



ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΡΟΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Πτυχιακή Εργασία

ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΟΔΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

του

ΣΑΒΒΑ ΝΤΕΜΟΥ

Υποβλήθηκε ως απαιτούμενο για την απόκτηση του
διπλώματος ειδίκευσης
στη Διοίκηση Τουριστικών Επιχειρήσεων και Επιχειρήσεων
Φιλοξενίας

Πίνακας περιεχομένων

1.Θεωρητικό πλαίσιο (τι είναι οδικός τουρισμός) 1

- 1.1.1 Τι είναι οδικός τουρισμός (road trip tourism) 3
- 1.1.2 Τι είναι εναλλακτικός τουρισμός ή αειφόρος τουρισμός 3
- 1.2 Εξέλιξη και Βαρύτητα οδικού τουρισμού στην Ελλάδα 4
- 1.3 Ιστορική αναδρομή 5
 - 1.3.1 Πρώτο ταξίδι στην Ευρώπη 5
 - 1.3.2 Πρώτα ταξίδια στη Βόρεια Αμερική 6
 - 1.3.3 Η διαδρομή 66 9

2.Μεθοδολογία Έρευνας 11

- 2.1 Η ταυτότητα της έρευνας 11
- 2.2 Σκοπός της έρευνας 11
- 2.3 Στόχοι της έρευνας 11
- 2.4 Τα ερευνητικά ερωτήματα 12
- 2.5 Δειγματοληψία 13
- 2.6 Διαδικασία λήψης δεδομένων 13

3.Ιστορίες οδικού τουρισμού 15

- 3.1 Προσωπική εμπειρία 15
- 3.2 Ταξίδι στην Άρτα 28
- 3.3 Ταξίδι στη Καλαμπάκα 31
- 3.4 Κοινά σημεία 34
- 3.5 Κοινά σημεία 35

4.Συμπεράσματα 36

- 4.1 Συσχέτιση του οδικού τουρισμού με άλλα μέσα μεταφοράς 36
- 4.2 Ιστορική εξέλιξη του οδικού τουρισμού και του αυτοκινήτου 37

4.Συμπεράσματα 36

5.Βιβλιογραφία 37

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Θεωρητικό πλαίσιο

1.1.1 Τι είναι οδικός τουρισμός (road trip tourism)

Για να κατανοήσουμε καλύτερα το τι είναι οδικός τουρισμός, αρχικά πρέπει να κατανέμουμε το συγκεκριμένο είδος τουρισμού στη κατηγορία που υπάγεται. Συγκεκριμένα, δεν υπάρχει σαφής ορισμός της έννοιας καθώς είναι ένα είδος τουρισμού σε πολύ πρώιμο στάδιο, αλλά στο λεξιλόγιο του Cambridge (<https://dictionary.cambridge.org>) το ερμηνεύουν ως "ένα μεγάλο ταξίδι ή διακοπές που γίνονται με αυτοκίνητο". Σε μια περισσότερο χαλαρή επεξήγηση, το λεξιλόγιο του δρόμου (<https://www.urbandictionary.com>) το χαρακτηρίζει ως ένα "χρονοβόρο και βαρετό ταξίδι όπου τελικά γίνεται αξιομνημόνευτο και διασκεδαστικό καθώς περνάει η ώρα". Οπότε θα μπορούσε να ερμηνευτεί ως ένα είδος τουρισμού, όπου υπάρχει ένα αρχικό σχέδιο προορισμού αλλά κατά τη διάρκεια προστίθενται επιπλέον εμπειρίες οι οποίες δεν είχαν σχεδιαστεί εκ των προτέρων. Για τον λόγο αυτό μπορεί να κατανεμηθεί στο είδος του εναλλακτικού τουρισμού.

1.1.2 Τι είναι εναλλακτικός τουρισμός ή αιεφόρος τουρισμός

Η έννοια του όρου «εναλλακτικός τουρισμός» εμφανίζεται διαφορούμενη. Ορισμένοι χαρακτηρίζουν ως εναλλακτικό τουρισμό οποιαδήποτε άλλη μορφή τουρισμού διαμετρικά αντίθετη αυτής του μαζικού (Wheeler 1991). Ο Wheeler είχε φτιάξει ένα πίνακα όπου συνέκρινε τις διαφορές του εναλλακτικού με τον μαζικό τουρισμό.

Οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού έχουν ως βασική φιλοσοφία την ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιδράσεων στο περιβάλλον ενώ ταυτόχρονα στοχεύουν στη μεγιστοποίηση των θετικών. Εμφανίζεται περισσότερο σαν μια προσέγγιση τουριστικής δραστηριότητας, παρά σαν μια ειδική μορφή τουρισμού. Άλλοι θεωρούν ότι είναι συνώνυμο του πράσινου τουρισμού. Ορίζεται δε σαν η τουριστική δραστηριότητα μικρής κλίμακας η οποία αναπτύσσεται από τα μέλη της τοπικής ομάδας-κοινωνίας και βασίζεται στην ιδιαίτερη ευαισθησία της προς το τοπικό περιβάλλον και τη φέρουσα ικανότητα του (Javriluoma 1992)

Και οι δυο απόψεις αναγνωρίζουν την αναγκαιότητα της αποφυγής των αρνητικών συνεπειών στο περιβάλλον από τη τουριστική δραστηριότητα. Επίσης αναγνωρίζουν την εμφάνιση των εναλλακτικών μορφών τουρισμού σαν μια αντίδραση στο μαζικό καταναλωτισμό της σύγχρονης βιομηχανοποιημένης κοινωνίας μας. Αυτή η εναλλακτική προσέγγιση, κάνει έκκληση για μορφές τουρισμού συμβατές με τις φυσικές, κοινωνικές και τοπικές αξίες, και τις οποίες δίνουν την δυνατότητα μιας θετικής αλληλεπίδρασης μεταξύ επισκεπτών και φιλοξενούντων (Smith and Eadington 1992).

Υφίσταται βέβαια και η άλλη άποψη η οποία αντιμετωπίζει τον εναλλακτικό τουρισμό ως μια ελιτίστικη δραστηριότητα των οικονομικά προνομιούχων και μορφωμένων τουριστών, και η οποία το μόνο που πετυχαίνει είναι να εισαγάγει προβλήματα στις παρθένες τουριστικά περιοχές (Butler 1990). (Πηγή: Φώτης Ε. Κιλιπίρης, *ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ Εμπειρικές προσεγγίσεις*)

1.2 Εξέλιξη και Βαρύτητα οδικού τουρισμού στην Ελλάδα

Όσο αφορά την Ελλάδα, έχουν αναπτυχθεί σε διαδικτυακές ιστοσελίδες προτεινόμενες οδικές διαδρομές με αξιοθέατα και τοπωνύμια στις περιοχές της Πελοποννήσου και της κεντρικής Ελλάδας (<http://www.greece-is.com/road-trips-best-way-experience-greek-summer/>).

Συγκεκριμένα η πρώτη διαδρομή περιέχει ένα ταξίδι 8 ημερών όπου οι πρώτες 4 μέρες έχουν βασικές διαδρομές όπου πρέπει να ακολουθήσουν οι ταξιδιώτες. Έπειτα τη 4^η μέρα, προσφέρει πολλές εναλλακτικές διαδρομές όπου μπορεί να επιλέξει ο καθένας ανάλογα με τις προτιμήσεις του. Οι διαδρομές έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να καλύπτουν όσο περισσότερα χωριά και τοπωνύμια γίνεται με σκοπό να δημιουργηθεί η δυνατότερα καλύτερη εμπειρία. Επίσης το ταξίδι προτείνεται να γίνει το καλοκαίρι σε ορεινό έδαφος όπου ο ταξιδιώτης θα αποφύγει την ελληνική καλοκαιρινή ζέστη των 35-40 βαθμών Κελσίου. Επιπλέον, μιας και κατά τη διάρκεια των οδικών ταξιδιών γίνονται συνεχόμενες αυθόρμητες στάσεις στην άκρη του δρόμου έτσι ώστε οι ταξιδιώτες να απολαύσουν τη φύση και το τοπίο, έχουν τη δυνατότητα να απολαύσουν το δροσιστικό νερό όπου κυλά από τα βουνά της Πελοποννήσου κατευθείαν από τη πηγή. Η βιοποικιλότητα του εδάφους της Ελλάδας καθιστά τα οδικά ταξίδια ιδανικά, καθώς ο ταξιδιώτης μπορεί να απολαύσει το πρωινό του σε ένα ορεινό ξενώνα απολαμβάνοντας τη θέα που προσδίδουν τα βουνά, και μετά από μια ώρα οδήγησης να απολαύσει ένα δροσιστικό μπάνιο στη καθαρή μπλε θάλασσα πριν το μεσημεριανό του.

Πιο αναλυτικά, ο ταξιδιώτης ξεκινάει από την Αθήνα και κατευθύνεται Νότια προς τον Ισθμό της Κορίνθου. Μόλις περάσει τη γέφυρα θα κατευθυνθεί Νοτιοανατολικά προς την Επίδαυρο έτσι ώστε να συναντήσει το αρχαίο θέατρο στο δρόμο του. Έπειτα θα κατευθυνθεί προς το Γαλατά όπου θα του δοθεί η δυνατότητα να πάρει το φεριμπότ για το νησί Πόρος, ή να συνεχίσει τη πορεία του προς το χωριό Μετόχι, όπου θα του ξαναδοθεί η δυνατότητα να ταξιδέψει ως το νησί Ύδρα. Μετά το Μετόχι σειρά έχει το λιμάνι Πόρτο Χέλι όπου και εκεί επίσης μπορεί να ταξιδέψει ως το ιστορικό νησί των Σπετσών. Με αυτό τελειώνει η πρώτη μέρα του ταξιδιώτη.

Τη 2^η μέρα θα ξεκινήσει από το Πόρτο Χέλι και θα κατευθυνθεί προς την ιστορικά πρώτη πρωτεύουσα του νεότερου ελληνικού κράτους, το Ναύπλιο. Έπειτα την επόμενη μέρα θα κατευθυνθεί νότια προς το Λεωνίδιο, τη Μονεμβασιά και τη Νεάπολη Βοϊών.

Τη 4^η μέρα θα κάνει ένα ταξίδι 257 χλμ. από τη Νεάπολη Βοϊών ως τη Μεθώνη, περνώντας κατά τη διάρκεια από τη Κορώνη. Στη συνέχεια, στη 5^η μέρα ο

ταξιδιώτης μπορεί να επιλέξει να κατευθυνθεί από τη Κορώνη προς την Αρχαία Ολυμπία, τα Βύτινα και τη Νεμέα και έπειτα την 6^η μέρα να πάρει τον δρόμο της επιστροφής προς το σημείο εκκίνησης, στην Αθήνα, ολοκληρώνοντας έτσι το ταξίδι του.

Εναλλακτικά, μπορεί την 5^η με την 7^η μέρα να κατευθυνθεί προς τη Κυλλήνη έτσι ώστε να λάβει τη δυνατότητα να ταξιδέψει με φεριμπότ στη Ζάκυνθο ή στη Κεφαλονιά. Τέλος, υπάρχει μια δεύτερη εναλλακτική δυνατότητα, όπου ο ταξιδιώτης μπορεί να κατευθυνθεί από τη Κυλλήνη στην Αθήνα μέσω Πάτρας.

Στο παραπάνω παράδειγμα παρατηρούμε ένα σχέδιο οδικού ταξιδιού όπου συνδυάζει την οδήγηση σε με φόντο τους ορεινούς δρόμους της Πελοποννήσου, με ιστορικά τοπωνύμια όπως το αρχαίο θέατρο της Επιδαύρου και με εναλλακτικές επιλογές επίσκεψης σε ιστορικά νησιά όπως οι Σπέτσες και η Ύδρα.

1.3 Ιστορική αναδρομή

1.3.1 Πρώτο ταξίδι στην Ευρώπη

Το πρώτο καταγεγραμμένο οδικό ταξίδι μεγάλης απόστασης με αυτοκίνητο έγινε στη Γερμανία τον Αύγουστο του 1888 όταν η Μπέρθα Μπενζ (Bertha Benz), η σύζυγος του Κάρλ Μπενζ (Karl Benz) του ιδρυτή της πρώτης πατέντας μηχανοκίνητου οχήματος, ταξίδεψε από το Μάνχαϊμ στο Πφορτσαϊμ, μια απόσταση 106 χλμ., με το τρίτο πειραματικό Μπενζ όχημα, όπου είχε τελική ταχύτητα 16 χλμ/ώρα. Μαζί της, είχε τους δυο γιους της, τον Eugen και τον Richard , αλλά χωρίς τη συγκατάθεση ή τη γνώση του συζύγου της.

Ο βασικός λόγος που ήθελε να κάνει αυτό το ταξίδι, ήταν να επισκεφθεί τη μητέρα της αλλά ανεπίσημα ήθελε να προωθήσει δημοσίως την εφεύρεση του συζύγου της, η οποία εφεύρεση είχε χρησιμοποιηθεί μόνο δοκιμαστικά μέχρι τότε. Η προώθηση πέτυχε αφού μεταγενέστερα η εταιρία απογειώθηκε και κατέληξε στη σημερινή εταιρία Mercedes-Benz.

Άφησε το Μάνχαϊμ την αυγή, επιλύοντας πολλά προβλήματα στην πορεία. Η Μπέρθα επέδειξε τις σημαντικές τεχνικές δυνατότητές της σε αυτό το ταξίδι. Χωρίς δεξαμενή καυσίμου και μόνο με βενζίνη 4,5 λίτρων στο καρμπυρατέρ, έπρεπε να βρει λιγροϊνη , τον διαλύτη πετρελαίου που απαιτείται για να τρέξει το αυτοκίνητο. Ήταν διαθέσιμη μόνο στα φαρμακεία , οπότε σταμάτησε στο Wiesloch στο φαρμακείο της πόλης για να αγοράσει τα καύσιμα. Την εποχή εκείνη, η βενζίνη και άλλα καύσιμα θα μπορούσαν να αγοραστούν μόνο από χημικούς και έτσι ο χημικός στο Wiesloch έγινε ο πρώτος σταθμός καυσίμων στον κόσμο.

Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού προέκυψαν διάφορες προκλήσεις, όπου έπρεπε να ξεπεράσουν ώστε να ολοκληρωθεί το επιχείρημα τους με επιτυχία. Καθαρίστηκε μια μπλοκαρισμένη γραμμή καυσίμου με την καρφίτσα καπέλων της Bertha και χρησιμοποίησε την καλτσοδέτα της ως μονωτικό υλικό. Ένας σιδεράς έπρεπε να

βοηθήσει να επιδιορθώσει μια αλυσίδα σε ένα σημείο. Όταν τα ξύλινα φρένα άρχισαν να αποτυγχάνουν, η Benz επισκέφθηκε έναν μπαλωματή για να εγκαταστήσει δέρμα, κάνοντας το πρώτο ζεύγος τακάκια φρένων στον κόσμο. Χρησιμοποιήθηκε σύστημα ψύξης με εξάτμιση για την ψύξη του κινητήρα, καθώς η παροχή νερού ήταν μια μεγάλη ανησυχία κατά μήκος του ταξιδιού. Το τρίο πρόσθετε νερό στην τροφοδοσία τους κάθε φορά που σταματούσαν. Οι δύο ταχύτητες του αυτοκινήτου δεν ήταν αρκετές για να ξεπεράσουν τις ανηφορικές κλίσεις και ο Eugen και ο Richard έπρεπε συχνά να σπρώξουν το όχημα σε απότομους δρόμους. Η Benz έφτασε στο Πφορτσαϊμ λίγο μετά το σούρουπο, ειδοποιώντας τον σύζυγό της για το επιτυχημένο ταξίδι της με τηλεγράφημα. Πήγε πίσω στο Μανχάιμ αρκετές μέρες αργότερα.

Το νέο ταξίδι έλαβε μεγάλη δημοσιότητα, όπως και ήλπιζε. Η οδήγηση ήταν ένα σημαντικό γεγονός στην τεχνική ανάπτυξη του αυτοκινήτου. Το πρωτοποριακό ζευγάρι εισήγαγε αρκετές βελτιώσεις μετά από τις εμπειρίες της Bertha. Ανέφερε όλα όσα είχαν συμβεί κατά μήκος της πορείας και έκανε σημαντικές προτάσεις, όπως η εισαγωγή πρόσθετης ταχύτητας για την αναρρίχηση των λόφων και των επενδύσεων φρένων για τη βελτίωση της δύναμης πέδησης. Το ταξίδι της αποδείχτηκε στην εκκολαπτόμενη αυτοκινητοβιομηχανία ότι οι δοκιμαστικές οδηγίες ήταν απαραίτητες για την επιχείρησή τους.

Σήμερα υπάρχει σηματοδοτημένη διαδρομή στο Μπάντεν-Βούτεμπεργκ αφιερωμένη στη πορεία που ακολούθησε η Μπέρθα Μπενζ ώστε να τιμηθεί το ιστορικό της ταξίδι.

1.3.2 Πρώτα ταξίδια στη Βόρεια Αμερική

Το πρώτο επιτυχές διαπολιτειακό ταξίδι στη Βόρεια Αμερική με αυτοκίνητο έγινε το 1903 με οδηγό τον Οράτιο Νέλσον Τζάκσον (H.Nelson Jackson, 25 Μαρτίου 1872 - 14 Ιανουαρίου 1955) και με συνοδηγό και μηχανικό τον Σιγουολ Κ. Κροκερ (Sewall K. Crocker, 7 Απριλίου 1883 - 22 Απριλίου 1913) μαζί με τον σκύλο τους, τον Μπαντ. Εκτός από την ιατρική πρακτική του, ο Τζάκσον ήταν ένας ενθουσιώδης αυτοκράτορας που διέφερε με την τότε επικρατούσα σοφία ότι το αυτοκίνητο ήταν μια περασμένη μανία και ένα ψυχαγωγικό παιχνίδι. Στο Πανεπιστήμιο του Σαν Φρανσίσκο ως επισκέπτης στις 18 Μαΐου 1903, συμφώνησε σε ένα στοίχημα \$ 50 (που ισοδυναμεί με 1.394 δολάρια σήμερα) για να αποδείξει ότι μια τετράστροφη μηχανή θα μπορούσε να οδηγηθεί σε ολόκληρη τη χώρα. Αποδέχθηκε, παρόλο που στην ηλικία των 31 δεν κατείχε αυτοκίνητο, δεν είχε σχεδόν καμία εμπειρία οδήγησης και δεν είχε χάρτες που να ακολουθούν. Ο Τζάκσον και η σύζυγός του σχεδίαζαν να επιστρέψουν στο σπίτι τους στο Μπέρλινγκτον, Βερμόντ, σε λίγες μέρες και οι δύο είχαν κάνει μαθήματα οδήγησης αυτοκινήτων ενώ βρίσκονταν στο Σαν Φρανσίσκο. Επέστρεψε στο σπίτι με το τρένο, επιτρέποντάς του να πάρει την περιπέτεια του με αυτοκίνητο.

Χωρίς μηχανική εμπειρία, ο Τζάκσον έπεισε έναν νέο μηχανικό και οδηγό, τον Sewall K. Crocker, να υπηρετήσει ως σύντροφος του, μηχανικός και εφεδρικός

οδηγός. Ο Crocker πρότεινε στον Jackson να αγοράσει ένα αυτοκίνητο Winton. Αγόρασε ένα ελαφρώς χρησιμοποιημένο, δύο κυλίνδρων, Winton, ο οποίος ονόμασε το Βερμόντ μετά το σπίτι του, είπε αντί στη γυναίκα του και έφυγε από το Σαν Φρανσίσκο στις 23 Μαΐου, μεταφέροντας παλλά, προστατευτικά κοστούμια από καουτσούκ, υπνόσακους, κουβέρτες, καντίνες, ένα σακίδιο νερού, ένα τσεκούρι, ένα φτυάρι, ένα τηλεσκόπιο, εργαλεία, ανταλλακτικά, ένα μπλοκ και ένα αλεξίπτωτο, κουτιά για επιπλέον βενζίνη και λάδι, μια κάμερα Kodak, ένα όπλο. Εκπληρώνοντας την αποτυχημένη προσπάθεια του πρωτοπόρου της αυτοκινητοβιομηχανίας Alexander Winton (ιδρυτής της Winton Motor Carriage Company, η οποία κατασκευάστηκε το αυτοκίνητο του Jackson) για να διασχίσει τις ερήμους της Νεβάδα και της Γιούτα, ο Τζάκσον αποφάσισε να ακολουθήσει μια πιο βόρεια διαδρομή. Μια διαδρομή μέσω της κοιλάδας του Σακραμέντο και κατά μήκος του μονοπατιού του Όρεγκον τους επέτρεψε επίσης να αποφύγουν τα υψηλότερα περάσματα στα βραχώδη βουνά. Το ταξίδι διήρκεσε 63 ημέρες, από το Σαν Φρανσίσκο ως τη Νέα Υόρκη με πολλές κακουχίες, οι δύο άντρες συχνά οδηγούσαν για χιλιόμετρα μέχρι να βρουν προσβάσιμο δρόμο, συνεχώς τραβούσαν με βίντσι το όχημα από βραχώδη πεδίο και λασπώδη λακκούβες. Κοστίζοντας συνολικά 8000 αμερικανικά δολάρια, στο συνολικό κόστος συμπεριλαμβάνονταν αντικείμενα και προμήθειες όπως φαγητό, βενζίνη, κατάλυμα, λάστιχα και άλλα εξαρτήματα.

Στις 23 Μαΐου 1903 το αυτοκίνητο μεταφέρθηκε με πλοίο από το Σαν Φρανσίσκο προς το Όκλαντ και σημείωνε προς ανατολάς. Αλλά μόλις 24 χλμ. στο ταξίδι, το αυτοκίνητο έσκασε ένα ελαστικό. Ο Τζάκσον και ο Κρόκερ το αντικατέστησαν με το μοναδικό εφεδρικό που είχαν, στην πραγματικότητα, το μόνο σωστό εφεδρικό ελαστικό που μπορούσαν να βρουν σε όλο το Σαν Φρανσίσκο.

Την πρώτη νύχτα του ταξιδιού ανακάλυψαν ότι οι πλευρικοί φανοί ήταν πολύ αμυδροί. Τη δεύτερη νύχτα σταμάτησαν νωρίς στο Σακραμέντο και τους αντικατέστησαν με ένα μεγάλο προβολέα τοποθετημένο στο μπροστινό μέρος του Βερμόντ. Το δίδυμο βοηθήθηκε επίσης στο Σακραμέντο από ποδηλάτες που τους πρόσφεραν οδικούς χάρτες. Ο Τζάκσον δεν μπόρεσε να αγοράσει ένα νέο ελαστικό, αλλά αγόρασε κάποιους χρησιμοποιημένους εσωτερικούς σωλήνες.

Πηγαίνοντας προς το Βορρά από το Σακραμέντο, ο θόρυβος του αυτοκινήτου κάλυψε το γεγονός ότι τα μαγειρικά σκεύη του δίδυμου έπεφταν. Τους δόθηκε επίσης μια λανθασμένη οδηγία από μια γυναίκα, μήκους 174 χλμ. Η συγκεκριμένη γυναίκα, θέλησε να τους στείλει σε σημείο που η οικογένειά της θα μπορούσε να δει ένα αυτοκίνητο.

Το σκληρό ταξίδι προς το Όρεγκον τους υποχρέωνε να τραβήξουν το αυτοκίνητο από βαθιά ρέματα και να παλέψουν ώστε να το βγάλουν. Κάπου σε αυτή τη διαδρομή, ο Τζάκσον έχασε ένα ζευγάρι από τα γυαλιά του. Επίσης, αναγκάστηκαν να πληρώσουν φόρο ύψους \$ 4 (ισοδύναμο με \$ 112) από έναν ιδιοκτήτη γης για να διασχίσουν την ιδιοκτησία του σε έναν "κακό, βραχώδη, ορεινό δρόμο" όπως το περιέγραψε ο Τζάκσον. Όταν τα λάστιχά τους κατέρρεαν, έπρεπε να

στρέφουν σχοινί γύρω από τους τροχούς. Ο Τζάκσον κατάφερε να βρει ένα τηλεγραφικό γραφείο και να επιστρέψει στο Σαν Φρανσίσκο για να αντικαταστήσει τα ελαστικά με τα ανταλλακτικά τους κατά μήκος του ταξιδιού.

Φτάνοντας στο Alturas, την Καλιφόρνια , ο Jackson και ο Crocker σταμάτησαν για να περιμένουν τα ελαστικά. Παρείχαν στους ντόπιους το αυτοκίνητο με αντάλλαγμα μια "άγρια δυτική παράσταση". Όταν όμως τα ελαστικά δεν έφτασαν, συνέχισαν μετά από μια τριήμερη αναμονή.

Στις 6 Ιουνίου, το αυτοκίνητο έσπασε και έπρεπε να το ρυμουλκήσουν σε κοντινό ράντσο από καουμπόη με άλογο. Ο Crocker έκανε επισκευές, αλλά μια διαρροή καυσίμου τους έκανε να χάσουν όλη την διαθέσιμη βενζίνη τους και ο Jackson προσέφερε ένα ποδήλατο για τον Crocker να ταξιδέψει 40 χιλιόμετρα στο Burns του Όρεγκον για καύσιμα. Αφού υπέφερε ένα ελαστικό στο ποδήλατο, επέστρεψε με 15 λίτρα καυσίμων (που ο Τζάκσον παραπονέθηκε ότι του κοστίζει «σχεδόν είκοσι δολάρια») και επέστρεψαν στο Μπερνς για να γεμίσουν.

Στις 9 Ιουνίου, έξω από την Vale, στο Όρεγκον , το Βερμόντ ξέμεινε από πετρέλαιο. Ο Τζάκσον επέστρεψε στην τελευταία πόλη για να πάρει πετρέλαιο, μόνο για να ανακαλύψει τελικά ότι είχαν σταματήσει μόνο σε μικρή απόσταση έξω από Vale. Την επόμενη μέρα έφθασαν στο Οντάριο, στο Όρεγκον , όπου περίμεναν τις προμήθειες.

Κάπου κοντά στο Caldwell, στο Αϊντάχο, ο Τζάκσον και ο Κρόκερ απέκτησαν ένα σκυλί, ένα Pit Bull με το όνομα Bud. Όπως αποδεικνύεται, ο Τζάκσον ήθελε έναν σύντροφο σκύλο από το Σακραμέντο. Οι εφημερίδες τότε έδιναν διάφορες ιστορίες για τον τρόπο με τον οποίο αποκτήθηκε ο Bud, συμπεριλαμβανομένου του ότι είχε κλαπεί. Σε μια επιστολή προς τη σύζυγό του, ο Nelson είπε ότι ένας άνθρωπος τον έστειλε το σκυλί για \$ 15 (ισοδύναμο με \$ 418 σήμερα). Αργότερα αποδείχθηκε ότι τα σκονισμένα αλκαλικά στοιχεία που αντιμετώπιζαν οι ταξιδιώτες θα ενοχλούσαν τόσο πολύ τα μάτια του Bud (το Βερμόντ δεν είχε ούτε στέγη ούτε παρμπρίζ) που τελικά ο Τζάκσον του προσέφερε ένα ζευγάρι γυαλιά. Σε ένα σημείο, ο Bud έπινε κακό νερό και αρρώστησε, αλλά τελικά επέζησε.

Σε αυτό το σημείο, το τρίο έγιναν διασημότητες. Ο Τύπος βγήκε σε κάθε στάση για να πάρει την εικόνα και να διεξάγει συνεντεύξεις. Στο Mountain Home, το Idaho, οι πολίτες τους προειδοποίησαν ότι ο δρόμος για το Όρεγκον δεν ήταν καλύτερος προς τα ανατολικά, οπότε ο Τζάκσον και ο Κρόκερ διέσχισαν την αρχική τους πορεία κατά μήκος του νότιου άκρου των βουνών Sawtooth . Στο Hailey, Idaho , ο Crocker τηλεγράφησε την εταιρεία Winton για περισσότερα εξαρτήματα.

Στις 16 Ιουνίου, κάπου στο Αϊντάχο , το παλτό του Τζάκσον, που περιείχε τα περισσότερα χρήματα των ταξιδιωτών, έπεσε και δεν βρέθηκε. Στην επόμενη στάση τους, ο Τζάκσον έπρεπε να τηλεγραφήσει τη σύζυγό του για να τους στείλει χρήματα στο Cheyenne του Ουαϊόμινγκ . Μεταξύ 20 και 21 Ιουνίου, και οι τρεις χάθηκαν στο Wyoming και πήγαν χωρίς φαγητό για 36 ώρες πριν βρουν έναν βοσκό που τους

έδωσε ένα γεύμα ψητό αρνί και βραστό καλαμπόκι. Πριν φθάσουν στο Cheyenne, ωστόσο, τα έδρανα τροχών του αυτοκινήτου κατέρρευσαν και ο Crocker έπρεπε να μιλήσει με έναν αγρότη για να τους αφήσει να φέρουν τα ρουλεμάν του μηχανήματος κοπής του.

Οι ταξιδιώτες έφτασαν τελικά στην Omaha της Νεμπράσκα στις 12 Ιουλίου. Από εκεί και πέρα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τους λίγους ασφαλτοστρωμένους δρόμους και το ταξίδι τους έγινε πολύ πιο εύκολο. Το μόνο ατύχημα που συνέβη ανατολικά του Μπάφαλο της Νέας Υόρκης, ήταν όταν το Βερμόντ βρήκε σε ένα κρυφό εμπόδιο στο δρόμο και ο Τζάκσον, ο Κρόκερ και ο Μπαντ ρίχτηκαν από το αυτοκίνητο. Έφθασαν στη Νέα Υόρκη στις 26 Ιουλίου 1903, 63 ημέρες, 12 ώρες και 30 λεπτά μετά την έναρξη του ταξιδιού τους στο Σαν Φρανσίσκο, στο πρώτο αυτοκίνητο που διέσχισε επιτυχώς τη βορειοαμερικανική ήπειρο. Το ταξίδι τους δαπάνησε πάνω από 3.000 λίτρα βενζίνης.

Αφού έφυγε από τη Νέα Υόρκη, ο Τζάκσον συναντήθηκε με τη σύζυγό του και πήγαν μαζί σπίτι στο Βερμόντ. Περίπου 24 χλμ. από το σπίτι, το αυτοκίνητό του για άλλη μια φορά χάλασε. Τα δύο αδέρφια του, καθένα που οδηγούσε το δικό του αυτοκίνητο, ήρθαν για να τον βοηθήσουν να ξαναγίνει. Λίγο μετά την επιστροφή στο δρόμο, τα δύο οχήματα των αδελφών έσπασαν και ο Τζάκσον τους έβαλε και τους δύο μαζί στο Βερμόντ. Μόλις έφτασαν στο κατώφλι του γκαράζ του Τζάκσον, η αλυσίδα κίνησης του Βερμόντ έσπασε. Ήταν ένα από τα λίγα πρωτότυπα μέρη του αυτοκινήτου που δεν αντικαταστάθηκαν ποτέ καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού.

1.3.3 Η διαδρομή 66

Αξίζει να αναφερθεί και η ίσως διασημότερη και ιδανικότερη διαδρομή για οδικά ταξίδια, η οποία βρίσκεται στη Βόρεια Αμερική. Η ιστορία του θρυλικού αυτοκινητοδρόμου ξεκίνα πάνω από έναν αιώνα πριν, όταν η εμφάνιση του αυτοκινήτου στις Ηνωμένες Πολιτείες άρχισε σιγά σιγά να ανταγωνίζεται της αίγλη των σιδηροδρόμων. Η δεύτερη ονομασία του είναι Mother Road, και η επίσημη Will Rogers Highway. Στην πραγματικότητα ο δρόμος αυτός δεν είναι φαρδύς, άνετος ή ιδιαίτερα ασφαλής, καθώς στο μεγαλύτερο μέρος του έχει μια μόνο λωρίδα κίνησης για κάθε ρεύμα. Ο δρόμος αρχικά φτιάχτηκε για να συνδέσει τους μικρότερους δρόμους και τις μεγάλες πόλεις μεταξύ τους. Τελικά, και μετά από πολύ κόπο εργασίας, η Route 66 άνοιξε στις 11 Νοεμβρίου 1926 συνδέοντας τις 8 ομόσπονδες Πολιτείες του Ιλινόις, του Μιζούρι, του Κάνσας, της Οκλαχόμα, του Τέξας, του Νέο Μεξικό, της Αριζόνα και της Καλιφόρνια. Ο 4.000 χλμ. αυτοκινητόδρομος που συνδέει την πόλη του Σικάγο με εκείνη του Λος Άντζελες αποτελεί το σύμβολο ενός ολόκληρου έθνους που λατρεύει τα road trips και τα ταξίδια. Η αφετηρία της Route 66 ξεκινά στη διασταύρωση της Michigan Avenue με την Jackson Five στην μεγάλη πόλη του Σικάγο. Όσο αφορά την ονομασία, περίφημος αριθμός 66 δόθηκε σχεδόν τυχαία, καθώς αρχικά δεν υπήρχε 66 ανάμεσα στα υποψήφια νούμερα και η διαδρομή είχε αποφασιστεί να ονομαστεί Route 62. Παρόλα αυτά ο μηχανικός Cyrus Avery στον οποίο ανατέθηκε το μεγάλο αυτό έργο, θεώρησε ότι το 66 θα ήταν η κατάλληλη

επιλογή αριθμού, καθώς όπως πίστευε το 66 μένει γρήγορα στην μνήμη καθώς είναι ένας αριθμός με 2 ίδια ψηφία και επίσης ήταν εύηχο και σύμβολο επιτυχίας στην αριθμολογία.

Σύντομα άρχισε να χρησιμοποιείται από τους οδηγούς φορτηγών λόγω της εύκολης διαδρομής του και το 1930 θα γινόταν η βασική διαδρομή πολλών αμερικανών που έφευγαν προς την Καλιφόρνια λόγω των επανειλημμένων καταιγίδων άμμου που μάστιζαν πολλές περιοχές και των οικονομικών προβλημάτων κατά την περίοδο της Μεγάλης Ύφεσης. Αναφέρεται από πολλούς συγγραφείς και χρονικογράφους ότι εκείνη την εποχή η διαδρομή 66 έγινε σημείο συνάντησης πολλών ανθρώπων που συγκροτούσαν «νομαδικές» κοινότητες. Χαρακτηριστικά, ο Τζων Στάνυμπεκ στα *Σταφύλια της Οργής* τοποθετεί την πρωταγωνίστρια οικογένεια στο μεγάλο ταξίδι της από την Οκλαχόμα στην Καλιφόρνια, μέσω του Route 66.

Κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η διαδρομή 66 έγινε η βασική μεταφορική γραμμή για την μετακίνηση στρατιωτικού εξοπλισμού, μιας και πολλές πολεμικές εγκαταστάσεις βρισκόταν στην Καλιφόρνια. Μεταπολεμικά έγινε ο δημοφιλής δρόμος που οδηγούσε στο Λος Άντζελες, περνώντας μέσα από ατέλειωτες ποικιλόμορφες εκτάσεις, δίνοντας έτσι την δυνατότητα στον ταξιδευτή να δει ένα πολύ μεγάλο κομμάτι της αμερικανικής γης. Έτσι η δημοτικότητα της διαδρομής έγινε και το πρώτο έναυσμα ώστε να ξεκινήσει η εμπορική εκμετάλλευση του δρόμου, με την δημιουργία καταλυμάτων, τουριστικών μαγαζιών και αμέτρητων επιχειρήσεων εστίασης. Η ιερή διαδρομή των απανταχού αμερικανών τσοπεράδων και εν γένει μοτοσυκλετιστών, θεωρείται ότι σηματοδότησε την αρχή της βιομηχανίας του fast food στην Αμερική, μιας και η ιδέα του γρήγορου φαγητού για οδηγούς και ταξιδευτές φαινόταν πως θα ήταν ξεκάθαρη επιτυχία. (Πηγή: <https://www.maxmag.gr/>)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2. Μεθοδολογία έρευνας

2.1 Η ταυτότητα της έρευνας

Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται αναλυτική παρουσίαση της ταυτότητας της έρευνας, παρουσιάζονται δηλαδή ο σκοπός, οι στόχοι της και τα ερευνητικά ερωτήματα και εν συνεχεία βρίσκονται τα κοινά στοιχεία στις ιστορίες των ερωτηθέντων όπου έχουν κάνει οδικό ταξίδι, έτσι ώστε να αναλυθεί το είδος του ταξιδιώτη που επιλέγει το οδικό ταξίδι ως μέσο αναψυχής και να βρεθούν οι παράγοντες έλξης και ώθησης για την λήψη της απόφασης αυτής. Ακολουθούν, η επιλογή της ερευνητικής μεθόδου, οι τεχνικές της συλλογής των δεδομένων και πιο συγκεκριμένα, τα εργαλεία με το οποία αντλήθηκε το υλικό από τους συμμετέχοντες καθώς και οι λόγοι επιλογής τους. Επιπλέον, περιγράφεται η διαδικασία συλλογής δεδομένων και αναφέρονται οι περιορισμοί της έρευνας.

2.2 Σκοπός της έρευνας

Σκοπός της έρευνας είναι να διαπιστωθεί τι επιρροή έχει η επιλογή αυτού του είδους τουρισμού στον ταξιδιώτη, οι λόγοι που τον οδήγησαν στη λήψη αυτής της απόφασης, η δημιουργία του προφίλ του ταξιδιώτη που επιλέγει τον οδικό τουρισμό και συγκεκριμένα με αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα. Μετέπειτα με τη παρουσίαση των συναισθημάτων όπου είχαν αυτοί οι ταξιδιώτες κατά τη διάρκεια της εμπειρίας τους έχει σκοπό να βρει έμμεσα πως θα μπορούσε να βελτιωθεί στο μέλλον αυτό το είδος εναλλακτικού τουρισμού.

2.3 Στόχοι της έρευνας

Έτσι, οι στόχοι της έρευνας διαμορφώνονται ως εξής:

A. Να ερευνήσει τους παράγοντες ώθησης των ταξιδιωτών στη λήψη αυτής της απόφασης.

B. Μέσα από τη παράθεση συνεντεύξεων να παρουσιάσει τι αναζητά ο ταξιδιώτης κατά τη διάρκεια αυτού του ταξιδιού

Γ. Να αναδείξει την εξέλιξη του χαρακτήρα μέσα από τις εμπειρίες που προσκομίζει από το ταξίδι

Δ. Σε τελικό απολογισμό, τι θα μπορούσε να γίνει καλύτερα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και σε περίπτωση ενός άλλου, πως θα μπορούσε να οργανωθεί καλύτερα.

2.4 Τα ερευνητικά ερωτήματα

Για τη συλλογή των δεδομένων επιλέχθηκε η προσωπική συνέντευξη ή αλλιώς «ποιοτική συνέντευξη» (Mason, 2011) καθώς εμπεριέχει τη δυναμική της συζήτησης που δίνει τη δυνατότητα να εξερευνηθούν οι αιτίες και οι λόγοι των αντίστοιχων στάσεων και συμπεριφορών των ερωτώμενων (Ζαφειρόπουλος, 2005· Ιωσηφίδης, 2008). Βεβαίως, η συνέντευξη από τη φύση της είναι πιο επιρρεπής στην υποκειμενικότητα και στη μεροληψία και των δύο πλευρών, του ερωτώμενου και του ερευνητή (Cohen & Manion, 1997· Παρασκευόπουλος, 1993), αλλά σε μια ποιοτική προσέγγιση η υποκειμενικότητα λαμβάνεται ως δεδομένη και δεν αντιμετωπίζεται ως εμπόδιο (Ισαρη και Πουρκός, 2015) Συγκεκριμένα, επιλέχθηκε η ημιδομημένη συνέντευξη λόγω της ευελιξίας της (Ιωσηφίδης, 2008· Cohen & Manion, 1997). Οι συνεντεύξεις αποτυπώθηκαν αρχικά πρόχειρα σε χαρτί και έπειτα περασθήκαν σε αρχείο Word σε ένα ύφος διηγήματος αντικατοπτρίζοντας έτσι τον τίτλο της εργασίας. Οι υποψήφιοι προς συνέντευξη υποβλήθηκαν σε μια ποιοτική έρευνα η οποία έγινε πρόσωπο με πρόσωπο με κάποιες βασικές ερωτήσεις όπως:

1. Ποιο μέρος ήταν ο αρχικός στόχος του ταξιδιού;
2. Τι σας ώθησε στο να κάνετε αυτό το ταξίδι μέσω αυτοκινήτου ή μοτοσυκλέτας;
3. Τι προμήθειες πήρατε μαζί σας αρχικά και τι επιπλέον πήρατε κατά τη διάρκεια;
4. Τι όχημα είχατε και πόσοι ήσασταν;
- 5α. Κάνατε ενδιάμεσες στάσεις; Αν ναι, τι αξιοθέατα είδατε;
- 5β. Σε τι κατάλυμα μείνατε;
- 6α. Τι προβλήματα προέκυψαν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού;
- 6β. Πως επιλύσατε αυτά τα προβλήματα;
7. Ποιες πρωτόγνωρες εμπειρίες είχατε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού;
8. Πως νοιώσατε και τι είδατε όταν φτάσατε στο στόχο σας;
9. Ποιες εμπειρίες σας έμειναν αξιομνημόνευτες από τον στόχο σας;
10. Πόσο διήρκησε το ταξίδι;
- 11α. Τι νοιώσατε κατά την επιστροφή του ταξιδιού;
- 11β. Τι καινούριο μάθατε από αυτό το ταξίδι; Θα ξανακάνατε οδικό ταξίδι;

Να σημειωθεί πως επιπλέον ερωτήσεις γίνονταν ανάλογα με τις απαντήσεις των ερωτηθέντων, έτσι ώστε να αποτυπωθεί μετέπειτα μια περισσότερο λεπτομερής

ιστορία οδικού τουρισμού. Επίσης, λόγω των εμπειριών οι οποίες δεν ήταν προγραμματισμένες όπως θα ήταν σε ένα συμβατικό προορισμό μαζικού τουρισμού, ο ερωτηθέντας πρόσθετε επιπλέον πληροφορίες αναχρονικά.

2.5 Δειγματοληψία

Η επιλογή του δείγματος έχει άμεση σχέση τόσο με την ποιότητα των δεδομένων όσο και με τα συμπεράσματα που αναδύονται από την έρευνα (Ίσαρη και Πουρκός, 2015). Σύμφωνα με τη Mason (2011) πρόκειται για μία διαδικασία που χρησιμοποιείται για τον εντοπισμό, την επιλογή και την απόκτηση πρόσβασης στις μονάδες εκείνες που σχετίζονται με τη μελέτη μας και οι οποίες θα χρησιμοποιηθούν για την παραγωγή των δεδομένων της έρευνας, ανεξαρτήτου μεθόδου.

Εκ πρώτης, επιλέχθηκαν άτομα τα οποία πληρούσαν κριτήρια της έρευνας που αφορούν στους γενικότερους και ειδικούς ερευνητικούς στόχους ώστε να δοθούν απαντήσεις στα ερευνητικά ερωτήματα. Πρόκειται επομένως, σύμφωνα με τον Ιωσηφίδη (2008) για σκόπιμη δειγματοληψία (purposing sampling) που έχει χαρακτηριστικά δειγματοληψίας κριτηρίου (criterion sampling) (Patton, 2002, αναφέρεται στους Ίσαρη και Πουρκό, 2015) αφού ως προϋπόθεση για τη συμμετοχή των ερωτώμενων ήταν η βεβαίωση ότι το ταξίδι έγινε με αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα. Τυχόν χρησιμοποίηση διαφορετικού οχήματος, όπως για παράδειγμα, σιδηροδρομικού συρμού ή λεωφορείου απορριπτόταν από το σύνολο του δείγματος. Στην ουσία όμως, πρόκειται για δειγματοληψία ευκολίας (convenience sampling) (Patton, 2002, αναφέρεται στους Ίσαρη και Πουρκό, 2015) καθώς οι συμμετέχοντες ανήκαν στον ευρύτερο κοινωνικό και επαγγελματικό κύκλο του ερευνητή.

Καθώς δεν υπάρχει κάποιος κανόνας όσον αφορά στο μέγεθος των μονάδων που πρέπει να συμπεριληφθεί στο δείγμα της ποιοτικής έρευνας (Ιωσηφίδης, 2008·Mason, 2011), ο αριθμός των συμμετεχόντων της συγκεκριμένης έρευνας υπολογιζόταν στα 3 άτομα συμπεριλαμβανομένου με τη προσωπική εμπειρία του ερευνητή.

2.6 Διαδικασία λήψης δεδομένων

Από τις αρχές του έτους μέχρι τον Απρίλιο, ο ερευνητής έστειλε μηνύματα μέσω πλατφόρμων κοινωνικής δικτύωσης (Facebook, Instagram, Viber) σε άτομα κοντινού κοινωνικού κύκλου (όλοι είτε σπούδαζαν είτε κατοικούσαν στη Θεσσαλονίκη). Στα μηνύματα αναφέρονταν οι στόχοι και ο σκοπός της εργασίας και συμπεριλαμβανόταν η πρόταση διαπροσωπικής συνέντευξης. Γινόταν σαφές ότι για λόγους εχεμύθειας, δεν θα χρησιμοποιούταν κάποιου είδους καταγραφή φωνής ή προσώπου. Γινόταν επίσης σαφές ότι η συμμετοχή στην έρευνα θα ήταν ανώνυμη και τα στοιχεία που θα συλλέγονταν από τις συνεντεύξεις θα αποσκοπούσαν μονάχα στην εξυπηρέτηση των αναγκών της έρευνας. Να σημειωθεί εδώ επίσης ότι κατά την επιλογή του δείγματος δεν βρέθηκαν υποψήφιοι οι οποίοι να έχουν κάνει ατομικό οδικό ταξίδι. Σαφώς μπορούν να βρεθούν αναφορές και ανάλογες ιστορίες στο διαδίκτυο.

Ο αρχικός σχεδιασμός ήταν ο ακόλουθος: 1. Αποτύπωση της εμπειρίας του ερευνητή ως αρχική βάση και πιλοτική δειγματοληψία έτσι ώστε να δημιουργηθούν και να βελτιωθούν στο έπακρο οι ερωτήσεις, έτσι ώστε να είναι όσο περισσότερο αντικειμενικές και λεπτομερείς γίνεται. 2. Αποστολή πρότασης στους υποψήφιους ερωτηθέντες περί συμμετοχής τους στη παραπάνω έρευνα, αναφέροντας τους στόχους και τους σκοπούς. 3. Έπειτα από τη θετική απάντηση, ορισμός μέρας και ώρας συνάντησης ώστε να γίνει η διαπροσωπική συνέντευξη με τους υποψήφιους ερωτηθέντες. 4. Σύγκριση των απαντήσεων και αποπομπή συμπερασμάτων από αυτές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3. Ιστορίες οδικού τουρισμού

3.1 Προσωπική εμπειρία

Είχα την ευκαιρία να παρατηρήσω από πρώτο πρόσωπο την όλη διαδικασία από τη στιγμή σύλληψης μέχρι την ολοκλήρωσή της και τολμώ να πω πως δεν ήταν διόλου εύκολο. Σε ένα συμβατικό ταξίδι, η κράτηση για το κατάλυμα και για τη μεταφορά μπορεί να γίνει ηλεκτρονικά με το πάτημα ενός κουμπιού, όμως για ένα ταξίδι σαν και αυτό θα έπρεπε να επιστρατευτούν οργανωτικές και διοικητικές ικανότητες, όχι μόνο για τον εξοπλισμό που θα χρησιμοποιούνταν, αλλά και για τον ανθρώπινο παράγοντα ο οποίος αν όχι όλες, τις περισσότερες φορές μπορεί να γίνει απρόβλεπτος.

Αρχικά η ιδέα έρχεται από ένα άτομο το οποίο στη προκειμένη περίπτωση είχε κάποια βάση στο μέρος όπου θα καταλύγαμε, μέρος θα ήταν το Πολυνέρι, ένα γραφικό χωριό στο νομό Γρεβενών. Ήξερε τη περιοχή και διέθετε κατάλυμα στο όνομά του, το οποίο δε θα μας κόστιζε κάποιο ποσό για τη διαμονή. Θα ήταν μια μονοκατοικία με όροφο και υπόγειο, ή οποία ακόμα και σήμερα νοικιάζεται μέσω της πλατφόρμας Airbnb. Αρχικά συζητούσαμε για το αν θα πληρώναμε κάποιο ποσό, επειδή το κατάλυμα βρισκόταν σε γεμάτη σεζόν και το περιθώριο όπου θα παραμέναμε στο κατάλυμα ήταν πολύ μικρό. Εκτός αυτού, δεν είχε πλήρη δικαιοδοσία στα δρώμενα του καταλύματος επειδή οι γονείς του το διαχειρίζονταν περισσότερο και είχαν τον τελευταίο λόγο. Οπότε αρχικά ειπώθηκε πως θα μας έκαναν μια έκπτωση στη τιμή των 50 ευρώ ο καθένας, αντί των 70 η οποία ήταν η συνηθισμένη τιμή ανά ημέρα διαμονής αλλά εν τέλει συμφωνήσαμε μιας και είμασταν παρέα, να καθαρίσουμε το σπίτι τη τελευταία μέρα πρωτού φύγουμε. Επιπλέον, η τιμή πληρώθηκε εν μέρει σε είδος, μιας και ο καθένας μας παρείχε υπηρεσίες για το ταξίδι όπως η μεταφορά με το όχημα, η αγορά προμηθειών, βενζίνες και άλλα.

Έπειτα από την ιδέα, είναι που αρχίζουν τα πραγματικά προβλήματα οργάνωσης και συντονισμού για την πραγματοποίηση του ταξιδιού. Βασική προϋπόθεση αφού τακτοποιηθεί το θέμα της διαμονής, είναι η μεταφορά. Η μεταφορά είναι το επόμενο βασικό βήμα για να επιβεβαιωθεί ότι το ταξίδι θα πραγματοποιηθεί. Αν δεν υπάρξει πλήρη συμφωνία από όλα τα μέρη, τότε υπάρχει κίνδυνος το ταξίδι να ματαιωθεί.

Εκεί λοιπόν ήταν που άρχισαν τα προβλήματα. Αρχικά θα είμασταν 8 άτομα με 2 αυτοκίνητα, όλοι φοιτητές. Φοιτητές επειδή συνήθως δεν έχουν πλήρη δικαιοδοσία στο όχημα το οποίο είτε είναι των γονιών, είτε συντηρείται εν μέρει από αυτούς

οπότε αυτό μπορεί να λειτουργήσει ως ανασταλτικό φορέα. Αρχικά δεν υπήρχε τέτοιο θέμα επειδή το ένα όχημα είχε ήδη διασφαλιστεί, σε αντίθεση με το δεύτερο όπου μας είχε επιβεβαιώσει το άτομο ότι μπορεί να το διασφαλίσει και ότι έχει την έγκριση των γονέων του. Εν τέλει, μια βδομάδα πριν το ταξίδι, μας ειδοποίησε ότι ο πατέρας του δεν θα τον άφηνε να πάρει αυτοκίνητο λόγω των καιρικών συνθηκών που μπορεί να υπήρξαν εκεί, της απειρίας του και του οδικού δικτύου το οποίο θα ήταν δύσκολο με πολλές και επικύνδηνες στροφές και δρόμους. Η επιτομή του σκηνικού το οποίο προκάλεσε οργή στην ομάδα, ήταν ότι άτομο αυτό ήξερε ότι δε μπορούσε να έρθει, παράλα αυτά αποφασισε να το κρατήσει μυστικό και να μας το ανακοινώσει τη τελευταία στιγμή.

Εγώ έχοντας δίπλωμα οδήγησης 3 χρόνια τώρα και αυτοκίνητο στη διάθεσή μου, ήμουν η επόμενη επιλογή. Είχα ξεκαθαρίσει βέβαια ότι επειδή το όχημα που διέθετα είναι παλιότερης τεχνολογίας, συγκεκριμένα ένα VW Polo του 2001 1400 κυβικών, πίστευα πως δε θα μπορούσε να ανταπεξέλθει στις καιρικές συνθήκες, δηλαδή στη περίπτωση αποτυχίας εκκίνησης του κινητήρα λόγω κρύου, στη περίπτωση βλάβης λόγω πιο αερωμένου οξυγόνου στο υψόμετρο το οποίο θα βρισκόμασταν. Επίσης υπήρχε περίπτωση να το χρειαστεί κάποιο μέλος της οικογένειάς μου όντας 5μελής οικογένεια με 2 αυτοκίνητα. Πέρα από αυτά υπήρχε και η αμφισβήτηση στην οδηγική ικανότητά μου, λόγω της επικίνδυνης διαδρομής, η οποία πέρα του ότι θα ήταν εξαντλητική λόγω απόστασης, υπήρχε και ο κίνδυνος χιονιού, πάγου και μη γνωριμότητας με τη κατάσταση του οδικού δικτύου.

Με το κίνδυνο λοιπόν να μην μπορέσω να διαθέσω όχημα, αρχίζουμε και αναζητούμε εναλλακτικές. Αυτές ήταν η ενοικίαση κάποιου αυτοκινήτου νεότερης τεχνολογίας, ή άφιξης στα Γρεβενά μέσω λεωφορείου ΚΤΕΛ και από εκεί άφιξη στο κατάλυμα μέσω υπηρεσίας ταξί.

Η ενοικίαση αυτοκινήτου ήταν κοστοβόρα ιδέα, αντίθετη στον αρχικό μας σκοπό να μας βγει το ταξίδι όσο πιο οικονομικά γίνεται. Η ενοικίαση θα έβγαινε 70 ευρώ για 4 ημέρες και επίσης υπήρχε και η πολιτική της επιχείρησης η οποία ήταν πως το όχημα θα έπρεπε να επιστραφεί με γεμάτο το ντεπόζιτο, οπότε θα υπήρχε επιπλέον 30 ευρώ κόστος. Κανείς από τη παρέα δεν θα ήθελε να πληρώσει αυτά τα ποσά

Όσο για τη δεύτερη επιλογή, μπορεί να μην υπήρχε τόσο έντονα το πρόβλημα της τιμής αλλά το πρόβλημα της ταλαιπωρίας, η οποία θα ήταν η άφιξη στον σταθμό ΚΤΕΛ νωρίς, οι βαλίτσες και τα πράγματα τα οποία θα παίρναμε μαζί μας και επιπλέον πληρωμή στο ταξί ώστε να φτάσουμε στον προορισμό. Πέρα από αυτό, θα είμασταν 7 άτομα με 1 αυτοκίνητο και δε θα είχαμε την ελευθερία που δίνει το αυτοκίνητο στην εξερεύνηση της περιοχής. Οπότε βρισκόμασταν σε αδιέξοδο.

Σε αυτό το σημείο οι γονείς μου βλέποντας την αποφασιστικότητα μου στο να πραγματοποιήσω αυτό το πρωτοποριακό ταξίδι, αποφάσισαν να μου δώσουν το αυτοκίνητο. Τους διαβεβαίωσα ότι θα αγοράσω αλυσίδες για τα χιόνια, ότι θα

καλύπτω το αυτοκίνητο με κουρελούδες έτσι ώστε να υπάρξει μια προστασία από το ψύχος και εννοείται πως θα είμαι προσεκτικός στις στροφές και στον πάγο.

Μετά από αυτή την επιβεβαίωση, ενημερώνω στην ομαδική συζήτηση στο μέσο κοινωνικής δικτύωσης ότι έχουμε έγκριση και έπειτα από τα ξεσπάσματα χαράς και ευτυχίας μιας και το ταξίδι μοιάζει περισσότερο πραγματικότητα από ότι φαντασία συνεχίζουμε στις λοιπές εκκρεμότητες.

Αφου εξασφαλιστεί η μετακίνηση, σειρά έχουν οι προμήθειες. Η λύση για τόσα πολλά άτομα και όντας ως άντρες οι οποίοι χρειάζονται θρεπτικά και βιολογικά περισσότερες θερμίδες από τις γυναίκες, είναι η αγορά σε καταστήματα χοντρικής πώλησης. Το κατάστημα "ΕΝΑ" στο Ωραιόκαστρο Θεσσαλονίκης ήταν μια ιδανική επιλογή για το σκοπό μας. Αγοράσαμε ζυμαρικά, όσπρια, ρύζι, ψωμί, δημητριακά και λοιπές λιχουδιές όπως πατατάκια, σοκολάτες κοκ. Δυστυχώς αν και νομίζαμε ότι ήταν αρκετά, δεν ήταν.

Παράλληλα με τη προετοιμασία των προμηθειών, γίνεται και η ατομική προετοιμασία του καθενός. Συγκεκριμένα, έχοντας γνώση του πεδίου στο οποίο θα βρισκόμασταν πήραμε και κατάλληλο εξοπλισμό.

Γνωρίζοντας ότι η περιοχή θα ήταν βουνίσια και Δεκέμβριο μήνα όπου περιμέναμε να πετύχουμε χιόνια, προμηθευτήκαμε πέρα από χειμωνιάτικα ρούχα, παλτά, γάντια, σκουφιά, κασκόλ, ισοθερμικά ρούχα και ορειβατικά παπούτσια. Δύο ζευγάρια παπούτσια είναι αρκετά για τέτοιες περιπτώσεις, το ένα ζευγάρι συμβατικό πόλης με ίσιο πέλμα, έτσι ώστε η οδήγηση να είναι πιο άνετη και να υπάρχει καλύτερος έλεγχος του οχήματος. Το δεύτερο ζευγάρι να είναι ειδικό ορειβατικό αντιολισθητικό και αδιάβροχο, μιας και θα είναι σχεδόν σίγουρο ότι θα υπάρξει πεζοπορία σε μονοπάτια και χιονισμένους δρόμους. Απαραίτητος εξοπλισμός ήταν επίσης ένα σακίδιο ταξιδιού για τη πεζοπορία στο δάσος της Ξούλας για νερό και φαγητό, μιας και τα μονοπάτια εκεί είναι εκτός της πεπατημένης και χρησιμοποιούνται κυρίως από βοσκούς για τα κατσίκια τους. Επιπλέον περαιτέρω εξοπλισμός, ήταν αδιάβροχος ρουχισμός και εξοπλισμός για σκι για όσους θα έκαναν και ηλεκτρικές κιθάρες και ηλεκτρονικά παιχνίδια, μιας και θα νύχτωνε νωρίς και έπρεπε κάπως να περάσουμε την ώρα μας στο σπίτι. Δεν θα υπήρχε άλλη δραστηριότητα στο χωριό για να κάνουμε μόλις θα νύχτωνε, παρά μια μικρή ταβέρνα η οποία λειτουργούσε και ως παντοπωλείο.

Με τα πολλά φτάνουμε στη μέρα της εξόρμησης. Συνολικά θα είμασταν 7 άτομα, εγώ με ένα φίλο μου από τη Νέα Μαγνησία Θεσσαλονίκης και οι υπόλοιποι από το Ωραιόκαστρο Θεσσαλονίκης. Συμφωνήσαμε να συναντηθούμε στις 8:00, θα πήγαινα από το σπίτι του να τον πάρω μαζί με τα αντικείμενά του και από εκεί αφού θα γεμίζαμε το ντεπόζιτο του αυτοκινήτου με βενζίνη, θα πηγαίναμε στο Ωραιόκαστρο για να συναντήσουμε και τους υπόλοιπους ώστε να ξεκινήσουμε όλοι μαζί στις 9:00. Ο φίλος μου ήξερε καλύτερα τον δρόμο οπότε θα καθόταν συνοδηγός μου και θα ηγούμασταν του ταξιδιού με το άλλο αυτοκίνητο να ακολουθά. Βέβαια βάλαμε και GPS για τη διευκόλυνση μας, αλλά ακόμα και αυτό μας έκανε να

χάσουμε την έξοδο και να καταλήξουμε στη βιομηχανική περιοχή του Καλοχωρίου. Τα προβλήματα και οι αναποδιές ήταν σίγουρο ότι θα υπάρξουν.

Αφού λοιπόν ξεκινήσαμε και τα πρώτα χιλιόμετρα πηγαίναμε εντάξει, εμείς χάσαμε την έξοδο ενώ το άλλο αυτοκίνητο προχώρησε κανονικά. Επικοινωνήσαμε μαζί τους και τους είπαμε να μας περιμένουν στο πλάι του δρόμου αφού περάσουν τα διόδια των Μαλγάρων. Όλως παραδόξως όμως, μας περιμέναν νωρίτερα και τους περάσαμε και καταλήξαμε να τους περιμένουμε εμείς μετά τα διόδια.

Έπειτα από αυτό το μπερδεμα, συνεχίσαμε κανονικά για μερικά χιλιόμετρα και αποφασίσαμε να κάνουμε μια στάση σε σταθμό ανεφοδιασμού όπου κάναμε ένα διάλειμμα για καφέ, τουαλέτα και φαγητό. Μετά από αυτό η επόμενη στάση θα ήταν στη πόλη των Γρεβενών μετά από 2 ώρες.

Η διαδρομή με αυτοκίνητο είναι ευχάριστη τη πρώτη ώρα. Έχεις πολλά να συζητήσεις με τα άτομα που θα είσαι τόσο κοντά για τις επόμενες ώρες και ειδικά αν τους γνωρίζεις πρώτη φορά μπορείς να συζητήσεις περισσότερα θέματα. Πέρα από αυτό, δε λείπουν και οι παιδιάστικες κόντρες με το άλλο αυτοκίνητο, ο ένας να προσπερνά τον άλλον παντόντε με προσοχή και υπεύθυνα βέβαια ώστε να μην υπάρχει κανένα ατύχημα ή ακόμα και οι χειρονομίες όταν τα αυτοκίνητα είναι δίπλα δίπλα. Άλλες επιλογές για τη ψυχαγωγία τις ώρες αυτές είναι η μουσική αλλά λόγω επειδή το αυτοκίνητό μου ήταν παλιότερης τεχνολογίας και δεν διέθετε CD player ή θύρα USB, αναγκαστήκαμε να καταφύγουμε στη συμβατική μουσική του ραδιοφώνου. Από ένα σημείο και μετά όταν εξαντλούνται τα θέματα προς συζήτηση, η μουσική απλά σπάει την ησυχία μέσα στο όχημα.

Η βαρεμάρα μεγαλώνει ακόμα περισσότερο όταν δεν έχει κάτι αξιόλογο να δεις έξω από το παράθυρο. Ειδικότερα στη κοιλάδα του Αξιού ποταμού όπου το μόνο που έχει είναι χωράφια δεν είναι και ότι πιο ενδιαφέρον περιμένεις να δεις στο ταξίδι. Πλησιάζοντας στα Γρεβενά όμως όπου το τοπίο γίνεται πιο ορεινό, η θέα γίνεται μαγευτική.

Πριν από αυτό όμως περνάμε από την Κοζάνη. Αρχικά σκεφτήκαμε να περάσουμε μέσα από την πόλη αντί της Εγνατίας οδού, αλλά αυτό θα κόστιζε χρόνο και δεν είχαμε καιρό για χάσιμο καθώς θέλαμε να φτάσουμε στον προορισμό μας πριν τις 3:00. Οπότε αρκεστήκαμε στο να δούμε περνώντας με το αυτοκίνητο, εργοστάσια παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας λιγνίτη. Ένα περίεργο αίσθημα δέους και απέχθειας περνάει από το μυαλό, δέος επειδή βλέπαμε τον ατμό που βγάζει σαν να φτιάχνει νέα σύννεφα, από την άλλη απέχθεια επειδή σκέφτεσαι ότι ο τρόπος παραγωγής ενέργειας είναι επιβλαβής στο περιβάλλον και σκέφτεσαι εναλλακτικές και γιατί δεν τις εκμεταλεύονται. Αυτό βέβαια είναι άλλο θέμα εκτενές το οποίο δε θα αναλύσω σε αυτή την εργασία.

Μετά από τα εργοστάσια παραγωγής ενέργειας που συναντήσαμε, το επόμενο αξιοσημείωντο στη διαδρομή είναι τα απανωτά τούνελ. Με τη κατασκευή του νέου δρόμου κατασκευάστηκαν και πολλά τούνελ τα οποία διευκολύνουν τη διέλευση

μέσα από το ορεινό τοπίο των Γρεβενών. Βέβαια πέρα από τα τούνελ υπάρχει και η ανηφόρα του ποσοστού 6%. Αυτό μπορεί να μη φαίνεται ιδιαίτερα δύσκολο να προσπεραστεί, αλλά λόγω επειδή το αυτοκίνητο ήταν φορτωμένο στα όρια του και με 4 επιβάτες είναι δυσκολότερο να την ανέβει. Με 90 χλμ. την ώρα και με 4000 στροφές τελικά τα κατάφερε. Σημαντικό βέβαια είναι να παραμείνει στη δεξιά λωρίδα και να μην δοκιμάσει προσπεράσεις σε τέτοιες περιπτώσεις. Δεν διακυνδίνευσα ποτέ τέτοιο ρίσκο ώστε να φτάσω στο προορισμό μου μια ώρα νωρίτερα. Οπότε σε τέτοιες περιπτώσεις πρέπει να υπάρχει υπομονή.

Μετά το πολύωρο ταξίδι, κάνουμε μια στάση στη πόλη των Γρεβενών. Τα Γρεβενά βρίσκονται στο νοτιοδυτικό τμήμα της Δυτικής Μακεδονίας, στο δυτικό λεκανοπέδιο του ποταμού Αλιάκμονα, βόρεια του μεγαλύτερου παραπόταμου του Βενέτικο. σε υψόμετρο 530 μέτρα. Έχει πληθυσμό 13.137 κατοίκων, σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Η οικονομία της πόλης βασίζεται στις υπηρεσίες και το εμπόριο. Η πόλη εμφανίζεται από την εποχή του Βυζαντίου. Την τελευταία δεκαετία τα Γρεβενά ακολουθούν αναπτυξιακή πορεία, έχουν αποκτήσει μεγάλα έργα υποδομής δίνοντας έμφαση στον ορεινό όγκο του νομού με τα πυκνά δάση και τα αλπικά τοπία, έχουν αναπτύξει ποικίλες πολιτιστικές δράσεις και έχουν κατορθώσει να αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους ορεινούς πόλους έλξης τουριστών κυρίως κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Η πόλη των Γρεβενών απέχει 432 χιλιόμετρα από την Αθήνα (μέσω Τρικάλων), 164 χιλιόμετρα από τη Θεσσαλονίκη (μέσω Βέροιας) και 98 χιλιόμετρα από τα Ιωάννινα. Η πρόσβαση από όλη τη Βόρεια Ελλάδα είναι δυνατή μέσω της Εγνατίας Οδού, ενώ για τις περιοχές νότια της Θεσσαλίας η πρόσβαση γίνεται μέσω Τρικάλων ή Λάρισας. Στα Γρεβενά υπάρχουν δύο κεντρικές πλατείες, η πλατεία Αιμιλιανού με τα κανόνια και η πλατεία του Ρολογιού, ενωμένες με έναν πεζόδρομο. Πρωταγωνιστής τα μανιτάρια, που έβαλε στη ζωή των Γρεβενών ο πρωτοπόρος ερευνητής Γιώργος Κωνσταντινίδης, το δείχνουν και τα μανιταροαγάλματα σε όλη την πόλη, και ένα εστιατόριο αφιερωμένο στα μανιτάρια και η εξοικείωση των κατοίκων με το σπορ της μανιταροσυλλογής και τα μαγαζιά που πουλούν πολύ καλά προϊόντα μανιταριών αποξηραμένα και διάφορα σκευάσματα –σάλτσες, ζυμαρικά, ακόμα και λικέρ και γλυκά του κουταλιού.

Από τους πιο ορεινούς νομούς της χώρας, τα Γρεβενά φιλοξενούν ένα τεράστιο κομμάτι του «Εθνικού Πάρκου Βόρειας Πίνδου» με βουνά όπως η θρυλική Πίνδος και κοιλάδες σαν την προστατευόμενη Βάλια Κάλντα με τα απέραντα δάση βελανιδιάς, ποτάμια και παραπόταμους, λίμνες και μοναδικούς γεωλογικούς σχηματισμούς

Ωστόσο εμείς αρκεστήκαμε στη βόλτα μέσα στη πόλη των Γρεβενών. Περιπατήσαμε πάνω από το ρέμα που διαπερνά τη πόλη και βγήκαμε φωτογραφίες. Εντύπωση μας έκανε τα αμέτρητα αγάλματα και μνημεία αφιερωμένα στα μανιτάρια. Τα μανιτάρια προφανώς είχαν και έχουν ακόμα μεγάλο αντίκτυπο στην ιστορία αυτού του τόπου, καθώς επίσης και στην οικονομική ευημερία και τη ταυτότητα που κάνει αυτό το μέρος μοναδικό στην Ελλάδα. Δεν υπήρχε περίπτωση να φύγουμε από αυτό το μέρος χωρίς αναμνηστικά, οπότε το άτομο της παρέας το οποίο

ήταν γνώριμο με τη περιοχή, μας πρότεινε ένα κατάστημα στο οποίο εμπορεύονται διάφορα μανιταροπροϊόντα.Μπήκαμε στο κατάστημα και η υπάλληλος ήταν πολύ ένθερμη, πέρα από το γεγονός ότι μπήκαν 7 πελάτες κατευθείαν στην επιχείρηση της, επειδή επίσης ενδιαφερόμασταν όλοι για την ιστορία του τόπου και για τα προϊόντα του.Συγκεκριμένα, εμπορευόταν τοπικά γαστρονομικά προϊόντα όπως τραχανά με μανιτάρια, ριζότο με μανιτάρια,ζυμαρικά από μανιτάρια, και λοιπά εδέσματα, όπως λικέρ από μανιτάρια και από βατόμουρα και φρούτα του δάσους.Από αυτά, αγόρασα ένα λικέρ φραγκοστάφυλου και ένα μαγνητάκι για το ψηγείο το οποίο γράφει τα Γρεβενά με την άλλη ονομασία του, Μανιταρούπολη.Το μαγνητάκι είναι κάτι δικό μου που κάνω σαν έθιμο όταν επισκέπτομαι ένα τόπο, όταν επιστρέφω στο σπίτι βλέπω το ψυγείο μου γεμάτο με τα μέρη που έχω επισκεφθεί.Φεύγοντας, αγοράσαμε και ένα οδηγό τσέπης (βιβλιαράκι) με τα είδη των μανιταριών που συναντιούνται στον Ελλάδικό χώρο.Ο οδηγός αυτός περιείχε φωτογραφίες, περιέγραφε το σχέδιο,τα χαρακτηριστικά των μανιταριών, καθώς επίσης και αν είναι βρώσιμα,δηλητηριώδη,θανατηφόρα ή ακόμα και πόσο νόστιμα είναι.Εν τέλει δε χρειάστηκε να τον χρησιμοποιήσουμε επειδή γνωρίζαμε ότι για να πάει κάποιος για μάζεμα μανιταριών από το δάσος, είναι απαραίτητος ένας οδηγός.

Στη συνέχεια του ταξιδιού μας επιστρέψαμε στα οχήματά μας με σκοπό τον τελικό μας προορισμό, στο χωριό Πολυνέρι.Βγήκαμε από τα Γρεβενά στους επαρχιακούς δρόμους και αρχίσαμε να ανηφορίζουμε.Ο δρόμος για το χωριό είναι δύσκολος, στενός με πολλές στροφές.Χρειάζεται υπομονή και όχι βιαστικά προσπεράσματα.Για καλή μας τύχη ο καιρός ήταν ιδανικός για χειμώνα ιδιαίτερα, είχε φτάσει μεσημέρι με ηλιοφάνεια χωρίς ίχνος συννέφου στον ορίζοντα.Δεν έλειψαν όμως άλλα αναπάντεχα στη πορεία μας.Καθώς προχωρούσαμε αναγκαστήκαμε να σταματήσουμε επειδή ένας βοσκός είχε βγάλει τις κατσίκες του να βοσκήσουν και εμπόδιζαν το δρόμο.Το όλο σκηνικό ήταν γραφικό επειδή το βλέπεις συνήθως στις ταινίες, αλλά δε μας πείραξε διόλου.Μας άρεσε η φύση που συναντούσαμε, η οποία ήταν, πέρα από την φανταστική θέα της χλωρίδας των Γρεβενών, και η πανίδα η οποία στη προκειμένη περίπτωση ήταν κατσίκια και τσοπανόσκυλα. Ήταν παράξενο όμως επειδή οι βοσκοί συνήθως βγάζουν τα ζωντανά τους την άνοιξη και το καλοκαίρι για να βοσκήσουν.Ήταν όντως πρωτόγνωρο.

Έπειτα και από αυτή την εμπειρία, φτάνουμε επιτέλους στο χωριό. Το Πολυνέρι (επίσημα Πολυνέριον) είναι ορεινό χωριό του νομού Γρεβενών σε υψόμετρο 950 μέτρα και βρίσκεται δυτικά από τα Γρεβενά σε απόσταση 29 χλμ. Χαρακτηριστικό του χωριού είναι η ύπαρξη αρκετών νερών και πηγών. Στα βόρεια του χωριού, προς τα όρια με τους Φιλιππιάους, περνάει ο ποταμός Βενέτικος καθώς και ο χειμάρρος "Ποταμούλι" που ενώνεται κοντά στο χωριό Ζιάκας με τον Βενέτικο. Προς τα δυτικά και σε απόσταση 4 χλμ. είναι η πηγή "Βαρκά Μήτσιαλου" και 3 χλμ. βόρεια το "Πηγάδι της Κρανιας". Στην ευρύτερη περιοχή σώζονται αρκετά ερείπια νερόμυλων, οι οποίοι λειτουργούσαν μέχρι το 1950. Οι κάτοικοί του χωριού ασχολούνται με τη γεωργία και τη κτηνοτροφία, ενώ τα τελευταία χρόνια, λόγω της γειννίας με το

χιονοδρομικό κέντρο Βασιλίτσας με τα ξενοδοχειακά καταλύματα, τους ξενώνες και τις ταβέρνες της περιοχής.

Η τοποθεσία του χωριού είναι στην άκρη του βουνού προσφέροντας έτσι μια μοναδική θέα βουνών λόφων και δασών. Συγκεκριμένα, κοιτάζοντας ψηλά και δεξιά μας είχαμε το δάσος της Ξούλας και κοιτάζοντας προς αριστερά μας και κάτω βλέπαμε την κοιλάδα και τον επαρχιακό δρόμο. Το χωριό είχε στενούς δρόμους, ίσα ίσα χωρούσε ένα αυτοκίνητο από τους δρόμους. Φτάνοντας στη κεντρική και φυσική βρύση του χωριού, στρίβουμε αριστερά κάνοντας μια απότομη στροφή σχεδόν 180 μοιρών και προχωρώντας λίγο ακόμα φτάνουμε στο σπίτι όπου θα ήταν και το κατάλυμα μας. Για να μπούμε όμως μέσα στην αυλή του πρέπει να ανέβουμε μια μικρή ανηφόρα η οποία είναι λασπωμένη και ζορίζει το όχημα. Τελικά βάλουμε τα οχήματα στο προαύλιο του σπιτιού, βγαίνουμε από τα αυτοκίνητα για να ξεμουδιάσουμε και βέβαια για να απολαύσουμε τη θέα βγάζοντας φωτογραφίες. Το σπίτι βρίσκεται κυριολεκτικά στη άκρη του βουνού χωρίς καμία παρεμβολή από μπροστά. Μοιάζει σαν όλος ο κάμπος να ανήκει στο σπίτι.

Όμως ακόμα δεν έχουμε τελειώσει. Πρέπει να ξεφορτώσουμε τα πράγματα και να εγκατασταθούμε μέσα. Το σπίτι είναι μια μονοκατοικία με πάνω όροφο και υπόγειο, σαλόνι με τζάκι και κουζίνα και χωρίς τηλεόραση. Δε θα τη χρειαζόμασταν έτσι και αλλιώς. Αφού τα βάλουμε όλα τα πράγματα μέσα και φτιάξαμε κάτι για να φάμε επειδή είμασταν απίστευτα πεινασμένοι, βάζουμε μουσική ή αρχίζουμε και παίζουμε. Κάποιοι από τη παρέα είχαν φέρει ηλεκτρικές κιθάρες και ενισχυτές, υπολογιστές με πολύ αποθηκευμένη μουσική και ταινίες, επειδή δεν θα είχαμε ούτε διαδίκτυο πέρα από τα δεδομένα κινητής τηλεφωνίας και παιχνιδιομηχανή PlayStation 3 επειδή ως άντρες εννοείται ότι θα παίζουμε ηλεκτρονικά παιχνίδια τα βράδυ που δε θα βγαίναμε έξω.

Καθώς βράδυαζε και η θερμοκρασία μειονόταν μιας και είμασταν σε υψόμετρο 950 μέτρων, με τη βοήθεια ενός φίλου έβαλα κουρελούδες πάνω στο καπό του αυτοκινήτου μου έτσι ώστε να υπάρξει μια θερμομόνωση το βράδυ. Έπειτα, πήραμε ξύλα από έξω για να ανάψουμε το τζάκι. Ήταν αρκετά μεγάλη πρόκληση επειδή δεν είχαμε καλά προσανάματα και μεγάλη ποικιλία μεγάλων και μικρών ξύλων, οπότε έπρεπε κάποιος να επιβλέπει την όλη διαδικασία για περίπου μισή ώρα ώστε να επιτευχθεί το άναμα της φωτιάς. Μετά το άναμα, φτιάξαμε τσάι και άλλα ζεστά ροφήματα και καθίσαμε γύρω από τη φωτιά παίζοντας μουσική γελώντας και λέγοντας ιστορίες ο καθένας από τη ζωή του. Μετά από ταινία πήγαμε για ύπνο καθώς αύριο μας περίμενε μεγάλη μέρα.

Την επόμενη μέρα, μετά το ξύπνημα και το πρωινό, ετοιμαστήκαμε για το χιονοδρομικό κέντρο της Βασιλίτσας. Το X/K είναι περίπου μισή ώρα απόσταση από το χωριό. Φορτώσαμε τα αυτοκίνητα με εξοπλισμό για σκι και ένα έλκηθρο και ξεκινήσαμε. Στο δρόμο σταματήσαμε σε ένα σημείο για να απολαύσουμε τη φύση, συγκεκριμένα το μισοχιονισμένο τοπίο και το ποτάμι που το διέρευε. Βγάλαμε φωτογραφίες και ξαναμπήκαμε στα οχήματα μας για το X/K. Υπήρχαν 2 επιλογές:

είτε θα πηγαίναμε στο χαμηλότερο μέρος όπου είχε περισσότερο κόσμο και λιγότερο χιόνι είτε στο ψηλότερο σημείο με τα αντίθετα χαρακτηριστικά.Καθώς ανεβαίναμε το τοπίο γίνεται όλο και πιο χιονισμένο, λόγω επειδή τα δέντρα δημιουργούν σκιερά μέρη όπου το χιόνι δεν έχει λιώσει ακόμα.Ο δρόμος ήταν καθαρός από χιόνι όμως, σημάδι ότι οι τοπικές αρχές κάνουν καλή δουλειά στη συντήρηση των συγκοινωνιών και του οδικού δικτύου.Αυτό δεν απέτρεψε όμως το γεγονός ότι φτάσαμε κάποια στιγμή σε χιονισμένο δρόμο.Με το πρώτο γλύστριμα των πίσω τροχών αποφάσισα πως δε μπορούσα να συνεχίσω άλλο, οπότε σταματήσαμε για να βάλουμε αλυσίδες στο όχημα.Οι οδηγίες φαίνονταν απλές στο εγχειρίδιο οδηγιών αυτό όμως δεν απέτρεψε δυσκολίες.Το δύσκολο κομμάτι ήταν κατά τη διάρκεια της εφαρμογής των αλυσίδων στις ρόδες του αυτοκινήτου, η θερμοκρασία του χιονιού μεταφερόταν στο σίδερο της αλυσίδας, με αποτέλεσμα να γίνεται παγωμένη και να παγώνει παράλληλα τα γυμνά δάχτυλα του εφαρμοστή.Δε γίνεται να περαστούν αλυσίδες με γάντια λόγω των λεπτών κινήσεων μου πρέπει να γίνουν ώστε να περαστούν με επιτυχία.Τελικά περάστικαν οι αλυσίδες και συνεχίσαμε τη πορεία μας για λίγο ωστόσο, επειδή η δεξιά αλυσίδα περάστηκε λάθος και έπειτα από έναν περίεργο θόρυβο, συνειδητοποίησα ότι πατήθηκε το βίντσι όπου έσφιγγε στη τέλος την αλυσίδα ώστε να εφαρμόσει τέλεια στο τροχό.Οπότε σταματήσαμε ξανά μετά από 20 μέτρα πορείας, βγάλαμε τη μια αλυσίδα και συνεχίσαμε την ανάβαση μας στο X/K με μια αλυσίδα.Ευτυχώς δεν ήταν πολύ μεγάλη η απόσταση.

Φτάνοντας στο X/K μπαίνουμε στο χώρο στάθμευσης ο οποίος ήταν ευρύχωρος, αδειάσαμε τον εξοπλισμό από τα οχήματα και άλλαξα παπούτσια, από οδήγησης σε ορειβατικά.

Από εκεί και πέρα είχα δύο επιλογές: Ως κάποιος που δεν είχε ξανακάνει αθλήματα χιονιού, μπορούσα είτε να πάω με τη μια παρέα όπου θα έκανε έλκθηρο, όπου δε θα χρειαζόταν κάποιος περαιτέρω εξοπλισμός, είτε να νοικιάσω εξοπλισμό και να κάνω σκι ή χιονοσανίδα.Σκι είχα κάνει μια φορά στη Πέμπτη δημοτικού όταν μας πήγαν εκδρομή στο X/K του Σέλι, αλλά μόνο αυτό.Προφανώς δεν ήταν αρκετό ώστε να μου δώσει αρκετή εμπειρία ώστε να μπορέσω να κάνω άνετα σκι.Οπότε διάλεξα κάτι καινούριο όπου είχα δει μόνο στη τηλεόραση να το κάνουν, τη χιονοσανίδα.Επειδή βέβαια δεν είχα ξανακάνει και δε θα μπορούσα να ακολουθήσω τους υπόλοιπους, νοίκιασα εξοπλισμό μαζί με δάσκαλο όπου θα μου μάθαινε τα βασικά.Μου έδειξε πως να επιταχύνω, να στρίβω και να επιβραδύνω και με ποιο τρόπο να πέφτω έτσι ώστε να μη τραυματιστώ.Πολύ σημαντικό σε τέτοια χιονοαθλήματα είναι ο αδιάβροχος ρουχισμός, γυαλιά ηλίου και κράνος, πράγματα που δεν είχα πάρει μαζί μου και θεώρησα ότι δε θα χρειαζόμουν μιας και η εκδρομή αυτή θα γινόταν για 4 μέρες μόνο.Τελικά μετά από περίπου μια ώρα διδασκαλίας με άφησε να τσουλήσω στη πλαγιά μόνος μου.Από εκεί και πέρα είναι θέμα εξάσκησης και εμπειρίας.

Μετά από άπειρες πτώσεις, κατά τις 3 το μεσημέρι αρχίζουμε και μαζευόμαστε επειδή νυχτώνει γρήγορα.Δώσαμε πίσω τον εξοπλισμό και επιβιβαστήκαμε ξανά στα οχήματα.Προσπάθησα να ξαναβάλω την αλυσίδα που είχε πατηθεί, αλλά είχε

κλειδώσε σε ένα σημείο και δε μπορούσε να λασκάρει, αλλά ούτε και να σφίξει.Οπότε ξεκινήσαμε τη κατάβασή μας με μια αλυσίδα.Όμως συνειδητοποιήσαμε ότι αυτό μπορούσε να κάνει ζημιά στο διαφορικό του οχήματος οπότε μετά από το πρώτο χλμ. έβγαλα και τη μια αλυσίδα και συνεχίσαμε χωρίς αλυσίδες.Ο δρόμος ήταν καθαρός από εκεί και πέρα για την επιστροφή στο κατάλυμα.Όταν φτάσαμε όμως μας περίμενε μια δυσάρεστη έκπληξη:Το σπίτι μύριζε πετρέλαιο.Ο καυστήρας στο υπόγειο είχε διαρροή και η στάθμη είχε κατέβει αρκετά.Βοηθήσαμε να καθαρίσουμε το πετρέλαιο από τα πλακάκια και ο φίλος μου όπου ήξερε αυτό το χωριό κάλεσε τον ταβερνιάρη ο οποίος ήξερε από υδραυλικά έτσι ώστε να επιδιορθωθεί η βλάβη.Ανοιξαμε και τα παράθυρα του υπογείου για να ξεμυρίσει και επιστρέψαμε στο ισόγειο για να φάμε, να ανάψουμε φωτιά και να παιζούμε μουσική όπως τη πρώτη βραδυά.

Το επόμενο πρωί ακολούθησε παρόμοια διαδικασία με το προηγούμενο.Ετοιμαστήκαμε και πάλι για το X/K με διαφορά όμως ότι, αυτή τη φορά, θα πηγαίναμε στο χαμηλότερο επίπεδο όπου είχε πιο εύκολη πίστα.Αφού φτάσαμε, πήγαμε να πάρουμε εξοπλισμο και να βγάλουμε ημερήσια κάρτα επιβίβασης για το τελεφερίκ ώστε να ανέβουμε στην αρχή της πίστας.Ήταν πρόκληση να ανέβω στο τελεφερίκ με τη χιονοσανίδα, επειδή η διαδικασία που έπρεπε να ακολουθησω ήταν να βγάλω το ένα πόδι από τη χιονοσανίδα και να σπρόχνω με το ελεύθερο πόδι.Έπειτα, πάνω στο τελεφερίκ έπρεπε να στηρίξω τη σανίδα πάνω στο ελεύθερο πόδι μου έτσι ώστε να μην καταπονείται το δεμένο με τη σανίδα πόδι όλο το βάρος.Σε αυτό με βοήθησαν και οι 2 φίλοι μου όπου γνώριζαν ότι δεν είχα εμπειρία με το αντικείμενο και μου πρότειναν να στηρίξω τη σανίδα πάνω στο σκι τους.Μετά από περίπου 10 λεπτά φτάσαμε στη κορυφή.Εκεί μετά υπήρχε η δυσκολία του κατεβάσματος από το τελεφερίκ που επειδή δεν σταματούσε το έκανε πρόκληση.Οπότε κάθισα στη δεξιά άκρη και μόλις μπόρεσα να πατήσω έδαφος απομακρύνθηκα.

Στην αρχή της πίστας εφάρμοσα και το ελεύθερο πόδι στο λουρί της σανίδας και με μερικές χορευτικές κινήσεις μπόρεσα να δώσω τη κατάλληλη ώθηση έτσι ώστε να αρχίσω να κινούμαι.Μπορεί να προχωρούσα 50 μέτρα κάθε φορά και να έπεφτα επίτηδες έτσι ώστε να μην αναπτύξω υπερβολική ταχύτητα και δε μπορέσω να σταματήσω.Η δυσκολία της πίστας ήταν εύκολη, ωστόσο είχα το φόβο του να μην παρεκτρεπώ και πέσω από καμιά στροφή μιας και δεν υπήρχαν προστατευτικά κάγκελα.Οι φίλοι μου με βοήθησαν αρκετά, αν και είχαν σκι, δίνοντας μου συμβουλές ή βοηθώντας με να σηκωθώ όταν έπεφτα, ή όταν δεν είχα αρκετή ώθηση να προχωρήσω, με τραβούσαν με το μπατόν τους.Δε θα μπορούσα να έχω οποιοδήποτε παράπονο από τη παρέα τους.

Κατεβαίνοντας τη πίστα με μια αίσθηση ελευθερίας και πετάγματος, φτάσαμε τελικά στη βάση της πίστας.Οι φίλοι μου με ρώτησαν αν θα ξανα ανέβω μαζί τους αλλά είχα εξαντληθεί επειδή χρειαζόταν να χρησιμοποιώ τα πόδια μου.Οι τετρακέφαλοί και οι γάμπες των ποδιών μου καίγονταν από τη ταλαιπωρία και τις συνεχείς εναλλαγές στις πλευρές της σανίδας.Πληροφοριακά, για να στρίψει η σανίδα

πρέπει κάποιος να μετατοπίσει το βάρος του από τη μια πλευρά στην άλλη, ανάλογα με ποια μεριά θέλει να στρίψει. Το ίδιο ισχύει και με το σταμάτημα όπου ανάλογα με ποια μεριά κοιτάει το σώμα του, πιέζει κατάλληλα τη σανίδα στα σημεία έτσι ώστε να μειώσει ταχύτητα. Μόνο τότε κατάλαβα τη φυσική κατάσταση που πρέπει να έχει κάποιος στα πόδια του έτσι ώστε να κάνει το άθλημα.

Οπότε τελικά οι φίλοι μου ξανα ανέβηκαν, ενώ εγώ πήγα αρχικά σε ειδικά σχεδιασμένα σημεία που υπήρχαν για να αφήσεις χιονοδρομικό εξοπλισμό προσωρινά, μπήκα σε ένα σαλέ αναψυκτήριο, έτσι ώστε να ξεκουραστώ και να στεγνώσω. Πήρα ένα ζεστό καφέ και κάθισα δίπλα στο παράθυρο αγναντεύοντας τη θέα που προσέφερε το χιονοδρομικό κέντρο.

Κατά τις 4 το μεσημέρι η πίστα έκλεινε μιας και άρχισε να νυκτώνει οπότε επέστρεψα τον νοικιασμένο εξοπλισμό, επιβιβαστήκαμε στα οχήματα και ξεκινήσαμε τη κατάβαση μας από το χιονοδρομικό κέντρο. Θέλαμε βέβαια να φτάσουμε στο κατάλυμα μας πρωτού νυκτώσει, μιας και δεν υπήρχε φωτισμός σε εκείνο τον επαρχιακό δρόμο. Όταν τελικά φτάσαμε στο σπίτι, ξεφορτώσαμε τον εξοπλισμό από τα αυτοκίνητα, καλύψαμε το δικό μου με κουβέρτες ώστε να αντέξει το ψύχος της νυκτας και πήγαμε για τσίπουρο στη ταβερνούλα και παράλληλα παντοπωλείο του χωριού. Εκεί ο ταβερνιάρης αλλά και οι θαμώνες φάνηκαν λίγο αμήχανοι όταν μπήκαμε μέσα, φαντάζομαι επειδή δεν θα είχαν συχνά τόσο κόσμο ειδικά τέτοιας ηλικίας. Τελικά ήταν πολύ φιλικός και είμαι σίγουρος πως θα χάριξε που μπήκαν τόσοι πελάτες και ζητούσαν συνέχεια μεζέδες ώστε να συνοδεύσουν το κρασί και το τσίπουρο.

Την επόμενη μέρα η οποία ήταν η 3^η στη σειρά της εξόρμησής μας, το πρόγραμμα είχε πεζοπορία στα μονοπάτια εκτός δρόμου. Το σπίτι βρισκόταν στην άκρη του χωριού και ακριβώς από έξω είχε χωματόδρομο ο οποίος οδηγούσε εκεί που θέλαμε να πάμε.

Αφού φάγαμε δυνατό πρωινό, προμηθευτήκαμε με επιπλέον νερό και φαγητό και ξεκινήσαμε. Αξίζει να σημειωθεί ότι είχαμε μια υποψία για τους κινδύνους όπως αρκούδες αλλά λόγω της εποχής γνωρίζαμε πως θα ήταν σε χειμέρια νάρκη και πέρα από αυτό θα είχαμε και ένα μεγάλο μάλλον αδέσποτο λευκό σκύλο το οποίο ήταν πολύ φιλικό μαζί μας και μας ακολουθούσε συνεχώς, τον Γουρεμβέργιο. Αυτή λοιπόν η υποψία επιβεβαιώθηκε όταν είδαμε πατημασιά αρκούδας στα 50 μέτρα που περπατήσαμε στο λασπωμένο χωματόδρομο. Ήταν στο μέγεθος μιας ανθρώπινης παλάμης και μπορούσε οποιοσδήποτε να παρατηρήσει τις κοφτερές άκρες που προφανώς θα ήταν τα νύχια. Δε μας τρόμαξε όμως αυτό, πιο πολύ μας εντυπωσίασε γιατί δεν είχαμε δει ξανά πατημασιά αρκούδας.

Ο καιρός για χειμώνα ειδικά ήταν ιδανικός. Χωρίς αέρα, με το μεσημεριανό ήλιο, θα φανταζόταν κανείς ότι ήταν απόγευμα άνοιξης. Αφού βγήκαμε εκτός μονοπατιού, περάσαμε από ένα λιβάδι με ξεραμένα χόρτα, περάσαμε έναν δρόμο που είχε ανάμεσα και καταλήξαμε σε ένα ρυάκι. Το μισό ρυάκι ήταν παγωμένο και

μπορούσαμε να διακρίνουμε το τρεχούμενο νερό που κυλούσε από κάτω. Ήταν μαγευτικό.

Αργότερα προχωρώντας ξεκινήσαμε μια ανάβαση. Η ανάβαση ήταν αρκετά ζόρική λόγω ότι δεν υπήρχαν μονοπάτια παρά μόνο αυτά που χρησιμοποιούσαν κατσίκια για να βοσκήσουν. Παρόλα αυτά τα καταφέραμε σιγά σιγά αν και δεν είχαμε και τη καλύτερη φυσική κατάσταση. Περνούσαμε από διάφορα μέρη στα οποία δίναμε και ονόματα όπως για παράδειγμα, σε ένα σημείο όπου η πλαγιά κάλυπτε τα δέντρα, ήταν ξεραμένα και σκοτεινότερα από την υπόλοιπη πλαγιά. Εκείνο το σημείο το ονομάσαμε Μόρντορ, μια περιοχή από τη σειρά ταινιών "Ο Άρχοντας των Δαχτυλιδιών" η οποία περιοχή είναι επίσης ξερή και σκοτεινή. Γενικότερα ήταν πολύ σημαντικό να βάζουμε σημεία αναφοράς έτσι ώστε να μη χαθούμε.

Αφού βγήκαμε από τη Μορντορ και συνεχίσαμε την ανάβασή μας στη πλαγιά φτάσαμε σε ένα σημείο με 2 βελανιδιές, η μια δίπλα στην άλλη. Καθίσαμε εκεί να ξεποστάσουμε και να ξεκουραστούμε. Κοιτούσαμε απέναντι το χωριό στο οποίο μέναμε ενώ μας έλουζε ο απογευματινός ήλιος. Έβαλα το σακίδιό μου ως μαξιλάρι και το αντιανεμικό μου μπουφάν σαν στρώμα και ξάπλωσα στη σκιά των βελανιδιών κοιτάζοντας τον πεντακάθαρο γαλάζιο ουρανό ενώ ο Γουτεμβέργιος ο σκύλος καθόταν ακριβώς από δίπλα μου. Ήταν μια αίσθηση αποτοξίνωσης, μακριά από ήχους αυτοκινήτων και φασαρία πόλης. Θα ήθελα πολύ να κοιμηθώ σε εκείνο το σημείο αλλά είχαμε ακόμα δρόμο μπροστά μας και δεν έπρεπε να μας βρει η νύκτα στο δάσος.

Συνεχίσαμε για λίγο ακόμα την ανάβαση μας συναντώντας στο δρόμο μας ένα ξέφωτο όπου μπορούσε να δει κάποιος απέναντι το δάσος της Ξούλας. Εμείς είχαμε πάει στην αντίθετη κατεύθυνση του δάσους μιας και ήταν ευκολότερη η πρόσβαση εκεί, ωστόσο συναντήσαμε τη φύση που ζητούσαμε αν και η πυκνότητα του δάσους ήταν μικρότερη. Αναιβένοντας λοιπόν τη πλαγιά συναντήσαμε μια στάνη η οποία ανάβλυζε νερό από μια φυσική πηγή. Προφανώς λειτουργούσε για τους τοπικούς βοσκούς και τα ζωντανά τους.

Ύστερα και από το τελευταίο σημείο αναφοράς μας, η πλαγιά είχε καλύψει το φως του ήλιου και συνειδητοποιήσαμε πως έπρεπε να ξεκινήσουμε την επιστροφή μας. Βέβαια δε θα μπορούσαν να υπάρξουν προβλήματα εδώ. Για κάποιο λόγο είχε χωριστεί η ομάδα και κάποιοι μείνανε πιο πίσω με αποτέλεσμα να μη μπορούμε να συννενοηθούμε σε ένα σχέδιο επιστροφής. Εγώ με άλλα 2 άτομα πήγαμε πιο μπροστά και είχαμε τις επιλογές είτε να πάμε από ένα χωματόδρομο και να βγούμε στην άσφαλτο κάνοντας έτσι μεγαλύτερη ώρα να επιστρέψουμε αλλά ασφαλέστερα, είτε να επιστρέψουμε από τη πορεία που κάναμε. Βέβαια έτσι θα επιστρέφαμε γρηγορότερα, αλλά μέσα στο σκοτάδι θα ήταν επικίνδυνο. Τελικά αποφασίσαμε να επιστρέψουμε από εκεί που ήρθαμε με αποτέλεσμα να μας βρει το βράδυ στο δάσος.

Είχα ακούσει πολλά για βράδυ μέσα σε δάσος αλλά ποτέ δε περίμενα ότι θα είναι τόσο απομονωτικά. Δεν υπήρχε καμία πηγή φωτός σε απόσταση 10 χιλιομέτρων πέρα από τον ξάστερο ουρανό και τα φλας από τις κάμερες των κινητών μας. Το φλας

αυτό όμως, αν και ήταν τεχνολογίας led δεν ήταν αρκετό στο να δούμε περισσότερο από 2 μέτρα μπροστά μας. Έτσι λοιπόν σχηματίσαμε μια ουρά με φωτάκια ώστε να δείχνουμε ο καθένας τη θέση του. Εγώ ήμουν 2^{ος} στη σειρά και ακολουθούσα τον πρώτο ο οποίος είχε γνώσεις εξωτερικής διαβίωσης και μπορούσε να προσανατολιστεί ακόμα και στο απόλυτο σκοτάδι. Ακολουθώντας τον, γυρνούσα κάθε λίγο πίσω για να δω αν ακολουθάνε οι υπόλοιποι και προειδοποιούσα για τυχόν εμπόδια στο δρόμο, όπως πεσμένα κλαδιά, απόκρυμνες καταβάσεις ή πέτρες που μπορούσαν να αποβούν μοιραίες.

Τελικά φτάσαμε στο ρυάκι που είχαμε περάσει στην αρχή της εξόρμησης μας, περάσαμε με ένα άλμα στην απέναντι όχθη και ανεβήκαμε στον ασφαλτόδρομο. Η επιστροφή μας από εκεί και πέρα ήταν εύκολη αφού το μόνο που είχαμε να κάνουμε ήταν να ακολουθήσουμε το δρόμο. Σε αυτό το σημείο σβήσαμε τα φλας των κινητών μας και απολαύσαμε τον ξάστερο ουρανό μέχρι να φτάσουμε στο σπίτι. Εκεί, ανάψαμε φωτιά στο τζάκι, μαγειρέψαμε και παίξαμε μουσική όπως κάναμε και τα υπόλοιπα βράδυα. Το επόμενο πρωί θα έπρεπε να ετοιμαστούμε για την επιστροφή μας.

Το πρωί έπρεπε να ξυπνήσουμε νωρίς, έτσι ώστε να ετοιμάσουμε τα πράγματά μας και να συμμαζέψουμε το σπίτι έτσι ώστε οι επόμενοι ένοικοι να το βρουν καθαρό. Εξάλλου το σπίτι νοικιαζόταν ως AirBnB και η συμφωνία που κάναμε με τον άτομο της παρέας μας που μας το παραχώρησε ήταν να το καθαρίσουμε σε αντάλλαγμα με τη πληρωμή. Αυτό βέβαια δε πήγε ακριβώς όπως το σχεδιάζαμε μιας και σηκωθήκαμε αργά. Με ταχύτατες κινήσεις μέσα σε μια ώρα περίπου και χωρίς να φάμε πρωινό ετοιμάσαμε τα πράγματά μας. Βοηθήσαμε βέβαια και στο συμμαζέμα του σαλονιού και στο καθαρισμό των πιάτων.

Τελικά οι επόμενοι ένοικοι ήρθαν κατά τις 2 η ώρα ίσα ίσα που βγάλαμε τα αυτοκίνητά μας από την αυλή του σπιτιού. Περιμέναμε στη κεντρική πηγή του χωριού που ανάβλυζε νερό ώστε να τελειώσει ο φίλος μας με τους ένοικους και ξεκινήσαμε για τα Γρεβενά. Εκεί θα κάναμε μια στάση για ανεφοδιασμό καυσίμων και για να φάμε πρωινό γιατί δεν υπήρχε περίπτωση να αντέχαμε τέτοια απόσταση. Αφού ξαποστάσαμε για άλλη μια φορά σε ένα σημείο με όμορφη θέα με τα αυτοκίνητα μας για να θαυμάσουμε και να βγούμε φωτογραφίες, φτάσαμε σε ένα βενζινάδικο για καύσιμο και μετά πήγαμε στη πόλη των Γρεβενών για μπουγάτσα. Εκεί καθίσαμε στη κεντρική πλατεία για να φάμε και όταν τελειώσαμε ξεκινήσαμε για Θεσσαλονίκη. Να πούμε πως είχαμε βάλει ένα χρονοδιάγραμμα ώστε να φτάσουμε σε μια καθορισμένη ώρα και να μη μας βρει η νυκτα.

Οπότε ξεκινήσαμε τελικά για το ταξίδι της επιστροφής. Η διαδρομή ήταν ήσυχη γενικά χωρίς ευτράπελα και καταφέραμε να φτάσουμε στο Ωραιόκαστρο αρχικά για να αφήσουμε τα παιδιά που μένανε εκεί. Αφού τους αποχαιρέτισαμε, μπήκα στο αυτοκίνητο με τον φίλο μου που ζούσε επίσης στη Νέα Μαγνησία και αφού τον άφησα στο σπίτι του και τον αποχαιρέτησα, έφτασα λίγο αργότερα στο σπίτι μου για να διηγηθώ την εμπειρία

3.2 Ταξίδι στην Άρτα

Για επαγγελματικούς λόγους η Ρεβέκκα θα πήγαινε στην Άρτα και πιο συγκεκριμένα, υψόμετρο 542 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας, στο χωριό Άνω Πέτρα, το οποίο ανήκει στον δήμο ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ της Περιφερειακής Ενότητας Άρτας που βρίσκεται στην Περιφέρεια Ηπείρου, σύμφωνα με τη διοικητική διαίρεση της Ελλάδας όπως διαμορφώθηκε με το πρόγραμμα “Καλλικράτης” (Πηγή: <http://ellinika-xwria.blogspot.com>). Το ταξίδι της θα γινόταν με αυτοκίνητο, μαζί με τον πατέρα της, την αδελφή της και ένα συνάδελφο του πατέρα της ο οποίος θα ήταν πιο μπροστά και θα τους καθοδηγούσε με το δικό του αυτοκίνητο. Για το ταξίδι πήρανε τα εργαλεία που χρειάζονταν για να γίνει η δουλειά, πρωινό και μια-δυο αλλαξιές για τη διανυκτέρευση.

Ξεκίνησαν από το Κιλκίς όπου ήταν και ο τόπος κατοικίας τους κατά τις 8 το πρωί, και στις 9 φτάσανε στη Θεσσαλονίκη όπου θα παραλάμβαναν τα εργαλεία. Αν και το αρχικό σχέδιο ήταν να ακολουθούν αυτοί τον εργολάβο, τελικά κατέληξαν να είναι αυτοί πρώτοι επειδή ο δεύτερος θα έκανε στάσεις.

Αφού λοιπόν γέμισαν το αυτοκίνητο με καύσιμο στη Βέροια, συνειδητοποίησαν ότι είχαν πάρει λάθος δρόμο καθώς δεν είχαν τεχνολογία GPS μαζί τους ώστε να τους καθοδηγήσει. Έπειτα, κάνανε μια στάση στη Πτολεμαΐδα κατά τις 2 το μεσημέρι για φαγητό. Στη πόλη αυτή δεν της έκανε κάτι ιδιαίτερη εντύπωση εκτός από το φαγητό. Μετά το μεσημεριανό ξεκίνησαν από τη Πτολεμαΐδα με κατεύθυνση την Άρτα. Κατά τη διάρκεια της διαδρομής την εντυπωσίασαν τα πολλά απανωτά τούνελ.

Στις 7 το απόγευμα φτάσανε στην Άρτα. Η Άρτα είναι η πρωτεύουσα του νομού Άρτας και του δήμου Αρταίων, καθώς και η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ηπείρου μετά τα Γιάννενα με πληθυσμό 21.895 κατοίκους. Στην είσοδο της πόλης βρίσκεται το φημισμένο πέτρινο γεφύρι της Άρτας, σήμα κατατεθέν της πόλης, γνωστό από το ομώνυμο δημοτικό ποίημα. Η Άρτα έχει σημαντική βυζαντινή παράδοση από την εποχή του Δεσποτάτου της Ηπείρου (1229) και δείγματά της αποτελούν οι βυζαντινές εκκλησίες της Αγίας Θεοδώρας, των Βλαχερνών, του Αγίου Βασιλείου και της Παρηγορίτισσας, ένα εντυπωσιακό Βυζαντινό κτίσμα κυβόσχημο του 13ου αιώνα, μοναδικό αρχιτεκτονικό έργο με σπουδαία μωσαϊκά. Στο ναό της Παρηγορίτισσας υπάρχουν και μεταγενέστερες τοιχογραφίες. Η πόλη είναι χτισμένη στην ίδια θέση που κατά την αρχαιότητα υπήρχε μια από τις σημαντικότερες πόλεις της περιοχής, η Αμβρακία. Κατά μία άλλη άποψη η Άρτα είναι χτισμένη στη θέση της αρχαίας Αργιθέας ή κατ' άλλους του αρχαίου Αμφιλοχικού Άργους. Η ευρύτερη περιοχή της Άρτας είναι γνωστή για την καλλιέργεια εσπεριδοειδών και τα τελευταία χρόνια Ακτινιδίων.

Ενδιαφερόταν ιδιαίτερα να δει την Άρτα, καθώς γνώριζε την περίφημη ιστορία της πόλης αυτής, καθώς επίσης και το περίφημο γεφύρι της Άρτας το οποίο είχε διδαχτεί για αυτό στο σχολείο. Το πέτρινο γεφύρι της Άρτας, είναι το πιο

ξακουστό στην Ελλάδα και αυτό βέβαια το χρωστάει στο θρύλο για τη «θυσία της γυναίκας του πρωτομάστορα», που η λαϊκή μούσα τον έκανε τραγούδι. Αφού λοιπόν επισκέφθηκαν το γεφύρι και βγάλανε πολλές φωτογραφίες, προχωρήσανε προς ένα κοντινό μονοπάτι στο οποίο την εντυπωσίασε ένα μεγάλο ιστορικό δέντρο το οποίο βρισκόταν κοντά στο γεφύρι. Αργότερα κατευθύνθηκαν προς στο κέντρο της πόλης για να περιμένουν τον επαγγελματικό τους συνεργάτη, ο οποίος κατέφτασε κατά τις 10 και τους κατεύθυνε προς το χωριό Πέτρα.

Αν και ο καιρός ήταν αίθριος, ο δρόμος ήταν δύσβατος με πολλές στροφές, ανηφόρες και κατηφόρες και χωρίς επαρκή φωτισμό, μιας και είχε νυχτώσει μέχρι τότε. Πέρασαν μέσα από πολλά χωριά μέχρι να φτάσουν στον προορισμό τους κατά τις 11. Οι πρώτες εντυπώσεις της του χωριού ήταν ότι ήταν μικρό και γραφικό και όμορφο. Το βράδυ θα διανυκτέρευαν στο σπίτι όπου θα γίνονταν οι εργασίες επισκευής, το οποίο ήταν μεγάλο, διάφορο, αρχοντικό σπίτι πιθανόν με 2 αγάλματα προτομών των προηγούμενων ιδιοκτητών πιθανότατα στον εξωτερικό χώρο. Της κίνησε τη περιέργεια καθώς και τον θαυμασμό. Το εσωτερικό του σπιτιού ήταν παλιάς κατασκευής, ψηλοτάβανο με πολλούς ιστούς αραχνών. Η αδελφή της τρομοκρατήθηκε και θέλησε να φύγει.

Το επόμενο πρωί ήρθαν οι υπόλοιποι εργάτες ώστε να ξεκινήσουν οι εργασίες. Αφού φάγανε πρωινό, η Ρεβέκκα μαζί με την αδελφή της είχαν την δυνατότητα να εξερευνήσουν και το υπόλοιπο σπίτι, ενώ παράλληλα γίνονταν οι εργασίες ανακαίνισης. Μαζί ανακάλυψαν 3 υψοδομάτια, 1 μπάνιο και 1 σαλοκουζίνα. Κατά το μεσημέρι φάγανε σε ένα εστιατόριο το οποίο άνηκε στον συνεργάτη του πατέρα της.

Τη δεύτερη μέρα γίνανε σε μερικές γραμμές τα ίδια, εκτός ότι εξερεύνησαν και τον πάνω όροφο στον οποίο υπήρχε μια όμορφη σοφίτα αν και της έλειπε η πόρτα. Πέρα από αυτό, οι εργάτες πήγανε για εξωτερικές δουλειές του σπιτιού, οπότε πήγε και αυτή στην αυλή του σπιτιού για να παίξει. Της έκανε εντύπωση μια μικρή χελώνα την οποία ακολούθησε για λίγο και έβγαλε φωτογραφίες. Παρόλη τη ξεγνοιασιά και τη καλοπέραση είχε στο πίσω μέρος του μυαλού της άγχος για το σχολείο και τα φροντιστήρια, καθώς πήγαινε ακόμα λύκειο.

Τη τρίτη μέρα είχαν μείνει μερικές δουλειές ακόμα για να ολοκληρωθούν. Όταν τελείωσαν, ο πατέρας της πληρώθηκε, αποχαιρετιστήκαν με τους υπόλοιπους εργάτες και πήραν τον δρόμο της επιστροφής.

Καθώς πήγαιναν προς το χωριό της Πέτρας τη πρώτη μέρα, η Ρεβέκκα παρατήρησε μια ταμπέλα η οποία έδειχνε τον δρόμο προς το χωριό Σκουληκαριά. Εντυπωσιασμένη από το παράξενο όνομα, πρότεινε στον πατέρα της να επισκεφθούν το χωριό αυτό στο γυρισμό. Τελικά αποδείχτηκε ότι το χωριό ήταν τεράστιας ιστορικής σημασίας, καθώς επίσης και η γενέτειρα του ήρωα του 1821 Γεωργίου Καραϊσκάκη μιας και είχε τη προτομή του στη πλατεία του χωριού. Μετά την επίσκεψη και αφού φάγανε μεσημεριανό, ξεκίνησαν ξανά για το δρόμο της επιστροφής περνώντας απανωτά μέσα από χωριά, με διαφορά όμως ότι αυτή τη φορά

μπορούσαν να τα δουν επειδή ήταν πρωί. Κάποια στιγμή φτάσανε σε ένα σταυροδρόμι στο οποίο έπρεπε να διαλέξουν το σωστό ώστε να φύγουν από τα χωριά και να βγουν στο κεντρικό δρόμο. Για κακή τους τύχη επέλεξαν το λάθος δρόμο, με αποτέλεσμα μετά από 2 χλμ. πορείας να αναγκαστούν να κάνουν αναστροφή για το σωστό δρόμο. Κατέληξαν στη πόλη της Άρτας έτσι ώστε μέσω αυτής να βγουν στη κεντρική αρτηρία του δρόμου αλλά και να κάνουν και μια στάση για παγωτό.

Μετά την Άρτα, ο συνεργάτης τους πρότεινε να κάνουν μια στάση στις πηγές Λούρου. Οι πηγές αυτές βρίσκονται στην παλιά Εθνική Οδό Ιωαννίνων - Πατρών στο Τέροβο Ιωαννίνων. Μια μικρή πινακίδα οδηγεί στις Πηγές Λούρου και από εκεί σε 5 λεπτά βρίσκεται η τοποθεσία. Απέχουν 30 λεπτά από την πόλη των Ιωαννίνων. Ένα από τα πιο αξιοσημείωτα θέματα της λίμνης είναι η βλάστηση που έχει δημιουργηθεί στον βυθό της και πιο συγκεκριμένα, εκτός από νούφαρα και φύκια υπάρχουν και ολόκληρα δέντρα τα οποία είναι ορατά από την επιφάνεια της. (Πηγές: <https://travelphoto.gr/louros-acherontas-rivers-zirou-lake/>, <http://www.maresei.gr/travel/684-piges-lourou-ioannina>)

Την εντυπωσίασε η ομορφιά και η καθαρότητα του νερού καθώς είχε τη δυνατότητα να βλέπει τον βυθό της λίμνης, καθώς επίσης και το καθρέφτισμα του γύρω περιβάλλοντος. Στη περιοχή βρίσκονταν επίσης 2 τροχόσπιτα, πιθανόν διεθνών τουριστών οι οποίοι παραθέριζαν. Παρατήρησαν επίσης τις διάφορες δραστηριότητες που παρείχαν εκεί, όπως η βαρκάδα στη λίμνη ή απλά η δυνατότητα παραθέρισης στη λίμνη. Κάθισαν και αφού κάνανε “βατραχάκια” στη λίμνη, κάνανε και μια βόλτα το γύρω της και αναχώρησαν. Σταμάτησαν σε μια καντίνα έξω από την Άρτα για μεσημεριανό και ξεκίνησαν ξανά για το δρόμο της επιστροφής όμως αυτό θα διακοπτόταν για άλλη μια φορά, μιας και κάνανε μια στάση στην Αλεξάνδρεια Ημαθίας για να δουν πως είναι το βράδυ καθώς επίσης χρειάζονταν να βάλουν καύσιμο στο αυτοκίνητό τους.

Συμπτωματικά, εκείνη τη μέρα είχε πανηγύρι στην Αλεξάνδρεια. Αν και σχετικά μικρό με μερικές κούνιες τύπου λούνα παρκ, υπήρχε ζωντανή μουσική, λαϊκά τραγούδια με τοπικούς καλλιτέχνες. Κάνανε μια βόλτα στο πανηγύρι. Αν και βράδυ, η πόλη και το πανηγύρι ήταν αρκετά φωταγωγημένο οπότε της άρεσε πολύ. Μετά τη βόλτα τους, ανεφοδιάστηκαν και πήρανε το δρόμο της επιστροφής. Μισή ώρα αργότερα θα φτάνανε στο Κιλκίς στο οποίο ήταν και το σπίτι τους.

3.3 Ταξίδι στη Καλαμπάκα

Για διασκέδαση, ξενάγηση και για ψυχολογική αποτοξίνωση από τους ρυθμούς της πόλης, ο Νίκος μαζί με 4 φίλους του αποφάσισαν να κάνουν ένα ταξίδι στη Καλαμπάκα. Η απόφαση ήταν εντελώς αυθόρμητη καθώς ο βασική δικαιολογία ήταν ένα πάρτι τύπου “trance”. Μετά από 3 μέρες το ταξίδι ξεκίνησε, παίρνοντας μαζί του ένα σάκο με 2 αλλαξιές ρούχα και μερικά τάπερ με φαγητά και συμπληρώματα διατροφής μιας και ασχολούταν με γυμναστήριο.

Ξεκίνησαν κατά τις 6 το απόγευμα με ένα Renault Clio του 2007. Κοντά στα διόδια των Μαλγάρων κάνανε μια στάση σε ένα πολυχώρο γεύσεων έτσι ώστε να ανεφοδιαστούν με τρόφιμα και καύσιμα. Έπειτα όταν ξαναπήραν το δρόμο για το στόχο τους, στο αυτοκίνητο κυριαρχούσε μια εύθυμη κατάσταση στα όρια του παλαβού, επειδή είχαν βάλει και χορεύανε μουσική τύπου “trance” και οδηγούσαν με 130 χλμ/ώρα. Γενικά στη διαδρομή κυριαρχούσε το πράσινο, όσο βέβαια πρόλαβαν να δουν επειδή θα σκοτεινίαζε σύντομα και δε θα είχαν άλλο αυτή τη δυνατότητα.

Στα μισά της διαδρομής, κοντά στα Τρίκαλα όπου είχε σκοτεινιάσει ολοκληρωτικά, καθώς είχαν κουραστεί από τη διαδρομή, κάνανε μια στάση στην άκρη του δρόμου και παρατήρησαν κάτι πολύ όμορφο καθώς υπήρχε παντελής έλλειψη από τεχνικό φωτισμό. Παρατήρησαν τον πεντακάθαρο βραδινό ουρανό και τη ξαστεριά που τον περιέβαλε. Τον έκανε να νιώσει μαγικά καθώς “είχε ξεχάσει οτιδήποτε γήινο - ανθρώπινο καθώς στιγμιαία τον είχε απορροφήσει η ομορφιά του απέραντου διαστήματος”. Μετά από αυτή τη στάση, ο Νίκος αποφάσισε να παραδώσει το τιμόνι σε έναν από τους φίλους του και να κοιμηθεί μιας και ήταν ξύπνιος από το πρωί και οδηγούσε σχεδόν 3 ώρες. Όταν ξύπνησε, είχαν φτάσει πλέον στον προορισμό τους.

Η Καλαμπάκα είναι πόλη του Νομού Τρικάλων και πρωτεύουσα του Δήμου Μετεώρων. Βρίσκεται στο κέντρο της Ελλάδας και εκτείνεται στο βορειοδυτικό μέρος του Θεσσαλικού κάμπου. Είναι χτισμένη δίπλα στο σπάνιο γεωλογικό φαινόμενο των Μετεώρων, ενώ κοντά της περνάει ο Πηνειός ποταμός. Κατοικούνταν από τα αρχαία χρόνια με το όνομα Αιγίνιο. Ο μόνιμος της πληθυσμός στην απογραφή του 2011 ανερχόταν σε 8.330 κατοίκους και είναι η δεύτερη σε πληθυσμό πόλη της Περιφερειακής Ενότητας μετά τα Τρίκαλα. Κάθε χρόνο περισσότεροι από 2.000.000 τουρίστες επισκέπτονται την Καλαμπάκα. Στην πόλη της Καλαμπάκας υπάρχουν αρκετά κέντρα πολιτισμού και γραμμάτων να επισκεφτεί κανείς όπως το Μουσείο Ελληνικής Παιδείας, η βιβλιοθήκη της Καλαμπάκας, ο Ιερός Ναός Κοιμήσεως της Θεοτόκου, και το Μουσείο φυσικής ιστορίας και μανιταριών.

Αρχικά καθώς μπήκαν στη Καλαμπάκα, διέσχισαν τον κεντρικό δρόμο του χωριού, έτσι ώστε να πάνε στο φιλικό σπίτι στο οποίο θα διέμεναν αυτές τις μέρες. Εκεί άφησαν τα πράγματα τους και αφού ξεκουραστήκαν λίγο και κάνανε μια αναθεώρηση του σχεδίου τους, βγήκαν έξω για να φάνε αρχικά και έπειτα για να πάνε στο πάρτι. Όμως επειδή ήταν ακόμα νωρίς για να ξεκινήσει η βραδιά, αποφάσισαν να πάνε σε μια τοπική ταβέρνα για να πιουν τσίπουρο, μιας και εμπεριέχεται στη τοπική

παράδοση και τη γαστρονομία της Καλαμπάκας. Εκεί στη ταβέρνα συναντήθηκαν και με άλλους γνωστούς από το χωριό. Κάποια στιγμή, τους έκανε εντύπωση ο φοιτητής ιερατικής σχολής ο οποίος ήταν στη παρέα τους, οποίος μέσα στη μέθη του φώναζε και έβριζε για μια κοπέλα που δεν τον δεχόταν από τη Καλαμπάκα και κόντευε να πιαστεί στα χέρια με γνωστούς της κοπέλας αυτής, οι οποίοι κάθονταν μερικά τραπέζια παραδίπλα και πιθανότατα έως σίγουρα άκουγαν τα λεγόμενα του μελλοντικού ιερέα. Ο Νίκος γελούσε σε όλο αυτό το σκηνικό, κάποιοι άλλοι από τη παρέα τον προέτρεπαν να συνεχίσει ενώ άλλοι προσπαθούσαν να τον ηρεμήσουν. Τελικά κατευνάστηκαν τα πνεύματα και αφού πλήρωσαν το λογαριασμό και είχε περάσει η ώρα, ξεκίνησαν για το πάρτι.

Το πάρτι θα διεξαγόταν σε μια τοπική καφετέρια η οποία το βράδυ λειτουργούσε σαν κέντρο διασκέδασης και εκδηλώσεων. Όταν μπήκαν μέσα κατά τις 12 πμ., το μαγαζί δεν είχε γεμίσει ακόμα και ο κόσμος ακόμα ερχόταν. Αφού χαιρέτησαν κοινούς γνωστούς πήγανε στο πίσω μέρος του μαγαζιού όπου γινόταν το πάρτι. Είχε δυνατή μουσική και χαμηλό φωτισμό. Ξεκίνησαν να χορεύουν στο ρυθμό της μουσικής και περίμεναν ώστε να έρθουν τα ποτά τους. Κάποια στιγμή εκεί που χόρευαν ξέφρενα, τους πλησίασε ένας τύπος ο οποίος ξεκίνησε να τους μιλάει και πολύ σύντομα τους ρώτησε αν θα θέλανε να διασκεδάσουν λίγο περισσότερο υπονοώντας τη χρήση ουσιών. Αυτοί βέβαια κατάλαβαν περί τίνος πρόκειται και αποστασιοποιήθηκαν από αυτόν και συνέχισαν να χορεύουν και να διασκεδάζουν στο ρυθμό της μουσικής.

Αφού κουράστηκαν από το πολύ χορό, αποφάσισαν να πάνε κατά τις 3 πμ στο μπροστινό μέρος του μπαρ και να παίξουν μπιλιάρδο και πιο ήρεμα παιχνίδια. Μετά από αυτό, ο Νίκος αισθανόμενος κουρασμένος πήγε προς το σπίτι που θα τους φιλοξενούσε για να κοιμηθεί. Κάποια στιγμή ξύπνησε για λίγο μόνο για να δει ότι η παρέα του είχε επιστρέψει από την έξοδο της και μετά ξανακοιμήθηκε.

Το επόμενο πρωί ξύπνησε, έκανε ένα μπάνιο να συνέλθει και ετοιμάστηκαν να αδράξουν τη μέρα για άλλη μια φορά. Αφού βγήκε από το σπίτι, πήγε σε μια κοντινή καφετέρια όπου κάθισε για ένα καφέ και για να διαβάσει λίγο ένα μάθημα της σχολής του που τον δυσκόλευε. Εκεί, με αφορμή τον τίτλο του μαθήματος ο οποίος ήταν στο βιβλίο επάνω, τον πλησίασε μια τοπική κοπέλα και θέλησε να τον βοηθήσει μιας και σπούδαζε επίσης στην ίδια σχολή. Αφού γνωρίστηκαν και του κέρασε τον καφέ, αποχαιρετίστηκαν και πήγε σε μια διαφορετική τοπική ταβέρνα όπου εκεί θα βρισκόταν η παρέα του για να τους συναντήσει. Κάθισαν για λίγο και αργότερα ο Νίκος ξεκίνησε για να πάει στα Μετέωρα μόνος του αυτή τη φορά. Μπήκε στο αυτοκίνητο και πήρε το δρόμο των Μετεώρων.

Τα Μετέωρα είναι ένα σύμπλεγμα από τεράστιους σκοτεινόχρωμους βράχους από ψαμμίτη οι οποίοι υψώνονται έξω από την Καλαμπάκα, κοντά στα πρώτα υψώματα της Πίνδου και των Χασίων. Τα μοναστήρια των Μετεώρων, που είναι χτισμένα στις κορυφές κάποιων από τους βράχους, είναι σήμερα το δεύτερο πλέον σημαντικό μοναστικό συγκρότημα στην Ελλάδα, ύστερα από το Άγιο Όρος. Από τα

τριάντα που υπήρξαν ιστορικά, σήμερα λειτουργούν μόνον έξι, τα οποία, από το 1988, περιλαμβάνονται στον κατάλογο μνημείων παγκόσμιας κληρονομιάς της UNESCO. Το άγριο και απροσπέλαστο τοπίο αποτέλεσε πρόσφορο χώρο για τους χριστιανούς ασκητές που εγκαταστάθηκαν στην περιοχή σε χρονολογία που δεν είναι ακριβώς γνωστή.

Καθώς ανέβαινε την όμορφη διαδρομή, παρατήρησε τις αμέτρητες μονές που βρίσκονται εκεί κοντά. Η διαδρομή τον έκανε να νιώσει εντυπωσιασμό, δέος, εσωτερική γαλήνη. Βρήκε ένα σημείο για να κάνει στάση το οποίο έμοιαζε με άκρη του βουνού ώστε να παρατηρήσει το μεγαλείο και το δέος που προκαλούν τα Μετέωρα. Εκεί κάθισε και διαλογίστηκε για λίγη ώρα και μετά επέστρεψε στο αυτοκίνητο. Πηγαίνοντας όμως προς τα εκεί, παρατήρησε ένα δρομάκι το οποίο οδηγούσε κατηφορικά μέσα στο δάσος. Μέσα στο δάσος αυτό, περπάτησε, παρατήρησε πέρα από διάφορες μονές οι οποίες φαίνονταν ξεχασμένες από προσώπου γης και την ομορφιά της φύσης και άφησε λίγο τον εαυτό του μακριά από τις έγνοιες της ζωής. Κάποια στιγμή σταμάτησε να κατεβαίνει αυτό το δρομάκι επειδή είχε αρχίσει να σκοτεινιάζει και επέστρεψε πίσω στο αυτοκίνητο για να πάει σε μια τελευταία μονή στη κορυφή των Μετεώρων. Μετά από αυτό, πήρε το δρόμο της επιστροφής για τη Καλαμπάκα για να βρει τη παρέα του στο μαγαζί που καθόντουσαν και τα έπιναν.

Μετά από αυτό πήγαν να ξεκουραστούν στο σπίτι καθώς το βράδυ θα βγαίνανε πάλι σε ταβέρνα για τσίπουρα. Με το που κάθισαν ήταν ανάμεσα σε 2 επιλογές: Η μία ήταν να επιστρέψουν στη Θεσσαλονίκη καθώς είχαν βαρεθεί στο χωριό και η άλλη ήταν να πιουν μέχρι θανάτου. Για κακή τους τύχη, το αφεντικό τους είπε ότι αν πιουν το τσίπουρο σφηνάκι, είναι κερασμένο από το κατάστημα. Καθώς ο Νίκος ήπιε 3-4 σφηνάκια τσίπουρο με γλυκάνισο, “πολύ κακή ιδέα” όπως είπε και ο ίδιος, κατέληξε να πάρει τηλέφωνο τη κοπέλα του και να αρχίσει να της λέει περίεργα πράγματα περί συναισθημάτων για αυτήν, καταφέροντας να τη φρικόρει και να κοντέψει να είναι αυτός ο λόγος ο οποίος θα χώριζαν. Μετά από όλο αυτό κάθισαν λίγο ώστε να συνέλθουν έτσι ώστε να μπορέσει κάποιος υπεύθυνα να οδηγήσει ως τη Θεσσαλονίκη στις 3 τα χαράματα, καθώς στις 8 το πρωί ο Νίκος έδινε μάθημα στη σχολή του.

Αφού φύγανε από τη ταβέρνα και επέστρεψαν στο σπίτι για να κοιμηθούν ένα 2ωρο, φόρτωσαν το αυτοκίνητο με τις αποσκευές τους και ξεκίνησαν για το δρόμο της επιστροφής “με άφθονο τσίπουρο να ρέει στις φλέβες τους”. Ο πιο νηφάλιος από τη παρέα πήρε το τιμόνι και ξεκίνησαν να οδηγάνε προς τη Θεσσαλονίκη ενώ μερικοί από τους υπόλοιπους συμπεριλαμβανομένου του Νίκου προσπάθησαν να κοιμηθούν στη διαδρομή. Κάποια στιγμή στο δρόμο οι φίλοι του Νίκου τον σκούντηξαν για να ξυπνήσει. Ο λόγος ήταν ότι αστυνομικές δυνάμεις της ομάδας Ο.Π.Κ.Ε. τους έκαναν σινάλο να σταματήσουν το αυτοκίνητο. Αφού τους σταμάτησαν στην άκρη του δρόμου 4 γεροδεμένοι άντρες με όπλα και αλεξίσφαιρα, τους κατέβασαν όλους, έναν έναν από το αυτοκίνητο, τους έκαναν σωματικό έλεγχο και τους ζήτησαν να απομακρυνθούν από το αυτοκίνητο έτσι ώστε να διεξάγουν εξονυχιστικό έλεγχο για

τυχόν παράνομες ουσίες ή ναρκωτικά. Μετά τους ζήτησαν να ανοίξει ο καθένας το ατομικό σακίδιο του για έλεγχο. Στου Νίκου βρήκαν συμπληρώματα διατροφής σε μορφή χαπιών και σκόνη πρωτεΐνης σε τάπερ. Του κάνανε ένα αστείο σχόλιο περί συμπληρωμάτων γυμναστηρίου και πως έλκουν αυτά τις κοπέλες και μια παρατήρηση για τη σκόνη πρωτεΐνης επειδή έμοιαζε με ναρκωτική ουσία. Του επισήμαναν ότι θα ήταν καλύτερα να είναι στη κανονική της συσκευασία ώστε να μην υπάρξουν παρεξηγήσεις στο μέλλον. Ύστερα από όλο αυτό τους άφησαν να φύγουν και πλέον θα επέστρεφαν στη Θεσσαλονίκη χωρίς κανένα πρόβλημα στη διαδρομή. Τελικά φτάσανε κατά τις 6 το πρωί στο σπίτι ενός παιδιού από τη παρέα όπου εκεί θα κοιμόταν για 1 ώρα και αργότερα θα πήγαινε για να γράψει το μάθημα που χρωστούσε.

3.4 Κοινά σημεία

Από τις παραπάνω ιστορίες παρατηρούμε μερικά κοινά σημεία τα οποία μπορούμε να συνθέσουμε το προφίλ του τουρίστα που επιλέγει τον οδικό τουρισμό ως μέσο αναψυχής του.

1. Σε όλες τις ιστορίες το ταξίδι διεξάγεται με τη χρήση αυτοκινήτου και το ταξίδι ήταν ομαδικό. Οι αποφάσεις παίρνονται από κοινού, τόσο στη προετοιμασία του ταξιδιού όσο και στη διεξαγωγή του, η αρχή γίνεται από το άτομο του οποίου η περιοχή είναι πιο γνώριμη και μετέπειτα προστίθενται επιπλέον προτάσεις, έτσι ώστε η εμπειρία να γίνει όσο περισσότερο εμπλουτισμένη με δραστηριότητες και απολαυστική γίνεται.
2. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού γίνονται στάσεις, τόσο για ανεφοδιασμό, όσο και για να απολαύσουν οι ταξιδιώτες ένα τοπίο ή ένα αξιοθέατο το οποίο δεν βρισκόταν στο αρχικό σχέδιο του ταξιδιού τους για να επισκεφθούν. Σε αυτό παίζει μεγάλο ρόλο η απροετοίμαστη διεξαγωγή του ταξιδιού, καθώς οι ταξιδιώτες δεν έχουν ψάξει εκ των προτέρων τις περιοχές που θα επισκεφθούν, δημιουργώντας έτσι πρωτόγνωρες εντυπώσεις.
3. Υπάρχουν διάφορα αναπάντεχα προβλήματα που προκύπτουν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού με αποτέλεσμα τη καθυστέρηση άφιξης στον τελικό προορισμό. Στη πρώτη και τη δεύτερη ιστορία, μια λάθος στροφή είναι ο λόγος όπου αναγκάζεται ο οδηγός να αναπροσαρμόσει τη πορεία του ή να κάνει αναστροφή και στη τρίτη ιστορία, ο ξαφνικός έλεγχος αστυνομικής ομάδας Ο.Π.Κ.Ε. είναι ο λόγος όπου καθυστερούν να φτάσουν έγκαιρα στον προορισμό τους με κίνδυνο να χάσει την εξεταστική μαθήματος.
4. Αν και στις τρεις ιστορίες υπάρχει ένα αρχικό χρονοδιάγραμμα έτσι ώστε να φτάσουν στον προορισμό προτού νυχτώσει, αυτό καταλήγει να είναι αρκετά ελαστικό, ωστόσο σπάνιες φορές με καταστροφικά αποτελέσματα.

5. Σε καμία από τις ιστορίες δε χρειάστηκε να δοθεί αντίτιμο ενοικίασης καταλύματος.

3.5 Διαφορές των ιστοριών

Από τις διαφοροποιήσεις των ιστοριών μπορούμε να διακρίνουμε τις ιδιαιτερότητες του κάθε ταξιδιού και τα επιπλέον κίνητρα των ταξιδιωτών όπου έκαναν την εμπειρία τους αξιομνημόνευτη:

1. Το εύρος των ηλικιών των ταξιδιωτών, καθώς στη πρώτη και τη τρίτη ιστορία, κυμαίνεται από 18 μέχρι 25 ετών, ενώ στη δεύτερη, μιας και ο πατέρας του δείγματος συμμετέχει, οι ηλικίες κυμαίνονται από 14 μέχρι 55 ετών.
2. Στη πρώτη και τη τρίτη ιστορία το ταξίδι προτείνεται αρχικά από το άτομο το οποίο διαθέτει το κατάλυμα, ενώ στη δεύτερη ιστορία αν και ο βασικός λόγος του ταξιδιού είναι επαγγελματικός, παρουσιάζεται ευκαιρία έτσι ώστε να συνδυαστεί και ο αναψυχικός παράγοντας.
3. Στη πρώτη και τη τρίτη ιστορία, οι αποφάσεις παίρνονται πιο αυθόρμητα σε σχέση με τη δεύτερη ιστορία. Ο λόγος πιθανόν ότι ένας μεσήλικας συνοδεύει τους ανήλικους ταξιδιώτες μας, οπότε αναγκαστικά αναλαμβάνει την ευθύνη για τη σωματική τους ακεραιότητα. Στις υπόλοιπες ιστορίες, όλοι οι συμμετέχοντες είναι ενήλικες οπότε ο καθένας τους, εκτός από τους οδηγούς των οχημάτων οι οποίοι είναι λίγο περισσότερο, είναι υπεύθυνος για τη προσωπική σωματική του ακεραιότητα και είναι υπόλογος για τις ενέργειες που θα κάνει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού
4. Σε συνέχεια, στη πρώτη και τη τρίτη ιστορία, οι πρωταγωνιστές επιλέγουν να κάνουν και ατομικές δραστηριότητες, σε αντίθεση με τη δεύτερη όπου όλες είναι ομαδικές. Στη πρώτη, ο πρωταγωνιστής επιλέγει να κάνει snowboard ενώ η παρέα του επιλέγει για να διασκεδάσει είτε σκι ή έλκηθρο. Η επιλογή του να βγει εκτός ομάδας για λίγο, να μισθώσει εκπαιδευτή και εξοπλισμό για να κάνει κάτι καινούριο του δημιουργεί μια ατομική μοναδική προσωπική εμπειρία.
Στη τρίτη ιστορία, ο πρωταγωνιστής επιλέγει να επισκεφθεί μόνος του τα Μετέωρα, μη λαμβάνοντας υπόψη τη γνώμη των συνοδοιπόρων του. Αυτή η επιλογή του προσδίδει μια εμπειρία πνευματικής αποτοξίνωσης καθώς βρίσκει ένα σημείο ώστε να διαλογιστεί και ύστερα περπατάει στα γραφικά μονοπάτια που περιβάλλουν τα μοναστήρια

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4. Συμπεράσματα

4.1 Συσχέτιση του οδικού τουρισμού με άλλα μέσα μεταφοράς

Από τις παραπάνω ιστορίες συμπεραίνουμε τη διαφοροποίηση στη χρήση Ι.Χ. για τη πραγματοποίηση ενός ταξιδιού σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς. Η χρήση αυτού του είδους οχήματος δίνει τη δυνατότητα στην ελευθερία αποφάσεων και κινήσεων καθώς ο ταξιδιώτης μπορεί να σταματήσει οποιαδήποτε στιγμή και να απολαύσει ένα αξιοθέατο ή ένα τοπίο το οποίο ενδεχομένως βρίσκεται εκτός του αρχικού του προγράμματος. Στα συμβατικά μέσα μαζικής μεταφοράς (πλοίο, αεροπλάνο, τρένο, λεωφορείο) παραμένει εγκλωβισμένος στο όχημα το οποίο τον μεταφέρει και αναγκάζεται να ακολουθήσει το πρόγραμμα που έχει σχεδιαστεί προτού την έναρξη του ταξιδιού.

Σημαντικό επίσης είναι ο τύπος οχήματος που θα χρησιμοποιηθεί: Σε ένα προορισμό όπου μια από τις βασικές δραστηριότητες που θα διεξαχθούν απαιτεί ιδιαίτερο εξοπλισμό, λόγου χάρη στη πρώτη ιστορία όπου υπάρχει χιονοδρομικό κέντρο, ένα αυτοκίνητο τύπου station wagon ή caravan είναι ιδανικότερο από ένα συμβατικό αυτοκίνητο, έτσι ώστε να μπορέσει να μεταφέρει πέρα από τις αποσκευές των ταξιδιωτών, τον εξοπλισμό που χρειάζονται οι χιονοδρομικές δραστηριότητες. Επιπλέον, πρέπει να ληφθεί υπόψη η κατανάλωση καυσίμου. Ένα αυτοκίνητο τύπου sport σίγουρα θα δώσει περισσότερο την εμπειρία και την αίσθηση της ελευθερίας κινήσεων εξαιτίας της ταχύτητας και του ήχου του κινητήρα που θα αποδώσουν. Ωστόσο, σε περίπτωση που κάνει αυτή την επιλογή οχήματος, θα πρέπει να λάβει υπόψη του τις τιμές των καυσίμων, τις τοποθεσίες των πρατηρίων καθώς επίσης και τις αποσκευές τις οποίες θα πάρει μαζί του, επειδή αυτού του είδους τα οχήματα συνήθως έχουν περιορισμένο αποθηκευτικό χώρο.

Όσο αφορά τις μοτοσυκλέτες, οι καταλληλότερες είναι οι μοτοσυκλέτες περιήγησης (touring bikes). Μια μοτοσυκλέτα περιήγησης είναι ένας τύπος μοτοσυκλέτας σχεδιασμένος για περιοδεία. Παρόλο που σχεδόν οποιαδήποτε μοτοσυκλέτα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για το σκοπό αυτό, οι κατασκευαστές έχουν αναπτύξει συγκεκριμένα μοντέλα σχεδιασμένα για να ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες ανάγκες αυτών των αναβατών. Οι μοτοσυκλέτες περιήγησης έχουν συνήθως μεγάλα περιβλήματα μετατόπισης και παρμπρίζ που προσφέρουν υψηλό βαθμό προστασίας από τις καιρικές και αιολικές συνθήκες, δεξαμενές καυσίμου μεγάλης χωρητικότητας για μεγάλες αποστάσεις μεταξύ γεμίσματος, κινητήρες με μεγάλη ισχύ χαμηλής απόδοσης και πιο χαλαρή, όρθια θέση καθισμάτων σε σχέση με τις αθλητικές.

Ωστόσο, όταν κάποιος επιλέγει τη μοτοσυκλέτα ως το όχημα περιήγησης του θα πρέπει να προσέξει τις ιδιαίτερες προκλήσεις που θα προκύψουν. Σύμφωνα με τη

Sanna Boman, μια Σουηδή αρθρογράφου η οποία έκανε οδικό ταξίδι με μοτοσυκλέτα στην Αμερική, “το να καβαλάς μοτοσυκλέτες μπορεί να γίνει ταλαίπωρο. Νιώθεις κάθε αλλαγή θερμοκρασίας, κάθε χτύπημα στο δρόμο, κάθε ριπή ανέμου, κάθε ξέμπαρκο έντομο, κάθε χιλιόμετρο που κάθεσαι στην ίδια θέση το νιώθεις σε ολόκληρο το σώμα σου. Μετά από μερικές εκατοντάδες χιλιόμετρα στη σέλα, το σώμα σας ανακαλύπτει νέους τρόπους να είναι επώδυνο που δεν ήξερες ότι ήταν δυνατό. Σε ένα ταξίδι διαδρομής, αναπόφευκτα θα επιθυμείς να είχες πιο ζεστό ρούχο στο κρύο και πιο δροσερό στη ζέση.” Το ταξίδι με μοτοσυκλέτα είναι επίσης περισσότερο απομονωτικό σε σχέση με το αυτοκίνητο. Δεν υπάρχουν οι αμήχανες σιωπές που θα υπήρχαν στο αυτοκίνητο ή διαμάχες για το τι μουσική θα παίζεται μέσα σε αυτό, παρά μόνο η ιδιωτικότητα του κράνους στον κάθε αναβάτη. Χάνονται ωστόσο ομαδικές εμπειρίες όπως ο σχολιασμός ενός τοπωνύμιου ή μιας δραστηριότητας. (Πηγή: <https://roadtrippers.com/magazine/banff-motorcycle-road-trip/>)

4.2 Ιστορική εξέλιξη του οδικού τουρισμού και του αυτοκινήτου

Αν συγκρίνουμε τις μοντέρνες ιστορίες με αυτές των ιστορικών γεγονότων, θα παρατηρήσουμε αρχικά ένα μοτίβο στη ψυχολογία και τα κίνητρα των ταξιδιωτών. Τα κοινά που τους συνδέουν είναι η αίσθηση της περιπέτειας, η εξερεύνηση του αγνώστου, η απόκτηση νέων εμπειριών και η αναζήτηση μιας πρόκλησης. Ωστόσο, στο τελευταίο, αυτή η πρόκληση γινόταν αρχικά για να δοκιμαστούν οι αντοχές του αυτοκινήτου και για να προωθηθεί το κάθε μοντέλο. Μέσα από αυτές τις δοκιμές αναπτύχθηκαν μεγαλύτερα ντεπόζιτα, δυνατότεροι σκελετοί, ανθεκτικότερα ελαστικά και αποδοτικότεροι κινητήρες έτσι ώστε να μπορούν στο μέλλον να ανταπεξέρχονται σε παντός είδους εδάφους και καιρικές συνθήκες. Σε αντίθεση, στα μοντέρνα κίνητρα του 21^{ου} αιώνα, οι ταξιδιώτες αναζητούν πάλι μια πρόκληση η οποία όμως είναι περισσότερο προσωπική παρά κοινωνική και τεχνολογική. Τα ταξίδια γίνονται με μεγαλύτερη ευκολία, σχεδιάζονται περισσότερο ελεγχόμενα και η ανάπτυξη και βελτίωση του οδικού δικτύου και των δορυφορικών χαρτών τύπου GPS δίνουν τη δυνατότητα στον καθένα να πραγματοποιήσει ένα τέτοιο ταξίδι κάποια στιγμή στη ζωή του, σχεδόν οπουδήποτε.

5.Βιβλιογραφία

dictionary.cambridge.org

www.greece-is.com/road-trips-best-way-experience-greek-summer/

www.maxmag.gr/

ellinika-xwria.blogspot.com

travelphoto.gr/louros-acherontas-rivers-zirou-lake/,

www.maresei.gr/travel/684-piges-lourou-ioannina

<https://roadtrippers.com/magazine/banff-motorcycle-road-trip/>

<https://uh.edu/engines/epi2402.htm>

<https://www.atlasobscura.com/articles/the-first-crosscountry-road-trip-took-2-men-and-a-pitbull-63-days>