



Η σχέση είναι αμφίδρομη. Το έργο αναδεικνύει τον δημιουργό, όσο και ο δημιουργός το έργο. Ισχύει φυσικά και για τον Ηλία Καφάογλου που τέσσερα χρόνια μετά τον “Αυτοκίνητο κόσμο” επανέρχεται εποχούμενος και φουριόζος με το “Ελληνική αυτοκίνηση 1900 – 1940 άνθρωποι δρόμοι οχήματα αγώνες”.

Ευθύς εκ πρώτης στιγμής, ο αναγνώστης αντιλαμβάνεται ότι ο δημιουργός αυτού του πονήματος των 609, απολύτως πυκνογραμμένων με ελάχιστο “αέρα” σελίδων, έχει τω όντι, πονέσει. Έχει κοπιάσει με την σύγχρονη εννοιολογία.

Εν πρώτοις λοιπόν το μέγεθος. Είναι μια ογκώδης δουλειά, με ακόμα περισσότερη, πολυεπίπεδη έρευνα

Ακολούθως είναι μια τακτική εργασία. Εκκινεί με τα αρκτικόλεξα και ακρωνύμια που αναφέρονται και τα επεξηγεί. Συνεχίζει με τα “οφειλόμενα”, μια ευχαριστήρια, ευγενική κάρτα του συγγραφέα σε όσους τον βοήθησαν να ολοκληρώσει το έργο του.

Ακολουθεί η Εισαγωγή και τα 66 κεφάλαια, δηλαδή η ουσία, ή ψίχα, ο πλούτος της έκδοσης. Κι όμως δεν βρισκόμαστε παρά στα 2/3 του βιβλίου, διότι στη συνέχεια μας περιμένουν οι 63 σελίδες του επίμετρου με τρεις εξαιρετες εργασίες των Ταξ. Ανδριτσόπουλου, Νικ Ποριώτη, Τασ. Τσιπλάκου, οι οποίες με τη σειρά τους προηγούνται των εβδομήντα σελίδων που καλύπτουν επτά συνεντεύξεις με τους: Χρήστο “Μπούμπη” Βαλασόπουλο, Βασίλη Δεσποτόπουλο, Θόδωρο Καλαμίτση, Μανώλη & Παύλο Κοντέλλη, Γιώργο Ραπτόπουλο, Δημήτριο Σαρακάκη, Αλέξανδρο Τοπάλογλου.

Έτσι τακτικά, αλφαβητικά βαλμένες, γεμάτες αποκαλυπτικά, ενδιαφέροντα στοιχεία, που

μέχρι πρότινος δεν ήταν κατατεθειμένα, αλλά κυρίως δεν ήταν συγκεντρωμένα. Τέλος, το φινάλε δίδεται μέσα από τις βιβλιογραφικές σημειώσεις, άλλες 60 πυκνογραμμένες σελίδες για τις οποίες, υποπτεύομαι πως ο Ηλίας είναι πολύ περήφανος και δικαίως. Κρύβουν, ή καλύτερα αποκαλύπτουν πολύ δουλειά και όσοι επιχειρήσαν να ερευνησουν κάτι μέσω βιβλιογραφίας το νιώθουν.

Τελικό και όχι τελευταίο στοιχείο μετά τον πλούτο και την τάξη, δεν είναι παρά η ποιότητα. Έχει καταβάλει προσπάθεια ο Καφάογλου και ο κόπος του κάρπισε. Είναι εμφανές σε κάθε ενότητα, σε κάθε κεφάλαιο και δεν θα ήταν υπερβολή αν έγραφα σε κάθε σελίδα. Κείμενα πλημμυρισμένα από διασταυρωμένα στοιχεία, ημερομηνίες, επώνυμα, γεγονότα, σχεδόν κουραστικά επαναλαμβανόμενα με μια επιστημονική επιμονή για μια χρονική περίοδο όχι εύκολη στην έρευνα. Κυρίως όμως, δοσμένα με τρόπο όμορφο, με γλώσσα ρέουσα ενίοτε ποιητικά νοσταλγική.

Αυτά τα ολίγα εν αρχή, με την πεποίθηση ότι τέτοιες πρωτοβουλίες προσφέρουν πολλά χωρίς να ζητούν τίποτα σε αντίθεση με το πνεύμα της εποχής το οποίο, το συνηθέστερο, λειτουργεί ανάποδα.

(ακολουθεί δελτίο τύπου).

Στο δεύτερο αυτό δοκίμιό του για την κουλτούρα της αυτοκίνησης, ύστερα από τον Αυτοκίνητο κόσμο (Ύψιλον/βιβλία, 2009), ο Ηλίας Καφάογλου ασχολείται με την ιστορία της ελληνικής αυτοκίνησης, από τον ίππο στην ιπποδύναμη, και την εξέλιξή της από τις αρχές του 20ού αιώνα μέχρι τις παραμονές του Ελληνο-Ιταλικού πολέμου.

Μπορεί, έτσι, να διερευνηθεί μέσα από τόπους και διαδρομές απρόβλεπτες:

Πόσα αυτοκίνητα κυκλοφορούσαν το 1907 ή το 1930 στην Αθήνα;

Πότε έγινε στην Ελλάδα η πρώτη διάβαση πεζών;

Πότε τοποθετήθηκαν τα πρώτα φανάρια;

Πού κατασκευάστηκε το πρώτο ελληνικό αυτοκίνητο;

Γιατί δεν έγινε στη χώρα μας εργοστάσιο της Φορντ;

Γιατί η Ελλάδα δεν έγινε αυτοκινητιστικώς... αγνώριστη, σε μια χώρα που ο Βενιζέλος επιδίωξε να την κάνει «αγνώριστη»;

Ποιο ρόλο έπαιξε η αυτοκίνηση στον έλεγχο του δημόσιου χώρου στην πόλη, δεδομένου ότι κάθε συζήτηση για την αυτοκίνηση είναι, εντέλει, μια συζήτηση πολιτική;

Μπορεί, επίσης, να εξιστορηθεί μέσα από τις ιστορίες των πραγματικών πρωταγωνιστών:

Ποιος ήταν ο Αλέξανδρος Μπαχάουερ;

Σε ποιον ανήκει το αυτοκίνητο με αριθμό κυκλοφορίας 4444;

Πώς υποδέχθηκε η Πιπίτσα το γρηγοριανό ημερολόγιο;

Ποια είναι «η κυρία με τη Ρολλς»;

Πώς ο Κώστας Καρυωτάκης έφτασε «προ της αγχόνης»;

Γιατί ο Οδυσσέας Ελύτης «τρώει τα χιλιόμετρα»;

Ποιος ήταν ο Αντώνιος Σταθάτος;

Τι πίστευε για την αυτοκίνηση ο Ελευθέριος Βενιζέλος;

Πώς τη διαχειρίστηκε ο Ιωάννης Μεταξάς;

Τι κοινό έχουν ο Ανδρέας Εμπειρικός και ο Μάριο Βίττι;

Τέλος, μπορεί να ανιχνευθεί μέσα από τους εθνικούς, κοινωνικούς, αλλά και αθλητικούς αγώνες:

Ποιο ρόλο έπαιξε η χρήση του αυτοκινήτου εν πολέμω στη διάδοση της αυτοκίνησης;

Τι έκαναν στους Βαλκανικούς πολέμους οι «φίφτυ-του»; Γιατί ο Ελληνικός Στρατός δεν έπρεπε να προχωρήσει προς την Άγκυρα;

Πώς συνέβαλε στο μετασχηματισμό της ελληνικής κοινωνίας η ανάπτυξη της αυτοκίνησης;

Πώς βοήθησε η χρήση του αυτοκινήτου στην ανάπτυξη της οικονομίας;

Πότε εμφανίστηκε η ΕΛΠΑ;

Πότε έγινε το πρώτο ράλυ στη χώρα;

*Αυτά και άλλα ερωτήματα διερευνά και απαντά ο συγγραφέας αξιοποιώντας πρωτογενές
αρχειακό υλικό, πρωτογενείς πηγές και
πλούσια βιβλιογραφία σε αυτό το εκτενές δοκίμιο για την ιστορία της ελληνικής
αυτοκίνησης και τη δεξίωσή της από την κοινωνία, μια διαδρομή
μέσω λεωφόρων και ατραπών.*