

Griekenlands Noorden

Juli 1999

Het is volop nacht als we landen op de luchthaven van Thessaloniki. Als de fietsen in de bagagehall van de band rollen - en dat laatste mag letterlijk worden verstaan, gelukkig zitten ze in stevige kartonnen dozen - wordt het een zenuwslopend halfuur: banden oppompen, derailleurbeschermer vastzetten, pedalen opschroeven, stuur uitvouwen, teller bevestigen, het zijn eenvoudige handelingen, maar die in een kille middernachtelijke vliegveldhall toch stresserend zijn. Uiteindelijk zijn we klaar en duiken het nachtelijke verkeer in, dat vooral in de omgeving van de luchthaven vervaarlijk snel langs ons heen suist. We moeten met de fiets zo'n 20 km naar het stadscentrum. Zal het hotel de telefonische reservering respecteren?

Na amper 3 kilometer schiet vanuit een donkere portiek de eerste hond op ons af. Overal lopen trouwens grote honden te grauwen en rond vuilnisbakken te sluipen, nu de koelte van de nacht heerst. Het beest geeft het snel op, maar we zijn gewaarschuwd.

De rit lijkt eindeloos lang te duren, maar tenslotte, en het is dan kwart over twee, vinden we zonder omwegen het hotel Orestias Kastorias, in het hart van de stad. De kamer is nog vrij. Het is er heet, maar toch vallen we snel, en dat ondanks de knetterende brommers die af en toe door de stilte scheuren, in een onrustige slaap.

Dag 1. Thessaloniki

Het is voluit 10 uur als we opstaan. De baas van het hotel biedt ons een kopje koffie aan; hij heeft onze fietsen in het halletje zien staan en is enthousiast dat we met de fiets reizen. We genieten te weinig van zijn commentaar, in de mening dat dit de gebruikelijke Griekse gastvrijheid is; later zullen we ervaren dat in Griekenland niks nergens meer gratis wordt aangeboden, en dat enige belangstelling voor fietsende reizigers ver te zoeken valt.

We gunnen onszelf een dagje vrij te Thessaloniki, kwestie van de korte nacht te compenseren en wat te wennen aan de warmte. Na het ontbijt dus de stad in. Het hotel ligt bij de Platia Dhikastirion. Tweeduizend jaar geleden wandelden hier in toga geklede Grieken over de Romeinse agora, nu is het een park annex opgravingsite waaruit het verleden weer te voorschijn wordt gehaald. We lopen langs en springen binnen in de Aya Sofia uit de 8e eeuw, stemmig met zijn donkerblauwe muren en mozaïeken. Verder langs de bekende Witte Toren aan de haven, een restant uit Venetiaanse tijden. Er staat een prettige zeebries aan de kade, vermengd met de weeïge geur van verfproducten. Naar verluidt bereikt het zeewater hier in de golf een extreme graad van vervuiling; niet voor niks is het noordelijke Thessaloniki het industriële hart van Griekenland.

's Middags bezoeken we het Archeologisch Museum, terecht beroemd, met veel uiterst geraffineerd goudsmeedwerk en een mooie verzameling vondsten uit de tijd van Philippos II van Macedonië, dat is de -4^{de} eeuw.

Eerste indrukken? Zeker is Saloniki een *busy town*, met druk verkeer door zijn rechtgetrokken straten, de *avenues* afgeboord met winkels met statusgevoelige producten, met banketbakkerijen en apotheken. Alleen de bank waar we geld wisselen doet wat Midden-Oosters aan met zijn rijen wachtenden, die elk aan diverse loketten moeten passeren, en een directeur die, ostentatief achter een imposant bureau in een hoek gezeten, de hele bedoening continu gadeslaat. Maar globaal is Thessaloniki duidelijk een Europese en geen Balkan-stad, zoals de reisgids nog beweert. Wanneer je slechts een paar honderd meter de steile oevers omhoog wandelt, weg van de zee, kom je weliswaar in oudere wijken terecht, met slingerende en nauwe straatjes, een reminiscentie aan het verleden, maar *downtown* is alles hedendaags rechtoe-rechtaan, met veel pleinen en groene ruimten, met een aantal verkeersvrije zones en ontelbare terrassen in de schaduw van bomen. De vele rustpunten maken van het moderne Saloniki een prettig wandelend stadsdeel, zodat het een uiterst aangename, onthaastende dag wordt.

Warm is het wel, zoals verwacht, en dat ondanks de zeebries. Elke kleine inspanning, elk hellend steegje, elk zonovergoten plein brengt overdag het zweet op het voorhoofd.

Dag 2. Naar Édessa. 92 km.

De volgende ochtend staan we vroeg op: om 6 uur uit de veren. Het is de bedoeling dat dit een goeie gewoonte wordt. Teneinde de middaghitte te vermijden willen we zoveel mogelijk van de koelere ochtenduren profiteren om rond of even na de middag op de plaats van bestemming aan te komen. De lange namiddag zullen we dan met een echte siësta opvullen om de kortere nachten te compenseren. We oefenen nog ietwat onwennig het ochtendritueel: toilet maken, bagage pakken, ontbijt op de kamer, fiets opladen. Het lukt aardig voor deze eerste keer, al is het toch nog 7.20 uur vóór we de eerste trap kunnen geven; dit moet nog efficiënter kunnen.

De eerste 10 kilometer door de buitenwijken van Saloníki bieden de klassieke voorstadtaferelen: betonbouw, verwrongen metaalconstructies, slordige neergepote, stoffige bedrijven, vuilnis en afbraak, en het verkeer is druk en gejaagd. Bij elk verkeerslicht - er zijn er talloze, en ze worden effectief gerespecteerd - steken we de rij wachtende auto's voorbij, die ons achteraf dan weer met optrekkende motoren voorbijsteken. Gezond is deze ochtendtrip bezwaarlijk te noemen. De ganse dag zal de weg trouwens méér dan druk blijven, met vervaarlijk denderende vrachtwagens, maar een acceptabel alternatief naar Édessa is er niet.

We fietsen door een vlakke. Hier en daar overheerst het diepe groen van katoenvelden, maar meestal zijn de beide wegkanten geïndustrialiseerd. Er komt werkelijk geen einde aan de kleinere en grotere bedrijven en handelszaken en benzinestations. Het landschap is saai en lelijk; dit is een overgangsetappe naar de groene en bergachtige grensstreek met Macedonië en Albanië. Maar we schieten wel goed op, en dat ondanks een tegen zittende, zachte westenwind: we halen probleemloos zo'n 22 à 23 km per uur. Die tegenwind brengt verkoeling en is dus eerder een bondgenoot.

Na de lunch evenwel, het is dan 1 uur, verandert plots alles. De zon staat nu pal boven ons, nergens op het wegdek valt nog een vlekje schaduw en het is net of de laaiende zon alle zuurstof uit de lucht wegbrandt. Af en toe zit ik met een beklemd gevoel als een vis op het droge met open mond naar lucht te happen. Mijn lichaam blokkeert, de aanpassing aan de warmte eist zijn tol. Moeizaam gaat het nu, in slakkengang, en ik kan alleen maar hopen om dit nog tot het einde vol te kunnen houden. Maar de vertwijfeling slaat toe als we Édessa naderen: de stad ligt, van ver zichtbaar, op een steile heuvel. We hebben nog amper 4 km voor de boeg, maar de weg, die tot dan vlak was, begint te klimmen en af en toe schiet hij met sprongen de hoogte in. Meteen is het gedaan met mij. Op de kleinste versnellingen sleep ik me van schaduwplek naar schaduwplek om telkens zeer traag weer wat op krachten te komen. Het is niet het hart, noch de longen, noch de spiermassa die niet meer wil, nee, het hele lichaam sputtert, wil niet meer vooruit. Een paar demoraliserend steile stukken doe ik te voet, terwijl het zware verkeer stinkend en gierend langs me omhoog kruipt. Ivonne daarentegen heeft nergens last van. Het is de warmtedrempel weer, de koperen ploert die toeslaat.

In zulke toestand laat een mens zich lichter verleiden door de verlokkingen van luxe en comfort. We nemen een kamer in het véél te dure Katarraktes-hotel. Édessa ligt immers bij de een vermaarde waterval; de bijhorende parken die Édessa een sfeer als van een bergstation voor longpatiënten geven, én de toeristische *boom* die daar een gevolg van is, verklaart de hoge prijzen. Maar goed, eenmaal op de kamer en de *airco* aan, herneemt mijn lichaam zijn gewone manier van doen en wordt weer de vertrouwde gezelschap van altijd.

Édessa ligt, zoals we hebben ervaren, op de rand van een hoger plateau. Door de stad stroomt een rivier die zich langs de zuidzijde abrupt in de lager gelegen vallei stort en een imposante waterval vormt, een toeristische attractie. Langs de rivier zijn allerlei wandelzones en parken en terrasjes aangelegd en restaurants neergezet, waar het tijdens de hete namiddag lekker vertoeven is.

Dag 3. Naar Ag.Pandeleimónas, bij het Limni Veghorítida. 72 km.

Het meer waar we vandaag naartoe fietsen, ligt op zo'n 600 m hoogte. Lijkt niet erg indrukwekkend, maar het grillige wegpatroon en de hitte (en ons gebrek aan conditie?) zullen van deze dag de zwaarste van de hele reis maken. Meteen bij het vertrek klimmen we naar de kam van de heuvel waar de stad Édessa tegenaan leunt. Dan gaat het door een groene vallei in vals plat naar een stenige hoogvlakte. Zo komen we bij het meer uit, maar aan de verkeerde, Noordoostelijke oever. Tijdens de koffiepauze te Árnissa, een dorp bij het water, worden we in het Nederlands aangesproken door een uit Rotterdam

teruggekeerde Griek.

Na Árnissa gaat de weg in een wijde bocht om de bovenzijde van het meer heen. Ondertussen gaat het naar de middag toe, en is het weer heet geworden. De route wordt echt bergachtig en de weg gaat met schrikwekkende stijgingspercentages omhoog. Steile en loodrechte stukken volgen mekaar op. De hellingen worden met een bordje "stijging 10%" aangeduid. Die 10% is een leugenachtig eufemisme, want bij elke helling wordt elke keer weer hetzelfde bordje gebruikt: blijkbaar heeft men in één trek een aantal van die 10%-bordjes laten maken, maar zonder zich van de exactheid van het percentage te vergewissen. Alleszins moeten we voortdurend naar de allerkleinste versnellingen om dan hijgend en dampend tegen 6 à 7 per uur naar boven te kruipen. Op een bijzonder onmogelijk, eindeloos recht en lang stuk in de blakke zon moet ik zelfs naar de allerkleinste versnelling, waarvan ik dacht dat ik ze wel nooit zou hoeven te gebruiken: de 22 (voor) x 32 (achter). Op die plek verkiest Ivonne te voet te gaan. Ze vordert nagenoeg even snel als ik.

Even na de middag bereiken we Ag.Pandeleimónas, een dorpje aan de westelijke oever van het meer, het Limni Veghorítida. Meteen merken we dat er iets mis is met de ons voorgespiegelde camping: het terrein leeg, de bodem met onkruid overwoekerd, de voorzieningen half vernield: de camping is niet meer. We vernemen dat een daling van de waterspiegel als gevolg van het waterverbruik door een elektrische centrale de oorzaak is. Sinds dit euvele feit, 4 jaar geleden, is ook het toerisme opgedroogd, legt een Duitssprekende Griek ons uit. Het water stijgt nu weer lichtjes, maar het zal nog jaren duren, zegt hij, voor het oorspronkelijke peil wordt bereikt.

Probleem voor ons dus, want het is niet aantrekkelijk om op een in toestand van ontbinding verkerende camping (zonder stromend water) te gaan staan. Nog minder aantrekkelijk is om, gezien de hitte, terug de fiets op te springen en elders onderdak te zoeken. We vinden echter buiten het kampeerterrein een voor het oog van passanten beschut groen plekje met *view on the lake*, mogen het toilet van het naburige restaurant als badkamer gebruiken en het terras als zithoek. Probleem opgelost dus. Nu nog de lange namiddag doorkomen, want veel valt er in dit tot de staat van dorp teruggekeerde centrum voor watertoerisme niet te beleven. Een probleem dat slechts met geduld en een goed boek valt op te lossen.

Dag 4. Naar Kastoriá. 76 km.

Er hangt een grauwe sluier boven de heuvels en vóór de zon als we 's morgens om 6 uur uit de tent kruipen. Geen *sunrise over the lake*, alweer een gemist plaatje. We pakken de klamme spullen toch maar in en vertrekken in de (welja!) frisse ochtend.

De route naar Kastoriá loopt over een pas van naar schatting zo'n 1000 meter. Genoeg reden om wat bangelijk vooruit te kijken, na de enge ervaringen van de vorige twee dagen. Maar kijk, de wereld is nu eenmaal onvoorspelbaar, de 23 km lange beklimming van Aetós tot Klissoúra slingert allervriendelijkst en moederzacht in brede bochten en zonder grillen of kuren naar boven. Moeiteloos trappen we zo'n 12 km per uur, zonder blaasbalggehijg of zweetgeguts. Het wegdek is perfect en er is geen verkeer bovendien. Het is dan ook jammer dat de afdaling langs de andere zijde heel wat forser is, al zijn ook dan de bochten zo breed dat afremmen nauwelijks hoeft.

Kastoriá ligt op een schiereiland in het Oresthiada-meer. We stellen met spijt vast dat de hele westelijke oever van dat meer volgebouwd is. Het meest in het oog springen de handelszaken waar men producten van beverhuiden verkoopt (Kastoriá betekent trouwens zoiets als 'beverstad'). De stad heet een welvarende plek te zijn, waar goed verdiend wordt, o.a. aan de handel met Russische, Bulgaarse en Albanese *maffiosi*, die hier bontjassen (voor hun vrouwen en minnaressen, zegt men) komen kopen.

De ligging van de stad, tegen de steile oevers van het meer op, is indrukwekkend, en de promenade langs het water oogt mondainer dan ooit. Maar binnenin de stad valt het wat tegen. De ontelbare oude, piepkleine Byzantijnse kerkjes staan er gesloten en verloren te verkommeren tussen de meest afzichtelijke nieuwerwetse betonnen bouwsels, en van de oude herenhuizen van de 19de-eeuwse geldaristocratie, de befaamde *arakhondika*, valt slechts na enig speurwerk nog wat te bespeuren. Vooral langs de zuidoever van het schiereiland staan ze nog: immense *palazzi* met voorgevels van meer dan 20 meter, bestaande uit een massieve onderbouw met daarbovenop 2 of meer verdiepingen met ramen en balkons. Vele zijn in staat van verkrotting, maar her en der wordt toch nog in dezelfde imponerende stijl heropgebouwd.

Het zeer rustig gelegen hotel Kastoriá kost geen 12000 drachme, zoals de reisgids zegt, maar het dubbele, tenminste voor de kamers aan de voorzijde, die op het meer uitkijken. We nemen dan maar

een kamer aan de achterzijde, waar het raam uitkijkt op een betonnen luchtkoker die bovenaan met plastic is afgedekt. Toch kost ook dit broeierige hondenhok, zonder *airco*, nog 2000 BF. We hebben het de vorige dagen trouwens al vaker ondervonden: dit noordelijke deel van Griekenland is gewoon duur.

Dag 5. Naar Grevená. 72 km.

's Nachts regent het overvloedig. Om 7 uur gaan we de straat op om te kijken wat voor weer het is. De lucht is heerlijk fris, de hemel zachtblauw, het water van het meer rimpelloos vlak. Een sprookjesachtend.

In 2 dagen gaan we nu van Kastoriá in zuidelijke richting via het stadje Grevená naar de Metéora, zowat het toeristische hart van het noordelijke Griekenland. Aanvankelijk is de secundaire weg nog redelijk druk, maar er zijn vele leemtes in de verkeersstroom. De stijgende zon hult de heuvels in een blauwig waas, dat ergens zelfs op nevel begint te lijken. Het landschap is landelijk en golft onophoudelijk. Gemaaide graanvelden wisselen af met vlekken geboomte op de hogere heuvels, hier en daar vormen populieren verticale contrapunten. Het lijkt Italië wel. Maar naar de middag toe verdwijnt de heiligheid en wint de zomer het weer van de vochtigheid. Tevens wakkert ook de wind aan, die ons uit het Zuiden tegenwaait.

Grevená is een niet-toeristische plaats, die in geen enkele gids wordt vermeld, maar wel over hotels beschikt. Als we rond het middaguur in het centrum aankomen, stellen we enigszins tot onze verrassing vast dat het verkeersvrij is en gezellig ingericht, met ruime terrassen waar een vrolijk getater in de lucht hangt. Het stadje oogt modern, gezond, welvarend. Het verrast ons omdat het zo sterk contrasteert met het meer traditionele beeld dat in onze herinnering is blijven hangen van een bezoek aan de Ionische eilanden, 20 jaar geleden, en dat in reisbrochures nog steeds van Griekenland wordt gehanteerd. Ook de vorige steden, Thessaloníki in de eerste plaats, maar ook Édessa en Kastoriá, zagen er althans in hun centra uit als om het even welke West-Europese moderne stad.

Deze ontwikkeling stelt de reiziger, die precies naar het karakteristieke zoekt, enigszins teleur. Het is immers minder interessant om te reizen als de hele wereld er identiek gaat uitzien: de globalisering. Al kunnen we niet anders dan erkennen dat ook Grieken recht hebben op welvaart, ook als met de komst daarvan een aantal "pittoreske" aspecten van de traditie verdwijnen.

Stilaan rijst het besef dat het traditionele Griekenland uitsterft. In de reisfolders worden weliswaar beelden gehanteerd waarin nog een vleugje traditie is bewaard: een gammel, blauwgeverfd roeibootje op een keienstrand, een bouzouki-speler in de taverna, besnorde mannen met wandelstok onder een plataan, kromme zwarte vrouwtjes met verweerde gezichten tegen een gewitte muur, een wit kerkje tegen het diepe blauw van water of hemel. Maar al te vaak houdt reclame beelden in stand die allang verdwenen, of op zijn minst uitzonderlijk zijn. Alleen de pope is er nog; die kuiert in grauw habijt, met het haar in een staartje nog steeds door de straten van de Griekse steden. De conservatieve kerk: wie een eeuwige boodschap heeft, hoeft met de mode niet mee te doen.

In dat opzicht wekt een fietsreis een passende mate van ontzuivering. Met de fiets kom je niet slechts op door de toeristische industrie geselecteerde plaatsen. Op de fiets kom je overal, in achtergebleven dorpen zo goed als in gebieden waar de moderniteit de toon zet. Zoals hier, in het totaal niet-toeristische Grevená. Hier paraderen meisjes van 9 zelfbewust met *trendy* rugzakjes (waar niets in zit); hier proberen jongetjes van 12 op het pleintje stunts uit met hun mountainbikes, geleerd van MTV; hier showen jonge vrouwen en meisjes, bewust van hun *girl power* en zonder ook maar de minste zweem van ingetogenheid hun borsten en billen en geblondeerde haren, terwijl de oudere jongens in het internetcafé achter beeldschermen zitten of op knetterende brommertjes of ronkende motoren door de straten toeren.

Griekenland is duidelijk mee in de vaart van het éénwordende Europa. Stilaan worden we dus toch een VSE, een Verenigde Staten van Europa, met een geüniformeerde levensstijl en cultuur van Bretagne tot Thracië, van de Noordkaap tot Sicilië. De verschillen uitgevlakt en afgetopt. Hopelijk levert het meer vrede en verdraagzaamheid op dan het oude Europa der naties, al is het voor zo'n conclusie natuurlijk nog iets te vroeg.

Niet te vroeg is de vaststelling dat de prijzen stilaan het Europese niveau benaderen. Een eenvoudige hotelkamer kost 1000 BF, een tweegangenmaaltijd 450, een fles wijn in het restaurant 350, een ontbijt in een hotel 150, een biertje (Amstel, 33 cl) 65 BF en een cola 40 BF. De tijd dat Griekenland tot de goedkope vakantiebestemmingen behoorde, is definitief voorbij.

We logeren in hotel Mitroupolis, op de rand van het autovrije centrum. Beneden in de hall, achter de balie of op de zitbanken, zitten de ganse dag en avond enkele jonge vrouwen te kletsen. Andere

reizigers dan wij lijken er niet te zijn; toch zijn een aantal kamers bezet. Ons vermoeden is sterk dat dit hotel meer aan prostitutie dan aan reizigers verdient, temeer daar er af en toe een pooierachtig individu opduikt. Maar voor ons maakt dat geen verschil; een hoerenkot slaapt lekker, zolang tenminste de wanden solide en de klanten niet al te uitbundig zijn. Wat de meisjes betreft, die zijn professioneel discreet.

's Avonds regent het alweer. Donkere wolken pakken boven de hogere zijde van de stad bijeen, en weldra valt minutenlang een malse, plenzende, gulle bui. Waar niemand van opkijkt. Men blijft in het droge zolang het duurt en is blij om dit geschenk uit de hemel.

Dag 6. Naar Kastráki (Metéora). 69 km.

Met het vooruitzicht op ochtendbewolking staan we onszelf toe even af te wijken van het gestrengedagschema dat ons om 7 uur in het zadel jaagt. Een uur later dan gewoonlijk gaan we de weg op. De eerste 50 km gaan met flink op en af door een desolaat landschap. Meest fietsen we bovenop een heuvelrug, maar een aantal keren ook moeten we diepe rivierdalen in en uit. Het is bewolkt inderdaad, en fris bovendien, met slechts af en toe een zacht zonnetje door een gat in het ijle wolkendek. Prachtig weer eigenlijk, dat meer in midden-Frankrijk dan in zomers Griekenland thuishoort. We voelen ook hoe onze conditie onderhand is gegroeid.

De laatste 20 km volgen we een rivierdal stroomafwaarts, zodat er nog eens wat tempo kan worden gemaakt, vooraleer we te Kalambáka, de "poort" tot de Metéora, het bekende landschap binnendringen. Ondertussen is het wel warm geworden; de laatste kilometers lopen in een verzengende hitte tot vlak onder de eerste kloosters, waar we op Camping Boufidis intrekken. Het terrein is op dit uur van de dag nagenoeg verlaten; pas tegen de avond vallen nog enkele reizigers binnen. Des te zaliger is voor ons het beschaduwde terrasje onder de bomen en het smetteloze zwembadje, en dat alles aan de voet van de beroemde rotsen waar je de kloosters zo ziet aanhangen. We genieten intens van deze *camping with a view*. We rusten uit.

Ons ergerlijkste 'probleem' blijft de verveling. Vermits we om de grootste hitte te ontwijken omstreeks het middaguur, zo tussen twaalf en twee, aankomen, is de namiddag lang, en in Griekenland nog langer dan elders daar hier zuiders laat gegeten wordt: vóór 8 uur heeft het gewoon geen zin om een restaurant binnen te gaan, en ook dan ben je steevast nog de eerste klant. Dat betekent dus elke dag opnieuw een immense tijdspanne van 7 à 8 uur om zinvol te vullen, en waarin het te warm is om actief bezig te zijn. Wat dan te doen? Eerst het lichaam verzorgen en een korte middagslaap. Vanaf een uur of 5 de stad in, een korte buurtverkenning, eventueel een bezoek aan wat bezienswaardigs, een terrasje doen. Ook lezen is aan de orde, al moet hiermee zuinig worden omgesprongen, want de lectuurvoorraad is beperkt. Schrijven aan het dagboek. Tenslotte wat voeding inslaan voor de volgende ochtend en dag. Toch schiet er altijd nog een smak tijd over. We kunnen er niet aan verhelpen, maar vinden er onszelf soms lichtelijk verveeld bijlopen.

Dag 7. Rustdag. Bezoek aan de Metéora.

Na een *lazy breakfast* vertrekken we - te voet - naar de kloosters. Het meest dichtbij ligt op amper 1 kilometer van de camping, het verste zo'n 7 kilometer. Binnen dit gebied zijn, vaak bovenop steile rotsen of hangend tegen de zijwand ervan, de beroemde Metéora-kloosters gebouwd. Even voorbij het eerste (Ayios Nikolaou) nemen we een pad, waarvan Ivonne intuïtief aanvoelt - het betreffende kaartje biedt geen houvast - dat het naar de hoger gelegen en meest bezienswaardige kloosters leidt. Het is een écht, zeer oud stenen pad, een *monopathi*, met trappen en treden, slechts hier en daar wat verwaarloosd, en dat onder het lage geboomte steil tegen de flank omhooggaat. Het brengt ons inderdaad tot vlak bij de poort van het Megalou Metéorou, het grootste en rijkste van de zes kloosters.

Daar zijn we niet alleen meer. Vlamingen, Japanners, Duitsers, Amerikanen, en talrijke Grieken (het is immers zondag) verdringen zich bij de ingang en in de gangen. Vooral het *katholikon*, zeg maar de kerk, is prachtig; de gehele binnenwand én de koepel zijn met kleurrijke mozaïeken versierd. Na het bezoek gaan we even buiten het klooster op een bankje in de schaduw zitten; vandaar hebben we een weids uitzicht op zowel het Megalou Metéorou als op het Varlaám, dat architecturaal nog mooier is en erg spectaculair boven op een kegelvormige rots is gebouwd. Nadien volgt de afdaling, langs het asfalt dit keer, met een zijsprong naar de kloosters Ayios Triadhos en Roussanou, om even na de middag in de

camping terug te zijn. Volgt nog slechts een lange luie namiddag bij het zwembad.

Dag 8. Naar Métsovo. Door het Pindos-gebergte. 71 km.

De koninginnerit van deze reis leidt ons door het noordelijke deel van het Pindos-gebergte via de 1700 m hoge Katára-pas naar het bergstadje Métsovo, dat 15 km voorbij de pas op 1200 m hoogte ligt.

We vertrekken uiteraard in alle vroegte, want 1500 m klimmen (Kalambaki ligt op amper 200 meter) is niet niks. Na een uurtje begint de weg te stijgen; het gaat dan 17 km lang vrij stevig omhoog tot Trigóna. Het is nog ochtend, we zijn fit, er zit een zachte bries, kortom: alles loopt gesmeerd, ook al zitten we tegen amper 7 à 8 per uur te klimmen - je trapt je rot en toch vorder je niet. Na Trigóna dalen we een stukje, wat erg demotiverend is, want elke meter omlaag moeten we straks weer naar boven. Het dalen gaat zo'n 15 km door; ik schat dat we zeker 400 m zakken. Vanaf Panagía begint het weer te klimmen, onophoudelijk stijgend naar de pas.

Het verkeer is op deze belangrijke verbindingsweg naar de Ionische Zee niet echt hinderlijk druk, maar toch, zorgeloos van de zijlijn afdwalen of aan de overkant van de weg de schaduw opzoeken, is er niet bij. (Fietsers doen dat soms: van de ene schaduwplek naar de andere fietsen, zigzaggend over de weg, in de illusie dat elk beetje koelte helpt.) De route fungeert, voor een stuk mede door de oorlog in Servië, als doorgangsweg voor de horden Duitse en Nederlandse Turken die op weg zijn naar hun vaderland voor de jaarlijkse vakantie. Behalve het gewone vrachtvervoer levert dat dus regelmatig lange rijen personenwagens en ook toerbussen op. Tussendoor zijn er gelukkig verkeersluwe pauzes.

En ondertussen - het is een gekend verhaal - is het middag geworden, is de zon weer op zijn heetst en staat zo hoog dat op de weg geen vlekje schaduw meer te rapen valt. Zo gaat het nog 15 km en 2 uur lang verder omhoog. Af en toe houden we halt onder een boompje opzij van de weg om even af te koelen. Op km 56 bereiken we tenslotte de Katára-pas, eerder dan verwacht, maar dat is niks te vroeg, want stilaan begonnen knieën en rug te protesteren onder de aanhoudende belasting.

Landschappelijk gezien is de hele beklimming maar matig, met veel naaldbomen en struikgewas en weinig open landschappen, en beantwoordt niet aan de lyrische omschrijvingen die de boekjes hanteren. Maar zodra we boven op de pas komen, verandert dit: het naaldgeboomte verdwijnt en ruimt plaats voor hooggebergtegrasland met kralen voor het vee, en het uitzicht vanaf de pas langs de westelijke hellingen en op het lager gelegen Métsovo is indrukwekkend. Jammer dan ook dat de afdaling zo snel gaat en dus weinig ruimte laat voor intensief genieten van de omgeving.

Te Métsovo betrekken we een kamer in hotel Akropoli, dat meer van kamerverhuur bij particulieren heeft dan van een echt hotel. Het is gelegen in de hogere buitenwijken van de stad, midden in een nogal volkse buurt. Even leeft een flits van het 'traditionele' Griekenland op als we bij de wasplaats (!) een vrouw schapenvellen (!) zien wassen door het natte materiaal met een houten spaan te meppen (!), zodat het vuil er met het water uit wordt geperst. En ook in het stadje zelf hangt nog een vleugje van de oude sfeer, ondanks de toeristen die er toch ook voelbaar aanwezig zijn.

Dag 9. Naar Ioánnina. 56 km.

"Waarom willen jullie toch per se meteen naar Ioánnina," zegt de hotelbaas, "waar het zo warm is?" En inderdaad, het is compleet onbegrijpelijk om de ene plaats, die mooi en koel is te ruilen voor een andere, die niet mooier en alleszins heter is. Want Ioánnina ligt in de vlakte, op 400 m hoogte weliswaar en bij een meer, maar dat weegt zeker niet op tegen de frisse berglucht van de Pindos. Reizigers echter willen hoe dan ook steeds maar vooruit, naar elders, naar het nog ongekende, hoe dwaas het ook is om deze passie niet even op te schorten en te genieten van wat zich als een geschenk aandient.

De eerste 10 km gaat het fiks naar beneden (panorama's met hooggebergtepieken flitsen voorbij), maar dan komen we in een zone terecht die wel 30 km aanhoudt en waarin evenveel geklommen als gedaald wordt. Nadien gaat het zelfs nog maar eens zo'n 5 km lang ferm omhoog, tot de finale afdaling naar Ioánnina aanzet.

Het is een landschappelijk erg mooi traject - de dag van vandaag bevestigt mijn vermoedens van gisteren: de mooie kant van de Pindos is de meer verweerde, grillige westflank, die ook meer regen vangt. De weg is, als gisteren, matig rustig, het wegdek uitstekende en met breed uitgesponnen bochten. De hellingen zijn niet al te steil, zodat de snelheid gemakkelijk onder controle blijft. Alleen schaduw is compleet afwezig; dat deze zogeheten Odos Egnatia de laatste jaren gemoderniseerd is - met 60%

participatie van de EU, zo signaleren de borden ons - heeft het randgeboomte geen goed gedaan.

Zoals de hotelbaas in zijn wijsheid had gezegd: beneden in de vlakte slaat de hitte toe. Hoe warm het in de zon in de bergen ook was, de wind bracht afkoeling, maar beneden in de vlakte staat de lucht gewoon te bakken. Gelukkig is de camping lommerrijk en vangt ze wat frisheid van het meer.

De Albanese (of alleszins Slavische) aanwezigheid in Griekenland valt erg op. Albanese verschillen fysiologisch en natuurlijk ook door hun taal van de Grieken. Je komt ze overal tegen, in cafés, langs de weg, als hulpje in een restaurant, slechts heel zelden bedelend. Op de camping te Ioánnina logeert een groepje van 4, mannen en vrouwen, die er gewoon in de open lucht op een zeil slapen en zich 's nachts in kleurige kleden wikkelen. Overdag vertrekken ze met hun auto, voor zaken veronderstel ik, en komen tegen de avond terug. Ze geven geen overlast. Toch zijn de Grieken over het algemeen niet te spreken over de massale illegale immigratie van Albanese. Er gaan verhalen over diefstallen, struikrovers en maffiapraktijken.

Dag 10. Daguitstap naar Monodéndri. 77 km.

We besluiten om de bergachtige Zagóri-streek ten Noorden van Ioánnina als daguitstap te doen. We stippelen een fietstraject uit tot Monodéndri, waar de bekende Vikos-kloof begint.

Ioánnina verlaten langs de drukke E8 is gewoon een waagstuk. De weg is erg smal en zit vol breedgeschouderd vrachtvervoer; één keer moet Ivoonne de wegberm in om aan een aanslag te ontsnappen - de klassieke zelfredoperatie als 2 trucks zich op de hoogte van een fietser kruisen en geen van de twee zin heeft om even op de rem te duwen. (Niet dat de Grieken de drieste, roekeloze, nietsontziende wegpiraten zijn waarvoor ze al eens versleten worden; tegenover fietsers zijn ze eerder voorzichtig.)

Dan moeten we langs de flank van de Mitsikeli van de hoofdweg af de vallei uit naar het Zagóri-gebied. We genieten van de klim, want de ochtend is nog fris en er hangt veel schaduw langs de westkant van de berg, en nadien van de rit door het met lage bomen begroeide plateau. De Zagóri bestaat in feite uit een reeks bergdorpen met een heel eigen, oorspronkelijke bouwstijl (leistenen daken, met keien geplaveide straten...). Precies deze authenticiteit van de streek heeft evenwel de laatste 10 jaar een echte *hausse* van het toerisme veroorzaakt. De meeste bezoekers worden met bussen in Monodéndri gedropt, slenteren door de stegen en wandelen zogewenst de hele 1000 meter te voet tot de ingang van de Vikos-kloof. En terug.

Zo'n 10 jaar geleden ben ik hier nog geweest, als wandelreiziger dan, en ook hier valt op dat de tijd niet stil is blijven staan. Ook toen heb ik, bij wijze van opwarming dan, de obligate wandeling gemaakt naar het (verlaten) kloostertje van Ayia Paraskeví, vanwaar je een zicht van bovenaf hebt op het begin van de kloof. De weg ernaartoe liep toen nog over een *monopathi*, een met ronde en afgeplatte keien aangelegd voetpad, breed genoeg voor één man + muilezel, maar is nu heraangelegd als een heuse wandelboulevard voor heelder busladingen toeristen. Hij is nu 4 à 5 meter breed en afgeboord met vlakke plaveien, zodat ook de dames met hoge hakken van deze gezondheidswandeling niet hoeven af te zien.

De Vikos-kloof strekt zich uit over een lengte van 15 kilometer en is in het gebergte uitgesleten door de Voidomatis-rivier. Volgens het Guinness book is ze onder alle kloven ter wereld de recordhouder wat de verhouding diepte en breedte betreft: 900 m diep (dat is veel) en maar 1200 m breed (dat is weinig). Maar van bovenaf gezien is zelfs zo'n recordkloof niet écht indrukwekkend, te veel een plaatje, een panorama als een ander. Dat ligt niet aan de kloof, maar aan de lamentabele manier waarop we er hier in het voorbijgaan een snelle blik komen op werpen. De enige goeie, afdoende manier om de grootsheid ervan te ervaren is ze te ondergaan, d.w.z. je te voet in de kloof te wagen en minstens een flink deel van het traject af te lopen. We beschikken echter niet over het nodige schoeisel en dus moeten we, net als de andere bezoekers, volstaan met een oppervlakkige blik van boven af.

Dag 11. Naar Arta. 87 km.

Voor de rit naar Arta kiezen we niet voor de snelle, doorgaande route (zowat 70 km lang) maar voor een parallel lopende weg die langs kleine dorpen en door het gebergte naar het zuiden gaat. Landschappelijk wordt het, na de onvermijdelijke 10 km door de drukke, rommelige *suburbs* van Ioánnina, een erg mooie dag, de mooiste tot hiertoe. Eerst klimmen we een eindje uit de vlakte omhoog; dan blijft het een hele tijd

op en neer gaan op een hoogte van (naar schatting) zo'n 800 à 1000 meter. Maar de sensatie is permanent die van het echte hooggebergte, met diepe ravijnen onder en de groenige, boomloze pieken van de Cheronouni rechts boven ons. Het is uiteraard ook erg rustig op de weg en het wegdek is meestal goed. Ondanks het geaccidenteerde terrein wordt het genietend fietsen.

Ook het KOGA-gevoel doet zijn duit in het zakje: zo'n fiets onder je die stevig aanvoelt en baanvast, en met krachtige remmen, zo'n fiets die makkelijk schakelt en waarop je als in een zetel zit, zo'n fiets kortom waar je nooit écht moe op wordt, het is jammer dat we zoveel jaren hebben gewacht om onszelf dit genoeg te gunnen.

Tijdens een stop in een klein dorpje net boven de eerste kam zitten we rustig aan onze *frappé metrio mé galla* (licht gesuikerde, koude koffie met opgeklopte melk) te nippen terwijl naast ons twee oude mannen de hele tijd rustig zitten te tateren, als daar eensklaps een fietser op mountainbike afstapt. Hij draagt fietsbroek en shirt, zijn lichaam is duidelijk afgetraind. Onze eerste ontmoeting met een andere toerfietser! Hij spreekt ons meteen aan in het Nederlands, daar hij aan onze uitrusting (de Agu-tassen) meende te zien dat we uit Nederland kwamen en stelt zich voor als begeleider van fietsreizen, meer bepaald voor het bekende Cycletours. Tijdens het goeie seizoen verblijft hij permanent in Griekenland. Van een vrije periode maakt hij dan gebruik om al eens een nieuwe route uit te proberen, want je moet hier alles zelf doen, zegt hij, je kan niet op een netwerk van beschreven fietsroutes terugvallen. Hij is enthousiast over de natuur in Griekenland; voor de stadjes en de dorpen kan je beter naar Italië gaan, zegt hij, maar het Griekse landschap is overtreffende trap, wat we met enige terughouding op grond van onze ervaring van vandaag willen beamen.

Maar de eerlijkheid gebiedt te erkennen dat er ook een keerzijde is aan dit dagverhaal. Vanaf 10 km na Ioánnina tot 10 km vóór Arta is deze rit een bergetappe zoals men alleen echte profs zou durven voorzetten. Vóór de middag gaat het nog, met lange, gelijkmatige stijgingen van zo'n 10 percent, waar we geduldig met de 22x21 tegenop malen. Maar vanaf Dafnotí worden de hellingen weliswaar korter maar des te nijldiger en grilliger. Het is dan permanent schakelen en een paar keer moeten we werkelijk weeral naar die allerkleinste versnelling van 22x32! Ik schat sommige stukken rond de 15%. Het wordt, mede door de middagwarmte, zo zwaar dat we vergeten om nog te genieten van het bij vlagen grandioze landschap, ja het is zelfs met enige opluchting dat we tenslotte de vallei induiken waar Arta, op amper 40 m boven de zeespiegel, in de zon ligt te blakeren. Na zo'n zware dag hebben we behoefte aan verwennerij, permitteren ons een goed hotel (met *airco*) en na de opknapbeurt een biertje op het terras van het mondaine stadje.

Dag 12. Naar Aï Nikitas, Lefkada. 84 km.

Vanaf Arta laten we de bergen voor een hele tijd achter ons en rijden westwaarts naar zee. De hele dag blijft het verkeer erg druk en valt er maar weinig te beleven of te genieten, al hebben de Grieken wel hun best gedaan om de weg met witte en roze oleanders (nu in bloei) af te boorden. Er hangt wat vriendelijke bewolking en geleidelijk wordt ook de zeebries voelbaar. Na het veer te Préveza komen we in een troosteloze landbouwvlakte, waar vooral de immense plastic serres het landschap ontsieren.

Lefkada (ook: Lefkas) is amper een eiland te noemen, want is met een brug met het vasteland verbonden. Maar net als vele Griekse eilanden is het een berg in de zee: de oevers rijzen steil uit het water op. Haalt de kustweg het in zijn hoofd om maar een heel klein eindje landinwaarts te slingeren, al is dat maar zo'n 50 of 100 m van het water vandaan, dan betekent dat voor de fietser onevenredig lastig klimwerk. De route langs de westkust van Lefkas valt daardoor lang niet zo genoeglijk uit als we hadden gehoopt, en in de middagzon is het, ondanks de zeebries, nog heet ook. Ivonne krijgt het er even (en voor de eerste keer) op de heupen van.

Aï Nikitas is een onooglijk vissersdorpje in een beschutte baai zo'n 10 km ten zuiden van de hoofdstad. Als we het dorpje bereiken, stellen we vast dat de toeristische expansie niets heel heeft gelaten van het beeld dat we zo'n 20 jaar geleden van dit eiland hebben opgedaan, toen we wild kampeerden in de een of andere maagdelijke baai in de buurt. Ook onze voortreffelijke *Rough Guide* schrijft dat de westkust van Lefkas nog *underdeveloped* is. Toch is het voormalige vissersplaatsje Aï Nikitas gewoon een vakantiedorp geworden, met hotels, studio's, bars, winkels en restaurants, én de daarbij horende Duitse en Italiaanse toeristen. Het enige dat niet is mee geëvolueerd is de rudimentaire camping, die amateuristisch wordt uitgebaat. Met name de netheid van het sanitair laat echt te wensen over. De prijzen daarentegen zijn wél *up to date*.

Dag 13. Rustdag. Strand.

Als we omstreeks 10 uur het piepkleine strandje van Ai Nikitas betreden, is er nog haast niemand. Als tegen de middag het hele toeristendorp komt afzakken en de beschikbare strandruimte almaar kleiner wordt, tot iedereen uiteindelijk slechts de oppervlakte van zijn eigen badhanddoek overhoudt, krassen we maar op.

Behalve wat Duits hier en daar, hoor je toch voornamelijk Grieks. De Grieken hebben het binnenlands toerisme ontdekt en maken er gretig gebruik van. Wellicht ontvluchten ze de oververhitte steden op zoek naar de frisse zeebries.

Temidden van de toeristische nieuwbouw vallen bij meer aandachtig kijken ook nog een aantal oorspronkelijke huizen van het vissersdorp te bespeuren. Ze hebben vaak een tuinterras op de verdieping, waar je via een ruw stenen trapje naar toe moet, en waar je onder een oude plataan kan zitten om nog meer zeebries te vangen dan beneden in de straat. Enkele ervan zijn omgewerkt tot restaurant. Ook een aantal oorspronkelijke bewoners zijn er nog: oude mannen en vooral vrouwen. De laatsten gaan nog steeds, ondanks de zomer en de toeristische zedenverwildering, gehuld in dikke, zwarte, wollen sjaals en schorten. Van op een bankje of vanuit een tuintje slaan ze het moderne leven gade, ondertussen haakwerkjes producerend. Ergens zit zo'n oudje gezellig arm in arm met haar kleindochter van 10 te keuvelen.

Toch is duidelijk dat zich in het leven van deze uitstervende generatie een diepgaande cultuurbreuk heeft voltrokken. In een periode van zo'n 20 à 30 jaar is hier een eeuwenlang ongewijzigde cultuur verdwenen. Nu rijden in dit gewezen vissersdorp wagens rond met schallende popmuziek, paraderen er vrouwen met deinende borsten in minieme bikini's, draaien gsm-ende jonge mannen in shorts druk monologierend rondjes op straat. Politieke revoluties mislukken of draaien zichzelf terug, economische daarentegen gaan geleidelijk, maar des te meer onherroepelijk te werk.

Dag 14. Naar Mytikas. 70 km.

De camping van Ai Nikitas voorziet niet alleen in de primaire, maar ook in de secundaire behoeften van de logés: op zaterdagavond wordt de bar een discotheek. Niet leuk voor slaapgrage gasten, maar het zullen toch maar kniezers zijn die daar een punt van maken en meer aan hun slaapmatje hechten dan aan uit de bol gaan op westerse disco en pop. We slaan ons gelaten door de nacht heen en vertrekken 's morgens in alle vroegte terug naar het vasteland, terwijl de rijzende zon een romantisch licht werpt op het nog sluimerende dorpje in de baai achter ons.

Het duurt 40 km vóór we te Vónitsa naar de kustroute afslaan en het eindelijk wat rustig wordt op de weg. We fietsen 20 km langs de zee, met links van ons het dorre kustgebied en rechts het diepe blauw van het water, een sterk contrast. Er staat een frisse bries, zodat het niet té warm wordt. Hier en daar zijn er kleine, nog onontgonnen baaitjes, waar de zondagsmensen zich te goed doen aan water, zon en lucht.

Ik heb het lang kunnen onderdrukken, maar tenslotte moet het eruit: Grieken zijn smeerpoezen en nestbevuilers van het ergste soort. De wegbermen liggen overal vol met alle mogelijke rommel die door een autoraampje naar buiten gegooid of van een pick-up af kan worden gekieperd. Onder het kleine grut spannen de halfvolle of lege peflessen de kroon, maar menige bouwlustige Griek heeft het afval van bouw- en afbraakwerken langs de wegwand gedeponneerd, en dit ten eeuwigden dage. Er zijn afgedankte kasten, badkuipen, koelboxen en plastic stoelen, genoeg om een complete tweedehandse huisraad samen te stellen. Voeg daarbij de willekeurig neergepote agrarische of industriële bouwsels. Overgiet dit alles met de stank van uitlaatgassen en rottende lijken, want soms ligt er een kadaver langs de weg te stinken (katten, vossen, honden), maar meestal komt de geur heel doordringend ergens vanuit het struikgewas: wordt ook slachtafval zomaar langs de kant achtergelaten? Niet naar de berm kijken dus, en regelmatig de knijper op de neus, laat dat het advies voor de griekenlandreiziger zijn. Hou het oog op de verte gericht, waar vaak inderdaad nog wat moois is te zien.

Langs deze strook nog niet geëxploiteerde westkust is er nog een vleugje van het traditionele Griekenland overgebleven. Zo is Mytikas een stadje met dorpsallures, of omgekeerd. Er hangt een slaperig siéstaasfeertje als we er omstreeks 2 uur aankomen en een kamer in hotel Kymata betrekken: een klein hok met afbladderend behang. Smalle steegjes i.p.v. brede lanen, geen toeristische opwaardering van de stadskern hier. De huizen staan tot tegen de rand van het water, waar hooguit nog

een voetpad langs de kade loopt, en de restaurants hebben hun terrassen langs de achterkant tot op de uiterste rand van de kade uitgebouwd. Geen promenade dus. Hier en daar overleeft nog een geïmproviseerd, miezerig en niet al te schoon stukje keienstrand.

Overdag klaagt Ivonne van wat pijn in de rechterknie. We proberen er geen aandacht aan te schenken en hopen dat het overgaat, maar kunnen niet beletten dat enige ongerustheid de kop opsteekt.

Dag 15. Naar Etolikó. 72 km.

Door de koelte van de zee durven we wat later dan anders vertrekken. We verlaten de baai waarin Mytikas achter ons steeds kleiner ligt te worden en komen in een absolute verlatenheid terecht. Links van ons de ruige hellingen van het gebergte, rechts de diepblauwe Ionische Zee. De eerste helft van de rit is een droom voor fietsers. De slingerende kustweg is nagenoeg verlaten en klimt langs de kustlijn op en af, het ene na het andere panorama opentekkend. Er liggen talrijke piepkleine eilandjes binnen handbereik, waarvan alleen het grotere Kalamos een naam heeft. Het blauw van de zee, met diepe koraalvlekken hier en daar, geeft rust, terwijl de slingerende en golvende weg en het rotsige gesteente van de kuststrook dynamisch werken. Boven op dit feest krijgen we een spiksplinternieuw wegdek - blijkbaar leeft ergens in hogere regionen de bedoeling om ook deze achtergebleven kuststrook te "ontsluiten"; wat dat betreft zijn we precies op tijd, nu ze nog niet ontsloten is. Doordat de wegenwerken recent zijn, is ook al het ongeregeld vuilnis ondergespit en zijn de bermwells waar stenig en kaal, maar proper.

Vanaf Astakos evenwel gaan we van de kust af en komen in een intens gecultiveerde vlakte terecht, waar het ondanks de warmte toch vlot fietsen is. Zo bereiken we omstreeks 3 uur het havenplaatsje Etolikó. Nu het weekendtoerisme tijdelijk naar af is, zijn we er 's avonds alleen op het terras van het hotel, dat royaal op de brede kade is gezet.

Dag 16. Naar Pátra. 60 km.

Ivonne's knie blijft zorgen baren. Daarom besluiten we om de etappe van vandaag in te korten, en in Patr a een halte in te laten, om in deze grote stad een dokter te vinden die naar haar knie kan kijken. Vaagweg vrezen we voor een ernstige complicatie, die wel eens het voortijdige einde van de reis zou kunnen betekenen. De knie is gezwollen en pijnlijk; we vrezen dat het met de meniscus te maken heeft.

We rijden eerst langs de zoutpannen tussen Etolik o en Messol ngi, dan door de zigeunerbuurt van deze stad om vervolgens via de grote weg naar Athene tot Patr a te fietsen; dat laatste betekent andermaal 35 km het kantje van de weg afrijden. Hoe meer we de stad naderen, hoe helser het verkeer. In Hotel El Greco, langs  en van de onleefbaar drukke doorgangswegen, vinden we een kamer zonder bad die toch 7000 drachme kost. Een en ander maakt dat we behoorlijk *down* zijn.

Na enig over en weer vragen - een apotheek blijkt in dit geval de beste raad te geven - begeven we ons naar de universitaire kliniek te Rio, op zo'n 8 km van de stad. We kunnen ook een private dokter in de stad opzoeken, maar zo'n bezoek zal ons op zijn minst 3000 BF kosten, zegt men. Taxi naar Rio dus. De universitaire kliniek is een groot, imposant gebouw, waarvan de helft nog ongebruikt is. Een bediende gaat mee door de wirwar van gangen en laat ons achter bij een kleine deur, waar een tiental mensen staan. Dit is de toegang tot de behandelkamer orthopedie: gebroken armen en benen. Iedereen wacht rechtstaand, want er zijn geen stoelen, laat staan een wachtkamer. Het is er een chaotische bedoening. Meestal staat de deur open en kunnen we in de behandelkamer binnenkijken.  en prof, zo te zien, twee assistenten en een vijftal studenten. De laatsten hangen wat rond, drentelen, vervelen zich. Voortdurend wenden de mensen in de gang zich over de ruggen van de andere wachtenden heen tot de dokter, die altijd vriendelijk antwoordt. Radiografie n worden tegen een lichtbak bekeken, registers ingevuld.

We moeten eerst naar de afdeling x-stralen, even verder om de hoek van de gang. Daar worden we door een vriendelijke Griek wegwijst gemaakt in de gewoontes van het huis (inschrijven, formulieren). Er zit ook hier veel volk, maar niemand is alleen, elke pati nt wordt door  en of meerdere mensen vergezeld, zodat het vlot vooruit gaat. Na Ivonne's beurt is het weer dringen bij de afdeling orthopedie en dan is het onze beurt. Bang voor een verdict gaan we naar binnen.

We hadden het beiden al verwacht, natuurlijk, maar wilden het liever niet hardop gezegd hebben: de pijn komt van een ontsteking als gevolg van kalkafzetting op de meniscus. Als we doorgaan,

zal het erger worden, zegt de dokter. We begrijpen wat dit betekent: een voortijdig einde. De knie moet nader onderzocht en aan het euvel moet wellicht operatief verholpen worden. In België. We beseffen dat het onverstandig is om het medisch advies te negeren. Het is een lelijke streep door onze rekening, want we wilden in feite twee volle maanden wegblijven, verder door de Peloponnesos fietsen, de oversteek naar Lesvos maken en dan via Turkije en Bulgarije terugkeren naar Thessaloniki. Dat kan dus allemaal niet doorgaan. Gedaan, uit, *finito*. Het lot heeft beslist. Mismoedig keren we terug naar de stad.

's Avonds op zoek naar voedsel raken we vol met niets dan ergernis over de onleefbaarheid van de stad Patr . Waar het gedaas van het verkeer zo luid is dat je op het voetpad moet roepen om verstaan te worden, waar je om de 50 meter door het een of ander obstakel van het voetpad af de drukke straat op wordt gejaagd, waar het verkeer je de hielen van de voeten rijdt. En 's nachts gaat het gewoon door; het venster van de kamer moet dicht voor het lawaai en tegelijk open voor de koelte. Alleen met proppen in de oren en dank zij de vermoeienis, de stress en de teleurstellingen van de dag vallen we in een onrustige slaap.

Tijd voor een besluit dus. Is Griekenland een fijn land voor fietsers? Zoals steeds heeft het antwoord twee kanten.

Ten eerste: nee.

- 1. Het verkeer is druk en gehaast, de auto is heer en koning. Alleen de tertiaire wegen en de dunbevolkte gebieden zijn rustig.*
- 2. Het landschap is door de sterke economische ontwikkeling danig geschonden. Alleen de bergen en (soms) de zee bieden nog ongerepte natuur.*
- 3. Grieken zijn weinig milieubewust. De wegbermen zijn smerig. Sluikstorten is een ingeburgerde gewoonte.*
- 4. Het land is duur. Hotelprijzen zijn hoog in verhouding tot de kwaliteit; door te kamperen bespaar je slechts de helft van een hotelprijs; ook terrasrijzen zijn van Europees niveau. Alleen maaltijden blijven betaalbaar en zijn van redelijk niveau.*
- 5. Vanaf de middag is het in de zomermaanden te heet voor wat dan ook, zeker voor fietsen. Van 2 tot 5 binnen blijven dus.*
- 6. Grieken zijn niet onvriendelijk, maar toch erg gereserveerd. En ze zijn niet ge nteresseerd in fietsen; fietsen heeft in Griekenland een lage status.*

Ten tweede: ja.

- 1. De wegen zijn goed tot zeer goed, ook de tweede- en derderangswegen.*
- 2. De wind speelt hier geen rol van betekenis. Hij waait nu eens van hier en dan weer van ginder, en nooit al te hard.*
- 3. Al zijn de Grieken niet enthousiast over fietsen, toch zijn ze aan het stuur van een wagen t.a.v. fietsers meer voorkomend dan je zou verwachten.*
- 4. In de bergen is het landschap ongerept en biedt veel variatie: grasland, bomen, rotsen, kloven, pieken.*
- 5. De zee, o thalassa! is zo blauw als ze alleen maar op plaatjes kan zijn. De stranden zijn vaak toeristisch ge xploiteerd, maar baaien en kreken zijn een lust voor het oog.*

Epiloog. Dag 18-21. Met de wagen naar Thessaloniki.

De volgende dag verplaatst zich onze verwachting van reizen naar thuis geraken. En het gaat buiten verwachting allemaal vlot. Zonder problemen wil Olympic Airways de datum van de terugreis van ons ticket aanpassen en tevens blijkt dat er op zondag (25 juli) e.k. nog vrije plaatsen zijn op de vlucht naar Brussel. Rest nog in Thessaloniki te geraken: per trein of met een huurwagen? De trein is goedkoop maar lastig, de auto duur maar genoeglijk, en bovendien kunnen we met eigen vervoer de laatste dagen nog naar eigen smaak inhoud geven. We kiezen voor de auto, ondanks het prijskaartje van 6000 BF (!) per dag (!). Een kleine wagen kan niet, want de fietsen moeten in de koffer mee.

Na de middag vertrekken we. We nemen de noordoever van de Golf van Korinthe tot It a, in de buurt van Delphi; een mooie rit door een bij pozen woest landschap, en de weg is behoorlijk rustig. Zou ook met de fiets mooi geweest zijn, zeggen we zuchtend tegen mekaar. Jazeker, en we zouden het veel

dieper belééfd hebben. Nu, met de wagen, *airconditioned*, glijden we er achteloos doorheen. Je hebt net de tijd om te beseffen hoe mooi het is, het volgende ogenblik ligt het al achter je. Alles glijdt voorbij, en niets beklijft. Als in alle badplaatsjes op deze oever van de Golf is het netjes te Itéa, rustig en vakantieachtig gezellig. Het is de vredigheid zelf. Maar over alles hangt de mismoedigheid van het ongewenste, veel te vroege einde.

We bezoeken Delphi en gaan dan door naar de oostkust, de Egeïsche Zee, en verder naar Thessaloníki. Veel autozitten. In de steden (Larissa, Ellassona en natuurlijk Thessaloníki) raken we elke keer de richting kwijt; de wegen mogen dan al *up to date* zijn, de bewegwijzering dateert nog uit een vorig tijdperk. Te Arnéa, één van de *holiday resorts* van Saloniki, het Blankenberge van de Thermaïsche Golf, vinden we een sjiek hotel (de naam alleen al: Golden Star) op het strand.

De cirkel is dus rond. Na een laatste dagje tussen strand en kamer heen en weer gependeld te hebben, laten we ons tegen de avond neer op het terras van het hotel. De zon zakt traag naar de einder boven een rimpelloze zee en terwijl de kelners het hele zandstrand volzetten met tafels en parasols om straks het hongerige weekendvolk op te vangen, ervaren we onze aanwezigheid hier als ongepast en veel te vroeg. De comfortabele kamer, de avondmaaltijd op het strand, het zachtwarme weer, niets kan ons troosten. Het gevoel van frustratie wil maar niet wegebben.

Morgenochtend het vliegtuig naar Brussel. We zijn er niet echt klaar voor.

REISGEGEVENS

Data: van 4 juli tot 25 juli 1999.
22 dagen.

Afstand: 958 km.
Gemiddeld dagtraject: 72 km.

Wegen: goed tot zeer goed.

Munt: drachme. 8 dr = 1 BF

Dagprijs (huurauto niet
inbegrepen): 2555 BF voor 2
personen.

Reisschema en logies:

Dag 1. Vliegtuig Thessaloníki.
Na ar de stad 18 km. Hotel
Orestias Kastorias, 9500 dr.
Dag 2. Verblijf te Thessaloníki.
Dag 3. Thessaloníki → Édessa
92 km. Hotel Katarraktes,
17280 dr.
Dag 4. Édessa →
Ag.Pandeleimonas (bij Limni
Veghoritida) 72 km. Wild
kamperen. Restaurant nabij.
Dag 5. Ag.Pandeleimonas →
Kastoriá 76 km. Hotel Kastoria,
16000 dr.
Dag 6. Kastoriá → Grevená 72
km. Hotel Mitropoulis, 8000 dr.
Dag 7. Grevená → Kastráki (bij
Kalambaka) 69 km. Camping
Boufidis (The Cave).
Dag 8. Bezoek Metéora.
Dag 9. Kastráki → Métsovo 71
km. Hotel Akropolis, 9000 dr.
Dag 10. Métsovo → Ioánnina
56 km. Camping, 4000 dr.
Dag 11. Daguitstap met de fiets
naar Monodendri (in de Zagóri)
77 km.
Dag 12. Ioánnina → Árta 87
km. Hotel Amvrakis, 12000 dr.
Dag 13. Árta → Aī Nikítas (op

Lefkas) 84 km. Camping, 3500
dr.

Dag 14. Rustdag aan het
strand.

Dag 15. Aī Nikítas → Mytikas
70 km. Hotel Kymata, 8000 dr.

Dag 16. Mytikas → Etolikó 72
km. Hotel Alexandra, 8000 dr.

Dag 17. Etolikó → Pátra 60 km.
Hotel El Greco, 7000 dr.

Dag 18 tot 21. Met wagen via
Itéa en Nea Anhialos naar
Arnéa (bij Thessaloníki).

Dag 22. Vliegtuig Thessaloníki -
Brussel. Met de fiets naar huis
62 km.

Het oorspronkelijk geplande
traject omvatte een periode van
7½ weken. De route liep verder
door de Peloponesos: Arcadië,
de zuidwestkust, de Mani en
vandaar naar Piréas. Dan een
oversteek met de ferry naar
Lesbos en vandaar naar
Turkije. Bezoek aan Bergama
en vandaar door het binnenland
naar Çannakale. Tenslotte door
Bulgaars Thracië terug naar
Thessaloníki.