

Η ΑΝΘΙΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΟΥ ΚΑΣΤΡΟΥ

Τάκης Τσιμπουκλής

Στα τέλη του περασμένου και στις αρχές του αιώνα μας παρατηρείται μια ιδιαίτερη επίδοση των κατοίκων του Κάστρου προς το ναυτικό επάγγελμα. Το Κάστρο, καίτοι απέιχε από τη θάλασσα τρεις ώρες με τα πόδια, κατέστη κατά τη χρονική αυτή περίοδο το πρώτο ναυτικό χωριό της Θάσου. Είχε περισσότερες από 60 οικογένειες που ζούσαν από το ναυτικό επάγγελμα και διέθεταν πάνω από 30 ιστιοφόρα καΐκια, τα οποία όργωναν ολόκληρο το Αιγαίο, τη Μαύρη Θάλασσα και τη Μεσόγειο. Έφθαναν μέχρι τα παράλια της Βόρειας Αφρικής (Μπαρμπαριά), της Νότιας και Βόρειας Ιταλίας, καθώς και της Ισπανίας. Ο αριθμός αυτός είναι εντυπωσιακά μεγάλος σε σχέση με τον πληθυσμό του χωριού, στο οποίο ζούσαν τότε γύρω στις 120 οικογένειες, και σε σχέση με τα άλλα χωριά που μετρούνταν στα δάχτυλα του ενός χεριού τα καΐκια που διέθεταν.

Από διηγήσεις γερόντων απομάχων ναυτικών, που τους πρόλαβα στη ζωή κατά τη νεαρή μου ηλικία, από ομολογίες του παππού μου και του πατέρα μου, που σήμερα δε βρίσκονται στη ζωή, και από μαρτυρίες ελάχιστων ζώντων ακόμα γερόντων μπόρεσα να συγκεντρώσω και να καταγράψω τα ονόματα των Καστρινών ναυτικών που είχαν και συντηρούσαν καΐκια στα τέλη του περασμένου και στις αρχές του αιώνα μας. Τα ονόματα αυτά είναι τα εξής: 1) Δημήτριος Κομλίκης, 2) Δημήτριος Παπαβασιλείου, 3) Βασίλειος Τσιμπουκλής, 4) Γεώργιος Γιαννάκης, 5) Αντώνιος Κοντογεωργίου, 6) Γιαννάκης Κοντογεωργίου, 7) Αναγνώστης Κοντογεωργίου, 8) Αντώνιος Μπάμπουρας, 9) Ιωάννης Κλούτσος, 10) Αντώνιος Τριχάς, 11) Αύγουστος Κρητικός, 12) Νικόλαος Κρητικός, 13) Δημήτριος Ζαγοριανός, 14) Βασίλειος Ζαγοριανός, 15) Αθανάσιος Ζαγοριανός, 16) Κων/νος Ζαγοριανός, 17) Ιωάννης Μυλωνάς, 18) Θεοδωρής Αναγνωστούδης, 19) Νικόλαος Οικονομίδης, 20) Αύγουστος Τσακνάκης, 21) Γεώργιος Λυσκός, 22) Νικόλαος Λορέντζος, 23) Παναγιώτης Κεϊμάνης, 24) Κων/νος Κεϊμάνης, 25) Αντώνιος Φαρμάκης, 26) Παναγιώτης Γλυκερίας, 27) Αδελφοί Γεωργίου Βασιλικού, 28) Αθανάσιος Καραγεωργίου, 29) Μπιρμπιλίας και άλλοι που πιθανότατα μας διαφεύγουν. Υπήρχε μια ναυτική παράδοση στους Καστρινούς που φούντωσε

γύρω στα 1880. Οι ρίζες της ναυτικής αυτής παράδοσης των κατοίκων του Κάστρου δε γνωρίζουμε από πού κρατούν και μέχρι πού φτάνουν. Ίσως μια πιο βαθιά έρευνα του θέματος να έδινε την εξήγηση.

Εμπορικά λιμάνια στα οποία ταξίδευαν και αντάλλαζαν τα προϊόντα τους τότε ήταν κατά προτεραιότητα η Πόλη, η Σύρα, η Σμύρνη, η Θεσ/νίκη, ο Πειραιάς και μετά ακολουθούσαν τα δευτερεύοντα λιμάνια της Καβάλας, της Κεραμωτής, του Καραγάτς (Πόρτο Λάγο), του Δεδέαγατς (Αλεξανδρούπολη), του Τσάγεζι Χαλκιδικής (Σταυρός), του Αγίου Όρους, της Επανωμής, του Λιτόχωρου, του Βόλου, της Λήμνου, της Μυτιλήνης και άλλων νησιών του Αιγαίου. Οι ναυτικοί του Κάστρου επιχειρούσαν και μακρινότερα ταξίδια εκτός της ελληνικής και οθωμανικής επικράτειας. Έφταναν μέχρι τη Μαύρη θάλασσα, τη Ρουμανία, Ρωσία, Αίγυπτο, Ιταλία και γενικά αυλάκωναν όλη σχεδόν τη Μεσόγειο.

Το επάγγελμα του ναυτικού ήταν τότε πολύ σκληρό και απαιτούσε μεγάλη πείρα, ναυτική τέχνη, θάρρος και τόλμη. Αυτοί οι απλοϊκοί και αγράμματοι άνθρωποι χωρίς μηχανές, χωρίς πυξίδες, χάρτες και μετεωρολογικά δελτία κατόρθωναν να ταξιδεύουν σε μακρινές θάλασσες και άγνωστους τόπους. Ο παππούς μου Βασίλειος Τσιμπουκλής μού 'λεγε, όταν τον ρωτούσα, ότι είχε φτάσει με τα πανιά και τα κουπιά του καϊκιού του μέχρι την «Αλεξάτρα» (Αλεξάνδρεια) και το «Τριέστι» (Τεργέστη). Η συναλλαγή στα λιμάνια που ταξίδευαν γινόταν συνήθως με «τράμπα» (ανταλλαγή προϊόντων) και κατά δεύτερο λόγο με τουρκικό χρήμα (γρόσια και λίρες). Τα προϊόντα που διέθεταν οι ναυτικοί του Κάστρου ήταν το κατράνι, η πίσσα, το ρετσίνι, η ξυλεία που μπορούσε να είναι πελεκητή (τουμπρούκια) ή στρογγύλια, το δαδί, η πετίκα (πευκοφλοιός), το λάδι, το μέλι, το κερί και το κρασί. Η παραγωγή του λαδιού ήταν περιορισμένη τότε σε σχέση με σήμερα, διότι την ελιά την καλλιεργούσαν στα ορεινά κατά κανόνα εδάφη, μακριά από τη θάλασσα. Τα παραλιακά πεδινά μέρη του νησιού ήταν ακαλλιεργήτα και έρημα από ανθρώπους. Ο φόβος των πειρατών, που κτυπούσαν συχνά το νησί, κρατούσε μακριά τους κατοίκους από τις παραλίες. Τα προϊόντα που προμηθεύονταν οι Καστρινοί ήταν στην πρώτη σειρά τα γεννήματα (σιτηρά), διότι η ντόπια παραγωγή σ' αυτά ήταν ελάχιστη, και μετά ακολουθούσαν τα είδη ρουχισμού, τα είδη υποδήσεως, τα οικιακά σκεύη, χαλκώματα (καζάνια), πήλινα σκεύη, κιούπια, το φωτιστικό πετρέλαιο, τα υποζύγια και όλα εκείνα τ' αντικείμενα, είδη και αγαθά, τα οποία δεν μπορούσαν να παράγουν ή να κατασκευάσουν μόνοι τους στο νησί και τα οποία τους ήταν απαραίτητα για τη ζωή τους. Ειδικά από την Πόλη έφερναν τα χρυσοκέντητα υφάσματα με τα οποία έφτιαχναν τα αρχοντικά «φστάνια» της θασίτικης γυναικείας φορεσιάς, τα πολύχρωμα λαχούρια που ήταν ρώσικης κατασκευής, καθώς και τις τσόχες και τα βελούδα για «τσικέτα» και γιλέκα.

Οι ναυτικοί που έφταναν με τα καΐκια τους στα ερημικά τότε Λιμενάρια εύρισκαν τροφή, νερό, στέγη και αποθήκη για τα φορτία τους στο «βιγλαριό» (παρατηρητήριο), όπως συνήθιζαν να το λένε οι κάτοικοι του χωριού. Το βιγλαριό το φρόντιζε ο «βίγλας», που ήταν ο φύλακας, ο παρατηρητής. Το βιγλαριό ήταν το σημερινό παραλιακό εκκλησιαστικό ακίνητο, δίπλα στο πατρικό μου σπίτι, όπου είναι σήμερα το μαγειρείο του Δ. Κωστή. Το ακίνητο αυτό ήταν ιδιοκτησίας του χωριού (χωριακό) και ο βίγλας υπάλληλος του χωριού. Η πληρωμή του βίγλα γινόταν συνήθως με είδος. Πρόσφερε κάθε οικογένεια 6 με 7 οκάδες σίκαλη το χρόνο. Η μεταφορά των προϊόντων από τα Λιμενάρια για το Κάστρο γινόταν με τα ζώα.

Τα πλοία της εποχής εκείνης για να κινηθούν χρησιμοποιούσαν τα πανιά και τα κουπιά. Με τα πανιά η κίνηση ήταν έργο του καπετάνιου και εδώ φαινόταν η εμπειρία και η αξιосύνη του κάθε καπετάνιου. Όταν ήταν κόντρα (αντίθετος) ο αέρας, έπρεπε με το τιμόνι να κουμαντάρει το καΐκι, έτσι ώστε τα πανιά να πιάνουν αέρα και με διάφορους ελιγμούς και «κοντοβόλτια», όπως τα έλεγαν, να κάνει το καΐκι ν' αρμενίζει αντίθετα στον αέρα και να κερδίζει απόσταση. Όταν όμως δε φυσούσε αέρας, επικρατούσε απόλυτη νηνεμία, και τα πανιά δεν έπιαναν καθόλου αέρα, ο «γιμτζής»¹ αναλάμβανε την κίνηση του σκάφους με τα κουπιά² και ειδικότερα με το σύστημα «α-λα-μούρ»³. Το μικρό βαρκάκι με κάβο έσερνε πίσω του το δυσκίνητο καΐκι. Έμπαιναν στο βαρκάκι, για όσους δεν το ξέρουν, ένας ή δύο γιμτζήδες (ναύτες) και κωπηλατώντας σκληρά με όλες τους τις δυνάμεις προσπαθούσαν να δώσουν κίνηση στο βαρκάκι, το οποίο με τη σειρά του τραβούσε πίσω του το τεράστιο σκάφος του καϊκιού. Η ταχύτητα ήταν ένα μίλι την ώρα περίπου, αν τα ρέματα ήταν ευνοϊκά, αλλιώς μπορεί να πήγαινε και πίσω αντί μπροστά, αν τα ρέματα ήταν αντίθετα. Βαθιά χαράχτηκε η εικόνα αυτή του α-λα-μούρ, που πολλές φορές έτυχε να παρακολουθήσω κατά τη νεαρή μου ηλικία. Το θέαμα εκ πρώτης όψεως ήταν κωμικό αλλά συγχρόνως και πολύ τραγικό. Ο υπεράνθρωπος και εξαντλητικός αγώνας των ναυτών μέσα στο βαρκάκι θύμιζε πα-

1. γιμτζής. Στο θασιακό ιδίωμα γιμτζής και κατ' αποκοπή γιμτζής. Ο γιμτζής ήταν ο ναύτης.

2. Μερικές φορές τραβούσαν κουπιά και οι επιβάτες, όταν τα πλοία ήταν επιβατηγά. Τη θαλάσσια συγκοινωνία Λιμεναρίων-Καβάλας την εκτελούσε ένα μικρό πλοίο 15-20 τόννων, που ανήκε στο Γεώργιο Γιαννάκη και Νικόλαο Οικονομίδη. Το πλοίο τούτο είχε το πλεονέκτημα, όταν δε φυσούσε αέρας για να χρησιμοποιηθούν τα πανιά, να κάνει χρήση των έξι μεγάλων κουπιών που υπήρχαν στο καΐκι. Για την κωπηλασία όμως υποχρέωναν και τους επιβάτες να τραβούν κουπί και θεωρούνταν το σκάφος σαν το πιο ταχύπλοο για κείνη την εποχή.

3. Φράση παρόμοια με το α-λα-φράγκα. Η λέξη προέκυψε από το γαλλικό α-λα και το μούρη που σήμαινε ότι τραβούσαν το πλοίο από τη μούρη.

λιότερη εποχή δούλων και ειλώτων. Παλιός συγχωριανός μου ναυτικός έτυχε να μου διηγηθεί ένα τέτοιο ταξίδι, που ήταν μια πραγματική Οδύσσεια. Είχαν ξεκινήσει καλοκαίρι, Ιούλιο μήνα, με φοβερή ζέστη και απόλυτη άπνοια (κάλλμα μπουνάτσα) από τη Θεσσαλονίκη με καστρινό καΐκι, που ήταν μπαρκαρισμένος σαν γιμτζής, και έφθασαν ως τη Θάσο και συγκεκριμένα ως τον Άγιο Σίνη (Σκάλα Μαριών) με α-λα-μούρ συνέχεια, χωρίς να φουσήξει καθόλου αέρας ώστε να βοηθήσουν για λίγο τα πανιά και να ξεκουραστούν οι ναύτες. Μέρρες πολλές ήταν καθηλωμένοι μέσα στο βαρκάκι και κωπηλατούσαν σκληρά. Τι ν' αντιμετωπίσουν πρώτα, την τρομερή σωματική κούραση, τον καυτερό ήλιο του Ιουλίου ή την πείνα και τη δίψα. Ψωμί κι ελιά ήταν το φαγητό τους και βραστό το νερό από τον ήλιο στη στάμνα που είχαν στο βαρκάκι. Από την πλώρη του καϊκιού τους έριχναν το ψωμί στο βαρκάκι να μην ανέβουν και χασομερήσουν. Και δικαιολογημένα ο άνθρωπος ξεμπαρκάρισε, όπως μου είπε, όταν έφθασε στη Θάσο.

Τα βάσανα των γιμτζήδων δε σταματούσαν εδώ. Μέσα στα καθήκοντά τους ήταν και το φόρτωμα και ξεφόρτωμα του καϊκιού. Δεν υπήρχαν τότε τα σωματεία των λεμβούχων και των φορτοεκφορτωτών λιμένος και κύτους. Όλα γίνονταν από τους ναύτες. Το χειμώνα φόρτωναν ξυλεία και δαδιά σε αλίμανα μέρη χωρίς προβλήτες και έμπαιναν μέσα στην παγωμένη θάλασσα ως τη μέση με τα ρούχα (θαλάσσωσαν). Η φόρτωση γινόταν με τη βάρκα, διότι το καΐκι δεν μπορούσε να πλησιάσει στα ρηχά νερά της ακτής. Με τον ίδιο τρόπο ξεφόρτωναν πάλι οι γιμτζήδες το καΐκι στα λιμάνια που μετέφεραν τα εμπορεύματα. Ο μεγάλος εφιάλτης του γιμτζή, και του καπετάνιου βέβαια, ήταν ομολογουμένως οι φουρτούνες, οι κακοκαιρίες και γενικά οι αλλαγές του καιρού. Πάντα ήταν σ' επιφυλακή, στο πόδι, κι ο ύπνος τους, όπως έλεγαν, τους ήταν κλέφτικος. Χαρακτηριστική είναι η παροιμία που αναφέρονταν από τους παλιούς για τον καιρό και το γιμτζή: «Λόρτο φεγγάρ, δίπλα γιμτζής· δίπλα φεγγάρ, λόρτος γιμτζής». Μ' αυτό ήθελαν να πουν ότι αν το νέο φεγγάρι φανεί στον ορίζοντα και το μισοφέγγαρό του είναι όρθιο, τότε θα ακολουθήσει σ' όλο τον κύκλο του καλοκαιρία και ο γιμτζής θα είναι δίπλα, ξαπλωμένος, θα κοιμάται και θα ξεκουράζεται. Αν όμως το νέο φεγγάρι βγει δίπλα, πλαγιαστό, τότε αλίμονο, θ' ακολουθήσει κακοκαιρία και ο γιμτζής θα μένει όρθιος, στο πόδι, για να παλαίψει τη φουρτούνα. Χαρακτηριστικό είναι το παρακάτω στιχάκι, που έλεγαν οι Καστρινοί, όταν ο ναυτικός Μπιρμπιλίας έσωσε από βέβαιο ναυάγιο τη ζωή και το καΐκι του Βίρα⁴:

Ου Βίρας μι ντου σινανά⁵ προυγκέψαν απ' ντου Κεφαλά

4. Παρατσούκλι του Αναγνώστη Κοντογεωργίου.

5. είδος πλοίου.

κι αν δεν ήταν ου Μπιρμπιλίας για ιλάτς⁶ δεν βρίσκονταν ου Βίρας. Πολλά θα μπορούσε να περιγράψει και να διηγηθεί κανένας για το τραχύ επάγγελμα του παλιού ναυτικού. Οι συνθήκες αυτές είναι άγνωστες στους σημερινούς ναυτικούς, γιατί έχουν αλλάξει τελείως μορφή και δε θυμίζει τίποτα από τα περασμένα⁷.

6. τουρκική λέξη, που σήμαινε φάρμακο.

7. Για να δοθεί μια πιο γενική εικόνα της θασιακής ναυτιλίας ο επιμελητής της έκδοσης θεωρεί σκόπιμο να παραθέσει τα εξής ιστορικά στοιχεία: Το 1856 ο περιηγητής Perrot, που πέρασε από τη Θάσο, αναφέρει ότι όλη η εμπορική ναυτιλία των Θασίων μόλις αριθμούσε 30 καΐκια, που μετέφεραν λάδι και κερί στην Καβάλα, ενώ έπαιρναν απ' εκεί βρώμη και σιτάρι για το νησί τους. Κατά τον Perrot οι πιο μακρινοί τόποι των ταξιδιών τους ήταν τότε το Αγ. Όρος και η Λήμνος (βλ. Αποστ. Ε. Βακαλοπούλου, *Ιστορία της Θάσου* (1453-1912), έκδ. ΕΜΣ, Θεσ/νίκη 1984, σ. 132). Λίγα χρόνια αργότερα μόνο η ναυτιλία του Κάστρου έφθασε ν' αριθμεί πάνω από 30 ιστιοφόρα σκάφη. Πού οφειλόταν η ραγδαία αυτή αύξηση της εμπορικής ναυτιλίας των κατοίκων του Κάστρου; Το άγνοο του εδάφους της περιοχής αυτής θα πρέπει οπωσδήποτε να θεωρηθεί βασική αιτία της επίδοσης των κατοίκων στο ναυτικό επάγγελμα. Έπειτα η λειτουργία του ταρσανά στο επίνειό τους και η κατασκευή πλοίων μεγαλύτερης χωρητικότητας από τις βάρκες θα συνέβαλε στην απότομη αυτή αύξηση της ναυτιλίας των.

Για την κατάσταση της ναυτιλίας των άλλων χωριών της Θάσου μόνο σποραδικές πληροφορίες έχουμε. Στο πρώτο μισό του 19ου αιώνα αναφέρονται από το Θεολόγο τα πλοία του καπετάν Γιαννούλη (βλ. Κων/νου Χιόνη, *Ανέκδοτα δικαιοπρακτικά έγγραφα της Θάσου των ετών 1731-1855*, περ. «Θασιακά», τ. 1 (1984), σ. 105) και του παππού του συγγραφέα Γ. Παπαευστρατίου (βλ. Γ. Παπαευστρατίου, *Ιστορία της νήσου Θάσου*, Εν Αλεξανδρεία 1922, σ. 122). Το 1866 μνημονεύεται ο караβοκύρης Σωτήριος Γιαννάκης, ενώ το 1880 πωλείται από τη συντροφική μπρατζέλα «Αθηνά» το $\frac{1}{2}$ από το $\frac{1}{4}$, που κατέχει ο Δημήτριος Πούλιος, αντί του ποσού των 1200 γρ. Σ' άλλη αγοραπωλησία, που συντάχτηκε πάλι στο Θεολόγο στις 24-1-1882, αναφέρεται ότι ο Γεώργιος Παναγιώτης έχοντας ένα τρίτο μερίδιο πλοίου με το Σωτήριο Γεωργίου και Μιχάλη Θεμελή επώλησε το μισό από το μερίδιό του, ήτοι το $\frac{1}{6}$, στο Γεώργιο Χ' Κωνσταντίνου και Νικόλαο Ματθαίου με το ανάλογο των επίπλων του πλοίου αντί του ποσού των 800 γροσίων (βλ. Κων/νου Χιόνη, *Η ναυτιλιακή κίνηση Καβαλιωτών και Θασίων κατά τους χρόνους της τουρκοκρατίας*, περ. «Χρονικά» της Π.Ε.Ι.Μ., τεύχ. 4 (1980), σ. 52). Από αγοραπωλησίες της ίδιας εποχής μαθαίνουμε και για δύο μαριώτικα πλοία, ενώ η Καλλιράχη, το Καζαβίτι και ο Λιμένας φαίνεται να διαθέτουν περισσότερα πλοία απ' ό,τι οι Μαριές και το Θεολόγο. Το 1838 πειρατές πάτησαν τα μαγαζιά που υπήρχαν στις σκάλες του Λιμένα, του Καζαβιτιού και της Καλλιράχης, ενώ στην τελευταία σκάλα έκαψαν και δύο καΐκια. Στις 2 Ιουλίου 1838 οι κάτοικοι του Καζαβιτιού, επειδή περίμεναν πειρατική επιδρομή, κατέβηκαν για να φυλάγουν με τα καΐκια τους (βλ. Αποστ. Ε. Βακαλοπούλου, *ό.π.*, σ. 117). Τον Ιούνιο του 1839 επισκέφθηκε τη Θάσο ο διδάκτορας της ιατρικής Α. Grisebach, ο οποίος συνάντησε στο λιμάνι του Καζαβιτιού μεγαλύτερη κίνηση απ' ό,τι στο Λιμένα. Εκεί στην παραλία του σημερινού Πρίνου υπήρχαν 10 μικρά και 2 μεγάλα καράβια (βλ. Αποστ. Ε. Βακαλοπούλου, *ό.π.*, σ. 117). Τον Απρίλιο και Μάιο του 1840 οι τούρκικες αρχές διέταξαν τα καράβια των Θασίων να μη ξανοίγονται πέρα από τα λιμάνια της βόρειας ακτής παρά μόνο

Οι ναυτικοί του Κάστρου σήμερα δεν υπάρχουν. Ο χρόνος, η εξέλιξη και η ανάπτυξη της χερσαίας συγκοινωνίας τους εξετόπισε και σχεδόν τους εξαφάνισε. Το μόνο που έμεινε απ' αυτούς είναι οι ιερές εικόνες του Αγίου Νικολάου προστάτη των ναυτικών που είχαν μέσα στα καΐκια τους και στα σπίτια τους. Τις ιερές αυτές εικόνες τις λάτρευαν κυριολεκτικά και τις προσκυνούσαν με πίστη και μεγάλη ευλάβεια. Συγκινητικό ήταν το θέαμα που αντίκρυζε κανένας στο μικρό εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου που βρίσκεται στο δασύλλιο πίσω από το Παλατάκι κατά την ημέρα του πανηγυριού του στις 6 Δεκεμβρίου. Κατά παλιό έθιμο όλες οι οικογένειες των απογόνων ή απομάχων ναυτικών πήγαιναν από την παραμονή στο εκκλησάκι τις ιερές εικόνες του Αγίου Νικολάου και την άλλη ημέρα της πανήγυρης ο καθένας χωριστά τελούσε προς τιμήν της ιεράς εικόνας του αρτοκλασία με πέντε άρτους που τους τοποθετούσαν σε ωραία πανέρια στρωμένα με παραδοσιακές τάβλες (καρέ). Αυτά τα πανέρια με τους άρτους (λειτουργίες, υψώματα) κατά τη θεία λειτουργία τα τοποθετούσαν κάτω στο δάπεδο, στο μέσο και κατά μήκος του ιερού ναού στη σειρά για να τα ευλογήσει ο παπάς ψάλλοντας το «πλούσιοι επτώχευσαν και επείνασαν». Αυτή η σειρά των πανεριών, η οποία άρχιζε μπροστά από την Ωραία Πύλη, διέσχιζε όλη την εκκλησία και συνέχιζε έξω από την εκκλησία μέχρι κοντά στην αιωνόβια πρινιά που υπάρχει και σήμερα. Τόσα πολλά ήταν τα πανέρια (υψώματα όπως τα έλεγαν) όσες και οι ιερές εικόνες του Αγίου Νικολάου που είχαν οι κάτοικοι του Κάστρου και μετέπειτα οι κάτοικοι των Λιμεναρίων. Σε καμιά άλλη πανήγυρη ή γιορτή δεν παρουσιαζόταν αυτό το θέαμα. Δεν ξέρω βέβαια αν συνεχίζεται μέχρι σήμερα, διότι έχω αρκετά χρόνια να παραβρεθώ στην εκκλησία κατά την ημέρα αυτή. Πιστεύω όμως ότι ο χρόνος θα έφερε τη φθορά του κι εδώ κι η ναυτική παράδοση των Καστρινών να πέρασε στην ιστορία.

προς τ' απέναντι παράλια της Κεραμωτής και του Καραγάτς (βλ. Αποστ. Ε. Βακαλοπούλου, ό.π., σ. 118).

Τα πλοία των Καστρινών και γενικά των Θασίων δεν ήταν μεγάλης χωρητικότητας. Τα μεγαλύτερα δεν πρέπει να υπερέβαιναν τους 30 ή το πολύ 40 τόννους. Γι' αυτό οι ξυλέμποροι της Θάσου αναζητούσαν για ναύλωση μεγάλα πλοία από τη Χίο, τη Σμύρνη, τη Σύρο και αλλαχού. Οι ναυτικοί της Θάσου ασκούσαν οι ίδιοι το εμπόριο ή περιορίζονταν σε μικρομεταφορές. Τα πληρώματα των πλοίων τους ήταν ελάχιστα. Τελικά η θασιακή ναυτιλία δέχτηκε μεγάλο πλήγμα με την κατάργηση των προνομίων της Θάσου. Από αναφορές μαθαίνουμε ότι οι Θάσιοι ζητούσαν ανάμεσα στ' άλλα αιτήματά τους να καταργηθεί και ο φόρος των 20 γροσίων, που είχαν επιβάλλει οι Τούρκοι για κάθε πήχυ πλοίου, για να μην καταστραφεί η ναυτιλία τους και χάσουν τη δουλειά τους οι 100 εργάτες που δούλευαν στους ταρσανάδες της Θάσου. Φαίνεται ότι οι αναφορές των Θασίων δεν έφεραν θετικά αποτελέσματα, γιατί η ναυτιλία τους άρχισε να φθίνει στα μετέπειτα χρόνια (βλ. Κων/νου Χιόνη, ό.π., σ. 52). Σε τούτο συνέβαλαν και οι νέες συνθήκες που άρχισαν να διαμορφώνουν την ελληνική ναυτιλία από τις αρχές του αιώνα μας.