

Σαν πρόλογος...

Λένε πως τάχα μόνο οι άνθρωποι έχουν ψυχή και μοίρα. Κι ακόμη, πως μόνο αυτοί έχουν το προνόμιο των αναμνήσεων. Σίγουρα, όμως, δεν είναι έτσι. Γιατί και τα «άψυχα» πράγματα έχουν κι αυτά τη μοίρα τους, άλλοτε καλή κι άλλοτε ανάποδη και κακορίζικη, ακριβώς όπως κι οι άνθρωποι.

Εγώ, για παράδειγμα, έζησα κάπου τριάντα χρόνια μια ζωή έντονη, γεμάτη συγκινήσεις και περιπέτειες. Γιατί, βέβαια, τριάντα χρόνια ζωής για ένα αυτοκίνητο είναι μια μακρά ζωή. Και τώρα, γερασμένο κι αποτραβηγμένο στη θλιβερή μοναξιά μου, ζω τις τελευταίες ημέρες μου αραγμένο σε μια μάντρα, λίγο πριν έλθει το τέλος...

Γύρω μου βασιλεύει η σιωπή του θανάτου. Μόνο πότε-πότε έρχονται κάποιοι μουντζούρηδες και με σφυριά και κατσαβίδια σπάνε τα κόκκαλα στα κουφάρια που με περιτριγυρίζουν, ξεριζώνοντας άσπλαχνα κάποια εξαρτήματά τους, που φαίνεται πως τα χρειάζονται.

Τα βλέπω όλα αυτά και μελαγχολώ. Γιατί σκέφτομαι πως όπου να 'ναι θα 'ρθει κι η σειρά μου. Κι αν γλύτωσα μέχρι τώρα από τον ακρωτηριασμό, σίγουρα το οφείλω στα βαθιά μου γεράματα. Ποιος να γνοιαστεί για τα εξαρτήματα ενός παμπάλαιου αυτοκινήτου; Αντίθετα, τα κακόμοιρα τα τζιπ, αν και σκληροτράχηλα, τραβάνε αφάνταστα μαρτύρια καθώς συγκεντρώνουν τη γενική προτίμηση των επισκεπτών του «γηροκομείου» μας. Κι είναι τα δύσμοιρα τόσο νέα! Κανένα τους δεν είναι μεγαλύτερης ηλικίας από 7-8 ετών. Αλλά, βλέπεις, έχουν περάσει τη δοκιμασία του πολέμου κι έχουν τόσο πολύ κακοπάθει, ώστε να θεωρούνται πια άχρηστα. Έχουν, άλλωστε, βγει καινούργια μοντέλα πια στην αγορά· φανταχτερά, εξελιγμένα, αναπαυτικά για τα αφεντικά τους.

Ας είναι... Οι θλιβερές μου σκέψεις με τράβηξαν μακριά.

Χθες, λοιπόν, ήρθε το αφεντικό μου με κάποιον άλλον, που 'μοιαζε χωριάτης, και με περιεργάστηκαν γι' αρκετήν ώρα.

– Μην το βλέπεις έτσι βρομισμένο, άκουσα που 'λεγε στον άλλον. Έχει γνωρίσει δόξες και μεγαλεία. Γερό σκαρί, πολύ γερό. Από τον αριθμό κυκλοφορίας που έχει, μπορείς να κρίνεις: 8812! Θα του πετάξεις τη μηχανή για ν' αλαφρύνει και θα γίνει μια χαρά κάρο, που θα το τραβούν άνετα τα δυο μουλάρια σου! Θα κάνεις θαύματα με δαύτο στο χωριό!

Ακούγοντας τούτα τα λόγια έφριξα. Μου 'ρθε να τρελλαθώ. Τι μου 'μελλε να ζήσω ακόμη! Αναστέναξα βαριά και τα κόκκαλά μου έτριξαν.

– Θα 'χει σαράκι, άκουσα τον άλλον, και γι' αυτό τρίζουν τα ξύλα της καρότσας.

– Δεν έχει τίποτις. Είναι πεντακάθαρο από σκουλήκι και πολύ γερό σου λέω, επέμεινε το αφεντικό μου. Κι απομακρύνθηκαν χωρίς άλλες κουβέντες.

Ώστε έτσι λοιπόν! Όπου να 'ναι, αύριο ή το πολύ μεθαύριο, θα 'ρθουν να μου ξεριζώσουν τα σπλάχνα. Κι ύστερα, το κουφάρι μου θα το χρησιμοποιήσουν για κάρο...

Καθώς τούτες οι θλιβερές σκέψεις με συντρίβουν, τα δάκρυά μου τρέχουν ποτάμι (οι άνθρωποι, που δεν καταλαβαίνουν τίποτα από τους πόνους και τους καημούς των αυτοκινήτων, λένε σε τέτοιες περιπτώσεις πως τάχα έχει φθαρεί κάποια φλάντζα).

Όπου να 'ναι, λοιπόν, το τέλος μου έφτασε. Όσο είναι καιρός ακόμη, καλά θα 'κανα να γράψω τις αναμνήσεις μου. Ίσως, κάποτε, οι άνθρωποι να καταλάβουν πως κι εμείς τα αυτοκίνητα έχουμε ψυχή. Και τότε, αντί να μας πετούν στις χωματερές σαν γεράσουμε, θα μας περιποιούνται και θα μας προσέχουν όπως αρμόζει σε σεβάσιμες ηλικιωμένες υπάρξεις, που ανάλωσαν τη ζωή τους υπηρετώντας τους πιστά κι αφοσιωμένα.

Αρκετά, όμως, φλυάρησα! Είναι ώρα ν' αρχίσω την εξιστόρηση της ζωής μου. «Απομνημονεύματα μιας μακράς ζωής», όπως έγραψε και ο Δημήτριος Καμπούρογλου όταν έγραψε την αυτοβιογραφία του...

*Έγγραφο
Σε μια μάντρα της οδού Συγγρού
Φθινόπωρο 1954*

Η καταγωγή μου.

Τα πρώτα χρόνια της ζωής μου

Είμαι ιταλικής καταγωγής. Γεννήθηκα το 1925 στο Τουρίνο, στα εργοστάσια της FIAT, που είναι από τα μεγαλύτερα και πιο φημισμένα της Ευρώπης. Εκείνα τα χρόνια, έδιναν ιδιαίτερη προσοχή στα νεογέννητα τετράτροχα, που άλλωστε ήσαν χειροποίητα στο μεγαλύτερο μέρος τους. Έτσι, ήλθα στον μάταιο αλλά τόσο όμορφο αυτόν κόσμο με πολλές φροντίδες και ακόμη περισσότερη στοργή. Ήμουν σωστή καλλονή κι ας μην διέθετα κανένα από τα φανταχτερά και ξιπασμένα στολίδια, για τα οποία υπερηφανεύονται τα σημερινά αυτοκίνητα.

Στην Ελλάδα έφθασα με διπλωματικό διαβατήριο, αφού με έφερε εδώ ο πρεσβευτής της Ολλανδίας. Όμως, δεν κράτησα για πολύ τη διπλωματική ιδιότητά μου. Στα 1927, ο πρεσβευτής μετατέθηκε σε άλλη χώρα. Και μη μπορώντας να με πάρει μαζί του στη νέα θέση του, με πούλησε σε κάποιον Κατσαχνιά, που όμως με κράτησε μόνο για πολύ λίγο χρόνο. Λίγο αργότερα απόκτησα νέο αφεντικό: ένα γιατρό, τον Χρήστο Χατζιώτη, που ζούσε στην Αθήνα και λατρεύει τα αυτοκίνητα^[1]. Όπως άκουσα μάλιστα κάποτε να διηγείται το νέο αφεντικό μου σε έναν φίλο του, ήθελε να γίνει μηχανικός αυτοκινήτων και όχι γιατρός. Αλλά ο πατέρας του ήταν ανένδοτος:

[1] Τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούσαν τότε στην Ελλάδα μόλις ξεπερνούσαν τα 10.000. Και η μάρκα μου, η FIAT, συγκέντρωνε την εκτίμηση των οδηγών, αφού μετά τη FORD, που ήταν η πρώτη, ακολουθούσαν τα αυτοκίνητα FIAT. Αν πιστέψουμε τις στατιστικές (που, πάντως, φαίνονται μάλλον αλληλοσυγκρουόμενες και αναξιόπιστες), τη χρονιά που πήρα την Ελληνική Υψηκότητα (δηλαδή το 1927), αγοράστηκαν από Έλληνες οδηγούς 108 αυτοκίνητα FIAT. Για να δώσω μια καλύτερη εικόνα της γενικότερης καταστάσεως που επικρατούσε τότε στη νέα πατρίδα μου ως προς τις συνθήκες κινήσεως των αυτοκινήτων, αξίζει νομίζω να αναφέρω ότι μόλις στις 13 Ιανουαρίου 1928 δημοσιεύθηκε το πρώτο Διάταγμα που όριζε τους κανόνες κυκλοφορίας! Μέχρι τότε, ίσχυε ο... παγκόσμιος κανόνας αυτοσυντηρήσεως «sauve qui peut»! Βέβαια, στα 1927, τα αυτοκίνητα είχαν τουλάχιστον αποκτήσει πινακίδες με τον αριθμό κυκλοφορίας. Κάτι ήταν κι αυτό. Γιατί μέχρι τα μέσα του 1908 κυκλοφορούσαν χωρίς αριθμό!

- *Ο γιος μου θα γίνει επιστήμων, είχε δηλώσει κοφτά, και όχι... μουτζούρης.*

Από την άποψη αυτήν στάθηκα τυχερό! Γιατί ο γιατρός κυριολεκτικά με λάτρευε. Με πρόσεχε και με περιποιόταν. Μόλις παρουσίαζα κάποιο, έστω και ασήμαντο, πρόβλημα, με πήγαινε σε ένα συνεργείο, στην οδό Σωνιέρου. Εκεί, μαζί με τον μηχανικό, τον Νίκο Λουκίσα, με τον οποίον ήσαν φίλοι, με εξέταζε με προσοχή, όπως θα έκανε για έναν ασθενή του. Και ο φίλος του παρατηρούσε:

- *Γιατρέ, γιατί το φέρνεις εδώ το αμάξι; Αφού εσύ τα καταφέρνεις καλύτερα απ' όλους μας.*

Με το νέο μου αφεντικό, λοιπόν, που ήταν γιατρός αλλά και μηχανικός, επρόκειτο να ζήσουμε μαζί 24 ολόκληρα χρόνια, μέχρι που πέθανε ξαφνικά τον Ιούλιο του 1951.

Όλα αυτά τα χρόνια, που, όπως ήδη ανέφερα, για ένα αυτοκίνητο αντιπροσωπεύουν μια πραγματικά μακρά ζωή, πέρασα πολέμους, κατοχή, περιπέτειες, πάντοτε όμως, μαζί με το αφεντικό μου, που κατόρθωνε να με κρατάει κοντά του, σώζοντας με από τις καταραμένες επιτάξεις, που για πολλά χρόνια ήσαν στην ημερήσια διάταξη, πότε από τους Έλληνες και πότε από τους Γερμανο-Ιταλούς.

Όλες αυτές τις περιπέτειες, θα τις διηγηθώ πιο κάτω, όταν έρθει η σειρά τους...

Το νέο αφεντικό μου, λοιπόν, με πέρασε από την ταξινόμηση του Δήμου Αθηναίων, προκειμένου να αποκτήσω Ελληνική Υπηκοότητα. Και ο αριθμός κυκλοφορίας που μου δόθηκε, η ταυτότητα μου δηλαδή, ήταν 8812.^[2]

Πάντως, αν και έγινα έλληνας, εξακολουθούσα να ξεχωρίζω από τα άλλα αυτοκίνητα που κυκλοφορούσαν στους αθηναϊκούς δρόμους, καθώς στο πίσω αριστερό φτερό μου τύπωσαν ένα μεγάλο ευδιάκριτο «Δ» Η ένδειξη αυτή σήμαινε ότι το τιμόνι μου ήταν στη δεξιά πλευρά και όχι στην αριστερή, καθώς συμβαίνει με όλα τα άλλα αυτοκίνητα. Δεν

[2] Εκείνα τα χρόνια, η ταξινόμηση γινόταν όχι από το Υπουργείο Συγκοινωνιών αλλά από τον Δήμο Αθηναίων, ο οποίος χορηγούσε μια μικρή μπακρένια πλακέτα με τον αριθμό κυκλοφορίας. Την πινακίδα αυτή αναρτούσαν στο ψυγείο του αυτοκινήτου.

γνωρίζω πώς και γιατί απέκτησα αυτήν την ιδιαιτερότητα. Ίσως, αρχικός προορισμός μου, πριν ακόμη με αγοράσει ο Ολλανδός πρέσβυς, να ήταν η Αγγλία, όπου τα αυτοκίνητα έχουν το τιμόνι δεξιά· ίσως, πάλι, να ήταν κάποια άλλη αιτία, την οποίαν πάντως δεν έμαθα ποτέ.

Το γεγονός είναι ότι τούτη η ιδιαιτερότητα μού δημιούργησε στην αρχή κάποιες δυσκολίες στην κυκλοφορία. Γρήγορα, όμως, συνήθισα. Μια άλλη ιδιαιτερότητά μου ήταν πως, ενώ ήμουν τετραθέσιο, είχα δύο μόνο θύρες! Η μία, για τα εμπρόσθια καθίσματα, ήταν στην αριστερή πλευρά· κι όταν ο οδηγός ήθελε να μπει ή να βγει, όποιος καθόταν στη θέση του συνοδηγού έπρεπε να εγκαταλείψει τη θέση του για να περάσει ο οδηγός. Η θύρα για τα πίσω καθίσματα, αντιθέτως, ήταν στη δεξιά πλευρά.

Αυτά τα όχι συνήθη χαρακτηριστικά μού έδιναν μια ιδιαίτερη προσωπικότητα, που με έκανε να ξεχωρίζω από τα άλλα αυτοκίνητα. Κι ένιωθα, πραγματικά, πολύ υπερήφανο γι' αυτό.

Λίγες μόνο ημέρες μετά από τότε που ο γιατρός Χρήστος Χατζιώτης έγινε το νέο αφεντικό μου, είχα και έναν άλλον λόγο να αισθάνομαι υπερήφανο: ένα αδελφάκι μου, ένα FIAT 509, με ισχυρότερη βέβαια μηχανή από τη δική μου (το δικό μου κοντέρ γράφει ως ανώτερη ωριαία ταχύτητα μόνο 100 χιλιόμετρα), κατέλαβε τη 2η θέση σε αγώνες που οργάνωσε η ΕΛΠΑ στη λεωφόρο Συγγρού. Η ταχύτητα που ανέπτυξε με οδηγό κάποιον Παπαγεωργόπουλο ήταν κάτι περισσότερο από 161 χιλιόμετρα. Πραγματικά φανταστικό. Τα αποτελέσματα δημοσιεύθηκαν στις εφημερίδες της 11ης Ιουλίου 1927.^[3]

Όταν το νέο αφεντικό μου διάβασε την είδηση αυτήν, κούνησε προβληματισμένο το κεφάλι του και μονολόγησε:

– Δεν πάμε διόλου καλά! Με κάτι επικίνδυνους τρελλούς σαν κι αυτούς που τρέχουν στους αγώνες, πολύ σύντομα το αυτοκίνητο θα γίνει ο υπ' αριθμόν ένα εχθρός των ανθρώπων. Τα θύματα

[3] Την πρώτη θέση κατέλαβε ένα αυτοκίνητο «ΜΙΝΕΡΒΑ», πραγματικό οκτακύλινδρο θηρίο, με ωριαία ταχύτητα 165 χιλιομέτρων, που οδηγούσε ο Ι. Μπαχάουερ, επαγγελματίας οδηγός και ιδιοκτήτης μεγάλου σταθμού αυτοκινήτων στην οδό Ιπποκράτους 33.