

«Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΝ ΑΡΧΑΙΟ ΚΟΣΜΟ ΚΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝΕΙΩΝ ΕΝΑΝΤΙ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙ- ΣΤΩΝ-ΠΕΡΙΗΓΗΤΩΝ-ΤΑΞΙΔΙΩΤΩΝ»

1) Το δημοσιονομικό πρόβλημα

Το «δημοσιονομικό πρόβλημα» των αρχαίων αλλά και των νέων χρόνων, έχει μεγάλη πολυδιάστατη σπουδαιότητα και δεν είναι μια ιστορική σύγκριση ή αντιπαράθεση. Είναι μια βαθύτερη αναγκαιότητα, διότι η μελέτη των μεθοδεύσεων των αρχαίων χρόνων, που λόγω των περιορισμένων οικονομικών και κοινωνικών συστημάτων ήταν πιο συγκεκριμένες και απλοϊκές, μας οδηγούν από προσήλωση στο παρελθόν με επιθυμία δημοσιονομικού εκσυγχρονισμού, που δεν έχει φυσικά καμία σχέση με τα πρωτογενή πρότυπά τους.

Στην πορεία της δημοσιονομικής πολιτικής των κρατών διαχρονικά, διακρίνουμε πότε ένας φορολογικός νόμος είναι πηγή άμιλλας και πότε αιτία ζημιών, ποιές είναι οι συνθήκες πρόσβασης για μεταλλαγή του φορολογικού καθεστώτος, ποιές είναι οι συνθήκες του κράτους εργολάβου, ποιές είναι οι συνθήκες του προστατευτισμού των εισαγωγών ή εξαγωγών των επιμέρους εμπορευμάτων κτλ.

Από τους ιστορικούς πληροφορούμαστε, ότι μια από τις βασικότερες αιτίες της καταστροφής της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, ήταν η ριζική αλλαγή του Μεγάλου Κωνσταντίνου στα δημοσιονομικά, με την αντικατάσταση της «δεκάτης» και των λοιπών φορολογιών, με έναν κεφαλικό καθολικό φόρο.

Επισημαίνεται ότι η δημοσιονομική πολιτική των αρχαίων κρατών, δεν έχει τη δέουσα ιστορική κάλυψη, αλλά και δεν αποτέλεσε αντικείμενο ευρείας επιστημονικής έρευνας, όπως συμβαίνει με τις υπόλοιπες επιστήμες. Έτσι, ακόμη και σήμερα, οι δημοσιονομικές έννοιες της εφαρμοζόμενης κατά την αρχαία εποχή πολιτικής, θετικές ή αρνητικές, δεν αποτελούν ξένες και παρελθοντικές εκφράσεις, αλλά μια διαρκή διεθνή και απεριόριστα χρονική δύναμη μιας μορφής φυσικών ή γενικών δημοσιονομικών νόμων.

Η σημασία, η ταυτότητα και οι προσανατολισμοί της, ενέχουν σήμερα ιδιαίτερη βαρύτητα, με τις σύγχρονες οικονομικές αντιφάσεις και αντιθέσεις. Μπορεί, λοιπόν, η ορθολογιστική αντιμετώπιση των σημερινών υπαρκτών δημοσιονομικών προβλημάτων να βοηθάει, εάν γίνει μια σχετική διεύρυνση και ανάλυση στον **«αρχαίο δημοσιονομικό παραδοσιακό χώρο»**. Ιδιαίτερος, μάλιστα, στον αρχαιοελληνικό, και τα συμπεράσματά της να αποτελέσουν αφετηρία για ένα μακροχρόνιο και διαρκές οικονομικοφορολογικό πρόγραμμα **«τουριστικής πολιτικής»**.

2) Εννοιολογικοί προσδιορισμοί

Όταν λέμε **«τουριστική πολιτική»**, εννοούμε τη συστηματική και μεθοδική οργάνωση ενός κράτους για την προσέλκυση περιηγητών, τουριστών ή εκδρομέων, προκειμένου να έχουμε τα θετικά και ευεργετικά αποτελέσματα του τουρισμού. Δηλαδή τη φροντίδα για τις προϋποθέσεις οι οποίες τον ευνοούν, την καλλίτερη δυνατή αξιοποίηση των φυσικών παραγόντων, καθώς επίσης και τη δημιουργία όλων των κοινωνικών, όπως της παράδοσης, του πολιτισμού και της κοινωνικοπολιτικής μας κατάστασης.

Αφετέρου, όταν λέμε **«τουρισμός»**, εννοούμε την κίνηση τουριστών-περιηγητών-ταξιδιωτών από ένα τόπο σε άλλο τόπο, την περιήγηση. Η λέξη προέρχεται από τη γαλλική **tourisme (tour=γύρος, περιήγηση)**.

Ο τουρισμός εκδηλώνεται με δύο μορφές:

α) Εσωτερικός τουρισμός: Η μετακίνηση και περιήγηση των ανθρώπων από ένα τόπο σε άλλο τόπο, μέσα στα όρια μιας και της αυτής συγκεκριμένης χώρας, και

β) Εξωτερικός τουρισμός: Η επίσκεψη, μετακίνηση και περιήγηση των ταξιδιωτών από μια χώρα σε άλλη χώρα του εξωτερικού.

3) Ταξίδια στην Εγγύς Ανατολή και στην Ελλάδα κατά τους προϊστορικούς χρόνους

Η τάση και η επιθυμία του ανθρώπου να μεταβαίνει σε ξένους τόπους, και να μετακινείται από τόπο σε τόπο, για να ψυχαγωγηθεί ή να αποκτήσει νέες εμπειρίες, είναι παλαιότατο φαινόμενο. Η επιθυμία αυτή υφίσταται μάλλον ως έμφυτη παρόρμηση του ανθρώπου προς το άγνωστο, το νέο και το περιπετειώδες και δεν είναι σύγχρονη. Υπήρχε και στην αρχαία εποχή. Ο άνθρωπος, δηλαδή, ήταν πάντα επί χιλιετίες σε δι-

αρκή κίνηση πολυώδυνα και πολυήμερα, με αβέβαιη την άφιξή του στο τέλος της διαδρομής. Διότι ήταν αναγκασμένος να περάσει μέσα από δύσβατα μονοπάτια, κακοτράχαλα βουνά, στέπες, ερήμους, φουσκωμένα ποτάμια και αγριεμένες θάλασσες, καθώς επίσης και απροφύλακτες διαδρομές που λυμαίνονταν ληστές.

Στην αρχή μάλιστα είτε με τα πόδια, είτε με τα ζώα. Ύστερα με τον τροχό, με χειραμάξια, με κάρα, με αραμπάδες, με σούστες, με τρίκυκλα, με βενζινοκίνητα τετράτροχα, με τρένα κ.ά. Στις θάλασσες με σχεδίες, με κωπήλατα, με ιστιοφόρα, με γαλέρες, με γαλεάτσες, με τρεχαντήρια, με τριήρεις, με μπρίκια, με σκούνες, με φρεγάτες, με ατμόπλοια κ.ά. Στον αέρα με αερόστατα, με αερόπλοια, με ανεμόπτερα κ.ά.

Οι ταξιδιώτες της εποχής εκείνης, ήταν κυρίως έμποροι, διπλωμάτες, προσκυνητές, ιεραπόστολοι, καλόγεροι, επίσκοποι, τυχοδιώκτες, κατάσκοποι, αρχαιολόγοι, αρχαιοκάπηλοι, ιατροί, λόγιοι, γεωγράφοι, χαρτογράφοι, συγγραφείς, φυσιολόγοι, βοτανολόγοι, μηχανικοί, κουρσάροι, θησαυροθήρες, εξόριστοι, φυγάδες, μεγιστάνες και ταπεινοί άνθρωποι.

Οι μετακινήσεις του Σόλωνα, του Ηροδότου, του Πλάτωνα, του Αδριανού, του Παυσανία, του Λουκιανού, του Στράβωνος κ.ά. και η επιθυμία τους να γνωρίσουν άλλους πολιτισμούς, είναι γνωστά ιστορικά παραδείγματα. Αλλά και σε μαζικότερο επίπεδο, ο εσωτερικός τουρισμός αναπτύχθηκε στην αρχαία Ελλάδα με τη διοργάνωση των Πανελληνίων αγώνων, με την ίδρυση των Αμφικτιονιών ή με την ύπαρξη των Μαντείων.

Οι ορίζοντες, όμως, άνοιξαν θεαματικά λίγο μετά το 3000 π.Χ. όταν οι ναυπηγοί έμαθαν να κατασκευάζου πλοία ικανά να ταξιδεύουν με σχετική ασφάλεια και άνεση στην ανοικτή θάλασσα. Αυτά τα πλοία μετέφεραν εμπορεύματα σε όλη την Ανατολική Μεσόγειο, από την Αίγυπτο στη Μικρά Ασία, στην Ερυθρά θάλασσα μεταξύ Αιγύπτου και Αραβίας, στον Περσικό Κόλπο και τον Ινδικό Ωκεανό από τη Μεσοποταμία μέχρι τις βορειοδυτικές ακτές της Ινδίας.

Δεν είναι γνωστό ποιοί ακριβώς ήταν οι πρωτοπόροι στην κατασκευή αυτών των ποντοπόρων πλοίων. Πιθανότατα οι Αιγύπτιοι, αφού αυτοί, ζώντας στις όχθες ενός κατεξοχήν πλωτού ποταμού, του Νείλου, στράφηκαν προς τους υδάτινους δρόμους από την αρχή ακόμη της ανάπτυξης του πολιτισμού τους.

Ο **Νείλος**, οι παραπόταμοι και οι διώρυγές του, προσέφεραν ανέκαθεν στους Αιγυπτίους τη δυνατότητα να μετακινούνται εύκολα και γρήγορα προς όλες τις κατευθύνσεις. Σε ορισμένες δε περιοχές, όπως στα

έλη του Δέλτα, αποτελούσαν σχεδόν τη μοναδική οδό. Οι Αιγύπτιοι, είχαν τη δυνατότητα να ταξιδεύουν ακόμη και αντίθετα στο ρεύμα του ποταμού, αφού, για καλή τους τύχη, επικρατούν στην περιοχή οι βόρειοι άνεμοι.

Κατά το πρώτο ήμισυ της τέταρτης χιλιετίας π.Χ., ταξίδευαν με μονόξυλα ή με σχεδίες φτιαγμένες από τα καλάμια του παπύρου, ενός φυτού που αφθονούσε στις όχθες του Νείλου. Είναι τα γνωστά βούρλα. Κατά το 2700 π.Χ. κατασκεύαζαν ήδη στέρεα ξύλινα ποταμόπλοια. Μισό αιώνα αργότερα γίνεται λόγος για ένα στόλο από σαράντα πλοία, που διέσχισαν τη θάλασσα από τις ακτές του Λιβάνου μέχρι τις εκβολές του Νείλου.

Η **Μεσοποταμία** έχει δύο μεγάλους ποταμούς, αλλά κανένας από τους δύο δεν προσφέρει τα πλεονεκτήματα του Νείλου. Κατά την τρίτη χιλιετία π.Χ. το πιο κοινό μέσο μεταφοράς ήταν τα μικρά ξύλινα ποταμόπλοια. Στην επιστροφή, τα πλοία τα ρυμουλκούσαν σιγά-σιγά από την όχθη κόντρα στο ρεύμα.

Οι **Αρμένιοι** ταξιδιώτες, οι οποίοι ξεκινούσαν από τον μακρινό Βορρά και είχαν επομένως να κάνουν πολύ δρόμο στον γυρισμό, διευκόλυναν τα πράγματα χρησιμοποιώντας ελαφρές σχεδίες, που επέπλεαν χάρη σε φουσκωτά δέρματα. Όπως δε αναφέρει ο **Ηρόδοτος**, κάθε σχεδία είχε πάνω ένα ζωντανό γάιδαρο και οι πιο μεγάλες περισσοτέρους. Αφού φτάσουν στη Βαβυλώνα και διαθέσουν τα εμπορεύματα, πουλάνε το σκελετό του πλοίου, φορτώνουν τα δέρματα στους γαϊδάρους και γυρίζουν πίσω στην **Αρμενία**. Αυτή η σχεδία ήταν τότε, ομολογουμένως, το πιο σίγουρο μέσο για να διασχίσουν τους καταρράκτες, που σχηματίζει ο Τίγρης περνώντας ανάμεσα στα βουνά του **Κουρδιστάν**.

Όπου δεν υπήρχαν υδάτινοι δρόμοι, όπως στην **Παλαιστίνη** και στη **Συρία**, που έχουν ελάχιστους πλωτούς ποταμούς, οι ταξιδιώτες στην αρχή πήγαιναν ή με τα πόδια ή πάνω σε γαϊδουράκια. Γύρω στο 3000 π.Χ. αρχίζουν να εμφανίζονται και τα τροχοφόρα. Πρωτοεμφανίζονται στους «**Σουμερίους**», αυτόν τον προικισμένο λαό της βορείου Μεσοποταμίας, ο οποίος μοιράζεται με τους «**Αιγυπτίους**» την τιμή της πρωτοπορίας σε τόσο πολλούς τομείς του πολιτισμού. Πρόκειται για βαριά αμάξια με κιβωτιόσχημο σχήμα, το οποίο φέρεται σε τέσσερις συμπαγείς τροχούς και σύρεται από ένα ζευγάρι βόδια ή ονάγρους.

Οι ανασκαφές έχουν φέρει στο φως μερικά κατάλοιπα, τα οποία χρονολογούνται γύρω στο 2500 π.Χ. και ανήκουν όλα σε πολύ μικρού μεγέθους αμάξια. Το δίτροχο αμάξι φαίνεται πως έκανε την εμφάνισή του

λίγο αργότερα, αλλά ήταν πάλι ένα χοντροκομμένο κατασκεύασμα πάνω σε δύο συμπαγείς τροχούς. Γύρω στο 2300 π.Χ., άρχισε να χρησιμοποιείται το άλογο ως υποζύγιο στην περιοχή της **Εγγύς Ανατολής** και πριν περάσουν πολλοί αιώνες, κατασκευάστηκε ένας ελαφρότερος τύπος αμαξιού.

Ο οδοιπόρος ή το ζώο χρειάζεται μονοπάτι. Το τροχοφόρο χρειάζεται δρόμο. Το γεγονός αυτό είναι ένας από τους κυριότερους λόγους, που οι έμποροι δεν ταξίδευαν συστηματικά με άμαξες, καθόσον στην πρώιμη εποχή δεν υπήρχαν και τόσο πολλοί αμαξιτοί δρόμοι. Ο **Σούλγκι**, μάλιστα, βασιλιάς της **Ουρ των Σουμερίων** από το 2100 μέχρι το 2050 π.Χ., εγκατέστησε στους μεγάλους δρόμους οχυρωμένες εγκαταστάσεις, οι οποίες εξυπηρετούσαν τη συντήρηση μεγάλων κρατικών ξενώνων, πολύ ελκυστικών, όπως ο ίδιος λέει. Προορίζονταν να εξυπηρετήσουν κάθε περαστικό, τους υψηλούς ισταμένους και τους ταπεινούς, στην πλειονότητά τους, ίσως, εμπόρους.

Τουλάχιστον μερικοί από τους κρατικούς ξενώνες των δρόμων της **Μεσοποταμίας** δέχονταν ευχαρίστως και ιδιώτες που τύχαινε να ταξιδεύουν. Στις πόλεις, οι ταξιδιώτες αυτοί κατέλυαν στο τοπικό πανδοχείο, διότι, όπως φαίνεται, η ιδιωτική φιλοξενία δεν ευδοκίμούσε στις περιοχές αυτές. Τα πανδοχεία της Μεσοποταμίας χρονολογούνται τουλάχιστον από το πρώτο ήμισυ της τρίτης χιλιετίας π.Χ., αλλά η διάθεση κλινών σε ξένους ήταν μάλλον περιστασιακή, καθόσον κύρια αποστολή τους ήταν να παρέχουν ποτά και γυναίκες.

Οι ιδιοκτήτες, μάλιστα, των περισσότερων πανδοχείων ήταν γυναίκες. Ταβερνιάρισσα και προαγωγός πρέπει να είναι το δεύτερο και το τρίτο αρχαιότερο γυναικείο επάγγελμα. Τα ποτά ήταν κρασί από χουρμάδες και μπίρα από κριθάρι. Υπήρχαν δε αυστηροί κανονισμοί κατά της νοθείας τους. Στον κώδικα του **Χαμουραμπί** η ποινή για το νέρωμα της μπίρας, ήταν ο θάνατος διά πνιγμού.

Είναι σίγουρο ότι την εποχή που κυβερνούσε την αυτοκρατορία των **«Βαβυλωνίων» ο Χαμουραμπί**, από το 1792 μέχρι το 1750 π.Χ. υπήρχε δρόμος, και πολύ καλός μάλιστα, ανάμεσα στη **Βαβυλώνα** και τη **Λάρσα**. Τα λόγια του **Σούλγκι** εξυμνούν τις οδικές κατασκευές του και τονίζουν την προστασία που εξασφάλισε.

Κανένας από τους ξενώνες αυτούς της Μεσοποταμίας δεν διασώθηκε. Ο παλαιότερος ξενώνας, του οποίου σώζονται λείψανα, βρίσκεται στην **Κρήτη** και χρονολογείται γύρω στο 1500 π.Χ. Ήταν ένα μικρό και κομψό κτίριο, πάνω στην κύρια οδική αρτηρία, που ξεκινούσε από τη νότιο

ακτή, και πολύ κοντά στο ανάκτορο της «**Κνωσού**». Οι ταξιδιώτες, ύστερα από το μακρύ και κουραστικό ταξίδι από τη μια άκρη του νησιού στην άλλη, θα ξεκουράζονταν εδώ, πριν μουν στο ανάκτορο. Ένα από τα πιο εντυπωσιακά χαρακτηριστικά της κρητικής οδικής αρτηρίας, μεταξύ Κνωσού και νότιας ακτής, είναι μία σειρά από οχυρωμένους σταθμούς για την οδική αστυνομία.

Φαίνεται, λοιπόν, ότι τα πράγματα ήταν κάπως καλλίτερα στην **Κρήτη**, όπου από το 2000 μέχρι το 1500 π.Χ. άνθησε ο εκπληκτικός «**μινωικός πολιτισμός**», καθώς και στην ελληνική χερσόνησο, όπου άνθησε ο εξίσου εκπληκτικός «**μυκηναϊκός πολιτισμός**» από το 1600 μέχρι το 1200 π.Χ. Και οι δύο αυτοί λαοί (Κρητικός και Ελληνικός) καταπιάστηκαν με εκτεταμένα έργα οδοποιίας.

Στην Κρήτη οι αρχαιολόγοι ανακάλυψαν τα υπολείμματα ενός μεγάλου δρόμου, που ξεκινούσε από ένα λιμάνι της νότιας ακτής και προχωρούσε βόρεια μέχρι την πρωτεύουσα, την **Κνωσό**. Ο δρόμος είχε δύο λωρίδες σε όλο του το μήκος, μέσο πλάτος τέσσερα μέτρα, ήταν ενισχυμένος, όπου υπήρχε ανάγκη, με τοίχο αντιστηρίξεως από πελεκημένη πέτρα και μία μνημειώδης οδογέφυρα, επίσης από πελεκημένη πέτρα, υποβάσταζε το τελευταίο τμήμα του, που οδηγούσε στο παλάτι της Κνωσού.

Στην Ελλάδα ανακαλύφθηκαν δρόμοι της μυκηναϊκής εποχής, όχι μόνο γύρω από τις **Μυκήνες**, αλλά και στην **Πύλο**, στη **Βοιωτία**, ακόμη και στη νότια **Θεσσαλία**. Συνήθως οι δρόμοι είχαν μία λωρίδα, μερικοί, όμως, με μέσο πλάτος γύρω στα τριάμισι μέτρα, ήταν σίγουρα διπλής κατευθύνσεως. Γέφυρες δε και αυλάκια τους διατηρούσαν βατούς κατά την περίοδο των βροχών, και κοντά στις πόλεις μπορεί να είχαν και κάποια λιθόστρωση. Με όλα αυτά, η Ελλάδα ίσως είχε πολύ καλλίτερο οδικό σύστημα κατά τον 13^ο παρά κατά τον 3^ο π.Χ. αιώνα.

Ένας άλλος ισχυρός λαός, οι «**Χετταίοι**», ο οποίος κατείχε τη Μικρά Ασία από το 1800 περίπου μέχρι το 1200 π.Χ. κατά μεγάλο μέρος, χάρη στα πολύ εξελιγμένα πολεμικά του άρματα, είχαν λιθοστρώσει τα δύο χιλιόμετρα, ανάμεσα στην πρωτεύουσά τους και σε ένα κοντινό ιερό, για να αντέχουν το βάρος των παραφορτωμένων αμαξιών, που μεταχειρίζονταν για τις πομπές κατά τις ετήσιες εορτές. Αλλά τα πολεμικά τους άρματα όργωναν την ύπαιθρο πάνω σε χωματόδρομους. Οι γέφυρες ήταν, επίσης, σπάνιες και σχεδόν ανύπαρκτες τόσο στην **Αίγυπτο**, όσο και στη **Μεσοποταμία**, όπου οι πλημμύρες αποτέλεσαν σχεδόν άλυτο πρόβλημα για τους σύγχρονους μηχανικούς. Η ιστορία τους οφείλεται στην ευτυχή

συγκυρία να έχει καταγραφεί σε μία σειρά πήλινων πινακίδων, από τις οποίες διασώθηκαν πάνω από 25.000.

Αργότερα, ενώ ο **Δαβίδ** και ο **Σολομών** εγκαθίδρυσαν ένα μικρό και εφήμερο βασίλειο στην **Παλαιστίνη**, στα βορειοδυτικά στο μέσο ρου του Τίγρη, οι «**Ασσύριοι**» έβαζαν τα θεμέλια μιας απέραντης αυτοκρατορίας. Η αυτοκρατορία αυτή κράτησε περίπου τρεις αιώνες, από το 900 μέχρι το 612 π.Χ. Τότε οι **Μήδοι του Κναζάρη** συμάχησαν με την αναγεννημένη «**Βαβυλώνα**» και με τη θεαματική είσοδό τους στη σκηνή της ιστορίας της **Μέσης Ανατολής**, κατέστρεψαν το 612 π.Χ. την πρωτεύουσα «**Νινευί**». Τόσο ολοκληρωτικά, ώστε 200 χρόνια αργότερα να περάσουν από εκεί οι Έλληνες του **Ξενοφώντα**, χωρίς να καταλάβουν ποιάς πόλης τα ερείπια έβλεπαν.

Αυτό που έκανε τους **Ασσυρίους** μεγάλη δύναμη, ήταν η έμφυτη κλίση τους στην πειθαρχία και στην οργάνωση. Ήταν οι Ρωμαίοι της εποχής τους. Η πειθαρχία και η οργάνωση τους βοήθησαν να δημιουργήσουν μία στρατιωτική δύναμη, που κατέκτησε και κράτησε το μεγαλύτερο μέρος της Εγγύς Ανατολής, καθώς και ένα γραφειοκρατικό σύστημα, ικανό να διοικήσει τις κατακτημένες περιοχές με αμείλικτη αποτελεσματικότητα.

Στα χρόνια της ακμής τους, οι κύριοι δρόμοι συντηρούνταν προσεκτικά, είχαν πινακίδες ανά σταθερά διαστήματα, και κάθε δέκα χιλιόμετρα περίπου υπήρχε φυλάκιο, το οποίο, εκτός από προστασία, προσέφερε και τη δυνατότητα επικοινωνίας με το επόμενο φυλάκιο με «**φρυκτωρίες**». Στους δρόμους της ερήμου υπήρχαν πηγάδια και μικρά φρούρια σε κανονικές αποστάσεις. Όπως και τον προηγούμενο αιώνα, οι δρόμοι δεν ήταν παρά χωματόδρομοι, με λιθόστρωτα μόνον έξω από ναούς ή ιερά για την εξυπηρέτηση των τροχοφόρων, που έπαιρνα μέρος στις πομπές των εορτών. Σε αυτά τα οδοστρώματα, η τεχνική της οδοποιίας σχεδόν συναγωνίζεται την τεχνική των Ρωμαίων. Λιθόστρωτοι δρόμοι των ιερών, υπήρχαν στην **Ασούρ** και στη **Βαβυλώνα**.

4) Η περίοδος της περσικής αυτοκρατορίας

Μισό αιώνα αργότερα, ο Κύρος ο Μέγας της Περσίας (559-530) π.Χ. τους ένωσε με το δικό του λαό και δημιούργησε μία αυτοκρατορία ακόμη πιο εντυπωσιακή από αυτή των **Ασσυρίων**. Ένα από τα μυστικά της επιτυχίας τους, ήταν η ταχεία και ασφαλής επικοινωνία ανάμεσα στην πρωτεύουσα και τα πιο απομακρυσμένα κέντρα. Για να το επιτύχουν αυτό

οι **Πέρσες**, χρησιμοποίησαν το οδικό δίκτυο και την ταχυδρομική υπηρεσία των **Ασσυρίων**, επεκτείνοντάς τα και τελειοποιώντας τα.

Έτσι, οι **Πέρσες** δημιούργησαν τη μεγάλη αυτοκρατορία τους, πράγμα που επέφερε μία χωρίς προηγούμενο πολιτική διευθέτηση. Για πρώτη φορά στην ιστορία, ολόκληρη η **Εγγύς Ανατολή** βρισκόταν στα χέρια ενός και μοναδικού καλά οργανωμένου και ισχυρού κράτους. Μέχρι τότε, όσοι ταξίδευαν από τη Μεσοποταμία στις ακτές της Μεσογείου, έκαναν μεγάλο κύκλο προκειμένου να αποφύγουν το πέρασμα της αφιλόξενης συριακής ερήμου. Τώρα, χωρίς το φράγμα των συνόρων, και με μία κυβέρνηση αρκετά ισχυρή, ώστε να ελέγχει τους ληστές της ερήμου και αρκετά πλούσια, ώστε να ανοίγει και να συντηρεί μία σειρά πηγάρια για νερό, το να κόψουν δρόμο μέσα από την έρημο έγινε ξαφνικά εφικτό.

Οι **Πέρσες** είχαν μάθει από τους **Ασσυρίους** τη χρήση της δρομάδας στις μεταφορές. Η αξία της στην έρημο ήταν γνωστή σε όλους από χιλιάδες χρόνια και έτσι ήταν φυσικό να προτιμηθεί ως αχθοφόρο ζώο για τον καινούργιο δρόμο. Το караβάνι, λοιπόν, της καμήλας άρχισε έτσι τη μακρόχρονη σταδιοδρομία του.

Η **Περσία** είχε ιδρύσει και διοικούσε μία απέραντη αυτοκρατορία, η οποία απλωνόταν συνεχώς. Οι Έλληνες τέτοιου είδους μεγαλοσύνη τη θεωρούσαν ανάθεμα. Προτιμούσαν να ζουν όπως είχαν ζήσει για αιώνες σε πόλεις, που η κάθε μία, όσο μικρή και αν ήταν, αποτελούσε ανεξάρτητο κράτος με δικό του πολίτευμα, νόμους, στρατιωτική δύναμη, νόμισμα και άλλα δείγματα αυτονομίας. Ποτέ δεν υπήρξε ένα ενιαίο κράτος που να ονομάζεται «**Ελλάς**».

Υπήρχε η Αθήνα, η Σπάρτη, η Κόρινθος, η Θήβα. Αυτές ήταν οι μεγαλύτερες πόλεις, ενώ οι υπόλοιπες είχαν ποικίλη έκταση, φτάνοντας ως απλά χωριά. Όταν η Αθήνα έφτασε στην εποχή της μεγάλης της άνθησης, κατά το δεύτερο ήμισυ του 5^{ου} π.Χ. αιώνα, συγκρότησε αυτό που ονομάζουμε «**ηγεμονία**», αλλά δεν επρόκειτο καθόλου για μία οργανωμένη αυτοκρατορία σαν την Περσική. Ήταν μία ομοσπονδία από πόλεις-κράτη, που παρέμειναν πόλεις-κράτη όπως και πριν, πληρώνοντας απλώς φόρο υποτέλειας στους Αθηναίους και υπακούοντας στην εξωτερική τους πολιτική. Ο κόσμος μέσα στον οποίο κινούνταν οι Έλληνες, άρχισε από τις ανατολικές ακτές της «**Μαύρης Θάλασσας**» και έφτανε δυτικά μέχρι τη Μασσαλία.

Τα ταξίδια δια ξηράς την εποχή εκείνη ήταν επίπονα και επικίνδυνα. Ταξίδι σήμαινε να ακολουθείς δρόμους, οι οποίοι συχνά δεν ήταν παρά

κακοτράχαλα μονοπάτια. Σήμαινε να περνάς ποτάμια με τα πόδια, ή εάν είχες την καλή τύχη να πέσεις σε πορθμείο, να περιμένεις τον πορθμέα. Μα πάνω από όλα σήμαινε κοπιαστική πορεία κάτω από τον ήλιο, τον άνεμο ή τη βροχή, που και τα τρία μπορεί να είναι ανελέητα στην περιοχή της «**Εγγύς Ανατολής**». Τιμές που διασώθηκαν, δείχνουν σε τι αστρονομικό ύψος έφτανε το κόστος της χερσαίας μεταφοράς.

Χειρότεροι, όμως, από τις κακουχίες ήταν οι κίνδυνοι, και πάνω από όλα οι ληστείες της εποχής. Η ληστεία είχε πάρει τέτοια έκταση ώστε ο «**Κώδικας του Χαμουραμπί**», επέτρεπε στον έμπορο, που έπεσε θύμα ληστείας, να μην ξοφλήσει το δάνειο. Ένας δε από τους τρόπους, για να αντιμετωπίσει το πρόβλημα, ήταν να μεταθέσει την ευθύνη στις τοπικές αρχές: όρισε, λοιπόν, ότι αυτές θα αποζημιώνουν όσους έπεφταν θύμα ληστείας στους δρόμους της επικράτειάς τους. Επίσης, γύρω στο 1200 π.Χ. ο κόσμος της Ανατολικής Μεσογείου, είχε υποστεί μια σημαντική αλλαγή. Ορδές επιδρομέων σκοτεινής προελεύσεως, οι «**Λαοί της Θάλασσας**», όπως τους ονομάζουν οι ιστορικοί, τον σάρωσαν αργά αλλά αδυσώπητα, ερημώνοντας τα πάντα στο πέρασμά τους. Η αφαίρεση δε της ζωής χωρίς λόγο, έτσι για γούστο, δεν ήταν κάτι άγνωστο στον αρχαίο κόσμο και δημιουργούσε άλλο ένα μεγάλο κίνδυνο για τον ταξιδιώτη.

5) Η Αίγυπτος κατά την εποχή του σιδήρου

Όταν καταλάγιασε ο κουρνιαχτός της καταστροφικής τους μανίας, έληξε η «**Εποχή του Χαλκού**» και άρχισε η «**Εποχή του Σιδήρου**» και νέα πρόσωπα ανέλαβαν τους πρώτους ρόλους στη σκηνή της αρχαίας ιστορίας. Οι **Αιγύπτιοι** κατάφεραν να σταματήσουν τους επιδρομείς κυριολεκτικά στο κατώφλι τους, στις εκβολές του Νείλου ποταμού, αλλά η προσπάθεια, μαζί με άλλους παράγοντες, εξάντλησαν και τα λίγα αποθέματα ενέργειας που τους είχαν απομείνει. Γρήγορα, όμως, κύλησαν στο μακρύ λυκόφως μιας ζωής με τις αναμνήσεις του παρελθόντος, ώσπου η χώρα τους απολιθώθηκε και έγινε το πιο σημαντικό αξιοθέατο του αρχαίου κόσμου. Στη **Μικρά Ασία**, οι εισβολείς συνέτριψαν τη δύναμη των **Χετταίων**.

Η Συρία και η Παλαιστίνη, οι οποίες έως τότε βρίσκονταν κατά κάποιο τρόπο στις σφαίρες επιρροής των Αιγυπτίων και των Χετταίων, απόμειναν τώρα χωρίς ηγέτη, και αυτό επέτρεψε σε κάποιους πιο αδύνατους λαούς, όπως οι **Χαναναίοι, οι Ισραηλίτες και οι Φοίνικες**, να κάνουν αισθητή την παρουσία τους. Στη **Μεσοποταμία**, όπως προαναφέραμε, το τέλος του αναβρασμού έφερε στο προσκήνιο ένα λαό, που σύντομα

θα εγκαθίδρυε τη μεγαλύτερη τότε αυτοκρατορία όλων των εποχών στην «**Εγγύς Ανατολή**», τους **Ασσυρίους**.

Σαφείς ενδείξεις για περιηγήσεις στην **Αίγυπτο**, υπάρχουν μετά το 1500 π.Χ. για ταξίδια, που γίνονται από απλή περιέργεια ή για διασκέδαση. Ο τουρισμός πρωτοεμφανίζεται στην Αίγυπτο και όχι στη Μεσοποταμία, διότι η κοιλάδα του **Νείλου** παράγει πολύ καλής ποιότητας πέτρα οικοδομών, την οποία οι «**Φαραώ**» είχαν αρχίσει να χρησιμοποιούν για την ανέγερση των μεγαλόπρεπων τάφων και ναών τους ήδη από το 2700 π.Χ.

Το κλειδί της όλης υποθέσεως για τον παλαιότερο πολιτισμό της Ευρώπης, στην ιστορία των χερσονήσων της Μεσογείου από οικονομική άποψη, αποτελεί η Αίγυπτος. Είναι η πλουσιότερη χώρα σε φυσικές πηγές στην περιοχή αυτή. Μέχρι τότε, όμως, ήταν αποκλεισμένη από τον υπόλοιπο κόσμο, λόγω του ιδιορhythμου ατομικού πολιτισμού και της θρησκείας της. Κατά τη διανομή της αυτοκρατορίας, η Αίγυπτος είχε την καλή τύχη να αποτελέσει το μερίδιο του «**Πτολεμαίου**», ενός σοφού και φωτισμένου ηγέτη, όπως ήταν μάλιστα και οι περισσότεροι από τους απογόνους του με το ίδιο όνομα. Όλοι αυτοί ακολούθησαν μία πολιτική εμπορίου και ειρηνικής επεκτάσεως.

Έτσι, οι **Αιγύπτιοι** των μεταγενέστερων εποχών, βρέθηκαν να ζουν μέσα σε ένα πραγματικό μουσείο, περιστοιχισμένοι από πανάρχαια μνημεία. Στους τοίχους, μάλιστα, των πυραμίδων υπάρχουν μηνύματα από ανθρώπους, οι οποίοι είχαν πάει μέχρι εκεί, μόνο και μόνο για να θαυμάσουν αυτές τις εντυπωσιακές μαρτυρίες του λαμπρού τους παρελθόντος. Κάθε μνημείο ήταν τόπος ιερός, και έτσι οι επισκέπτες αφιέρωναν πάντα λίγα λεπτά για να προσευχηθούν, αν και κίνητρο τους ήταν η περιέργεια ή η απλή διασκέδαση και όχι η θρησκεία. Αυτές οι επαναλαμβανόμενες απλοϊκές επιγραφές, γνωστές ως «**ακιδογραφήματα**», επιβεβαιώνουν όχι μόνον την ύπαρξη περιηγητών, αλλά και το γεγονός ότι ορισμένα χαρακτηριστικά της συμπεριφοράς τους, διαμορφώθηκαν από τα πρώτα τους βήματα. Πρωταρχική αιτία αυτών των μηνυμάτων, φαίνεται ότι είναι η πανάρχαια παρόρμηση του ανθρώπου, να αφήνει το όνομά του στους χώρους που επισκέπτεται, να αφήνει δηλαδή το επισκεπτήριό του, όπως συμβαίνει και σήμερα. Οι υπογραφές των περιηγητών δεν ήταν καθόλου τα μοναδικά ακιδογραφήματα, που γνώρισε ο αρχαίος κόσμος. Τότε, όπως και στη σημερινή εποχή, στους τοίχους χαράσσονταν από φιλοσοφικούς στοχασμούς και αστεία, μέχρι σκέτες γραμμές.

6) Η Ελλάδα των κλασικών χρόνων

Όταν το κέντρο βάρους του αρχαίου κόσμου μετατοπίστηκε δυτικότερα από την Περσία και την Εγγύς Ανατολή στην Ελλάδα, η **Μεσόγειος** ανέλαβε τον ρόλο που θα έπαιζε στο εξής ως η κυριότερη θαλάσσια οδός για το ταξίδι και το εμπόριο της **Ελλάδος και της Ρώμης**. Οι περισσότερες από τις ελληνικές πόλεις-κράτη είναι κτισμένες στα παράλια, συνωστίζονται στις ακτές «σαν βατράχια σε λίμνη», όπως λέει ο Πλάτων. Αν και υπήρχαν μερικά σημαντικά ελληνικά κέντρα στα μεσόγεια, οι πόλεις που ευημερούσαν, όπως η Αθήνα, η Κόρινθος, οι Συρακούσες, η Μίλητος και άλλες, ήταν όλες λιμάνια.

Με την προϋπόθεση ότι ο καιρός θα ήταν καλός, το θαλάσσιο ταξίδι για την εποχή εκείνη δεν ήταν τότε καθόλου δυσάρεστο. Εάν ο ταξιδιώτης είχε μαζί του το φαγητό, το νερό και τα υπόλοιπα υπάρχοντά του, δεν χρειαζόταν τίποτε άλλο: το καράβι γινόταν πανδοχείο του και ο αέρας ή τα κουπιά έκαναν τη δουλειά τους. Η άνεση, φυσικά, και η ταχύτητα του θαλάσσιου ταξιδιού, εξαρτιόταν από το κάθε συγκεκριμένο καράβι. Τα αρχαία πλοία, όπως και τα σύγχρονα, κάλυπταν ολόκληρη την κλίμακα από τα επιβλητικά φορτηγά ανοικτής θάλασσας, μέχρι τα μικρά τοπικά ακτοπλοϊκά.

Από την άλλη μεριά, το χερσαίο ταξίδι ήταν πάρα πολύ κοπιαστικό. Συνήθως σήμαινε ποδαρόδρομο. Όσοι ταξίδευαν πρόχειρα έπαιρναν μαζί τους ένα ή δύο δούλους για να τους υπηρετούν και να μεταφέρουν τις αποσκευές κτλ. Τα πιο οργανωμένα ταξίδια, περιελάμβαναν συνοδεία αρκετών υπηρετών και υποζυγίων για τη μεταφορά των αποσκευών. Το ταξίδι της ξηράς έπαιρνε πολύ περισσότερο χρόνο από το θαλάσσιο και ήταν απείρως πιο κουραστικό, αλλά είχε άλλα πλεονεκτήματα. Πρώτα-πρώτα οι καταιγίδες σπανίως ήταν θέμα ζωής και θανάτου. Έπειτα η εποχή του χρόνου δεν έπαιζε αναγκαστικά ρόλο.

Τίποτε δεν εμπόδιζε τον ταξιδιώτη να ξεκινήσει το ταξίδι του όποτε ήθελε στους μεγάλους δρόμους που έζωναν τη Μεσόγειο. Ακόμη και στις ορεινές περιοχές, ο χειμώνας απλώς περιόριζε τα ταξίδια. Μόνον οι μεγάλες χιονοπτώσεις τα σταματούσαν εντελώς. Ο ταξιδιώτης δε, που ταξίδευε στους μεγάλους δρόμους ή σε πυκνοκατοικημένες περιοχές δεν είχε κανένα πρόβλημα. Είχε τη δυνατότητα να διαλέξει το σημείο στο οποίο θα σταματούσε, και σε ορισμένα μάλιστα μέρη το πανδοχείο της αρεσκείας του.

Ο ταξιδιώτης στην Ελλάδα του 5^{ου} και 4^{ου} π.Χ. αιώνα, έπρεπε να σκεφτεί καλά πριν αποφασίσει να ξεκινήσει με οποιοδήποτε τροχοφόρο, ελαφρύ ή βαρύ, διότι αμαξιτοί δρόμοι δεν υπήρχαν παντού. Δεν ήταν εύκολο να δημιουργηθεί ένα ενιαίο οδικό δίκτυο δημοσίων δρόμων σε μία χώρα κατακερματισμένη σε αυστηρώς ανεξάρτητα κρατίδια. Επιπλέον, πολύ λίγα από αυτά είχαν την οικονομική ευχέρεια για δαπάνες οδοποιίας, ακόμη και μέσα στα δικά τους όρια. Τονίζεται, ότι οι Έλληνες πρόσεχαν ιδιαίτερος τους δρόμους, οι οποίοι οδηγούσαν στα ιερά και ειδικά στους τόπους όπου γίνονταν οι μεγάλες εορτές. Όπου ήταν δυνατόν, τους είχαν φαρδύνει αρκετά, ώστε να περνούν οχήματα.

Μάλιστα, οι συνηθισμένοι δημόσιοι δρόμοι, που είχαν μεγάλη κυκλοφορία, όπως ο δρόμος «**Αθηνών-Δελφών**» ή «**Σπάρτης-Ολυμπίας**», ήταν σε ορισμένα σημεία διπλής κατευθύνσεως. Οι μονής κατευθύνσεως δρόμοι, είχαν κατά διαστήματα ειδικά ανοίγματα για να επιτρέπουν τη διασταύρωση δύο τροχοφόρων. Αλλά δεν υπάρχει αμφιβολία, ότι σε πολλά σημεία, εάν δύο οχήματα βρίσκονταν αντιμέτωπα, το ένα από τα δύο έπρεπε να κάνει πολύ δρόμο πίσω. Ο Σωκράτης, μάλιστα, συζητώντας με κάποιον άνθρωπο, μάλλον εύπορο, αναφέρεται στις δυσκολίες του ταξιδιού από την Αθήνα μέχρι την αρχαία Ολυμπία, που διαρκεί 5-6 ημέρες ποδαρόδρομο.

Ένα άλλο θέμα και μία άλλη δυσκολία, που υπήρχε για την εποχή εκείνη, ήταν σχετικά με το «**χρήμα**»: τι είδους να είναι; Εφόσον οι ελληνικές πόλεις-κράτη επέμεναν να έχουν καθεμιά το δικό τους νομισματικό σύστημα, ο αργυραμοιβός ήταν ακόμη πιο απαραίτητος για τον ταξιδιώτη, από όσο είναι σήμερα. Τον έβρισκε κανείς σε κάθε εμπορική πόλη, καθισμένο πίσω από το τραπεζάκι του, κοντά στην αποβάθρα, ή στην αγορά, ή μπροστά σε κάποιον πολυσύχναστο ναό. Η ελληνική λέξη «**τραπεζίτης**» σημαίνει ακριβώς «αυτόν που κάθεται στο τραπέζι».

Επίσης, όσοι ξεκινούσαν για ταξίδι, κανόνιζαν να πάρουν μαζί τους όσο το δυνατόν λιγότερα χρήματα και αντικείμενα αξίας. Αυτό δημιουργούσε ένα καινούργιο πρόβλημα. Τι θα γίνουν αυτά που άφηναν πίσω τους; Δεν υπήρχαν, βεβαίως, τότε οι ασφαλείς τραπεζικές θυρίδες, υπήρχαν όμως αρκετά υποκαταστήματα. Σε όλους τους ναούς υπήρχαν χώροι φυλάξεως των αφιερωμάτων, που προσφέρονταν στους θεούς, και αυτοί οι χώροι χρησίμευαν συχνά για δημόσια θησαυροφυλάκια, όπου φυλάγονταν το δημόσιο χρήμα, και σε ορισμένες περιπτώσεις, αντικείμενα ή χρηματικά ποσά ιδιωτών. Αλλά και οι τραπεζίτες αναλάμβαναν τη φύλαξη τιμαλφών.

Τονίζεται, ότι ο σημερινός τουρίστας, στον οποίο παρουσιάζεται οποιοδήποτε πρόβλημα στο εξωτερικό (ξεμένει από χρήματα ή παθαίνει κάποιο ατύχημα ή δέχεται κάποια επίθεση) πηγαίνει στο προξενείο του. Ο αρχαίος Έλληνας είχε και αυτός τον δικό του πρόξενο. Ο πρόξενος της εποχής εκείνης, μολονότι διέφερε σε πολλά βασικά σημεία από τον σημερινό, είχε σχεδόν την ίδια αποστολή. Κατοικούσε σε μία πόλη-κράτος, είτε ως πολίτης της, είτε ως αλλοδαπός μόνιμος κάτοικος και είχε επισήμως επιλεγεί για να φροντίζει τα συμφέροντα μιας άλλης πόλης-κράτος, ήταν δηλαδή κανονικά «**διαπιστευμένος εκπρόσωπος**» της άλλης πόλης σε αυτήν όπου κατοικούσε. Απαραιτήτως έπρεπε να ήταν πλούσιος και ισχυρός άνθρωπος. Για παράδειγμα ο **Αλκιβιάδης** ήταν πρόξενος της Σπάρτης στην Αθήνα, ο **Δημοσθένης** της Θήβας κτλ.

Η ιδέα των κοινών θρησκευτικών τελετών, γεννήθηκε πολύ νωρίς στην Ελλάδα. Ομάδες από γειτονικές πόλεις-κράτη, άρχισαν να μαζεύονται σε ένα ορισμένο μέρος, για να τιμήσουν κάποιο θεό που λάτρευαν όλοι. Σιγά-σιγά δε, για λόγους όχι απολύτως σαφείς, τέσσερις από αυτές τις συναθροίσεις, έγιναν όλο και πιο σημαντικές, ώσπου αναγνωρίστηκαν ως εθνικές εορτές, με τη συμμετοχή όλων των Ελλήνων.

Αυτές ήταν οι «Ολυμπιακοί Αγώνες», τα «Πύθια», τα «Ίσθμια» και τα «Νέμεα». Κάθε εορτή ήταν αφιερωμένη σε ένα θεό και περιελάμβανε τις οφειλόμενες θυσίες και προσευχές. Η καθιέρωση των Ολυμπιακών Αγώνων, γεγονός πανελλήνιο στην αρχαιότητα και σήμερα παγκόσμιο, ανέδειξε τις έννοιες σώμα-πνεύμα και ειρήνη-εκεχειρία, σαν μία παγκόσμια πρωτοτυπία. Πέραν αυτών των πανελληνίων εορτών, υπήρχαν καθιερωμένες και άλλες εορτές τοπικού χαρακτήρα, όπως:

- α) **Τα παναθήναια** προς τιμήν της θεάς Αθηνάς,
- β) **Τα Θεσμοφόρια** προς τιμήν της θεάς Δήμητρας στην Ελευσίνα,
- γ) **Τα Λήναια**, προς τιμήν του θεού Διονύσου και
- δ) **Τα Πάνδια**, προς τιμήν του θεού Δία.

Επίσης στον ιδιωτικό βίο των αρχαίων Ελλήνων, πολύ συνηθισμένα ήταν και τα «**συμπόσια**». Αυτά ήταν διαφόρων ειδών και ονομασιών (γεννήσεων, γάμων, θανάτων κτλ.).

Ονομάζονταν αγώνες διότι οι Έλληνες συνήθιζαν να τιμούν τους θεούς τους με αθλητικές ή καλλιτεχνικές εκδηλώσεις. Οι αγώνες προσέφεραν συγκεντρωμένα όλα τα στοιχεία, τα οποία προσελκύουν ανέκαθεν τους περιηγητές παντού και πάντα: το αίσθημα της συμμετοχής σε ένα μεγάλο γεγονός και τη χαρά μιας εξαιρετικής εμπειρίας, μια εύθυμη γιορ-

τινή ατμόσφαιρα με στιγμές θρησκευτικής εξάρσεως, ένα μεγαλειώδες θέαμα, τη συναρπαστική αναμέτρηση ανάμεσα σε αθλητές των πιο υψηλών επιδόσεων, και πάνω από όλα, την ευκαιρία της περιήγησης ανάμεσα σε φημισμένα κτίρια και έργα τέχνης.

Αριθμητικά, καμία άλλη κατηγορία ταξιδιωτών δεν συγκρινόταν με τα πλήθη που μετακινούνταν κατά τις πανελλήνιες αυτές εορτές. Τα πλήθη, όμως, αυτά, ήταν περιστασιακά και ταξίδευαν σε συγκεκριμένες εποχές και τη συγκεκριμένη χρονιά. Μία σημαντική κατηγορία, που έπαιρνε τους δρόμους καθημερινά, ήταν οι άρρωστοι και οι ανάπηροι, που πήγαιναν στα ιερά των θεραπευτών θεών, κυρίως του **Ασκληπιού**.

Τα ιερά αυτά, βρίσκονταν συνήθως σε περιβάλλον προσεκτικά διαλεγμένο για τον καθαρό αέρα, τα νερά και την ομορφιά του τοπίου, πολλές φορές κοντά σε ιαματικές πηγές. Εδώ οι ασθενείς δεν έβρισκαν μόνον ιατρική περίθαλψη, αλλά και ανάπαυση και διασκέδαση, τις οποίες οι οξυδερκείς Έλληνες αναγνώριζαν ως ουσιώδες μέρος της θεραπείας του ασθενούς. Το «**Ιερό του Ασκληπιού**» στην Επίδαυρο, για παράδειγμα ήταν κτισμένο μέσα σε ένα εκτεταμένο ήσυχο άλσος, βρισκόταν εκεί όπου έλεγαν ότι γεννήθηκε ο θεός και επομένως ήταν το πιο σεβαστό στον ελληνικό κόσμο. Ανάμεσα στα οικοδομήματα ήταν ο ναός του Ασκληπιού με το φημισμένο άγαλμα του θεού και άλλα ονομαστά γλυπτά. Άλλοι ναοί που στέγαζαν επίσης αξιόλογα έργα τέχνης, περιστύλια για σκιερούς περιπάτους, ένα στάδιο για αθλητικές συναντήσεις και ένα θέατρο 17.000 θέσεων, το δεύτερο σε μέγεθος της Ελλάδος, το οποίο και επέζησε στο πέρασμα των αιώνων και είναι σήμερα ένα από τα πιο επιβλητικά αξιοθέατα της σύγχρονης Ελλάδος.

Σε ναούς και ιερά με κάποια σημασία υπήρχαν γενικώς εγκαταστάσεις για τους ξένους, χώροι διαμονής και αίθουσες συμποσίων. Ο ναός της Ήρας στις Πλαταιές, για παράδειγμα, διατηρούσε κατά τον 5^ο π.Χ. αιώνα ένα διώροφο ξενώνα, ο οποίος μπορεί να είχε ίσα με 15 δωμάτια. Στο ιερό του Ιππολύτου στην Τροιζήνα της ανατολικής Πελοποννήσου, οι αρχαιολόγοι ανακάλυψαν μία αίθουσα συμποσίων με ανάκλιτρα για 56 συνδαιτυμόνες και στον ναό της Ήρας στο Άργος, μία σειρά από τρεις μικρές τραπεζαρίες που η κάθε μία χωρούσε δώδεκα άτομα.

Ωστόσο, είναι αλήθεια ότι το γεωδαιτικό σύστημα, σύμφωνα με το οποίο ήταν κτισμένα τα αρχαία ιερά, παραμένει μέχρι και σήμερα άγνωστο στους επιστήμονες. Το πρόβλημα, εξάλλου, του προσανατολισμού των αρχαίων Ελληνικών ναών δεν έχει ακόμη λυθεί ολοκληρωτικά.

Κατά τη διάρκεια, εξάλλου, των αγώνων γίνονταν συνεχώς ένα σωρό εκδηλώσεις, επίσημες και ανεπίσημες, έτσι που ο κόσμος δεν είχε καιρό να πλήξει. Στις πόλεις, μικρές και μεγάλες, οι επισκέπτες που αναζητούσαν διασκέδαση δεν είχαν άλλη επιλογή για να περάσουν την ώρα τους στα καπηλεία ή ποτιστήρια, τα οποία δεν προσέφεραν μόνο κρασί, αλλά και φαγητό, τυχερά παιχνίδια και χορεύτριες. Τις περισσότερες φορές τα μέρη αυτά, ήταν πολύ χαμηλής ποιότητας, για πελατεία των κατωτέρων τάξεων. Οι πλούσιοι διασκέδαζαν μαζί με τους φίλους τους μέσα στο σπίτι.

Σημειώνεται, ότι οι μεγάλες εξερευνήσεις και ανακαλύψεις των νέων χωρών κατά τον 15^ο και 16^ο αιώνα, οφείλονται κατά κύριο λόγο στην τάση αυτή των ανθρώπων, να γνωρίσουν το άγνωστο, να απολαύσουν την περιπέτεια και να ζήσουν νέες συναρπαστικές και εντυπωσιακές εμπειρίες, κίνητρα ακριβώς, τα οποία υπάρχουν και σήμερα στον τουρισμό.

7) Η σημασία του τουριστικού κινήματος

Αποτελεί κοινοτυπία η έξαρση των πολλαπλών ωφελημάτων της Εθνικής Οικονομίας από την ανάπτυξη της εισόδου τουριστών-περιηγητών σε μία χώρα. Ως εκ τούτου, παρά τους ενυπάρχοντες κινδύνους διάπραξης από μερικούς από αυτούς λαθρεμπορικών πράξεων, επιβάλλεται η εκ μέρους των Τελωνειακών Υπαλλήλων της χώρας υποδοχής επίδειξη προς αυτούς λεπτότητας, προσήνειας και επιεικούς τελωνειακής μεταχειρίσεως, προς δημιουργία ευμενών εντυπώσεων, οι οποίες αποτελούν τη μεγαλύτερη δυνατή διαφήμιση αυτής, σε συνδυασμό φυσικά και προς τις φυσικές καλλονές της.

Ουσιαστικά ο τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται συστηματικά και μεθοδικά, στη διάρκεια των νεοτέρων χρόνων, όταν οι τεράστιες βελτιώσεις στα μέσα συγκοινωνίας και επικοινωνίας, η ασφάλεια και το ανεπτυγμένο βιοτικό επίπεδο επέτρεψαν σε έναν ολοένα και μεγαλύτερο αριθμό ατόμων να μετέχουν σε αυτό το είδος της ψυχαγωγίας.

Έτσι, σήμερα, η τουριστική ανάπτυξη έχει καταστεί μία από τις πλέον προσοδοφόρες εθνικές επενδύσεις των χωρών, διότι αποτελεί βασικότατο παράγοντα στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική πρόοδο. Ο τουρισμός στην εποχή μας έχει καταστεί συνώνυμος της εθνικής οικονομίας και του εθνικού πλούτου, διότι αποτελεί μία από τις πλέον πλουτοπαραγωγικές πηγές των κρατών.

Αλλά, και από πολιτιστικής απόψεως ο τουρισμός παρουσιάζει μεγάλη σημασία. Διευρύνονται οι πνευματικοί ορίζοντες των ανθρώπων,

γνωρίζουμε διαφορετικό τρόπο του σκέπτεσθαι, διαφορετικές ιδέες, αντιλήψεις και νοοτροπίες, ανταλλάσσουμε τα ήθη και τα έθιμα και γενικώς τα πολιτιστικά μας στοιχεία, κατά τρόπο ώστε να προάγεται ο εθνικός, αλλά και ο παγκόσμιος πολιτισμός, η δε επικοινωνία των ανθρώπων μέσω του τουρισμού, συμβάλλει στην προσέγγιση και τη συμφιλίωση των λαών.

Όσον αφορά τους βασικούς παράγοντες, οι οποίοι ευνοούν την τουριστική ανάπτυξη μιας χώρας είναι κυρίως δύο:

α) Οι φυσικοί παράγοντες: δηλαδή, η φυσική κατασκευή γενικώς μιας χώρας, η γεωγραφική θέση, η διαμόρφωση του εδάφους, οι κλιματολογικές συνθήκες κτλ. και

β) Οι κοινωνικοί παράγοντες: δηλαδή, ότι έχει σχέση με τον ανθρώπινο παράγοντα, την ιστορία και ιστορική παράδοση, τα ιστορικά μνημεία, τα μνημεία τέχνης, ο χαρακτήρας και η νοοτροπία των ανθρώπων, το φιλόξενο του λαού, το πολιτιστικό και κοινωνικοπολιτικό επίπεδο, τα συγκοινωνιακά μέσα, κτλ.

Ειδικότερα, η χώρα μας είναι μία χώρα προνομιούχος και ευλογημένη από τον Θεό, από την άποψη των περισσοτέρων παραγόντων της τουριστικής αναπτύξεως, τους οποίους διαθέτει. Η γεωγραφική της θέση στον μεσογειακό χώρο και η εδαφολογική της διαμόρφωση, με τις απέραντες και καταγάλανες θάλασσες, τα όμορφα νησιά και τις ιδεώδεις δαντελένιες ακρογιαλιές της, ασκούν ακατανίκητο έλξη και πόθο στου ξένους. Ο περίφημος δε αττικός ουρανός της με το γλυκό μεσογειακό κλίμα, ολοκληρώνει ένα τέλειο σύνολο φυσικών πλεονεκτημάτων.

Αλλά και βασικοί κοινωνικοί παράγοντες υφίστανται στη χώρα μας, οι οποίοι παίζουν σπουδαιότατο ρόλο στην τουριστική της ανάπτυξη. Είναι η ένδοξη ελληνική ιστορία, η αρχαία με τον Μαραθώνα, τις Θερμοπύλες, τη Σαλαμίνα, με τον Περικλή, τον Σωκράτη, τον Πλάτωνα, τον Αριστοτέλη, τον Όμηρο, τον Ηρόδοτο, τον Θουκυδίδη, τον Αισχύλο, τον Ευριπίδη, τον Θεμιστοκλή, τον Λεωνίδα, και τόσα άλλα λαμπρά ονόματα, τα οποία σαν μαγνήτης έλκουν τους ξένους.

Επίσης, και η νεώτερη ιστορία διαδραματίζει ιδιαίτερο ρόλο, με τον **Κολοκοτρώνη**, τον **Παπαφλέσσα**, τον **Καραϊσκάκη**, τον **Κανάρη**, τον **Μιαούλη**, τον **Διάκο**, τον **Ανδρούτσο**, τον **Μπότσαρη** και τόσους άλλους, το Μεσολόγγι και την Τριπολιτσά, σύμβολα όλα αγώνων και θυσιών του ελληνικού λαού για την ελευθερία και την ανεξαρτησία της Ελλάδος.

Μεγαλειώδης και αξιοθαύμαστος ιστορική παράδοση είναι και τα αθάνατα αριστουργήματα του λόγου και της Τέχνης. Είναι οι αρχαιολογικοί θησαυροί μας στην Ακρόπολη, στις Μυκήνες, στην Ολυμπία, στην Επίδαυρο, στους Δελφούς, στην Πέλλα, στη Βεργίνα, στον λόφο Καστά, στην Αμφίπολη, στους Φιλίππους, στην Επίδαυρο, για να περιοριστούμε σε ελάχιστα δείγματα του αθάνατου αρχαίου ελληνικού πνεύματος.

Επίσης, και ο χαρακτήρας των Ελλήνων, με τον αυθορμητισμό του και τη μεσογειακή ευαισθησία και λιτότητα, κυρίως δε με την παροιμιώδη φιλοξενία, αποτελεί ένα ακόμη βασικό συντελεστή για την προσέλκυση των ξένων περιηγητών-τουριστών-ταξιδιωτών. Ο «**Ξένιος Ζευς**» των αρχαίων Ελλήνων δεν είναι τίποτε άλλο παρά η ενσάρκωση αυτής της μοναδικής ελληνικής φιλοξενίας.

8) Η Μεσόγειος ιστορικό επίκεντρο της τουριστικής κινήσεως

Στο τέρμα ενός ατλαντικού ταξιδιού από την Αμερική στην Ευρώπη, περνώντας τις μεγαλοπρεπείς «**Ηρακλείους Στήλες**», μας υποδέχεται η **Μεσόγειος θάλασσα**, η μεγάλη θάλασσα της Ιστορίας και του Ελληνικού πολιτισμού. Με την πρόοδο του διάπλου από δυσμάς προς ανατολάς, η εικόνα συνεχώς μεταβάλλεται και με την είσοδό μας στο **Αιγαίο Πέλαγος**, μας αποκαλύπτεται ένα από τα ωραιότερα θεάματα του κόσμου. Ένα πλήθος νησιών, πλημμυρισμένων από λάμψη και χρώματα, αναπαύεται νωχελικά στα καταγάλανα νερά του πελάγους.

Στα ωραία αυτά νησιά με τους χρυσούς λόφους, τους δαντελλωτούς κολπίσκους και τους αβαθείς όρμους, κάτω από ένα λαμπρό ουρανό και ένα ζωογόνο ήλιο, οι άνθρωποι μπορούσαν να περιφρονήσουν το φτωχό έδαφος και να αποζητήσουν από την αλιεία και το κυνήγι. Μπορούσαν, επίσης, να διασχίζουν συχνά την ήρεμη και ελκυστική θάλασσα και να ασχολούνται με το εμπόριο μεταξύ των διαφόρων νησιών και της πλησιέστερης ηπειρωτικής ακτής. Μόνον όταν κανείς επισκεφθεί το Αιγαίο, αρχίζει να καταλαβαίνει γιατί οι άνθρωποι αυτοί, που επέζησαν στα νησιά και τις ακτές του, αγάπησαν τη χώρα τους περισσότερο και από αυτή τη ζωή τους και πίστευαν, όπως ο Σωκράτης, ότι η εξορία είναι πικρότερη και από αυτόν τον θάνατο.

Η Ελληνική χερσόνησος, η οποία διεισδύει βαθιά στην ανατολική λεκάνη της Μεσογείου και η οποία κατοικείται από την 7^η π.Χ. χιλιετία, υπήρξε το λίκνο της Ελλάδος. Καθώς αυτή αναπτυσσόταν, οι σχέσεις και τα ενδιαφέροντά της περιελάμβαναν ολόκληρη τη Μεσόγειο και τις περι-

αυτήν χώρες σε μεγάλο βάθος. Η εκπληκτική αυτή επέκταση της Ελλάδος στη Μεσόγειο, δεν υπήρξε έργο μιας ημέρας, ή έστω μιας γενεάς. Επί τρεις ολόκληρους αιώνες, από την εποχή του **Τρωικού Πολέμου** μέχρι του Θ' αιώνας, συντελέστηκαν εκατέρωθεν του Αιγαίου, μετακινήσεις και ανακατατάξεις των Ελληνικών φυλών, οι οποίες έφεραν πολλές φορές αυτές τις μεταξύ τους συγκρούσεις.

Έτσι, στο τέλος της περιόδου αυτής, οι «**Αιολείς**» περιορίστηκαν γενικά στη Βοιωτία και στη Θεσσαλία. Οι «**Ίωνες**» επεκράτησαν στην Αττική και στις περισσότερες των Κυκλάδων, στην Εύβοια, στη Χίο, στη Σάμο και σε ολόκληρη σχεδόν τη μικρασιατική ακτή, η οποία παρέμεινε γνωστή ως «**Ίωνία**». Μέρος των «**Δωριέων**» παρέμειναν στην ορεινή περιοχή της Οίτης και οι υπόλοιποι κατέκλυσαν την Πελοπόννησο και επεκτάθηκαν σε μερικά νησιά των Κυκλάδων, και τις απέναντι ακτές της Μικράς Ασίας.

Μετά τον Θ' αιώνα, καθώς η πολιτιστική άνοδος της Ελλάδος είχε μεγάλη ανάπτυξη, η επέκταση των Ελληνικών φυλών συνεχίστηκε προς περισσότερο μακρινούς ορίζοντες. Έτσι, οι «**Αιολείς**» ξεκίνησαν από τον Παγασητικό κόλπο, έφτασαν στη Λέσβο και στην Τένεδο, στη Θρακική χερσόνησο και στην απέναντι της Λέσβου μικρασιατική ακτή, η οποία ονομάστηκε «**Αιολίς**». Οι «**Ίωνες**» της Μικράς Ασίας ίδρυσαν αποικίες στον Ελλήσποντο, στην Προποντίδα, στον Εύξεινο Πόντο και στις δυτικές ακτές της Μεσογείου, οι δε «**Ίωνες**» της Ευβοίας στη Χαλκιδική, στην Ιταλία και στη Σικελία. Οι «**Δωριείς**» ίδρυσαν αποικίες στο Βόσπορο, στην Κέρκυρα, στη Σικελία και στη Βόρειο Αφρική.

Μέσα στον ευρύ αυτό γεωγραφικό χώρο οι Έλληνες έκτισαν πόλεις, αρχικά παράλιες, ανεξάρτητες μεν αλλά Ελληνικές. Μιλούσαν την Ελληνική γλώσσα, λάτρευαν τους Ελληνικούς Θεούς, συνέβαλαν στην ανάπτυξη της ελληνικής επιστήμης και εφήρμοζαν τη δημοκρατία κατά τον Ελληνικό αριστοκρατικό τρόπο.

Δεν εγκατέλειψαν την Ελλάδα, αλλά την μετέφεραν μαζί τους, παντού όπου εγκαθίσταντο. Επί χίλια σχεδόν χρόνια, μετέβαλαν τη Μεσόγειο σε ελληνική λίμνη και κέντρο του κόσμου και του πολιτισμού. Το έθνος των Ελλήνων κατά τη μυθολογία πήρε το όνομα από τον «**Έλληνα**», γιο του Δευκαλίωνα και της Πύρρας. Επισημαίνεται ότι πριν από την καθιέρωση του ονόματος «**Έλληνας**» και «**Ελλάδα**», αποκαλούνταν «**Γραικοί**» και «**Γραικία**» από την «**Πελασγία**» και τους «**Παιονοπελασγούς**».

Επομένως, για τις χώρες οι οποίες έχουν τα σχετικά χαρακτηριστικά ενός ελκυστικού κλίματος, φιλόξενο λαό, πλούτο αρχαίων ιστορικών μνημείων με γεωγραφικά θέλγητρα, υψηλά βουνά, ρέοντες ποταμούς και ευχάριστες ακτές, όπως η χώρα μας, ο τουρισμός παρέχει μια λαμπρή ευκαιρία να κερδίσουν το τόσο επιζητούμενο ξένο συνάλλαγμα. Εκτός από την άμεση ωφέλεια του εσωτερικού εμπορίου της χώρας στα εστιατόρια, ξενοδοχεία, καταστήματα, δημόσια θεάματα και μουσεία, υπάρχει και η ανυπολόγιστη καλή θέληση, η οποία αναπτύσσεται μεταξύ των εθνών με την ελεύθερη ανταλλαγή ιδεών, πνευματικών αξιών και την τήρηση ενός διαφορετικού τρόπου ζωής.

9) Οι Τελωνιακοί ως εκφραστές του τουριστικού κινήματος

Τονίζεται ιδιαίτερος, ότι οι πρώτοι εκφραστές του τουριστικού πνεύματος, οι πρεσβευτές της πολιτιστικής αναπτύξεως της χώρας, και οι πρώτοι κυρίως πληροφοριοδότες και διερμηνείς στους ξένους περιηγητές-τουρίστες-ταξιδιώτες, είναι οπωσδήποτε η «**Τελωνιακή Υπηρεσία**» με τους «**Τελωνιακούς Υπάλληλους**». Η πρώτη εντύπωση, η οποία σχηματίζεται στο πρόσωπο του περιηγητή είναι αυτή στο σημείο της πρώτης επαφής, στην αίθουσα ελέγχου αποσκευών του κάθε Τελωνείου.

Ο «**Τελωνιακός Υπάλληλος**», είναι το πρώτο πρόσωπο, το οποίο βλέπει ο περιηγητής κατά την είσοδό του στη χώρα υποδοχής και το τελευταίο κατά την έξοδό του. Στον τομέα δε αυτόν δίνουν ιδιαίτερη σημασία, με την άποψη συμπεριφορά τους, διότι ο τουρισμός είναι σήμερα μία «**βιομηχανία**», που αποφέρει στις χώρες προορισμού, όχι ευκαταφρόνητο τουριστικό συνάλλαγμα. Επίσης, το «**Τελωνείο**» είναι η βιτρίνα, διότι ο ξένος μέσω αυτού έρχεται για πρώτη φορά σε επαφή με τη χώρα, την οποία επισκέπτεται και αποκομίζει τις πρώτες καθοριστικές καλές ή κακές εντυπώσεις.

Η οργάνωση της υπηρεσίας ενός τουριστικού Τελωνείου πρέπει να τύχει ιδιαίτερης προσοχής. Αυτή πρέπει να είναι οργανωμένη κατά τρόπο ώστε οι εργασίες του να προσαρμόζονται απολύτως προς τις ανάγκες των εργασιών των μεταφορικών εταιρειών και των αναγκών των ταξιδιωτών. Κανόνας, άλλωστε σεβαστός για την Τελωνιακή Υπηρεσία, είναι ότι το Τελωνείο ακολουθεί το εμπόρευμα και όχι το εμπόρευμα το Τελωνείο, προκειμένου να μη δημιουργείται η εικόνα μιας λαθρεμποριοπλήκτου χώρας. Μία, επομένως, πολιτική καλής υποδοχής των ξένων ταξιδιωτών, είναι η βάση του όλου οικοδομήματος. Τουριστικός εξοπλισμός εν γένει,

ξενοδοχεία, οδικό δίκτυο και μεταφορικά μέσα είναι το απαραίτητο συμπλήρωμα.

Ο διεθνής τουρισμός, εξάλλου, έχει απαιτήσεις. Εξυπηρετεί οικονομικά, κοινωνικά και δημοσιονομικά, διαδραματίζει όμως και ρόλο μορφωτικό και εκπολιτιστικό. Για τους λόγους αυτούς έχει την απαίτηση η κίνηση αυτή, με την οποία καλλιεργείται μία ευρύτατη συνεργασία των λαών, να μην βρίσκει τελωνειακούς φραγμούς και να μην αντιμετωπίζει ακαμψία των τελωνειακών κανονισμών και διατάξεων. Απαιτεί ο διεθνής τουρισμός πολιτική ανοικτών θυρών. Θέλει το Τελωνείο να μην είναι φραγμός, να μην εμποδίζει τη διέλευση και τη δίοδο. Θέλει τις τελωνειακές διατυπώσεις τέτοιες, οι οποίες να επιτρέπουν να γίνεται δεκτός ως μέλος ο κάθε άνθρωπος. Πρέπει, δηλαδή, η «**Τελωνειακή Υπηρεσία**» στο πεδίο αυτό να ασκεί φιλελεύθερη τουριστική πολιτική.

Σε όλες τις χώρες του κόσμου σήμερα και κυρίως στις ευρισκόμενες στο στάδιο της οικονομικής αναπτύξεως, έχει καταστεί συνείδηση, ότι η ανάπτυξη της τουριστικής κινήσεως, αποτελεί δημιουργικό παράγοντα, όχι μόνον από την άποψη συμβολής της στην εξυγίανση του ισοζυγίου πληρωμών, αλλά και της βιομηχανικής και βιοτεχνικής αναπτύξεως. Διότι η πείρα απέδειξε, ότι ο τουρισμός είναι συντελεστής οικονομικής αναπτύξεως, καθόσον επιφέρει καθολική ευημερία και συμβάλλει στην ανάπτυξη των συγκοινωνιών, τη χρησιμοποίηση υπηρεσιών και την κατανάλωση αγαθών. Συνεπώς, ευλόγως σήμερα, χαρακτηρίζεται η τουριστική κίνηση ως «**επιτόπιος εξαγωγή**», ως πώληση δηλαδή επιτόπου εγχωρίων προϊόντων και υπηρεσιών σε αλλοδαπούς πελάτες.

Θα πρέπει, λοιπόν, να τονιστεί ότι ο τουρισμός, με την ευρεία του όρου έννοια, είναι άρρηκτα συνδεδεμένος διαχρονικά με την «**Τελωνειακή Υπηρεσία**» του κάθε κράτους, αρχαίου και σύγχρονου. Γιαυτό κρίνεται σκόπιμο συνοπτικά να αναφερθούμε ιστορικά στους περιηγητές-ταξιδιώτες-τουρίστες του αρχαίου κόσμου, προκειμένου να σχηματίσουμε μια πλήρη και σαφή γνώση:

- Των προβλημάτων, που αντιμετώπιζαν με τους «Τελωνειακούς Υπαλλήλους» της εποχής εκείνης.

- Τα κίνητρα των τουριστικών μετακινήσεων και τις χώρες προτιμήσεώς τους.

- Τους μηχανισμούς της μετακίνησης σε ξηρά και θάλασσα.

- Τη φύση του αρχαίου τουρισμού, τα συνήθη δρομολόγια, τις περιοχές και τα αξιοθέατα τα οποία συγκεντρώνουν την προτίμησή τους, τα

μουσεία, τους λατρευτικούς και αρχαιολογικούς εν γένει χώρους, τους ξεναγούς, τους ταξιδιωτικούς οδηγούς, τη συμπεριφορά τους κτλ.

Αρκετοί, πάντως, είναι οι αρχαίοι συγγραφείς (**Κοϊντιλιανός, Τατιανός, Αμμιανός, Κικέρων, Πετρώνιος, Στράβων, Πλούταρχος, Λουκιανός, Όμηρος, Πausανίας, Ηρόδοτος κ. ά.**), οι οποίοι ασχολήθηκαν και κατέγραψαν ταξιδιωτικές εντυπώσεις και εμπειρίες. Οι «**ταξιδιωτικοί οδηγοί**» δεν ήταν το μόνο είδος ταξιδιωτικής λογοτεχνίας. Ορισμένοι, μάλιστα, ακολουθούσαν τα χνάρια του Ηροδότου, γράφοντας και ταξιδιωτικές εντυπώσεις. Τουλάχιστον από τον 4^ο π.Χ. αιώνα, υπήρχαν διαθέσιμοι τουριστικοί οδηγοί για συγκεκριμένες περιοχές και μνημεία.

10) Ο πρώτος Έλληνας ταξιδιωτικός συγγραφέας

Ο πρώτος πολυταξιδεμένος Έλληνας ταξιδιωτικός συγγραφέας, ο οποίος κέρδισε και τον τίτλο του «**πατέρα της Ιστορίας**», χάρη στην οξυδέρκεια και την οξύνοια του, είναι ο **Ηρόδοτος**, ο οποίος δεν αποτέλεσε μόνον το υπόδειγμα, αλλά και το πρότυπο. Ο Ηρόδοτος, δεν μεταδίδει απλώς και μόνο πληροφορίες, όπως οι βαρετοί ταξιδιωτικοί οδηγοί τύπου **Μπαίντεκερ**. Σκοπός του είναι να γίνει ο τέλειος σύντροφος κάθε περιηγητή: να είναι ευχάριστος στο διάβασμα, καλά ενημερωμένος, δεινός αφηγητής και να μιλάει για όλα με άμετρο ενθουσιασμό.

Όπως όλοι οι ταξιδιώτες της αρχαιότητας, έτσι και ο Ηρόδοτος ταξίδευε, όπου μπορούσε με καράβι. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο μας περιγράφει τόσο πολλά λιμάνια και πόλεις κτισμένες πάνω σε ποτάμια. Στην Αίγυπτο έφτασε δια θαλάσσης. Εκτός από τους ξεναγούς, πήρε ασφαλώς αρκετές πληροφορίες και από τις κατηγορίες των ανθρώπων με τους οποίους ερχόταν αναγκαστικά σε επαφή κάθε περιηγητής. **Δηλαδή:** θυρωρούς, μεταφορείς, αμαξηλάτες, σερβιτόρους, υπηρέτριες και άλλους, μερικοί από τους οποίους σίγουρα καταλάβαιναν κάπως τα ελληνικά. Σαν καλός τουρίστας φρόντισε να μάθει και ορισμένες ξένες λέξεις. Όταν τριγύριζε στα αξιοθέατα, βασιζόταν αναπόφευκτα σε όσα του έλεγαν οι ελληνομαθείς ξεναγοί. Ορισμένα από τα λάθη που κάνει, μπορεί να οφείλονται στο γεγονός ότι δεν μπορούσε να επαληθεύσει όσα του έλεγαν.

Παράδειγμα είναι η αναφορά του ότι: «οι Αιγύπτιοι ήταν οι πρώτοι που είπαν ότι η ψυχή... όταν πεθαίνει το σώμα, μπαίνει σε κάποιο άλλο πλάσμα που γεννιέται εκείνη τη στιγμή, και, αφού περάσει από κάθε μορφή ζώου, της στεριάς, της θάλασσας και του αέρα, μπαίνει και πάλι σε ένα

νεογέννητο ανθρώπινο σώμα», παρά του ότι, σύμφωνα με ευρήματα των αιγυπτιολόγων, η μετεμψύχωση είναι κάτι ξένο προς την αιγυπτιακή νοοτροπία και φιλοσοφία.

Είναι πολύ πιθανόν ο διερμηνέας του Ηροδότου, μη έχοντας τη δυνατότητα να χειριστεί ένα τέτοιο θέμα, να διαστρέβλωσε την ερώτηση προς τον νεωκόρο που πληροφορούσε τους τουρίστες. Μια συζήτησή του σε παραφθαρμένα ελληνικά ή σε παραφθαρμένα αιγυπτιακά ή και στα δύο, συμπληρωμένη με χειρονομίες, μπορεί να υπήρξε η πηγή της περιγραφής του ιπποπόταμου από τον Ηρόδοτο. Ακόμη και το δικό του κοφτερό μάτι μπορούσε κάποτε να γελαστεί.

Ο Όμηρος, επίσης, αναφέρει: «πολλών δ' ανθρώπων ίδεν άστυα και νόον έγνων» για τον Οδυσσέα, ο οποίος κατά τις περιπλανήσεις του προς την Ιθάκη, περιήλθε πολλές τότε χώρες και γνώρισε τους ανθρώπους τους, τις συνήθειες, τα ήθη και έθιμα και τον πολιτισμό τους. Ο επιγραμματικός αυτός στίχος του Ομήρου στην Οδύσεια, εκφράζει χαρακτηριστικά το αντικείμενο και τους σκοπούς του τουρισμού. Το να γνωρίσει, δηλαδή κανείς, άγνωστες χώρες και πόλεις με τους ανθρώπους τους και να γνωρίσει «τον νόον», τον νουν, τη σκέψη και τη νοοτροπία τους. Στους στίχους του Ομήρου γίνεται πολύς λόγος για ταξίδια, θαλάσσια και χερσαία, αλλά μόνο για τα πολυτελή ταξίδια βασιλέων και πριγκίπων. Επίσης, σπάνια καταπιάνεται με τους απλούς ανθρώπους. Μόνο στο σημείο που περιγράφει τις περιπέτειες του Οδυσσέα, όταν αυτός μεταμφιέζεται σε ένα ζητιάνο, υπάρχει κάποιος υπαινιγμός, για το τι θα μπορούσε να συμβεί στον ανώνυμο ταξιδιώτη. Στην ξηρά, οι ήρωές του ταξιδεύουν με άρματα. Ο Τηλέμαχος πηγαίνει με άρμα από την Πύλο στη Σπάρτη, η κόρη της Ελένης από τη Σπάρτη στη Φθία της Θεσσαλίας, γενέτειρα του Αχιλλέα.

11) Το τουριστικό κίνημα κατά την ελληνιστική εποχή

Κατά τους σκοτεινούς αιώνες, το άρμα στην Ελλάδα ήταν σχεδόν απαρχαιωμένο, το μεταχειρίζονταν μόνο στους αγώνες. Την ίδια εποχή οι μεταφορές γίνονταν συνήθως με υποζύγια, ιδίως με μουλάρια. Όπου δε το επέτρεπε η διαμόρφωση του εδάφους, μεταχειρίζονταν τροχοφόρα. Έτσι, ο Πρίαμος έσυρε τα λύτρα για το σώμα του Έκτορα στην πεδιάδα, που χώριζε την Τροία από το στρατόπεδο των Ελλήνων, επάνω σε ένα «αμάξι καλότροχο, όμορφο και κατακαίνουργιο, που το έσερναν μουλάρια».

Εκείνη, όμως, που ξεπέρασε όλες τις αρμάμαξες του κόσμου, ήταν

αυτή, η οποία κατασκευάστηκε ειδικά, για να μεταφέρει τη σορό του **Μεγάλου Αλεξάνδρου** από τη **Βαβυλώνα**, όπου πέθανε, στην **Αλεξάνδρεια**, όπου ενταφιάστηκε. Η κατασκευή της κράτησε δύο χρόνια. Είχε τη μορφή ελληνικού ναού με κίονες, στέγη από φύλλα χρυσού, εξαιρετική διακόσμηση και μοναδική περίπτωση στα αρχαία μεταφορικά μέσα, κάποιου είδους σύστημα ανάρτησης. Χρειάστηκαν εξήντα τέσσερα μουλάρια για να τη σύρουν. Ο δρόμος από τη Μεσοποταμία προς την Αίγυπτο ήταν αναμφιβόλως σε πολύ καλή κατάσταση την εποχή εκείνη.

Ίσως η πιο σημαντική συνεισφορά των Περσών, αυτού του τόσο πεπεισμένου για τη σημασία των δρόμων λαού στην ιστορία των ταξιδιών να ήταν σε μια περιοχή, όπου δεν υπήρχαν καθόλου δρόμοι. Διότι οι Πέρσες μπορεί να μην εγκαινίασαν αυτοί το πέρασμα της ερήμου με καμήλες, είναι όμως υπεύθυνοι για τον καθοριστικό ρόλο των καραβανιών στο εμπόριο της Εγγύς Ανατολής.

Η άμεσος γνωριμία των ανθρώπων-κατοίκων των διαφόρων περιοχών του πλανήτη μας, με την η επιτόπια αντίληψη του τρόπου της ζωής τους, των συνηθειών τους, των εθίμων τους, των παραδόσεών τους και της κοινωνικής τους υποδομής και οργανώσεως, οδηγεί στη δημιουργία ενός συναισθηματικού κλίματος κατανοήσεως, φιλίας, φιλαλληλίας και συναδελφώσεως. Η αμοιβαία κατανόηση και συνεργασία με την προσέγγιση, συντελεί στην απάμβλυνση των οξυτήτων, την ευμενή διάθεση και την αποδοχή στη διευθέτηση των διαφορών των κατοίκων της γης.

Η άνθηση του ευγενούς αυτού συναισθηματισμού, υπήρξε πηγαία στην αρχαία Ελλάδα. Αποτέλεσε ηθικό κανόνα για τη χώρα του «**Ξενίου Διός**» και του «**Μεγάλου Αλεξάνδρου**». Ευγενή ήταν τα ελατήρια του «**τουριστικού κινήματος**» τότε. Ανιδιοτελής άμιλλα, αθλητικοί αγώνες, θρησκευτικές εορτές και τελετές, πνευματικές συγκεντρώσεις, η με πάθος λατρεία του ωραίου και άλλα. Οι ξένοι τότε τελούσαν υπό την προστασία των Θεών. Ανοίκειος μεταχείρισή τους εθεωρείτο κατά κοινή συνείδηση ως ανευλάβεια κατά των Θεών.

Στο πνεύμα της φιλοσοφίας αυτής και καθώς ο Αλέξανδρος προχωρούσε ανατολικά, άφηγε πίσω του ομάδες στρατιωτών του για να ιδρύσουν αποικίες, που η κάθε μία υπήρξε τελικώς μία ένωση του ελληνικού τρόπου ζωής στο σώμα της αρχαίας Ανατολής. Ο Αλέξανδρος πέθανε από πυρετό το 323 π.Χ., πριν προλάβει να ολοκληρώσει αυτό που φαίνεται ότι ήταν ο σκοπός του, ο συγκερασμός Ελλάδος και Ανατολής. Παρέμεινε στην ιστορία ως ο μοναδικός **κατακτητής-εκπολιτιστής**.

Ανέμειξε το ελληνικό αίμα με το αίμα των κατακτηθέντων και έθεσε τις βάσεις για την επικράτηση του ελληνικού πνεύματος. Δεκάδες πόλεων κτίστηκαν κατά τα ελληνικά πρότυπα. Χιλιάδες Ελλήνων μεταβλήθηκαν σε διδασκάλους και μετέδωσαν στους λαούς της αυτοκρατορίας την ελληνική γλώσσα, τα ελληνικά γράμματα και τον ελληνικό τρόπο ζωής.

Ατυχώς, όμως, για την Ασία, αλλά και για την ανθρωπότητα ολόκληρη, το μέγα έργο του πολιτιστικού εξελληνισμού διακόπηκε αυτομάτως. Ο θάνατός του διέκοψε το έργο του και η αυτοκρατορία διαλύθηκε.

Στις επόμενες δεκαετίες, οι στρατηγοί του πάλεψαν σαν ύαινες επάνω στο κουφάρι της αυτοκρατορίας του. Όταν οι διαμάχες τελείωσαν γύρω στο 270 π.Χ., η αυτοκρατορία μοιράστηκε στα τρία. Οι **Αντιγονίδες** κράτησαν τον πατρογονικό θρόνο της Μακεδονίας, μαζί με τον γενικό έλεγχο στις πόλεις-κράτη της κυρίως Ελλάδος. Οι **Σελευκίδες** κυριάρχησαν σε μεγάλα τμήματα της Μικράς Ασίας, της Συρίας, της Παλαιστίνης και της Μεσοποταμίας. Το καλλίτερο κομμάτι, η πλούσια κοιλάδα του Νείλου περιήλθε στα χέρια των **Πτολεμαίων**.

Έτσι, το όραμα του μεγάλου κατακτητή, για ένα κόσμο όπου θα έσμιγαν Έλληνες και Ανατολίτες ξεχάστηκε, αφού οι διάδοχοί του, αν και ικανοί άνδρες, δεν είχαν οράματα. Ωστόσο, η ροή των Ελλήνων προς την Ανατολή συνεχίστηκε με ταχύτατο ρυθμό.

Οι αρχαίοι με τη διάθεσή τους προς εξιδανίκευση όλων, περιόρισαν και το θέμα της περιηγήσεως, στα πλαίσια του συναισθηματισμού και της ιδέας. Έκτοτε, όμως, ο πανοπλισθείς άνθρωπος γνώρισε κάθε γωνία της γης, τα προβλήματα της οποίας απέβαλλαν τον τοπικό χαρακτήρα τους και η απλή αρχαιολογική περιήγηση του **Στράβωνα** ή του **Παυσανία**, έγινε σήμερα «**τουρισμός**».

Έγινε πηγή πλούτου και περιήλθε στη σφαίρα της εκμετάλλευσης και του εμπορικού ανταγωνισμού.

-Και γνωρίζουν σήμερα οι «**Τελωνειακοί Υπάλληλοι**», ότι τα «**Τελωνεία**» ως φυσικός προστάτης όλων των μορφών της παραγωγικής δραστηριότητας και διαδικασίας της χώρας μας πρέπει να είναι, και είναι, σε θέση να παρέχουν τη συνδρομή τους και στη βιομηχανία και στον τουρισμό.

-Έχουν αντιληφθεί επίσης, ότι η εξυπηρέτηση του τουρισμού δεν επιτυγχάνεται χωρίς κόπους, θυσίες, σύντονες προσπάθειες και έξοδα.

-Γνωρίζουν πολύ καλά, ότι μόνον έτσι επιτυγχάνονται ευχάριστα

αποτελέσματα από οικονομικής απόψεως και ότι μόνον έτσι καλλιεργείται καλλίτερα η επικοινωνία των πληθυσμών, από την οποία απορρέουν τεράστια ηθικά και πνευματικά οφέλη.

-Γνωρίζουν ότι η με ευγενική διάθεση και με ειλικρινή κατανόηση των αναγκών και της νοοτροπίας του περιηγητή διευκόλυνση της επικοινωνίας των πληθυσμών, προκαλεί σεβασμό, εκτίμηση, αγάπη και ειλικρινή συμπάθεια.

12) Ο πρώτος ταξιδιωτικός οδηγός

Εκείνος, ο οποίος μεταξύ 160 και 180 π.Χ., εποχή κατά την οποία τα ταξίδια γνώριζαν μεγάλη ακμή, κατέγραψε και εξέδωσε τον μοναδικό «**ταξιδιωτικό οδηγό**», «**Ελλάδος Περιήγησις**», που επέζησε από την αρχαιότητα, είναι ο επίσης Έλληνας συγγραφέας **Παυσανίας**. Αυτά τα οποία μας ενθουσιάζουν στον ταξιδιωτικό οδηγό του Παυσανία είναι το πνεύμα, το ύφος, η έξυπνη και πρωτότυπη σκέψη, καθώς και το μάτι που καταγράφει καθετί ασυνήθιστο, τα κατεξοχήν δηλαδή χαρίσματα του Παυσανία.

Είναι πραγματικά ένας πολύ καλός οδηγός, τόσο ακριβής όσο θα μπορούσε κανείς να περιμένει από ένα πρωτοποριακό έργο γραμμένο με στοιχειώδη μόνο βοηθήματα. Το μυθολογικό υλικό του προερχόταν από τους παλαιότερους ποιητές και ειδικά από τον Όμηρο. Για τα ιστορικά γεγονότα είχε συμβουλευτεί όλες τις αυθεντίες, τον Ηρόδοτο, τον Θουκυδίδη, τον Ξενοφώντα, τον Πολύβιο και άλλους πολλούς των οποίων τα έργα δεν διασώθηκαν, όπως και ορισμένους συγγραφείς τοπικών ιστοριών.

Όπου έβρισκε αντιφάσεις, τις συνέκρινε και υιοθετούσε την άποψη την οποία ο ίδιος έκρινε ότι πλησίαζε περισσότερο στην αλήθεια. Ορισμένες πληροφορίες τις αντλούσε από επιγραφές σε δημόσια οικοδομήματα ή ιερά, ή γύρω από αυτά. Και τις πληροφορίες αυτές τις συνέκρινε, επίσης, και τις ανέλυε προτού βγάλει το δικό του συμπέρασμα. Άλλες πληροφορίες, όπως τις διαστάσεις των κτιρίων ή λιγότερο γνωστές τοπικές παραδόσεις, πρέπει να τις έπαιρνε από τους ξεναγούς. Παρά τη δικαιολογημένη δυσπιστία του στις φλυαρίες τους, εγκατέλειπε κατά καιρούς τις επιφυλάξεις του και δεχόταν ως δεδομένο κάτι που ήταν ολοφάνερα απίστευτο.

Αλλά ο πυρήνας, εν τέλει, του έργου του είναι οι περιγραφές των μνημείων και των περιοχών, και τα περισσότερα από αυτά είναι σχεδόν βέβαιο ότι τα επισκέφθηκε ο ίδιος. Το έργο του μας μεταδίδει ό,τι

είδε με τα ίδια του τα μάτια, καθόσον ήταν ένας οξυδερκής και προσεκτικός παρατηρητής. Όπως λέει και ο μεταφραστής του J.G.Fraser: «Χωρίς τον Πausanία τα ερείπια της Ελλάδος θα ήταν κατά μέγα μέρος λαβύρινθος χωρίς μίτο, αίνιγμα χωρίς λύση. Τα βιβλία του παρέχουν τον μίτο για τον λαβύρινθο. Τη λύση για πολλά αινίγματα. Θα διαβάζεται και θα μελετάται όσο η αρχαία Ελλάδα θα εξακολουθεί να έλκει την προσοχή και να ξυπνά το ενδιαφέρον του ανθρώπινου γένους».

Σε μια αρκετά προχωρημένη εποχή, όπως το τέλος του 4^{ου} π.χ. αιώνα, τα ταξίδια μέσα και έξω από την Ελλάδα δεν ήταν ούτε εύκολα, ούτε ιδιαιτέρως ευχάριστα. Όσοι ταξίδευαν δια θαλάσσης ήταν εξαρτημένοι από τα δρομολόγια των εμπορών, βολεύονταν όπως-όπως από τη στιγμή που ανέβαιναν στο καράβι και αγωνιούσαν για τις επιθέσεις των πειρατών σε όλο το ταξίδι.

Όσοι ταξίδευαν δια ξηράς έβρισκαν δρόμους γενικά κακούς, ακόμη χειρότερα πανδοχεία και έπρεπε να έχουν την προσοχή τους για τους ληστές των δρόμων. Οι πλούσιοι περνούσαν καλλίτερα μόνον επειδή είχαν τη δυνατότητα να πληρώσουν μία καμπίνα στα καράβια που διέθεταν τέτοια πολυτέλεια, φίλους να τους φιλοξενήσουν στα διάφορα μέρη και αρκετή επιρροή ώστε να εξασφαλίσουν τη βοήθεια του προξένου τους, εάν αντιμετώπιζαν δυσκολίες.

13) Η περίοδος της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας

Το έτος 500 π.Χ. σηματοδοτεί τη στιγμή, κατά την οποία η «Εγγύς Ανατολή», που για μεγάλο χρονικό διάστημα ήταν το κέντρο της «αρχαίας ιστορίας», παραχωρεί τη θέση της στη Δύση, στους Έλληνες και τους Ρωμαίους. Την εποχή εκείνη είχαν πια χαραχθεί οι βασικές διαδρομές στα ταξίδια του αρχαίου κόσμου. Το οδικό δίκτυο που άπλωσε η Ρώμη σε όλο το μήκος και το πλάτος της επικρατείας της, δεν ήταν μόνον ένα θαύμα τεχνικής, άλλα και επίτευγμα μεγάλης σημασίας. Επέτρεψε στους ηγέτες της να εγκαθιδρύσουν και να διατηρήσουν την πιο μακρόβια αυτοκρατορία στην ιστορία της Ευρώπης.

Χάραξε τους δρόμους μέσα από τους οποίους έμποροι, ιερείς και στρατιώτες, έμελλε να μεταφέρουν το σπέρμα της αλλαγής στον δυτικό πολιτισμό και καθόρισε τη θέση πολλών αστικών κέντρων της Ευρώπης. Μόνον ένα πλούσιο και ισχυρό κράτος με εξουσία αδιαφιλονίκητη σε όλους τους τομείς, θα μπορούσε να φέρει σε πέρας ένα τέτοιο έργο. Θα μπορούσε να κατασκευάσει τόσες χιλιάδες μίλια δημόσιους δρόμους, να

τους συντηρεί σε μάλλον καλή κατάσταση, να τους εφοδιάζει με τις κατάλληλες εγκαταστάσεις και να τους παρέχει τη στοιχειώδη αστυνόμευση.

Η πρώτη από τις μεγάλες ρωμαϊκές οδούς ήταν η «**Αππία**» (**Via Appia**), η «**βασίλισσα των οδών**» (**regina viarum**), η οποία άρχισε το 312 π.Χ., όταν ήταν τιμητής ο Άππιος Κλαύδιος. Πήγαινε μέχρι την Καπύη, και αργότερα συνεχίστηκε μέχρι το Μπρίντζι, την πύλη της επικοινωνίας με την Ανατολή. Ένα αιώνα αργότερα, χαράχτηκαν δύο εθνικοί δρόμοι που οδηγούσαν στα βόρεια της ιταλικής χερσονήσου. Η «**Φλαμινία Οδός**» (**Via Flaminia**), από το όνομα του Γάιου Φλαμινίου, τιμητή του έτους 220 π.Χ., οπότε άρχισαν οι εργασίες για την κατασκευή της. Πήγαινε από τη Ρώμη στον Φάνο, στην άκρη της Αδριατικής, φιδογουρίζοντας πάνω στα Απέννινα τόσο τεχνικά, ώστε πολύ σπάνια κατά τον χειμώνα έκλεινε τα περάσματα το χιόνι. Λίγες δεκαετίες αργότερα ο ύπατος Μάρκος Αιμίλιος Λέπιδος, προσέθεσε την «**Αιμιλία Οδό**», η οποία έφερε τη Φλαμινία μέχρι την Πιατσέντσα και τελικά προεκτάθηκε μέχρι το Μιλάνο.

Η δεύτερη, η «**Αυρηλία Οδός**» (**Via Aurelia**), άρχισε να κατασκευάζεται το 144 π.Χ. ή και νωρίτερα, και εξυπηρετούσε τη μετακίνηση από τη Ρώμη προς τη δυτική ακτή, φτάνοντας, με διάφορες προεκτάσεις, ως τη Γένοβα. Έτσι, κατά το τέλος του 2^{ου} π.Χ. αιώνα, η ιταλική χερσόνησος είχε να επιδείξει πρώτης τάξεως δημόσιο οδικό δίκτυο, το οποίο τη διέσχισε σε όλο το μήκος. Στη Βόρειο Αφρική, μία μακριά κορδέλα πήγαινε από την Αλεξάνδρεια μέχρι την Αλγερία.

Συνεπώς, κατά τον 1^ο μ.Χ. αιώνα, η **Μεσόγειος** ήταν ζωσμένη, κατά μήκος των ακτών της, από ένα σχεδόν αδιάσπαστο οδικό δακτύλιο.

Από αυτόν κύριοι και δευτερεύοντες δρόμοι διακλαδίζονταν βαθιά μέσα στην Ευρώπη και στην Ασία και λίγο μέσα στη Βόρειο Αφρική. Σε κάθε ρωμαϊκή επαρχία, δύο ή τρεις πόλεις εξελίσσονταν σε κόμβους του εκεί οδικού δικτύου. Για πρώτη και τελευταία φορά στην ιστορία, η Μεσόγειος ήταν πολιτικά και πολιτισμικά ένας ενιαίος κόσμος. Μαζί με τη συνένωση υπό ένα και μόνο άρχοντα, ήρθε ύστερα από αιώνες σχεδόν ακατάπαυστη αιματοχυσία, το σπάνιο και πολύτιμο δώρο της ειρήνης, το οποίο κράτησε περίπου διακόσια χρόνια.

Οι Ρωμαίοι αυτοκράτορες, έχοντας στη διάθεσή τους τα έσοδα και το ανθρώπινο δυναμικό αυτής της αχανούς αυτοκρατορίας, είχαν τη δυνατότητα να δημιουργήσουν μία αλυσίδα από οχυρά και στρατόπεδα. Σε ορισμένα, μάλιστα, σημεία είχαν και συνεχόμενα τείχη, τα οποία προστάτευαν την αυτοκρατορία από τις βαρβαρικές επιθέσεις. Δημιουργήθηκε

μόνιμο ναυτικό, με βάσεις σε στρατηγικά σημεία της Μεσογείου και αυτό καθάρισε τις θάλασσες από την προαιώνιο μάστιγα της πειρατείας.

Έτσι, λοιπόν, οι πρώτοι δύο αιώνες της χριστιανικής εποχής έγιναν αλκυονίδες ημέρες για τον ταξιδιώτη. Μπορούσε να κινηθεί από τις όχθες του Ευφράτη ποταμού, ως τα σύνορα Αγγλίας και Σκωτίας, χωρίς να περάσει ούτε μία συνοριακή γραμμή, μέσα στα όρια της ίδιας κρατικής εξουσίας.

Επίσης, η Ανατολή τράβηξε την προσοχή των οδοποιών. Επί της Αδριατικής, απέναντι από το Μπρίντζι, όπου τελείωνε η «Αππία Οδός», βρισκόταν το Δυρράχιο. Λίγο μετά το έτος 148 π.Χ. άρχισε από εδώ η κατασκευή της «**Εγνατίας Οδού**», δια μέσου της Μακεδονίας μέχρι τη Θεσσαλονίκη, όπου συναντούσε τους δρόμους, οι οποίοι οδηγούσαν στις ελληνικές πόλεις-κράτη. Αργότερα προχώρησε μέχρι το «**Βυζάντιο**», τη σημερινή **Κωνσταντινούπολη**.

Είναι, πάντως, γεγονός ότι οι Ρωμαίοι δεν ήταν οι μόνοι επιδέξιοι οδοποιοί της αρχαιότητας. Στην άλλη άκρη του κόσμου, στην Κίνα, οι ισχυροί άρχοντες της δυναστείας των «**Χαν**» (π.200 π.Χ.-200 μ.Χ.), διοικούσαν μία εξίσου αχανή αυτοκρατορία την οποία είχαν και αυτοί οργώσει με πυκνό οδικό δίκτυο. Οι μηχανικοί τους, όπως και οι μηχανικοί της Ρώμης, χάραζαν τους δρόμους όσο πιο ίσια μπορούσαν, διασχίζοντας δάση και γεφυρώνοντας ποτάμια. Ξεπέρασαν, μάλιστα, τους Ρωμαίους στη χάραξη δρόμων πάνω στα πανύψηλα κινέζικα βουνά και στην κατασκευή ξυλίνων ικριωμάτων σε ιλιγγιώδη ύψη.

Οι δρόμοι τους ήταν κατά πολύ φαρδύτεροι από των Ρωμαίων, φτάνοντας το πλάτος των 15 περίπου μέτρων στις μεγάλες αρτηρίες. Οι ταχυδρομικοί σταθμοί της Κίνας, που ήταν τοποθετημένοι κάθε 17 χλμ., προσέφεραν αλλαγή αλόγων και αγγελιαφόρων, τροφή και κατάλυμα και την πρόσθετη πολυτέλεια κελιών για τους φυλακισμένους, που μεταφέροντα υπό φρούρηση.

Στη θάλασσα, εμπορικοί στόλοι εξασφάλιζαν την επικοινωνία ανάμεσα στα κυριότερα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Στην ξηρά τα σημαντικότερα κέντρα συνδέονται με αμαξιτούς δρόμους, οι καλλίτεροι από τους οποίους φημίζονταν για τις γέφυρες, τα πορθμεία, τη σηματοδότηση, τους σταθμούς και τα φυλάκιά τους. Η τεχνική της λιθόστρωσης είχε εξελιχθεί, αλλά εφαρμοζόταν με φειδώ.

Επίσης, υπήρχε και η τεχνική των **αυλακωτών δρόμων**. Περιφημο δείγμα αυλακωτών δρόμων είναι ο δίολκος, ο δρόμος που κατα-

σκευάστηκε τον 6^ο π.Χ. αιώνα στον Ισθμό της Κορίνθου, προκειμένου να σύρονται τα πλοία από τη μία πλευρά στην άλλη.

Ακόμη τα προϊστορικά ίχνη στη Μάλτα, που συχνά κατατάσσονται στα αρχαιότερα δείγματα αυλακωτών δρόμων, ήταν απλώς τυχαία αυλάκια, που σχηματίστηκαν από το σύρσιμο των αμαξιών με δύο ρυμούς, τα οποία βαστάζονται στο εμπρός μέρος από ένα ζώο, ενώ το πίσω σερόνταν στο έδαφος.

Οι ταξιδιώτες είχαν να διαλέξουν ανάμεσα σε άμαξες, καρότσια, γαϊδουράκια, άλογα και καμήλες. Οι γάιδαροι στη Μεσοποταμία ήταν ήδη γνωστοί από το 3000 π.Χ., ενώ τα άλογα και τα μουλάρια από το 2300 π.Χ. Πάνω στους μεγάλους δρόμους υπήρχαν πανδοχεία (κατάλυμα, καταγωγή, κατάλυση) στις πόλεις δε πανδοχεία, μαγειρεία και ταβέρνες. Από τον κώδικα νόμων του **Αμί-Σαντούκα** (1646-1626), σε δημοσιευμένα αποσπάσματα, αναφέρονται «ταβερνιάρισσες», καθώς επίσης και κανονισμοί για τις ταβέρνες. Άρχισε, δηλαδή, δειλά-δειλά να ξεπροβάλλει ο ταξιδιώτης για χάρη του ταξιδιού, ο περιηγητής.

Όταν αεροπλάνα, τρένα και αυτοκίνητα αντικατέστησαν τα ιστοφόρα, τα ζώα και την πεζοπορία, μία βασική πλευρά του ταξιδιού, ο τρόπος μετάβασης σε κάποιο μέρος είχε υποστεί επαναστατική αλλαγή. Αλλά η εξίσου σημαντική πλευρά του τί έκανε ο ταξιδιώτης όταν έφτανε στον προορισμό του ο χρόνος έμεινε στάσιμος. Πολλοί περιηγητές ταξίδευαν στον αρχαίο κόσμο και διέσχιζαν ακόμη και θάλασσες, προκειμένου να θαυμάσουν τα έργα της τέχνης του ανθρώπου. Ορισμένοι, μάλιστα εύποροι περιηγητές συνοδεύονταν και από τους υπηρέτες τους.

Ας δούμε όμως τώρα τι περίμενε τον ταξιδιώτη όταν έφτανε στον προορισμό του. Η απάντηση είναι αναγκαστικά γενική και φτωχή σε λεπτομέρειες, διότι κανένας αρχαίος συγγραφέας δεν καταπιάστηκε ποτέ να περιγράψει τις ταξιδιωτικές του εμπειρίες. Πρέπει, συνεπώς, να βασιστούμε σε τυχαίες παρατηρήσεις των ιστορικών, σε μεμονωμένους στίχους της αρχαίας κωμωδίας, στις σκηνές της καθημερινής ζωής, όπως απεικονίζονται στα αγγεία, και σε άλλα, να τα συνδυάσουμε με ορισμένες πληροφορίες από μεταγενέστερες εποχές και, τελικώς, να τα «πασπαλίσουμε» όλα αυτά με μπόλικη φαντασία.

Πρώτα-πρώτα, οι αρχαίοι ταξιδιώτες κανόνιζαν να φτάνουν πάντα στον προορισμό τους με το φως της ημέρας. Σε μία εποχή που δεν γνώριζαν τους φάρους, ούτε τις φρυκτωρίες και τα φωτεινά σήματα, κανένας καπετάνιος δεν τολμούσε να μπει σε λιμάνι μέσα στο σκοτάδι. Οδοιπόροι και

εποχούμενοι ήταν το ίδιο απρόθυμοι να διασχίσουν μία πόλη με υποτυπώδεις δρόμους χωρίς οδόστρωμα και χωρίς φωτισμό, ανίκανοι να ξεχωρίσουν προς τα πού να πάνε.

Ακόμη δεν είχαν επινοηθεί χρήσιμες μέθοδοι, όπως επιγραφές και αρίθμηση κτιρίων, που θα βοηθούσαν κάπως την κατάσταση. Φτάνοντας με το φως της ημέρας ο ταξιδιώτης μπορούσε τουλάχιστον να παρακάμψει τις κακοτοπιές, να αποφύγει τους σωρούς των σκουπιδιών, να βλέπει πού θα καταφύγει, να βρει περαστικούς για να ρωτήσει τον δρόμο και να έχει και κάποιες ελπίδες ότι θα ακολουθήσει σωστά τις υποδείξεις.

Έτσι, ο αρχαίος ταξιδιώτης, ο οποίος έφτανε στην Ελλάδα για διακοπές, δεν έκανε και πολύ διαφορετικά πράγματα από ότι τα πλήθη που συρρέουν ακόμη και σήμερα. Αυτό που έλκει διαχρονικά τον περιηγητή σε κάποιο μέρος είναι φυσικά η ευκαιρία να δει σπουδαία έργα τέχνης, ιστορικά κτίρια και μνημεία. Ωστόσο, όταν βρίσκεται εκεί, δεν έχει αντίρρηση και για κάποιες άλλες διασκεδάσεις. Ακόμη και ο πιο παθιασμένος θαυμαστής της τέχνης και των αρχαιοτήτων μπορεί να βαρεθεί την πολύωρη περιπλάνηση, ειδικά με τις ζέστες του καλοκαιριού.

14) Οι αγορές κατά τους αρχαίους χρόνους

Κατά τους αρχαίους, λοιπόν, χρόνους, όπως άλλωστε και σήμερα, οι ιθαγενείς πωλητές είχαν να προσφέρουν και άλλες ειδικές επιδείξεις ως προς την αγορά ντόπιων προϊόντων.

Όταν ο **Απόστολος Παύλος** έφτασε στην Έφεσο, πέρασε δύσκολες στιγμές εξαιτίας κάποιου Δημητρίου, αργυροχόου το επάγγελμα, ο οποίος ειδικευόταν στους «**αργυρούς ναούς της Άρτεμης**», και ο οποίος ξεσήκωσε τους συντεχνίτες του σε διαμαρτυρία κατά του χριστιανισμού, διότι έβλαπτε τα συμφέροντά τους. Σημειώνεται ότι αυτοί οι «**αργυροί ναοί**» ήταν μικρογραφίες προορισμένες για τα πλήθη που μαζεύονταν στην Έφεσο, για να θαυμάσουν το ναό της Άρτεμης, ένα από τα επτά θαύματα του κόσμου.

Οι πελάτες τις αγόραζαν για να τις προσφέρουν ως αφιερώματα, όπως προσφέρονται σήμερα ασημένια πλακίδια, καντήλια και άλλα παρόμοια αναμνηστικά τοπικά αντικείμενα. Ο Δημήτριος αυτός, πρέπει να τροφοδοτούσε τα πλούσια βαλάντια, αλλά σίγουρα υπήρχαν και φτηνά πήλινα ομοιώματα για τους πιο φτωχούς.

Οι σοβαροί αγοραστές προσπερνούσαν βιαστικά τους γυρολόγους και τα καροτσάκια με τα φτηνά πράγματα, για να φτάσουν στα καλά κα-

ταστήματα. Ο σατιρικός, μάλιστα **Μαρτιάλης**, περιγράφει πολύ γραφικά μία βόλτα για ψώνια, και ειδικά για έργα τέχνης, σε μερικά από τα καλύτερα καταστήματα της Ρώμης κατά τα τέλη του 1^{ου} μ.Χ. αιώνα.

Σε άλλες πόλεις τουριστικού ενδιαφέροντος, μπορούσαν να αγοράσουν τοπικά προϊόντα ή διάφορα παρασκευάσματα εξωτικών χωρών, το εμπόριο των οποίων ανθούσε τα χρόνια εκείνα.

Μία τέτοια πόλη κλειδί για τους περιηγητές των αρχαίων χρόνων, ήταν η **Αλεξάνδρεια** της Αιγύπτου. Κτισμένη στο τέρμα των θαλασσιών δρόμων της Άπω Ανατολής και της Αφρικής, ήταν ο μεσάζοντας για όλα τα εξωτικά προϊόντα που ερχόταν από εκεί. Δημιουργήθηκε επάνω σε μαθηματικό σχέδιο Ελλήνων αρχιτεκτόνων. Η θέση της κοντά το δέλτα του ποταμού Νείλου, ήταν εξαιρετικά ευνοϊκή για το εμπόριο ειδικότερα, επειδή η δύσκολη ναυσιπλοΐα στα ύδατά της, βελτιώθηκε με την κατασκευή ενός μεγάλου φάρου, που αποτελούσε ένα από τα επτά θαύματα του κόσμου. Υπήρχε πολύ ζωηρή ναυτιλιακή κίνηση ανάμεσα στην Αλεξάνδρεια, τη Ρόδο, την Πέργαμο, την Αθήνα και τις Συρακούσες, και η Αλεξάνδρεια έφτασε να γίνει η πρώτη πόλη του κόσμου.

Ήταν κατεξοχήν πόλη Ελληνική, αλλά είχε πάρει επίσης και μία απόχρωση Ανατολικού χαρακτήρα από το περιβάλλον της. Οι Πτολεμαίοι, μαζί με το εμπόριο, καλλιέργησαν και τη λογοτεχνία ιδρύοντας ένα είδος πανεπιστημίου ή κολλεγίου, που ονομαζόταν Μουσείο. Υπήρχε και μία αξιόλογη και θαυμάσια βιβλιοθήκη, για τον εμπλουτισμό της οποίας οι βασιλείς της Αιγύπτου είχαν τη φιλοδοξία να συγκεντρώνουν όλα τα βιβλία του κόσμου. Τον 3^ο π.Χ. αιώνα είχαν συγκεντρωθεί στην περίφημη αυτή βιβλιοθήκη μισό εκατομμύριο χειρόγραφα. Ο Αλεξανδρινός πολιτισμός ήταν πλούσιος και δυναμικός. Την εποχή εκείνη είχαν γίνει πολύ μεγάλα βήματα στις επιστήμες και τις τέχνες και διακρίθηκαν πολλά διάσημα ονόματα, όπως ο Αρίσταρχος, ο Ερατοσθένης, ο Ευκλείδης, ο Απολλώνιος ο Ρόδιος, ο Θεόκριτος και πολλοί άλλοι.

Όποιος επισκεπτόταν την **Αίγυπτο**, περνούσε αναγκαστικά από την **Αλεξάνδρεια**, όπου βρισκόταν περικυκλωμένος από ακατανίκητους πειρασμούς: μεταξωτά από την **Κίνα** και βαμβακερά από την **Ινδία**, μπαχαρικά από την **Ινδία** και την **Ινδονησία**, αρώματα από μύρα της **Αφρικής**. Οπωσδήποτε θα προμηθευόταν χαρτί από πάπυρο. Είναι το φυτό που φύτρωνε μόνο στις όχθες του ποταμού **Νείλου** και των παραποτάμων του, εξασφαλίζοντας στην **Αίγυπτο** το απαραβίαστο μονοπώλιο της πιο φτηνής και πιο βολικής αρχαίας γραφικής ύλης.

Τα αρχαιότερα **ακιδογραφήματα** της Αιγύπτου ανάγονται στον 3^ο π.Χ. αιώνα, αλλά δεν υπάρχουν πολλά εκείνης της εποχής. Η πυκνή προσέλευση περιηγητών άρχισε τον 1^ο π.Χ. αιώνα και έφτασε στην ακμή της κατά τον 2^ο αιώνα, στα ήρεμα χρόνια της «**Pax Romana**».

Ο ταξιδιώτης στη **Συρία** μπορούσε να διαλέξει συριακό γυαλί ή χαλιά και κεντητά υφάσματα της **Εγγύς Ανατολής**. Μπορούσε, επίσης, να βρει εδώ προϊόντα εισαγόμενα από την **Άπω Ανατολή**, γιατί πολλοί από τους δρόμους των караβανιών, που ξεκινούσαν από τα βάθη της Ασίας, περνούσαν μέσα από τη Συρία.

Η **Αραβία** και η **Σομαλία** παρήγαν λιβάνι και σμύρνα, τα οποία χρησίμευαν ως θυμίαμα, φάρμακο και καλλυντικό.

Στη **Μικρά Ασία** μπορούσε να βρει όμορφα μάλλινα και λινά. Στην **Ελλάδα** υπήρχαν τα εξαιρετα υφαντά της **Πάτρας**. Αν δεν πήγαινε πέρα από την **Αθήνα**, θα μπορούσε να αρκεστεί σε ένα βάζο από το περίφημο μέλι του **Υμηττού**, ή αν τύχαινε να βρίσκεται σε κακή διάθεση, με τη σκέψη στο αναπόφευκτο τέλος της ύπαρξής του, μπορούσε να κάνει μία βόλτα στους φερετροποιούς.

Κατά τους χρόνους της «**Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας**», οι Αθηναίοι είχαν ειδικευθεί στις περίτεχνες πέτρινες σαρκοφάγους, τις οποίες μπορούσε κανείς να παραγγείλει, είτε πλήρως σκαλισμένες είτε εν μέρει, έτσι ώστε οι τελικές λεπτομέρειες να προστεθούν κατά την παράδοση, υπό την επίβλεψη του αγοραστή. Όπως είναι φυσικό, οι αρχαίοι είχαν δικούς τους τρόπους να κατασκευάζουν φτηνά και φανταχτερά ενθύμια. Χάρη στους αρχαιολόγους, έχουμε αρκετά δείγματα για να δούμε πώς ήταν. Στο **Αφγανιστάν** μάλιστα ανακαλύφθηκε ένα γυάλινο караβάκι διακοσμημένο με σκηνή από το λιμάνι της **Αλεξάνδρειας**.

Κατά τον 2^ο π.Χ. αιώνα, τα καταστήματα της **Αλεξάνδρειας**, πουλούσαν έναν ιδιαίτερα χαρακτηριστικό τύπο αγγείου από φτηνή μάλιστα πορσελάνη, με ανάγλυφη αναπαράσταση μιας από τις «**βασίλισσες**» των **Πτολεμαίων**.

Στην **Αντιόχεια** ένα από τα πιο δημοφιλή γλυπτά του αρχαίου κόσμου, ήταν ένα άγαλμα της «**Θεάς Τύχης**», προστάτιδας της πόλεως που ήταν και καύχημά της. Αντίγραφα του αγάλματος, υπήρχαν όχι μόνο σε γυαλί, αλλά και σε μάρμαρο, αλάβαστρο, πηλό, ορείχαλκο και άργυρο. Τα μετάλλινα αντίγραφα είχαν ύψος γύρω στα 7 -12 εκατοστά. Τα πιο μικρά ήταν 5 εκατοστά. Τα μαρμάρινα είχαν διάφορα μεγέθη από 30 εκατοστά μέχρι το τριπλάσιο.

Δεν έχουμε πολλές πληροφορίες για το εμπόριο των «**σουβενίρ**» στον αρχαίο κόσμο. Έχουμε, όμως αρκετές, ώστε να αποκαλύπτουν ότι μόνον τα αντικείμενα έχουν αλλάξει, ενώ τα γούστα, οι προτιμήσεις και οι επιδιώξεις δεν άλλαξαν και πολύ από τότε μέχρι σήμερα.

Έχουμε μόνο λίγες και αόριστες πληροφορίες, για τις αγοραστικές συνήθειες του έλληνα ή του ρωμαίου ταξιδιώτη, οι οποίες ωστόσο δείχνουν ότι εκείνος ή η σύζυγός του, δεν μπορούσε να προσπεράσει ένα τοπικό παζάρι πιο αδιάφορα από ότι εμείς σήμερα. «Αν η υγεία μου το επιτρέψει» γράφει σε φίλο του ένας έλληνας, κάτοικος της Αιγύπτου, κατά τα μέσα του 3^{ου} π.Χ. αιώνα, «και πάω στο Βυζάντιο (Κωνσταντινούπολη), θα σου φέρω παστά ψάρια». Τόνοι και καλκάνια ψαρεύονταν εκεί και, για τον κάτοικο της Αιγύπτου. Ήταν τόσο καλοδεχούμενο δώρο, όσο είναι σήμερα το χαβιάρι.

15) Η θέση των Τελωνείων έναντι των περιηγητών

Ωστόσο, υπήρχε ένας παράγων ο οποίος πρέπει να περιορίζει αρκετά την αγοραστική μανία των περιηγητών. Ήταν τα «portoria», οι «τελωνειακοί δασμοί».

Η Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία διατηρούσε σταθμούς ελέγχου, όχι μόνο στα λιμάνια και στα σύνορα, αλλά και στα όρια των επαρχιών, διότι έπρεπε να πληρώνεται φόρος ακόμη και για εμπορεύματα, που περνούσαν από τη μία επαρχία στην άλλη. Η ταξιδιωτική εξάρτηση (**instrumenta itineris**), δηλαδή υποζύγια, φορεία, άμαξες, κιβώτια ρουχισμού και άλλα τέτοια, καθώς και αντικείμενα προσωπικής χρήσεως (**ad usum proprium**) απαλλάσσονταν. Καθετί άλλο ήταν φορολογήσιμο, ακόμη και οι νεκροί που μεταφέρονταν για να ταφούν κάπου αλλού. Για τα περισσότερα είδη ο δασμός δεν ήταν μεγάλος. Ήταν μόνο δύο έως πέντε τοις εκατό επί της αξίας (**ad valorem**). Για εκείνα, όμως, ακριβώς που ορέγονταν οι περιηγητές, όπως μεταξωτά, αρώματα, μπαχαρικά, μαργαριτάρια και άλλα πολυτελή αντικείμενα από την «**Άπω Ανατολή**», έφτανε το είκοσι πέντε τοις εκατό.

Ορισμένοι δε πολίτες, όπως οι αναγνωρισμένοι ευεργέτες του κράτους, οι στρατιωτικοί και από το 100 μ.Χ. περίπου, ακόμη και οι βετεράνοι των ενόπλων δυνάμεων, είχαν το προνόμιο της εξαίρεσης από τους δασμούς. Η εξαίρεση, φυσικά, ίσχυε μόνο για τα είδη προσωπικής χρήσεως. Σε καμιά περίπτωση, όμως, δεν είχαν το δικαίωμα ελεύθερας εισαγωγής αντικειμένων προς εμπορία.

Θα πρέπει να αναφέρουμε εδώ και το ιδιαίτερο τελωνειακό και φορολογικό καθεστώς που υπήρχε το 166 π.Χ. στη **νήσο Δήλο**, το οποίο μάλιστα θεωρείται και ο πρόδρομος των «**Υπεράκτιων Εταιρειών**» (**OFFSHORE**). Το 166 π.Χ. ανακηρύχθηκε η Δήλος από τους Ρωμαίους ως «**ελεύθερο λιμάνι**».

Η απαλλαγή από τους φόρους, η ατέλεια, αλλά και η εξαιρετική γεωγραφική θέση της, είχαν ως αποτέλεσμα να συγκεντρωθεί εκεί όλο το διαμετακομιστικό εμπόριο μεταξύ Ανατολής, Δύσης, Βορρά και Νότου. Έτσι, το μικρό αυτό νησί έγινε πολύ σύντομα το μεγαλύτερο εμπορικό και διαμετακομιστικό κέντρο της οικουμένης. Στις πολύβουες προκυμαίες της πλοία από όλη τη Μεσόγειο φόρτωναν και ξεφόρτωναν διαρκώς τόνους εμπορευμάτων και χιλιάδες σκλάβους της εποχής εκείνης.

Φυσικό επακόλουθο ήταν η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού σε **30.000** περίπου κατοίκους περί το 90 π.Χ., ένας πολύ μεγάλος πληθυσμός για την έκταση του μικρού αυτού νησιού των 6.85 τετρ.χλμ., ενώ σήμερα είναι ακατοίκητο με 24 μόλις κατοίκους με την απογραφή του 2011.

Οι τελώνες (**portitores ή publican**) ζητούσαν πρώτα-πρώτα μία δήλωση (**professio**), στην οποία ο ταξιδιώτης κατέγραφε ό,τι κουβαλούσε μαζί του. Έκαναν τη δουλειά τους με ψυχρή μεθοδικότητα.

Όταν ο φημισμένος θαυματοποιός και σοφός «**Απολλώνιος**», στη σχετική ερώτηση το τι έφερε μαζί του, απάντησε αγέρωχα «σωφροσύνη, δικαιοσύνη, αρετή, εγκράτεια, ανδρεία, άσκηση», όλες οι λέξεις θηλυκού γένους, ο υπάλληλος του είπε: «**Βάλε λοιπόν στον κατάλογο όλες αυτές τις δούλες!**». Οπότε ο **Απολλώνιος** παρατήρησε ότι ήταν μάλλον κυράδες του παρά δούλες.

Με τη δήλωση στο χέρι οι τελώνες προχωρούσαν σε αυστηρό τελωνειακό έλεγχο. «**Θυμώνουμε και δυσανασχετούμε**», γράφει ο Πλούταρχος φιλοσοφικά, «με τους τελώνες...όταν ανοίγουν αποσκευές και δέματα που δεν είναι δικά τους, ψάχνοντας για κρυμμένα είδη, έχουν όμως το νόμο με το μέρος τους». Είχαν, ακόμη, το δικαίωμα να κάνουν λεπτομερή σωματική έρευνα. Οι νομομαθείς, όμως, ποτέ δεν συμφώνησαν επί του θέματος εάν μια παντρεμένη γυναίκα, την οποία κατά τον νόμο κανένας δεν μπορούσε να αγγίξει, είχε δικαίωμα να κάνει οτιδήποτε άλλο, παρά να παρακολουθεί τον ελεγκτή, που επέμενε να εξετάσει τα τετρακόσια μαργαριτάρια που είχε κρεμασμένα στο στήθος της.

Εάν ο υπάλληλος ανακάλυπτε αντικείμενα αδήλωτα) (**inscripta**), έκανε επιτόπου κατάσχεση. Ο ένοχος μπορούσε να τα εξαγοράσει, αλλά

στην τιμή που τα κοστολογούσε ο ελεγκτής. Στην περίπτωση δε που έκανε λογικό υπολογισμό, όχι κάτω από το διπλάσιο της πραγματικής τους αξίας. Ορισμένα είδη δεν μπορούσαν ούτε καν να εξαγοραστούν.

Εάν κάποιος προσπαθούσε να περάσει έναν νεαρό δούλο, ντύνοντάς τον σαν ελεύθερο πολίτη και παρουσιάζοντάς τον ως μέλος της οικογενείας του και ο δούλος φανέρωνε την απάτη, ο τελώνης τον απελευθέρωνε αμέσως. Όσες παρατυπίες ο ταξιδιώτης κατάφερε να αποδείξει ότι προέρχονταν από πραγματικό λάθος και όχι από προσπάθεια εξαπάτησης, αντιμετωπιζόνταν με σχετική επιείκεια. Πλήρωνε μόνον το διπλάσιο του κανονικού δασμού.

Επισημαίνεται, ότι όπως συμβαίνει πάντα διαχρονικά, οι κατάλληλες γνωριμίες βοηθούσαν πολύ. «Στείλε.,.ένα κοστούμι μπάνιου όσο γίνεται πιο γρήγορα», γράφει κάποιος Ιεροκλής το 257 π.Χ. στον Ζήωνα, επίσημο πράκτορα του Υπουργού Οικονομικών της Αιγύπτου, «κατά προτίμηση από κατσικόδερμα ή λεπτή μηλωτή. Επίσης έναν χιτώνα και μανδύα, και στρώμα, κουβέρτα, μαξιλάρια και μέλι. Μου γράφεις ότι ξαφνιαστήκες που δεν συνειδητοποίησα ότι όλα αυτά τα είδη υπόκεινται σε δασμό. Το γνωρίζω πολύ καλά, αλλά είσαι σε θέση να τακτοποιήσεις το θέμα και να τα στείλεις χωρίς κανέναν κίνδυνο».

Πιστεύεται ότι γύρω από τις ναυτικές βάσεις υπήρχαν διαθέσιμοι «μινιατουρίστες», προκειμένου να κάνουν τις προσωπογραφίες των περιηγητών, όσων ναυτικών ήθελαν να τις στείλουν στην πατρίδα τους.

Υπήρχαν, επίσης, και οι κατάλληλοι «ξεναγοί», οι οποίοι φαίνεται ότι δεν εθεωρούντο αξιόπιστοι ως προς τις διηγήσεις τους και στις σχετικές αναφορές τους για τα αξιόλογα αρχαιολογικά κτίσματα, όπως π.χ. τέσσερα τουλάχιστον διαφορετικά μέρη της Ιταλίας ισχυρίζονταν ότι είχαν το «Παλλάδιο». Κατά πρώτον, ξεφύτρωνα παντού.

Το πρόβλημα των αρχαίων επισκεπτών ήταν κάτι που συχνά αντιμετώπιζε και ο σύγχρονος ομόλογός του: Πώς θα αποφύγει τους ντόπιους ξεναγούς. Ο περιηγητής δεν μπορούσε να τους αποφύγει, ακόμη και εάν το ήθελε. Δεν βρίσκονταν μόνο στα μεγάλα τουριστικά κέντρα, αλλά και σε μικρότερα, τα οποία δεν είχαν να επιδείξουν, παρά μόνο λίγα και όχι μεγάλης σημασίας αξιοθέατα.

16) Συνθήκες διακίνησης των περιηγητών

Όσον αφορά την ασφαλή διακίνηση των περιηγητών, φαίνεται ότι η **Ρώμη** διέθετε «σύστημα φωτισμού» των κυρίων δρόμων από τις αρχές

ακόμη του 3^{ου} μ.Χ. αιώνα. Όσπου να υπάρξει δημόσιος φωτισμός, όταν έσβηναν τα φώτα των καταστημάτων ή στις παρόδους, οι πεζοί δεν μπορούσαν να κυκλοφορήσουν με ασφάλεια χωρίς πυρσούς.

Ο **Πετρώνιος**, μάλιστα, διηγείται ότι οι ήρωές του δεν θα είχαν βρει ποτέ τον δρόμο για να γυρίσουν πίσω στο πανδοχείο τους τη νύχτα, εάν ένας από αυτούς δεν είχε προνοήσει να σημαδέψει τους στύλους, που έβρισκαν στον δρόμο τους με άσπρη κιμωλία.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι και η **Κωνσταντινούπολη** είχε φώτα στους δρόμους κατά τον 6^ο αιώνα π.Χ. Δημόσιος φωτισμός υπήρχε από τους ελληνιστικούς ακόμη χρόνους και στους δρόμους της **Πομπηίας**, στη **Φλωρεντία** και στην **Αντιόχεια**. Στις μεγάλες πόλεις ο περιηγητής είχε τη δυνατότητα, εάν ήθελε, να κάνει μια βραδινή βόλτα, διότι στους κεντρικούς δρόμους, τα λυχνάρια των καταστημάτων (δεξιά και αριστερά) φωτιζαν αρκετά.

Επιπλέον, όσοι τριγύριζαν νυχτιάτικα πεζοί, έπρεπε να προσέχουν πολύ τα «**τροχοφόρα**». Πολλές αρχαίες πόλεις είχαν την πρόνοια να απαγορεύουν τα πιο πολλά οχήματα κατά το διάστημα της ημέρας, περιορίζοντας την κυκλοφορία τους από τη δύση του ηλίου μέχρι την ανατολή. Οι άνθρωποι που περπατούσαν εκείνες τις ώρες στους δρόμους, συχνά αναγκάζονταν να στριμωχτούν σε μια εξώπορτα για να μην τους συνθλίψει καμιά βαρυφορτωμένη βοϊδάμαξα, καθώς κλυδωνιζόταν επικινδύνως.

Έτσι, οι διατάξεις του «**Καίσαρα**» για τη Ρώμη το 45 π.Χ. ως προς τους τροχαίους κινδύνους, περιελάμβαναν και απαγόρευση διέλευσης κάθε τροχοφόρου κατά τις πρώτες δέκα ώρες της ημέρας, με ορισμένες εύλογες εξαιρέσεις. Όπως, οχήματα που μετέφεραν υλικά οικοδομών για την ανέγερση ναών ή αποκόμιζαν υλικά κατεδαφίσεως δημοσίων κτιρίων, αποκομιδής απορριμμάτων, άρματα που συμμετείχαν στους αγώνες τις ημέρες των αγώνων, άμαξες που μετέφεραν τις Εστιάδες και άλλους αρχιερείς σε ημέρες εορτών κτλ. Ο «**Κλαύδιος**» εξέδωσε διάταγμα που απαγόρευε τα ταξιδιωτικά οχήματα όλες τις ώρες σε όλες τις πόλεις της Ιταλίας. Οι ταξιδιώτες περιορίζονταν σε «πεζοπορία, φορείο ή φορητό κάθισμα». Στις τάξεις των εξαιρουμένων για ελευθέρα διακίνηση, υπάγονταν όσοι περνούσαν τα σύνορα για να προσέλθουν σε εορτές, εφόσον κρατούσαν θρησκευτικά σύμβολα, τα οποία μαρτυρούσαν ότι πράγματι αυτός ήταν ο προορισμός τους. Διάφορες ανάλογες διατάξεις εξακολούθησαν να εκδίδονται κατά τους τρεις επόμενους αιώνες.

17) Ο διαχρονικός δημιουργός των εθνικών πολιτισμών.

«**Δημιουργός**», φυσικά, όλων των προαναφερθέντων εν συντομία εθνικών πολιτισμών είναι διαχρονικά ο ανθρώπινος παράγων, δηλαδή ο άνθρωπος. Το τελειότερο κατασκεύασμα και πλάσμα του Δημιουργού στη Γή. Κατασκευάζει εργαλεία για τις ανάγκες του και κτίζει σπίτια για τη στέγασή του. Δημιουργεί συνοικισμούς. Η συνοίκηση σημειώνει την αρχή της δημιουργίας των κοινωνιών. Έπειτα διαμορφώνονται τα κράτη. Οι ανθρώπινες φυλές μεταφέρουν την εμπειρία των πρωτόγονων πολιτισμών τους στα κράτη που συνέστησαν. Εργάζονται πάνω σε αυτή την εμπειρία τους, μεγαλώνουν τον κύκλο των γνώσεών τους, μαθαίνουν να διακοσμούν και να γράφουν. **Έτσι δημιουργήθηκαν οι εθνικοί πολιτισμοί:** κινεζικός, ινδικός, αιγυπτιακός, αραβικός, ο πολιτισμός των Μάγια του Περού κ. ά.

Πάνω, όμως, από όλους ο ελληνικός. Εκείνος ο μοναδικός πολιτισμός, που γεννήθηκε και διαμορφώθηκε μέσα σε τέσσερις αιώνες, φτάνοντας στο απόγειό του τον 5^ο π.Χ. αιώνα, τον «**Χρυσούν αιώνα**», που πότισε όλους σχεδόν τους πολιτισμούς με το αθάνατο νερό της υψηλοφροσύνης του και της ωραιότητός του. Στην τέχνη, στη σκέψη, στη διαβίωση έδωσε τα πρότυπά του ο ελληνικός νους και το ελληνικό πνεύμα.

Ωστόσο, τα τεχνολογικά του επιτεύγματα υπήρξαν απaráμιλλα, τόσοσιν ως προς την ευφυΐα, όσο και για την απλότητά τους (π.χ. το υδραυλικό και αποχετευτικό σύστημα της Μινωικής Κνωσού, η αποξήρανση της λίμνης Κοπαΐδος από τους Μυκηναίους Μινύες, ο αστρολάβος των Αντικυθήρων, οι πυραμίδες του Άργους και του Ελληνικού κ.ά.). Οι πυραμίδες, μάλιστα, της Αργολίδος είναι τα αρχαιότερα μεγαλιθικά μνημεία στην αρχαία Ελλάδα. Η πυραμίδα δε του Ελληνικού είναι αρχαιότερη των Αιγυπτιακών. Έτσι, επιβεβαιώνεται ότι Έλληνες έκτισαν τις πυραμίδες της Αιγύπτου, που στηρίζεται στην ιστορική πληροφορία του **Διοδώρου Σικελιώτη**.

Στα πολιτεύματα χάρισε την πυξίδα της ορθής διοικήσεως: τη Δημοκρατία. Διότι οι Έλληνες υπήρξαν οι πρώτοι αξιόλογοι δημοκράτες της Ιστορίας. Μόνο στην Ελληνική Ιστορία, έχουμε τρία τουλάχιστον παραδείγματα από αυτοκρατορίες. Η Αθήνα και η Σπάρτη έφτασαν να αποκτήσουν αυτοκρατορίες με το σύστημα των συμμαχιών και των ηγεμονιών.

Η **Σπάρτη** ήταν αριστοκρατική και στρατιωτική.

Η **Αθήνα** ήταν ναυτική και δημοκρατική. Ήταν η πρώτη στον κόσμο η οποία τίμησε τη σοφία και τον λόγο και η πρώτη που εισήγαγε την

αρμονία, την απλότητα, τη σαφήνεια, τη ζωή και το μέτρο στα στοιχεία του πολιτισμού. Στην Αθήνα διαπλάστηκε η εκφραστική, η πλαστική και η ωραία γλώσσα και δημιουργήθηκε η θαυμαστή από όλο τον κόσμο πνευματική παραγωγή. Εδώ αναγέρθηκε ένας **Παρθενώνας**, το μνημείο στον «**ιερό βράχο της Ακροπόλεως**», για να επιδεικνύεται το άφθαστο μεγαλείο της ψυχής ενός αθανάτου λαού. Υψώθηκε για να συμπεριλάβει στον χώρο του το ασύλληπτο πνεύμα της αδαμάστου Ελληνικής φυλής η οποία ζει διαιώνια. Αποτελεί το αιώνιο υπόδειγμα του ωραίου και το τελειότερο μνημείο του ανθρώπου, το μνημείο των μνημείων της ανθρωπότητας. Καμία περιγραφή δεν θα μπορέσει ποτέ να αποτυπώσει το μεγαλείο και την ομορφιά του, που χρειάστηκαν δέκα χρόνια για να κτιστεί.

Και οι δύο ήταν τυραννικές. Και οι δύο απέτυχαν καταστροφικά για διαφορετικούς λόγους. Έπειτα, έχουμε τη σταδιοδρομία του Μεγάλου Αλεξάνδρου και τη σύντομη, αλλά σημαντική αυτοκρατορία του. Μία σταδιοδρομία που αποτέλεσε πρότυπο για τον Καίσαρα και τον Ναπολέοντα, μία αυτοκρατορία βασισμένη στην απλή κατάκτηση.

Η Ελληνιστική εποχή παρουσιάζει το εξής σημαντικό: Οι Έλληνες, μαζί με τους εξελληνισθέντες συγγενείς λαούς της τεράστιας αυτοκρατορίας, του συνόλου των διαφόρων ελληνικών βασιλείων των Επιγόνων, ήταν τότε ο πολυαριθμότερος λαός της Οικουμένης. Κατά τους υπολογισμούς πολλών ιστορικών, ο συνολικός πληθυσμός των Ελληνικών βασιλείων έφτανε στα 60-100 εκατομμύρια. Μόνον η Αθήνα στην εποχή της ακμής της, κυβερνούσα είκοσι εκατομμύρια συμμάχους και υπηκόους.

Όλα, λοιπόν, αυτά τα επιτεύγματα του ανθρώπου, του πνεύματος και των χεριών του, τους κάθε μορφής αγώνες του, τα παραστρατήματά του, τις γεννήσεις και τους αφανισμούς των εθνών, τι μεγάλες συγκρούσεις των ανθρωπίνων ομάδων, τους μεγάλους κατακτητές, τους μεγαλοφυείς φιλοσόφους και ιδρυτές θρησκειών, όλα δηλαδή αυτά τα οποία συνθέτουν τη μεγαλειώδη παρέλαση της «**παγκόσμιας ιστορικής κληρονομιάς**», επιθυμούν να γνωρίσουν από κοντά, στους τόπους που διαδραματίστηκαν και να γνωρίσουν την Ιστορία του ανθρωπίνου γένους, όλοι αυτοί **οι τουρίστες, οι ταξιδιώτες και οι περιηγητές**. Είναι αυτά που τους έλκουν και αυτά που αποτελούν τη γενεσιουργό αιτία του τουριστικού κινήματος ανά τους αιώνες.

Μόνο, που κανείς σχεδόν δεν ενδιαφέρεται πολύ για το τι λένε οι ιστορικοί, επειδή ασχολούνται με το παρελθόν και το παρελθόν είναι νεκρό και αποκρουστικό, παραγνωρίζοντας τις θέσεις των ιστοριογράφων και

φιλοσόφων της αρχαιότητας (Ηροδότου, Θουκυδίδη, Λουκιανού, Πολυβίου, Αριστοτέλη, Πλουτάρχου, Κικέρωνα, Ισοκράτη, Πλάτωνα, Ευριπίδη) και λησμονούν ότι:

«Ιστορία σημαίνει καταρχήν γνώση και αφήγηση της ανθρωπίνης δράσεως στο παρελθόν, για αποκόμιση πείρας και έμπνευσης για το παρόν και το μέλλον». Όπως δε, είχε προσημάνει πριν από χιλιάδες χρόνια ο Ευριπίδης: **«Όλβιος όστις της ιστορίας έσχε μάθησιν».**

Η ιστορία ευτυχώς δεν σταματάει ποτέ. Στην πορεία της συναντά ολοένα και περισσότερους λαούς, διαδεχόμενοι παλαιότερους.

Επισημαίνεται, ότι όλα τα προαναφερθέντα, ως προς τη διακίνηση των περιηγητών κατά τους αρχαίους χρόνους και την εφαρμοζόμενη τελωνειακή νομοθεσία, δεν αποτελούν είδος παραδοσιακής αρχαιολατρίας, αλλά μια γενικότερη διεθνής διαπίστωση των διανοουμένων και των ειδημόνων περί τα δημοσιονομικά μιας χώρας, στην προσπάθειά τους να συλλάβουν και να εντοπίσουν την ιδιαιτερότητα του ανθρώπινου πολιτισμού και της εφαρμοζόμενης τότε δημοσιονομικής πολιτικής.

18) Ο Τελωνειακός έλεγχος

Σε μία, λοιπόν, ανθούσα **«τουριστική βιομηχανία»**, θα πρέπει ο τελωνειακός έλεγχος να αποβλέπει σε μια λογική εξασφάλιση των συναλλαγματικών εσόδων και σε ένα ελάχιστο όριο επεμβάσεως στην τελωνειακή διαχείριση του επιβάτη-περιηγητή-ταξιδιώτη. Με συνετούς ελέγχους και με τη χρησιμοποίηση ψυχολογικής κρίσεως, η **«Τελωνειακή Υπηρεσία»** δύναται να συμβάλλει ουσιαστικά στην ικανοποιητική και ταχεία είσοδο των περιηγητών και τον εκτελωνισμό των μεταφερομένων αποσκευών του. Στον τομέα αυτό της τουριστικής εξυπηρετήσεως, θα πρέπει να καταβάλλεται προσπάθεια όπως το Τελωνείο διέπεται υπηρεσιακά από πνεύμα ανώτερο. Να συμπεριφέρεται κατά τρόπο ο οποίος να εξυπηρετεί τα γενικότερα συμφέροντα της χώρας, (οικονομικά, κοινωνικά, εκπολιτιστικά και διεθνούς φύσεως), χωρίς να παραβλάπτονται τα δημοσιονομικά.

Ειδικότερα οι τελωνειακές διατυπώσεις του ελέγχου των αποσκευών, των από την αλλοδαπή προερχομένων επιβατών, θα πρέπει να είναι απλές, ώστε να διεξάγεται και τερματίζεται όσο το δυνατόν ταχύτερα και χωρίς την ελάχιστη ενόχληση αυτών. Αυτή η ευμενέστερη μεταχείρισή τους, είναι επιβεβλημένη από λόγους επίδειξης ανωτέρου πολιτισμικού επιπέδου και ευρύτερης αναπτύξεως της επιβατικής και γενικότερα της

τουριστικής κινήσεως. Διότι, από τον τουρισμό η εθνική μας οικονομία αποκομίζει σημαντικά οφέλη.

Για την ανάπτυξη, δε, ευρύτερης τουριστικής κινήσεως στη χώρα μας, η οποία αποκαλείται και **«βιομηχανία ξένων»**, υπάρχουν ιδιαίτερες πρόσφορες δυνατότητες, διότι αυτή, όπως προαναφέραμε, αποτελεί ιδανικό τόπο προσέλευσης ξένων τουριστών, λόγω του απαραμίλλου αρχαίου πολιτισμού, της αρχαίας ιστορίας, των μνημείων, των υπέροχων φυσικών καλλονών και του υγιεινού κλίματος. Για όλους, λοιπόν, αυτούς τους λόγους, οι τελωνειακές διατυπώσεις πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο και να εφαρμόζονται με σύστημα, το οποίο να εξασφαλίζει όσο το δυνατόν τη με μεγαλύτερη δυνατή ταχύτητα διεξαγωγή τους, χωρίς φυσικά να διακυβεύονται και να παραβλάπτονται τα δημοσιονομικά συμφέροντα της χώρας μας.

Σήμερα, απανταχού του κόσμου δίνεται ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη της τουριστικής κινήσεως. Διότι δεν είναι μόνον ότι εξυπηρετούνται μέσω αυτής οικονομικά, κοινωνικά και διεθνούς φύσεως συμφέροντα, αλλά και διότι η μορφωτική και η εκπολιτιστική επίδρασή της είναι τεράστια. Συνεπώς, ο χρησιμοποιούμενος όρος **«Τουριστική Βιομηχανία»**, σωστά χρησιμοποιείται για τον σοβαρότατο αυτό τομέα της Εθνικής Οικονομίας των Χωρών. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού από οικονομικής απόψεως, κάθε φύσεως επιχειρήσεις και επαγγέλματα, οργανισμοί και υπηρεσίες, συμβάλλουν κατά τρόπο είτε άμεσο, είτε έμμεσο. Επισημαίνεται ότι και η **«Τελωνειακή Υπηρεσία»** του κάθε κράτους, είναι εκείνη η οποία συμβάλλει θετικά ευθέως στην ανάπτυξη του τομέα αυτού, διότι είναι η Κρατική Υπηρεσία, η αποστολή της οποίας από τουριστικής απόψεως είναι σοβαρότατη και η οποία ως **«καλωσοριστής»** των ταξιδιωτών, έχει τις μεγαλύτερες υποχρεώσεις από απόψεως καλής υποδοχής.

Η τοποθέτησή της στα πλέον ευαίσθητα σημεία, στους χώρους όπου ο ξένος επισκέπτης έρχεται το πρώτον σε επαφή με το έδαφος και τον πολιτισμό της Χώρας υποδοχής, δημιουργεί εντελώς ιδιαίτερες υποχρεώσεις. Γνωρίζουν σήμερα οι Τελωνειακοί ότι τα Τελωνεία ως φυσικός προστάτης όλων των μορφών της παραγωγικής δραστηριότητας της χώρας υποδοχής πρέπει να είναι, και είναι, σε θέση να παρέχουν τη συνδρομή τους και στη βιομηχανία του τουρισμού.

Εξάλλου, ο διεθνής τουρισμός έχει απαιτήσεις. Εξυπηρετεί οικονομικώς, δημοσιονομικώς και κοινωνικώς, διαδραματίζει όμως και ρόλο μορφωτικό και εκπολιτιστικό. Για τους λόγους αυτούς έχει την απαίτηση η

κίνηση αυτή μέσω της οποίας καλλιεργείται μία ευρύτατη συνεργασία των λαών, να μην βρίσκει τελωνειακούς φραγμούς και να μην αντιμετωπίζει ακαμψία των τελωνειακών κανονισμών. Απαιτεί «**πολιτική ανοικτής θύρας**». Θέλει το Τελωνείο να μην είναι φραγμός, να μην εμποδίζει τη διέλευση και τη δίοδο, θέλει τις τελωνειακές διατυπώσεις τέτοιες, που να επιτρέπουν να γίνεται δεκτός ως μέλος κάθε άνθρωπος.

Τα ουσιώδη σημεία στα οποία ο Τελωνειακός υπάλληλος θα πρέπει να επικεντρωθεί είναι:

α) ότι ο ταξιδιώτης είναι πραγματικός περιηγητής.

β) ότι ο περιηγητής ή η περιηγήτρια δεν συναποκομίζουν απαγορευμένα αντικείμενα.

γ) ότι δεν υπάρχουν αποσκευές ή είδη, τα οποία να υπερβαίνουν τις ειδικές παραχωρήσεις ατέλειας των επιβατών, που καθορίζονται και αναπροσαρμόζονται κάθε χρόνο με σχετικό Κοινοτικό κανονισμό.

δ) ότι ειδικά για τα μεταφερόμενα αυτοκίνητα, θαλαμηγούς ή αεροπλάνα, ο επιβάτης συγκεντρώνει τις προβλεπόμενες προϋποθέσεις ελευθέρως χρήσεως, με την έκδοση του αντιστοίχου Δ.Ε.Χ.

Οι μέθοδοι του προβλεπομένου τελωνειακού ελέγχου των επιβατών, πρέπει να ανταποκρίνονται προς τις ειδικές απαιτήσεις του τρόπου εισόδου, είτε δια ξηράς, είτε δια θαλάσσης, είτε αεροπορικώς. Φυσικά κάθε χώρα επόμενο είναι ότι θα ποικίλει τους σχετικούς Κανονισμούς της, ώστε να είναι κατάλληλος για τις ειδικές ανάγκες αυτής.

Γενικώς, όμως, εφαρμόζονται οι συνήθως ισχύοντες κανόνες για την είσοδο των επιβατών και τον τρόπο εκτελωνισμού των συναποκομιζομένων αποσκευών τους:

α) είτε αυτές μεταφέρονται στην ξηρά από τον ίδιο τον επιβάτη.

β) είτε παρουσιάζονται προς εξέταση επί του πλοίου, προσωπικώς από τον επιβάτη.

γ) είτε εκτελωνίζονται από τον επιβάτη ή από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο μετά την αποβίβαση του επιβάτη στην ξηρά.

19) Η σημερινή κατάσταση

Επισημαίνεται και τονίζεται ιδιαίτερος ότι, ειδικά σήμερα, στα πλαίσια της «Κοινοτικής νομοθεσίας», ταξιδεύοντας κανείς στο εσωτερικό της «**Ευρωπαϊκής Ενώσεως**», μετακινείται από χώρα σε χώρα, χωρίς διαβατηριακό έλεγχο και χάρη στο ενιαίο νόμισμα του ευρώ, έχει την δυνατότητα να κάνει συμφέρουσες αγορές. Έχει εύκολη πρόσβαση στην ια-

τροφαρμακευτική περίθαλψη, εάν χρειαστεί. Επίσης, η άδεια οδήγησης και το ασφαλιστήριο του αυτοκινήτου ισχύουν σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, ανεξαρτήτως του κράτους-μέλους στο οποίο έχουν εκδοθεί.

Έτσι το ταξίδι, η φυγή προς άγνωστους τόπους και άγνωστες χώρες, τις τελευταίες δεκαετίες έγινε ανώδυνο με σχεδόν μηδενικούς κινδύνους. Η διέλευση κρατών και ηπειρών διαδικασία ολίγων ωρών. Τα ταξίδια έγιναν εθνικό πάθος. Καλύτερες άμαξες, καλύτεροι δρόμοι, πολυτελείς λουτροπόλεις, με πολυτελή και χλιδάτα ξενοδοχεία, εστιατόρια και καφετέριες. Η βιομηχανική επανάσταση έφερε τη μεσαία τάξη πιο κοντά στα ταξίδια και τις περιηγήσεις. Σημειωτέον, ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση, καλύπτει σχεδόν ολόκληρη την Ευρωπαϊκή ήπειρο, από τη Λαπωνία στον Βορρά μέχρι τη Μεσόγειο Θάλασσα και από τη δυτική ακτή της Ιρλανδίας, μέχρι τις ακτές της Κύπρου. Διαθέτει ένα πλούσιο μωσαϊκό τοπίων από τις βραχώδεις ακτές μέχρι τις αμμώδεις παραλίες, από τους πλούσιους και πολλούς βοσκοτόπους μέχρι τις άνυδρες πεδιάδες και από τις λίμνες και τα δάση μέχρι την αρκτική τούνδρα.

Επισημαίνεται ότι οι λαοί της Ευρώπης με τις διαφορετικές παραδόσεις και γλώσσες και την πολυμορφία των πολιτιστικών τους χαρακτηριστικών, αντιστοιχούν σε πάνω από το 7% του παγκοσμίου πληθυσμού. Η ιστορική τους κληρονομιά απεικονίζεται σε προϊστορικά έργα ζωγραφικής σε σπήλαια, σε ελληνορωμαϊκές αρχαιότητες, στην αρχιτεκτονική, σε μεσαιωνικά κάστρα, αναγεννησιακά παλάτια, και εκκλησίες. Αλλά και η σύγχρονη Ευρώπη προσελκύει τον ταξιδιώτη με τις πόλεις της που σφύζουν από ζωή, τις ζωντανές εορταστικές εκδηλώσεις, τα χειμερινά ή θερινά σπορ και τη μεγάλη γαστρονομική παράδοση.

Οι Ευρωπαίοι λατρεύουν τα ταξίδια και η κατάργηση σε μεγάλο βαθμό του ελέγχου των διαβατηρίων και των αποσκευών, έχει διευκολύνει πολύ τις μετακινήσεις τους. Οι περισσότεροι Ευρωπαίοι διαπιστώνουν πράγματι ότι το να ταξιδεύουν σήμερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι εξίσου εύκολο με το να ταξιδεύουν στην ίδια τους τη χώρα.

Η Ελλάδα, ως εκ της γεωγραφικής θέσεώς της στον μεσογειακό χώρο και ευρισκόμενη στο μέσον της διόδου Εγγύς Ανατολή-Ευρώπη, εχρησιμοποιείτο κατά το παρελθόν περισσότερο ως πέρασμα των διεθνών λαθρεμπόρων, παρά ως διαμονή περιηγητών και τουριστών. Εξάλλου η έλλειψη έργων τουριστικής υποδομής, εμπόδιζε την άφιξη και την μακρά διαμονή αυτών στην Ελλάδα. Ο ξένος τουρίστας ή περιηγητής για να παραμείνει επί μακρόν σε μια χώρα, επιθυμεί ευχάριστο διαμονή, ενώ αντι-

θέτως ο λαθρέμπορος επιθυμώντας κάτι το παράνομο, δεν ενδιαφέρεται τόσο γιαυτό, όσο για την ταχεία εξυπηρέτηση του σκοπού του. Η εξυπηρέτηση αυτή, την οποία επιθυμούν τόσο ο αλλοδαπός περιηγητής όσον και ο παράνομος λαθρέμπορος έχει ανατεθεί στην Τελωνειακή Υπηρεσία, η οποία ζητείται να φέρει εις πέρας ένα πολύ δύσκολο έργο. Δηλαδή την ταχεία εξυπηρέτηση των αφικνουμένων τουριστών, συγχρόνως δε τη δίωξη των υπόπτων λαθρεμπόρων.

Σήμερα, η φορά των πραγμάτων έχει αλλάξει τελείως, όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και σε ολόκληρη την Ευρώπη. Η κοσμοθεωρία για τον τουρισμό αντικαταστάθηκε, διότι τουρισμός σημαίνει δύναμη, συνάλλαγμα, έργα, κοινωνική πρόοδο, εισροή ξένων κεφαλαίων, απασχόληση, εργασία κτλ. Ο σημερινός τελωνειακός γνωρίζει τον διερχόμενο αλλοδαπό, τον μαντεύει, τον αναμένει μερικές φορές, έχει πληροφορίες για τους διελυσομένους περιηγητές, άλλους ελέγχει επισταμένως και άλλους αφήνει ανεξέλεγκτους. Όχι μόνον τους ελέγχει, αλλά και γρήγορα οι επιβάτες περνούν μπροστά από τον ελεγκτή με τη βοήθεια και του συγχρόνου τεχνολογικού εξοπλισμού, όπως η κινηματογραφική ταινία. Εδώ καλείται το όργανο να μαντεύσει, να παρακολουθήσει, να εντοπίσει τον ύποπτο και να απαλλάξει του ελέγχου το πλήθος των μη υπόπτων.

Μία σοβαρή προσπάθεια, αφορά το προσωπικό της Τελωνειακής Υπηρεσίας ως προς την καλλίτερη εμφάνιση με άμεμπτο τελωνειακή περιβολή, διότι η στολή του τελωνειακού υπαλλήλου είναι εκείνη την οποία δέχονται περισσότερο οι ξένοι ταξιδιώτες και ευμενέστερα αποδέχονται την παρέμβασή τους.

Η σημαντικότερη, πάντως, διαχρονική αύξηση της διεθνούς τουριστικής περιηγητικής κίνησης, επέβαλε και συνεχώς επιβάλλει ανάλογη αντιμετώπιση του προβλήματος, εκ μέρους των Τελωνειακών Διοικήσεων των διαφόρων κρατών, η οποία καλύπτει ζωτικό τομέα επί του θέματος αυτού. Παρίσταται, έτσι ανάγκη, αφενός μεν αναπροσαρμογής της Τελωνειακής νομοθεσίας, μέσα στα πλαίσια κάθε φορά της τουριστικής σκοπιμότητας του κάθε κράτους, αφετέρου δε σύστασης Τελωνείων στα σημεία εισόδου-εξόδου των επιβατών, ή ενίσχυσης αυτών με κατάλληλο προσωπικό, ικανό να ανταποκριθεί επαρκώς στις ανάγκες εξυπηρέτησης της ολονέν αυξανομένης τουριστικής κινήσεως προς τις διάφορες χώρες-κράτη.

Τα εφαρμοζόμενα σήμερα, από τις πλέον ανεπτυγμένες τουριστικώς χώρες τελωνειακά συστήματα και διαδικασίες για την ανάπτυξη της

τουριστικής κινήσεως σε αυτές, αποδεικνύουν το υψηλό επίπεδο της τουριστικής συνειδήσεως, η οποία προ πολλού έχει καλλιεργηθεί στις χώρες αυτές, ως και η ακολουθούμενη από την κάθε μία τουριστική πολιτική.

Είναι φανερή η διεθνώς εκδηλουμένη προσπάθεια καθιερώσεως κοινών συστημάτων και διατυπώσεων, τα οποία στα πλαίσια του εφικτού, να επιτρέπουν την απρόσκοπτο διακίνηση των για τουριστικούς σκοπούς επισκεπτομένους τις διάφορες χώρες προσώπων.

Θετικό βήμα προς την κατεύθυνση αυτή, της εναρμονίσεως, δηλαδή, των σχετικών με την ανάπτυξη του τουρισμού και των διεθνών ταξιδίων, διατυπώσεων, αποτέλεσε η υπογραφή στη **Νέα Υόρκη** κατά το έτος **1954** σχετική σύμβαση, στην οποία συμμετέχει και η Ελλάδα. Οι περισσότερες Χώρες, οι οποίες συμμετείχαν στη σύμβαση αυτή, έχουν προσαρμόσει κατά το δυνατόν τις νομοθεσίες τους προς το πνεύμα της εν λόγω συμβάσεως, με την καθιέρωση αναλόγων διατυπώσεων, κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η ελευθεριότητα, την οποία συνιστά η σύμβαση, κατά τη διακίνηση των τουριστών στις Χώρες τους.

Στη συνέχεια των κατά τα ανωτέρω προσπαθειών ομοιομορφοποίησης των διαφόρων διατυπώσεων και διαδικασιών πρέπει να αποδοθεί και η διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών επί του τουρισμού και των διεθνών ταξιδίων, η οποία πραγματοποιήθηκε στη **Ρώμη κατά το έτος 1963**, στην οποία εκπροσωπήθηκε και η Ελληνική Τελωνειακή Διοίκηση.

Οι κυριότερες τελωνειακές συστάσεις για τις χώρες που συμμετείχαν στη σύμβαση ήταν, μεταξύ των άλλων, και οι εξής:

α) Να εξασφαλίζουν μία κατά το δυνατόν ευρύτερη δημοσιότητα των τελωνειακών διατυπώσεων και των διευκολύνσεων, που θα εφαρμόζονται στους αφικνουμένους στις Χώρες τους ταξιδιώτες.

β) Όπως, κατά το μέτρο του δυνατού, να μην απαιτούν γραπτή δήλωση για τις συνοδευόμενες αποσκευές και ο σχετικός έλεγχος να γίνεται δοκιμαστικώς κατά τρόπο εκλεκτικό.

γ) Όπως, οι Χώρες που έχουν κοινά σύνορα, εξετάσουν τη δυνατότητα σύναψης διμερών συμφωνιών προς εγκαθίδρυση Τελωνειακού Γραφείου, που να λειτουργεί με υπαλλήλους αμφοτέρων των Διοικήσεων.

δ) Όπως, οι Κυβερνήσεις λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την επιτάχυνση του τελωνειακού ελέγχου στα συνοριακά Τελωνεία εισόδου διά ξηράς και ιδίως να εξετάσουν τη δυνατότητα διαχωρισμού της κίνησης των εισερχομένων ή εξερχομένων με αυτοκίνητα επιβατών, από την αντίστοιχη κίνηση των διακινουμένων με αυτοκίνητα εμπορευμάτων.

ε) Όσον αφορά τον τομέα του ταξιδιωτικού συναλλάγματος, κάθε Χώρα θα πρέπει, εφόσον η κατάσταση της στον τομέα αυτόν το επιτρέπει, να παρέχει τις μεγαλύτερες δυνατές διευκολύνσεις από την άποψη παρεχομένου συναλλάγματος, για τα ταξίδια του εξωτερικού. Εάν σε εξαιρετικές περιπτώσεις κρίνονται αναγκαίοι περιορισμοί, θα πρέπει να αναγνωρίζονται οι ειδικές ανάγκες των προσώπων τα οποία ταξιδεύουν για λόγους υγείας, σπουδών, επιστημονικών ερευνών κτλ.

στ) Στον τομέα των ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων (Ι.Χ.) συνιστάται όπως, τα ισχύοντα στη χώρα έκδοσης διπλώματα οδήγησης, ισχύουν και για τις επισκεπτόμενες χώρες και εάν αυτό δεν είναι εφικτό να αναγνωρίζονται ως ισχυρά τα διεθνή διπλώματα οδήγησης, τα σύμφωνα προς το υπόδειγμα 10 της Σύμβασης του 1949 με την έκδοση δύο κυρίως προβλεπόμενων τίτλων προσωρινής κυκλοφορίας των Δελτίων Ελευθέρως Χρήσεως (Δ.Ε.Χ.) και των τριπτύχων ή πολυπτύχων.

Επισημαίνεται ότι η Χώρα μας εν προκειμένω ουδόλως υστερεί από την άποψη συστημάτων τελωνειακών διαδικασιών και διευκολύνσεων, σύμφωνα με τις ανωτέρω διεθνείς Συμβάσεις.

Αξίζει να αναφερθεί ότι το Ν.Α.2544/1953 αποτέλεσε αληθινή επανάσταση στον τομέα της τελωνειακής τουριστικής πολιτικής. Εγκαταλείφθηκε η μέχρι τότε αυστηρή μεταχείριση των επιβατών, που αποσκοπούσε στην είσπραξη προϋπολογιζομένων εσόδων και στη θέση της εγκαινιάστηκε νέα κατάσταση ελευθεριότητας, απαλλαγών και διευκολύνσεων, προς τον σκοπό όπως καλλιεργηθεί αίσθημα εμπιστοσύνης προς τα Ελληνικά Τελωνεία. Έτσι, τα Τελωνεία βάσει του **άρθρ. 1 παρ.2** εκκαλούντο πλέον να διαδραματίσουν με την εφαρμογή των διευκολύνσεων που θεσπίστηκαν και την ευρεία διακριτική εξουσία που παρασχέθηκε στους Τελων. Υπαλλήλους κατά τον έλεγχο των αποσκευών των επιβατών, τον πρωτεύοντα ρόλο στην επιτυχία της τουριστικής πολιτικής της χώρας, η οποία εγκαινιάστηκε με τον ανωτέρω νόμο, διατηρουμένης πάντοτε της δυνατότητας διενεργείας δοκιμαστικού ελέγχου. Η κατά τα ανωτέρω ικανοποιητική εξέλιξη, που σημειώθηκε στον τομέα της τελωνειακής τουριστικής πολιτικής, έφτασε στο σημείο το Τελωνείο να μην αποτελεί πλέον αντικείμενο σκέψης, για επηρεασμό καθιονδήποτε τρόπο της εκδήλωσης προτίμησης του διεθνούς τουριστικού πνεύματος προς τη Χώρα μας.

Η ικανοποίηση του περιηγητού από την απόλαυση την οποία του προσφέρουν τα θέλητρα της χώρας μας, ο ουρανός και η θάλασσα, οι λουτροπόλεις, τα περίφημα νησιά μας, οι δαντελένιες ακρογιαλιές όπου

αμιλλώνται η αρμονία και η χάρη, τα μουσεία ως αψευδείς αποδείξεις ενός μεγάλου παρελθόντος, τα μνημεία και τα κατεσπαρμένα ερείπια σε κάθε γωνία της ιερής αυτής γης, θα έχαναν ως προσφορά την αξία τους, χωρίς την πολιτική της καλής υποδοχής, που είναι η βάση του όλου οικοδομήματος.

Όπως προαναφέραμε, ο Τελωνειακός Υπάλληλος είναι το πρώτο πρόσωπο το οποίο βλέπει ο ξένος κατά την είσοδό του στη χώρα και το τελευταίο κατά την έξοδό του από αυτήν. Οφείλει, επομένως, να έχει πάντοτε στο νου του ότι πρέπει να είναι με ευχάριστη διάθεση και ευγενική συμπεριφορά, αλλά και με αξιοπρεπή παράσταση. Πρέπει να γνωρίζει ότι η πρώτη εντύπωση την οποία θα αποκομίσει ο περιηγητής από την εν γένει παράστασή του, παραμένει ζωνρή και θα την συναποκομίζει κατά την περιήγησή του στο εσωτερικό της χώρας, αλλά και μετά την έξοδό του από αυτήν. Τέλος, εκτός των συνόρων της χώρας μας, θα αποτελεί την καλλίτερη, την πλέον εναργή και αποτελεσματική ζωντανή διαφήμιση αυτής και του πολιτισμού της. Αυτή θα είναι και η ελάχιστη ικανοποίηση των Τελωνειακών Υπαλλήλων.

Εάν η σημερινή επιθυμία όλων των Ελλήνων είναι ο εκσυγχρονισμός της «δημοσιονομικής πολιτικής» της χώρας μας και μέσω αυτής η ανάκαμψη της οικονομικά καθυστερημένης χώρας μας, η επίτευξη των αναπτυξιακών στόχων, μέσα από τη διαδικασία της αναδιάρθρωσης, θα πρέπει να γίνεται με βάση τα αρχαία ελληνικά παραδοσιακά οικονομικά και δημοσιονομικά πρότυπα, μεταλλαγμένα φυσικά στις σύγχρονες απαιτήσεις των καιρών και η απόρριψη των ξενόφερτων εξωγενών στοιχείων και παραγόντων.

Οι χαρακτηριστικές αρετές, οι ιδιότητες, η οικουμενικότητα των γνώσεων και οι πολυδιάστατες επιστημονικές επιτεύξεις των αρχαίων Ελλήνων, αναγνωριζόμενες και μη αμφισβητούμενες, είναι αυτές που θα πρέπει να μας οδηγούν πάντοτε και διαχρονικά στο διάβα των αιώνων.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ:

- 1) Το δημοσιονομικό πρόβλημα, σελ. 1.
- 2) Εννοιολογικοί προσδιορισμοί, σελ. 2.
- 3) Ταξίδια στην Εγγύς Ανατολή και στην Ελλάδα κατά τους προϊστορικούς χρόνους, σελ.2.
- 4) Η περίοδος της Περσικής αυτοκρατορίας, σελ.7.
- 5) Η Αίγυπτος κατά την εποχή του σιδήρου, σελ.9.
- 6) Η Ελλάδα των κλασικών χρόνων, σελ. 11.
- 7) Η σημασία του τουρισμού, σελ. 15.
- 8) Η Μεσόγειος ιστορικό επίκεντρο της τουριστικής κινήσεως, σελ. 17.
- 9) Οι Τελωνειακοί ως εκφραστές του τουριστικού κινήματος, σελ. 19.
- 10) Ο πρώτος Έλληνας ταξιδιωτικός συγγραφέας, σελ. 21.
- 11) Το τουριστικό κίνημα κατά τους ελληνιστικούς χρόνους, σελ. 22.
- 12) Ο πρώτος ταξιδιωτικός οδηγός, σελ. 25.
- 13) Η περίοδος της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, σελ. 26.
- 14) Οι αγορές κατά τους αρχαίους χρόνους, σελ. 30.
- 15) Η θέση των Τελωνείων έναντι των περιηγητών, σελ. 33.
- 16) Συνθήκες διακίνησης των περιηγητών, σελ. 35.
- 17) Ο διαχρονικός δημιουργός των εθνικών πολιτισμών, σελ. 37.
- 18) Ο τελωνειακός έλεγχος, σελ. 39.
- 19) Η σημερινή κατάσταση, σελ. 41.
- 20) Πίνακας περιεχομένων, σελ. 47.