



ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΝΘΡΩΠΟΛΟΓΙΑΣ

ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΟΥ 20^{ου} ΑΙΩΝΑ



ΜΑΥΡΑΝΤΖΑ ΣΟΦΙΑ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Υπευθ. Καθηγητές: **ΜΗΤΣΟΣ ΜΠΙΛΑΛΗΣ**

ΙΩΑΝΝΑ ΛΑΛΙΩΤΟΥ



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 7189/1
Ημερ. Εισ.: 29-05-2009
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΙΑΚΑ
2009
MAY

ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΟΥ 20^{ου} ΑΙΩΝΑ

ΜΑΥΡΑΝΤΖΑ ΣΟΦΙΑ

9^ο ΕΞΑΜΗΝΟ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Υπευθ. Καθηγητές: **ΜΗΤΣΟΣ ΜΠΙΛΑΛΗΣ**

ΙΩΑΝΝΑ ΛΑΛΙΩΤΟΥ

Στο εξώφυλλο αριστερά: Επιστροφή Ελλήνων στρατιωτών από την Κορέα. Αθήνα. Οδός Πανεπιστημίου, 8 Ιουνίου 1951. (www.naftemporiki.gr).

Κάτω δεξιά: Το αυτοκίνητο “Model T” της Ford. (<http://sfrang.com>).

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος	σελ. 4
A. Προπολεμική Περίοδος Αυτοκινήτου	
A. 1. Ευρώπη	
A. 1. α. Οι προσπάθειες κατασκευής του πρώτου αμαξιού- Ιστορικό	σελ. 6
A. 1. β. Μαζική παραγωγή αυτοκινήτων	σελ. 10
A. 1. γ. Ο Χένρι Φορντ και το «Μόντελ Τ»	σελ. 16
A. 2. Ελλάδα	σελ. 20
A. 2. α. Τα πρώτα αυτοκίνητα στην Ελλάδα και η ίδρυση της ΕΛΠΑ... ..	σελ. 22
A. 2. β. Το αυτοκίνητο ως μέσο μαζική μεταφοράς	σελ. 27
A. 3. Τα Περίεργα Αυτοκίνητα μέχρι το 1923.....	σελ. 31
B. Μεταπολεμική Περίοδος Αυτοκινήτου	
B. 1. Η είσοδος του αυτοκινήτου στην Ελλάδα	σελ. 33
B. 2. Η αγορά ενός αυτοκινήτου στην Ελλάδα	σελ. 37
B. 3. Ενοικίαση αυτοκινήτου	σελ. 40
B. 4. Το αυτοκίνητο ως μέσο πρόκλησης των πρώτων ατυχημάτων.....	σελ. 42
B. 5. Η κίνηση στο κέντρο της Αθήνας και η δημιουργία του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας	σελ. 49
B. 6. Αυτοκίνητο και διαφήμιση	σελ. 51
B. 7. Αυτοκίνητο και έμφυλες σχέσεις	σελ. 55
B. 8. Η πρώτη λέσχη αυτοκινήτου	σελ. 57
B. 9. Οι σημαντικότεροι αγώνες ράλλυ	σελ. 60
Επίλογος	σελ. 65
Βιβλιογραφία	σελ. 71
Παράρτημα (φωτογραφικό υλικό)	σελ. 73

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το αυτοκίνητο σήμερα είναι σχεδόν εκατόν είκοσι χρονών και είναι ίσως το μοναδικό προϊόν που έθεσε τις βάσεις για τη βιομηχανική επανάσταση, δημιούργησε προϋποθέσεις οικονομικής προόδου ενώ σε πάρα πολλές περιπτώσεις συνδυάστηκε με κοινωνικές ανακατατάξεις και αναταραχές, με πολέμους αλλά και με τεχνολογικές ανακαλύψεις ευρύτερης εφαρμογής.

Στα κεφάλαια που ακολουθούν θα προσπαθήσουμε να παρουσιάσουμε την εισαγωγή του αυτοκινήτου στην Προπολεμική αλλά και τη Μεταπολεμική Ελλάδα. Να σημειώσουμε πως δε θα αναφερθούμε στη δεκαετία 1940- 1950 καθώς η συγκεκριμένη δεκαετία είναι περίπου «κενή» για τα ιδιωτικά αυτοκίνητα, όπως και σε πολλές άλλες χώρες στην Ευρώπη. Τη δεκαετία 1950- 1960 το κύριο μέσο μετακίνησης είναι οι μοτοσικλέτες, τα λίγα αμερικανικά αυτοκίνητα και τα λεωφορεία.

Ουσιαστικά, η αγορά του ιδιωτικού αυτοκινήτου στην Ελλάδα ξεκινάει δειλά- δειλά από το 1959 και τα νούμερα των πωλήσεων γνόνται σημαντικά μετά το 1963- 1964. Κάποιες προσπάθειες γίνονται για κατασκευή αυτοκινήτων στην Ελλάδα, αλλά ουσιαστικά αφορούν την κατασκευή αμαξωμάτων σε φορτηγά και λεωφορεία. Τα αυτοκίνητα είναι ακόμη «φθηνά», σε σύγκριση με άλλες χώρες, αλλά ο κόσμος δεν έχει λεφτά να τα αγοράσει, όπως θα διαπιστώσουμε και παρακάτω.

Στο πρώτο κεφάλαιο θα μιλήσουμε για το αυτοκίνητο κατά την Προπολεμική περίοδο στην Ελλάδα και την Ευρώπη, για την εφεύρεση του αλλά και την εξέλιξη και την πορεία του στο βάθος του χρόνου. Η μαζική παραγωγή αυτοκινήτων, το πρώτο αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής, το Φορντ «Μόντελ Τ», η κοινωνική επανάσταση που έφερε αλλά και η ίδρυση της πρώτης λέσχης αυτοκινήτων στην Ελλάδα είναι μερικά από τα θέματα που θα μας απασχολήσουν όσον αφορά στην Προπολεμική περίοδο του αυτοκινήτου.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα ασχοληθούμε αποκλειστικά με την Μεταπολεμική περίοδο στην Ελλάδα και την εξέλιξη του αυτοκινήτου μετά το 1950. Η αγορά ενός αυτοκινήτου, η ενοικίασή του, οι πρώτες αγώνες ράλλυ, οι έμφυλες σχέσεις, τα ατυχήματα που προκλήθηκαν αλλά και η δημιουργία του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι μερικά από τα θέματα που θα ασχοληθούμε. Εκτενή αναφορά θα γίνει στη σχέση αυτοκινήτου και

διαφήμισης καθώς από τότε που το αυτοκίνητο άρχισε να παράγεται μαζικά, η διαφήμιση είχε τον πρώτο λόγο στα έντυπα της εποχής. Όπως είναι προφανές και από τον τίτλο οι περισσότερες πληροφορίες είναι από εφημερίδες της Μεταπολεμικής Ελλάδας αλλά και από περιοδικά και βιβλία σχετικά με το αυτοκίνητο και την ιστορία του.

A. Προπολεμική Περίοδος Αυτοκινήτου

Τα πρώτα αυτοκίνητα στην Ευρώπη και την Ελλάδα (κατασκευαστής, μάρκα, ιδιοκτήτης, λοιπά στοιχεία)

A. 1. Ευρώπη

A. 1. a. Οι προσπάθειες κατασκευής του πρώτου αμαξιού- Ιστορικό

Το αυτοκίνητο αποτελεί ένα από τα πιο διαδεδομένα καταναλωτικά προϊόντα του αιώνα μας. Κατασκευάστηκε για να αντικαταστήσει τις άμαξες με τα άλογα, για να μεταφέρει φορτίο και ανθρώπους σε μεγάλη απόσταση, ταχύτερα και χωρίς να κουράζεται. Όμως τα πράγματα στην αρχή δεν ήταν ακριβώς έτσι. Τα πρώτα αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν ήταν πανάκριβα, δύσχρηστα και αναξιόπιστα. Έπρεπε να περάσουν αρκετά χρόνια από τις πρώτες προσπάθειες των πρωτοπόρων Ντέμλερ και Μπενζ, το 1888, για να γίνει το αυτοκίνητο προϊόν ευρείας κατανάλωσης. Ουσιαστικά μετά την ιδιοφυή ανακάλυψη της γραμμής παραγωγής από τον χαρισματικό Χένρι Φορντ το 1917 το «Μόντελ Τ» κατέκλυσε την αγορά της Αμερικής. Η εποχή του μεσοπολέμου αποτέλεσε μεταβατικό στάδιο. Το αυτοκίνητο έγινε γνωστό σε όλο τον πλανήτη και οι οδικές μεταφορές αναπτύχθηκαν, αλλά η έκρηξη ήρθε μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Τότε άρχισε σταδιακά να δίνεται σημασία στην αεροδυναμική, οι κινητήρες και τα μηχανικά μέρη εξελίχθηκαν, οι αγώνες αυτοκινήτου διαδόθηκαν σε όλο τον κόσμο. Τα μολύβια των σχεδιαστών «πήραν φωτιά» στην Ευρώπη, στις αρχές της δεκαετίας του '50, μόλις η Γηραιά Ήπειρος συνήθλε από τα δεινά του χειρότερου πολέμου της ιστορίας της. Αυτή και την επόμενη δεκαετία σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν μερικά από τα πιο όμορφα αυτοκίνητα ολόκληρου του αιώνα¹.

Ο πρώτος που συνέλαβε την ιδέα του αυτοκινούμενου οχήματος ήταν ο Λεονάρντο Ντα Βίντσι, ωστόσο όμως μόνο η εκμετάλλευση του ατμού έκανε δυνατή την κατασκευή του. Το πρώτο ατμοκίνητο ρυμουλκό όχημα κατασκευάστηκε το 1763 από τον Γάλλο

¹ Παπαθέου Ευαγόρας, περιοδικό 4 Τροχοί, «Διεγείροντας τις αισθήσεις», Φεβρουάριος 1996.

μηχανικό Ν. Κυνιώ, ο οποίος το 1771 κατασκεύασε ατμοκίνητο φορτηγό όχημα, την περίφημη σκευοφόρο. Ακολούθησαν, από το 1801 έως το 1836, οι Άγγλοι Ρίτσαρντ Τρέβιθικ, Χ Τζαίμς, ο πρώτος που τοποθέτησε κιβώτιο ταχυτήτων στο ατμοκίνητο όχημα του, Ουώλτερ Χάνκοκ, ο πρώτος που τοποθέτησε το χειρόφρενο, Γρίφιθ, Χίλλ και Χάνκοκ που κατασκεύασαν τα πρώτα ατμοκίνητα λεωφορεία².

Το 1784 ο εργοδηγός του James Watt, William Murdock, οδήγησε μια πρότυπη ατμοκίνητη άμαξα στους δρόμους της Κορνουάλης με έναν ογκώδη ατμοκινητήρα χαμηλής πίεσης. Το 1801 ο Richard Trevithick από την Κορνουάλη βελτίωσε τις ιδέες του William Murdock και παρουσίασε το πρώτο κανονικό όχημα για χρήση σε δρόμο. Αυτό έδωσε τη θέση του στο London Carriage του 1803, που έκανε αρκετές διαδρομές στη βρετανική πρωτεύουσα. Το ατμοκίνητο όχημα διαλύθηκε αργότερα για να χρησιμοποιηθεί ο κινητήρας του σ' ένα μύλο.

Το 1824 ο Samuel Brown έβαλε κινητήρα με αέριο (coal gas) σ' ένα κάρο, το οποίο κατόρθωσε να σκαφαλώσει ένα λόφο στην Αγγλία. Αργότερα, το 1862 ο μηχανικός Alphonse-Eugene Beau de Rochas από τη Γαλλία γράφει ένα κείμενο που περιγράφει την αρχή λειτουργίας ενός κινητήρα τεσσάρων χρόνων, στον οποίο ένα μίγμα καυσίμου και αέρα συμπιέζεται πριν την ανάφλεξη ενώ το 1863 θεσμοθετείται στην Αγγλία το Διάταγμα της Κόκκινης Σημαίας (Red Flag Act), που ουσιαστικά καταπνίγει την προσπάθεια εξέλιξης των ατμομηχανών για οδική χρήση. Κάθε ατμοκίνητη άμαξα επιβαλλόταν να χρησιμοποιείται από τρεις ανθρώπους, ένας από τους οποίους έπρεπε να προπορεύεται πεζός από την άμαξα κρατώντας κόκκινη σημαία. Εικάζεται ότι αυτό το μέτρο, όπως και τα εξοντωτικά διόδια, οφείλονταν στην αντίδραση των ιδιοκτητών ιππήλατων αμαξών στις ατμοκίνητες άμαξες, καθώς και στα συμφέροντα που διακυβεύονταν. Η εμφάνιση του σιδηροδρόμου πάντως έδωσε τη χαριστική βολή, καθώς η μετακίνηση σε μεταλλικές τροχιές ήταν απείρως πιο άνετη από τους κακοσυντηρημένους δρόμους της εποχής.

Το 1827 ο Γάλλος Ονεσιφόρ Πεκέρ επινόησε το διαφορικό, ενώ το 1839 ο Τσάρλς Γκουντγιάρ επινόησε τον βουλκανισμό (θείωση) των ελαστικών. Το 1845 ο Ρόμπερτ Ουίλιαμ Τόμσον επινοεί τον αεροθάλαμο, τον οποίο τελειοποίησε ο Τζών Μπουντ

² <http://wheels.ana-mpa.gr>

Ντάνλοπ το 1888. Έτσι, στα πρώτα πενήντα χρόνια του 19ου αιώνα το αυτοκίνητο έχει αποκτήσει τα κύρια στοιχεία του και πολύ γρήγορα ο βαρύς κινητήρας με ατμό δίνει τη θέση του στη μηχανή εσωτερικής καύσης³.

Ο Γάλλος Ετιέν Λενουάρ, το 1860, ήταν ο πρώτος κατασκευαστής μηχανής εσωτερικής καύσης που λειτουργούσε με φωταέριο. Δυο χρόνια αργότερα την τοποθέτησε σε αυτοκίνητο. Ο Γερμανός Γκόντλημπ Ντάϊμλερ αντικατέστησε το φωταέριο με πετρέλαιο το 1887, ενώ το 1891 οι Γάλλοι Πανάρ-Λεβασόρ τοποθετούν στο όχημα τους ένα κινητήρα Ντάϊμλερ δύναμης 21 ίππων.

Το 1876 ο φυσικός Nikolaus August Otto σχεδιάζει έναν κινητήρα τεσσάρων χρόνων και αποκτά την ανάλογη πατέντα. Επτά χρόνια αργότερα, το 1883, ο Gottlieb Daimler από τη Γερμανία εξελίσσει τον πρώτο πολύστροφο κινητήρα κατάλληλο γι' αυτοκίνητα ενώ το 1885 ο Karl Benz φτιάχνει το πρώτο τρίκυκλο όχημα με κινητήρα εσωτερικής καύσης στο Mannheim, και αποκτά την ανάλογη πατέντα. Ο μονοκύλινδρος κινητήρας απέδιδε 1,5 ίππους και είχε χωρητικότητα περίπου 1,7 λίτρα, ενώ υπήρχαν ημιελλειπτικά φύλλα σούστας στους πίσω τροχούς και ένα πηδάλιο για αλλαγή πορείας. Τον επόμενο χρόνο ο Benz ήταν ο πρώτος που έκανε πωλήσεις αυτοκινήτων στην ιστορία⁴.

Το 1886 ο Daimler βάζει σε παραγωγή το δικό του τετράτροχο όχημα που ουσιαστικά είναι ένα κάρο με κινητήρα, σε αντίθεση με το σχέδιο του Benz, που είδε το αυτοκίνητο ως μια ενότητα. Αργότερα, το 1890, ο Armand Peugeot στη Γαλλία αρχίζει να κατασκευάζει αυτοκίνητα αρχικά με ατμοκίνητα οχήματα και αργότερα με παραγωγή αυτοκινήτων με σωληνωτό πλαίσιο και κινητήρα Daimler. Οι αδελφοί Peugeot ξεκίνησαν την καριέρα τους μετατρέποντας τον αλευρόμυλο της οικογένειας σε χαλυβουργείο το 1810, με προϊόντα όπως ελατήρια, μύλους καφέ και πλεκτομηχανές.

Το 1891 ο Αμερικανός John W. Lambert καταφέρνει να κάνει τις πρώτες βόλτες με το τρίκυκλο δημιούργημά του, που μετάδιδε την κίνηση μέσω της τριβής. Πιστεύεται ότι ήταν το πρώτο αυτοκίνητο που φτιάχτηκε σε αμερικανικό έδαφος.

³ <http://wheels.ana-mpa.gr>

⁴ <http://sfrang.com>

Ο Γερμανός εφευρέτης Rudolf Diesel το 1893 δημοσίευσε μια διατριβή με τίτλο "Η θεωρία και κατασκευή μιας κλασματικής θερμικής μηχανής", όπου περιέγραφε έναν κινητήρα, όπου αέρασυμπιέζεται από ένα έμβολο δημιουργώντας πολύ ψηλή θερμοκρασία. Τότε χύνεται καύσιμο, και αναφλέγεται. Παρά το γεγονός ότι το πρωτότυπο δουλεύει σποραδικά, ο Diesel αποκτά τη σχετική πατέντα το 1897.

Το 1896 καταργείται ο Νόμος της Κόκκινης Σημαίας στην Αγγλία μετά από πιέσεις εισαγωγέων αυτοκινήτων, όπως ο H.J. Lawson. Γίνεται αναμνηστική διαδρομή στο Brighton στις 14 Νοεμβρίου, όπου και γιορτάζεται η ανύψωση του ορίου ταχύτητας στα 12 μίλια/ώρα⁵.

⁵ <http://wheels.ana-mpa.gr>

A. 1. Β. Μαζική παραγωγή αυτοκινήτων

Η μαζική παραγωγή αυτοκινήτων ξεκινά στα τέλη του 19ου αιώνα στην Ευρώπη, κυρίως στη Γαλλία και τη Γερμανία, και στις ΗΠΑ. Από τις πρώτες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην παραγωγή αυτοκινήτων είναι η γερμανική Μπενζ, η γαλλική Πεζό και η αμερικανική Φορντ. Μέσα σε λίγα χρόνια αναπτύσσονται πολλές διαφορετικές τεχνολογικές εφαρμογές, που έδιναν τη δυνατότητα κατασκευής αυτοκινήτων που θα κινούνταν με ατμό, ηλεκτρισμό και βενζίνη. Πολλές από τις μορφές υβριδικών αυτοκινήτων που εισάγονται στις ημέρες μας στην αγορά είχαν κατασκευαστεί ήδη από τις αρχές του αιώνα από σχεδιαστές όπως ο Φερδινάνδος Πόρσε. Ωστόσο, εκείνη την εποχή, η έρευνα για εναλλακτικές μορφές ενέργειας εγκαταλείφθηκε προς όφελος της πετρελαιοκίνησης. Πάντως, μέχρι και τις πρώτες δεκαετίες του αιώνα κυκλοφορούσαν αρκετά ηλεκτρικά αυτοκίνητα, τόσο στην Ευρώπη όσο και στις ΗΠΑ. Φαίνεται μάλιστα ότι οι γυναίκες και οι γιατροί προτιμούσαν τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα γιατί δεν εξέπεμπαν βρώμικα καυσαέρια και θεωρούνταν γενικότερα πιο εύχρηστα.

Η έναρξη της αγγλικής αυτοκινητιστικής βιομηχανίας τοποθετείται το 1895. Από το 1895 έως το 1968 κυκλοφόρησαν 461 μάρκες κατασκευαστικών εταιρειών οι οποίες παρήγαγαν ένα ή περισσότερα μοντέλα. Τα αγγλικά σχεδιαστικά πρότυπα κυμαίνονταν μεταξύ γερμανικών και γαλλικών αμαξιών. Η αγγλική βιομηχανία ξεκίνησε αργά σε σχέση με τις άλλες χώρες αλλά ήδη το 1913 ο αριθμός των βιομηχανιών βρίσκεται σε ακμή. Στο πρώτο στάδιο της ανάπτυξης του τομέα καλύπτοντας την περίοδο 1895 -1921 η αυτοκινητοβιομηχανία είχε αλματώδη ανάπτυξη με δύο μικρές διακοπές. Με τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο η ύπαρξη κατασκευαστριών εταιρειών αυτοκινήτων μειώθηκε περισσότερο από 25%. Μετά τον πόλεμο οι τιμές των αυτοκινήτων εκτοξευθήκαν στον αέρα. Τελικά, πολλές από τις νέες βρετανικές εταιρείες δεν ήταν επιτυχημένες και λίγες κατάφεραν να επιβιώσουν. Η συσσώρευση της αγγλικής οικονομίας οφείλεται στα δυναμικά κερδοφόρα υποπροϊόντα και το χρόνο που αυτά κυκλοφόρησαν, αυτά έπαιξαν ρόλο στην αγγλική αυτοκινητοβιομηχανία⁶.

⁶ Chandler Alfred D., Organizational Capabilities and the Economic History of the Industrial Enterprise, *The Journal of Economic Perspectives*, Vol. 6, No. 3, 1992, s. 83

Όσον αφορά στη Γερμανία και την αυτοκινητοβιομηχανία της, παρατηρούμε πως μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1950, αντιμετωπίζει αρκετά προβλήματα στο χώρο των πωλήσεων, κυρίως διότι η ίδια η εταιρεία θέλει να προβάλλει έναν πιο αμερικάνικο τρόπο πώλησης αυτοκινήτων που δεν αρμόζει με την νοοτροπία των Ευρωπαίων αντιπροσώπων αλλά ούτε και καταναλωτών. Η ιδέα να εισχωρήσει στην αμερικάνικη αγορά δεν έφερε τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Ενεργά κινούνταν και η Ιταλία στο χώρο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Το πρώτο εργοστάσιο της Fiat άνοιξε το 1900 στο Corso Dante 35. Κάλυπτε επιφάνεια 12.000 τ.μ. και απασχολούσε 150 άτομα. Τον ίδιο χρόνο κατασκευάστηκαν τριάντα μοντέλα των 3 1/2 HP, τα οποία χωρούσαν πέντε άτομα, τα δύο καθισμένα αντικριστά στα άλλα τρία. Το ενδιαφέρον είναι ότι τα οχήματα αυτά δεν είχαν ακόμη όπισθεν. Το 1906 ο αριθμός των εργαζομένων της Fiat αυξήθηκε στους 2.500 ενώ τα δύο τρίτα της παραγωγής προοριζόταν για εξαγωγές⁷.

Όσον αφορά στους αγώνες αυτοκινήτων της εποχής, το 1895 γίνεται ο πρώτος χρονομετρημένος αγώνας αυτοκινήτων στην ιστορία, στη διαδρομή Παρίσι-Μπορντό. Ένα μοντέλο Πεζό με το παρατσούκλι "L' Eclair" (κεραυνός) κερδίζει τον αγώνα και είναι το πρώτο που χρησιμοποίησε φουσκωτά λάστιχα γι' αυτοκίνητο, τα οποία προμήθευσαν οι αδελφοί Michelen. Ο Herman H. Kohlstaat, εκδότης της Chicago Times-Herald, προκηρύσσει τον πρώτο αγώνα αυτοκινήτων στις Η.Π.Α., με 5.000 δολάρια σε βραβεία, τα 2.000 για το νικητή. Μέσα σ' ένα μήνα καταφτάνουν 60 αιτήσεις συμμετοχής, όπου αποκαλύπτεται ότι πολλοί κατασκεύαζαν αυτοκίνητα, χωρίς να ξέρουν ο ένας τη δουλειά του άλλου. Μετά από δύο αναβολές εμφανίστηκαν 6 αυτοκίνητα, τα δύο ηλεκτρικά, και το αυτοκίνητο των Duryea κέρδισε τον αγώνα. Ο George B. Selden, ένας δικηγόρος κι εφευρέτης από το Rochester της Νέας Υόρκης, απέκτησε μια γενική πατέντα για το αυτοκίνητο. Η κατάθεση των δικαιολογητικών για την πατέντα έγινε το 1879 και την πούλησε στην Columbia Electric το 1899 έναντι δικαιωμάτων. Η πατέντα χρησιμοποιήθηκε για τη δημιουργία ενός μονοπωλίου (Association of Licensed

⁷ <http://wheels.ana-mpa.gr>

Automobile Manufacturers, ALAM) και απαιτούνταν η καταβολή δικαιωμάτων από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων⁸.

Το 1900 οι αυτοκινητιστικές λέσχες της Μ. Βρετανίας και της Ιρλανδίας διοργανώνουν τη δοκιμασία των 1.000 μιλίων, στην οποία συμμετέχουν 65 αυτοκίνητα. Τα περισσότερα τερματίζουν, χωρίς σοβαρά προβλήματα, αποδεικνύοντας ότι το αυτοκίνητο έχει αρχίσει να είναι αξιόπιστο.

Δύο χρόνια αργότερα, εννέα αυτοκίνητα της Fiat συμμετέχουν στον 1ο Αυτοκινητιστικό Γύρο της Ιταλίας και καταφέρνουν όλα να τερματίσουν. Το Corsa 24 HP, το πρώτο πραγματικά αγωνιστικό αυτοκίνητο της Fiat, παρουσιάστηκε το 1902. Με οδηγό τον Vincenzo Lancia, κέρδισε την ανάβαση Sassi-Superga. Στο 2ο Αυτοκινητιστικό Γύρο της Ιταλίας, ο Giovanni Agnelli καταρρίπτει το ρεκόρ με ένα Fiat 8 HP⁹.

Παράλληλα με την καινοτομία της μαζικής παραγωγής και των αγώνων, τη δεκαετία του 1910, ο Φορντ εφηύρε μία φόρμα μαζικής παραγωγής διότι ήταν δύσκολο να παράγει και να μεταφέρει. Το 1916 ο Φορντ ανακοίνωσε ότι σχεδιάζει να εγκαταλείψει όλες τις απευθείας πωλήσεις¹⁰.

Η ολοκληρωτική επίδραση του διεθνούς συναγωνισμού, που ξεκίνησε ένα αιώνα πριν, δεν μπόρεσε να προαχθεί λόγω διεθνών πολιτικών γεγονότων. Δύο παγκόσμιοι πόλεμοι, η οικονομική ύφεση του 1930 αποδυνάμωσαν την ανταγωνιστικότητα των Ηνωμένων Πολιτειών αλλά πολύ περισσότερο της Γερμανίας. Ο διεθνής ανταγωνισμός που ξεκίνησε πριν το 1914 δεν εξελίχθηκε σε μία νέα πραγματικότητα τουλάχιστον μέχρι το 1960. Μετά την οικονομική ανάκαμψη της Ευρώπης και αφού όλες οι χώρες αναστηλώθηκαν και είχαν τις βιομηχανίες τους, επέστρεψαν και πάλι στις διεθνείς αγορές¹¹.

⁸ Ντελής Χρήστος, πτυχιακή εργασία: *Η ιστορία του αυτοκινήτου*, Ακράϊφνιο 2006

⁹ <http://wheels.ana-mpa.gr>

¹⁰ Jullien Bernard, *Ford's distribution network in Europe*, Recent developments in the context of the history of automobile retailing.

¹¹ Chandler Alfred D., όπ. p. s. 90.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στην ίδρυση των βιομηχανιών γνωρίζουμε πως, το 1897, ο Ransom Eli Olds από το Lansing του Μίτσιγκαν ιδρύει την Olds Motor Vehicle Company. Το 1901, μια φωτιά στην εταιρεία ανάγκασε τον Olds να βασίσει αποκλειστικά την παραγωγή του στο Oldsmobile Curved Dash Runabout και να κάνει μαζική παραγωγή. Η τιμή του αυτοκινήτου ήταν 650 δολάρια και με 425 αντίτυπα να έχουν παραχθεί μέσα στο χρόνο, η δυνατότητα μαζικής παραγωγής αποδείχθηκε οριστικά. Ανακαλύπτεται μια τεράστια φλέβα πετρελαίου στο Baumont του Τέξας των Η.Π.Α.. Η ανακάλυψη του "Spindletop" διπλασιάζει την παραγωγή πετρελαίου των Η.Π.Α., εν μια νυκτί, και η προοπτική ανεξάντλητης παροχής πετρελαίου ενθαρρύνει τις προσπάθειες κατασκευής κινητήρων που κινούνται με παράγωγα πετρελαίου.

Επόμενη εταιρεία η Renault που ιδρύεται το 1898 από τον Louis Renault στο Billancourt της Γαλλίας. Το πρώτο αυτοκίνητο φτιάχνεται στον πίσω κήπο των γονιών του Louis Renault, και οι παραγγελίες από πιθανούς πελάτες τον οδηγούν να ιδρύσει τη Renault Freres μαζί με τους αδελφούς του Fernard και Marcel. Η εταιρεία αποκτά την πατέντα για το συμπλέκτη, ντεμπραγιάζ. Ο δήμαρχος του Παρισιού, K. Lepine, θεσμοθετεί κανόνες οδικής κυκλοφορίας και θέτει όριο ταχύτητας τα 12 χλμ./ώρα. Παρουσιάζεται το πρώτο αυτοκίνητο κατασκευής Opel, προερχόμενο από την εξαγορά των σχεδίων και των εργαλείων παραγωγής της εταιρείας του Friedrich Lutzmann, τα οποία μεταφέρθηκαν από το Dessau στο Russelsheim.

Το 1899 ο Giovanni Agnelli συνιδρύει τη F.I.A.T. (Fabbrica Italiana Automobili Torino), η οποία μελλοντικά θα γίνει, μέσα από συγχωνεύσεις, ο κορμός της ιταλικής αυτοκινητοβιομηχανίας. Οι κόμητες Biscaretti di Ruffia και ο Κόμης του Bricherasio αποτελούν τους κύριους συνιδρυτές, και το ακρωνύμιο θ' αλλάξει σε Fiat από το 1907 και μετά.

Ο Αυστριακός Emil Jellinek, το 1900, που ήταν υποπρόξενος της Αυστρο-Ουγγαρίας στη Νίκαια της Γαλλίας, συμμετέχει στο διοικητικό συμβούλιο της Daimler και ζητάει μακρύτερα, χαμηλότερα, ελαφρύτερα και ταχύτερα αυτοκίνητα. Οι τεχνικοί της Daimler έχουν τέτοιο όχημα στα σκαριά και ο Jellinek υπόσχεται ότι θ' αγοράσει τα 36 πρώτα αντίτυπα, εφόσον η επικράτεια διανομής του επεκταθεί και το αμάξι με το τριάκτινο αστέρι ονομαζόταν Mercedes, όπως η δεκάχρονη κόρη του. Ο αρχισχεδιαστής Wilhelm Maybach είναι ο υπεύθυνος για το νέο μοντέλο. Η Renault φτιάχνει 350

αυτοκίνητα μέσα σ' ένα χρόνο, παίρνοντας θέση ανάμεσα στις μεγάλες εταιρείες της Γαλλίας¹².

Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος ανάγκασε τους περισσότερους κατασκευαστές να στραφούν στην παραγωγή φορτηγών και επιβατικών αυτοκινήτων. Ωστόσο, μερικοί από τους λαμπρότερους σχεδιαστές κινητήρων αυτοκινήτου, όπως οι Henry Royce (Χένρι Ρόις), Ettore Bugatti και Ernst Henry (Ερνστ Χένρι), στράφηκαν στη σχεδίαση κινητήρων αεροσκαφών υψηλής απόδοσης.

Παρόλα αυτά, η χρήση του αυτοκινήτου στην Ευρώπη μαζικοποιείται από τη δεκαετία του 1920 και μετά. Για την ακρίβεια, η γαλλική εταιρεία Σιτροέν λανσάρει το πρώτο της αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής το 1919, είναι το Type A και είχε μέγιστη ταχύτητα 65 χλμ/ώρα. Ακολουθούν και άλλες εταιρείες όπως η Ρενό κι η Πεζό, ενώ το 1936 η ιταλική Φιάτ εισάγει στην αγορά το μικρό Τοπολίνο, που στα ιταλικά σημαίνει «ποντικάκι». Τα αυτοκίνητα αυτά είναι σχετικά φτηνά και απευθύνονται στα ευρύτερα λαϊκά στρώματα.

Αμέσως μετά τον πόλεμο ξεκινά τη σταδιοδρομία του το περίφημο «σκαθάρι» της εταιρείας Φολκσβάγκεν, ένα φτηνό και αξιόπιστο αυτοκίνητο που προοριζόταν να χρησιμοποιηθεί από τη μέση γερμανική οικογένεια. Οι ευρωπαϊκές εταιρείες προσπαθούν σε όλη αυτή την περίοδο να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό της αμερικανικής αυτοκινητοβιομηχανίας παράγοντας φτηνά αυτοκίνητα για μαζική χρήση. Παράλληλα, συνεχίζεται και η παραγωγή πολυτελών αυτοκινήτων και κατά τις δεκαετίες 1920 και 1930 διοργανώνονται «διαγωνισμοί κομψότητας», όπου Ρολς-Ρόις και Μπουγκάτι εκτίθενται μπροστά σε διάσημα κτίρια και φωτογραφίζονται μαζί με αστέρες του κινηματογράφου και του θεάτρου.

Η αυτοκινητοβιομηχανία εξελίχθηκε από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα σε κλάδο με τεράστια σημασία για τις εθνικές οικονομίες. Στον ευρωπαϊκό χώρο επικρατούσαν στους κινητήρες οι Γερμανοί κατασκευαστές, ενώ στα αμαξώματα πρωτοστατούσαν οι Γάλλοι. Αυτή η γαλλική πρωτοπορία υποχώρησε σταδιακά, αν και η παραγωγή αυξήθηκε, από 40.000 οχήματα το 1907 σε 125.000 το 1913, ενώ οι Βρετανοί είχαν αντίστοιχα 63.500

¹² Ντελής Χρήστος, όπ. π.

και 250.000 οχήματα. Στην παγκόσμια κορυφή βρίσκονταν οι αμερικάνικες εταιρίες, από περίπου 140.000 το 1907 σε 1.260.000 οχήματα το 1913¹³.

Αν θέλαμε να χαρακτηρίσουμε σήμερα τον 20^ο αιώνα θα μπορούσαμε να πούμε ότι ήταν ο αιώνας του αυτοκινήτου. Η Φορντ ήταν η εταιρεία που προλείανε το έδαφος για την επανάσταση στον τρόπο που ζούμε σήμερα. Αυτό που ουσιαστικά έκανε ήταν να επινοήσει τη μέθοδο της γραμμής παραγωγής και να φέρει επανάσταση στο βιομηχανικό κατεστημένο.

¹³ <http://wheels.ana-mpa.gr>

A. 1. γ. Ο Χένρι Φορντ και το «Μόντελ Τ»

Ο Χένρυ Φορντ, με τα πρακτικά και οικονομικά του αυτοκίνητα, άλλαξε τον τρόπο ζωής των ανθρώπων. Εφηύρε την κινητή γραμμή συναρμολόγησης και τεχνικές μαζικής παραγωγής που έθεσαν τα στάνταρτς για την παγκόσμια βιομηχανική πρακτική στο πρώτο μισό του 20ου αιώνα. Γεννήθηκε στην πόλη Σπρινγκουέλς, στην κομητεία Γουέιν του Μίσιγκαν, το 1863 ενώ από μικρή ηλικία έδειξε ενδιαφέρον για ό,τι σχετιζόταν με τις μηχανές. Ένα ενδιαφέρον που εξελίχθηκε στην ιδιοφυΐα που τον κατέταξε σαν έναν από τους σπουδαιότερους βιομηχάνους ανά τον κόσμο.

Ο Χενρυ Φορντ σχεδίασε την πρώτη του κινούμενη γραμμή συναρμολόγησης το 1913 και έφερε επανάσταση στις κατασκευαστικές μεθόδους με το Ford Model T. Η γραμμή συναρμολόγησης στο πρώτο εργοστάσιο Ford στο Χάιλαντ Παρκ, στο Μίτσιγκαν των ΗΠΑ, έγινε το σημείο αναφοράς στις μαζικές μεθόδους παραγωγής σε όλο τον κόσμο. Η πρόθεση του Χενρυ Φορντ ήταν να κατασκευάσει τον μεγαλύτερο αριθμό αυτοκινήτων με τον πιο απλό σχεδιασμό και με το μικρότερο δυνατό κόστος. Την εποχή εκείνη μόνο λίγοι προνομιούχοι διέθεταν αυτοκίνητο. Ο σκοπός του Χένρυ Φορντ ήταν να "κινήσει όλο τον κόσμο" και να κατασκευάσει ένα προσιτό όχημα για όλους¹⁴.

Ο Φορντ έκανε το όνειρο του πραγματικότητα, δηλαδή έφτιαξε ένα όχημα που είχε λογική τιμή, ήταν αξιόπιστο και ικανό, με την κυκλοφορία στην αγορά του Model T το 1908. Το όχημα αυτό ήταν ορόσημο μια νέας εποχής στην ατομική μετακίνηση. Ήταν εύκολο στον χειρισμό και στο κράτημα ακόμα και στους άσχημους δρόμους και έγινε αμέσως επιτυχία.

Πρόκειται για το αυτοκίνητο που σημάδεψε τον αιώνα, επελέγη από μία επιτροπή ειδικών, ονομάστηκε «αυτοκίνητο του αιώνα» και είναι το «Φορντ Μόντελ Τ», τόσο για τις καινοτομίες του όσο και για τις αλλαγές που επέφερε στην κοινωνία μας. Ο Χένρι Φορντ γεννήθηκε το 1853 ενώ στα 30 του χρόνια ήταν υπεύθυνος σε κάποιο εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και ταυτόχρονα πειραματιζόταν με μικρούς κινητήρες, τους οποίους ονειρευόταν να χρησιμοποιήσει σε ένα όχημα που θα σχεδίαζε ο ίδιος. Το

¹⁴ <http://wheels.ana-mpa.gr>

1896 κατασκεύασε ένα τετράτροχο αυτοκίνητο με ξύλινο σασί και έναν κινητήρα, που επίσης είχε κατασκευάσει ο ίδιος, ακολουθώντας σχέδια που είχε βρει σε κάποιο βιβλίο.

Λίγα χρόνια αργότερα καταπιάστηκε με την κατασκευή ενός φοβερού, για τα δεδομένα της εποχής, αγωνιστικού αυτοκινήτου, με έναν κινητήρα χωρητικότητας οκτώ λίτρων και δύο μόνο κυλίνδρους. Τον Οκτώβριο του 1901, το τρομερό αυτό μηχάνημα έγινε το ταχύτερο αυτοκίνητο στην Αμερική, καταγράφοντας μέση ταχύτητα 73,7 χιλιόμετρα την ώρα. Το 1903 ιδρύει την Φορντ Μότορ Κόμπανι και κατασκευάζει μοντέλα απλά και αξιόπιστα, τα οποία ονομάζει αλφαβητικά, ξεκινώντας από το «Μόντελ Α».

Το 1908 ήρθε η σειρά του γράμματος «Τ», και ήταν τότε που γεννήθηκε ο θρύλος στην ιστορία του Φορντ. Στις αρχές της καριέρας του, το «Μόντελ Τ» πωλούνταν αντί 850 δολαρίων, τιμή που σίγουρα δε θεωρούνταν χαμηλή σε σύγκριση με τον ανταγωνισμό, αλλά ο κόσμος το αγάπησε για τα χαρακτηριστικά του, την απλότητα της κατασκευής και την αξιοπιστία του.

Στην αρχή ο Φορντ κατασκεύαζε τα αυτοκίνητα όπως όλοι οι άλλοι, ένα κάθε φορά, περισσότερο όπως τα σπίτια. Το αυτοκίνητο ήταν ακίνητο στο πάτωμα καθ' όλη τη διάρκεια της κατασκευής και ενώ οι μηχανικοί και οι ομάδες τους έφερναν τα εξαρτήματα και τα συναρμολογούσαν στο πλαίσιο από κάτω προς τα πάνω. Αργότερα, τα αυτοκίνητα συναρμολογούνταν σε πάγκους που μπορούσαν να μετακινούνται από την μία ομάδα εργατών στην άλλη. Αυτό επιτάχυνε την διαδικασία παραγωγής μέχρι ενός σημείου, αλλά ο Φορντ χρειαζόταν ακόμα εξειδικευμένες ομάδες εργατών για να συναρμολογήσουν το "χειροποίητο" αυτοκίνητο. Έτσι τα επίπεδα παραγωγής ήταν ακόμα χαμηλά και η τιμή του αυτοκινήτου χρειαζόταν να είναι υψηλή για να καλύπτει το κόστος των μηχανικών.

Το πρώτο βήμα προς την αυτοματοποίηση έγινε όταν ο Φορντ και οι μηχανικοί του εφηύραν μηχανές για να παράγουν μεγάλες ποσότητες από τα επιμέρους τμήματα που χρειάζονται για το κάθε αυτοκίνητο. Βρήκαν ακόμα μεθόδους ώστε να συναρμολογούν τα επιμέρους τμήματα με την ίδια ταχύτητα που αυτά κατασκευάζονταν. Προκειμένου να επιτύχει το στόχο της μαζικής κατανάλωσης μέσω της μαζικής παραγωγής, ο Χενρυ Φορντ έπρεπε να αυξήσει ακόμα περισσότερο την παραγωγικότητα. Οι εργάτες στο εργοστάσιο του Ντητρόιτ στο Μίτσιγκαν, ΗΠΑ, ήταν τοποθετημένοι σε συγκεκριμένους

σταθμούς και ένα δυνατό σκοινί ήταν συνδεδεμένο με το αμάξωμα. Έτσι γινόταν η μετακίνηση του υπό κατασκευή αυτοκινήτου κατά μήκος μιας ευθείας γραμμής, σταματώντας σε κάθε σταθμό μέχρι η κατασκευή του αυτοκινήτου να ολοκληρωθεί. Για να μην εξαρτάται τόσο πολύ από τους εξειδικευμένους εργάτες, ο Χενρυ χρησιμοποίησε μεταβαλλόμενα τμήματα τα οποία μπορούσαν εύκολα να τοποθετηθούν και από μη εξειδικευμένους εργάτες. Ακόμα και η τοποθέτηση των ανθρώπων και των εργαλείων ήταν σοφά μελετημένη ώστε να εξασφαλίζει ότι η γραμμή παραγωγής λειτουργούσε όσο πιο αποτελεσματικά γινόταν.

«Σε κάθε τμήμα, η διαδικασία κατασκευής χωριζόταν στα μέρη τα οποία την αποτελούσαν. Η ταχύτητα παραγωγής έγινε μέχρι και τέσσερις φορές πιο γρήγορη. Αυτές οι επιμέρους γραμμές συναρμολόγησης τοποθετήθηκαν σε κάθε μέρος του εργοστασίου μέχρι τη στιγμή που, όπως ο Χενρυ είπε κάποτε, "ό,τι βρισκόταν στο εργοστάσιο μετακινήθηκε."»¹⁵. Το οριστικό βήμα ήταν η δημιουργία της τελικής κινούμενης γραμμής συναρμολόγησης. Ο απλός σκελετός του αυτοκινήτου ξεκινούσε να μετακινείται κατά μήκος της γραμμής και περνούσε από κάθε σταθμό εργασίας ώσπου το ολοκληρωμένο αυτοκίνητο μετακινούνταν εκτός γραμμής. Οι γραμμές που προμήθευαν τα εξαρτήματα κατά μήκος της διαδρομής ήταν συγχρονισμένες ώστε να παρέχουν τα κατάλληλα εξαρτήματα την κατάλληλη στιγμή. Αυτός ο συνδυασμός ακρίβειας, συνέχειας και ταχύτητας έφερε την μαζική παραγωγή σε όλο τον κόσμο. Στο Χάιλαντ Παρκ, η παραγωγή του Model T έφτασε σε επίπεδα ρεκόρ με ένα ολοκληρωμένο αυτοκίνητο να αφήνει τη γραμμή παραγωγής κάθε δέκα δευτερόλεπτα σε κάθε εργάσιμη μέρα. Ο Φορντ μπορούσε έτσι να μειώσει τις τιμές, να διπλασιάσει τον κατώτατο ημερομίσθιο στα \$5.00, να κατασκευάσει ένα εξαιρετικό προϊόν και να έχει και κέρδος.

Αυτό που καθιέρωσε όμως το «Μόντελ Τ» ως το πιο επιτυχημένο αυτοκίνητο για το πρώτο τέταρτο του αιώνα ήταν το ιδιοφυές ταλέντο του κατασκευαστή του. Ο Φορντ βασίζει τη γραμμή παραγωγής του σε τέσσερις αρχές: την Ακρίβεια, κάθε τμήμα να έχει ακριβώς τις ίδιες αντοχές, τη Συνέπεια, κυλιόμενη παραγωγή, την Τυποποίηση και την Ταχύτητα, μεγαλύτερη ταχύτητα σήμαινε αύξηση παραγωγής, περισσότερους πελάτες και μεγαλύτερα έσοδα.

¹⁵ <http://wheels.ana-mpa.gr>

Όσο βελτιωνόταν η παραγωγικότητα, τόσο οι καταναλωτές έβλεπαν αντίστοιχα τις τιμές των αυτοκινήτων να πέφτουν. «Το ίδιο αυτοκίνητο που το 1908 κόστιζε 850 δολάρια, το 1916 κόστιζε μόλις 360 αυξάνοντας την παραγωγή από 6.000 σε 577.000 αυτοκίνητα. Βέβαια, θα έπρεπε κάποιος να συνυπολογίσει και τις πωλήσεις του που έφθαναν τις 18.257 το 1908, για να φτάσουν συνολικά στα 15 εκατομμύρια μονάδες το 1925, οπότε και σταμάτησε η παραγωγή του «Μόντελ Τ»¹⁶. Μέχρι το 1940 η εταιρεία είχε κατασκευάσει σχεδόν 28 εκατομμύρια αυτοκίνητα. Η βιομηχανία έπαιρνε πλέον νέες διαστάσεις και μορφές και οι ΗΠΑ κατέκτησαν την πρώτη θέση, την οποία διατηρούν και στις αρχές του 21^{ου} αιώνα.

Όταν σταμάτησε η παραγωγή του Μόντελ Τ, το 1927, είχαν κατασκευαστεί περίπου 16 εκατομμύρια οχήματα. Αν και αυτό το ρεκόρ ξεπεράστηκε από το VW Μπιτλ κανένα αυτοκίνητο δεν έχει ποτέ ξεπεράσει το ποσοστό 56,5% των ταξινομήσεων του Μόντελ Τ το 1921, σε όλο τον κόσμο, ή το 50,4% της παγκόσμιας παραγωγής αυτοκινήτων που καταγράφηκε το 1918, όταν η απόδοση παραγωγής του έφτασε στις 642.750 μονάδες από ένα συνολικό αριθμό 1.275.324¹⁷.

¹⁶ Automedia, 4 ΤΡΟΧΟΙ Classic, Οκτώβριος 2000, σ. 32

¹⁷ <http://wheels.ana-mpa.gr>

A. 2. Ελλάδα

Η εξέλιξη στους διάφορους τομείς της κοινωνικής ζωής είναι το αποτέλεσμα εσωτερικών παραγόντων της ελληνικής κοινωνίας. Οι δεσμοί ανάμεσα στην ελληνική κοινωνία και το διεθνές της περιβάλλον είναι πολλαπλοί, η Ελλάδα των απαρχών του 20^{ου} αιώνα δεν συνδεόταν με το εξωτερικό μόνο μέσω της εξωτερικής πολιτικής και του εξωτερικού εμπορίου. Οι ξένες επενδύσεις, η μετανάστευση, η ναυτιλία, η φοίτηση στα ξένα πανεπιστήμια, η καλλιτεχνική παραγωγή και ο τύπος ήταν μερικοί από τους άλλους τρόπους επικοινωνίας με το εξωτερικό. Η πορεία της ελληνικής κοινωνίας στον 20^ο αιώνα βασίστηκε στην προηγούμενη ολοκλήρωση της διαδικασίας συγκρότησης του εθνικού κράτους, στην επιβολή του ως του κέντρου βάρους των δραστηριοτήτων των ελληνικών πληθυσμών, εντός και εκτός συνόρων, και στην επέμβασή του σε όλο και περισσότερους τομείς της κοινωνικής ζωής¹⁸.

Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας συγκρότησης του εθνικού κράτους, το βάρος δόθηκε στην επέκταση των υλικών υποδομών και στην ενίσχυση του πλέγματος των διοικητικών υπηρεσιών. Στο πλαίσιο των υποδομών σημαντικός σταθμός υπήρξε η ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά- Λάρισας- Σύνορα, το 1909. «Αν η παλαιότερη σιδηροδρομική γραμμή της Πελοποννήσου διευκόλυνε τη συγκοινωνία με τις πιο ανεπτυγμένες περιοχές εμπορικών καλλιεργειών, που παράλληλα εξυπηρετούνταν από την ακτοπλοΐα, η γραμμή των συνόρων έκανε για πρώτη φορά εύκολα προσπελάσιμες μεγάλες περιοχές του εσωτερικού της Στερεάς Ελλάδας, στις οποίες επικρατούσε η κλειστή οικονομία και στις οποίες η πρόσβαση από τις ακτές ήταν δύσκολη. Η ραχοκοκαλιά των σιδηροδρομικών γραμμών συμπληρωνόταν από το οδικό δίκτυο, που η ανάπτυξή του με βάση τους μηχανισμούς χρηματοδότησης και κατασκευής της τρικουπικής περιόδου άγγιζε τα όριά της, και από τις ανθούσες ακτοπλοϊκές γραμμές»¹⁹.

Η συγκρότηση του εθνικού κράτους δεν υπήρξε μία διαδικασία που προχώρησε αποκλειστικά «από τα πάνω προς τα κάτω», από τις ισχυρότερες και ολιγάριθμες

¹⁸ Χατζηιωσήφ Χρήστος, *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα 1900- 1922*, τόμος Α' 1, Αθήνα, σ. 10.

¹⁹ Χατζηιωσήφ Χρήστος, *όπ. π.*, σ. 11.

κοινωνικές ομάδες και τον κρατικό μηχανισμό προς τις ευρύτερες και ασθενέστερες κοινωνικές κατηγορίες. Η διαδικασία ανατροφοδοτήθηκε «από τα κάτω» καθώς οι ασθενέστερες κοινωνικές ομάδες, οι αγρότες μικροϊδιοκτήτες, οι μικροαστοί και οι εργάτες μπόρεσαν να επενδύσουν τα αιτήματά τους με τον ομογενοποιητικό εθνικό λόγο. Η ενσωμάτωση της πλειονότητας του πληθυσμού στην εθνική κοινότητα έγινε σε εκούσια βάση. Δρώντας στο εσωτερικό του συστήματος, οι ευρύτερες και οικονομικά ασθενέστερες κοινωνικές κατηγορίες είχαν συμφέρον να προωθήσουν, όπως και το έκαναν με την πολιτική τους συμπεριφορά την ενοποίηση του πολιτικού χώρου υπερνικώντας τις αντιστάσεις των τοπικών ισχυρών. Οι εξελίξεις αυτές διευκολύνθηκαν από το πολιτικό σύστημα και τους εκπαιδευτικούς μηχανισμούς. Η καθολική ψηφοφορία και η κοινοβουλευτική διακυβέρνηση απορρόφησαν εντάσεις και εξομάλυναν τις διόδους για την πολιτική αφομοίωση πληθυσμών με διαφορετικά πολιτισμικά γνωρίσματα και μικρή, αρχικά οικονομική συνοχή²⁰.

Η ανάληψη της εξουσίας από τον Ελευθέριο Βενιζέλο το 1909, μετά τη εξέγερση στο Γουδί, σηματοδοτεί την αρχή μιας προσπάθειας για κοινωνικοπολιτική μεταρρύθμιση και τη διοργάνωση ενός σύγχρονου κράτους από την ελληνική αστική τάξη. Η επιτυχής έκβαση των Βαλκανικών πολέμων είχε ως αποτέλεσμα η Ελλάδα να μεγαλώσει εδαφικά και πληθυσμιακά, ενώ η αρχή του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου οδηγεί την Ελλάδα σε πολιτική κρίση, με κύριο άξονα την επιλογή στρατοπέδου ένταξης και συμμαχίας της χώρας.

²⁰ Χατζηιωσήφ Χρήστος, όπ. π., σ. 13.

A. 2. a. Τα πρώτα αυτοκίνητα στην Ελλάδα και η ίδρυση της ΕΛΠΑ

«Αυτοκίνητα υπήρχαν από την αρχή του αιώνα στη χώρα μας και πριν από τον πόλεμο κυκλοφορούσαν ήδη αρκετές δεκάδες χιλιάδες Ι.Χ. στην Αθήνα, αλλά και στην επαρχία, χωρίς να συμπεριλάβουμε φορτηγά και στρατιωτικά οχήματα κάθε είδους»²¹.

Το πρώτο αυτοκίνητο εμφανίστηκε στην Ελλάδα ανάμεσα στο 1896 και το 1898. Το έφερε ο Νικόλας Κοντογιαννάκης, ένας πλούσιος Αθηναίος. Πρέπει να ήταν διαθέσιμο, παραγωγής 1891, μάρκας Πεζό με μονοκύλινδρο μηχανή 2 ίππων. Είχε πολλά προβλήματα και προκαλούσε το γέλιο και το χλευασμό των περαστικών για αυτό το λόγο. Το 1895 ο ίδιος είχε φέρει ένα τρίκυκλο αυτοκίνητο ποδήλατο, την πρώτη μοτοσικλέτα.

Ο Κωνσταντίνος Χρυστομάνος, πολυταξιδεμένος μεγαλοαστός ήταν αυτός που έφερε το πρώτο αυτοκίνητο στην Αθήνα, το 1899, σύμφωνα με άλλη εκδοχή. Πρόκειται για ένα διαθέσιμο τετράτροχο όχημα με μονοκύλινδρο κινητήρα, κατασκευής Ντε Ντιόν Μπουτόν. Εκείνη την εποχή τα αυτοκίνητα κόστιζαν από 6.000 έως 12.000 γαλλικά φράγκα, τεράστιο ποσό ακόμα και για εύπορους. Με το αυτοκίνητο αυτό, ο Χρυστομάνος, ταξίδεψε μέχρι τα Πατήσια, το Φάληρο και το Μαρούσι. Και αυτό το αυτοκίνητο δεν άντεξε πολύ και επιστράφηκε στο εργοστάσιο ως άχρηστο²².

Έπειτα, το 1900, ο Κώστας Νικολαΐδης, διευθυντής της Πάουερ, της Ηλεκτρικής Εταιρείας, φέρνει ένα ηλεκτροκίνητο όχημα Victoria επτά θέσεων. Το αυτοκίνητο έφτανε μέχρι το Φάληρο ή την Κηφισιά, αλλά στην επιστροφή γύριζε με άλογα, γιατί τελείωναν οι μπαταρίες του.

Την ίδια χρονιά ο τότε διάδοχος Κωνσταντίνος, το φθινόπωρο του 1900, έφερε ένα τετραθέσιο Dürkoppf. Από μία επιστολή φαίνεται ότι του το έστειλε και το του χάρισε η πεθερά του, αλλά ποτέ δεν το παρέλαβε. Το αυτοκίνητο τουμπάρισε έξω από το Τατόι. Τότε, μπορούσαν να αποκτήσουν αυτοκίνητο μόνο μεγιστάνες και γαλαζοαίματοι.

²¹ Μπαζαΐος Γιάννης, *4 Τροχοί Classic*, τεύχος 1, Αθήνα 1996, σ. 6.

²² Εκπομπή «Η Μηχανή του Χρόνου», Alpha, 2007.

Το 1902 είναι χρονιά ανάπτυξης, αφού επτά αυτοκίνητα έρχονται στην Ελλάδα. Αρχές της χρονιάς ο πρίγκιπας Ανδρέας φέρνει ένα επταθέσιο Wolseley, ενώ μετά το φθινόπωρο φτάνουν δύο επταθέσια Opel, ένα κλειστό και ένα ανοιχτό για το βασιλιά Γεώργιο και τον πρίγκιπα Νικόλαο. Ο Ανδρέας σε ένα από τα ταξίδια του έφτασε μέχρι τη Χαλκίδα ενώ όταν αποφάσισε να πάει μέχρι τη Λάρισα, τα παράτησε και γύρισε πίσω με το τρένο. Εισάχθηκαν ακόμα, μία Mercedes και τέσσερα Darracq. Τα Darracq ήταν γαλλικής προέλευσης και αργότερα κατασκευάστηκαν και στο Μιλάνο, στο εργοστάσιο που από το 1910 βγήκε η πρώτη A.L.F.A. (Romeo).

Το 1905 όλα τα μέλη της βασιλικής οικογένειας έχουν αυτοκίνητο. Από τα πρώτα αυτοκίνητα που έφερε η βασιλική οικογένεια στην Ελλάδα ήταν το «Stanley 1911», ένα περιηγητικό αυτοκίνητο τεσσάρων θέσεων. Έτσι, οι Αθηναίοι βλέπουν για πρώτη φορά άσφαλο στην οδό Αιόλου. Ο λαός το μόνο που μπορεί να κάνει είναι να κοιτά με κάποια δόση ζήλιας. Τα αυτοκίνητα εκείνης της εποχής, σύμφωνα με δημοσίευμα της εποχής: «ήσαν επιδεικτικά πλούσια με πλούσιους ιδιοκτήτες, δηλαδή ανήκον αυτά και επέβαινον επ'αυτών πρόσωπα των ανωτέρων μας κοινωνικών στρωμάτων. Οι πρίγκηπές μας. Ένας πρίγκηψ του αίματος».

Το επόμενο αυτοκίνητο ήρθε στην Ελλάδα το 1906 από τον Νικόλαο Σιμόπουλο, πρώτο γενικό γραμματέα της ΕΛΠΑ, ένα αγοραίο επταθέσιο Linnhorn. Ο Σιμόπουλος ίδρυσε την επόμενη χρονιά την πρώτη επιχείρηση εμπορίας αυτοκινήτων και έθεσε σε κυκλοφορία άλλα τρία αγοραία επιβατικά και δύο ελβετικά φορτηγά Orion.

Μέχρι το 1909 κανένα αυτοκίνητο δεν είχε αριθμό κυκλοφορίας. Τον αριθμό Νο1 πήρε το 1909 ένα Lorraine Dietrich του Στέφανου Ράλλη.

Το 1911 καλύπτεται νομικά το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων και ορίζεται τι είναι αυτοκίνητο. Σύμφωνα με το νόμο κάθε αυτοκίνητο που εμπλέκεται σε ατύχημα κρατείται επί πέντε ημέρες στην Αστυνομία, μέχρι να βρεθεί ποιος είναι υπεύθυνος για αποζημίωση. Η κράτηση αυτή καταργήθηκε το 1928 για όσα από τα αυτοκίνητα ήταν ασφαλισμένα. Ο πρώτος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δημοσιεύεται το 1913.

Το 1912 κυκλοφορούσαν 65 αυτοκίνητα από τα οποία τα 25 κρίθηκαν κατάλληλα και επιτάχθηκαν για τον πόλεμο. Ακόμη, για τις ανάγκες του στρατού αγοράστηκαν 100 Fiat του ενός και ενάμιση τόνου καθώς και 15 φορτηγά Peugeot που διασκευάστηκαν σε νοσοκομειακά. Το 1913 τα επιταγμένα αυτοκίνητα είναι περίπου 200, ενώ το 1914 στην

Αθήνα υπάρχουν 266 αυτοκίνητα και αρκετά λεωφορεία. Μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο υπάρχουν στην Ελλάδα περίπου 13.000 βαριά φορτηγά Peerless των 3, 4 και 5 τόνων, τα οποία αποτελούν και τον πρώτο πυρήνα των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα.

Ο πρώτος νόμος για τη φορολογία των αυτοκινήτων δημοσιεύθηκε το 1920 και αφορά τα «ειδικά τέλη επί ποδηλατών και αυτοκινήτων». Εκεί συναντάμε για πρώτη φορά την απόδειξη πληρωμής των ετήσιων τελών κυκλοφορίας με ειδικό αυτοκόλλητο το οποίο πρέπει να τοποθετηθεί στο σωλήνα του αμαξίου. Η πληρωμή γίνεται μία φορά το χρόνο και προβλέπεται η πληρωμή του μισού κόστους, αν το όχημα τεθεί πρώτη φορά σε κυκλοφορία το δεύτερο εξάμηνο. Η εισπρακτική επιτυχία αυτού του Νόμου συμπληρώθηκε από την εκθετική αύξηση των πωλήσεων νέων αυτοκινήτων, έτσι που το 1926 με περισσότερα από 15.000 αυτοκίνητα σε κυκλοφορία τα ετήσια κρατικά έσοδα από τα «τέλη κυκλοφορίας» έφτασαν στα 10 εκατομμύρια δραχμές, από 179.000 δρχ το 1920!²³.

Η Ελληνική Λέσχη Περιηγήσεων και Αυτοκινήτου (ΕΛΠΑ) το 1924 ξεκινά τις κάθε είδους αγωνιστικές της δραστηριότητες με τα πρότυπα των αντίστοιχων Λεσχών Αυτοκινήτου του εξωτερικού. Από την ίδρυσή της, η ΕΛΠΑ ανέπτυξε μεγάλη δραστηριότητα στα θέματα εξυπηρέτησης Ελλήνων και ξένων αυτοκινητιστών στις εντός και εκτός Ελλάδας μετακινήσεις τους. Συγκεκριμένα, από το 1926 ανέλαβε, βάσει νόμων και σε εφαρμογή αντίστοιχων διεθνών συμβάσεων που υπέγραψε η Ελλάδα, την ευθύνη έκδοσης Πολυπτύχων και Διεθνών Αδειών Οδήγησης. Παράλληλα προσέφερε τις υπηρεσίες της σε όλους τους άλλους τομείς της τουριστικής εξυπηρέτησης, όπως πληροφορίες και χάρτες, και αποτελούσε εξ αρχής τον καλύτερο ιδιωτικό φορέα τουριστικής προβολής στο εξωτερικό. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι πρώτοι οδικοί χάρτες της χώρας έγιναν από την ΕΛΠΑ.

Μέλη της ΕΛΠΑ ήταν κυρίως πλούσιοι. Αυτοί είχαν τα αυτοκίνητα, γι' αυτούς διοργανωνόταν και οι αγώνες. Οι υπόλοιποι απλά είχαν την πολυτέλεια να τους παρακολουθούν. Η ελίτ της χώρας φαίνεται πως «έκανε κουμάντο» στους αγώνες των αυτοκινήτων. Στην πραγματικότητα, μία ιδιωτική λέσχη, χάραζε μεγάλο κομμάτι της κρατικής πολιτικής πάνω στο αυτοκίνητο γιατί αυτή η λέσχη αποτελούνταν από τους πλουσίους. Οι πρωτοβουλίες που έπαιρνε, όπως η ευθύνη έκδοσης Πολύπτυχων και

²³ Μπαζαίος Γιάννης, όπ. π. σ. 7- 11.

Διεθνών Αδειών Οδήγησης, την καθιστούσαν μοναδικό συνομιλητή του κράτους, έναν ιδιότυπο 'κρατικό' σχεδόν, εταίρο. Οι πλούσιοι είχαν δύναμη και με κάθε αφορμή μπορούσαν να το αποδείξουν.

Πριν από τον πόλεμο, η ΕΛΠΑ είχε αναλάβει εξ ολοκλήρου τη σήμανση του οδικού δικτύου της χώρας, έργο που έγινε κυρίως με δικές της δαπάνες και συνεχίστηκε μέχρι το 1957, όταν το κράτος ανέλαβε αυτή την ευθύνη. Η ΕΛΠΑ από προπολεμικά είχε πρωτοστατήσει στην τοποθέτηση στους δρόμους των πινακίδων με συνθήματα απευθυνόμενα στους οδηγούς αυτοκινήτων και μοτοσικλετών για μια ασφαλή κυκλοφορία. Ήδη από το 1927 η ΕΛΠΑ είχε γίνει μέλος της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου και της Διεθνούς Ομοσπονδίας Μοτοσικλέτας και ξεκίνησε να οργανώνει εθνικούς και διεθνείς αγώνες αυτοκινήτου και μοτοσικλετών²⁴.

Η Λουκία Πάππου είναι η πρώτη Ελληνίδα οδηγός αγώνων, η οποία το 1924 και 1925 με την Bugatti της διακρίνεται σε πολλές εκδηλώσεις. Το 1925 κυκλοφορούν στην Αθήνα 582 φορτηγά, 587 αγοραία πολυτελείας, 700 ταξί, 789 ΙΧ, 15 αυτοκίνητα ποδήλατα (μοτοσυκλέτες) και 690 λεωφορεία. Συνολικά 3.578 οχήματα με 5.047 οδηγούς. Αν συγκρίνουμε τον αριθμό των αγοραίων πολυτελείας και των ΙΧ μπορούμε εύκολα να αντιληφθούμε πως αμάξια διέθεταν κυρίως εύποροι.

Στις 13 Ιανουαρίου 1928 ισχύει στην Ελλάδα ο νεότερος ΚΟΚ. Νέος φόρος οδοποιίας τέθηκε σε ισχύ, υπέρ του Επαρχιακού Ταμείου Οδοποιίας, που επέβαλε στους εργοδότες να παρακρατούν ποσοστό 2% υπέρ του Δημοσίου σε όσους έχουν μισθό πάνω από 1.500 δρχ. ή ημερομίσθιο πάνω από 60 δρχ. Η βενζίνη στοιχίζει 170 δρχ. το δοχείο (163 χωρίς το δοχείο) ή 42 δρχ το γαλόνι και τα λιπαντικά 16 έως 26 δρχ το κιλό²⁵.

Στα μέσα του 1928 η Αστυνομία με αναφορά της στα υπουργεία Εσωτερικών και Συγκοινωνίας ζητά να αποσυρθούν από την κυκλοφορία τα παλιά και επικίνδυνα αυτοκίνητα.

Εκατοντάδες αυτοκίνητα προστίθενται κάθε χρόνο στο στόλο της Ελλάδας, η βενζίνη είναι προσιτή και το οδικό δίκτυο βελτιώνεται συνεχώς. Στα χρόνια του

²⁴ <http://elpa.gr/>

²⁵ Από την εκπομπή «Η Μηχανή του Χρόνου».

μεσοπολέμου στην Ελλάδα κυκλοφορούν περισσότερα από 16.000 αυτοκίνητα, αμερικανικά κυρίως.

«Το 1941 αυτοκίνητα υπήρχαν πολλά, βενζίνη δεν υπήρχε. Σταδιακά τα περισσότερα αμάξια επιτάχθηκαν από τους Γερμανούς ή καταστράφηκαν. Όσα λίγα απέμειναν, μετατράπηκαν, ώστε να λειτουργούν με ατμό (τα «γκαζολέν»). Η δεκαετία 1940- 1950 είναι περίπου «κενή» για τα ιδιωτικά αυτοκίνητα, όπως και σε πολλές άλλες χώρες στην Ευρώπη»²⁶.

²⁶ Μπαζαΐος Γιάννης, όπ. π. σ.12.

A. 2. Β. Το αυτοκίνητο ως μέσο μαζική μεταφοράς

- Λεωφορεία

Το 1919 κυκλοφορεί στην Ελλάδα το πρώτο λεωφορείο. Το 1923 έρχονται στη χώρα τα πρώτα λεωφορεία για τις μετακινήσεις των κοινών θνητών. Μπορούσαν να εξυπηρετήσουν περίπου 15 επιβάτες. Είχαν από έναν πάγκο δεξιά και αριστερά ενώ όλος ο υπόλοιπος κόσμος ήταν όρθιος. Τα λεωφορεία ήταν πολύ λίγα και ήταν ιδιωτικά. Φυσικά, ο κόσμος πολύς διότι άλλη συγκοινωνία δεν υπήρχε, έτσι έμπαιναν μέσα στα λεωφορεία ακόμη και 100, 120 άτομα. Αρκετές φορές κρεμόντουσαν μέχρι και στις πόρτες ώστε να φτάσουν στον προορισμό τους.

Στην Ελλάδα είχαν χορηγηθεί μέχρι το έτος 1928 περίπου 23.000 άδειες οδηγείας μηχανοκίνητων οχημάτων. Στην Αθήνα υπήρχαν 8.900 οδηγοί, από τους οποίους 83 γυναίκες. Το ίδιο έτος κυκλοφορούσαν στη χώρα μας - όλα εισηγμένα βεβαίως - περί τα 3.000 ήταν ταξί και αγοραία, περίπου 1.100 φορτηγά, 1.000 λεωφορεία, κάπου 150 μοτοσικλέτες και 1.300 ΙΧ²⁷.

Μετά το 1933, το σύστημα συγκοινωνιών βασιζόταν στη λειτουργία των Κοινών Ταμείων ανά γραμμή. Ιδιωτικά λεωφορεία ελάσσονος και μείζονος τύπου εξυπηρετούσαν τις συγκοινωνιακές ανάγκες της χώρας. Τα πρώτα διέθεταν 15 θέσεις επιβατών ενώ τα δεύτερα σχεδόν τις διπλές. Τα ξύλινα αμαξώματα αυτών των οχημάτων είχαν κατασκευασθεί από ντόπιους μάστορες όπως ο Τουρνικιώτης ή από πρότυπες τεχνικές σχολές σαν τη Σιβιτανίδειο. Η αποκαλούμενη περιφέρεια Αθηνών – Πειραιώς βρισκόταν στο επίκεντρο κάθε σχεδιασμού της κεντρικής διοίκησης. Μετά την έλευση των προσφύγων από τις μικρασιατικές πατρίδες δημιουργήθηκαν νέα προάστεια, άρχισαν να αναπτύσσονται νέες δραστηριότητες και ενισχύθηκε η βιομηχανική παραγωγή. Η πληθυσμιακή «έκρηξη» συνεχίστηκε και στα μέσα της δεκαετίας του 1930. Η κατάσταση αυτή και οι νέες ανάγκες που προέκυπταν, οδήγησαν την κυβέρνηση Μεταξά να μεταρρυθμίσει το συγκοινωνιακό σύστημα. Ιδρύθηκαν Κοινές Διευθύνσεις ανά ομάδες γραμμών. Στην Αθήνα δημιουργήθηκαν δεκαεπτά «Αστικά Κοινά Διευθύνσεις» (ΑΚΔ). Οι δύο εκτελούσαν συγκοινωνιακό έργο σε «εστρωμένες» γραμμές με μείζονος

²⁷ <http://sfrang.com>

και ελάχιστον τύπου οχήματα, ενώ οι υπόλοιπες 15 σε δρομολόγια που υπάγονταν στα άρθρα 84 και 85 του «Κανονισμού Ασφαλείας και Ελέγχου». Από τον κανονισμό αυτό, ο οποίος τέθηκε σε εφαρμογή το 1930, θεσπίστηκαν οι «Συμβατικές Δεσμεύσεις».

Τα πρώτα λεωφορεία, που κατασκευάστηκαν μετά τον δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, ήταν λάφυρα πολέμου. Οι Γερμανοί, όταν έφυγαν από την Ελλάδα, άφησαν αρκετά λεωφορεία πίσω τους. Άλλα ήταν κατάλληλα και άλλα ακατάλληλα για χρήση. Με αυτά τα αυτοκίνητα ξεκίνησε μία πρωτόγνωρη βιομηχανία αυτοκινήτων. Έτσι και τα πρώτα λεωφορεία της Αθήνας, εκεί κατασκευαστήκαν.

Μετά τον πόλεμο του 1940, στην κύρια σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας - Θεσσαλονίκης είχε καταστραφεί περισσότερο από το 80% του συνολικού μήκους των σιδηροτροχιών, ενώ στο δίκτυο Πελοποννήσου οι απώλειες ήταν ακόμη μεγαλύτερες. Περίπου ολοκληρωτική ήταν και η καταστροφή του συστήματος οδικών μεταφορών. Πριν αρχίσει ο πόλεμος κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα 1.030 αστικά λεωφορεία, 1.800 υπεραστικά, 6.167 φορτηγά και 8.700 επιβατηγά οχήματα, δηλαδή σύνολο 17.697 οχήματα. Στο τέλος του πολέμου είχαν απομείνει ελάχιστα κι αυτά ακατάλληλα για τις συγκοινωνιακές ανάγκες²⁸.

Το 1954 η κυβέρνηση του Αλέξανδρου Παπάγου, με υπουργό Δημοσίων Έργων και Συγκοινωνιών τον Κωνσταντίνο Καραμανλή ξήλωσε τις σιδηροτροχιές καταργώντας το τραμ από την Αθήνα. Ο σκοπός δεν ήταν ούτε ο εκσυγχρονισμός των αστικών συγκοινωνιών, ούτε η εξυπηρέτηση του κόσμου, αλλά η παραχώρηση της εκμετάλλευσης των δρομολογιακών γραμμών σ' ένα μικρό αριθμό ατόμων που είχε στα χέρια του τις άδειες κυκλοφορίας των λεωφορείων.

²⁸ Αγγελόπουλος Άγγελος, *Οικονομικά*, Αθήνα 1974.

- Ταξί

Το 1909 κυκλοφορεί το πρώτο αυτοκίνητο αστικής διαδρομής με πληρωμή ανά χιλιόμετρο, ο πρόδρομος των σημερινών ταξί. Το πρώτο χιλιόμετρο κόστιζε 1 δραχμές και 0.65 δρχ για κάθε επόμενο χιλιόμετρο. Τα κόμιστρα για το ταξί ήταν 8 δρχ από το Σύνταγμα μέχρι το Φάληρο και 15 δρχ μέχρι την Κηφισιά. Σε άρθρο της εποχής βλέπουμε ότι νεαροί μπορούσαν να νοικιάσουν το 1905 «ρεφενέ» έναντι 10 δρχ την ώρα και έκαναν τη βόλτα τους.

Στις αρχές του 20ου αιώνα η αγορά των ταξί αποκτούσε ολοένα μεγαλύτερο ενδιαφέρον για όλους τους κατασκευαστές. Στη Γαλλία από πολύ νωρίς το προβάδισμα πήρε η Renault με το μοντέλο AG, ενώ η προσπάθεια της Peugeot να αποσπάσει και αυτή ένα αξιοπρεπές μερίδιο, φαίνεται ότι δεν είχε το αναμενόμενο αποτέλεσμα. Πράγματι από τον τύπο 118 του 1909 η Peugeot δεν κατάφερε να διαθέσει περισσότερα από 150 αυτοκίνητα, όταν η Renault ξεπερνούσε τις 10.000.

Αργότερα, κατά την δεκαετία του 1920 η Peugeot παρουσίασε τον τύπο 10CV αλλά μία οικονομική κρίση που αντιμετώπιζε η εταιρεία δεν της επέτρεψε να επενδύσει αρκετά ώστε να είναι ανταγωνιστική. Η πρόσκαιρη απουσία της Peugeot από αυτή την αγορά δεν ήταν απόφαση της εταιρείας αλλά επιβλήθηκε από παράγοντες οικονομικούς. Φαίνεται όμως ότι τα προβλήματα λύθηκαν και η σειρά επιβατικών «01» της δεκαετίας του 1930 βρήκε τον δρόμο της και στην αγορά των ταξί. Το 1934 παρουσίασε την έκδοση ταξί 301LR, ένα μεγάλο, αξιόπιστο και οικονομικό αυτοκίνητο, κατάλληλο για χρήση ως ταξί. Όπως φάνηκε στη συνέχεια το 301LR ήταν ένα είδος πειραματικού μοντέλου προκειμένου να εκτιμηθούν οι παράμετροι για μία πολύ δυναμικότερη παρουσία της Peugeot στον χώρο των ταξί.

Η Peugeot, δημιουργώντας το 401, έπρεπε να συμβιβάσει τις προσδοκίες των επιβατών με τις ανάγκες των ιδιοκτητών, εταιρειών ή οδηγών, προσφέροντας ανέσεις και πολυτέλεια για τους επιβάτες αλλά αξιόπιστα μηχανικά μέρη και χαμηλό κόστος για τον ιδιοκτήτη. Το αμάξωμα μήκους 4,67 μέτρων ήταν τετράθυρο και στον χώρο των επιβατών υπήρχε ένα κάθισμα και απέναντί του δύο αναδιπλούμενες θέσεις. Μία ιδιομορφία του αμαξώματος ήταν η διαφορετική φορά ανοίγματος των θυρών, ώστε από την δεξιά πλευρά αυτές να ανοίγουν με την ίδια φορά, ενώ από την αριστερή κατά

αντίθετη φορά. Εμπρός λοιπόν από την θύρα του οδηγού, η οποία άνοιγε από εμπρός, ήταν τοποθετημένο εξωτερικά το ταξίμετρο. Το θέμα της κατανάλωσης καυσίμου και της εύκολης συντήρησης ήταν πολύ βασικό για τις εταιρείες ταξί και η Peugeot ήξερε πώς να το χειριστεί. Όπως ανέφερε το πληροφοριακό έντυπο για το 401 «η κατανάλωση ήταν χαμηλότερη από οποιοδήποτε άλλο αντίστοιχης δυναμικότητας αυτοκίνητο».

A. 3. Τα Περίεργα Αυτοκίνητα μέχρι το 1923

Στις αρχές της ιστορίας του αυτοκινήτου κατασκευάστηκαν τόσο περίεργα οχήματα, που με τα σύγχρονα δεδομένα, δεν είχαν καμιά λογική ή ελπίδα επιβίωσης. Δοκιμάστηκαν διάφορες ιδέες που η πιο παράλογη ίσως ήταν αυτή του Οτό Ιπίκ, του Γάλλου Μαρσέλ Μονμαρσάν, που το παρουσίασε σε μια έκθεση. Όσο και αν φαίνεται παράξενο θεωρητικά ήταν αυτοκίνητο, γιατί είχε την κινητήριο δύναμη ενσωματωμένη στο όχημα, έστω και αν αυτή ήταν από ένα άλογο. Βέβαια, δεν έγινε ποτέ γνωστό, αν ο δημιουργός αυτού του οχήματος το έφτιαξε με σοβαρό σκοπό ή για χάρη αστειότητας.

Πολλές προσπάθειες έγιναν για την κατασκευή τρίκυκλου αυτοκινήτου, γιατί πολλοί πίστευαν πως αυτό ήταν η λύση για ένα μικρό οικονομικό όχημα για το ευρύ κοινό (οι προσπάθειες αυτές, έφτασαν μέχρι τη δεκαετία του 1960, κυρίως στην Αγγλία με τα Bond & Reliant, το δεύτερο μάλιστα κατασκευαζόταν και στην Ελλάδα). Όμως η μειωμένη του ευστάθεια, ιδίως στις στροφές, η εξέλιξη του μικρού αυτοκινήτου, αλλά και η μεγαλομανία του αγοραστικού κοινού δεν άφησαν κανένα περιθώριο για το τρίκυκλο αυτοκίνητο που για την πόλη ίσως να ήταν μια καλή λύση.

Μετά τις προσπάθειες αυτές άρχισε μια καινούρια, αυτή για το cyclecar, το «μοτοσυκλεταυτοκίνητο» όπως θα μπορούσαμε να πούμε. Ήταν ένας συνδυασμός μικρού κινητήρα με ένα ελαφρό αμάξωμα, κάτι σαν τετράτροχη μοτοσυκλέτα, γι' αυτό και το όνομά του. Κατασκευάστηκαν αρκετά οχήματα τέτοιου είδους σε όλες τις χώρες και είχαν εμπορική επιτυχία στην αρχή, αλλά σιγά-σιγά τα μειονεκτήματά τους άρχισαν να φαίνονται, με αποτέλεσμα να σβήσουν από την αγορά.

Μια πολύ αξιόλογη προσπάθεια για ένα νέο είδος αυτοκινήτου, έγινε στην Αγγλία το 1912 από την Wolseley. Ονομαζόταν «τζάιροκαρ» και είχε μόνο 2 τροχούς, παρά το μεγάλο μέγεθός του και τις 6 θέσεις επιβατών. Η ισορροπία του γινόταν με ένα γυροσκόπιο, που του επέτρεπε να παίρνει με ασφάλεια πολύ κλειστές στροφές και με μεγάλη ταχύτητα. Όμως ήταν πολύ πιο μπροστά από την εποχή του και δεν είχε επιτυχία, κυρίως λόγω έλλειψης κατάλληλης τεχνολογίας. Στο άλλο άκρο βρισκόταν το Μπρίγγς & Στράτον, που κατασκευάστηκε στις Η.Π.Α. το 1920.

Αυτό ήταν, είναι και –το πιθανότερο – θα είναι το απλούστερο αυτοκίνητο που φτιάχτηκε ποτέ. Απλώς ένα δάπεδο με τέσσερις τροχούς στις άκρες, 2 καθίσματα και ένα

τιμόνι. Ο κινητήρας πίσω εφαρμοσμένος σε ένα πέμπτο τροχό, έδινε κίνηση σ' αυτό το «κινούμενο χαλί».

Μια σημαντική προσπάθεια έγινε και στην κίνηση οχημάτων με έλικα. Σε χώρες όπως οι Η.Π.Α., Ρωσία, Γαλλία Γερμανία, διάφοροι έφτιαξαν τέτοια αυτοκίνητα, από τα οποία το πιο γνωστό ήταν αυτό του Γάλλου Μαρσέλ Λεγιά το 1923. Το αεραυτοκίνητο που πρέπει να είναι ένα από τα πιο παράξενα αυτοκίνητα που βγήκαν στην αγορά. Παρά τις πολύ καλές επιδόσεις του, ο έλικας στο εμπρός μέρος του το έκανε εξαιρετικά επικίνδυνο. Δεν χρειάζεται περιγραφή του τι θα γινόταν αν βρισκόταν μπροστά του κάποιος πεζός όταν το αυτοκίνητο αυτό ήταν εν κινήσει. Στις άλλες χώρες τοποθέτησαν τον έλικα στο πίσω μέρος και μέσα σ ένα πλέγμα (όπως είναι στους κοινούς ανεμιστήρες). Και σήμερα χρησιμοποιούνται οχήματα με έλικα, είτε πολύ απλά, κάτι σαν μεγάλες σκάφες για βάλτους, ή έλκθηρα για χιόνια και πάγους αλλά πάντα με τον έλικα πίσω και προστατευμένο.

Τα παράξενα οχήματα, δεν ήταν μόνο στα περασμένα χρόνια. Και σήμερα κατασκευάζονται, ιδίως στις Η.Π.Α., πολλά απίθανα και εξωφρενικά, όπως το αμάξι με πισίνα στο πίσω μέρος, ή το άλλο που το αμάξωμά του ήταν μπάνιο και το κάθισμα του οδηγού τουαλέτα και με το καζανάκι επάνω. Όμως, υπάρχει μια πολύ μεγάλη διαφορά του τότε και του σήμερα. Τότε τα περίεργα αυτοκίνητα, εκτός ελάχιστων περιπτώσεων, κατασκευάζονταν για να διατεθούν προς πώληση στο κοινό, ενώ σήμερα φτιάχνονται για λόγους καθαρά επίδειξης, τεχνικής και φαντασίας του κατασκευαστή τους και ελάχιστες φορές έχουν την παραμικρή πρακτική αξία²⁹.

²⁹ Ασημάκης Τάκης, *περιοδικό Drive*, Αθήνα 1998, σ. 130.

B. Μεταπολεμική Περίοδος Αυτοκινήτων-

B. 1. Η είσοδος του αυτοκινήτου στην Ελλάδα (1950- 1960)

Μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, που υπήρξε πολύ πιο μηχανοποιημένος ειδικά σε ό,τι αφορά τα μηχανικά μέρη του αυτοκινήτου, η εξέλιξη ήταν ραγδαία. Όλες οι τεχνικές εξελίξεις που δοκιμάστηκαν στα αεροπλάνα, μεταφέρθηκαν μετά από πειράματα και δοκιμές στα αυτοκίνητα αγώνων. Στην Ευρώπη, εμφανίστηκαν τα δισκόφρενα, οι χαμηλές αναρτήσεις και οι καρότες με έντονα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά. Στον τομέα αυτόν οι Ιταλοί σχεδιαστές αυτοκινήτων κυριάρχησαν χωρίς συναγωνισμό, αν εξαιρέσει κανείς τη γαλλική φίρμα Citroen (Σιτροέν) και την Porsche (Πόρσε), και οι περισσότεροι κατασκευαστές έξω από την Ιταλία ζήτησαν στα φώτα τους για τη σχεδίαση των αυτοκινήτων τους. Καθώς περνούσαν τα χρόνια ξεχώρισαν σε παγκόσμια κλίμακα δυο τάσεις στην όλη κατασκευή του αυτοκινήτου.

«Η "Ευρωπαϊκή Σχολή", με αυτοκίνητα μικρά με μεγάλη εκμετάλλευση του χώρου των επιβατών, μικρούς κινητήρες υψηλής απόδοσης και μικρής κατανάλωσης, διπλά κυκλώματα φρένων με δίσκους τουλάχιστο εμπρός, ανάρτηση λίγο σκληρή, σχεδιασμένα για δρόμους με στρόφες και με θαυμάσιο κράτημα, χάρη στους ανεξάρτητους πίσω τροχούς ή σταθερούς άξονες καλά μελετημένους. Τα κιβώτια ταχυτήτων είναι κυρίως χειροκίνητα με τέσσερις ή πέντε ταχύτητες. Τα λάστιχα χαμηλά και φαρδιά. Οι κατασκευαστές είχαν υπόψη, ότι τα αυτοκίνητά τους θα κυκλοφορούσαν αρκετά χρόνια γιατί οι Ευρωπαίοι δεν αλλάζουν συχνά αυτοκίνητα και έτσι, προσαρμόσαν τις κατασκευές τους ανάλογα.

Αντίθετη τελείως είναι η φιλοσοφία της "Αμερικανικής Σχολής" - που επηρέαζε έμμεσα και μερικούς Ευρωπαίους κατασκευαστές - παρ' όλο που υπήρχε το τεχνολογικό υπόβαθρο και τα μέσα. Τα αυτοκίνητα ήταν τεράστια σε σύγκριση με τα ευρωπαϊκά, με σπάταλη εκμετάλλευση του χώρου, κακές αλλά μαλακές αναρτήσεις, κατάλληλες μόνο για ίσιους δρόμους, φρένα τελείως ξεπερασμένα, ακατάλληλα για σκληρή χρήση. Οι κινητήρες ήταν βαριοί, λιγόστροφοι, τεράστιοι και είχαν χαμηλή απόδοση, καταβροχθίζοντας φανταστικές, για την Ευρώπη, ποσότητες βενζίνης»³⁰.

³⁰ <http://sfrang.com/historia>

Η μακρά περίοδος οικονομικής ευημερίας που γνώρισαν οι αναπτυγμένες βιομηχανικές χώρες της Δύσης μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο στηρίχθηκε στο λεγόμενο φορντικό πρότυπο οικονομικής ανάπτυξης και οργάνωσης της παραγωγής. Ο όρος "φορντισμός" παραπέμπει στον αμερικανό επιχειρηματία Χένρι Φορντ (1863-1947), ο οποίος, αξιοποιώντας τις βασικές αρχές της επιστημονικής διεύθυνσης των επιχειρήσεων του συμπατριώτη του Φρέντερικ Γούντσλοου Τέιλορ (1856-1915), εφάρμοσε πρώτος, στις αρχές του εικοστού αιώνα, τη μέθοδο της μαζικής παραγωγής στην κατασκευή αυτοκινήτων, χρησιμοποιώντας προς το σκοπό αυτό την τεχνική της αλυσίδας συναρμολόγησης.

Η εταιρία Ford εισήγαγε ορθολογικούς τρόπους παραγωγής, με τους οποίους πέτυχε χαμηλές τιμές με σταθερή ποιότητα των τελικών προϊόντων και χωρίς αυξημένες αποδοχές των εργαζομένων. Συγκεκριμένα, ο Φορντ εγκατέστησε μια μεταφορική ταινία και στην αρχή της τοποθέτησε το σκελετό ενός αυτοκινήτου. Η ταινία κυλούσε με κατάλληλη ταχύτητα και κάθε εργάτης εκτελούσε την προκαθορισμένη περιορισμένης εκτάσεως εργασία του. Όταν ολοκλήρωνε αυτή την εργασία, περπατώντας δίπλα στην κινούμενη ταινία, παρέδιδε τη θέση του στον επόμενο εργάτη και ο ίδιος γύριζε στο αρχικό σημείο για να ασχοληθεί με το επόμενο αυτοκίνητο. Στο τέρμα της ταινίας το αυτοκίνητο ήταν πλήρως συναρμολογημένο και, με την προσθήκη καυσίμου, έτοιμο να παραληφθεί από οδηγό για δοκιμαστική λειτουργία, μέχρι το σημείο αποθηκείσεως³¹.

Κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα του μεταπολεμικού φορντικού προτύπου οικονομικής ανάπτυξης και οργάνωσης της παραγωγής είναι η μαζική παραγωγή τυποποιημένων προϊόντων με τη μέθοδο της αλυσίδας συναρμολόγησης, η γενίκευση της μισθωτής εργασίας και η εμπέδωση του θεσμού των συλλογικών συμβάσεων, με την εφαρμογή συναινετικών διαδικασιών διαπραγμάτευσης μεταξύ των κοινωνικών εταίρων με εγγυητή το κράτος, η μαζική απασχόληση κυρίως ημειδίκευμένης και ανειδίκευτης εργασίας, γεγονός που επέτρεψε μεταπολεμικά στις δυτικοευρωπαϊκές βιομηχανικές κοινωνίες να ενσωματώσουν στη διαδικασία παραγωγής και να εκμεταλλευτούν εκατομμύρια ανειδίκευτων μεταναστών, κυρίως από τις αγροτικές περιοχές των χωρών της Νότιας Ευρώπης. Η συνεχής κατάτμηση της εργασίας και η εξειδίκευση των

³¹ <http://sfrang.com/historia>

εργαζόμενων σε επιμέρους επαναληπτικού χαρακτήρα δραστηριότητες, η εμφάνιση του κράτους πρόνοιας και η άσκηση κοινωνικής πολιτικής και η κυριαρχία στο επίπεδο της πολιτικής των πολυσυλλεκτικών κομμάτων, τα οποία, με τον τρόπο που λειτουργούν, συμβάλλουν αποφασιστικά στην άμβλυση των κοινωνικών αντιθέσεων και των συγκρούσεων, ενισχύοντας έτσι τη συνειδησιακή ενσωμάτωση των εργαζόμενων στη λογική της δημοκρατίας των μαζών και της καταναλωτικής κοινωνίας³².

Αυτή η μονότονη εργασία οδήγησε στην ποσοτική και ποιοτική βελτίωση της παραγωγής, ταυτόχρονα όμως και σε αντιπαραθέσεις εργαζομένων και των συνδικάτων που τους εκπροσωπούσαν με τους εργοδότες. Ιδιαίτερα μετά το Β' παγκόσμιο πόλεμο, τα εργατικά συνδικάτα ήταν ισχυρά στην Ευρώπη και στην Αμερική, οπότε τυχόν αντιρρήσεις τους δεν απορρίπτονταν ασυζητητί, όπως συνέβαινε στην εποχή του μεσοπολέμου.

Με την επικράτηση του φορντικού προτύπου οικονομικής ανάπτυξης και οργάνωσης της παραγωγής, εγκαινιάσθηκε ιστορικά μια νέα περίοδος στις σχέσεις κεφαλαίου και εργασίας. Ο εργάτης δεν είναι πλέον απλά και μόνο φορέας της εργατικής δύναμης. Με το πέρασμα στη μαζική παραγωγή βιομηχανικών προϊόντων (αυτοκινήτων, ηλεκτρικών συσκευών, ραδιοφώνων, τηλεοράσεων) αποκτά επιπρόσθετο ενδιαφέρον για το κεφάλαιο και ως καταναλωτής των αγαθών που ο ίδιος παράγει. Ενσωματώνεται με άλλα λόγια στη λογική της καταναλωτικής κοινωνίας, αποτελώντας έτσι αντικείμενο διπλής εκμετάλλευσης, ως φορέας εργατικής δύναμης και ως καταναλωτής.

Ανάμεσα στην Αμερική και την Ευρώπη υπήρχε σημαντική διαφοροποίηση ανάμεσα στα καταναλωτικά πρότυπα. Αλλαγές συντελέστηκαν στα πεδία της οικονομίας, της πολιτικής και του πολιτισμού. Βασικές συνιστώσες αυτών των αλλαγών είναι η μετάβαση προς το μεταφορντικό μοντέλο παραγωγικής διαδικασίας που χαρακτηρίζεται από εκτεταμένες ευελιξίες, η ραγδαία εξάπλωση των νέων τεχνολογιών που αλλάζουν τη σχέση χώρου και χρόνου και τις δυνατότητες μεταφοράς και επικοινωνίας, καθώς και η εκτεταμένη διάδοση συγκεκριμένων μορφών πολιτισμού που τείνουν να κυριαρχήσουν. Στο πλαίσιο αυτό, το κοινωνικό και οικονομικό μοντέλων των ΗΠΑ το οποίο δίνει

³² Παπαδημητρίου Ζήσης, *Το μεταφορντικό πρότυπο οργάνωσης της παραγωγής*, εφημ. Μακεδονία, 17/ 6/ 2007.

προτεραιότητα στην οικονομική αποδοτικότητα και θέτει σε δεύτερη μοίρα την κοινωνική συνοχή, προτάθηκε ως η εναλλακτική λύση προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της μειωμένης ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών οικονομιών που αποδίδεται στις υψηλές κοινωνικές επιβαρύνσεις. Η Αμερική με τη διαφήμιση και τα καταναλωτικά πρότυπα που επέβαλλε στους Αμερικανούς πρώτα, καθιέρωσε τη θέση της στον κόσμο της αυτοκινητοβιομηχανίας.

B. 2. Η αγορά ενός αμαξίου στην Ελλάδα

Το αυτοκίνητο απέκτησε ουσιαστική αίγλη όταν το πανάκριβο προϊόν για λίγους και πλούσιους έγινε αγαθό ευρείας κατανάλωσης. Τότε, οι αυτοκινητοβιομηχανίες βρήκαν την ευκαιρία να προχωρήσουν με ραγδαίους ρυθμούς στην εξέλιξή του, στη δημιουργία πολλών νέων μοντέλων και να το κάνουν ακόμη πιο προσιτό σε όλα τα κοινωνικά στρώματα.

Η μείωση του κόστους απόκτησης ενός αυτοκινήτου με την είσοδό του σε γραμμή παραγωγής ήταν το πρώτο σημαντικό βήμα για να γίνει το αυτοκίνητο προσιτό στον ευρύτερο πληθυσμό και οι αυτοκινητοβιομηχανίες με τη διαρκή έρευνα, τη χρήση νέων υλικών και την εφαρμογή νέων μεθόδων, μπορεί να πέτυχαν σημαντική μείωση του κόστους, όμως ήταν πάντοτε ο συνδυασμός των κοινωνικών και οικονομικών συνθηκών της κάθε χώρας, σε κάθε χρονική περίοδο που διαμόρφωσε την πορεία του αυτοκινήτου.

«Από το 1925 μέχρι το «κραχ» του 1930, οι ετήσιες εισαγωγές επιβατικών αυτοκινήτων κυμάνθηκαν από 1.826 έως 2.596 αυτοκίνητα, για να περάσουν αμέσως μετά σε πολύ χαμηλά επίπεδα, που δεν ξεπέρασαν τα 529 αυτοκίνητα μέχρι το 1939»³³.

Εξετάζοντας τα στοιχεία που σκιαγραφούν την οικονομική κατάσταση της Ελλάδας, φαίνεται ότι μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο οι εξελίξεις είναι θετικές. Οι επιμέρους οικονομικοί και κοινωνικοί δείκτες δείχνουν ότι δημιουργήθηκαν οι προϋποθέσεις ανάπτυξης και βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου και κατά συνέπεια, αντίστοιχα, οι κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της αγοράς του αυτοκινήτου. «Η σύγκριση των δύο δεικτών, της εξέλιξης του κατά κεφαλήν ΑΕΠ στο διάστημα 1961- 1997 με την εξέλιξη των ταξινομήσεων επιβατικών αυτοκινήτων στο ίδιο διάστημα, δεν αφήνει καμία αμφιβολία ότι η αγορά αυτοκινήτου στην Ελλάδα συμβαδίζει με την αύξηση του ΑΕΠ και κατά περίπτωση επηρεάζεται και από άλλους εξωγενείς παράγοντες, οι οποίοι της προσδίδουν τον ασταθή και ευμετάβλητο χαρακτήρα της και εξηγούν τις ακραίες

³³ Μ. Π. Κ., 4 Τροχοί, «Αγορά αυτοκινήτου και Βιοτικό Επίπεδο», επετειακό τεύχος, Ιανουάριος 2000, σ. 31.

διακυμάνσεις της»³⁴. Παράγοντες όπως η μετακίνηση προς τις αστικές περιοχές, στις οποίες συγκεντρώνεται πάνω από το 70% του στόλου των αυτοκινήτων της χώρας μας, η αλλαγή των καταναλωτικών προτύπων, το κύρος που προσδίδει το αυτοκίνητο και η ανάδειξή του- κυρίως του ακριβού- σε σημαντικό στοιχείο οικονομικής και κοινωνικής καταξίωσης, η νομοθεσία για τη φορολογική επιβάρυνση αλλά και η ανάπτυξη του ελληνικού χρηματιστηρίου έχουν παίξει σπουδαίο ρόλο στην ανάπτυξη της αγοράς αυτοκινήτου στη χώρα μας.

Προπολεμικά, στη δεκαετία του '30, «όσο και αν ακούγεται περίεργο, τότε, για να αγοράσει κάποιος αμάξι χρειαζόταν ειδική άδεια. Έπρεπε να είσαι γιατρός, μόνο αυτοί επιτρεπόταν να αγοράσουν αμάξι» (Στρατής Βαμβακίδης, βετεράνος οδηγός ιστορικού ράλι Ακρόπολις). Απαγορευόταν η εισαγωγή αυτοκινήτων αλλιώς. Αυτό φαίνεται και από εφημερίδες της εποχής. Συγκεκριμένα, «Ενοικιοστάσιο και αυτοκίνητα: το αυτοκίνητο είναι ακαταμάχητο τεκμήριο πλούτου και απαραίτητο εργαλείο εξασκήσεως ιατρικού επαγγέλματος»³⁵ αναφέρεται σε εφημερίδα της εποχής. Τότε βέβαια η φτώχεια ήταν τόση που οι άνθρωποι δεν τολμούσαν να ονειρευτούν αμάξι. «Τα αμάξια είχαν τότε 300-400 χιλιάδες δρχ. Με 400.000 δρχ έπαιρνες σπιταρόνα στο Κολωνάκι» (Ζάχος Χατζηφωτίου)³⁶.

Ακόμη και όταν η αγορά του αυτοκινήτου απελευθερώθηκε, οι τέσσερις τροχοί παρέμεναν για τους περισσότερους ανεκπλήρωτο όνειρο. Οι δόσεις απαγορευόταν ρητά και κατηγορηματικά. Εάν ένας έμπορος ήθελες να σου πουλήσει αμάξι με δόσεις, έγραφε γραμμάτια για άλλο πράγμα και μετά δεν μπορούσες να πάρεις από την τράπεζα πίσω τα λεφτά σου.

Όσον αφορά στις γυναίκες οδηγούς; «Μέχρι το 1950 οι γυναίκες οδηγοί αυτοκινήτων μετριόντουσαν στα δάχτυλα. Τα επόμενα χρόνια όμως αυξήθηκε ο αριθμός τους. Το 1957 υπήρχαν 2.900 γυναίκες που είχαν πάρει δίπλωμα οδηγού. Οι

³⁴ Μ. Π. Κ. όπ. π. σ. 32

³⁵ Επιστολή, από την εφημερίδα «Ελευθερία», 5/2/1955, σ. 4.

³⁶ Από την εκπομπή «Η Μηχανή του Χρόνου».

περισσότερες ήταν Αθηναίες που έκαναν μάλιστα τις εμφανίσεις τους στο τιμόνι, όλο και πιο συχνά ακόμη και τις Κυριακές στις ημερήσιες εκδρομές των οικογενειών»³⁷.

Το αμάξι ακόμη και μεταπολεμικά είναι συνώνυμο της προόδου και της προσωπικής ευημερίας του καθενός. Στις γειτονιές τα ιδιωτικά αυτοκίνητα ήταν σπάνιο φαινόμενο και φυσικά, σύμβολο ευμάρειας. Ο κόσμος πήγαινε μέχρι τη Συγγρού και στηνόταν για να δει τα αυτοκίνητα να περνάνε, για να τα χαζέψει. «Ήταν πολύ σημαντικό να έρθει ένας θεός και να μας πει την Κυριακή πάμε βόλτα στη Βάρκιζα. Το συζητούσαμε όλη την εβδομάδα». (Αρης Σταθάκης – «Η Μηχανή του Χρόνου»).

Το 1964 στην ελληνική ταινία «Θα σε κάνω βασίλισσα» η πρωταγωνίστρια κοιτά από το μπαλκόνι ένα αμάξι κάμπριο και με φανερό έκπληξη λέει: «Πω, πω ένα αυτοκίνητο!», ο Λάμπρος Κωσταντάρας της απαντά: «Τελευταίο μοντέλο» και εκείνη συνεχίζει: «Το έφερε μαζί του από την Αμερική;». «Βεβαίως» της απαντά. Είναι φανερό πόση έκπληξη προκαλούσε ένα αυτοκίνητο και μάλιστα κάμπριο στις γειτονιές της Αθήνας. Ο κόσμος δεν είναι εξοικειωμένος ούτε καν στην παρουσία του αυτοκινήτου. Και μόνο η όψη του προκαλεί θαυμασμό και δίνει έναυσμα για σχόλια.

³⁷ Καιροφύλας Γ., *Η Αθήνα στη δεκαετία του '50*, Φιλιππότης, Αθήνα 1993, σ. 204-205

B. 3. Ενοικίαση αυτοκινήτου

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθούμε στο κοινωνικό πλαίσιο της Ελλάδας μετά το 1960 ώστε όσα έπονται να είναι πιο αποσαφηνισμένα και κατανοητά. Η περίοδος μεταξύ 1950- 1960 εξελίσσεται σε διαφορετικούς χρόνους και βιώνεται πολύτροπα από τους ανθρώπους που βγαίνουν από τις τρικυμίες της δεκαετίας του 1940. Από τη μια, συντελούνται μεταβολές μεγάλης κλίμακας, όπως η αστικοποίηση, η βιομηχανική ανάπτυξη και η μετανάστευση. Σημαντικό κοινωνικό πρόβλημα στα μεταπολεμικά χρόνια είναι και η φτώχεια που επικρατεί στην ελληνική ύπαιθρο. Μεγάλο μέρος του αγροτικού πληθυσμού μετακινείται στα αστικά κέντρα, κυρίως στην Αθήνα, για αναζήτηση εργασίας. Πολλοί Έλληνες μεταναστεύουν και σε χώρες του εξωτερικού αναζητώντας εργασία και μια καλύτερη ζωή.

Η ανασφάλεια της αγροτικής ζωής, η καλύτερη διαβίωση στις μεγάλες πόλεις, η πρόοδος της επιστήμης και της τεχνολογίας, η συγκέντρωση των οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων στα αστικά κέντρα αλλά και η αύξηση των αναγκών της ζωής, που υπαγορεύει την συμμετοχή της γυναίκας στο οικογενειακό εισόδημα, όταν η απασχόληση σε αγροτικές εργασίες δεν βρίσκει διέξοδο στην επαρχία και κρίνεται μη αποτελεσματική ήταν μερικοί από τους λόγους που ενίσχυσαν την εσωτερική μετανάστευση προς τα αστικά κέντρα, τη λεγόμενη αστυφιλία.

Παράλληλα εμφανίζονται εναλλακτικές μορφές κουλτούρας, περισσότεροι άνθρωποι ενδιαφέρονται για την τέχνη και έρχονται σε επαφή με τα πολιτιστικά αγαθά. Γνωρίζουν τις τέχνες μέσα σε χώρους πολιτισμού. Τα μουσεία, οι αίθουσες τέχνης, οι χώροι συναυλιών διαρκώς αυξάνονται. Ο κόσμος εκπολιτίζεται. Η νέα τέχνη δεν μιμείται πια τη φύση αλλά θέλει να εκφράσει τον εσωτερικό κόσμο του ανθρώπου. Συνδέεται με την καθημερινή ζωή και όσο ο 20ός αιώνας φθάνει στο τέλος του, αποκτά έντονο κοινωνικό και μερικές φορές και πολιτικό χαρακτήρα. Σπουδαία θεατρικά, εικαστικά, μουσικά, λογοτεχνικά και ποιητικά έργα, όπως το «Άξιον εστί» του Οδυσσέα Ελύτη, εκφράζουν κοινωνικές ανησυχίες και προβλήματα.

Παράλληλα, κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα, μεγάλες επιστημονικές ανακαλύψεις αλλάζουν την καθημερινή ζωή των ανθρώπων. Οι ηλεκτρικές συσκευές, όπως το ψυγείο,

το πλυντήριο και η ηλεκτρική κουζίνα, μπαίνουν σιγά, σιγά σε όλα τα ελληνικά νοικοκυριά, όπως και το ραδιόφωνο και αργότερα η τηλεόραση. Οι άνθρωποι επικοινωνούν μεταξύ τους, μετακινούνται ευκολότερα και γρηγορότερα με το τρένο αλλά και το αυτοκίνητο.

Στον οικονομικό τομέα, αν και η γεωργία παραμένει ο σημαντικότερος κλάδος της ελληνικής οικονομίας, δίνεται μεγάλη σημασία στην ανάπτυξη της βιομηχανίας. Μεγάλες και μικρότερες βιομηχανικές μονάδες δημιουργούνται σε μεγάλες πόλεις. Η δημιουργία βιομηχανικών περιοχών, δίπλα στα αστικά κέντρα, αυξάνει και την ανοικοδόμηση, κυρίως από τη δεκαετία του 1960, οπότε χιλιάδες ανθρώπων συγκεντρώνονται εκεί.

«Η Ελλάδα συρρέει στην Αθήνα για ένα μεροκάματο: Στην οικοδομή [...], στις φάμπρικες, [...] στον ιδιωτικό τομέα, που αναπτύσσεται. Είναι η εποχή της πολυκατοικίας και των θυρωρών»³⁸.

Τα καταναλωτικά πρότυπα στην Ελλάδα αλλάζουν και το αυτοκίνητο είναι πλέον μέρος της καθημερινότητας. Όσοι είχαν πάθος με το αυτοκίνητο αλλά δεν είχαν λεφτά κατέφευγαν σε δύο λύσεις, το ρεφενέ και την ενοικίαση.

«Πιο πολλοί νέοι, όπως και εγώ, νοικιάζαμε αυτοκίνητα και δίναμε 2 δραχμές το χιλιόμετρο. Οπότε με 200 δραχμές έκανες 100 χιλιόμετρα και βάζαμε και 50 δραχμές βενζίνη. Δίναμε όλοι μαζί τα χρήματα και περνούσαμε ένα ωραίο σαββατοκύριακο. Όλη την προηγούμενη εβδομάδα κάναμε όνειρα και όλη την επόμενη διηγούμασταν ιστορίες στους φίλους που δεν ήρθαν μαζί. Και όλα αυτά με λιγότερο από ένα ευρώ» τονίζει ο Άρης Σταθάκης³⁹.

Στην ταινία «5.000 ψέμματα» του 1966, το νοικιασμένο αμάξι χαλάει και όταν ο Αλέκος Τζανετάκος ρωτάει τον Γιώργο Κωνσταντίνου γιατί δεν νοίκιασε ένα άλλο αυτοκίνητο, εκείνος απαντάει: «Το βρήκα σε τιμή ευκαιρίας, δυο δεκάρες το χιλιόμετρο».

«Εκτελούνται μεταφοραί και εκδρομαί», μια φράση που σήμερα προκαλεί μάλλον γέλια, ήταν μια πραγματικότητα για την μεταπολεμική Αθήνα της «ανασυγκρότησης».

³⁸ Μπιρσίμη-Μαράκη Ρ., *Ένας αιώνας Ελλάδα*, Καστανιώτης, Αθήνα 2000, σ. 182.

³⁹ Όπ. π. «Η Μηχανή του Χρόνου».

Και για του λόγου το αληθές: Το 1951 με χαρτόσημα 4.000 πληθωριστικών δραχμών, ο Μαρκεζίνης έκοψε τα τρία μηδενικά το 1953, αποκτούσες «επίσημη» άδεια εκδρομής με φορτηγό, αρκεί να είχες «πάγγους καταλλήλως στερεωμένους». Ακόμη, να μην περνούσες από το κέντρο, συμπεριλαμβανομένης της Ομόνοιας, του Συντάγματος, της Τσόρτσιλ (Σταδίου) και της Βενιζέλου (Πανεπιστημίου). Τέλος, να μη κόβονται δέντρα και καταστρέφεται το πράσινο. Υπεύθυνοι ορίζονταν ο οδηγός, αλλά και ο «αρχηγός» της εκδρομής που προσδιοριζόταν ονομαστικά⁴⁰.

Πολλοί ιδιοκτήτες αμαξιών, τις αργίες, για συμπλήρωμα στο μεροκάματο, κυρίως το καλοκαίρι, μετατρέποταν σε εκδρομικό «mini bus» το αμάξι τους που κατέληγε στις παραλίες Καβούρι, Βουλιαγμένη για μπάνιο, αλλά και αγκομαχώντας για Πεντέλη, Μαραθώνα για δροσιά⁴¹.

⁴⁰ Όπ. π. «Η Μηχανή του Χρόνου».

⁴¹ Στρατογιαννάκης Νίκος, περιοδικό «Drive», «Ιστορικών Αρχείων», τεύχος 17, Φεβρουάριος 1998, σ. 132.

B. 4. Το αυτοκίνητο ως μέσο πρόκλησης των πρώτων ατυχημάτων

Πλήθος ευρωπαϊών εφευρετών των αρχών του 19ου αιώνα αφοσιώνονται στο σχεδιασμό και την κατασκευή αυτοκινούμενων οχημάτων, δηλαδή οχημάτων που θα κινούνταν στους δρόμους χωρίς ράγες. Καθώς τα πρώτα αυτοκινούμενα αρχίζουν να κυκλοφορούν στα πλακόστρωτα και τους χωματόδρομους των μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων δεν είναι λίγοι εκείνοι που εκφράζουν ανησυχίες για τα ενδεχόμενα ατυχήματα που μπορούν να προκαλέσουν τα νέα οχήματα. Πολλοί επικριτές, μεταξύ των οποίων και εκείνοι που έχουν συμφέροντα στη βιομηχανία των σιδηροδρόμων, τονίζουν την ανάγκη θέσπισης περιοριστικών νόμων. Πραγματικά, στη Βρετανία θεσπίστηκε το 1865 ο περίφημος «Νόμος Περί Μετακίνησης» που καθόριζε ότι αυτοκινούμενα οχήματα που κινούνται σε δημόσιους δρόμους πρέπει να συνοδεύονται από ένα συνοδό που θα προπορεύεται πεζός κρατώντας μια κόκκινη σημαία και προειδοποιώντας με μια πνευστή κόρνα! Αυτός ο νόμος αποτέλεσε τροχοπέδη για τη μαζικοποίηση της χρήσης αυτοκινούμενων στη Βρετανία, καθώς πολλοί εφευρέτες και σχεδιαστές στράφηκαν προς την κατασκευή τραμ και σιδηροδρόμων. Το 1896, ο νόμος τελικά καταργήθηκε.

Στην Ελλάδα, το πρώτο θανατηφόρο τροχαίο τοποθετείται το 1907 στη Λεωφόρο Συγγρού, που τότε ονομαζόταν Λεωφόρος Φαλήρου, όταν ακόμα ήταν εκτός σχεδίου πόλεως. Τότε κυκλοφορούσαν μόνο δύο αυτοκίνητα. Οι οδηγοί τους, ένας πρίγκιπας και ένας βουλευτής, κατάφεραν όχι μόνο να τρακάρουν, αλλά και να σκοτώσουν μια ανύποπτη γυναίκα. Στις 4 Μαρτίου το 1907 ο πρίγκιπας Ανδρέας οδηγεί το αυτοκίνητό του στη λεωφόρο Συγγρού. Εκεί διασταυρώνεται με το βουλευτή Νικόλαο Σιμόπουλο. Οι δύο άντρες αρχίζουν τις κόντρες. Δεν ξέρουμε ποιος κέρδισε στην κόντρα αλλά η Ευφροσύνη Βαμβακά έχασε τη ζωή της.

Στο όχημα επιβαίνει και η πριγκίπισσα Αλίκη. Εντός της πόλης δεν επιτρεπόταν ταχύτητα μεγαλύτερη των 10 χιλιομέτρων. Υπεύθυνος του ατυχήματος θεωρήθηκε ο βουλευτής ενώ η πράξη θεωρήθηκε «φόνος εξ αμελείας» και δεν συνεπάγεται προφυλάκιση. Άλλωστε στον βουλευτή υπήρχε και βουλευτική ασυλία.

Οι δημοσιογράφοι της εποχής διαχειρίστηκαν την είδηση με μεγάλη αμηχανία όπως φαίνεται και από την εφημερίδα «ΕΜΠΡΟΣ»: «Το προχθεσινό δυστύχημα της λεωφόρου

Φαλήρου. Τα δύο αυτοκίνητα- ενέργεια των ανακρίσεων»⁴². Το ρεπορτάζ κάνει λόγο για μια εικοσιπεντάχρονη γυναίκα που κρατούσε το παιδάκι της στην άκρη του δρόμου και μετά τη σύγκρουση η ίδια έχασε τη ζωή της. Από τότε οι εφημερίδες δεν σταμάτησαν ποτέ να κάνουν αφιερώματα στα τροχαία δυστυχήματα.

Τα τροχαία είναι καθημερινά και γίνονται πρωτοσέλιδα. Σε φωτορεπορτάζ του 1951 εμφανίζονται δύο αμερικάνικα αυτοκίνητα να συγκρούονται μπροστά από το αστυνομικό τμήμα του Φαλήρου⁴³. Ακόμη, το 1963 καταγράφηκε η πρώτη πενταπλή σύγκρουση στη λεωφόρο Συγγρού.

Εφημερίδα της δεκαετίας του 1950 δημοσίευσε: «Εις την Πελοπόννησο ανετράπη φορτηγόν μετέφερον προίκα νύφης και 13 άτομα ετραυματίστηκαν». Το 1962 γίνεται ακόμη ένα βασιλικό τρακάρισμα με πρωταγωνιστή τον πρίγκιπα Μιχαήλ. Η σύγκρουση ήταν τόσο σφοδρή που το άλλο αυτοκίνητο ανετράπη. Το τροχαίο βέβαια, είχε και θετικά αποτελέσματα αφού έδωσε με τα δεσμά του γάμου τα τρία ζευγάρια. Τα δύο κορίτσια του ενός αυτοκινήτου νυμφεύθηκαν τους συνοδούς τους και ο πρίγκιπας Μιχαήλ τη δική του συνοδό⁴⁴.

«Στις 4 Αυγούστου 1960 τοποθετούνται στους μεγάλους δρόμους φανάρια αλλά ο «Σταμάτης» δε σταματά τους Αθηναίους. Από τους 10 οι 9 περνούν με κόκκινο. Κύρια πηγή παραβάσεων φέρεται να είναι η πλατεία Συντάγματος ενώ οι παραβάτες δεν έχουν καμία σοβαρή δικαιολογία»⁴⁵. Μπορούμε να καταλάβουμε πως η Αθηναίοι αδυνατούν να συνηθίσουν τα νέα φανάρια της πόλης καθώς απουσιάζει η οδική παιδεία. Οι παραβάτες φαίνεται πως δεν ήξεραν γιατί παρανομούσαν αφού, πιθανώς, δεν μπορούσαν να καταλάβουν και γιατί έπρεπε να σταματήσουν σε ένα κόκκινο φανάρι. Όσον αφορά στην πλατεία Συντάγματος, ήταν κατεξοχήν το πιο κομβικό σημείο της Αθήνας, με την περισσότερη κίνηση.

«Η οδική παιδεία ήταν ανύπαρκτη. Η Ελλάδα από το γαϊδούρι και το άλογο πέρασε κατευθείαν στο αυτοκίνητο και αυτός είναι ο κύριος λόγος που δεν έχουμε οδική

⁴² Όπ. π. «Η Μηχανή του Χρόνου».

⁴³ Όπ. π. «Η Μηχανή του Χρόνου».

⁴⁴ Όπ. π. «Η Μηχανή του Χρόνου».

⁴⁵ Όπ. π. «Η Μηχανή του Χρόνου».

παιδεία» (Κώστας Στεφανής, δημοσιογράφος και συνοδηγός αγώνων ράλλυ)⁴⁶. Οι Έλληνες δεν είχαν χρόνο να συμβιβαστούν με την ιδέα του αμαξιού, ούτε να αποκτήσουν την απαιτούμενη οδική παιδεία για να το υποδεχτούν.

«Για να μάθουν οι Έλληνες να οδηγούν βασικό ρόλο έπαιξαν οι «κουμπαριές». Τις περισσότερες φορές σου μάθαινε ο κουμπάρος σου να οδηγείς. Ο ένας μάθαινε να οδηγεί στο άλλον, έτσι αυθαίρετα» (Ζάχος Χατζηφωτίου)⁴⁷. Η φτώχεια του νεοέλληνα δεν του άφηνε τα περιθώρια να πάρει τη σχετική άδεια οδήγησης, έτσι οι περισσότεροι μάθαιναν να οδηγούν μεταξύ τους. Άλλωστε, δεν είχαν όλοι αυτοκίνητο, έτσι το δίπλωμα δεν ήταν και τόσο «απαραίτητο». Οι περισσότεροι δανειζόντουσαν το αυτοκίνητο από κάποιον γνωστό τους ή όταν μπορούσαν νοίκιαζαν, όπως είδαμε και παραπάνω.

Το σίγουρο είναι πως το αποτέλεσμα της οδικής αναρχίας στην Αθήνα είναι εντυπωσιακό. «73.000 τα αυτοκινητιστικά δυστυχήματα το 1960. 12.000 τραυματίες θύματα κατά μέγιστον ποσοστόν των αυτοκινήτων Δ. Χ.- Ο πλέον επικίνδυνος δρόμος: Η οδός Πατησίων, αναφέρει εφημερίδα της εποχής»⁴⁸.

Από άρθρα σε εφημερίδες της εποχής μπορούμε να αντιληφθούμε τη σημαντικότητα των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων και το πόσο απασχολούσαν τους αναγνώστες. Καθημερινά, στήλες αφιερώνονταν στα τροχαία ατυχήματα της πρωτεύουσας αλλά και της επαρχίας.

«Αυτοκίνητο παρέσυρε μητέρα με τα παιδιά της, ο σωφέρ συνελήφθη»⁴⁹, «Αδέξιος οδηγός με μεγάλη ταχύτητα τραυματίζει σοβαρά τρεις γυναίκες»⁵⁰, «Αυτοκίνητο σκότωσε στρατιώτη και συνέτρεψε το κεφάλι του»⁵¹, «Αυτοκίνητο διαμέλισε εννιάχρονη μαθήτριά στην οδό Πειραιώς, ο οδηγός συνελήφθει»⁵², «Ανατροπή τζιπ στην πλατεία

⁴⁶ Όπ. π. «Η Μηχανή του Χρόνου».

⁴⁷ Όπ. π. «Η Μηχανή του Χρόνου».

⁴⁸ Όπ. π. «Η Μηχανή του Χρόνου».

⁴⁹ Άρθρο από την εφημερίδα «Ελευθερία», 1/9/1954, σ. 5.

⁵⁰ Όπ. π. «Ελευθερία», 2/9/1954, σ. 6.

⁵¹ Όπ. π. «Ελευθερία», 7/9/1954, σ. 6.

⁵² Όπ. π. «Ελευθερία», 19/10/1954, σ. 6.

Μαβίλη με αποτέλεσμα την ανάφλεξη και αποτέφρωση του αυτοκινήτου»⁵³, «Νεκροί και τραυματίες σε τροχαίο»⁵⁴, «Ανατροπή του αυτοκινήτου στα Γιάννενα με τραυματίες επτά στρατιώτες»⁵⁵, «Αυτοκίνητο σκότωσε εννιάχρονο μαθητή στη λεωφόρο Θηβών»⁵⁶. Όλα τα παραπάνω μαρτυρούν την ανησυχία του κόσμου για τα τροχαία ατυχήματα, που όπως φαίνεται ήταν καθημερινά μοιραία. Είναι κατανοητό πως η έλλειψη οδικής παιδείας των Ελλήνων οφειλόταν για τα τόσο συχνά δυστυχήματα. Ακόμη, ο δημοσιογραφικός λόγος είναι ακόμη αρκετά αμήχανος όσον αφορά στα τροχαία, περιγραφικός με λεπτομέρειες που σοκάρουν.

Εκείνη την εποχή, όπως και σήμερα άλλωστε, δεν έλειπαν και οι συγκρούσεις αυτοκινήτων με αμαξοστοιχίες από αμέλεια των οδηγών: «Σύγκρουση φορτηγού με αμαξοστοιχία, το φορτηγό συνετρίβει»⁵⁷, ενώ φαίνεται πως βλάβη παρουσιάζουν και αρκετά αυτοκίνητα της εποχής: «Θάνατος οδηγού από ανατροπή κρατικού αυτοκινήτου στην Πάτρα μετά από βλάβη του συστήματος οδηγήσεως»⁵⁸, «Σύγκρουση τροchioδρομικών οχημάτων στο Βόλο με εννιά τραυματίες από βλάβη στα φρένα»⁵⁹.

Διάφορες στατιστικές αναφέρουν, ότι εκ των τροχαίων ατυχημάτων του έτους 1959, έγιναν στη χώρα μας 531 θανατηφόρα ατυχήματα επί συνόλου 110,000 αυτοκινήτων ενώ το ίδιο έτος η Πορτογαλία με 250.000 τροχοφόρα είχε 594 νεκρούς. Ακόμη, η Δανία με 230.000 τροχοφόρα 764 νεκρούς και η Ισπανία επί 382.000 οχημάτων και 476.000 λοιπόν τροχοφόρων 1.322 θανάτους. Τέλος, η Ελβετία επί 792.000 τροχοφόρων 1.116 νεκρούς και η Ν. Ροδεσία με 104.000 τροχοφόρα 386 νεκρούς. Στη Γαλλία επί συνόλου 86.249 αυτοκινητιστικών ατυχημάτων, τα 6.119 συνέβησαν εντός κατοικημένων μερών, ενώ τα υπόλοιπα 80.130 σε δρόμους της υπαίθρου. Τα 8.478 ατυχήματα συνέβησαν σε κορυφές ράχων και τα 34.729 σε ευθυγραμμία.

⁵³ Όπ. π. «Ελευθερία», 19/11/1954, σ. 8.

⁵⁴ Όπ. π. «Ελευθερία», 7/12/1954, σ. 5.

⁵⁵ Όπ. π. «Ελευθερία», 5/1/1955, σ. 4.

⁵⁶ Όπ. π. «Ελευθερία», 21/1/1955, σ. 5.

⁵⁷ Όπ. π. «Ελευθερία», 8/12/1954, σ. 6.

⁵⁸ Όπ. π. «Ελευθερία», 14/12/1954, σ. 6.

⁵⁹ Όπ. π. «Ελευθερία», 12/1/1955, σ. 5.

Διαπιστώθηκαν καθώς αναφέρουν οι στατιστικές⁶⁰:

17.906 ατυχήματα λόγω σκότους

2.982 >> >> βροχής

1.409 >> >> ομίχλης

972 >> >> χιόνος ή παγωμένων δρόμων

1.526 >> >> ντεραπαρίσματος (εξ ολισθηρότητας)

Συχνότερα υπήρξαν τα ατυχήματα εξ ανθρωπίνων σφαλμάτων:

16,69% λόγω μη τηρήσεως προτεραιότητας

13,92% >> μεγάλης ταχύτητος

10,33% >> απροβλεψίας

7,09% >> αντικανονικών προσπεράσεων

4,95% >> ελιγμών

52,98% Σύνολο.

Τα περισσότερα από τα παραπάνω ατυχήματα συνέβησαν κατά το τέλος της ημέρας, ώρες 6 μ.μ. έως 8:30' μ.μ⁶¹.

Πιο συγκεκριμένα, στην Ελλάδα, τα ατυχήματα της κυκλοφορίας κατά το 1962 παρουσίασαν αύξηση 10% έναντι του έτους 1961. Σύμφωνα με το δελτίο της εθνικής στατιστικής υπηρεσίας κατά το τρίμηνο Οκτώβριος - Δεκέμβριος 1963 τα οδικά ατυχήματα ήταν 3.231 με 168 νεκρούς και 3.846 τραυματίες. Μόνο στην Αθήνα το έτος 1963, σύμφωνα με την στατιστική της Υποδιοικήσεως Τροχαίας Αθηνών σημειώθηκαν: 5.782 ατυχήματα με 78 νεκρούς. Κατά το α' τρίμηνο το 1964 συνέβησαν σε ολόκληρη τη χώρα 4.453 τροχαία δυστυχήματα⁶². Στην περιοχή της Αθήνας καταγράφηκαν 2.632 ατυχήματα έναντι 1.821 που καταγράφηκαν για την υπόλοιπη χώρα. Κατά το β' τρίμηνο του 1964 συνέβησαν 3.531 οδικά τροχαία ατυχήματα και κατέληξαν ή τραυματίστηκαν

⁶⁰ Σακκάς Θεόδωρος, *Η ασφαλής Οδήγησης*, Αθήνα 1969, σ, 60- 62.

⁶¹ Σακκάς Θ. όπ. π. σ. 60- 62.

⁶² Τα 243 ήταν θανατηφόρα και 3.800 μη θανατηφόρα, ενώ στα 410 σημειώθηκαν υλικές ζημιές (Σακκάς, Θ. όπ. π. σ. 61).

4.544 πρόσωπα⁶³. Στην πρωτεύουσα τα τροχαία είναι σχεδόν διπλάσια από αυτά που καταγράφονται στην υπόλοιπη χώρα και εξαιτίας της αστικοποίησης αλλά και των ήδη έντονων ρυθμών ζωής που έκαναν την εμφάνισή τους δειλά δειλά.

Στις 3.035 περιπτώσεις, η ευθύνη βαρύνει τους οδηγούς και στις 1.002 τους πεζούς, ενώ τα υπόλοιπα 416 ατυχήματα οφείλονται σε άλλες αιτίες. Δηλαδή, τις περισσότερες φορές η ευθύνη είναι των οδηγών ενώ σε αρκετές περιπτώσεις αφηρημένοι παρουσιάζονται και οι πεζοί. Η παρουσία του αυτοκινήτου στη χώρα δεν έχει παγιωθεί και αρκετοί πεζοί ίσως και να ξεχνούσαν την επικινδυνότητά του.

Κατά τα προηγούμενα χρόνια έχουμε τους παρακάτω θανάτους από αυτοκινητιστικά ατυχήματα: το 1959 καταγράφηκαν 459 θάνατοι, το 1960 υπήρξε πτώση, μόλις 387, το '61 αυξήθηκαν στους 481, την επόμενη χρονιά στους 679 και το 1963, στα ίδια επίπεδα, στους 653.

Η θέση που κατέχει η Ελλάδα στην αναλογία των θανάτων σε σχέση με άλλες χώρες είναι η εξής (στοιχεία έτους 1961): Ανά 10,000 αυτοκινήτων οι θάνατοι στην Αγγλία ήταν 7, στις Η.Π.Α μόλις 5, στη Γαλλία 11, στη Δ. Γερμανία 23, στην Ιταλία 26 ενώ στην Ελλάδα 52.

Οι συνηθέστερες παραβάσεις στην Ελλάδα ήταν οι εξής: διέλευση από απαγορευμένη ζώνη, παραβίαση λωρίδων κυκλοφορίας, οδήγηση αντιθέτως προς το ρεύμα της κινήσεως, υπερβολική ταχύτητα, ελαττωματική, ή κακή χρήση φώτων, αντικανονικές σταθμεύσεις, παραβίαση σήματος τροχονόμου ή φωτεινού σηματοδότη, αντικανονική στροφή, μη σηματοδότηση κατά την αλλαγή κατευθύνσεως, κίνηση όπισθεν, επικίνδυνη οδήγηση (εναγκαλισμός), αντικανονικό προσπέρασμα, μη παραχώρηση οφειλόμενης προτεραιότητας σε άλλο όχημα, μη τήρηση αποστάσεως ασφαλείας από προπορευόμενο όχημα, οδήγηση με αφηρημάδα και μη παραχώρηση προτεραιότητας σε πεζούς⁶⁴.

⁶³ Τα 153 ήταν θανατηφόρα, τα 3.111 μη θανατηφόρα και τα 267 προξένησαν μόνο υλικές ζημιές (Σακκάς Θ. όπ. π. σ. 62).

⁶⁴ Σακκάς Θ., όπ. π. σ. 62.

B. 5. Η κίνηση στο κέντρο της Αθήνας και η δημιουργία του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Όσο περνούν τα χρόνια η Τροχαία ψάχνει τα πρώτα μέσα για να αντιμετωπιστεί το χάος στους δρόμους καθώς και τα τροχαία θα επιδεινωθούν. Τα αυτοκίνητα ήταν χρηστικά για τους επαγγελματίες αλλά και μέσο διαφυγής χιλιάδων πολιτών από τη μικροαστική καθημερινότητα.

Ο τύπος γράφει διαρκώς για το κυκλοφοριακό άγχος των πολιτών: «Το κυκλοφοριακό άγχος είναι μια ασθένεια πολύ της μόδας. Ασθένεια των μεγαλουπόλεων»⁶⁵. Ακόμη πολλοί μιλάνε για νέες πόλεις- ζούγκλες.

Στις αρχές του 1970 ήδη τα αυτοκίνητα είναι τόσα πολλά που οι αρμόδιοι αρχίζουν να προβληματίζονται για το πάρκιν, ενώ από 1976 αναζητείται τρόπος αποσυμφόρησης της πρωτεύουσας. Το 1972 γίνεται η κατασκευή του πρώτου πάρκιν στην Κλαυθμώνος.

Ο πρώτος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας δημοσιεύεται το 1913. Ένας από τους πρώτους χωροφύλακες που εκπαιδεύτηκαν να ρυθμίζουν την κυκλοφορία παρουσιάζεται το 1919 σε εφημερίδα της εποχής. Ο συγκεκριμένος βρίσκεται στη διασταύρωση Πανεπιστημίου και Αιόλου και ρυθμίζει την κυκλοφορία περιστρέφοντας ένα κοντάρι που πάνω γράφει «Στοπ» και «Εμπρός». Για προστασία από τον ήλιο έχει τοποθετηθεί ομπρέλα και στην πάνω πλευρά υπάρχει διαφήμιση για τα αμερικάνικα φιλμ του κινηματογράφου «Πάνθεον»⁶⁶.

Μέχρι το 1960 που εφαρμόστηκε ο κώδικας οδικής κυκλοφορίας δεν υπήρχε τίποτα που να μαρτυρά τη σωστή κυκλοφοριακή λειτουργία των αυτοκινήτων στην Ελλάδα. Δεν υπήρχανε φανάρια ενώ επιτρέπονταν τα συνεχή «κορναρίσματα». Μέσα στην πόλη υπήρχε πανδαιμόνιο κορναρισμάτων. Η Ελλάδα, από της αρχές του 1960, αλλάζει και μαθαίνει το δυτικό τρόπο ζωής καθώς δημιουργείται ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, σύμφωνα με τα δυτικά πρότυπα, για να ρυθμίσει το χάος στους αθηναϊκούς δρόμους.

⁶⁵ Όπ. π. «Η Μηχανή του Χρόνου».

⁶⁶ Όπ. π. «Η Μηχανή του Χρόνου».

Στην ελληνική ταινία του 1953 «Το σωφεράκι» ο τροχονόμος γράφει κλήση στον πρωταγωνιστή επειδή κορνάρει, είναι πρωί και ο υπόλοιπος κόσμος στην πόλη πιθανώς ακόμη να κοιμάται. Ο πρωταγωνιστής απαντά: «Δεν ακούς το τραμ; Χαλάει τον κόσμο. Εμ, οι παγωτατζήδες και οι ψαράδες; Οι μηχανές;».

«Μέχρι το 1960 δεν υπήρχαν καν φώτα πορείας (φλας) στα αυτοκίνητα. Απλά έβγαζες το χέρι σου. Εγώ ακόμα το βγάζω» (Ζάχος Χατζηφωτίου)⁶⁷.

Λίγο μετά το 1960 επιστρατεύονται οι τροχονόμοι αλλά δύσκολα βάζουν τάξη στο κυκλοφοριακό χάος της Αθήνας. «Ο τροχονόμος έμπαινε μέσα σε μία «βαρέλα» και το καλοκαίρι είχε από πάνω του ένα ψαθάκι για να μην καίγεται από τον ήλιο. Μέσα σε αυτά τα «κουβούκλια» προσπαθούσαν να κάνουν τα πάντα. Ακόμα και το χριστουγεννιάτικο δέντρο. Τα Χριστούγεννα μεγάλες εταιρείες αλλά και συνειδητοποιημένοι πολίτες, τοποθετούσαν στα πόδια των τροχονόμων δώρα ώστε να τα μοιραστούν μεταξύ τους γιατί το εισόδημά τους ήταν πενιχρό» (Κώστας Στεφανής- Η Μηχανή του Χρόνου). Πρόκειται για ένα έθιμο που συνεχίστηκε για πολλά χρόνια.

«Το πρωί της 12^{ης} Οκτωβρίου 1964 εκινήθει στο κέντρο της Αθήνας ο πρώτος γερανός της Τροχαίας. Στην οδό Κριεζώτου σηκώνει το αυτοκίνητο που αδιαφόρησε στο σήμα: «no parking». Το πρόστιμο ανέρχεται σε 210 δραχ.» αναφέρει εφημερίδα της εποχής.

⁶⁷ Όπ. π. «Η Μηχανή του Χρόνου».

B. 6. Αυτοκίνητο και διαφήμιση

Απόρροιες για την οικονομία και το κοινωνικό πλαίσιο της εποχής

Η εξασφάλιση οικονομίας έπαιξε σπουδαίο ρόλο στην αγορά ενός αμαξιού. Τις δεκαετίες 1950- 1960 η χώρα προσπαθεί να σταθεροποιήσει την οικονομία της. Η κατοχή της Ελλάδας από τους Γερμανούς, αλλά και ο Εμφύλιος που ακολούθησε μέχρι το 1949, επιδείνωσαν την ελληνική οικονομία δραματικά. Η ταχεία ανάρρωση της ελληνικής οικονομίας διευκολύνθηκε από έναν αριθμό μέτρων που ελήφθησαν. Σε αυτά τα μέτρα συμπεριλαμβάνεται και η οικονομική ενίσχυση εκ μέρους των Η.Π.Α. στα πλαίσια του Σχεδίου Μάρσαλ, καθώς και η υποτίμηση της δραχμής. Ακόμη, την εικόνα βοήθησαν ξένες επενδύσεις, αλλά και η ανάπτυξη του τουρισμού. Τελευταία αλλά εξίσου σημαντική, υπήρξε η ογκώδης οικοδομική δραστηριότητα, η οποία επικεντρώθηκε κυρίως σε τεράστια έργα υποδομής, όπως και στην ανακατασκευή των ελληνικών πόλεων. Η ανοικοδόμηση αυτή όμως, είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τις δραματικές συνέπειες που είχε η οικονομική αυτή άνοδος, στην ελληνική κοινωνία και στην ανάπτυξη των πόλεών της. Αποτέλεσμα της κατασκευαστικής αυτής δραστηριότητας ήταν μία "αστική ανανέωση", η οποία αντικατέστησε το αστικό τοπίο της χώρας, που αποτελείτο κυρίως από χαμηλά κτήρια και σπίτια, με μια μονοτονία απρόσωπων τσιμεντένιων πολυκατοικιών στις περισσότερες ελληνικές πόλεις.

Μεταξύ του 1950 και του 1973, ο μέσος όρος οικονομικής ανάπτυξης της χώρας κυμαινόταν γύρω στο 7%, όντας ο δεύτερος στον κόσμο, μετά από αυτόν της Ιαπωνίας. Οι υψηλότεροι ρυθμοί ανάπτυξης παρατηρήθηκαν τη δεκαετία του '50, πολλές φορές ξεπερνώντας το 10% (η βιομηχανική παραγωγή αυξανόταν επίσης κατά 10% ετησίως, για πολλά χρόνια, κυρίως κατά τη δεκαετία του '60).

Από τότε που το αυτοκίνητο άρχισε να παράγεται μαζικά, η διαφήμιση είχε τον πρώτο λόγο στα έντυπα της εποχής. Στις εφημερίδες, κυρίως του 1950 και 1960, σχεδόν σε κάθε σελίδα, παρατηρούμε διαφημίσεις που για να δελεάσουν τον αναγνώστη, αναφέρουν κυρίως την τιμή, την προέλευση, την άνεση των χώρων και τα κυβικά. Σπανιότερα, αναφέρονται τα χρώματα και τα δισκόφρενα. Λέξη –κλειδί στις περισσότερες διαφημίσεις είναι η «οικονομία» καθώς, όπως αναφέραμε και παραπάνω, η

Ελλάδα προσπαθεί να ανασυγκροτηθεί οικονομικά. Το αυτοκίνητο αρχίζει να απευθύνεται σε νέα υποκείμενα, όχι μόνο στην αστική τάξη της εποχής, λιγότερο ευνοημένα από οικονομική αλλά και κοινωνική άποψη. Από πολυτέλεια γίνεται σταδιακά ανάγκη όλων των οικογενειών.

Όπως φαίνεται σε εφημερίδα του 1964: «Το ευρωπαϊκό Simca Chrysler se 1.000 και 1.300 κυβικά, σε ποικιλία χρωμάτων, χαρακτηριστικά του αμαξίου, η άνεση και η οικονομία»⁶⁸, «Το Consul Corsair της Ford με εισφορά από 15.000 έως 25.000 δρχ. Είναι αθόρυβο και σε μοντέρνα γραμμή με χαμηλή τιμή. Διαθέτει δισκόφρενα»⁶⁹, «Το Viva της General Motors διαθέτει ευρυχωρία, ωραία γραμμή, αντοχή»⁷⁰. Τα αυτοκίνητα καθώς εισάγονται από το εξωτερικό, προσπαθούν μέσω της διαφήμισης να προκαλέσουν τον αγοραστή τονίζοντας τη λέξη «μοντέρνο», οι Αθηναίοι που διέθεταν χρήματα προσπαθούσαν να μιμηθούν συνήθειες των ξένων, ήθελαν ένα μοντέρνο ευρωπαϊκό αμάξι.

Όπως φαίνεται, οι διαφημίσεις τόνιζαν έντονα την άνεση του αυτοκινήτου και την ευρυχωρία των χώρων του. Ακόμη, ιδιαίτερα σημαντικό φαίνεται πως ήταν το αμάξι να έχει μία μοντέρνα γραμμή, να είναι ευρωπαϊκό. «Τα μοντέλα της Austin είναι ευρύχωρα και πολυτελή. Διαθέτουν δισκόφρενα και εμπρόσθια κίνηση»⁷¹, «Το Datsun Bluebird διαθέτει νέα, μοντέρνα γραμμή, ισχυρότερη μηχανή, τρεις ταχύτητες στο τιμόνι. Τα συγκεντρώνει όλα!»⁷². Οι συνεχείς επαναλήψεις των λέξεων άνεση, πολυτέλεια, ευρυχωρία προσπαθούν να δελεάσουν τον υποψήφιο αγοραστή. Προφανώς το κοινό στο οποίο απευθύνονται νοιάζεται αρκετά για την άνεση και την πολυτέλεια που θα διαθέτει το αμάξι που θα αγοράσει. Μπορούμε να φανταστούμε πως τέτοιου είδους διαφημίσεις απευθύνονται στους αστούς της εποχής, σε ανθρώπους με οικονομική άνεση.

Οι διαφημίσεις προσπαθούσαν να δελεάσουν τον εκάστοτε αγοραστή αναφερόμενες σε ευρωπαϊκούς αγώνες. «Το Ford Taunus. Είναι αυτοκίνητο- θρύλος, νικητής του ράλλυ

⁶⁸ Από την εφημερίδα «Καθημερινή», 12/5/1964, σ. 5.

⁶⁹ Όπ. π. «Καθημερινή», 12/5/1964, σ.3.

⁷⁰ Όπ. π. «Καθημερινή», 9/8/1964, σ. 3.

⁷¹ Όπ. π. «Καθημερινή», 10/10/1965, σ. 13.

⁷² Όπ. π. «Καθημερινή», 7/11/1965, σ. 6.

Ευρώπης, δυνατό, άνετο, ασφαλές, πολυτελές, coupe, deluxe»⁷³. Η χρήση των ξένων λέξεων κάνει το αυτοκίνητο ακόμα πιο ευρωπαϊκό αλλά και με αυτή τη μορφή διατύπωσης της διαφήμισης μπορούμε να αντιληφθούμε πως ήδη υπάρχει αγοραστικό κοινό το οποίο ενδιαφέρεται για σπορ αμάξια και παρακολουθεί τα αγωνιστικά δρώμενα της εποχής.

Αξιοσημείωτη είναι η «γλώσσα» των διαφημίσεων, τα ρήματα και τα επίθετα που χρησιμοποιούνται προσπαθούν να πείσουν και θα «θαμπώσουν» τον υποψήφιο αγοραστή. «Το νέο Volkswagen 1.300 και 1.600 κυβικών θα σας γοητεύσει, θα σας καταπλήξει από την πρώτη ματιά»⁷⁴ «Τα Vauxhall της General Motors είναι ανώτερα, πολυτελέστερα, ταχύτερα, οικονομικά και σε ωραία χρώματα. Ένα μεγάλο αυτοκίνητο σε μικρή τιμή»⁷⁵.

Σημαντική θέση στη διαφήμιση έχουν και οι μικρές πολυτέλειες που διέθεταν τα αυτοκίνητα. «Το μοντέλο 1966 της Daihatsu διαθέτει ραδιόφωνο και καλοριφέρ»⁷⁶, «Το Cortina 1966 για την πόλη, την εξοχή, τη δουλειά και τη διασκέδαση με πολυτελείς προσθήκες και σύστημα εξαερισμού»⁷⁷, αλλά και η προστασία που μπορούσαν να προσφέρουν στον εκάστοτε αγοραστή: «600 Viva της General Motors κυκλοφορούν εξαιτίας της θαυμάσιας επιτάχυνσης, της προστασίας, του ασφαλούς φρεναρίσματος και της οικονομίας που εγγυούνται»⁷⁸.

Εντύπωση προκαλούν και οι τότε τιμές των αυτοκινήτων. «Αυτοκίνητα τεσσάρων και πέντε θέσεων Standard Eight 1955 με 39.990 δρχ. Είναι οικονομικά, κομψά, άνετα, γρήγορα, τετρακύλινδρα και τετράθυρα»⁷⁹. Δέκα χρόνια αργότερα, διαφήμιση προκαλεί τον αγοραστεί με τίτλο: «Saab με 90.000 δρχ. Το πλέον σύγχρονο οικογενειακό

⁷³ Όπ. π. «Καθημερινή», 10/10/1965, σ. 9.

⁷⁴ Όπ. π. «Καθημερινή», 7/11/1965, σ. 5.

⁷⁵ Όπ. π. «Ελευθερία», 3/4/1955, σ. 3.

⁷⁶ Όπ. π. «Καθημερινή», 12/12/1965, σ. 4.

⁷⁷ Όπ. π. «Καθημερινή», 7/11/1965, σ. 13.

⁷⁸ Όπ. π. «Καθημερινή», 10/10/1965, σ. 7.

⁷⁹ Όπ. π. «Ελευθερία», 6/3/1955, σ. 5.

αυτοκίνητο που συνδυάζει πολυτέλεια, άνεση και ασφάλεια»⁸⁰. Παρατηρούμε πως μετά από δέκα χρόνια αρχίζει να προβάλλεται η λέξη «οικογενειακό». Στην αρχή, το αυτοκίνητο κυρίως εξυπηρετούσε στις δουλειές και λιγότερο τις μετακινήσεις της οικογένειας. Τώρα αρχίζει να γίνεται απαραίτητο εργαλείο της ελληνικής οικογένειας.

Άλλες εταιρείες προσπαθούν να κάνουν το έμβλημά τους σήμα κατατεθέν για τον αγοραστή: «Mercedes Benz: όπου συναντήσετε το 'άστρο' θα βρείτε ικανοποίηση, ποιότητα, ασφάλεια, οικονομία. Είναι σύμβολο ποιότητας»⁸¹, «Volks Wagen: το ιδεώδες αυτοκίνητο που προσφέρει πλήρη άνεση, ασφαλή πορεία, σταθερότητα στροφών, παρομοιώδη αντοχή και απίστευτη οικονομία»⁸².

Σε άλλες διαφημίσεις τονίζεται η ευκολία που προσφέρει η αγορά ενός αμαξιού: «Έχουμε το φορτηγάκι volkswagen 21 χρόνια, από το 1954 και έχουμε κάνει 600.000 χλμ. Είναι για τις ανάγκες του πρατηρίου μας- κάβα. Παρκάρει εύκολα, είναι πολύ άνετο. Το έχουμε αγαπήσει, έχει γίνει μέρος του μαγαζιού μας»⁸³.

Τέλος, ήδη από εκείνα τα χρόνια φαίνεται πως απασχολούσε τον κόσμο πόσοι ίπποι ήταν φορολογήσιμοι, έτσι, τονίζοταν ιδιαίτερα στις διαφημίσεις: «Βενζινοκίνητα και πετρελαιοκίνητα Diesel με επτά και δεκατρείς φορολογήσιμους ίππους σε άτοκες δόσεις»⁸⁴, «Alfa Romeo Giulia με εννέα φορολογήσιμους ίππους και 13.000 δρχ»⁸⁵.

⁸⁰ Όπ. π. «Καθημερινή», 20/3/1966, σ. 11.

⁸¹ Όπ. π. «Καθημερινή», 12/12/1965, σ. 5.

⁸² Όπ. π. «Ελευθερία», 19/2/1955, σ. 5.

⁸³ Όπ. π. «Η Μηχανή του Χρόνου».

⁸⁴ Όπ. π. «Ελευθερία», 9/1/1955, σ. 5.

⁸⁵ Όπ. π. «Καθημερινή», 8/5/1966, σ. 9.

B. 7. Αυτοκίνητο και έμφυλες σχέσεις

Από τη δεκαετία του 1950 το αυτοκίνητο κατακτά τις καρδιές όλων. Το 1952 σε έκθεση αυτοκινήτων στο Παρίσι, μία παριζιάνα εκλέγεται «Μις Αυτοκίνητο 1952» στα πλαίσια της διοργάνωσης της έκθεσης. Αξίζει να σημειωθεί πως τη θέση κατέλαβε μία γυναίκα και όχι ένας άνδρας όπως πολλοί θα περίμεναν. Οι γυναίκες και τα αυτοκίνητα είναι προνόμιο των ανδρών ή μόνο η ομορφιά της γυναίκας μπορεί να συγκριθεί με αυτή του αυτοκινήτου;

Ο καπιταλισμός και η αγορά της κατανάλωσης φροντίζουν να περνούν τα πρότυπα των έμφυλων ρόλων από την παιδική ηλικία, όπου διαμορφώνονται τα έμφυλα χαρακτηριστικά. Η διαφήμιση αποτελεί ένα ιδιαίτερο κεφάλαιο στην πολιτισμική ιστορία της νεωτερικότητας, καθώς συνδέεται με την βιομηχανική ανάπτυξη, την κατανάλωση, υπό συνθήκες διαρκούς διεύρυνσης της αγοράς, αλλά και την επικοινωνία. Επί πλέον συνδέει πεδία φαινομενικά ετερόκλητα, όπως τη μόδα, την πολιτιστική βιομηχανία, τον αθλητισμό και τον τουρισμό, ενώ συχνά η εικαστική σύνθεση απασχολεί και τις κοινωνικές επιστήμες. Με λίγα λόγια, η διαφήμιση είναι αυτή που διαμόρφωσε τα πρότυπα των έμφυλων ρόλων.

Παρατηρώντας διαφημίσεις αυτοκινήτων στη μεταπολεμική περίοδο καταλαβαίνουμε πως η γυναίκα παίζει κυρίαρχο ρόλο σε αυτές. Κυρίως ποζάρουν έξω από το αμάξι, είναι όμορφες, μοντέλα. Η γλώσσα των διαφημίσεων δημιουργεί ασφάλεια και σιγουριά στον υποψήφιο αγοραστή: «FOX: Το αυτοκίνητο στα μέτρα σας» ενώ η παρουσία της ψηλής όμορφης γυναίκας κάνει το αμάξι ακόμα πιο ποθητό.

Στο επίπεδο των στερεοτύπων των φύλων η διαφήμιση αποτελεί συνήθως αντικατοπτρισμό της πραγματικότητας, μολονότι σε αρκετές περιπτώσεις μπορεί και να δημιουργήσει νέα πρότυπα. Η διαφήμιση προτείνει εικόνες στο δέκτη με στόχο την ταυτοποίηση επιβεβαιώνοντας τόσο στους άντρες όσο και στις γυναίκες τους στερεοτυπικούς τους ρόλους. Οι γυναικείες εικόνες των διαφημιστικών μηνυμάτων αναφέρονται στους αρχετυπικούς ρόλους της γυναίκας, αυτούς δηλαδή που εύκολα και άνετα αναγνωρίζει η κοινωνία: η μητέρα, η σύζυγος, η ερωμένη.

Ειδικά στις διαφημίσεις των αυτοκινήτων, οι γυναίκες μεταμορφώνονται σε ονειρικά πλάσματα που σαγηνεύουν τον άντρα πάντα μέσα σε μια πλήρη αδράνεια. Η παραδοσιακή εικόνα είναι αυτή που δείχνει τη γυναίκα σχεδόν πάντα διαθέσιμη ερωτικά, προκλητική, ή άκρως ναρκισσιστική, μια γυναίκα που πάνω από όλα αρέσει στον ίδιο τον εαυτό της. Η γυναίκα εμφανίζεται πιο οργανωτική και αποτελεσματική εκμεταλλευόμενη τις ανέσεις που προσφέρει ο σύγχρονος τρόπος ζωής και η τεχνολογία. Με τον ερωτισμό που αποπνέει η διαφήμιση, είναι φανερό ότι η γυναικεία εικόνα γίνεται μια αξία που συνοδεύει ένα πλήθος προϊόντων που δεν την αφορούν. Το γυμνό γυναικείο σώμα είναι μια εικόνα που συνοδεύει, κυρίως, προϊόντα που απευθύνονται σε άντρες καταναλωτές.

Ο άντρας και η γυναίκα δεν εμφανίζονται πλέον σε διχοτομικούς στερεοτυπικούς ρόλους, αλλά ως το σύγχρονο ζευγάρι της μετανεωτερικής κοινωνίας, κατασκευάζοντας, έτσι, ένα νέο στερεότυπο. Η κλασική φαντασίωση του άντρα που συνέδεε την κατοχή ενός αυτοκινήτου με την ερωτική κατάκτηση και τη σεξουαλική κατοχή της γυναίκας, η ερωτικοποίηση ενός μηχανικού αντικειμένου ικανού να ικανοποιήσει κάθε βαθύτερη επιθυμία, παραχωρεί τη θέση της σε μια ορθολογικοποίηση των πραγμάτων, όπου το κυρίαρχο δεν είναι πια ο άντρας και το αυτοκίνητό του, αλλά το ζευγάρι και τα παιδιά του στο αυτοκίνητό τους. Έτσι, το αυτοκίνητο γίνεται μια οικογενειακή υπόθεση. Η γυναίκα, επίσης, έχει και αυτή δικαίωμα στην ιδιοκτησία του μέσου. Το όνειρο της κατοχής αφορά και τους δύο για να ζήσουν μια παλιά περιπέτεια που η διαφήμιση ξέρει να την αποθεώνει: την περιπέτεια της κατάκτησης του χώρου και του χρόνου.

B. 8. Η πρώτη λήσχη αυτοκινήτου

Ήδη από το 1946 είχε ξεκινήσει ο σχεδιασμός και η εκτέλεση εκτεταμένου προγράμματος έργων βραχυπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης αποδόσεως, αποφασιστικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, όπως το δίκτυο των οδικών αρτηριών, η ύδρευση, η αποχέτευση, ο εξωραϊσμός της ευρύτερης περιοχής των Αθηνών και της Θεσσαλονίκης, ο εξηλεκτρισμός της υπαίθρου, ακόμη, τα αποξηραντικά και εγγειοβελτιωτικά έργα, η κατασκευή, επισκευή και επέκταση λιμένων και αεροδρομίων. Από το 1955 και έπειτα, παρατηρείται ραγδαία οικονομική ανάκαμψη και παραγωγική δραστηριοποίηση βασισμένη στη σταθεροποίηση του νομίσματος, την αναζωογόνηση και το διπλασιασμό της γεωργικής και βιομηχανικής παραγωγής, την ανάπτυξη της ναυτιλίας και του τουρισμού, την προσέλκυση ξένων επενδύσεων και τη βελτίωση της συναλλαγματικής θέσεως της χώρας. Όλα τα παραπάνω αποτελούσαν 'εκσυγχρονιστικό όραμα' της εποχής και σε συνδυασμό με τη δημιουργία και την δράση της ΕΛΠΑ, μπορούσε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα πως η Ελλάδα, και συγκεκριμένα ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, έψαχνε κάθε εφικτό τρόπο ώστε να αναπτυχθεί οικονομικά με κάθε μέσο.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, μπορούμε να δούμε την ΕΛΠΑ ως ένα μέρος του εκσυγχρονιστικού κομματιού της ελληνικής αστικής τάξης. Τοποθετεί πινακίδες στους δρόμους, εκδίδει διπλώματα, διοργανώνει αγώνες, προσφέρει οδική βοήθεια, προωθεί τον τουρισμό, εισάγει ιδέες που στην Ελλάδα του '50 και του '60 δεν μπορούσε να τις υλοποιήσει κανείς άλλος.

Το σπουδαιότερο αγωνιστικό γεγονός, πρωτοβουλία της ΕΛΠΑ, το Ράλλυ Ακρόπολις πρωτοξεκίνησε το 1952 δίνοντας μια πολύ μεγάλη ώθηση στον τουρισμό της χώρας μας, όπως θα αναφέρουμε και παρακάτω αναλυτικότερα. Το Ράλλυ Ακρόπολις, μαζί με το φεστιβάλ Αθηνών που ξεκίνησε πέντε χρόνια αργότερα, ήταν από τους δύο σημαντικότερους πόλους προσέλκυσης τουριστών. Το Ράλλυ Ακρόπολις που συνεχίζεται μέχρι και σήμερα είναι το μοναδικό γεγονός παγκοσμίου επιπέδου που γίνεται κάθε χρόνο στην Ελλάδα, αλλά γι' αυτό θα μιλήσουμε αναλυτικότερα παρακάτω.

Πέρα από τις διάφορες πολύμορφες υπηρεσίες που προσέφερε η ΕΛΠΑ, ιδιαίτερη είναι η σημασία της οδικής βοήθειας, την οποία παρέχει από το 1960, όταν σχεδόν ταυτόχρονα καθιερώθηκε και ο θεσμός του συνδρομητή που γνώρισε σύντομα μεγάλη δημοτικότητα. Η υπηρεσία αυτή, γνωστή σαν ΟΒΕΛΠΑ, θεωρείται από την ίδρυσή της, από τις πιο βασικές εξυπηρετήσεις που εξασφαλίζει ΕΛΠΑ στον Έλληνα και ξένο αυτοκινητιστή.

Με τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του θεσμού αυτού, η ΕΛΠΑ απέκτησε 1.000 συνδρομητές που σε 5 χρόνια ξεπέρασαν τις 5.000, σε άλλα 4 τις 10.000 και σήμερα ο αριθμός των συνδρομητών τις ξεπερνά τους 140.000 και καλύπτει 300.000 οχήματα για παροχή οδικής βοήθειας. Ο θεσμός του συνδρομητή εισάγεται και όσον αφορά στην οδική βοήθεια. Η αστική τάξη αναζητά τρόπους για να βγάλει περισσότερα χρήματα και ξέρει πως θα το καταφέρει. Οι συνδρομητές συν τω χρόνω πολλαπλασιάζονται, όπως και τα έσοδα.

Το 1961 η ΕΛΠΑ πρωτοστάτησε στη διαφώτιση του κοινού για τη χρησιμότητα της ζώνης ασφαλείας και την μετέπειτα υποχρεωτική χρήση της. Ακόμη, με διαβήματα και δημοσιεύματα πίεσε τους αρμόδιους φορείς να αρχίσουν έγκαιρα την παραγωγή αμόλυβδης βενζίνης στην Ελλάδα.

Λίγα χρόνια αργότερα, το 1966, η ΕΛΠΑ ανέλαβε τη διάθεση τουριστικών κουπονιών, με μειωμένη τιμή, στους Έλληνες αυτοκινητιστές που επρόκειτο να διασχίσουν την Ιταλία και τη Γιουγκοσλαβία. Την ίδια εποχή εκτύπωσε στα αγγλικά πλήρη κατάλογο με τα ξενοδοχεία στα κυριότερα τουριστικά κέντρα της Ελλάδας. Ήταν η μοναδική Λέσχη που ενίσχυσε τόσο πολύ την οικονομία μέσω του τουρισμού στη χώρα, με απώτερο σκοπό βέβαια, να επωφεληθεί από αυτό.

Από το 1964 καθιέρωσε την ετήσια βράβευση των καλύτερων τροχονόμων της χρονιάς, τόσο στην Πρωτεύουσα όσο και στην περιφέρεια, μετά από σχετική επιλογή του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης. Στη συνέχεια, στους τροχονόμους προστέθηκαν και οι καλύτεροι επαγγελματίες οδηγοί, λεωφορείων, ταξί, τρόλεϊ και ηλεκτρικού σιδηροδρόμου.

Ακόμη, η ΕΛΠΑ, στα τέλη της δεκαετίας του 1970, δημιούργησε τρεις σταθμούς δωρεάν ελέγχου καυσαερίων των ΙΧ και ταξί, με στόχο τη μείωση των καυσαερίων των αυτοκινητιστών στην Αθήνα, που εκείνη την εποχή ήταν σε έξαρση.

Ακόμη, από το 1979 μέχρι το 1999, η ΕΛΠΑ ανταποκρίθηκε σε πολύ μεγάλο αριθμό αιτημάτων της τοπικής αυτοδιοίκησης όλης της χώρας και με δικά της έξοδα εκπόνησε, με τη συνεργασία ειδικών κυκλοφοριολόγων, μελέτες για τη δημιουργία πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής σε χώρους που της υποδείκνυαν οι ενδιαφερόμενοι δήμοι ή κοινότητες.

Ένας άλλος τομέας δραστηριότητας της ΕΛΠΑ είναι η επίβλεψη και οργάνωση αγώνων αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και κάρτινγκ, για τους οποίους επίσης είναι ο αποκλειστικός φορέας στην Ελλάδα, τόσο κατ' ανάθεση της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου (FIA), όσο και του Ελληνικού κράτους. Η επιτυχία στον τομέα αυτό γίνεται εύκολα αντιληπτή από το γεγονός ότι ο ετήσιος μεγάλος διεθνής αγώνας που οργανώνει από το 1952, το Ράλλυ Ακρόπολις, όχι μόνο περιλαμβάνεται πάντοτε στους αγώνες του παγκοσμίου πρωταθλήματος, αλλά κατέχει και σταθερά μια από τις τρεις πρώτες θέσεις στη βαθμολογία του παγκοσμίου πρωταθλήματος⁸⁶.

⁸⁶ <http://elpa.gr/>

B. 9. Οι σημαντικότεροι αγώνες ράλλυ

Η ιστορία των αγώνων αυτοκινήτου ξεκινά με το ράλλυ του Μόντε Κάρλο που ξεκινά το 1911. Η Αθήνα είναι ένα από τα οκτώ σημεία εκκίνησής του ράλλυ. Την Αθήνα διάλεξαν να ξεκινήσουν από το 1927 ελάχιστοι Έλληνες αλλά πολλοί ξένοι, που πήραν γενική κατηγορία στα έτη 1934, 1936, 1938 και 1939. Ο αγώνας διακόπηκε μόνο κατά τη διάρκεια των δύο παγκοσμίων πολέμων, και ήταν σχεδιασμένος ως δοκιμασία αντοχής και ακρίβειας που περιλάμβανε ως 5.000 χιλιόμετρα χρονομετρημένης διαδρομής με γνωστούς σταθμούς διέλευσης και ποινές προπορείας ή αργοπορίας. Τα μέρη των αυτοκινήτων σφραγίζονταν στην εκκίνηση και δεν επιτρεπόταν να αντικατασταθούν, ενώ οι σταθμοί έλεγχαν για βλάβες, φθορές ή απώλειες, οι οποίες στοίχιζαν βαθμούς που προσμετρούντο στον τερματισμό, έτσι που ο οδηγός ως το τέλος δεν γνώριζε την κατατακτήρια θέση του. Σε μια αντιπροσωπευτική χρονιά των μεταπολεμικών δεκαετιών συμμετείχαν 400 αυτοκίνητα από 52 μάρκες και ως τρεις επιβαίνοντες σε κάθε αυτοκίνητο από 21 έθνη⁸⁷.

Το 1953 ήταν ιστορική χρονιά για τους αγώνες, αφού τότε ξεκίνησε το Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Ράλι, που αναδείχθηκε στον κορυφαίο θεσμό του είδους στον κόσμο για τα επόμενα 20 χρόνια. Τα ράλλυ, σε καιρούς δίχως σχεδόν τηλεόραση και sales marketing, ήταν ο καλύτερος τρόπος για να προβληθεί ένα νέο μοντέλο παραγωγής.

Οι κανονισμοί βάσει των οποίων ξεκίνησε το Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα, το 1953, κατέτασσαν τα αυτοκίνητα που συμμετείχαν στους αγώνες σε δύο κύριες κατηγορίες: μεγάλο τουρισμού και παραγωγής. Αυτές, πάλι, χωρίζονταν σε τρεις «κλάσεις» η καθεμία, ανάλογα με τη χωρητικότητα των κινητήρων. Τα επόμενα χρόνια τα κυβικά ξαναμοιράστηκαν και οι κλάσεις αυξήθηκαν, καθώς στις εκκινήσεις παρουσιάζονταν όλο και περισσότερα πληρώματα. Τα ογκώδη τετραθέσια αγωνιστικά με τους μεγάλους V8 κινητήρες επικρατούσαν τότε στις ευρωπαϊκές χώρες, ακολουθώντας στα ράλι το δρόμο που χάραξε τη δεκαετία του 1930 πρώτη η Ford Αμερικής. Όμως από το 1955 κι έπειτα

⁸⁷ Αρβανιτόπουλος Μιχάλης, περιοδικό Drive, *Μια Τσεχοφεράρι στο Μόντε Κάρλο*, Νοέμβριος 1998, τεύχος 26, σ. 136.

υποχώρησαν οριστικά έναντι των ελαφρύτερων και πιο οικονομικών ευρωπαϊκών αγωνιστικών. Το πεδίο των ράλι έδειξε με τη σειρά του το πόσο δίκιο είχαν όσοι πίστευαν στις ελαφρές και γρήγορες κατασκευές, όταν τα μικρού κυβισμού δίχρονα Saab και τα DKW άρχισαν να κερδίζουν νίκες στην Ευρώπη και πέρα από την κλάση τους.

Χρόνο με το χρόνο, τα αγωνιστικά του πρωταθλήματος εξειδικεύονταν για το θεσμό και παράλληλα απαλλάσσονταν από τα περιττά τους βάρη. Οι πόρτες και τα καπό ελάφρωναν, η απλότητα κυριαρχούσε κι ό,τι μπορούσε να αφαιρεθεί κατέβαινε από το αυτοκίνητο. Οι μονοκόμματοι “καναπέδες” έδωσαν τη θέση τους σε άλλα, πιο κατάλληλα καθίσματα για τέτοιες συνθήκες, ενώ το κάθισμα του συνοδηγού δίπλωνε δημιουργώντας χώρο για να μπορεί κάποιος από το πλήρωμα να κοιμηθεί. Οι μαραθώνιες διαδρομές της εποχής κι η μεγάλη κούραση επέβαλαν τότε τον ύπνο, έστω και για λίγο κάθε φορά. «Ο προστατευτικός κλωβός έγινε υποχρεωτικός από τα τέλη της δεκαετίας του 1950, παράλληλα με τη χρήση των ζωνών ασφαλείας, που φυσικά καμιά σχέση δεν είχαν με τις υπάρχουσες σημερινές. Πολλά από τα αυτοκίνητα εκτός από τα φάτα ομίχλης εξοπλίζονταν και με φως στην οροφή, όπως τα Volvo με την «καμπούρα» το 1957 κι αργότερα τα Saab. Αρκετά πληρώματα σκέπαζαν τότε τους προβολείς τους με βαμβάκι, που στερέωναν στο αμάξι με γάζες, προκειμένου να τους προστατεύσουν από τις πέτρες που εκσφενδονίζονταν στη διάρκεια του αγώνα»⁸⁸. Πολύτιμος φίλος και πιστός σύμμαχος του συνοδηγού, για τον υπολογισμό της μέσης ταχύτητας και άλλες χρήσιμες πληροφορίες, ήταν το οδόμετρο που βρισκόταν μπροστά του. «Στις ειδικές διαδρομές των Ράλλυ υπήρχε ένας σχεδόν γλυκός συναγωνισμός καθώς οι οδηγοί, φίλοι οι περισσότεροι στην «κανονική» τους ζωή, έκαναν τον αγώνα τους όχι για να βγάλουν ο ένας το μάτι του άλλου, αλλά για να νικήσουν όσο πιο ευγενικά μπορούσαν τον αντίπαλό τους»⁸⁹.

«Οι ταχύτητες της εποχής εκείνης δεν είναι δυνατό ούτε καν να συγκριθούν με τις ταχύτητες των ημερών μας. Όμως, δεν πρέπει να μας διαφεύγει το γεγονός, ότι για τα χρόνια εκείνα και τα μέσα που υπήρχαν (λάστιχα δρόμου, πρωτόγονες αναρτήσεις, ανύπαρκτα μέτρα ασφάλειας) οι ταχύτητες ήταν μεγάλες. Δεν πρέπει να μας διαφεύγει το

⁸⁸ Ντέλης Χρήστος, όπ. π.

⁸⁹ Καββαθάς Κώστας, από το site των 4 Τροχών, www.4trochoi.gr.

ότι τα χρόνια εκείνα το ενδιαφέρον του κοινού για τους αγώνες ήταν μεγαλύτερο λόγω ακριβώς της πρωτοτυπίας τους. Οι άνθρωποι έβλεπαν για πρώτη φορά τις πανίσχυρες BMW Τίζα και τις Άλφα Ρομέο GTA, τα ταχύτατα DKW F-12 και τις μεγάλες Τζάγκιουαρ. Οι αγώνες ταχύτητας στα σιρκούι των πόλεων και στο Τατόι, οι μεγάλες αναβάσεις στην Πάρνηθα, τη Ριτσώνα και το Φιλήρημο, τα εξοντωτικά Ακρόπολις των 3,5 ημερών χωρίς στάση, τα μεγάλα Φθινοπωρινά και Εαρινά Ράλλυ, όλες αυτές οι πρωτόγνωρες εκδηλώσεις κρατούσαν τον κόσμο κοντά στο Σπορ και τους ανθρώπους του. Οι οδηγοί της δεκαετίας του '60 ήταν σύμβολα στην καθημερινή ζωή του τόπου, άνθρωποι που ήταν κοντά στο μέσο Έλληνα, τον άνθρωπο που τότε ανακάλυπτε τον πραγματικά «μαγικό» κόσμο της Αυτοκίνησης μέσα απ' τους αγώνες»⁹⁰.

Ακόμη, το 1953 διοργανώνεται για πρώτη φορά από την ΕΛΠΑ το ράλλυ Ακρόπολις. Το μεγαλύτερο ατού του αγώνα ήταν οι «κατσικόδρομοι» της Ελλάδας. Τότε, το ράλλυ ήταν μία περιπέτεια για πλούσιους που είχαν αυτοκίνητα. Το έκαναν «εθνικό ράλλυ» για δύο χρόνια και έτσι προσέλκυσαν κόσμο και από άλλες ξένες χώρες. Αφειτηρία και τερματισμός ο ιερός βράχος της Ακρόπολης. Η διαδρομή διέσχιζε σχεδόν όλη την Ελλάδα. Αθήνα, Τρίπολη, Ρίο- Αντίρριο, Ιωάννινα, Κοζάνη, Θεσσαλονίκη, Λάρισα, Δελφοί, Αθήνα.

Ο Βασίλης Δεσποτόπουλος, πρόεδρος της Ελληνικής Λέσχης Περιηγήσεων Α τονίζει: «Η συμβολή του ράλλυ Ακρόπολις στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας είναι καθοριστική. Ξεκινούσε για 50 χρόνια κάτω από την Ακρόπολη. Άλλωστε, δεν υπήρχε μεγαλύτερη ανταμοιβή ιδίως για τους ξένους να βγάζουν φωτογραφίες απονομής με φόντο την Ακρόπολη». «Οι συνθήκες ήταν ιδιαίτερα δύσκολες, το Ακρόπολις ήταν μια μεγάλη περιπέτεια, οι οδηγοί τρέχανε τρεις μέρες και δύο νύχτες και ήταν μια απόλυτη δοκιμασία νεύρων και πολλές φορές, από την κούραση, τη δεύτερη μέρα έβλεπε περιέργα οράματα στο δρόμο ή δε θυμόσουν τι αυτοκίνητο οδηγείς» λέει ο Άρης Σταθάκης. Μετά το 1955 ολοένα και περισσότεροι ξένοι οδηγοί αρχίζουν να συμμετέχουν στο ράλλυ Ακρόπολις. Ο διεθνής τύπος έγραφε πως πρόκειται για: «το σκληρότερο ράλλυ της Ευρώπης»⁹¹.

⁹⁰ Καββαθάς Κώστας, όπ. π., www.4troxoi.gr.

⁹¹ Από την εκπομπή «Η Μηχανή του χρόνου».

Το 1959 ξεκινά το σιρκουί Κέρκυρας με απόσταση 3.600 μέτρα και δείχνει αμέσως τις δυσκολίες του στους τότε οδηγούς αγώνων με αλλεπάλληλες στροφές με ορθές γωνίες και πολλές άλλες δυσκολίες. Ο ανηφορικός σε πολλά τμήματα γύρος, το 1960, είχε μήκος 2,7 χιλιόμετρα και οι χρόνοι των αυτοκινήτων κυμαίνονταν από 1,5 έως 2 λεπτά. Τον Σεπτέμβριο του 1960 το κλίμα ήταν άριστο και όλα έδειχναν ότι ο αγώνας θα είχε μεγάλη επιτυχία όταν στο νησί ξεκίνησε μεγάλη κακοκαιρία. Εκείνη τη χρονιά πραγματοποιήθηκε στην Ελλάδα, για πρώτη φορά, σιρκουί αυτοκινήτων με βροχή. Σχεδόν πενήντα χρόνια πριν, δεν υπήρχε λόγος για λάστιχα βροχής⁹².

Αν το ράλλυ Ακρόπολις απευθυνόταν αρχικά στους πλούσιους το 1965 διοργανώνεται, από την εφημερίδα «Μεσημβρινή», ένα ράλλυ για όλους, το ράλλυ βραδύτητας με αυτοκίνητα «ενουσού» (NSU) στην παραλιακή λεωφόρο Αθηνών-Σουνίου. Νικητής είναι ο οδηγός που θα καταφέρει να τερματίσει τελευταίος καταναλώνοντας τη λιγότερη βενζίνη και εκείνη την πρώτη χρονιά αυτός ήταν ο Παύλος Τσιλτικλής που έκανε 200 χιλιόμετρα με ένα γαλόπι. Σύμφωνα με τον νικητή, το μυστικό της επιτυχίας ήταν: «να έχω σταθερή ταχύτητα και να μη φρενάρω απότομα». Το έπαθλο ήταν 2.000 δραχμές και ένα κύπελλο.

Ήρωας της εποχής, καθότι ηθοποιός αλλά και λάτρης του αυτοκινήτου, ήταν ο Αλέκος Τζανετάκος, ο οποίος ανεβαίνει σε αρκετά ράλλυ ενώ κατάφερε να κερδίσει στην ανάβαση της Ριτσώνας, της Πάρνηθας, αλλά και στο Τατόι. Ο κόσμος τον έβλεπε στον κινηματογράφο αλλά και στις αναβάσεις να αγωνίζεται για τη νίκη.

Η μορφολογία των τότε αγώνων ήταν εκ διαμέτρου αντίθετη από την σημερινή, αφού οι εναλλακτικές αφετηρίες πολλών από αυτούς επέβαλαν την σύγκλιση προς μία κοινή για όλους διαδρομή, από διαφορετικά μεταξύ τους γεωγραφικά σημεία. Εξίσου δημοφιλείς ήταν βέβαια και οι αγώνες μεγάλων αποστάσεων. Το καθεστώς των ειδικών διαδρομών εδραιώθηκε οριστικά στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1950, αποτελώντας την πραγματική λύση που έδινε τέλος στα προβλήματα. Δεν θα χρειαζόταν πια οι αγωνιζόμενοι να διανύσουν χιλιάδες χιλιόμετρα χωρίς να έχει κριθεί τίποτα, για να ξεχωρίσει μεταξύ τους ο νικητής στα λίγες εκατοντάδες μέτρα μιας δεξιοτεχνίας ή έστω μιας ανάβασης.

⁹² Χατήρας Σπύρος, 4 Τροχοί, *Οι ταξιδιώτες της βροχής*, 2001, σ. 43.

Στο εξής οι «ετάπ σπεσιάλ» θα έκριναν πολλούς αγώνες και θα αναδείκνυαν τους νικητές, αποκτώντας τον κυριότερο ρόλο για την έκβαση των προσπαθειών τους. Η μέση ταχύτητα των αγώνων ράλι είχε πλέον αυξηθεί, όμως ο προσανατολισμός τους προς το ζητούμενο της «αντοχής» των αυτοκινήτων ήταν ακόμη σταθερός. Με τα χρόνια ήταν φανερό πως δοκιμασίες, όπως οι χρονομετρημένοι γύροι πίστας και οι αναβάσεις, δεν επηρέαζαν καθόλου το τελικό αποτέλεσμα, οι ισοβαθμίες ήταν πλέον σχεδόν αδύνατο να υπάρξουν, αφού στις ειδικές διαδρομές κρίνονταν όλοι και όλα. «Τα εργοστάσια, βέβαια, στην πλειοψηφία τους έκαναν και αναγνωρίσεις και δοκιμές, πριν τους αγώνες, με την ανάλογη τεχνική υποστήριξη, το επίπεδο της οποίας διαρκώς ανέβαινε λόγω της αυξανόμενης εμπλοκής των κατασκευαστών στα ράλι, φορτηγάκια με δύο και τρεις τύπους ελαστικών, σασμάν ολόκληρα και σετ αναρτήσεων, ανταλλακτικά για τους κινητήρες και ό,τι άλλο μπορούσε ενδεχομένως να χρειαστεί. Πιο οργανωμένη από όλους ήταν τότε η αγωνιστική ομάδα των Mini, όμως πίσω σε μεθοδικότητα και ταχύκίνητες λύσεις δεν πήγαιναν ούτε η Mercedes, ούτε η Citroen»⁹³.

Πέρα από την έλευση του αναγκαίου χρήματος από τους χορηγούς, χάρις στην οποία οι κατασκευαστές δοκίμαζαν στους αγώνες την τεχνολογία αιχμής που διέθεταν πριν την διοχετεύσουν στα αυτοκίνητα παραγωγής, υπήρχαν κι άλλοι ευνοϊκοί παράγοντες για τα ράλι. Η παγκόσμια αγορά επεκτεινόταν σε περισσότερες χώρες και ηπειρούς, η ζήτηση αυξανόταν και τα εργοστάσια είχαν λόγους να βρίσκονται παντού.

⁹³ Ντέλης Χρήστος, *όπ. π.*

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Χρονικό της Ελληνικής Βιομηχανίας Αυτοκινήτων

Στα μέσα της δεκαετίας του 1920, ένας Έλληνας, ο Νίκος Θεολόγος δημιούργησε στην περιοχή του Βοτανικού τη δική του «βιοτεχνία» με την επωνυμία «Εργοστάσιο Αυτοκινήτων Ν. Θεολόγου». Στο εργοστάσιο αυτό κατασκεύαζε φορτηγά και επιβατικά αυτοκίνητα με μηχανικά μέρη κατασκευασμένα στην Αμερική, χρησιμοποιώντας για το αμάξωμα υλικά όπως το ξύλο και τη λαμαρίνα.

Πρώτος σταθμός της ελληνικής βιομηχανίας ήταν το φουρκόνι. Πρόκειται για το πρώτο επαγγελματικό τρίκυκλο με ελληνική πατέντα. «Ήταν πολεμικά λάφυρα που ξέμειναν στην Ελλάδα μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Μεταφέρουν εμπορεύματα και ενίοτε όλη την οικογένεια. Μεταμορφώθηκαν σε τρίκυκλα φορτηγά γνωστά ως φουρκόνια»⁹⁴.

Στη δεκαετία του 1960 υπήρχε στην Ελλάδα η εταιρεία «Άτικα», η οποία ασχολούνταν με την κατασκευή τρικύκλων. Το πρώτο της όχημα ήταν ένα τρίκυκλο με κινητήρα 200 κυβικών, με κουβούκλιο από πλέξιγκλας και έμεινε στην παραγωγή περίπου μέχρι το 1970. Την ίδια εποχή υπήρχε στην Ελλάδα η ΜΕΒΕΑ, που κατασκεύαζε το τρίκυκλο Ρόμπιν. Οι πωλήσεις της πήγαιναν τόσο καλά που είχε φτάσει εποχή κατά την οποία τα μισά από τα τρίκυκλα που κυκλοφορούσαν στη χώρα να είναι δικά της. Κάποια στιγμή επεξέτεινε τις δραστηριότητες της κατασκευάζοντας και το ΦΟΞ, ένα εκτός δρόμου όχημα με κινητήρα 850 κυβικών και 38 ίππων. Παράλληλα με αυτές τις εταιρίες υπήρχαν και άλλες που ασχολήθηκαν ή προσπάθησαν να μουν στον τομέα της κατασκευής αυτοκινήτων⁹⁵.

Η οικογένεια Κοντογούρη επιχείρησε για πρώτη φορά στην αυτοκινητοβιομηχανία από την δεκαετία του '50 όταν κατασκεύασε στη Γερμανία τα τρίκυκλα οχήματα ΕΛΛΑΣ. Το 1957 ίδρυσαν στο Νέο Κορδελιό της Θεσσαλονίκης την εταιρία FARCO η

⁹⁴ Από την εκπομπή «Η Μηχανή του Χρόνου».

⁹⁵ 4 Τροχοί, «Χρονικό ενός προαναγγελθέντος θανάτου», επετειακό τεύχος, Ιανουάριος 2000, σ. 39.

οποία σε συνεργασία με την Chrysler έφτιαξε ως το 1961 το Farmobil, ένα λιτό γεωργικό τετράτροχο όχημα. Ο πρόγονος αυτός του Pony κατασκευάστηκε συνολικά σε 8.500 μονάδες, αλλά μόνο για εξαγωγή, διότι στην Ελλάδα δεν λάμβανε έγκριση τύπου⁹⁶.

Το 1963 παρατηρείται το πρώτο επιβατηγό αυτοκίνητο, το Attica 200 ενώ το 1965 η Βιομηχανία Ελληνικών Τρικούκλων (ΒΕΤ) παράγει το πρώτο της μοντέλο το οποίο ήταν, φυσικά, τρίκυκλο. Εκτός από τα ανταλλακτικά, που ήταν ευρωπαϊκά, όλα τα υπόλοιπα ήταν ελληνικά. Η επιχείρηση απέτυχε κυρίως γιατί ο κόσμος δεν μπορούσε να πληρώσει με δόσεις και δεν έχει ρευστό ώστε να αγοράσει το τρίκυκλο που επιθυμούσε.

Το 1966 κυκλοφορεί το πρώτο «κάμπριο» αμάξι. Πρόκειται για το Gabriolleta attica, ένα αυτοκίνητο με τέντα κυρίως για το καλοκαίρι. «Από ελληνικά χέρια για Έλληνες οδηγούς» έλεγε χαρακτηριστικά η διαφήμισή του.

Αν η δεκαετία του '60 χαρακτηρίστηκε από την παρουσία από την παρουσία του ελληνικού τρίκυκλου επιβατικού αυτοκινήτου με αντιπροσωπευτικές κατασκευές το ΑΤΤΙCΑ και το ΑΛΤΑ, η δεκαετία του '70 ανήκει στα «τζιπάκια». Διθέσια μικρά τετράτροχα, με κουβούκλιο από σκληρό πλαστικό ή μουσαμά και ικανότητα για μεταφορά αντικειμένων που δεν χωρούσαν σε σεντάν, ήταν λιτές αντιγραφές ξένων κατασκευαστών για να ευκολύνουν τη ζωή του Έλληνα γεωργού και βιοτέχνη.

Μια από τις πρώτες τέτοιες προσπάθειες στήθηκε στην Αθήνα το 1975. Η AUTOMECCANICA άρχισε να κατασκευάζει το Zebra, βασίζοντάς το στο πλαίσιο και τα μηχανικά μέρη του Daihatsu Charade, του οποίου η παραγωγή είχε ήδη σταματήσει στην Ιαπωνία. Το ελληνικό εργοστάσιο συναρμολόγησε επίσης και το επιβατικό χάτσμπακ Daihatsu Charade. Αλλά το Zebra συναρμολογείτο όλο εδώ, συμπεριλαμβανομένου και του πλαισίου κι από το 1985 απεκδύθηκε και του ονόματος της Daihatsu.

Το 1973 η Ελλάδα «ναυπηγεί» αυτοκίνητα. Ο Γιάννης Γουλανδρής ζητά από το σχεδιαστή αυτοκινήτων Γιώργο Μιχαήλ να του φτιάξει μια λιμουζίνα με ιδιότητες τζιπ. Ήθελε να έχει επίδραση από την εποχή του 1930 και στόχος ήταν να κατασκευαστεί μια τετραθέσια λιμουζίνα με την ισχύ ενός τζιπ, ένα γερό αυτοκίνητο παντός εδάφους με την

⁹⁶ Αρβανιτόπουλος Μιχάλης, περιοδικό Drive, «Ελληνική Αυτοκινητοβιομηχανία», τεύχος 17, 1998, σ. 108.

εξωτερική εμφάνιση κούρσας, που ο ίδιος ο Γουλανδρής το ονομάζει «Σικάγο», (Shicago). Η κατασκευή του έγινε στο Νεώριο της Σύρου από Έλληνες караβομαραγκούς και η αρχική του έκδοση ήταν ξύλινη. Μέσα σε 8 μήνες, το 1974, κατασκευάστηκε το πρώτο αυτοκίνητο. Η ιστορία του μοντέλου αρχίζει το 1974, έτος κατασκευής του. Από τη γραμμή παραγωγής του Έλληνα πλοιοκτήτη στις εγκαταστάσεις των Ναυπηγείων Σύρου βγήκαν τότε δύο αντίτυπα του οχήματος ένα κόκκινο και ένα μπλε. Το πρώτο βρίσκεται το μουσείο «Νόησις» της Θεσσαλονίκης ενώ το δεύτερο, το μπλε, βρισκόταν πριν από πολλά χρόνια στην κατοχή ενός Αμερικανού, αλλά σήμερα η τύχη του αγνοείται. Το «Σικάγο» διαθέτει κινητήρες, σασμάν και δύο διαφορεικά από το Jeep Wagoneer, τα μόνα ξένα στοιχεία που διαθέτει. Το βενζινοκίνητο όχημα είχε κατασκευαστεί για να κινείται σε οποιοδήποτε έδαφος και να διαθέτει αυτοχρή.

Το «Σικάγο» δεν είναι το μοναδικό αυτοκίνητο που κατασκευάστηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1970 στη γραμμή παραγωγής των αδελφών Γουλανδρή στα Ναυπηγεία Σύρου. Από την ίδια εταιρεία "Enfield-Automotive Ltd", που αργότερα μετονομάστηκε σε "Enfield Neorion", είχε κατασκευαστεί δύο χρόνια νωρίτερα και ένα μικρό αυτοκίνητο πόλης. Ήταν το "E 8000", ένα μικρό ηλεκτρικό αυτοκίνητο με αυτονομία γύρω στα 110-130 χιλιόμετρα και τελική ταχύτητα 65 χιλιόμετρα την ώρα. Η ελληνική μονάδα παραγωγής αυτοκινήτων κατάφερε να βγάλει μερικά μόνο μοντέλα του ίδιου τύπου. Το υψηλό κόστος παραγωγής και ο φορολογικός σκόπελος που, όπως λένε οι ειδικοί, δεν ξεπεράστηκε έκαναν τα σχέδια των ιδιοκτητών να ναυαγήσουν. Η ιδέα για τη δημιουργία ελληνικών αυτοκινήτων εγκαταλείφθηκε. Η ιστορία όμως της όμορφης κούρσας παραμένει ζωντανή, αφού το μοναδικό μοντέλο πέρασε αρχικά στον Οργανισμό Διαχείρισης Δημόσιου Υλικού (ΟΔΔΥ) και από εκεί στο Τεχνικό Μουσείο, το οποίο μετεξελίχθηκε στο σημερινό Κέντρο Διάδοσης Επιστημών και Μουσείο Τεχνολογίας "Νόησις" που βρίσκεται στη Θέρμη.

Παράλληλα, το 1973, τα αδέρφια Κοντούρη στην Νέα Ραιδεστό της Θεσσαλονίκης σε εγκαταστάσεις 16.000 τ.μ., ίδρυσαν την εταιρία NAMCO ΕΛΛΑΣ Α.Ε. για να φτιάξουν το Pony, ένα τζιπάκι πολλαπλών χρήσεων με μηχανικά μέρη της Citroen και κινητήρα τον αερόψυκτο δικύλινδρο μπόξερ του δημοφιλούς αλλά τεχνολογικώς παρωχημένου 2CV. Αν και το αμάξωμα ήταν γαλλικής σχεδίασης, στο ξεκίνημα κλήθηκε και ο σχεδιαστής αυτοκινήτων, Γιώργος Μιχαήλ. «Ήταν γαλλικής σχεδίασης

αυτή η αδαμαντοειδής μορφή. Εγώ ήμουνα στη φάση που έκανα κάποιες αλλαγές, από κάθετο τελείως που ήταν, σαν περίπτερο, του έδωσα κάποιες κλίσεις, ρολ- μπαρ και πλαστική μάσκα για μια μορφή πιο ελκυστική»⁹⁷. Το Pony, εντέλει, μεγάλωσε για να γίνει το κατσίκι της ελληνικής υπαίθρου.

Το ελληνικό «pony» παρουσιάζεται το από την εταιρεία NAMCO στη Διεθνή Έκθεση Τεσσαλονίκης. Πρόκειται για ένα ελαφρό τζιπ με βάση σιτροέν. Η κανονική παραγωγή άρχισε στην Ελλάδα το 1975, ενώ προβλήθηκε σαν εθνικό αυτοκίνητο και παρήχθη σε δεκάδες χιλιάδες. Το πόνυ έφερε επανάσταση στη χώρα. Το πόνυ θεωρείται «το εθνικό μας αυτοκίνητο που δίδαξε την πραγματική λιτότητα», όπως έλεγε και η διαφήμισή του. Η παραγωγή του πόνυ πρώτης γενιάς σταμάτησε το 1983 διότι αυτή η προσπάθεια δεν αγκαλιάστηκε. Σημαντικό είναι να αναφέρουμε ότι παραγόταν 5 αυτοκίνητα την ημέρα ενώ το ποσοστό «ελληνικής προστιθέμενης αξίας» του Pony έφτασε το 67%.

Μέσα σε 10 χρόνια, η γραμμή παραγωγής των 400 εργαζομένων της NAMCO θα έβγαζε συνολικά 30.000 Pony, τα οποία αγοράστηκαν στην Ελλάδα εκτός από ιδιώτες και από δημόσιες υπηρεσίες, όπως ο Ο.Τ.Ε., η Δ.Ε.Η. και τα τρία σώματα των Ενόπλων Δυνάμεων. Η τιμή του το 1975 θεωρήθηκε πολύ φθηνή, στις 125.000 δραχμές. Η πρώτη αυτή γενιά του Pony απέφερε συνάλλαγμα 150 εκατομμυρίων δολαρίων, εξαγόμενη σε 14 χώρες, ανάμεσά τους σε πολύ δύσκολες αγορές όπως η Γερμανία, η Ελβετία και η Ιταλία.

Το 1978, όταν το Pony παραγόταν πλέον σε 4.000 μονάδες ετησίως, η εταιρία έκανε ένα τολμηρό βήμα μπροστά, κατασκευάζοντας για πρώτη φορά στην Ελλάδα ολοκληρωμένα φορτηγά 3 έως 6 τόνων, με κίνηση 2X4, 4X4 και 6X6, τα οποία ονομάστηκαν AGRICAR, MILICAR & PYRCAR, αναλόγως της χρήσης τους ως πολιτικά, στρατιωτικά και πυροσβεστικά. Η εταιρία άρχισε τότε να σκέπτεται και την συναρμολόγηση στην Ελλάδα του πιο περίπλοκου μοντέλου της Citroen, Dyane 6, αλλά προχώρησε και στη βελτίωση του Pony, που χρησιμοποίησε τετρακύλινδρο κινητήρα της Ford και ονομάστηκε Pony Super, άργησε να μπει στην αγορά. Τα σχέδια για πωλήσεις

⁹⁷ Αρβανιτόπουλος Μιχάλης, όπ. π. σ. 112.

20,000 μονάδων στην Αμερική δεν ευδοκίμησαν, ενώ οι πωλήσεις ήταν περιορισμένες ακόμα και στην Ελλάδα.

Το 1983, όταν η γραμμή παραγωγής είχε ανέβει στα 8,000 αυτοκίνητα, την εταιρία χτύπησε το «σύνδρομο των απεργιών». Σύμφωνα με έγγραφο της εταιρίας, του 1983, η γραμμή παραγωγής του Pony έκλεισε μέσα σε ένα χρόνο.

Η MAVA έβγαλε το πρώτο αυτοκίνητο το καλοκαίρι του 1980 με 60% προστιθέμενη αξία. Αντίθετα με τις πρώιμες κυρίως κατασκευές του Citroen Pony, ενός λιτού τζίπ επίσης του μισού τόνου που παραγόταν εκείνη την εποχή στην Ελλάδα, το Farma φαινόταν ως ένα στιβαρότερο και κυρίως αισθητικά καλύτερο σύνολο, με τετρακύλινδρο αντί δικύλινδρο κινητήρα και αμάξωμα με περισσότερες καμπύλες και μεγαλύτερη προσοχή στη λεπτομέρεια. Σιγά-σιγά οι 100 περίπου εργαζόμενοι της MAVA θα ανέβαζαν την παραγωγή στα πέντε αυτοκίνητα ημερησίως, για να κατασκευάσουν ως το 1982 συνολικά γύρω στα 3.500 κομμάτια. Αντίθετα με την τιμή πώλησης του Pony, η τιμή του Farma δεν ήταν πολύ ανταγωνιστική, σύμφωνα με τον Γιώργο Μιχαήλ.

Εννέα γυαλιστερά, ατσάλινα πλαίσια από τζίπ Lada Niva περνούσαν καθημερινώς από τις κλίνες ηλεκτροσυγκόλλησης και τους φούρνους βαφής αυτού του εργοστασίου, το 1990. Πάνω από 1000 τέτοια, συναρμολογημένα στην Ελλάδα Lada, πωλούντο μαζί με τα 16.000 Nissan Cherry, τα 8.000 Citroen Pony και τα 1,000 Renault Farma, που επίσης κατασκευαζόντουσαν και συναρμολογούνταν στην Ελλάδα ετησίως. Συνολικά κάπου 200.000 τέτοια αυτοκίνητα, ως και 20% φθηνότερα για τον καταναλωτή από τα εισαγόμενα, παρήχθησαν στην Ελλάδα από το 1980 ως και το 1995 που έκλεισε και το τελευταίο εργοστάσιο, η ΤΕΟΚΑΡ Α.Β.Ε.Ε.

Στην ασταθή φορολογική πολιτική του κράτους αποδίδεται κυρίως το κλείσιμο της ΤΕΟΚΑΡ Α.Β.Ε.Ε., της μακροβιότερης και αποδοτικότερης προσπάθειας στησίματος αυτοκινητοβιομηχανίας στην Ελλάδα, η οποία σε 15 χρόνια συνεχούς και κερδοφόρας λειτουργίας παρήγαγε συνολικά 170.000 αυτοκίνητα και έδωσε άλλη πνοή, όχι μόνο στην πόλη του Βόλο αλλά και σε ολόκληρη τη Μαγνησία. Το εργοστάσιο του Βόλου, που απασχολώντας 650 εργαζόμενους στις έκτασης 264.000 τ.μ. εγκαταστάσεις του

συναρμολόγησε κυρίως το δημοφιλές στην Ελλάδα μοντέλο Sunny της ιαπωνικής Nissan, έκλεισε οριστικά και αμετάκλητα το 1995⁹⁸.

Με τη λήξη του μέτρου της απόσυρσης, η ετήσια αγορά μειώθηκε από τα 243.844 αυτοκίνητα, το 1992, στα 139.346 το 1994. Στο επίπεδο παραγωγής, το εργοστάσιο λειτούργησε το 1994 «κάτω από το νεκρό σημείο»⁹⁹.

Η ΕΛΒΟ το 1998 ήταν από τις τέσσερις ζημιογόνες και υπερχρεωμένες κρατικές πολεμικές βιομηχανίες της χώρας. Η κυβέρνηση είχε δηλώσει την πρόθεσή της να τους διανείμει το 12% ως 15% του κονδυλίου των 4 τρις δραχμών του τρέχοντος εξοπλιστικού προγράμματος, ενώ ως μέχρι τότε διαχειρίζονται μόνο το 4% των συνολικών δαπανών των Ενόπλων Δυνάμεων. Η ΕΛΒΟ το 1998 απασχολούσε 1.017 εργαζόμενους με 300 πλεονάζοντες.

Υπήρξαν πολλές αιτίες που ανεστάλησαν οι λειτουργίες τόσων εργοστασίων. Η πρώτη ήταν η μεγάλη αύξηση της φορολογίας στο αυτοκίνητο, το 1979, που έστειλε την εγχώρια αγορά να καταβαραθρωθεί, από τις πωλήσεις 119.814 καινούριων αυτοκινήτων το 1978, στα 35.728 το 1980.

Στις μέρες μας, οι αυτοκινητοβιομηχανίες αναζητούν λύσεις που θα μειώνουν το κόστος παραγωγής. Έτσι, για την κατασκευή εργοστασίων προτιμούνται χώρες με φθηνά εργατικά χέρια, με μακροπρόθεσμη οικονομική στρατηγική και με θέση τέτοια που να προάγει τις πωλήσεις σε παρθένες ή υπό ανάπτυξη χώρες.

⁹⁸ 4 Τροχοί, όπ. π. σ. 39.

⁹⁹ Αρβανιτόπουλος Μιχάλης, όπ. π. σ. 109.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αγγελόπουλος Άγγελος, *Οικονομικά*, Αθήνα 1974.
- Αρβανιτόπουλος Μ., περιοδικό Drive, *Μια Τσεχοφεράρι στο Μόντε Κάρλο*, τεύχος 26, Νοέμβριος 1998.
- Αρβανιτόπουλος Μ., περιοδικό Drive, «Ελληνική Αυτοκινητοβιομηχανία», τεύχος 17, 1998.
- Ασημάκης Τάκης, *περιοδικό Drive*, Αθήνα 1998.
- Automedia, *4 ΤΡΟΧΟΙ Classic*, Οκτώβριος 2000.
- Chandler Alfred D., Organizational Capabilities and the Economic History of the Industrial Enterprise, *The Journal of Economic Perspectives*, Vol. 6, No. 3, 1992.
- Εκπομπή «Η Μηχανή του Χρόνου», Alpha, 2007.
- Εφημερίδα «Ελευθερία», τόμος 1955.
- Εφημερίδα «Ελευθερία», τόμος 1954.
- Εφημερίδα «Καθημερινή», τόμος 1964.
- Εφημερίδα «Καθημερινή», τόμος 1965.
- Εφημερίδα «Καθημερινή», τόμος 1966.
- Jullien Bernard, *Ford's distribution network in Europe*, Recent developments in the context of the history of automobile retailing.
- Καιροφύλας Γ., *Η Αθήνα στη δεκαετία του '50*, Φιλιππούτης, Αθήνα 1993, σ. 204-205
- Μπαζαΐος Γιάννης, *4 Τροχοί Classic*, τεύχος 1, Αθήνα 1996.
- Μπυρσίμη-Μαράκη Ρ., *Ένας αιώνας Ελλάδα*, Καστανιώτης, Αθήνα 2000.
- Μ. Π. Κ., *4 Τροχοί*, «Αγορά αυτοκινήτου και Βιοτικό Επίπεδο», ερευνητικό τεύχος, Ιανουάριος 2000.
- Ντελής Χρήστος, *Η ιστορία του αυτοκινήτου*, Ακραιφνιο 2006.
- Παπαδημητρίου Ζήσης, *Το μεταφροντικό πρότυπο οργάνωσης της παραγωγής*, εφημ. Μακεδονία, 17/ 6/ 2007.

- Παπαθέου Ευαγόρας, περιοδικό 4 Τροχοί, «Διεγείροντας τις αισθήσεις», Φεβρουάριος 1996.
- Περιοδικό 4 Τροχοί, «Χρονικό ενός προαναγγελθέντος θανάτου», επετειακό τεύχος, Ιανουάριος 2000.
- Σακκάς Θεόδωρος, *Η ασφαλής Οδήγησις*, Αθήνα 1969.
- Στρατογιαννάκης Νίκος, περιοδικό «Drive», «*Ιστορικών Αρχείον*», τεύχος 17, Φεβρουάριος 1998.
- Χατζηιωσήφ Χρήστος, *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα 1900- 1922*, τόμος Α'1, Αθήνα.
- Χατήρας Σπύρος, 4 Τροχοί, *Οι ταξιδιώτες της βροχής*, 2001

ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΟΜΒΟ:

- <http://elpa.gr/>
- <http://sfrang.com>
- <http://wheels.ana-mpa.gr>
- <http://4troxoi.gr/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



(φωτό 1)

Αυτοκίνητο της Rootes Group (Hillman) εκφορτώνεται από το S/S Empire Puma.
Πειραιάς, 12 Ιουλίου 1946. (www.naftemporiki.gr)



(φωτό 2)

Το πρώτο αυτοκίνητο στον κόσμο από τη Mercedes. (wheels.ana-mpa.gr)



(φωτό 3 και 4)
Διαφήμισεις της Fiat. 1960.
(wheels.ana-mpa.gr)

500 D Sunroof



(φωτό 5)

Το πρώτο Μεταπολεμικό
Αυτοκίνητο της BMW
(1951). Το 501. (wheels.ana-mpa.gr)



(φωτό 6)

Το δεύτερο μοντέλο Mercedes που κυκλοφόρησε μόλις το 1902. (<http://sfrang.com>)



(φωτό 7)

Η Giulietta Sprint, ένα από τα πιο σημαντικά μοντέλα της Alfa Romeo. 1954. (wheels.ana-mpa.gr)



(φωτό 8)

Το πρώτο αυτοκίνητο στην αγορά με το σήμα Alfa Romeo: η Torpedo 20-30HP. 1920. (wheels.ana-mpa.gr)



(φωτό 9 και 10)
Από τα πρώτα αμάξια της Φιάτ και της Σιτροέν αντίστοιχα.



(φωτό 11 και 12)
Το πρώτο μοντέλο του Φόρντ και δεξιά, το “Model T”.



(φωτό 13, 14 και 15)

Ελληνικές διαφημίσεις με τη γυναίκα κύριο πρόσωπο της διαφήμισης.

ATTICA-Carmel¹²



Τό αυτοκίνητο στά μέτρα σας.



(φωτό 16)
Από τις πρώτες φωτογραφίες της
μαζικής παραγωγής.



(φωτό 17)
Το πρώτο λεωφορείο της
γραμμής Αποθήκη (Ντεπό) -
Καλαμαριά (1925).
(www.thessalonikicity.gr)



(φωτό 18)
Στη φωτογραφία το πρώτο ταξί
που κατασκεύασε ο Γερμανός
μηχανικός ilhelm Maybach
(1846-1929) το 1897.
(www.in.gr)



(φωτό 19)
Έτος 1927. Το πρώτο ταξί
που κυκλοφόρησε
στην περιοχή Μαντουδίου της
Εύβοιας.
(www.dimoskireos.gr)



(φωτό 20)
Το πρώτο λεωφορείο στην Καβάλα.
Μέχρι το έτος 1940 και πριν την
κατάληψη της Καβάλας από τους
Γερμανούς η πόλη διέθετε πέντε
αστικά λεωφορεία. (www.poas.gr)



(φωτό 21)
Το πρώτο ταξί της Θεσσαλονίκης.



(φωτό 22)
Το πρώτο ταξί στις Σέρρες το 1956.
(www.taxiserres.gr)



(φωτό 23)
Στα πρώτα λεωφορεία έκοβες
εισιτήριο μέσα στο χώρο του
λεωφορείου, στον γκισέ δεξιά της
φωτογραφίας.



(φωτό 24)
Απεικονίζει το δοκιμαστικό
Leyland Olympian που εκτελεί
δρομολόγιο «116 Αθήνα –
Βάρη» .



(φωτό 25 και 26)

Μοντέλα της Attica. Η Attica ήταν μια από τις εταιρείες που δημιουργήθηκαν από τη Βιοπλαστική ΑΕ του Γιώργου Δημητριάδη. Το 1958 σχεδίασε το μοντέλο «505» (φωτό 25), ο φόρος όμως για τα τετράτροχα αυτοκίνητα μπλόκαρε την παραγωγή του. Το 1963 άρχισε την παραγωγή του «200» (φωτό 26), το οποίο βασιζόταν στο γερμανικό Fuldamobil.



(φωτό 27)

Το μοντέλο A200 της ALTA, 1968. Η παραγωγή του συνεχίστηκε έως το 1974. Η Alta κατασκεύαζε επίσης τρίκυκλα ελαφρά φορτηγά καθώς και μοτοποδήλατα. Το εργοστάσιό της στην Ελευσίνα έκλεισε το 1978.



(φωτό 28)

Το μοντέλο της Βιοτεχνίας Ελληνικών Τρικύκλων, BET 500, 1973.



(φωτό 29)

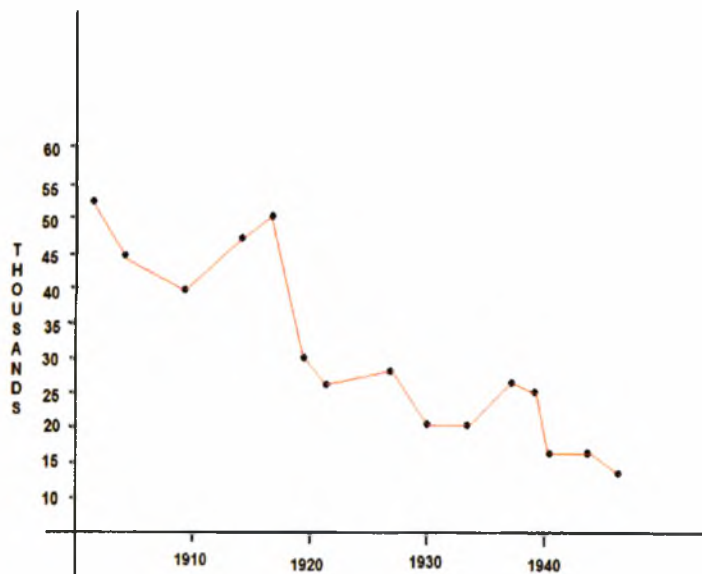
Το επαγγελματικής και επιβατικής χρήσης Zebra άρχισε να παράγεται το 1981, ενώ από το 1985 δεν έφερε το σήμα της Daihatsu. Την ίδια χρονιά η Automeccanica εξασφάλισε την άδεια της Lada για την κατασκευή στη χώρα μας του Niva, το οποίο παρήγαγε και σε ανοιχτή έκδοση.



(φωτό 30)

Το «εθνικό αυτοκίνητο» Pony. Η πρώτη γενιά του Pony άρχισε να παράγεται το 1974, με κινητήρα 600 κ.εκ. της Citroen.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι πωλήσεις των αυτοκινήτων από το 1906 έως το 1940 σε όλη την Ευρώπη και την Αμερική.



AUTO PRICES 1906 - 1940



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000091846