

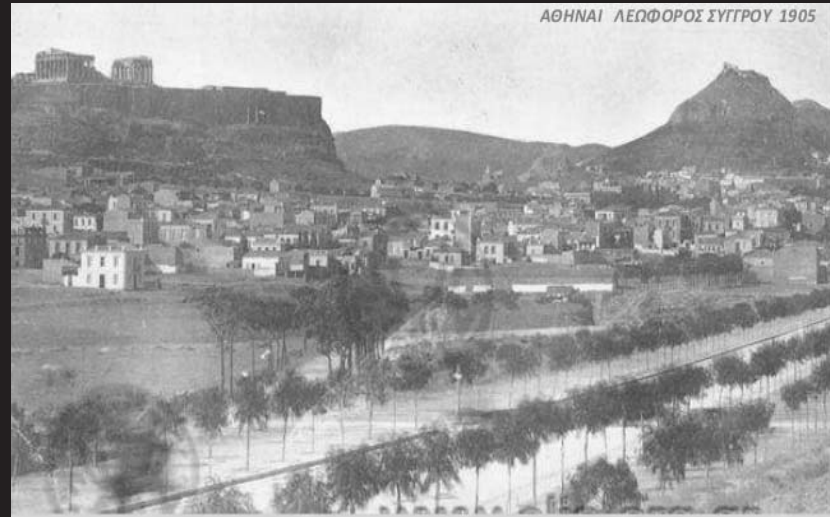
Η Ευφροσύνη Διασχίζει τη Λεωφόρο Συγγρού



ΜΕΤΑ ΤΗ ΜΟΝΟΜΑΧΙΑ ΤΟΥ κ. Χρ. Τσαλα-
καπέλλου προτάσσεται η Αντιπαλαί, αντε-
κλήθρα και ἀπεχθήρα.

ΤΟ ΠΡΟΧΩΣΙΝΟΝ
ΑΤΥΧΗΜΑ
ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ
ΤΑ ΔΥΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΑΝΑΚΡΙΣΕΩΝ

Το προχθές Κυριακή την μεσημέριον ἐ-
πιπέσαν τὸν δρόμον μίαν γυναικίαν ἐξ ἀ-
νεπιγνώστου ἐθνικότητος, ὡς ἦτο ἐπιγνώστου, τὴν
κοινωνίαν τῶν Ἀθηναίων καὶ ἔδοσαν ἀρραβὴν
εἰς τὰς γυναικῶν ἐπιπερῶν ἐφημερίδας νὰ
προβῶσιν εἰς σέλιον καὶ νὰ ἐπιζητήσωσι
τὴν ἄλλοθεν καὶ εὐθὺς παρὰ τὸν παρῆσαν
τὸν ἀτυχήματος. Ὁ δὲ ἦτο ἐν αὐτοῖς φρονι-
μοτέρων νὰ περριεθῶσιν αἱ ἐφημερίδες εἰς
τὴν ἀναγκασίαν τοῦ ἀναζητῆ ὑπονοήσαντες καὶ
νὰ ἐκδηλώσωσι τὴν εὐλογίαν αὐτῶν λέγοντες,
ἀπορώμενοι δὲ τὰ σέλιον καὶ τὴν καταβολή-
μασον προσέβησαν πρὸς ἐπιπέσαν αὐτῶν
ἐπὶ μόνον τοῦ διαβήσαντος τὸ ἐν ἀποκρίσει
τὸν Βολωνεὸν Φουκίτιος κ. Νικ. Σπυριδο-
πύλου εἰς τὸ καθεστῶτον. Ἡ ἀσχημὴ ἐπι-
πέση γυνή, καίτοι ἔδεικε τὰ αὐτοκίνητου
πρὸς τὴν πορείαν καὶ εὐρίσθη εὐθὺς ἐπὶ
αὐτὴν γραμμὴν ἐπὶ τῆς ὁδοῦ καὶ ἐπὶ
τὴν ὁδὸν Φαλήρου τὸ αὐτοκίνητον ἐπι-
πέσας ὁ κ. Σπυριδοπύλος, εὐθὺς ἐπέβη
ἐπὶ αὐτὸν καὶ ἀποκρίθη τὴν ἀσχημὴν ἐπι-
πέσαν μετὰ τῆς γυναικῶν ἀποκρίσεως
αὐτῆς ἀπὸ τῆς ἀποκρίσεως πρὸς αὐτὴν
ἔβητο ἐκ ἀποκρίσεως εἰς ἐκ τῆς
ἑτέρας τοῦ ἀτυχήματος ἀπὸ τοῦ ὁδοῦ
τοῦ ἀνέμου κατέπεσαν ἐπὶ τοῦ ὁδοῦ
ἐβήσαν τὸ ἑτερον αὐτοκίνητον Πηγάριον
ὁδοῦ μὴ δυνάμενος εὐρισθῆναι νὰ ἐπιπέ-
σαν κατὰ τὴν ταχὺτητα τοῦ αὐτοκί-
νητου.



ΟΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ
ΤΟΥ ΔΙΑΔΟΧΟΥ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΤΗΣ ΝΥΚΤΟΣ
Η ΚΟΣΜΟΔΕΙΑ ΤΗΣ ΑΥΤΟΥ ΥΠΕΛΘΗΤΟΣ
ΤΑ ΤΡΑΥΜΑΤΑ ΤΟΥ
ΑΠΕΣΤΑΔΕΜΕΝΟΥ ΕΙΣ ΤΑΤΟΙ ΣΥΝΤΑΚΤΟΥ ΜΑΣ
ΔΙΑ ΤΟΥ ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ ΤΟΥ "ΣΚΡΙΠ,"

Συντάκτης τοῦ «Σκριπ» μετα-
βάς τὴν νύκτα μὲς Τατόιον καὶ
λαβὼν ἐκεῖθεν ὅλας τὰς ἐπιση-
μοὺς πληροφορίες μὲς διεβίβα-
σεν αὐτὰς τηλεφωνικῶς ὡς ἑξῆς:

Η ΑΝΑΤΡΟΠΗ
ΤΑΤΟΙΟΝ, μεσονύκτιον
Ἐπὶ τὴν γέφυραν τοῦ Κληφτα-
σοῦ ὀλίγον κατωθεν τῆς θέσεως



Αυτοκινητιστικά Ατυχήματα και η Εισαγωγή του Αυτοκινήτου στην Ελλάδα (1900-1910)

Ο Πόλεμος γύρω από το Νόημα των Δρόμων



Detroit 1917 [Peter Norton, *Fighting Traffic*]



Πατησίων 1920s
[Αρβανιτόπουλος, *Ιστορία του Ελληνικού
μοτοσικλετισμού*]

Αθήνα 1900s: Μια ραγδαία αλλαγή μεταφορικού παραδείγματος

Εις την οδόν Σταδίου βλέπω γυναίκας απεγνωσμένας πηδῶσας, γέροντας αναγκαζόμενους να διασκελίσουν την οδόν με ορμήν δεκαπενταετούς χαμινίου, μητέρας αι οποίαι φωνάζουν αναζητούσαι το μεταξύ πέντε διασταυρούμενων αμαξών περιπλακέν μικρόν των, δυσκίνητους χονδρούς πηδώντας ως κλόουν προ της επελαυνούσης αμάξης

‘Οι Κίνδυνοι’ [Dangers], Σκριπ, 19 May 1904

Ετοιμότης..

Χρήσεις και Χρήστες των Αυτοκινήτων I Η Ηδονή της Ταχύτητας (Μαστορέματα 1905)

Μαστορέματα και Ανταγωνισμός μεταξύ των Πριγκήπων

**ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΝ
ΤΟΥ ΠΡΙΓΚΗΠΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥ**

Ἐκομίσθη χθὲς ἐξ Ἰβύρωπης ἡ μηχανὴ τοῦ αὐτοκινήτου τοῦ πριγκήπου Ἀνδρέου ἡ ἀποσταλείσα εἰς Ἀγγλίαν πρὸς ἐπισκευήν. Μετὰ τινὰς ἡμέρας θὰ τεθῆ εἰς χρῆσιν τὸ αὐτοκίνητον τῆς Α. Υ., ἀφοῦ προηγουμένως δοκιμασθῆ ἡ δύναμις καὶ ἀντοχὴ τῆς μηχανῆς καὶ ἀφοῦ ἀπὸ τοῦ αὐτοκινήτου ἀφαιρεθῶσι τὰ καθίσματα ὡς καὶ τὰ πρόσθετα βάρη ἵνα οὕτω τὸ αὐτοκίνητον καταστῆ ἐλαφρότερον καὶ δυναθῆ ν' ἀναπτύξῃ ταχύτητα 30 περίπου χιλιομέτρων ἰσὴν πρὸς τοῦ τῆς Α. Υ. τοῦ πριγκήπου Νικολάου τοῦ ταχυτέρου τῶν ἐν Ἑλλάδι αὐτοκινήτων.

Τὴν παρελθούσαν ἐβδομάδα τὸ αὐτοκίνητον τοῦτο διήνυσε τὴν μεταξύ τοῦ Μπαρ τοῦ Π. Φαλήρου μέχρι τῶν Β. σταύλων ἀπόστασιν εἰς 7 λεπτά τῆς ὥρας ἀκριβῶς.

Σημειωτέον ὅτι ἡ ταχύτης του δύναται νὰ

Το αὐτοκίνητο [του Ανδρέα] θα τεθῆ εἰς χρῆσιν ἀφοῦ προηγουμένως δοκιμασθῆ ἡ δύναμις καὶ ἡ ἀντοχὴ τῆς μηχανῆς καὶ ἀφοῦ ἀπὸ τοῦ αὐτοκινήτου ἀφαιρεθῶσι τὰ καθίσματα ὡς καὶ τὰ πρόσθετα βάρη ἵνα οὕτω τὸ αὐτοκίνητον καταστῆ ἐλαφρότερον καὶ δυναθῆ νὰ ἀναπτύξῃ ταχύτητα 30 περίπου χιλιομέτρων ἰσὴς πρὸς τοῦ τῆς Α. Υ. τοῦ Πριγκήπου Νικολάου, τοῦ ταχυτέρου τῶν ἐν Ἑλλάδι αὐτοκινήτων

Ἡ ἀκριβὴς μέτρηση τῆς ταχύτητας

Γνωστὲς τοποθεσίαις αποκτοῦν νέα νοήματα

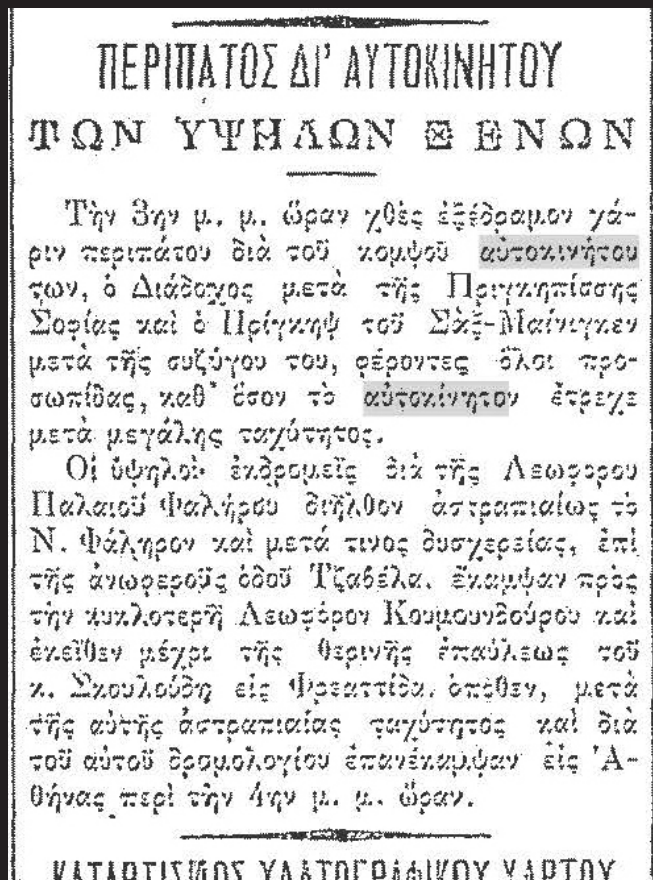
Τὴν Παρελθούσαν Εβδομάδα τὸ αὐτοκίνητο [του Νικολάου] διήνυσε τὴν μεταξύ τοῦ Μπαρ τοῦ Π. Φαλήρου μέχρι τῶν Βασιλικῶν Σταύλων ἀπόστασιν εἰς 7 λεπτά τῆς ὥρας ἀκριβῶς.

Ἐμπρός, 29 Μαρτίου 1905.

Χρήσεις και Χρήστες των Αυτοκινήτων 2

Νέες δυνατότητες κατοχής του χώρου

Νέες αντιλήψεις για τον χώρο και την κίνηση



Εμπρός, 26 January 1907.

[Οἱ Βασιλεῖς] τὴν 3ην μ.μ ὥραν ἐξέδραμον χάριν περιπάτου δια τοῦ κορυφοῦ αυτοκινήτου των (...) φέροντες ὅλοι προσωπίδας, καθ' ὅσον το αυτοκίνητον ἔτρεχε **μετὰ μεγάλης ταχύτητος.**

Οἱ υψηλοὶ εκδρομεῖς δια τῆς Λεωφόρου Παλαιοῦ Φαλήρου διήλθον ἀστραπιαίως τὸ Ν. Φάληρον καὶ μετὰ τινος δυσχερείας, ἐπὶ τῆς ἀνωφεροῦς ὁδοῦ Τζαβέλα, ἔκαμψαν πρὸς τὴν κυκλωτερῆ Λεωφόρον Κομμουνδούρου καὶ ἐκεῖθεν μέχρι τῆς θερινῆς επαύλεως τοῦ κ. Σκουλούδη εἰς Φρεαττίδα, ὁπότεν, μετὰ τῆς αὐτῆς ἀστραπιαίας ταχύτητος καὶ δια τοῦ αὐτοῦ δρομολογίου ἐπανέκαμψαν εἰς Ἀθήνας περὶ τὴν 4ην μ.μ. ὥραν.

Ἡ παντελής απουσία προορισμοῦ

Κάθε πιθανότητα στάσης εννοεῖται ως 'δυσχέρεια'

Ἡ ραγδαία διαδοχὴ των τοπωνυμίων

Ἡ επανάληψη του "ἀστραπιαίως"

Ἡ θεαματικὴ εγγύτητα του χρόνου αναχώρησης με τον χρόνο επιστροφῆς

Ἡ μόλις ανακαλυφθεῖσα προσβασιμότητα του ἀφηρημένου χώρου

Χρήσεις και Χρήστες των Δρόμων στις αρχές του εικοστού αιώνα



*‘Ο καλός Βασιλιάς Αλέξανδρος μετά της
γυναϊκός του Ασπασίας Μάνου’, 1920*

*Οι ανώτερες τάξεις και η αριστοκρατία ανακάλυψαν
μια εκδοχή αυτού που ο Μορτ αποκάλυψε “μηχανή
της περιπέτειας”*

- 1. Η ηδονή της ταχύτητας*
- 2. Μαστορέματα*
- 3. Κατοχή και ομογενοποίηση του αφηρημένου χώρου*



*Γυναίκες και παιδιά γύρω από δημόσιο πηγάδι, Αθήνα,
χρονολογία άγνωστη*

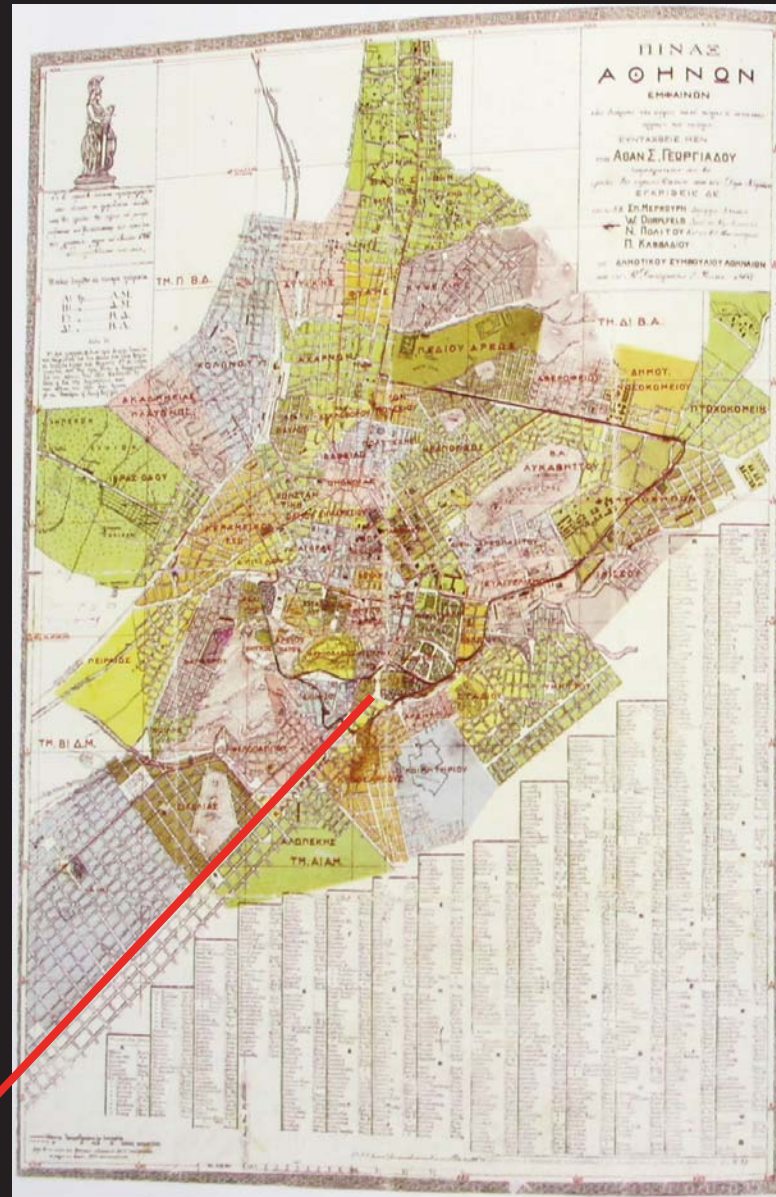
Η εργατική τάξη

- 1. Αναψυχή*
- 2. Αναπαραγωγή της εργατικής δύναμης*
- 3. Εργασία και μετάβαση στην εργασία*

Λεωφόρος Συγγρού, 1905

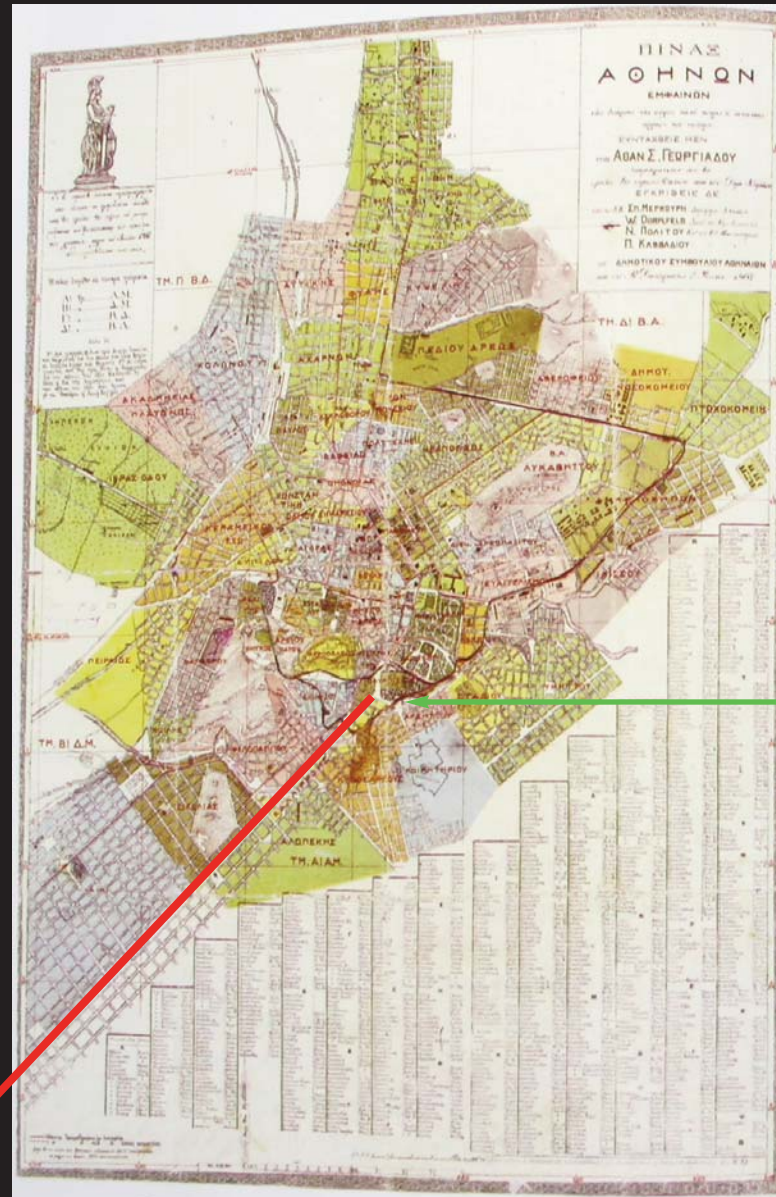
Ένας δρόμος εξαιρετικά ευθύς και πλατύς άφογος για να απολαύσεις κανείς την ηδονή της ταχύτητας.
Ένα σύμβολο προόδου.

Η γεωγραφία και το μέγεθος την καθιστούσαν τον πιο κατάλληλο τρόπο για την εφαρμογή των νέων εννοήσεων του χώρου.



Ένας δρόμος που διέσχιζε κατοικημένες περιοχές ο πληθυσμός των οποίων υπερέβαινε τις 5.000.

Ο πρώτος επίσημος αγώνας αυτοκινήτων στην Συγγρού 26 Φεβρουαρίου 1906.



Λόφος Αναλάτου

Πύλη του Αδριανού

Η περιοχή αποκλείστηκε για 4 ημέρες. Παρακολούθησαν ο βασιλιάς και το υπουργικό συμβούλιο. Μια κάποια ένταση παρατηρείται στο κοινό.

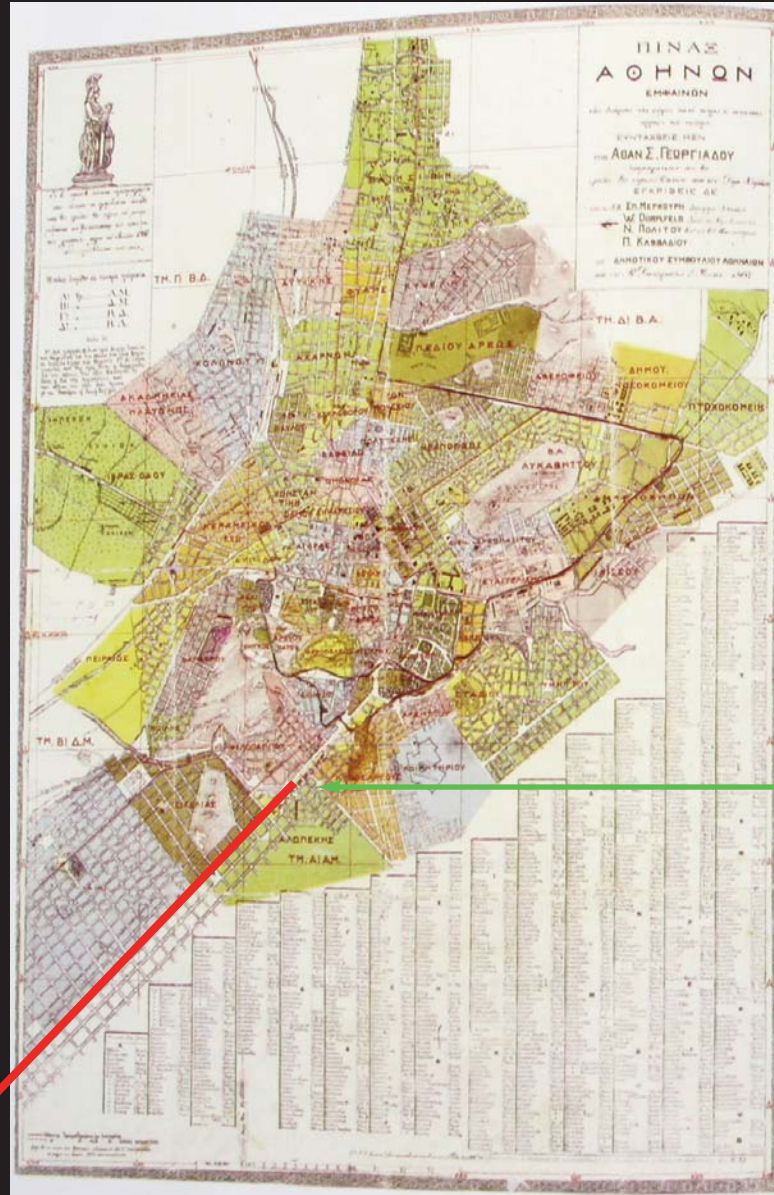
Τα πρώτα δύο θανατηφόρα αυτοκινητιστικά ατυχήματα στην Ελλάδα

Πρώτο ατύχημα

Λόφος Αναλάτου

Πρώτες πρωινές ώρες της 3ης
Απριλίου του 1906.

Το αυτοκίνητο της οικογένειας
Εμπειρικού σκότωσε έναν
“μεσήλικο άνδρα” το όνομα του
οποίου παρέμεινε άγνωστο



Δεύτερο ατύχημα

Ζυθοποιία Φιξ, Κυριακή της
Αποκριάς, 4 Μαρτίου 1907.

Η Ευφροσύνη Βαμβακά,
υπηρέτρια, προσπαθεί να
διασχίσει τη Λεωφόρο
Συγγρού.

Η Ευφροσύνη Διασχίζει τη Λεωφόρο Συγγρού, 4 Μαρτίου 1907

Το θύμα: Ευφροσύνη Βαμβακά, υπηρέτρια

Διέσχισε τη λεωφόρο Συγγρού κατευθυνόμενη προς ένα φιλικό σπίτι στην άλλη πλευρά. Ήταν Κυριακή της Απόκριας και ήθελε να τους καλέσει σε δείπνο.

Οδηγός νο. 1: Νίκος Σιμόπουλος, βουλευτής και γιος του υπουργού των οικονομικών. Είχε εμπλακεί σε αυτοσχέδιο αγώνα.

Οδηγός νο. 2: Πρίγκηπας Ανδρέας, ο ήδη γνωστός μας μανιώδης αυτοκινητιστής.



Ο Αρχηγός της Αστυνομίας Δαμηλάτης τοποθετείται περί Αυτοκινήτων και Αστικών Δρόμων, 6 Μαρτίου 1907.

Η αστυνομική διάταξις εφαρμόζεται πληρέστατα και δια τούτο εντός της πόλεως δεν επιτρέπεται να αναπτύσσεται ταχύτης πλέον των 10 χιλιομέτρων.

Εκτός όμως της πόλεως, όπως εις την λεωφόρον Συγγρού, η διάταξις αυτή δεν ημπορεί, ούτε και πρέπει να εφαρμοσθή, φρονώ,

διότι όπως κάθε άλλος άνθρωπος θέλει με την άμαξάν του ή με το ποδήλατό του να διασκεδάση αναπτύσσων μεγάλη ταχύτητα, πάντοτε εκτός της πόλεως,

ούτως επιτρέπεται, φρονώ, και εις τα αυτοκίνητα να αναπτύσσωσιν εκτός της πόλεως όσην ταχύτητα θέλουν.

Και δια τα αυτοκίνητα ο μόνος κατάλληλος προς τούτο τόπος είναι η Λεωφόρος Συγγρού.

Ο διοικητής της αστυνομίας Δαμηλάτης περί διαφιλονικούμενων εννοιών και Ευφροσύνης

Η αστυνομική διάταξις εφαρμόζεται πληρέστατα και δια τούτο εντός της πόλεως δεν επιτρέπεται να αναπτύσσεται ταχύτης πλέον των 10 χιλιομέτρων.

Εκτός όμως της πόλεως, όπως εις την λεωφόρον Συγγρού, η διάταξις αυτή δεν ημπορεί, ούτε και πρέπει να εφαρμοσθή, **φρονώ**,

διότι όπως κάθε άλλος άνθρωπος θέλει με την άμαξάν του ή με το ποδήλατό του να διασκεδάση αναπτύσσων μεγάλη ταχύτητα, πάντοτε εκτός της πόλεως,

ούτως επιτρέπεται, **φρονώ**, και εις τα αυτοκίνητα να αναπτύσσωσιν εκτός της πόλεως όσην ταχύτητα θέλουν.

Και δια τα αυτοκίνητα ο μόνος κατάλληλος προς τούτο τόπος είναι η Λεωφόρος Συγγρού.

Ο διοικητής της αστυνομίας Δαμηλάτης περί ορίων της πόλης και Ευφροσύνης

Η αστυνομική διάταξις εφαρμόζεται πληρέστατα και δια τούτο εντός της πόλεως δεν επιτρέπεται να αναπτύσσεται ταχύτης πλέον των 10 χιλιομέτρων.

Εκτός όμως της πόλεως, όπως εις την λεωφόρον Συγγρού, η διάταξις αυτή δεν ημπορεί, ούτε και πρέπει να εφαρμοσθή, φρονώ,

διότι όπως κάθε άλλος άνθρωπος θέλει με την άμαξάν του ή με το ποδήλατό του να διασκεδάση αναπτύσσων μεγάλη ταχύτητα, πάντοτε εκτός της πόλεως,

ούτως επιτρέπεται, φρονώ, και εις τα αυτοκίνητα να αναπτύσσωσιν εκτός της πόλεως όσην ταχύτητα θέλουν.

Και δια τα αυτοκίνητα ο μόνος κατάλληλος προς τούτο τόπος είναι η Λεωφόρος Συγγρού.

Ο διοικητής της αστυνομίας Δαμηλάτης περί κοινωνικού ζητήματος, ταχύτητας και Ευφροσύνης

Η αστυνομική διάταξις εφαρμόζεται πληρέστατα και δια τούτο εντός της πόλεως δεν επιτρέπεται να αναπτύσσεται ταχύτης πλέον των 10 χιλιομέτρων.

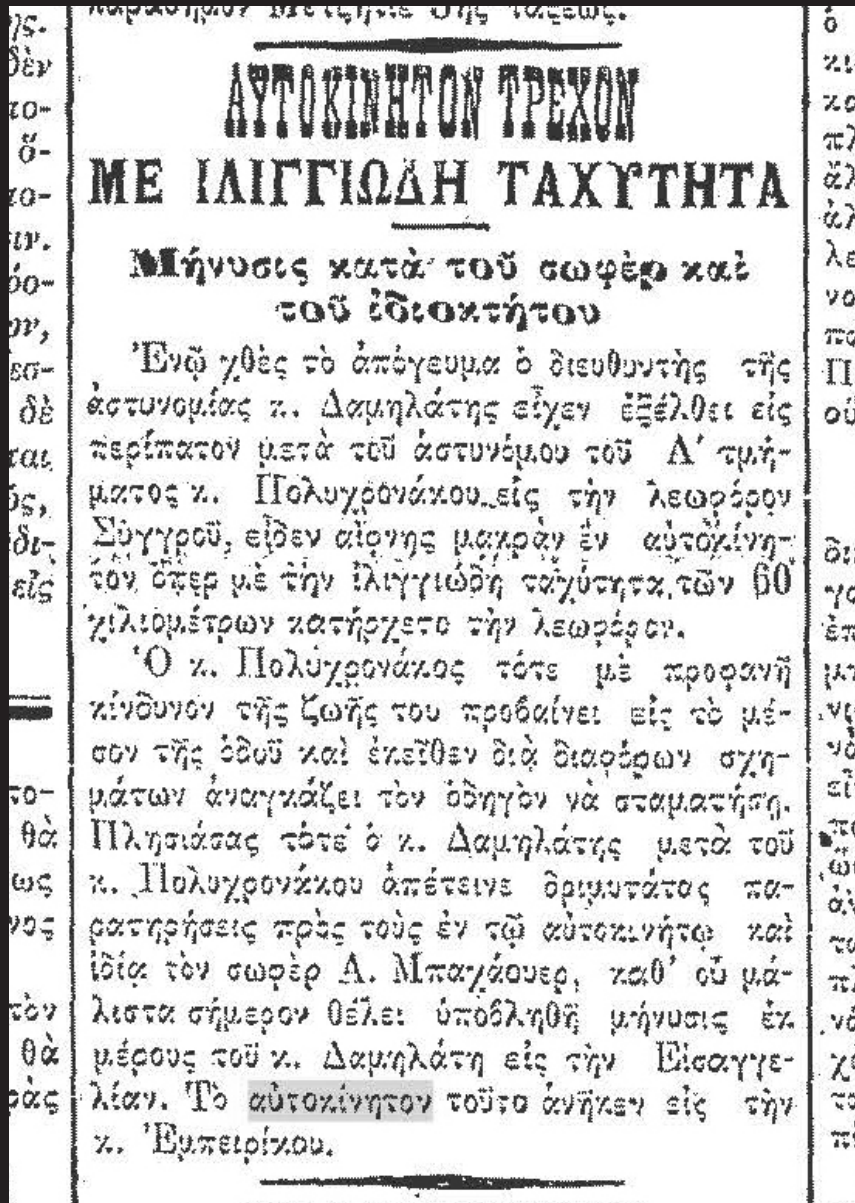
Εκτός όμως της πόλεως, όπως εις την λεωφόρον Συγγρού, η διάταξις αυτή δεν ημπορεί, ούτε και πρέπει να εφαρμοσθή, φρονώ,

διότι όπως *κάθε άλλος άνθρωπος* θέλει με την άμαξάν του ή με το ποδήλατό του να διασκεδάση αναπτύσσων *μεγάλη ταχύτητα*, πάντοτε εκτός της πόλεως,

ούτως επιτρέπεται, φρονώ, *και εις τα αυτοκίνητα* να αναπτύσσωσιν εκτός της πόλεως όσην ταχύτητα θέλουν.

Και δια τα αυτοκίνητα ο μόνος κατάλληλος προς τούτο τόπος είναι η Λεωφόρος Συγγρού.

Ορισμένες αντιδράσεις (πάντως εκτός της πόλεως)



Εμπρός, 14 March 1907

Λιθοβολισμός εις την οδόν Μεσογείων

Ἐνα αυτοκίνητο ελιθοβολήθη χθες εις την οδὸν Μεσογείων. Ο λιθοβολισμός αὐτός εἶνε ἡ πρώτη θορυβώδης αποδοκιμασία ἣτις γίνεται κατὰ αυτοκινήτου καὶ ἡ πρώτη ζωηρὰ εκδήλωσις τῆς ἀγανακτήσεως ἡ ὁποία κατέχει τὸν κόσμον ἀπὸ τῆς ἡμέρας τοῦ δυστυχήματος τῆς λεωφόρου Συγγροῦ.

[Εμπρός, 13 Μαρτίου 1907]

Δαμηλάτης μαινόμενος

Ο διευθυντὴς τῆς ἀστυνομίας κ. Δαμηλάτης εἶχεν ἐξέλθει εἰς περίπατον εἰς τὴν λεωφόρον Συγγροῦ (...)

Εἶδεν αἰφνης ἐν αὐτοκίνητον (...) ἱλιγγιώδη ταχύτητα (...)

Με προφανῆ κίνδυνον τῆς ζωῆς του προβαίνει εἰς τὸ μέσον τῆς οδοῦ (...)

Αποτείνει δριμυτάτας παρατηρήσεις (...)

Σήμερον θέλει υποβληθῆ μήνυσις (...)

Το αὐτοκίνητον τῆς κ. Εμπειρικοῦ (...)

[Εμπρός 14 Μαρτίου 1907]

Ο ημερήσιος τύπος περί προόδου, ταχύτητας και Ευφροσύνης

Εφόνευσε μίαν γυναίκαν εις την λεωφόρον Συγγρού, ενδέχεται δε να φονεύση αύριο και κανέναν άνδραν.

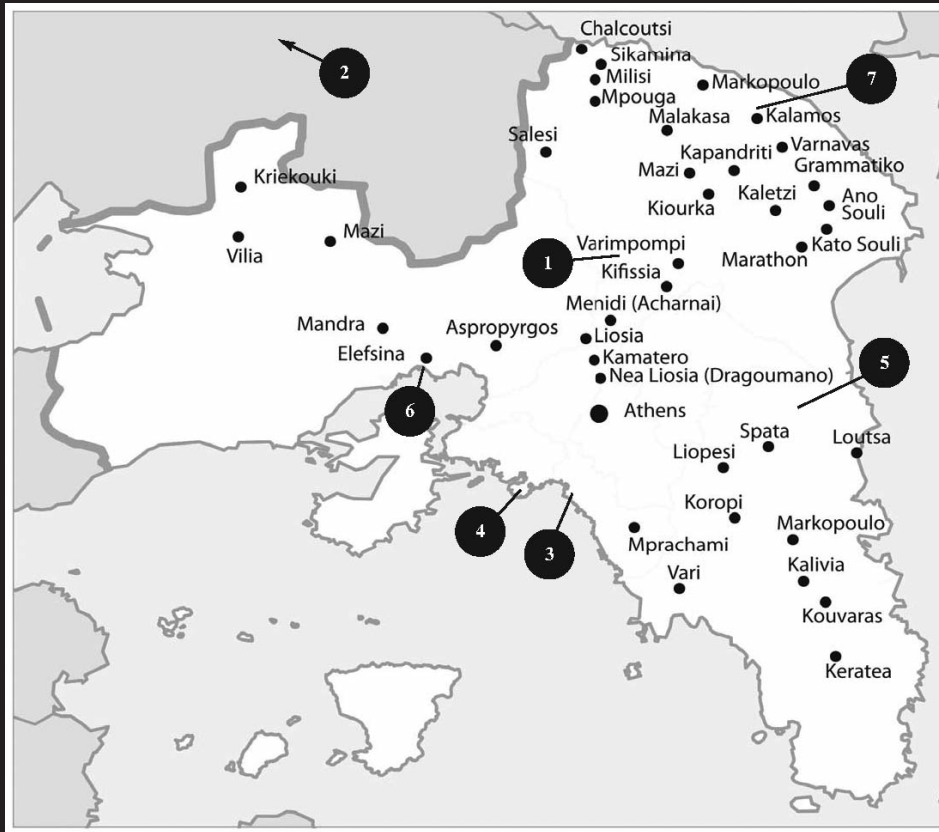
Αλλ' άνθρωποι οι οποίοι εις οδόν τόσον ευρείαν και τόσο ευθείαν (...) κατορθώνουν να ευρεθούν ενώπιον ενός αυτοκινήτου και να διαμελισθούν υπ' αυτόν, σημαίνει ότι είναι μοιραίον να αποθάνουν τοιούτον θάνατον ή είναι τόσον ζώα ώστε να μην είναι και μεγάλη απώλεια ο θάνατός τους.

Αυτοί άλλως αν δεν καταπλακωθούν από αυτοκινήτου, θα διαμελισθούν υπό σούστας ή και υπό του οδοστρωτήρος.

Και χάριν αυτών βέβαια δεν θα σταματήσει η πρόοδος, έστω και όταν είνε απλή πρόοδος πολυτελείας.

[“Διατί Τρέχει”, Εμπρός, 15 Μαρτίου 1907]

Εκδρομές - η ομογενοποίηση του εθνικού χώρου



Ο σωφέρ σταμάτησε, συνέλαβε τον δράστην και τον απήγαγον επί αυτοκινήτου 15 λεπτά μακράν του χωριού του ουρλιάζοντα εις ακατάληπτον Αλβανικήν γλώσσαν. Έπειτα τον άφηκεν ελεύθερον. (...)

- Θα του βγη ολίγον ξυνός ο περίπατος, [παρατήρησε] ο σωφέρ. Ξέρετε πόση ώρα θέλει τώρα για να επιστρέψη εις το χωριό του; Απάνω κάτω δύο ώραις!

Αρβανιτοχώρια της Αττικής

1. Τατόι 2. Προς Θήβα 3. Παλαιό Φάληρο 4. Φρεαττύδα 5.

Πικέρμι 6. Ελευσίνα 7. Κάλαμος

Πόλεμος - η ομογενοποίηση του εθνικού χώρου



Μιλτιάδης Νεγρεπόντης, Ιδρυτής του Ομίλου Αντισφαιρίσης, διοργανωτής του αγώνα αυτοκινήτων στη λεωφόρο Συγγρού, μανιώδης αυτοκινητιστής, διοικητής του "Όρχου Αυτοκινήτων"

Βενιζελική νομοθεσία, 11/1911

«ένα οργανικό σύνολο, ένα ενιαίο σχέδιο ορθολογικής οργάνωσης και έγκυρης εκπροσώπησης όλων των βασικών ταξικών συμφερόντων».

«καλόν είναι μιν να στέκηται [κανείς] δια να παράσχη βοήθειαν εις τους παθόντας, αλλά τα τοιούτου είδους δυστυχήματα προκαλούσι την έξαψιν των παρόντων και την άμεσον εκδίκησιν, ως εκ τούτου δε διασαλεύεται η τάξις η δημοσία και θα προσθέσωμεν επί πλέον και άλλα ατυχήματα».

«ο οδηγός απαλλάσσεται πάσης ποινής, εάν το ατύχημα προήλθεν εξ ελλείψεων του αυτοκινήτου, τας οποίας δεν ηδύνατο μεθ' οιανδήποτε επιμέλειαν να γνωρίση».

μεταξύ των βασικών εισηγητών του νόμου περί αυτοκινήτων βρίσκουμε και τον κύριο Π. Καραπάνο, βουλευτή και φανατικό αυτοκινητιστή. Μόλις ένα χρόνο πριν, το αυτοκίνητο του Καραπάνου είχε σκοτώσει τον «30ετή Ι. Ευαγγέλου». Ήταν 10 το βράδυ της 6ης Αυγούστου του 1910 και στο αυτοκίνητο «επέβαινε εύθυμος φιλική ομάς».

Conclusion

On the historical nature of Ulrich Beck's 'social compact'

Ulrich Beck on the 'social compact' and 'unavoidable residual risks'

'Modernity, which brings uncertainty to every niche of existence, finds its counter-principle in a social compact against industrially produced hazards and damages' [Beck, 1992]

The historical nature of Beck's 'social compact'

But this 'social compact' was not signed overnight. It emerged through a fierce conflict that took place for the better part of the twentieth century.

Events such as the ones discussed here, take us to a point in time when the 'compact' had not yet been signed. Even more so, to a point in time when the necessity of the 'compact' was not yet apprehended. So we found no 'social compact' here, only social conflict.

A new 'common sense' [Jain, 2004] was invented through this conflict. It concerned what is public and what is private, what is space, property, mobility, civil liability, progress. At certain moments, even the notions of life and death had to be renegotiated. Until this construction of meanings was complete, the power of the automobile would remain dismal. And this construction was impossible without taking into account the interests, opinions and everyday practices of the lower classes.

Conclusion

On the History of Technology

The 'spectacle of smooth functioning'

The preceding narrative of the introduction of the automobile in Greece adopts the thesis according to which 'the accident tells us much more about the cultural effects of technology than the spectacle of its smooth functioning ever could' [Duffy, 2009. Virilio, 1977].

The sources we used revolve around violent accidents, break-downs and collisions. These exceptional moments are bound to elude us if we insist on dealing exclusively with the smooth everyday function of capitalist societies and their technologies.

Yet it is during these exceptional moments that the elite came to momentary, violent contact with the working class. Hence, we are able to discern the discourse, practices and meanings surrounding the relations between them with a clarity that could not have been attained otherwise.

Conclusion

On the History of Technology

The invisible made visible

Automobile accidents in Greece during the turn of the century were, among other things, momentary instances during which Greek History's 'invisibles' became visible. It is during these instances that they are still visible in our historical sources, sometimes even rescued 'from the enormous condescension of posterity' [Thompson, 1963].

We should rejoice in this newfound visibility. Not because of having fulfilled some moral imperative, but because without these 'invisibles' Greek history remains partial and incomplete.