

Το Λιμάνι της Αίνου

.....Αίνος, μικρή πόλη, (απέχει 25 λέγαις από την Αδριανούπολη) παλαιά, εμπορική, σκάλα της Αδριανουπόλεως, με θρόνο αρχιεπισκόπου....

Νεώτερική Γεωγραφία περί της Ελλάδος(Βιέννη 1791)- εκδ. ΕΡΜΗΣ 1970

Οι Τούρκοι κατέλαβαν την Αίνο στις 24 Ιανουαρίου 1456. Έκτοτε πάρα πολλές φορές λεηλατήθηκε από πειρατές. Η καταστρεπτικώτερη όμως επιδρομή ήταν του Ενετού Νικολό Κανάλε, Γενικού Καπιτάνου της Εύβοιας, ο οποίος αφού κατέστρεψε τα φρούρια, έσφαξε τους κατοίκους και έκαψε τη πόλη. Έφυγε παίρνοντας 2000 αιχμαλώτους και πλούσια λάφυρα. Παρά τις επιδρομές, οι Αινίτες κατώρθωσαν να επιζήσουν. Πολλές φορές χρειάστηκε να ξανακτίσουν την πόλη τους. Αγωνίστηκαν για να διατηρήσουν την οικονομική τους ευεξία. Ως το 1876 η Αίνος παρέμεινε το κυριώτερο εξαγωγικό λιμάνι ολόκληρης της Θράκης.

Από τον 18^ο αι. 6000 σάλια (σχεδίες) και 8000 σε περίπτωση πλούσιας συγκομιδής δημητριακών, διέσχιζαν κάθε χρόνο τον Έβρο ποταμό, μεταφέροντας πλήθος εμπορευμάτων από την ενδοχώρα στην Αίνο. Οι προσχώσεις όμως του ποταμού όλο και ελάττωναν το βάθος του παλιού λιμανιού της Αίνου.

Ο Viquesnel, γράφει ότι το 1837 το βάθος κυμαινόταν από 50-70 εκατοστά γι' αυτό τα καράβια αγκυροβολούσαν μακριά και τα εμπορεύματα μεταφέρονταν με καϊκία ή σχεδίες.

Εξ άλλου ο Υποπρόξενος στην Αδριανούπολη Ιωσήφ Βαρότσης, σε αναφορές του το 1847 προς το Υπουργείο Εξωτερικών στην Αθήνα, πληροφορούσε την Ελληνική Κυβέρνηση ότι η Πύλη είχε αναθέσει στον Μπεκίρ Πασά να μελετήσει το καυτό για τη τουρκική οικονομία θέμα του λιμανιού της Αίνου και να λάβει τα κατάλληλα μέτρα. Ο Τούρκος ειδικός διέταξε να γκεμισθούν αμέσως όλοι οι μύλοι, που βρίσκονταν στις όχθες του ποταμού Έβρου, καταστρέφοντας με το μέτρο αυτό χιλιάδες βιοτέχνες. Μετά άρχισε να κτίζει ένα φράγμα στις εκβολές του ποταμού. Το επίτευγμα αυτό ολοκληρώθηκε αφού όμως σπαταλήθηκαν σεβαστά ποσά και χιλιάδες ραγιάδες της περιοχής υποχρεώθηκαν σε καταναγκαστική εργασία. Μόλις όμως

άρχισαν οι βροχές, τα ορμητικά νερά του ποταμού παρέσυραν ένα μεγάλο τμήμα του φράγματος, αφού αυτό είχε κατασκευαστεί σε αντενδεικνυόμενη θέση, χωρίς μελέτη και με ακατάλληλα υλικά. Η καταστροφή ήταν τεράστια και οι επιπτώσεις στην οικονομική κίνηση της Θράκης σοβαρότατες. Ο Έλληνας Υποπρόξενος υπολόγιζε τις απώλειες του εμπορίου σε πέντε εκατομμύρια γρόσια, γιατί από την Αίνο πραγματοποιούνταν μεγάλες εξαγωγές όχι μόνο για τα λιμάνια της Μεσογείου, αλλά και της Ανατολής καθώς και της Δύσης.

Από το λιμάνι της φορτώνονταν κάθε χρόνο : **Καπνός** (των περιοχών Αίνου, Κεσσάνης, Φερών, Διδυμοτείχου) 300.000-400.000 οκάδες, **αινίτικοι λικουρίνοι** 100.000-200.000 οκάδες, **άλας** 600.000-900.000 οκάδες, **βδέλλες** (περιζήτητες από τους γιατρούς της εποχής) 100-200 οκάδες, και ακόμη σημαντικώτατες ποσότητες από δέρματα, έρια, σιτηρά, κουκούλια, ροδέλαιο, μεταξωτά, ζώα, τυριά, βούτυρο, σκουπόχορτο, τα περίφημα πελώρια αινίτικα πιθάρια για λάδι κ.ά.

Από το Αρχείο Υπουργείου Εξωτερικών Φ.37/13-έγγραφα Ι.Βαρότση στον Κωλέτη, Πρόεδρο του Υπουργ. Συμβουλίου

Όταν ο Σουλτάνος Α. Μεζίτ επισκέφτηκε τη Θράκη τον Μάη του 1846, υποσχέθηκε επίσπευση των έργων για την εκβάθυνση του λιμανιού της Αίνου με έξοδα του προσωπικού Ταμείου και ανέθεσε στο Διοικητή της επαρχίας τη παρακολούθηση για την οριστική λύση του θέματος. Για το λόγο αυτό ο Ταχήρ μετά δύο μήνες πήγε στην Αίνο.

Ο Πασάς εξέτασε με προσοχή τις εκβολές του ποταμού, την κατάσταση του λιμανιού και κατέκρινε τους τσορμπατζήδες (προκρίτους) ως συνεργούς στην έμφραξη του λιμανιού γιατί επέτρεψαν στα πλοία και τα πλοiάρια να ρίχνουν σ' αυτό τα έρμα τους! Έδωσε διαταγές να σταλούν από την Αδριανούπολη τα απαραίτητα υλικά για να αρχίσει το έργο.

Ξαφνικά τον Οκτώβριο, ο Ταχήρ διέταξε να σταματήσουν τις εργασίες στο λιμάνι κι έστειλε πίσω στην Κωνσταντινούπολη το

ατμόπλοιο που είχε ρθει για να βοηθήσει στο έργο εκσκαφής. Ο τούρκος αρχιμηχανικός αρρώστησε από τη σύγκρισή του γιατί ο Διοικητής χαρακτήρισε ανάξιους τους βοηθούς του, έκρινε πως με πρωτόγονα μέσα προσπαθούσαν να πραγματοποιήσουν ένα τόσο σημαντικό έργο, και έγραψε στην Πύλη ότι για να ολοκληρωθεί η εκβάνθυση χρειαζόταν Ευρωπαίος ειδικός λιμενικός μηχανικός.

Ο Ταχέρ όμως διέταξε να συνεχιστούν οι εργασίες στο φράγμα των εκβολών του ποταμού και να πάρουν μέρος όλα τα αινίτικα καράβια ώστε η δουλειά να γίνη με ταχύ ρυθμό. Έτσι η παραλία ήταν συνεχώς γεμάτη από εμπορεύματα, γιατί οι έμποροι δυσκολευόταν να εξασφαλίσουν πλεούμενα ώστε να τα μεταφέρουν στα μεγάλα εμπορικά καράβια που αγκυροβολούσαν στα ανοιχτά. Τελικά ο Ταχέρ υποσχέθηκε να αφήση σε σύντομο διάστημα ορισμένο αριθμό σχεδίων για τις ανάγκες του διαμετακομιστικού εμπορίου. Εξάλλου ο επικεφαλής του συνεργείου Μπεκήρ Πασάς διαβεβαίωσε ότι σε δύο μήνες θα είχε έτοιμο το φράγμα. Στο μεταξύ είχαν γκρεμίσει τους νερόμυλους των Χριστιανών, ενώ οι Τούρκοι εργάζονταν αδιάκοπα στις όχθες του Έβρου.....

Με την πρώτη πλημμύρα το πρωτόγονο κατασκευασμένο φράγμα έσπασε. Θορυβημένη η Πύλη προσέλαβε τον Γάλλο μηχανικό POIREL (με το σεβαστό για την εποχή εκείνη μισθό των 16.000 γροσ.) για να αναλάβει την επισκευή και μελέτη του έργου.

Ο Γάλλος μηχανικός έφθασε στην Αδριανούπολη τον Οκτώβριο του 1847 και εγκαταστάθηκε με την οικογένειά του στο Μητροπολιτικό Μέγαρο. Από την επιτόπια επίσκεψη του λιμανιού της Αίνου, ο POIREL σχημάτισε την πεποίθηση ότι ήταν τελείως ασύμφορη η επιδιόρθωση του φράγματος, που είχε κοστίσει τόσο πολύ στη τουρκική κυβέρνηση! Από το ρήγμα του περνούσαν με ευκολία οι σχεδίες. Δεν αντιμετώπιζε επίσης θέμα στήριξης των υπολλειμάτων του.

Αν οι τουρκικές αρχές επέμεναν στη λύση του φράγματος, θα έπρεπε να κατασκευαστεί σε απόσταση 20 μέτρων από το κατεστραμμένο, ένα νέο φράγμα με καλή στήριξη και τα κατάλληλα υλικά, αλλά πάλι δεν θα απόφευγαν την εναπόθεση

άμμου και άλλων φερτών υλικών στο λιμάνι της Αίνου. Ο Γάλλος μηχανικός πρότεινε δύο λύσεις :

α) να γίνουν έργα εκβάθυνσης και διεύρυνσης στο λιμάνι της Δρακοντίνας (45' απόσταση από την Αίνο) ή

β) στο λιμάνι της Ποντισμένης (15' απόσταση από την Αίνο).

Ο ίδιος προτιμούσε την περίπτωση της Δρακοντίνας όπου μπορούσε να κτισθεί και νέα πόλη, μακριά από τις «πηγές ασθενειών» όπως αποκαλούσαν τα έλη που μόλυναν την ατμόσφαιρα της Αίνου. Οι Αινίτες όμως πρόκριτοι δεν συμφωνούσαν καθόλου με την άποψη αυτή γιατί τότε θα έχαναν την αξία τους τα αρχοντικά και τα μαγαζιά τους, χτισμένα στη παλιά πόλη. Έμεινε έτσι η λύση της Ποντισμένης, ο POIREL υποστήριξε ότι αν εγκρινόταν η μελέτη του, θα μπορούσε να διαμορφωθεί το λιμάνι ώστε να ελλιμενίζονται 700-800 σκάφη. Και αυτό το έργο όμως απαιτούσε χρόνο και χρήμα. Θα έπρεπε ακόμη να μένουν δύο καΐκια στις εκβολές του π. Έβρου για να μαζεύουν την άμμο που συνεχώς απόθετε το μεγάλο ποτάμι....

Οι κάτοικοι περίμεναν πολλά από τις γνώσεις και την ικανότητα του «ευρωπαϊού μηχανικού», όμως ο Έλληνας υποπρόξενος ήταν απαισιόδοξος και έγραφε « ... στην Τουρκία γίνονται μεγαλόπνοα σχέδια, πολλά λέγονται, λίγα όμως πραγματοποιούνται...». Του φαινόταν απίστευτο ότι η Ποντισμένη, η ήρεμη λιμνοθάλασσα, που έκρουβε στα σπλάχνα της μια άγνωστη, αρχαία πολιτεία (σύμφωνα με θρακιώτικο θρύλο), θα μετατρεπόταν σε σύγχρονο λιμάνι. Τα σχέδια ίσως έμειναν μόνο στα χαρτιά.....

Αυτά σκεπτόταν οι μεγάλοι....

Τα παιδιά της εποχής βουτούσαν στα νερά της κρυφά από τους γονείς τους για να βρουν αρχαία νομίσματα γιατί υπήρχε η παράδοση ότι η «Μπουτζέν» κατάπινε όποιον τολμούσε να ταράξει τη γαλήνη της.....

Βιβλιογραφία :

Καλ. Παπαθανάση-Μουσιοπούλου, Ελληνικά Προξενεία στη Θράκη, Αθήνα 1976