευταῖοι μὲ τὴ σειρά τους ἐπηρεάζονται ἀπὸ τέσσερις συντελεστές: τὴ γεωργικὴ παράμετρο, τὴν κτηνοτροφικὴ, τὴν παράμετρο τῆς βιοτεχνικῆς καὶ τῆς ἐμπορικῆς δραστηριότητος².

Ἡ γεωργικὴ παράμετρος σχετίζεται μὲ τὴν κατανομὴ τῶν καλλιεργειῶν, τὴν ἐλιά καὶ τὸ ἀμπέλι κατὰ κύριο λόγο, καὶ μὲ τὰ δημητριακά, ποὺ ἦταν συνήθως ἐλλειμματικά. Ὁ παράγων αὐτὸς ὑπέθαλπε ἐποχικὲς καὶ μόνιμες μετακινήσεις, καθὼς καὶ τὴν ἀνάπτυξη τοῦ παράκτιου ἐμπορίου καὶ τῶν ἀνταλλαγῶν, ποὺ διευκολύνθηκαν ἀπὸ τὴν ὑποδομὴ τῶν νησιῶν σὲ ἰστιοφόρα πλεούμενα.

Στὸ νησιωτικὸν ἔθνος, ὁ 17ος αἰ. εἶναι ἡ ἐποχὴ τῶν μεγάλων ἀνακατατάξεων, ὅσον ἀφορᾷ τὴν καλλιέργειαν καὶ χαρακτηρίζεται κυρίως ἀπὸ τὴν προώθηση τῶν ἐμπορευματικῶν καλλιεργειῶν, ποὺ εἶχαν σημαντικὴ ἐξωτερικὴ ζήτησι. Ἔτσι, γιὰ παράδειγμα, στὴν Κρήτη, τὸ ἀμπέλι ὑποχωρεῖ ἔναντι τῆς ἐλιάς, τὸ λάδι τῆς ὁποίας τροφοδοτεῖ τὴν γαλλικὴ ἀγορά³. Στὴ Λέσβο, ἀντίθετα, ἡ ἐπέκτασι τῆς ἐλαιοκαλλιέργειας ἀποσκοποῦσε κυρίως στὴν ἱκανοποίησι τῶν διατροφικῶν ἀναγκῶν τῆς ὀθωμανικῆς πρωτεύουσας καὶ κατὰ συνέπεια οἱ ἐξαγωγές της πρὸς τὴν γαλλικὴ ἀγορὰ μειώθηκαν μέσα ἀπὸ διάφορους φορολογικοὺς καταναγκασμούς.

Ἡ ἐλιά ἐμφανίζει κοινὰ χαρακτηριστικὰ στὸν ἀνατολικομεσογειακὸν ἔθνος. Ἀπλώνεται σὲ ἐδάφη μὲ μικρὴ ἢ κατακερματισμένη ἰδιοκτησία, ἐκτὸς τῶν περιπτώσεων ποὺ ἔχουν διατηρηθεῖ προηγουμένα ἰδιοκτησιακὰ καθεστῶτα, φεουδαλικοῦ τύπου, ὅπως στὴ βενετικὴ κτήσεις τοῦ Ἰονίου⁴. Ἐνα ἄλλο χαρακτηριστικὸν εἶναι ὅτι ἡ κατεργασία τῶν προϊόντων της ὑπόκειται σὲ ἐλάχιστες τεχνολογικὲς ἀνανεώσεις⁵. Εἶναι χαρακτηριστικὸν ὅτι οἱ φάσεις τῆς ἐκθλιψῆς τῶν ἐλαίων καὶ τῆς συμπίεσις τοῦ ἐλαιοπολοῦ δὲν ὑπέστησαν σημαντικὲς ἀλλαγές ὡς σήμερα, ἐνῶ τὰ παραγωγικὰ μέσα ἐλάχιστα ἀνανεώθηκαν. Καὶ σήμερα τὰ καλῆς ποιότητος λάδια μποροῦν νὰ παραχθοῦν καὶ σὲ ἀρχαῖου τύπου ἐλαιόμυλους μὲ ξύλινα ζωοκίνητα ἢ χειροκίνητα πιεστήρια, ἀλλὰ καὶ σὲ ὑδραυλικὰ πιεστήρια,

πὸν χρησιμοποιοῦν τεχνολογία τοῦ 1950, ἀποφεύγοντας τὴν ἔκθλιψη μὲ πρόσμειξη θερμοῦ ὕδατος, ἄνω τῶν 28°C, καὶ τὴν φυγοκέντρωση τῶν σύγχρονων ἐλαιοτριβείων. Τέλος, ἡ ἐλιά ἀπαιτεῖ πολὺ λιγότερη ἐνασχόληση μὲ τὸ δένδρο ἀπ' ὅ,τι τὸ ἀμπέλι καὶ ἀντίθετα ἐκτεταμένη χρήση ἐργατικῆς δυνάμεις γιὰ τὴν ἐλαιοσυλλογή, ἡ ὁποία καταμερίζεται συνήθως σὲ μαζικὴ γυναικεία ἀνειδίκευτη καὶ ἐπιλεγμένη ἀνδρική εἰδικευμένη ἐργασία.

Ἡ καλλιέργεια τῆς ἐλιάς σὲ νησιά, ὅπως ἡ Λέσβος, ἄγγιξε τὰ ὅρια τῆς μονοκαλλιέργειας, στὸ β' μισὸ τοῦ 19ου αἰ., διάστημα κατὰ τὸ ὁποῖο μεταφυτεύτηκαν δύο σημαντικὲς ποικιλίες δέντρων ἀπὸ τὰ μικρασιατικὰ παράλια. Ἡ ἐπέκταση τῆς ἐλαιοκαλλιέργειας καὶ ἡ αὔξηση τῆς παραγωγῆς σχετίστηκε μὲ τὴν ὑπαρξὴ ἐκτεταμένης ἐνδοχώρας καὶ μὲ τὴν τροφοδοσία σὲ λάδι καὶ σαποῦνι τῶν πολυάριθμων ἀγορῶν τῶν μικρασιατικῶν παραλίων, τῆς Μαύρης Θάλασσας καὶ τοῦ Εὐξείνου Πόντου⁶. Τὸ λεσβιακὸ λάδι διοχετευόταν σὲ μιὰ ὑποθετικὴ βεντάλια, τὰ ὅρια τῆς ὁποίας, ὅπως μᾶς εἶναι γνωστὰ ἀπὸ ἀσφαλιστήρια συμβόλαια φορτίων ἐλαίου καὶ σαπουνιοῦ, ὀρίζονταν, βορειοδυτικά, ἀπὸ τὴ Θεσσαλονίκη, τὸ Πόρτο-Λάγο καὶ τὴν Καβάλα, ἀνατολικά, ἀπὸ τὴν ποντιακὴ Τραπεζοῦντα καὶ πρὸς νότο ἀπὸ τὴ Ρόδο καὶ τὴν Ἀττάλεια⁷. Ἐπρόκειτο γιὰ ἓνα δίκτυο πόλεων καὶ λιμανιῶν ποὺ ἐξυπηρετοῦνταν καλύτερα, γρηγορότερα καὶ ἐπαρκέστερα ἀπὸ τὴ Λέσβο καὶ τὸν τοπικὸ τῆς στόλο ἀπ' ὅ,τι ἀπ' ὁποιοδήποτε ἄλλο σημεῖο. Ἡ λεσβιακὴ ἐλαιοκαλλιέργεια ἐπιδέχεται συγκρίσεις μὲ τὴν Κρήτη ἀλλὰ καὶ μὲ τὴ Σάμο καὶ κυρίως μὲ τὴς Κυδωνίες, μιὰ ἐξίσου σημαντικὴ ἐλαιοπαραγωγικὴ περιοχὴ, ἡ ὁποία ὅμως δὲν παρουσιάζει τὸν ἴδιο βαθμὸ ἐκμηχάνισης καὶ δὲν ἀνέπτυξε τόσο ὑψηλὴ ἐπιχειρηματικότητα.

Ἡ μονοκαλλιέργεια εὐθύνεται καὶ γιὰ τὴς ἐποχικὲς μετακινήσεις τοῦ ἀγροτικοῦ πληθυσμοῦ πρὸς τὰ μικρασιατικὰ παράλια, γιὰ νὰ ἀντιμετωπίσει τὴν ἀνεργία ποὺ ἐπέβαλλε κατὰ τοὺς καλοκαιρινούς μῆνες ἡ ἐλιά. Ἡ ἀνάγκη προμήθειας τῶν νοικοκυριῶν μὲ στάρι –ἡ καλλιέργεια τοῦ ὁποίου ἦταν ἐλλειμματικὴ στὸ νησί, ἐνῶ ἀφθονοῦσε στὴ Μικρὰ Ἀσία–, ἀνάγκασε τοὺς ἀγρότες νὰ μεταναστεύουν, μεταξὺ τῶν ἐορτῶν τοῦ Ἁγίου Κωνσταντίνου καὶ τοῦ Ἁγίου Δημητρίου, γιὰ νὰ ἐργαστοῦν στὰ τσιφλίκια τῆς Ἀνατολῆς. Μετανάστευση μὲ οἰκονομικὰ κίνητρα ἔχουμε καὶ ἀπὸ τὰ μικρότερα στὰ μεγαλύτερα νησιά, πολὺ πρὶν τὸ 19ο αἰ., ὅπως προσδιορίζεται ἀπὸ τὴν ὑπαρξὴ πατρωνυμικῶν ἐπιθέτων στὴ Λέσβο, ποὺ δηλώνουν καταγωγὴ ἀπὸ μικρότερα νησιά.

Ἐς ἐξετάσουμε, τέλος, ἓνα κομβικὸ σημεῖο γιὰ τὴν ἀνάπτυξη τῶν νησιῶν: τὸ θέμα τῆς συγκοινωνίας. Τὰ νησιά συνδέονταν μεταξὺ τους μὲ τοὺς τοπικοὺς στόλους, ποὺ ἐξυπηρετοῦσαν τὸ ἐνδονησιωτικὸ ἐμπόριο, καὶ μὲ τὰ ξένα πλοῖα ποὺ μετέφεραν τὰ προϊόντα τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπο-

ρίου. Τὰ ξένα πλοῖα καὶ ἰδίως τὰ ἀτμόπλοια συνέβαλλαν ἀποφασιστικὰ στὴν ἀνάπτυξη τῶν μεγεθῶν τοῦ ἐμπορίου καὶ κατὰ συνέπεια τὰ λιμάνια ποὺ διάλεξαν νὰ προσεγγίσουν παρεῖχαν δυνατότητα ἐξυπηρέτησης εὐρύτερων περιοχῶν.

Στὰ μέσα τοῦ 19ου αἰ. ἡ Ἀνατολικὴ Μεσόγειος ἐξυπηρετεῖτο ἀπὸ τέσσερις ναυτιλιακὲς ἀτμοπλοϊκὲς γραμμές, ποὺ διακινοῦσαν ἐπιβάτες καὶ ἐμπορεύματα τόσο εἰσαγωγῆς ὅσο καὶ ἐξαγωγῆς. Ἐκτὸς ἀπὸ τὴν πτόση τῶν ναύλων καὶ τὴν ἀνακατανομὴ ποὺ συντελέστηκε στὴ θαλάσσια διακίνηση τῶν ξένων ναυτικῶν δυνάμεων μὲ τὸ ἄνοιγμα τῆς διώρυγας τοῦ Σουέζ, ἡ ἀτμοπλοῖα ἐπέφερε ριζικὲς ἀλλαγές στὸ διεθνὲς ἐμπόριο, δημιουργώντας νέους ἐμπορικοὺς πόλους.

Εἶναι ἄξιο παρατήρησης πὼς τὸ λιμάνι τῆς Μυτιλήνης, ἀπὸ τὴ στιγμή ποὺ ἔγινε σημεῖο προσέγγισης τῶν ξένων ναυτιλιακῶν γραμμῶν (1867), αὐξήσε τὸ ἐξωτερικὸ του ἐμπόριο κατὰ 131%, σὲ σχέση μὲ τὰ ἐπίπεδα τῆς ἐποχῆς τοῦ Κρμαϊκοῦ πολέμου⁸. Ἡ ἐπίσκεψη καὶ στάθμευση ξένων πλοίων, χωρὶς νὰ παρέχονται ἰδιαίτερες λιμενικὲς διευκολύνσεις, καθότι στάθμευαν ἀρόδο, δὲν ἐμπόδισαν τὴ δημιουργία ἑνὸς διαμετακομιστικοῦ κέντρου ἐξυπηρέτησης τῆς Μικρᾶς Ἀσίας μὲ προϊόντα εἰσαγωγῆς. Ἡ Μικρασιατικὴ ἐνδοχώρα, τροφοδοτοῦνταν πολὺ καλύτερα ἀπὸ τὸ ἀπέναντι νησὶ παρὰ ἀπὸ τὴ Σμύρνη. Στὶς ἀποβάθρες τῆς Μυτιλήνης συνωστιζόνταν, στὰ 1850, ποικίλα ἐμπορεύματα: σάκοι καφέ, βαρέλια ζάχαρης, δέρματα καὶ λάδια Μ. Ἀσίας, μετάξι Προύσας, κάσες κινκαλερίας καὶ βαρέλια σόδας. Ἀξίζει νὰ σημειωθεῖ ὅτι τὸ κύριο προϊόν τῆς εὐρωπαϊκῆς βιομηχανίας, οἱ μπάλες τὰ ὑφάσματα, δὲν εἶχαν τόση πέραση στὴν περιοχὴ αὐτὴ, προφανῶς λόγω τῆς ἀντίστασης ποὺ πρόβαλλε ἀκόμη ἡ ὑφαντουργία τῆς Προύσας.

Ἀνάμεσα στὶς ξένες ἐταιρεῖες, ποὺ ἐξυπηρετοῦσαν τὶς θαλάσσιες μεταφορές, δημιουργήθηκε στὰ 1883 ἡ ὑπὸ ὀθωμανικὴ σημαία “Ἀτμοπλοῖα Αἰγαίου”, τοῦ Π. Μ. Κουρτζῆ καὶ Σία (εἰκ. 1), μὲ ἕδρα τὴν Κωνσταντινούπολη⁹. Ὁ Πάνος Κουρτζῆς, ἕλληνας ὀθωμανὸς ὑπὸ κινεζικῆς καταγωγῆς, ἀποτελεῖ σημαντικὴ ἐπιχειρηματικὴ φυσιογνωμία, ποὺ ἔδρασε, στὴν ἀρχή, στὸ περιβάλλον τῆς πρωτεύουσας, σὲ συνεργασία μὲ τοὺς Ἕλληνες τραπεζίτες τοῦ Γαλατᾶ, καὶ μετὰ τὸ 1903 μετέφερε τὶς ἐπιχειρήσεις του στὴ Μυτιλήνη. Ὑπῆρξε συνεργάτης τοῦ Γ. Ζαρίφη καὶ διαχειριστὴς τῆς ἀτμοπλοῖας τοῦ Κεράτιου Κόλπου, τὴν ὁποία ὁ Δαμάτ Μαχμούτ Πασᾶς νοίκιασε γιὰ ἑπτὰ χρόνια στὸν ἐμπορικὸ οἶκο Ζαρίφη καὶ Ζαφειρόπουλου.

Ὁ Π. Κουρτζῆς, στὰ τέλη τῆς δεκαετίας τοῦ 1870, δημιούργησε σημαντικὴ προσωπικὴ περιουσία, ὡς πακτωτῆς, μαζὶ μὲ τὸν Γ. Ζαρίφη, ἕξι φόρων



Εικ. 1. Το σήμα της Ατμοπλοίας Αιγαίου, Π. Μ. Κουρτζής και Σία.
(Φωτογραφία: Ιστορικό Αρχείο Αιγαίου “Εργάνη”)

του ὀθωμανικοῦ κράτους, στὴ Μ. Ἀσία. Τὸ πλεόνασμα ποὺ καρπώθηκε, τὸ ἐπένδυσε στὴ δημιουργία τῆς ναυτιλιακῆς ἐταιρείας του.

Τὸ πρῶτο ἀτμόπλοιο τῆς ἐταιρείας ἦταν τὸ “Πάνορμος”, 250 τόνων καὶ ταχύτητας 12 μιλίων, τὸ ὁποῖο ὁ Π. Κουρτζῆς ἀγόρασε στὴν Ἀγγλία γιὰ 10.000 λίρες Τουρκίας. Στόχος τοῦ Κουρτζῆ ἦταν νὰ δημιουργήσῃ μιὰ τακτικὴ 15θήμερη γραμμὴ, ποὺ νὰ ἐνώνει τὴν Κωνσταντινούπολη μὲ τὴν Κρήτη καὶ νὰ σταματᾷ στὰ σημαντικὰ ἑλληνικὰ νησιά τοῦ Αἰγαίου. Ἔτσι καθιερώθηκε ἡ γραμμὴ ποὺ ἐνώνει τὴν Κωνσταντινούπολη μὲ τὴν Καλλιπόλη, τὰ Δαρδανέλια, τὴ Μυτιλήνη, τὴ Σμύρνη, τὴ Χίο, τὴ Σύρο, τὴ Σίφνο, τὴν Πάρο, τὸ Ἡράκλειο, τὰ Χανιά καὶ τὰ Κύθηρα. Ἡ Σίφνος μπῆκε στὴ γραμμὴ τῶν μεγάλων καὶ γρήγορων μετακινήσεων καὶ οἱ κάτοικοί της μποροῦσαν μὲ εὐχέρεια νὰ ταξιδέψουν τόσο πρὸς Κρήτη ὅσο καὶ πρὸς τὴ Σύρο, τὴ Σμύρνη καὶ τὴν πρωτεύουσα τῆς ὀθωμανικῆς αὐτοκρατορίας¹⁰. Παρὰ τὶς ἀντίθετες φωνές, τόσο ἀπὸ τὸν ἐπενδυτικὸ κόσμο ὅσο καὶ ἀπὸ τὰ ἀποτελέσματα τῶν εἰσπράξεων τῶν πρῶτων ταξιδιῶν, ὁ Π. Κουρτζῆς ἐπέμεινε στὴν ἐξυπηρέτηση μὲ τὸν ἐπιβατικὸ του στόλο τῆς γραμμῆς Κρήτης καὶ στὴν προσέγγιση μικρῶν νησιῶν, ὅπως ἡ Σίφνος, ἀπὸ τὴν ὁποία ἐπιβιβάζονταν ἐλάχιστοι ἐπιβάτες, κυρίως τῆς τρίτης θέσης, μὲ κατεύθυνση εἴτε πρὸς Κρήτη εἴτε πρὸς Σμύρνη.

Ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ ἑλληνοθωμανισμοῦ ὁ Π. Κουρτζῆς ἐπιθυμοῦσε νὰ ἐνώσει τὰ νησιά τοῦ Αἰγαίου, μέσα ἀπὸ μιὰ τακτικὴ γραμμὴ μὲ ἑλληνικὴ ὀνομασία, ὀθωμανικὴ σημαία, ἑλληνικὰ ὀνόματα ἀτμοπλοίων (εἰκ. 2) καὶ Ἕλληνες ὀθωμανοὺς ὑπηκόους προσωπικὸ καὶ πλήρωμα.



Εἰκ. 2. Τὸ πλοῖο “Χίος” τῆς Ἀτμοπλοΐας Αἰγαίου Π. Μ. Κουρτζῆς καὶ Σία:
Τακτικὸ ἀτμόπλοιο στὴ γραμμὴ Κρήτης, τὸ 1891.

Ἡ διαφορὰ μὲ τὶς ἄλλες ἐταιρεῖες ἦταν πὼς ὁ Κουρτζῆς, σὲ ἀντίθεση μὲ τὸ Λούδ, ἔδωσε βάρος στὴν ἐξυπηρέτηση τῶν ἐπιβατῶν, καταργώντας τὴ θέση στὸ κατὰστρομα καὶ προσέχοντας τὸ λίγο ἀκριβότερο ναῦλο (κατὰ 5%) νὰ ἀνταποκρίνεται σὲ καλύτερες καὶ ἀσφαλέστερες συνθήκες μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων. Ἡ ἐπιτυχία τῆς ἀτμοπλοϊκῆς γραμμῆς φάνηκε ἀπὸ τὴν προτίμηση πὸν ἔδειξαν οἱ ὀθωμανοὶ καὶ ὁμογενεῖς ταξιδιωτῆς στὴν Ἀτμοπλοΐα.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Μικρὰ καὶ μεγάλα μεγέθη, τόσο στὴ γεωγραφικὴ ἔκταση ὅσο καὶ στὸν πληθυσμὸ καὶ τοὺς ἀναπτυξιακοὺς δείκτες, παρατηροῦνται καὶ σήμερα στὸν εὐρύτερο νησιωτικὸ χῶρο τῆς Μεσογείου. Τὰ μεγαλύτερα σὲ ἔκταση νησιά, ἡ Σικελία, ἡ Σαρδηνία, ἡ Κύπρος καὶ ἡ Κορσικὴ παρουσιάζουν διαφορετικὰ οἰκονομικὰ μεγέθη. Ἐνδεικτικὰ ἀναφέρουμε τὸν δείκτη τοῦ ΑΕΠ ἀνὰ κάτοικο. Μὲ βάση στοιχεῖα τοῦ 2001 πρώτη ἔρχεται ἡ Κύπρος (19.000 \$), στὴ συνέχεια ἡ Κορσικὴ (16.096 \$), οἱ Βαλεαρίδες (Μαγιόρκα, Μινόρκα, Ἴμπιζα κλπ., 15.378 \$), τὸ Ἀρχιπέλαγος τῆς Μάλτας (15.190 \$), ἡ Σαρδηνία (11.692 \$), ἡ Σικελία (10.500 \$) καὶ ἀκολουθοῦν τὰ ἑλληνικὰ νησιωτικὰ συμπλέγματα: οἱ Κυκλάδες καὶ τὰ Δωδεκάνησα (10.465 \$), ἡ Κρήτη (10.073 \$), τὰ Ἴονια (8.600 \$) καὶ τὸ Β. Αἰγαῖο (7.000 \$). Πηγή: “Rapport mondial sur le développement humain”, 2001, στὸ D. Borne καὶ J. Scheibling, *La Méditerranée*, Παρίσι 2001, σ. 134.

2. Βλ. τὸ κείμενο τοῦ Σπ. Ἀσδραχᾶ με τίτλο “Ὁ Ἑλληνικὸς Νησιωτισμὸς”, στὸ βιβλίο Γ. Τόλιας, *Τὰ Νησολόγια*, Ἀθήνα 2002, σ. 169-176.

3. Υ. Triantafyllidou-Balladié, “Le marché des produits agricoles de la Canée aux XVIIe et XVIIIe siècles. Le mécanisme des échanges et les pratiques du crédit”, στὸ συλλογικὸ τόμο τοῦ CNRS, *Les villes dans l’Empire Ottoman: activités et sociétés*, Παρίσι 1991, σ. 300-320.

4. Γ. Προγουλάκης, “Στὴν Κέρκυρα τὸν 19ο αἰώνα: πλεονασματικὰ χωριά καὶ ἐλλειμματικὲς ἐκμεταλλεύσεις”, *Τὰ Ἱστορικά*, τ. 7, Δεκέμβριος 1987, σ. 57-80.

5. Ε. Σιφναίου, “Ἀπὸ τοὺς λιόμενους στὰ ἐλαιοτριβεῖα: οἱ ἐξελίξεις τῆς τεχνολογίας τοῦ λαδιοῦ καὶ ἡ ἐτοιμότητα τῶν Ἑλλήνων μηχανοκατασκευαστῶν”, ἀνακοίνωση στὸ Διεθνὲς Συνέδριο “Τὸ λάδι στὸ παρελθὸν καὶ τὸ μέλλον”, Ἄνδρος, Κυκλάδες 29-6-1999.

6. Ε. Σιφναίου, *Λέσβος. Οἰκονομικὴ καὶ κοινωνικὴ ἱστορία (1849-1912)*, Ἀθήνα 1996.

7. Ε. Σιφναίου, Ν. Σηφουνάκης, Γ. Κουτσουρίδης, *Ἐνθῆμιον Σαπωνοποιίας Λέσβου*, Ἀθήνα 2002, ἔνθετος χάρτης με τίτλο: “Ἐμπορικὸι προορισμοὶ λεσβιακῶν σαπουνιῶν”.

8. Ε. Σιφναίου, *Λέσβος...*, σ. 228.

9. Ε. 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 Ἰουνίου 2004 (ὑπὸ ἔκδοση).

10. Τὴν ἐποχὴ αὐτὴ τὰ πλοῖα τοῦ αὐστριακοῦ Λόυδ καὶ οἱ ἐταιρεῖες τῆς Σύρας ἐξυπηρετοῦσαν τὴν ἴδια γραμμή.

ΠΗΓΕΣ - ΓΕΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ἱστορικὸ Ἀρχεῖο Αἰγαίου “Εργάνη”, Ἀρχεῖο Κουρτζῆ, Ἡμερολόγιο Πάνου Κουρτζῆ. Σπ. Ἀσδραχᾶς, *Οἰκονομία καὶ Νοσοτροπίες*, Ἀθήνα 1988.

Σπ. Ἀσδραχᾶς, *Ἱστορικὰ Ἀπεικάσματα*, Ἀθήνα 1995.

Πολιτιστικὸ Τεχνολογικὸ Ἰδρυμα ΕΤΒΑ, *Ἐλιὰ καὶ Λάδι, Δ΄ Τριήμερο ἐργασίας, Καλαμάτα 7-9 Μαΐου 1993*, Ἀθήνα 1996.

Δ. Ν. Καρύδης-Μ. Κιελ, *Μυτιλήνης Ἀστυγραφία καὶ Λέσβου Χωρογραφία (15ος-19ος αἰ.)*, Ἀθήνα 2000.