



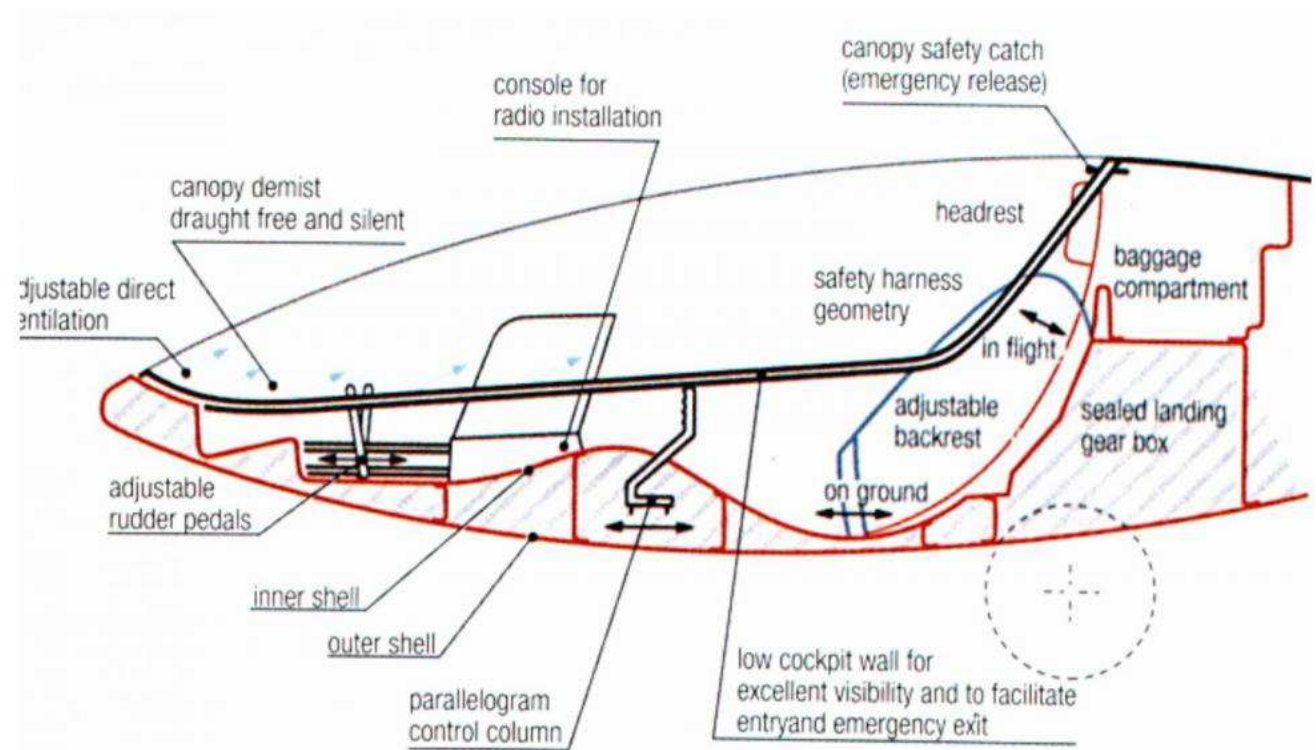
Η ελληνική μυθολογία (όπως και η ινδική) ξεκινάει γύρω στο 2.000 πΧ. όταν κατέβηκαν οι ινδοευρωπαϊκές φυλές από τον βορά (ποιον βορά δεν ξέρουμε). Ο τρωικός πόλεμος που είναι κάτι μεταξύ ιστορίας και μύθου, έγινε γύρω στο 1.200 πΧ. Άρα η μυθολογία μας είναι σαφώς παλιότερη του 1000 πΧ. Τι γίνεται όμως με την μυθολογία των βαρβαρικών φυλών του βορά; Η μυθολογία των Άγγλων είναι πολύ πιο πρόσφατη. Ο μυθολογικός βασιλιάς Αρθούρος με τους ιππότες του, είναι μυθολογία του 800 μΧ. (όχι πΧ) Ένας από τους ήρωες της μυθολογίας αυτής είναι και ο Λάνσελοτ. Είναι ο μορφονιός που κεράτωνε τον γέροντα βασιλέα Αρθούρο κατά την απουσία του.

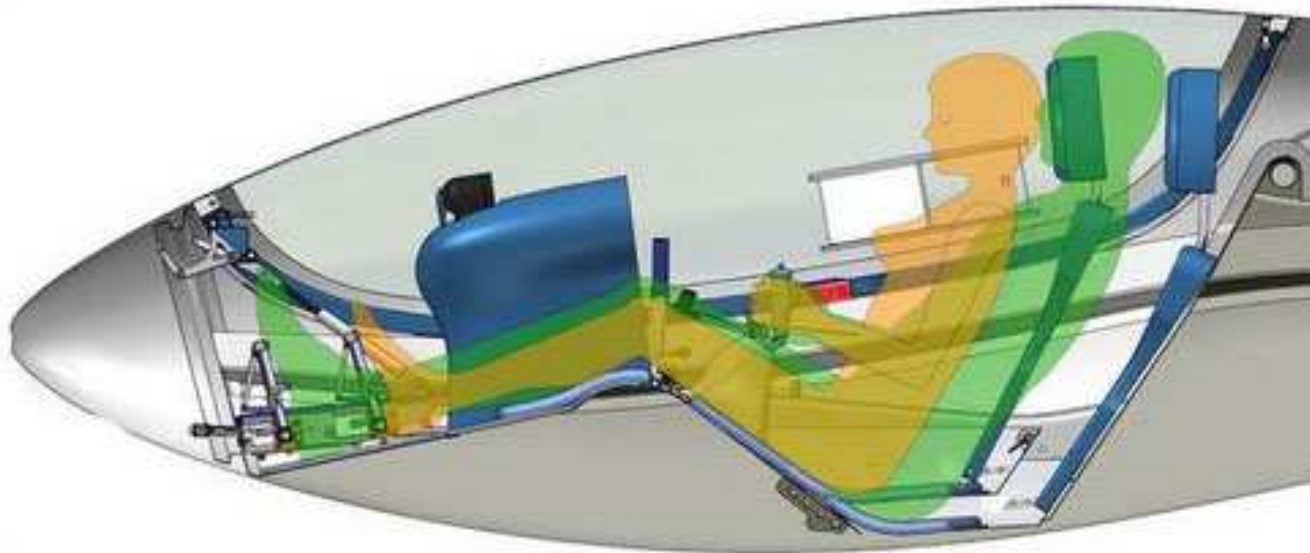
Όταν σχεδιάζουμε την καμπίνα ενός οχήματος, χρειαζόμαστε το σχέδιο ενός τυπικού ανθρώπου που θα κάθεται μέσα στο όχημα. Για την σχεδίαση χρησιμοποιούμε κάτι νευρόσπαστα (καργκιοζάκια) στην κλίμακα του σχεδίου μας. Τα τοποθετούμε καθισμένα πάνω στο κάθισμα του χειριστή. Ο Αλέξανδρος Αυδής (βλέπε τεύχος 110) ονόμαζε Λάνσελοτ κάθε ανδρικό, σε δύο ή σε τρεις διαστάσεις, που χρησιμοποιούσε για την σχεδίαση ιπταμένων μέσων. Το πως του κόλλησε αυτή η ιδέα δεν γνωρίζουμε. Ο Αυδής ήταν κοντύτερα στην γερμανική παρά στην αγγλική κουλτούρα. Ίσως να χρησιμοποιούσε το όνομα Λάνσελοτ κοροϊδευτικά. Κάποιος γνωστός μου που ήταν και αυτός γερμανόφωνος έλεγε: «Εύκολη γλώσσα τα αγγλικά πχ. cottage είναι το κοτέτσι».

Για να σχεδιάσουμε ένα όχημα χρειαζόμαστε δύο

Λάνσελοτ ένα ψηλό και έναν κοντό. Έτσι θα σιγουρευτούμε ότι η καμπίνα μας θα είναι φιλική για όλους τους χειριστές μεταξύ των ορίων αυτών. Ένα παιδάκι ασφαλώς δεν θα φθάνει τα ποδοστήρια και ένας μπασκετμπολίστας προφανώς δεν θα χωράει κάτω από την καλύπτρα. Στην επόμενη σελίδα βλέπετε την φωτογραφία από δύο Λάνσελοτ διαφορετικού ύψους, στην ίδια κλίμακα σχεδίου.

Στο σχέδιο της παρούσας σελίδας βλέπετε την καμπίνα ενός ανεμοπτερού και πως ο κατασκευαστής προβλέπει να μπορούν να μετατοπίζονται οι βάσεις ποδοστηρίων και η πλάτη, για να εξυπηρετήσει διάφορους σωματότυπους χειριστών. Κάθε κατασκευαστής ξεκινάει την μελέτη του με διαφορετικές παραδοχές. Γι'αυτό και προκύπτουν οι περισσότεροι ή λιγότεροι άνετες καμπίνες, όπως ήδη σχολιάσαμε.



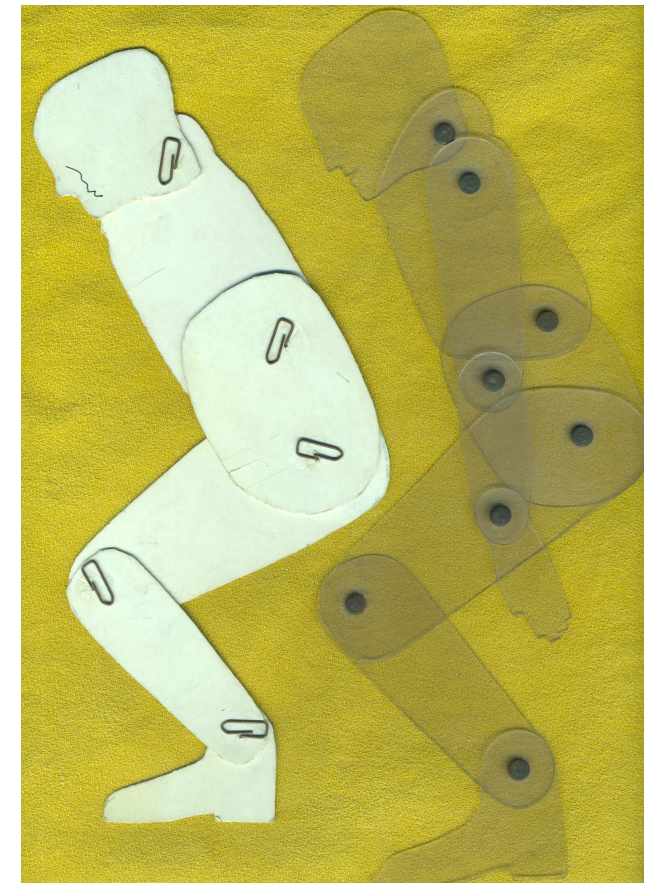
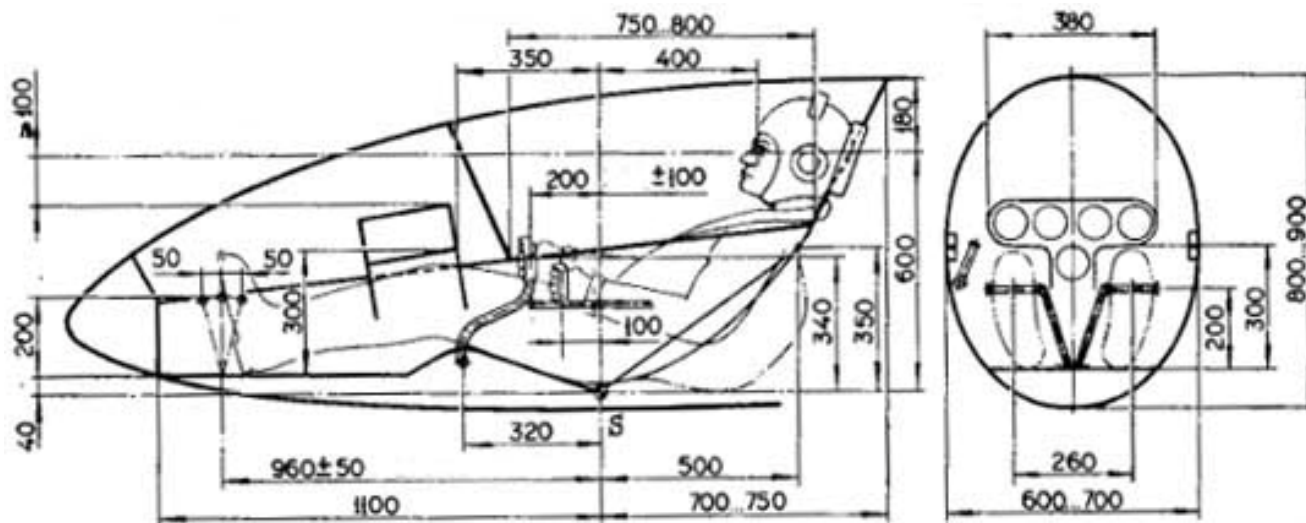


Στο παλιό σχέδιο βλέπετε μια καμπίνα ανεμοπτέρου με ακραίους χειριστές, όπως τους ήθελε κάποιος σχεδιαστής. Θεωρούσε ότι ο άνδρας θα ήταν ψηλός και η γυναίκα θα ήταν πολύ κοντούλα.

Το δεύτερο σχέδιο έχει και διαστάσεις. Πρόκειται για σχέδιο από σοβιετική μελέτη. Τα ρωσικά σχέδια έχουν μετρικές διαστάσεις και όχι ίντσες και ft.

Αν όμως θέλετε να κάνετε δική σας μελέτη με δικές σας παραδοχές, πρέπει να σχεδιάσετε δικούς σας Λάνσελοτ, έναν ψηλό και έναν κοντό, όπως φαίνεται στην τελευταία φωτογραφία.

Καλή διασκέδαση._



Στον Πάρνωνα

Η βιβλιογραφία αναφέρει ότι οι διάλεκτοι της ελληνικής γλώσσας είναι τέσσερεις: η ποντιακή, η κυπριακή, η κρητική και η τσακωνική. Ντοπιολαλιές όπως του Κερκυραίου και του Μοραΐτη, του Αρβανίτη, του Χιώτη, και του Ανατολίτη, που τόσο εύστοχα χρησιμοποιεί ο Δ. Βυζάντιος στην «Βαβυλωνία» του 1836, δεν θεωρούνται διάλεκτοι, αλλά γλωσσικά ιδιώματα.

Όλα καλά, αλλά αυτή η τσακωνική διάλεκτος που μιλιέται; Προφανώς στην Τσακωνιά. Και που είναι αυτή; Είναι σε ένα βουνό που αρχίζει από -παρν αλλά δεν είναι ούτε ο Παρνασσός ούτε η Πάρνηθα. Η τσακωνική διάλεκτος μιλιέται στον Πάρνωνα. Ίσως όμως και να μην μιλιέται πια.

Η επίσημη εκδοχή είναι ότι οι τελευταίοι που μιλούσαν τα τσακωνικά εξέλειπαν τις τελευταίες δεκαετίες του περασμένου αιώνα. Οι κάτοικοι όμως της περιοχής του Άργους μάς λένε σήμερα ότι τα τσακωνικά μιλιούνται ακόμα από κάποιους ντόπιους. Τι ακριβώς όμως σημαίνει «μιλιούνται»; Κάποιες λέξεις; Πιάσ'το αυγό και κούρευ'το.

Τα τσακωνικά είναι μια δωρική διάλεκτος της ελληνικής. Την μιλούσαν οι κάτοικοι του Λακωνικού κάμπου που περιορίστηκαν αργότερα στον Πάρνωνα. Σήμερα πρέπει να την θεωρούμε εξαφανισμένη γλώσσα, όπως είναι και τα φράγκο-λεβαντίνικα. Αυτά τα χρησιμοποιούσαν οι ναυτικοί της Μεσογείου και οι έμποροι του Λεβάντε (δηλαδή των λιμανιών της Θεσσαλονίκης, της Σμύρνης, της Βηρυτού και της Αλεξάνδρειας). Η γλώσσα αυτή απαλείφθηκε

από την κοινωνία μας, γιατί εθεωρείτο κοινωνικώς υποδεέστερη. Δεν έσβησε μόνη της αλλά απαγορεύτηκε επισήμως και κυνηγήθηκε, όπως πολλές ντοπιολαλιές ανά τον κόσμο. Θυμηθείτε την ντροπή για τον Τρελαντώνη όταν μίλησε φράγκικα στον βασιλέα. Του είπε αμπεπαμπλόμ τουκιθεμπλόμ. Μέχρι σήμερα έχουν σωθεί μόνο κάποιες φράγκικες λέξεις στην ναυτική αργκό των караβιών και της ιστιοπλοΐας.

* * *

Είναι κρίμα να χάνονται οι διάλεκτοι χωρίς να αφήνουν πίσω τους κάποια κείμενα. Για τα τσακωνικά δεν έχουμε κάποιο λογοτεχνικό κείμενο. Κάτι πρέπει να υπάρχει για τα ποντιακά, όπως υπάρχει για τα κυπριακά μεγάλη τοπική βιβλιογραφία.

Για την κρητική διάλεκτο, ο Ερωτόκριτος είναι φάρος λαμπρός. Όταν αποφάσισα να γράψω τον Αεροτόκριτο (τεύχος 113) είχα διαβάσει επανειλημμένως το κρητικό πρωτότυπο και είχα αποφασίσει ποιές λέξεις μπορώ να χρησιμοποιήσω, χωρίς να κάνω το κείμενό μου δυσνόητο στους αναγνώστες μου. Για παράδειγμα αποφάσισα να μην χρησιμοποιήσω καθόλου το ρήμα γιαγέρνω που σημαίνει επιστρέφω. Ο στόχος ήταν να μπορέσει ο μέσος αναγνώστης να ευχαριστηθεί το κείμενο, χωρίς να χρειάζεται πλάι του καθηγητή ξένων γλωσσών.

Χαρακτηριστικό είναι ότι υπάρχουν διάφορα ερμηνευτικά γλωσσάρια «από τα κρητικά», αλλά δεν βρήκα αντίστροφο λεξικό «προς τη κρητική διάλεκτο». Στον ραδιοφωνικό σταθμό «Κρήτη FM» ο Γιώργης Νταγάκης βάζει συνεχώς

ερωτήματα: «πως το λέμε αυτό στην κρητική διάλεκτο;» Άρα δεν είναι κάτι που βρίσκεται στην βιβλιογραφία, ώστε να το μάθουμε και εμείς οι μη Κρητικοί.

Οι βορειοελλαδίτες φίλοι μας που γνωρίζουν ποντιακά, ας δοκιμάσουν να γράψουν ένα σύγχρονο ποντιακό κείμενο με αεροπορικό θέμα. Θα είναι πολύ πρωτότυπο, αλλά και πολύ γοητευτικό.

Οι διάλεκτοι και τα ιδιώματα έχουν για το αυτί μας μια ιδιαίτερη γοητεία. Η κυπριακή τηλεόραση μεταδίδει συχνά θεατρικές σειρές στην κυπριακή διάλεκτο (όπως το «καμώματα τζη αρώματα»). Πολλές λέξεις μάς διαφεύγουν, αλλά αυτό δεν μας αποτρέπει από να τις απολαμβάνουμε.

* * *

Ο Πάρνων είναι ένα βουνό που δεν απασχολεί πολύ την λογοτεχνία. Αν τον δούμε από την θάλασσα, ξεκινώντας από το Άργος μέχρι τον καβο-Μαλιά η πρώτη παρατήρηση είναι ότι δεν υπάρχουν λιμάνια. Όρμοι σαν τον Φωκιανό και την Επίδαυρο Λιμηρά, είναι προστατευμένοι μόνο από τον βοριά. Όσο για την Μονεμβάσια, είναι μια χερσόνησος κάθετη στους ανέμους που έχει ηρεμία κάθε φορά στην υπήνεμη πλευρά της.

Στους χάρτες εμφανίζεται μια πολύ προστατευμένη κυκλική λιμνοθάλασσα, ο Γέρακας. Όταν όμως εισπλεύσετε από το βαθύ πέλαγος στο γραφικό φιόρντ του Γέρακα, θα διαπιστώσετε ότι η κυκλική περιοχή έχει βάθος μόνο περί το μισό μέτρο. Τροφοδοτείται με λάσπη από

κάποιον χείμαρρο και υπερχειλίζει στο βαθύ Μυρτώο πέλαγος, μέσω του στενού φιόρτν.

Στο μέσο της μεγάλης ακτογραμμής υπάρχει το Κυπαρίσσι, όπου προσεγγίζουν τα πλοία της γραμμής. Δεν πρόκειται όμως για λιμάνι, αλλά για μια απλή προβλήτα προσωρινής προσδέσεως. Όταν πρωτοπήγαμε εκεί με μικρό ιστιοφόρο (το καλοκαίρι του 1976) το χωριό ήταν σημαιοστόλιστο και είχε στον κεντρικό δρόμο ένα μεγάλο πανό που έγραφε «Καλώς ήρθατε».

Το πανό δεν ήταν βεβαίως για εμάς, αλλά για την ΔΕΗ. Το χωριό είχε συνδεθεί στο ηλεκτρικό δίκτυο της χώρας, μόλις την προηγούμενη μέρα. Μέχρι τότε είχε δική του ηλεκτρική γεννήτρια που δούλευε κάποιες ώρες. Τόσο μακριά ήταν η ακτογραμμή αυτή από την υπόλοιπη χώρα.

Στο Κυπαρίσσι δεν αναζητήσαμε δωμάτιο για ύπνο, διότι κοιμόμαστε στο σκάφος. Κολυμπώντας όμως στην θάλασσα, παρατηρήσαμε τις χαρακτηριστικές διαθλάσεις που κάνει το νερό όταν αλλάζει πυκνότητα. Προφανώς έβγαιναν στην θάλασσα γλυκά νερά. Σκάβοντας λίγο στα χαλίκια της παραλίας δημιουργήσαμε μια μικρή μπανιέρα με γλυκό νερό όπου πλυθήκαμε από τα αλάτια της θάλασσας, με σαπούνι.

Το πως έχει «αξιοποιηθεί τουριστικώς» τα τελευταία χρόνια η ακτογραμμή του Πάρωνα, αγνοώ. Τότε όμως την απολαμβάναμε, χωρίς ψαροταβέρνες και ξαπλώστρες.

Στον Φωκιανό, γύρω στο σούρουπο, πήρα το φουσκωτό βαρκάκι του σκάφους και τράβηξα λίγο συρτή στα ρηγά, με ένα μικρό κουταλάκι. Έπιασα μια συναγριδούλα που ψήσαμε αμέσως πάνω στο μπετόν που υπήρχε για να δένουν τα καϊκία. Ο Φωκιανός ήταν τότε ένας έρημος

βάλτος, χωρίς κανένα κτίσμα, αλλά με πολλά κουνούπιζ, όπως λέμε στο Χαρβάτι (Harvard).

* * *

Στην Μονεμβάσια πήγαινε κανείς από την Σπάρτη και δεν υπήρχε δρόμος από την Μονεμβάσια στο Κυπαρίσσι, ούτε καν μέχρι τον Γέρακα. Νότια από την Μονεμβάσια, ένας στενός δύσκολος δρόμος έφθανε στα Βάτικα (Νεάπολη), γνωστό ψαροχώρι, από όπου κατάγονταν οι Βατικιώτες ψαράδες που ψάρευαν στην ακτές του Καλαμακίου και πήγαιναν ψαρεύοντας με τα κουπιά πέραν από τον Αρζεντά (νήσο Αρσίδα), μέχρι την Κέα και την Κύθνο (τα Θερμιά). Πάντως, εγώ δεν είμαι απ' τα Θερμιά, γ'αυτό δεν μ'αγαπάει καμία (έτσι λέει το τραγούδι).

Στα Βάτικα, αξιοθέατο είναι η Ελαφόνησος, αν δεν την έχουν καταπατήσει τελείως με βίλες και ταβέρνες. Φθάνοντας στην Ελαφόνησο υπάρχει και το Παυλοπέτρι (όχι το Πετροπαυλόφσκ που βρίσκεται στην Καμτσάτσκα). Πρόκειται για μία βυθισμένη αρχαία πόλη που την βλέπετε στα κρυστάλλινα νερά, με μια απλή μάσκα. Βρίσκεται σε βάθος της τάξεως των δύο μέτρων, όπως και τα περισσότερα αρχαία λιμάνια της Πελοποννήσου.

Μην το θέσετε σαν κανόνα ότι όλα τα αρχαία λιμάνια είναι βυθισμένα σε βάθος δύο μέτρων και ότι αυτό οφείλεται στην ανύψωση της θάλασσας, λόγω της κλιματικής αλλαγής. Το αρχαίο λιμάνι στα Φαλάσαρνα της Κρήτης βρίσκεται σήμερα δυο μέτρα πάνω από την θάλασσα. Η γεωλογική πλάκα της Αφρικής καταδύεται κάτω από την πλάκα του Αιγαίου και ανασηκώνει τα Φαλάσαρνα. Ο αρχαίος μόλος στα Ίσθμια βρίσκεται σχεδόν στην σημερινή στάθμη της θάλασσας. Δεν φταίει για όλα η κλιματική αλλαγή και η τρύπα του όζοντος, όπως σας πιπιλάνε σήμερα το κεφάλι (και σας χρεώνουν).

Σήμερα υπάρχει καλός δρόμος κατά μήκος του

Πάρωνα, που ξεκινάει από την Σκάλα Λακωνίας και πηγαίνει στο Λεωνίδιο. Συνεχίζει στο Άστρος Κυνουρίας, στους Μύλους και στο Άργος. Η διαδρομή από τον Κοσμά μέχρι το Λεωνίδιο είναι γραφική. Μετά το Λεωνίδιο όμως ο δρόμος είναι εκνευριστικός, γιατί είναι πολύ μακρύς με διάφορους μικροοικισμούς που έχουν συνεχώς αυστηρό όριο ταχύτητας 50 χλμ/ω.

Ένας μακρύς δρόμος σε κάποιο υψόμετρο με θέα την θάλασσα είναι απαίσιος μονότονος, κυρίως αν η θάλασσα είναι ήρεμη χωρίς νησιά και πλοία. Ας σταματήσουμε λοιπόν να βλέπουμε προς τα κάτω και ας γυρίσουμε το βλέμμα μας προς το βουνό.

* * *

Ας πάρουμε από το Άργος τον παλιό δρόμο για την Τρίπολη. Ήταν παλιά ένας εφιαλτικός δρόμος για τους οδηγούς, ο επιλεγόμενος Αχλαδόκαμπος. Παρόμοιοι δρόμοι που τους θυμώσουν πάντα με δυσθυμία, ήταν ο Μπράλος, ο Δομοκός, η Καστανιά και πολλοί άλλοι. Είχαν πολλές κλειστές στροφές που, αν τις έπαιρνε ένα αργό φορτηγό, σχηματιζόταν πίσω του ουρά χιλιομέτρων.

Δεν θα ανεβούμε όμως προς τον Αχλαδόκαμπο, αλλά θα συνεχίσουμε για λίγο παραλιακά και θα πάρουμε ένα διαγώνιο δρόμο που πηγαίνει από τους Μύλους προς Βελανιδιά-Ανδρίτσα, καταλήγοντας και αυτός στην Τρίπολη. Ο δρόμος αυτός οδεύει στην αρχή του παράλληλα και κάτω από την γραμμή του τραίνου. Έχει πολύ ενδιαφέρον με τα πανύψηλα πέτρινα βάθρα των διαδοχικών γεφυρών του τραίνου και τις δικτυωτές μεταλλικές γέφυρες του 19ου αιώνα.

Η γραμμή των ΣΠΑΠ (Σιδηρόδρομοι Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου) δεν έχει το πλάτος του ευρωπαϊκού δικτύου (τάξεως 1,45 μέτρων) αλλά είναι μετρική. Με πλάτος ένα μέτρο, η γραμμή

επιτρέπεται να έχει κλειστότερες στροφές. Αυτό ήταν ευνοϊκό στα βουνά της Πελοποννήσου. Αν σε αυτό το επιχείρημα προσθέσετε το γεγονός ότι την γραμμή ανέλαβαν να την κατασκευάσουν οι Γάλλοι (που είχαν και μας πουλούσαν μετρικό σιδηροδρομικό υλικό) καταλαβαίνετε γιατί η γραμμές των ΣΠΑΠ είναι μετρικές. Πάντως το θέαμα των γεφυρών από κάτω, είναι συναρπαστικό, για όσους δεν θαυμάζουν απλώς τα κεντήματα των μουσείων λαϊκής τέχνης.

Δεν θα συνεχίσουμε προς την Τρίπολη, αλλά θα κατεβούμε πίσω προς την παραλία, στο Άστρος Κυνουρίας. Από το Άστρος θα πάμε λίγο ακόμα νότια μέχρι τον Αγ. Ανδρέα. Από εδώ θα αρχίσουμε την ανάβαση στον Πάρνωνα. Στόχος μας είναι το χωριό Καστανίτσα. Καστανιές υπάρχουν πολλές. Η γνωστότερη είναι στο Βέρμιο. Άλλη μια που μου έρχεται στο νου, βρίσκεται στο βουνό Κασίδης προς τα Αλβανικά σύνορα. Εδώ όμως είναι η Καστανίτσα.

Ο δρόμος προς την Καστανίτσα έχει εκπληκτική θέα προς απότομους γκρεμούς. Μετά το χωριό, ο δρόμος προχωράει σε οροπέδιο με έλατα, πίσω από την κύρια κορυφή του Πάρνωνα. Η λαμπερή αυτή κορυφή όταν είναι χιονισμένη και την φωτίζει ο πρωινός ήλιος, φαίνεται από το Καλαμάκι σε μέρες εξαιρετικής ορατότητας, πίσω από την Αίγινα (γύρω στα 40 ναυτικά μίλια μακριά).

Από την κορυφή του Πάρνωνα δεν θα γυρίσουμε πίσω όπως ήρθαμε, αλλά θα κατεβούμε στον Άγιο Πέτρο και τα γύρω τσακωνικά χωριά. Έτσι θα φθάσουμε στο Άστρος Κυνουρίας από όπου ξεκινήσαμε.

Οι Θεσσαλονικείς φίλοι μας, όταν μιλάν για την Χαλκιδική, δεν μπλέκονται με τα τοπωνύμια. Αναφέρονται στο πρώτο, το δεύτερο και το τρίτο πόδι της. Εμείς καλύψαμε τους δευτερεύοντες δρόμους και στα τρία πόδια της Πελοποννήσου. Μπορούμε λοιπόν να αφήσουμε την Πελοπόννησο και να προχωρήσουμε σε άλλο θέμα. _

