

# Η Ε.Λ.Π.Α. ΚΑΙ Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Διάλεξις ὑπὸ τοῦ κ. Α. ΝΙΚΟΛΑΪΔΗ  
Γενικοῦ Γραμματέως τῆς Ε. Λ. Π. Α.

Ὁ Θεὸς μᾶς εὐλόγησε, χαρίζοντάς μας κλίμα ἰδεῶδες, οὐρανὸν καταγάλανο, θάλασσα γαλήνια, ἀκρογιαλιᾶς δαντελένιες, ἀμμουδιᾶς κατακάθαρες, βουνὰ καταπράσινα, βράχους πολύχρωμους, δύσεις ἡλίου σάν ψεύτικες, νησιὰ γραφικώτατα, μιὰ φύσι ὑπέροχη, πολύπλευρη, τὴν ὁποίαν οἱ προπάτορές μας ἤξεραν καὶ νὰ ἐκμεταλλευθοῦν καὶ νὰ συμπληρώσουν μὲ τὰ ἀριστουργηματικὰ μνημεῖα τῶν.

Αὐτὰ ὅλα ἀποτελοῦν γιὰ μᾶς τοὺς νεωτέρους ἕνα ἀνεκτίμητον κεφάλαιον ἐκμεταλλεύσεως τῆς τουριστικῆς μανίας ποὺ κατέλαβε, τὰ τελευταῖα χρόνια, ὅλους τοὺς ἀνθρώπους τοῦ πολιτισμένου κόσμου.

Τὸ μεγάλο πρόβλημα ποὺ τίθεται εἰς ἐκείνους ποὺ ἀνέλαβαν νὰ πραγματοποιήσουν τὸ δύσκολον αὐτὸ ἔργον εἶναι, πῶς καλύτερα θὰ μπορέσουν νὰ ἐκμεταλλευθοῦν τὸ μεγάλο αὐτὸ δῶρον τοῦ Θεοῦ.

Ὁ Τουρισμὸς περιλαμβάνει δύο βασικὰ στοιχεῖα: Τὸ ἕνα τὸ **δυναμικόν**, δηλ. τὴν μετακίνησιν, τὸ ταξίδι, καὶ τὸ ἄλλο τὸ **στατικόν**, δηλ. τὴν διαμονήν. Σήμερα θ' ἀσχοληθοῦμε μὲ τὴν μετακίνησιν, τὸ ταξίδι.

Ὁ ἄνθρωπος μετακινεῖται ἢ μὲ τὰ πόδια, ἢ μὲ ἕνα κάποιο μέσο μεταφορικόν. Τὰ μεταφορικὰ μέσα ὑπάγονται εἰς 4 κατηγορίας: 1) τοὺς σιδηροδρόμους, 2) τὰ τροχοφόρα, 3) τὰ θαλάσσια μέσα, 4) τὴν ἀεροπορίαν.

Ἀπὸ τὸ πρόγραμμα τῶν διαλέξεων βλέπω ὅτι ἀνεπτύχθησαν ἤδη πρὸ ἡμῶν τὰ διὰ τῶν σιδηροτροχιῶν, τῆς θαλάσσης καὶ τοῦ ἀέρος μέσα συγκοινωνίας. Μένει ἀκόμη ἢ διὰ τῶν τροχοφόρων συγκοινωνία, διὰ νὰ ὁλοκληρωθῇ τὸ θέμα τῆς μετακινήσεως.

Δὲν θὰ εἰσέλθω εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐξελίξεως τῶν τροχοφόρων. Δὲν ἔχει ἀφ' ἐνὸς πρακτικὸν σκοπὸν, ἀλλὰ καὶ οὔτε εἶμαι ἀρμόδιος καὶ κατατοπισμένος εἰς τὸ θέμα αὐτό. Θὰ περιορισθῶ μόνον εἰς τὸ αὐτοκίνητον, τὸ ὁποῖον σήμερον ἔχει ἐπικρατήσει καὶ τὸ ὁποῖον εἶναι τῆς ἀρμοδιότητος τοῦ ὀργανισμοῦ τὸν ὁποῖον, αὐτὴν τὴν στιγμὴν, ἐκπροσωπῶ.

Τὸ αὐτοκίνητον λέγεται ὅτι τὸ πρῶτον κατασκευάσθη ἀπὸ τὸν γάλλον Lenoir, τὸ 1863. Παρ' ὅλον ὅτι τοῦτο ἀμφισβητεῖται, μποροῦμε νὰ ποῦμε μὲ ἀπόλυτον βεβαιότητα ὅτι ἐκεῖναι ποὺ **ἐπέβαλαν** τὸ αὐτοκίνητον ὡς πραγματικὸν καὶ πρακτικὸν μέσο συγκοινωνίας εἶναι ὁ γερμανὸς Benz καὶ ὁ ἀμερικανὸς Ford. Ἰδιαιτέρως ὁ δεύτερος κατῴρωσε νὰ κάμῃ τὸ αὐτοκίνητον κτῆμα τῶν λαϊκῶν στρωμάτων, οὕτως ὥστε ἡ διάδοσίς του νὰ ὑπερβῇ κάθε ὄριον προβλέψεως.

Καὶ ἐνῶ ἐν ἀρχῇ τὸ αὐτοκίνητον ἦτο εἶδος μεγάλης πολυτελείας καὶ ἡ ἀπόκτησίς του ἦτο δυνατὴ μόνον εἰς τοὺς πολυτάλαντους, σήμερον, εἰς κάθε πολιτισμένην χώραν, τὸ αὐτοκίνητον θεωρεῖται ὡς εἶδος πρώτης ἀνάγκης, ὡς πραγματικὸν μέσον εὐκόλου καὶ ταχείας μετακινήσεως. Ἐξαιρέσιν ἀποτελεῖ ἡ χώρα μας, δυστυχῶς, ὅπου τὸ αὐτοκίνητον θεωρεῖται, ἀκόμη, ὡς

είδος πολυτελείας και επιδείξεως, τεκμήριον πλούτου και... φορολογίας.

Ἡ πρόοδος τοῦ αὐτοκινήτου κατὰ τὰ τελευταῖα 50 ἔτη, και ειδικώτερον τὰ τελευταῖα 30 ἔτη, εἶναι καταπληκτικῆ.

Τὸ 1895 εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἐκυκλοφόρησαν μόνον 4 αὐτοκίνητα. Τὸ 1952 εἶναι ἐγγεγραμμένα εἰς τὰς 48 Πολιτείας τῶν Η.Π.Α. 53 293 501 αὐτοκίνητα, εἰς δὲ τὸν κόσμον ὅλον 78 983 841 αὐτοκίνητα. Δηλαδὴ ἐντὸς 50 ἐτῶν τὰ εἰς τὰς Η.Π.Α. κυκλοφοροῦντα αὐτοκίνητα ἠξήθησαν κατὰ 13 ἑκατομμύρια φορὰς!! Ἀναλογοῦν δὲ 2,9 κάτοικοι εἰς 1 αὐτοκίνητον.

Δυστυχῶς δὲν ὑπάρχουν στατιστικὰ στοιχεῖα εἰς τὴν Ἑλλάδα και δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ γίνῃ καμία σύγκρισις. Εἶναι μόνον γνωστὸν ὅτι τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1954 ἡ νέα ταξινόμησις τῶν αὐτοκινήτων τῆς χώρας ἀνεβίβαζεν αὐτὰ εἰς 40 περίπου χιλιάδας. Ἦτοι 1 αὐτοκίνητον κατὰ 170 κατοίκους.

Τὸ αὐτοκίνητον, ὅμως, αὐτὸ καθ' ἑαυτὸ εἶναι τελείως ἄχρηστον ἐὰν δὲν ὑπάρχουν δρόμοι ἐπὶ τῶν ὁποίων νὰ κυκλοφορῇ. Θὰ ἠμπορούσαμεν νὰ ἰσχυρισθῶμεν ἐξ ἴσου ὅτι δρόμοι δὲν θὰ ὑπῆρχον, ἐὰν δὲν ὑπῆρχον αὐτοκίνητα. Καὶ ὅταν ὁμιλοῦμεν περὶ δρόμων, ἐννοοῦμεν δρόμους περιποιημένους και συντηρημένους και ὄχι τοὺς παλαιοὺς γνωστοὺς καροδόδρομους.

Εἶναι πράγματι γεγονός ὅτι ἀπὸ τῆς Ρωμαϊκῆς ἐποχῆς, ὁπότε και κατεσκευάσθησαν οἱ πρώτοι μεγάλοι δρόμοι διὰ στρατιωτικοὺς και πολιτικούς λόγους, μέχρι τῆς ἐμφανίσεως τοῦ αὐτοκινήτου, ἡ τεχνικὴ τῆς κατασκευῆς τῶν δρόμων ἦτο σχεδὸν ἡ ἰδία.

Μόνον τὸ 1830 ἤρχισε κάπως βελτιομένη ἡ ποιότης τῶν δρόμων, χάρις εἰς τὴν παρὰ τοῦ Σκότου Mac Adam κατασκευὴν τῶν πρώτων κυλινδρικῶν ὁδοστρωτήρων.

Μὲ τὴν ἐμφάνισιν και ἐξάπλωσιν ὅμως τοῦ αὐτοκινήτου κατέστη φανερόν ὅτι θὰ ἔπρεπε νὰ κατασκευασθοῦν νέοι δρόμοι, οἱ ὁποῖοι θὰ ἦσαν κατάλληλοι νὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς τὴν ταχύτητα τοῦ νέου μέσου συγκοινωνίας.

Καὶ ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ Α΄ Παγκοσμίου πολέμου ἀρχίζει ἡ κατασκευὴ τῶν πρώτων δρόμων ἐκ μπετόν, διὰ νὰ ἐπακολουθήσουν ἐντὸς ἐλαχίστων ἐτῶν ἡ ἀσφαλτόστρωσις και ὅλα τὰ νεότερα συστήματα τῶν αὐτοκινητοδρόμων, οἱ ὁποῖοι και αὐτοὶ σήμερον εἶναι σχεδόν ξεπερασμένοι και δὲν ἀνταποκρίνονται εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς δι' αὐτοκινήτου συγκοινωνίας.

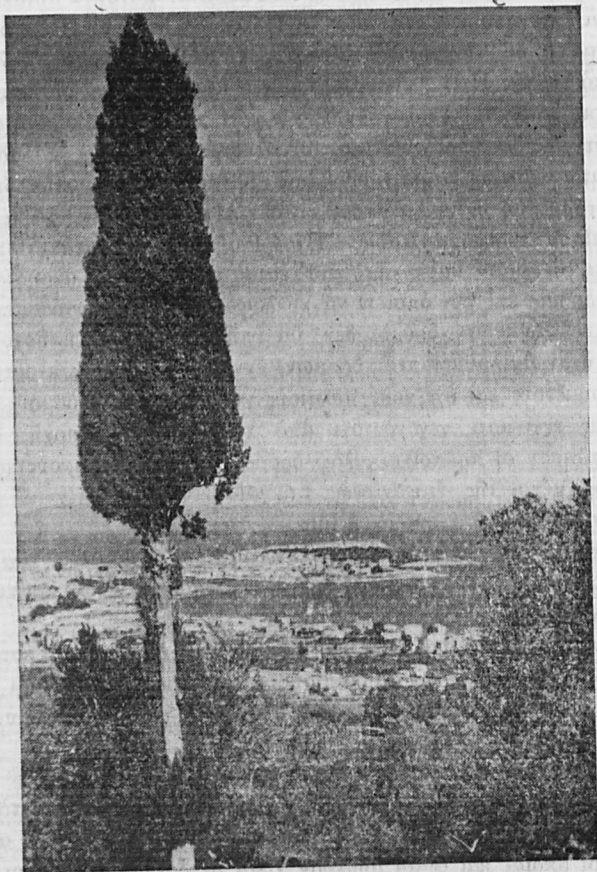
Μόλις πρὸ ἡμερῶν ὁ Πρόεδρος τῶν Η.Π.Α. ἐξήτησε πιστώσεις 1 τρισεκατομμυρίου δολλαρίων διὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ ἤδη πλουσιωτάτου ὁδικοῦ δικτύου τῆς χώρας του, ἐντὸς τῶν προσεχῶν 10 ἐτῶν!

Δὲν εἶναι λοιπὸν ὑπερβολὴ ἐκεῖνο πού προηγουμένως εἶπα, ὅτι ἡ ἐξέλιξις τῆς ὁδοποιίας ὀφείλεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν παράλληλον ἐξέλιξιν τοῦ αὐτοκινήτου. Πάντως οἱ δύο αὐτοὶ παράγοντες, αὐτοκίνητον και δρόμος, ἀλληλοεξαρτῶνται και ὁ ἓνας δὲν μπορεῖ νὰ ὑπάρξῃ χωρὶς τὸν ἄλλον.

Τὸ αὐτοκίνητον, λοιπὸν, εἶναι σήμερον τὸ κυριώτερον μέσον μεταφορᾶς. Δὲν θέλω νὰ νομίσητε ὅτι εὐρίσκομαι εἰς ἀντιδικίαν μὲ τὰ ἄλλα μέσα μεταφορᾶς, τὸν σιδηρόδρομον, τὸ ἀτμόπλοιον, τὸ ἀεροπλάνον. Εἶναι και αὐτὰ ἀπαραίτητα και ἔχουν τὰ πλεονεκτήματά των ἔναντι τοῦ αὐτοκινήτου.

Καὶ πολλὰ πλεονεκτήματα, καὶ μάλιστα σπουδαιότατα.

Καὶ πρωτίστως : τὸ **ζήτημα τῆς ἀσφαλείας**. Καὶ τὰ τρία προαναφερθέντα μέσα μεταφορᾶς εἶναι πολὺ ἀσφαλέστερα τοῦ αὐτοκινήτου. Οἱ ἀριθ-



Λέσβος—Κόλπος Γέρας

μοὶ ποὺ θὰ σᾶς ἀναφέρω εἶναι ἀπόδειξις τούτου. Καὶ θὰ πάρω καὶ πάλιν τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα ἀπὸ τὰς Η.Π.Α.

Κατὰ τὸ 1952, ὁ ἀριθμὸς τῶν θανατηφόρων ἀτυχημάτων κατὰ 100 000 000 ταξιδιωτᾶς—μίλια ὑπῆρξεν :

Ἄεροπλάνον	0,4
Σιδηρόδρομοι	0,04
Αὐτοκ. λεωφορεῖα	0,16
καὶ ἐπιβατικὰ αὐτοκίνητα	2,8

Δηλαδή κατὰ 7 φορές περισσότερα τῶν ἀεροπλάνων καὶ 70 φορές περισσότερα τῶν σιδηροδρόμων.

**Εἰς τὸ ζήτημα τῆς ταχύτητος :** Καὶ τὸ ἀεροπλάνον καὶ ὁ σιδηροδρομος εἶναι ταχύτερα τοῦ αὐτοκινήτου (ὅταν πρόκειται περὶ ταξιδίου).

**Εἰς τὸ ζήτημα τῆς ἀνεσέως :** Καὶ τὰ τρία ἄλλα μέσα μεταφορᾶς εἶναι ἀνετώτερα τοῦ αὐτοκινήτου.

**Εἰς τὸ ζήτημα τοῦ κόστους :** Πλὴν τοῦ ἀεροπλάνου τὰ ἄλλα εἶναι εὐθηνότερα τοῦ αὐτοκινήτου.

Παρ' ὅλα ὅμως τὰ μειονεκτήματα αὐτά, τὸ αὐτοκίνητον κατέχει τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὰς μετακινήσεις τῶν τουριστῶν.

Οἱ κατωτέρω ἀριθμοὶ ἐπιβεβαιώνουν τὴν διαπίστωσιν αὐτήν. Εἰς τὴν Ἰταλίαν, ἢ ὁποία εἶναι μία ἐκ τῶν κατ' ἐξοχὴν τουριστικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης καὶ τοῦ κόσμου ὅλου καὶ τῆς ὁποίας ὁ τουριστικὸς πλοῦτος ἔχει πολλὰς ὁμοιότητας μὲ τὸν ἰδικὸν μας, τὸ 1954 εἰσῆλθον ξένοι ἐπισκέπται :

δι' ἀεροπλοίων	192 270
δι' ἀεροπλάνων	238 009
διὰ σιδηροδρόμων	2 019 333
δι' αὐτοκινήτων	5 458 701, δηλ. τὰ 59.3 ο)ο.

Καὶ ἓνα παράδειγμα, ἀπὸ τὸ ἄλλο ἡμισφαίριον.

Εἰς τὰς Η.Π.Α τὰ ἐθνικὰ πάρκα τῆς ἐπεσκεψέθησαν τὸ 1950 : 13 650 893 τουρίσται, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 13 157 871, δηλ. τὰ 96,32 ο)ο μὲ αὐτοκίνητα καὶ τὰ ὑπόλοιπα 3,68 ο)ο μὲ ὅλα τὰ ἄλλα μέσα συγκοινωνίας, σιδηροδρόμους, ἀεροπλοία, ἀεροπλάνα καὶ πεζοί.

Ἡ Ἑλλάς, δυστυχῶς, δὲν ἔχει νὰ παρουσιάσῃ αὐτὴν τὴν κολοσιάν κίνησιν. Τὸ 1953 εἰσῆλθον εἰς τὴν χώραν μας 2 664 ξένα τουριστικὰ αὐτοκίνητα, τὸ δὲ 1954 4 468, μία αὔξησις 80 περίπου ο)ο.

Ἄλλα — καὶ ὑπάρχουν πολλά, μεγάλα ἀλλὰ — ἡ Ἑλλάς ἀποτελεῖ τὸ νοτιώτερον ἄκρον τῆς Εὐρώπης καὶ αἱ ἀποστάσεις ἀπὸ τὰ μεγάλα κέντρα ἀπὸ τὰ ὁποία προέρχονται κυρίως οἱ τουρίσται τῆς Εὐρώπης, δηλ. τὴν Ἀγγλίαν, τὰς Σκανδιναυικὰς χώρας, τὸ Βέλγιον, τὴν Ὀλλανδίαν, τὴν Γερμανίαν καὶ κατὰ δεύτερον τὴν Ἑλβετίαν, Γαλλίαν καὶ Ἰταλίαν εἶναι πολὺ μεγάλαι. Ὁ χρόνος ὁ ὁποῖος ἀπαιτεῖται διὰ τὴν κάθοδον εἰς τὴν χώραν μας εἶναι δυσαναλόγως μέγας μὲ τὸν χρόνον τὸν ὁποῖον διαθέτουν οἱ ξένοι πρὸς τουρισμόν.

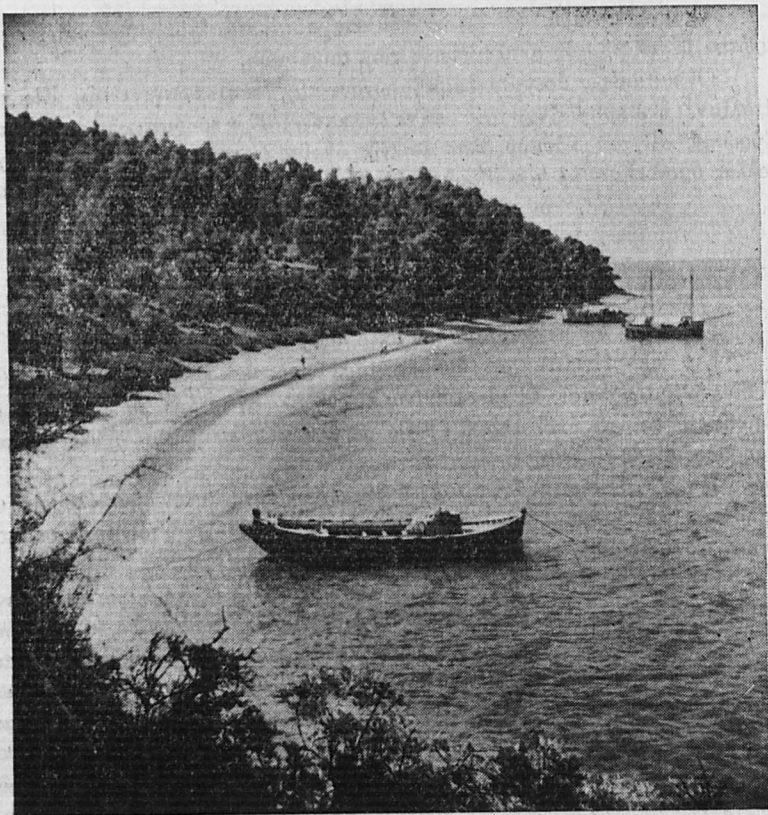
Ἐπὶ πλέον, διὰ νὰ φθάσῃ ὁ ξένος αὐτοκινητιστὴς εἰς Ἑλλάδα πρέπει νὰ διέλθῃ διὰ Γιουγκοσλαβίας, ὅπου καὶ οἱ δρόμοι (ἐν μέρει) καὶ ἡ φιλοξενία ἀφήνουν πολλὰ νὰ ἐπιθυμῆ κανεῖς.

Δὲν πρέπει δὲ νὰ λησμονῶμεν ὅτι κατὰ τὰ μεταπολεμικὰ χρόνια ἡ κατάστασις τοῦ ὁδικοῦ μας δικτύου ἦτο ἀξιοδράκρυτος καὶ ὁ ξένος αὐτοκινητιστὴς, συνηθισμένος εἰς τοὺς ἀρίστους εὐρωπαϊκοὺς αὐτοκινητοδρόμους ἔμενε τελείως ἀπογοητευμένος ἀπὸ τὸ αὐτοκινητικὸν του ταξίδι εἰς τὴν χώραν μας. Μόλις τὰ τελευταῖα δύο ἔτη ἤρχισαν οἱ δρόμοι μας νὰ παίρουν τὴν μορφήν δρόμων πολιτισμένης χώρας. Πλὴν ὅμως θὰ πρέπει νὰ γίνουν πολλὰ ἀκόμη διὰ νὰ κατορθώσωμεν νὰ πείσωμεν τοὺς ξένους ὅτι ἐπισκεπτόμενοι τὴν Ἑλλάδα μὲ τὰ αὐτοκίνητά των δὲν πρόκειται νὰ ἐπιστρέψουν μὲ ἄλλα μέσα, ἀφήνοντας τὰ αὐτοκίνητά των εἰς τὸ...νεκροταφεῖον.



Πολλοὶ αὐτοκινητισταί, ἀντὶ τῆς ταλαιπωρίας τῶν γιουγκοσλαβικῶν καὶ ἑλληνικῶν δρόμων, προτιμοῦν νὰ μεταφέρουν τὰ αὐτοκίνητά των μέχρι Πειραιῶς διὰ τῶν ἀτμοπλοίων, ἀλλὰ τὰ μέσα καὶ τὰ συστήματα τῆς ἐκφορ- τώσεως τῶν αὐτοκινήτων των εἰς τὸν πρῶτον λιμένα τοῦ τόπου τοὺς ἔχουν τελείως ἀπογοητεύσει.

Παρ' ὅλα αὐτὰ ἡ εἰσροὴ τῶν ξένων τουριστικῶν αὐτοκινήτων εἰς τὸν



Εὐβοία

τόπον μας σχεδὸν διπλασιάζεται κάθε ἔτος, ἡ δὲ ἐφετεινὴ εἰσροὴ προμη- νύεται πλουσιωτάτη.

Καὶ τοῦτο διότι ὁ δι' αὐτοκινήτων τουρισμὸς παρουσιάζει πολλὰ πλεονεκτήματα ἔναντι τῶν δι' ἄλλων μεταφορικῶν μέσων, τὰ ὁποῖα ἐξουδε- τερώνουν τὰ προαναφερθέντα μειονεκτήματα.

Καὶ πρῶτα· πρῶτα, ἐκεῖνος ποὺ εἶναι κάτοχος ἐνὸς αὐτοκινήτου θέλει νὰ τὸ χρησιμοποιῇ. Εἶναι ἡ ἀγάπη πρὸς τὸ βολάν, ἡ ἀγάπη του πρὸς τὸ αὐτοκίνητόν του. Ἐπὶ πλέον ὁμως τὸ αὐτοκίνητον κάμνει τὸν ἐπισκέπτην τελείως ἀνεξάρτητον. Δὲν ἔχει ὑποχρεωτικὸν δρομολόγιον. Πηγαίνει ὅπου

θέλει. Σταματᾷ ὅπου θέλει. Ὅταν συναντήσῃ κανένα ὠραῖον τοπίον, σταματᾷ διὰ νὰ τὸ θαυμάσῃ, νὸ τὸ ἀπαθανάτισῃ. Ἄν βροῖ εἰς τὸν δρόμον του καμμιά ὠραία, γραφικὴ ἀμμουδιά, δὲν ἔχει παρὰ νὰ διακόψῃ τὸ ταξίδι του καὶ νὰ χαρῶν τὴν ὠραία, ἥσυχη θάλασσα. Μπορεῖ νὰ μείνῃ καὶ νὰ διανυκτερεύσῃ ὅπου αἰσθανθῆ τὴν ἀνάγκην ἀναπαύσεως. Καὶ ἐν ἀνάγκῃ, ἐὰν μὲν ἔχη τὰ πρὸς τοῦτο ἐφόδια, νὰ κατασκηνώσῃ κάπου, ἄλλως καὶ νὰ κοιμηθῆ ἀκόμη μέσα εἰς τὸ αὐτοκίνητόν του. Θὰ φθάσῃ ἕως τὴν εἴσοδον τοῦ ξενοδοχείου μὲ τὸ αὐτοκίνητόν του, θὰ πηγαίνῃ εἰς τὸ ἐστιατόριον μὲ τὸ αὐτοκίνητόν του. Θὰ φθάσῃ ἕως τὸν τόπον τῆς ἐπισκέψεως, εἴτε ἀρχαιολογικὸς χώρος εἶναι εἴτε μοναστήριον ἢ ὁ,τιδήποτε ἄλλο, μὲ τὸ αὐτοκίνητόν του. Μεταφέρει τὰς ἀποσκευάς του πάντοτε μαζί του καὶ δύναται καθ' οἰανδήποτε ὥραν νὰ ἐξυπηρετηθῆ ἀπὸ αὐτάς. Μπορεῖ νὰ φορτώσῃ ὅλα του τὰ ψώνια εἰς τὸ αὐτοκίνητόν του χωρὶς νὰ γεννᾶται ζήτημα χώρου διὰ τὰς ἀποσκευάς του, ἢ μεταφορὰ τῶν ὁποίων δὲν τοῦ στοιχίζει τίποτε.

Ἐπὶ πλέον γνωρίζει ὅτι, οἰανδήποτε χώραν καὶ ἂν ἐπισκεφθῆ, ὑπάρχει πάντοτε ἓνας Ὁργανισμός, ὁ ὁποῖος εἶναι εἰς τὴν ἀπόλυτον διάθεσίν του νὰ τὸν ἐξυπηρετήσῃ, νὰ τὸν συμβουλεύσῃ τί τὸ ἀξιοθέατον ὑπάρχει εἰς τὴν χώραν, πῶς ἀνετώτερα δύναται νὰ τὸ ἐπισκεφθῆ, τὴν κατάστασιν τῶν δρόμων, τὰς ἀποστάσεις. Θὰ εὔρῃ χάρτας, ἔντυπα, διαφημιστικὸν ὑλικόν. Ἐὰν τὸ αὐτοκίνητόν του θέλῃ ἐπισκευῆν, θὰ τοῦ γίνη χωρὶς νὰ ληστευθῆ, εἰς λογικὰς τιμὰς καὶ εὐσυνειδήτως. Θὰ δυνηθῆ νὰ ἐπισκεφθῆ τὴν λέσχην τοῦ Ὁργανισμοῦ, νὰ γνωρίσῃ φίλους προθύμους νὰ τὸν βοηθήσουν, νὰ τοῦ καταστήσουν τὴν διαμονὴν του ἄνετον καὶ εὐχάριστον. Ἐὰν θελήσῃ νὰ ἐπισκεφθῆ τὰ νησιά θὰ πάρῃ κάθε πληροφορίαν ποῦ τοῦ χρειάζεται. Ἐὰν εἶναι ἀνάγκη νὰ ἐπιστρέψῃ ἐσπευσμένως, θὰ φύγῃ ἀεροπορικῶς, μὲ τὴν βεβαιότητα ὅτι τὸ αὐτοκίνητόν του θὰ τὸν ἀκολουθήσῃ ἀσφαλῶς.

Ἐὰν θελήσῃ νὰ ἐπισκεφθῆ καὶ ἄλλην χώραν θὰ εὔρῃ κάθε σχετικὴν πληροφορίαν, χάρτας, περιγραφάς, κατάστασιν δρόμων, διευθύνσεις Ὁργανισμῶν κτλ. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις δύναται νὰ προβῆ εἰς οἰανδήποτε ἐπισκευὴν τοῦ αὐτοκινήτου του χωρὶς νὰ καταβάλλῃ χρήματα, παραδίδων τὴν σχετικὴν ἀπόδειξιν τῆς Αὐτοκινητιστικῆς Λέσχης εἰς ἣν ἀνήκει.

Δύναται νὰ προμηθευθῆ δελτία βενζίνης διὰ ξένην χώραν, μέσῳ τῆς ὁποίας θὰ ταξιδεύσῃ εἰς τιμὴν εὐθηνωτέραν τῆς ἰσχυρούσης εἰς τὴν χώραν ἐκείνην τιμῆς. Θὰ εὔρῃ τὴν ἀλληλογραφίαν του νὰ τὸν περιμένῃ.

Καὶ ἐγκαταλείπων τὴν χώραν, θὰ φύγῃ μὲ τὴν ἐντύπωσιν ὅτι διὰ τὸν αὐτοκινητιστὴν δὲν ὑπάρχει ξένος τόπος, ξένοι ἄνθρωποι. Ὅλαι αἱ χώραι, ὅλοι οἱ ἄνθρωποι οἱ ταξιδεύοντες μὲ τὸ αὐτοκίνητόν των ἀνήκουν εἰς μίαν μεγάλην ἀδελφότητα, εἰς μίαν μεγάλην οἰκογένειαν, τῶν φίλων τοῦ βολάν, οἱ ὁποῖοι, ὅπως καὶ οἱ ἐλευθεροτέκτονες, χωρὶς ὄρκον καὶ ὑποχρέωσιν, εἶναι δεσμευμένοι μὲ τοὺς ἠθικοὺς δεσμοὺς τῆς ἀλληλεγγύης καὶ ἀλληλοβοηθείας.

Αὐτὸ εἶναι ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον ἤγαγε τὸ αὐτοκίνητον εἰς τὴν πρώτην θέσιν μεταξὺ τῶν μεταφορικῶν μέσων εἰς τὴν τουριστικὴν κίνησιν τοῦ Πολιτισμένου Κόσμου.