

ΒΗΜMagazino

ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ
ΓΙΟΡΤΑΖΕΙ
ΜΕ ΛΑΜΠΡΟΤΗΤΑ
ΤΑ 77α ΓΕΝΕΘΛΙΑ
ΚΑΙ ΤΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ
ΤΡΙΩΝ ΧΡΟΝΩΝ
ΣΤΟΝ ΘΡΟΝΟ.

- ΤΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ
- ΟΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ
- ΟΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ
- ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ
ΜΟΝΑΡΧΙΑΣ

ΚΑ ΡΟ ΛΟΣ Γ'

ΣΑΡΑΗΝΙΑ ΤΑΞΙΔΙ ΣΤΟ ΕΚΤΥΦΑΛΩΤΙΚΗΣ ΟΜΟΡΦΙΑΣ ΤΙΡΚΟΥΑΖ ΝΗΣΙ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

ΠΡΟΣΩΠΑ Κ. ΑΛΚΑΡΑΘ, Θ. ΔΟΒΡΗΣ, Α. ΧΕΝΚΕ, Θ. ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ, Γ. ΠΙΑΝΝΑΤΟΣ

ΜΠΕΖΑΝΣΟΝ Η ΤΕΧΝΗ ΤΟΥ ΧΟΡΟΥ ΚΑΙ Η ΖΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΣΕ ΕΝΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΜΟΥΣΕΙΟ



9 772623 493002 24

1η Ιουλίου 1969.
Η Βασίλισσα Ελισάβετ Β' παρουσιάζει επίσημα τον 20χρονο Κάρολο, Πρίγκιπα της Ουαλίας και διάδοχο του θρόνου, σε μια τελετή που παρακολούθησαν 500 εκατομμύρια τηλεθεατές σε όλον τον κόσμο.

Η ετήσια γενέθλια παρέλαση προς τιμήν του βρετανού μονάρχη αποτελούσε ανέκαθεν την ιδανική ευκαιρία για να μετρηθούν τα μέλη της βασιλικής οικογένειας αλλά και να αναμετρηθούν με το γόητρο, την αίγλη και την επιρροή τους σε έναν κόσμο που μοιάζει να μην τους έχει ακριβώς ανάγκη πια.



TROOPING THE COLOUR Η ΘΕΡΙΝΗ ΣΥΝΑΕΙΣ ΤΩΝ ΟΥΙΝΔΣΟΡ

ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΩΣΤΑ ΜΠΟΥΡΟΥΣΗ

Για πολλά θα μπορούσε να κατηγορήσει ή έστω να ψέξει κανείς τον βασιλιά Κάρολο Γ'. Αλλά οφείλει να του αναγνωρίσει πως στις 1.000 και πλέον ημέρες που συμπληρώνει αισίως στον θρόνο δεν συνέβη τίποτα από τα πολλά – και δυσοίωνα – που προδίκάζαν οι Κασσάνδρες. Ο θεσμός της μοναρχίας δεν κατέρρευσε, το παλάτι δεν διαλύθηκε στα εξ'ων συνετέθη, ακόμα και οι «αντάρτες» του Στέμματος, ο πρίγκιπας

Χάρι και η Μέγκαν Μαρκλ, μοιάζουν να έχουν τοποθετηθεί πλέον από την κοινή γνώμη εκεί που με τόσο κόπο και άλλες τόσες επικοινωνιακές αβλεψίες επέλεξαν: σχεδόν στα αζήτητα. Μπορεί στα σχεδόν τρία χρόνια που ο μονάρχης του Ηνωμένου Βασιλείου έχει αναλάβει καθήκοντα το παλάτι να έχει πάψει να λειτουργεί ως ακαταπόνητη, καλολαδωμένη μηχανή παραγωγής σκανδαλοθηρικών ειδήσεων – και αυτό είναι μάλλον ένα κακό νέο για τα βρετανικά αλλά και τα όπου γης

tabloids –, ωστόσο οι Ουίνδσορ με έναν τρόπο έχουν καταφέρει να ανακόψουν την ελεύθερη πώση της αίγλης και του γοήτρου τους. Προφανώς τόσο η ασθένεια του ίδιου του βασιλιά όσο και της πριγκίπισσας Κέιτ δημιούργησαν ανάχωμα στο διαρκές κρέμασμα της γαλαζοαίματης φαμίλιας στα μανταλάκια και έδωσαν το επικοινωνιακό πάνω χέρι ξανά στο παλάτι. Ή, για άλλους, έφεραν ένα καλοδεχούμενο μεν σιωπητήριο, το οποίο όμως ώρες-ώρες μοιάζει εκκωφαντικό.



Πάνω από χίλιοι ένστολοι συμμετέχουν στις ετήσιες εκδηλώσεις του Trooping the Colour στο κέντρο του Λονδίνου.



● Ο πρίγκιπας Κάρολος το 1951 στην αγκαλιά του πατέρα του, Φίλιππου, και η αδελφή του, Άννα, στην αγκαλιά της μητέρας τους, Ελισάβετ.

Είναι τόσο η διακριτικότητα των Ουίνδσορ τα τελευταία δύο χρόνια – και μάλιστα φαντάζει γιγαντωμένη έπειτα από τα δύο προηγούμενα έτη της περιδίνησης στα απόνερα του Megxit – που θα έπρεπε να ευχαριστεί κανείς τις καθιερωμένες ετήσιες παράτες οι οποίες λειτουργούν ως υπενθύμιση στην οικουμένη ότι η πιο φωτογενής βασιλική οικογένεια του κόσμου εξακολουθεί να ζει ανάμεσά μας. Το φετινό Trooping the Colour ή, αλλιώς, τα γενέθλια του βασιλιά ήταν μια τέτοια αφορμή. Μπορεί ο Κάρολος να ήρθε στον κόσμο στις 14 Νοεμβρίου του 1948 στις 9.14 μ.μ. ακριβώς στο παλάτι του Μπάκιγχαμ – γεννήθηκε μάλιστα μέσω καισαρικής τομής –, ωστόσο από τις 8 Σεπτεμβρίου του 2022, όταν και διαδέχθηκε τη μητέρα του στον θρόνο, ανάμεσα στις άλλες αναθεωρήσεις που όφειλε να κάνει ήταν και εκείνη της ημέρας του επίσημου εορτασμού

των γενεθλίων του. Αλλωστε, από το 1748, δηλαδή για περισσότερο από δύο αιώνες, οι βασιλείς της Αγγλίας εϊθισται να γιορτάζουν τη γενέθλια ημέρα τους στο διάστημα μεταξύ του δεύτερου δεκαπενθημέρου του Μαΐου και του πρώτου του Ιουνίου. Πρόκειται για μια παράδοση που ξεκίνησε ο συνονόματος του νυν μονάρχη, βασιλιάς Κάρολος Β', τον 17ο αιώνα, η οποία όμως καθιερώθηκε και εξελίχθηκε σε επίσημο θεσμό μετά τα μέσα του 18ου αιώνα από τον Γεώργιο Γ'. Η ακριβοθώρητη Βικτωρία & η

πανταχού παρούσα Ελισάβετ Β' Ο λόγος που οι μονάρχες επέλεξαν τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή για να γιορτάζουν τα γενέθλιά τους είναι μάλλον προφανής. Πρόκειται για την περίοδο με τον ιδανικότερο καιρό για υπαίθριες εκδηλώσεις στο Νησί (βλ. Μεγάλη Βρετανία) και τις λιγότερες πιθανότητες κλιματικής αστάθειας (βλ. βροχή). Βεβαίως, δεν πετούσαν όλοι οι κάτοχοι του Στέμματος ακριβώς τη σκούφια τους για τη γιορτή που εξυμνεί το μεγαλείο τους, τιμά τη βρετανοσύνη και αποτίνει φόρο τιμής στη στρατιωτική ισχύ του βασιλείου. Πάρτε για παράδειγμα τη βασίλισσα Βικτωρία, η οποία, αν και παρέμεινε στον θρόνο για σχεδόν 64 συναπτά έτη, έδωσε μόλις και μετά βίας μία φορά το «παρόν» στο Trooping the Colour το καλοκαίρι του 1895. Και αυτό γιατί εκείνη τη χρονιά οι εκδηλώσεις έλαβαν χώρα στο κάστρο του Ουίνδσορ. Μπορεί η τρισέγγονή της, βασίλισ-

● Το νέο βασιλικό ζεύγος της Αγγλίας στο μπαλκόνι του Μπάκιγχαμ την ημέρα της στέψης του Καρόλου Γ' και της Καμίλα, τον Μάιο του 2023.

«**Μολονότι το Trooping the Colour αποτελεί μια φαραωνικών διαστάσεων στρατιωτική παρέλαση με τη συμμετοχή περισσότερων από 1.400 ενστόλων, 200 αλόγων και περίπου 400 μουσικών, το ενδιαφέρον τα τελευταία χρόνια στρέφεται στο μπαλκόνι του Μπάκιγχαμ, όπου ο μονάρχης και η βασιλική οικογένεια στοιχίζονται για να φωτογραφηθούν**

σα Ελισάβετ Β', να κληρονόμησε πολλά από την προ-προγιαγιά της, όμως αποδείχθηκε μία από τις φανατικότερες θιασώτριες του επίσημου εορτασμού, ο οποίος επί των ημερών της έλαβε διαστάσεις κοινωνικού γεγονότος. Η ίδια μάλιστα ανέβαλε μόλις μία φορά την παρουσία της στο πάνδημο γιορτάσι το 1955, λόγω της απεργίας που είχαν κηρύξει οι υπάλληλοι του δικτύου σιδηροδρόμων. Στα χρόνια της Ελισάβετ Β' στον θρόνο, το Trooping the Colour απέκτησε τις προδιαγραφές και τις τελετουργίες που λίγο-πολύ γνωρίζουμε σήμερα. Και βέβαια καθιερώθηκε η πραγματοποίησή του στις αρχές Ιουνίου, αφού οι εορτασμοί συνέπνιπταν περίφημα με την επέτειο της δικής της στέψης, που είχε λάβει χώρα στις 2 Ιουνίου του 1953. Η ίδια η Ελισάβετ έκανε ό,τι περνούσε από το χέρι της για να «τερματίζει» το μεγαλείο. Από το 1969 έως το 1986, για παράδειγμα, εμφανιζόταν έφιππη στην αγαπημένη της φοράδα και με τη στρατιωτική της εξάρτηση, ενώ αναγκάστηκε να ενδώσει στην ιππίατση άμαξα – και να απεκδυθεί τη στρατιωτική στολή – μόλις το 1987. Εξί χρόνια νωρίτερα, η βασίλισσα, στη διάρκεια της παρέλασης, είχε έρθει αντιμέτωπη με έναν εξοργισμένο άνεργο συμπατριώτη της, ο οποίος είχε πυροβολήσει έξι φορές προς το μέρος της. Ευτυχώς, τα σκάγια του ήταν άσφαιρα, ωστόσο το αλόγο της (και η ίδια) τρόμαξε.

Η εποχή του Καρόλου Γ'

Ως φόρο τιμής στη μητέρα του και τη συνήθειά της να υπεισέρχεται ερμηνεύθηκε το 2023 η πρώτη εμφάνιση του Καρόλου Γ' στον επίσημο εορτασμό των γενεθλίων του. Μολονότι πλησίαζε το κατώφλι των 75 ετών, ο νέος μονάρχης προσήλθε στην εκδήλωση έφιππος, όπως δηλαδή η Ελισάβετ παλαιότερα. Το παράξενο με το Trooping the Colour είναι πως παρότι πρόκειται για μια φαραωνικών διαστάσεων στρατιωτική παρέλαση με τη συμμετοχή περισσότερων από 1.400 ενστόλων, 200 αλόγων και περίπου 400 μουσικών, το ενδιαφέρον τα τελευταία χρόνια στρέφεται όχι στην ίδια τη γιορτή αλλά στην κατακλείδα της. Αυτή δηλαδή που γράφεται στο μπαλκόνι των ανακτόρων του Μπάκιγχαμ, όταν ο μονάρχης και η βασιλική οικογένεια έχουν επιστρέψει από την επιθεώρηση των στρατιωτικών σωμάτων και στοιχίζονται για να φωτογραφηθούν – εντάξει, και για να παρακολουθήσουν την αεροπορική επίδειξη της RAF. Μόλις οι 41 κανονιοβολισμοί από το Γκριν Παρκ και οι άλλοι 62 από τον Πύργο του Λονδίνου



Ο αξιότιμος γεροισιαστής του Ρόουντ Αϊλαντ, Τζορτζ Π. Γουέτμορ, και η σύζυγός του επιβαίνουν σε ένα γαλλικής προέλευσης Krieger Landaulette γύρω στο 1906.

Η ΧΡΥΣΗ ΕΠΟΧΗ ΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Πριν από εκατό και πλέον χρόνια, τα οχήματα εκτόπισαν τις ιππήλατες άμαξες από τους δρόμους των δυτικών μητροπόλεων, με πρωτοπόρο μια τεχνολογία που έμελλε να ξεχαστεί για δεκαετίες.



Πειραματικό ηλεκτρικό αυτοκίνητο του 1914 που δοκίμασαν από κοινού να κατασκευάσουν ο μεγιστάνας των βενζινοκίνητων Χένρι Φορντ και ο μεγάλος εφευρέτης Τόμας Εντισον.

ΑΠΟ ΤΟΝ ΜΑΡΚΟ ΚΑΡΑΣΑΡΙΝΗ

Το 1897 η Νέα Υόρκη υπέφερε από μια μάστιγα. Προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες μαζικής συγκοινωνίας του αυξανόμενου πληθυσμού των 3,4 εκατομμυρίων κατοίκων της η πόλη χρειαζόταν άλογα, πολλά άλογα. Για την ακρίβεια, κατακλυζόταν από ένα γιγάντιο στράτευμα ιππικού που έφτανε τις 150.000, καθένα από τα οποία υπολογιζόταν ότι αφόδευε περίπου 16 κιλά περιττώματα ημερησίως. Η συσσώρευσή τους ήταν άλυτο πρόβλημα. Για να απομακρυνθούν 40.000 τόνοι κοπριάς από τη γωνία της 46ης Οδού και του ποταμού Ιστ το 1890, για παρά-

δειγμα, είχαν χρειαστεί έξι ολόκληρα χρόνια δικαστικών αγώνων της Εταιρείας Προστασίας της Υγείας, την οποία ίδρυσαν αγανακτισμένες Νεοϋορκέζες της ανώτερης τάξης, ενάντια σε έναν σύγχρονο Αυγεία με γερές πολιτικές διασυνδέσεις. Παρά τις άοκνες προσπάθειες των 2.200 σκουπιδιάρηδων του Τμήματος Οδοκαθαριστών, οι οποίοι τον Μάιο του 1896 είχαν παρעλάσει στην Πέμπτη Λεωφόρο με τις άσπιλες λευκές στολές τους, το Γκόθαμ βρωμοκοπούσε. Κάτι έπρεπε να γίνει, αλλά κάτι πολύ πρωτότυπο, γιατί, hey, αυτή ήταν η Νέα Υόρκη, η πρωτεύουσα του κόσμου, το Μεγάλο Μήλο, η πόλη που ποτέ δεν κοιμάται.

Αθόρυβα, καθαρά, αποτελεσματικά, η αρχή της σωτηρίας όμως είχε κάνει ήδη την εμφάνισή της στους δρόμους της, με τη μορφή των 12 πρώτων Electrobat, των ηλεκτρικών ταξί της Electric Vehicle Company. Πράγματι, την επόμενη δεκαετία τα αυτοκίνητα θα εκτόπιζαν οριστικά τα άλογα από τις μεγάλες μητροπόλεις της Δύσης και οι πρώτοι μεγάλοι πρωταγωνιστές τους δεν έκαigan βενζίνη. Γιατί, αντίθετα με τα θρυλούμενα, η χρυσή εποχή των ηλεκτρικών αυτοκινήτων δεν είναι σήμερα, ήταν χθες.

Στην αυγή της αυτοκίνησης, τρεις τεχνολογίες βρέθηκαν στην αφητηρία. Ο ατμός, ο ηλεκτρισμός και η μηχανή εσωτερικής καύσης, εκφραστές της Βιομηχανικής Επανάστασης, εκπροσώπησαν ισάξιες μηχανικές λύσεις. Η καταμέτρηση των οχημάτων της Πολιτείας της Νέας Υόρκης το 1903 είναι ενδεικτική: το 53% ήταν ατμοκίνητα, 27% βενζινοκίνητα, 20% ηλεκτρικά. Όπως όμως επισημαίνουν οι Κέρτις και Τζούντι Αντερσον στο βιβλίο τους με τίτλο «Electric and Hybrid Cars. A History» (εκδ. McFarland & Company, 2010), η δυναμική ευνοούσε τις δύο τελευταίες κατηγορίες: στους σιδηροδρόμους και την ατμοπλοία ο χρόνος προθέρμανσης της μηχανής μπορεί να μην αποτελούσε σοβαρό μειονέκτημα, στις κοντινές αστικές αποστάσεις ήταν καθοριστικός παράγοντας. Μεταξύ βενζινοκίνητων και ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων δεν υπήρχε ξεκάθαρη υπεροχή. Μετέπειτα εμβληματικές αυτοκινητοβιομηχανίες

ες όπως η Studebaker παρήγαγαν στα πρώτα τους βήματα τόσο συμβατικά όσο και ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Ιστορικά ονόματα όπως ο Φέρντιναντ Πόρσε παρουσίαζαν υβριδικά μοντέλα σαν το Lohner Porsche του 1895. Αν έπρεπε κανείς να στοιχηματίσει στον νικητή της μονομαχίας, πάντως, πιθανότατα θα πόνταρε στον ηλεκτρισμό. Το 1899 και το 1900 στις Ηνωμένες Πολιτείες, τη μεγαλύτερη αγορά παγκοσμίως, τα ηλεκτροκίνητα υποσκελίζουν σε πωλήσεις τον ανταγωνισμό.

Οχήματα για «άνδρες, γυναίκες ή παιδιά»

Την πρώτη δημοτικότητα τους τα ηλεκτροκίνητα οχήματα την όφειλαν σε μια σειρά από πλεονεκτήματα. Τα πρώτα βενζινοκίνητα αμάξια ήταν δύστροπα, θορυβώδη και ενοχλητικά: κανένας δεν εγγυόταν ότι θα υπάκουαν στη μανιβέλα και θα ετίθεντο σε κίνηση, αλλά όταν αυτό συνέβαινε η ανύπαρκτη μόνωση άφηνε τα ντεσιμπίλ της μηχανής ασύδοτα και τα καυσαέρια γέμιζαν την ατμόσφαιρα. Εκτός από τον μηδαμινό θόρυβο και την απουσία προϊόντων εξάτμισης, «το ηλεκτρικό αυτοκίνητο ξεκινούσε με το άγγιγμα ενός διακόπτη», όπως σχολίαζε επιγραμματικά ο αμερικανός ιστορικός Νταν Άλμπερτ στο «National Geographic» τον περασμένο Φεβρουάριο. Η ευκολία της οδήγησής του ήταν τέτοια ώστε η εταιρεία National Electric να ισχυρίζεται σε διαφήμισή της το 1902 ότι μπορούσε να το ελέγξει οποιοσδήποτε, «άν-

δρες, γυναίκες ή παιδιά». Επιπλέον, αποδεικνυόταν ανθεκτικό: η Εγκυκλοπαίδεια της Μηχανικής Αυτοκίνησης επισήμαινε το 1910 ότι «στην πλειονότητά τους, τα οχήματα που τέθηκαν σε υπηρεσία στη Νέα Υόρκη πριν από μία δεκαετία εξακολουθούν να κάνουν το καθήκον τους σήμερα». Αντικείμενο του σχολίου ήταν το Electrobat II της Electric Vehicle Company, τέκνο των μηχανικών Χένρι Μόρις και Πέντρο Σάλομ, το πρώτο ηλεκτροκίνητο ταξί της πόλης. Τρία χρόνια αργότερα το «Scientific American» έγραφε ότι είχαν περάσει με επιτυχία τη «δοκιμασία του χειμώνα, καθώς κατά τη διάρκεια των πρόσφατων χιονοθύελλων λειτουργήσαν υπό συνθήκες που θα αποθάρρυναν ακόμα και τα άλογα». Με ανώτατη ταχύτητα 32 χιλιόμετρα την ώρα, αυτονομία 40 χιλιομέτρων και βάρος 1,3 τόνους – 567 κιλά ζύγισαν οι μπαταρίες –, τα 60 Electrobat II που κυκλοφορούσαν στα τέλη του 19ου αιώνα εκτελούσαν τετράωρες βάρδιες. Στο τέλος τους επέστρεφαν στη βάση τους στο Μπρόντγουεϊ, ανυψώνονταν χάρη σε ένα σύστημα υδραυλικών αναβατορίων, με τη βοήθεια γερανού οι μπαταρίες τους αντικαθίσταντο σε τρία λεπτά και στη συνέχεια επανέρχονταν σε υπηρεσία. Στο απόγειο της διάδοσής τους, το 1915, αυτοκίνητα όπως το Baker Electric άγγιζαν ταχύτητες της τάξης των 40 χιλιομέτρων την ώρα, ενώ μπορούσαν να διασχίσουν έως και 130 χιλιόμετρα με μία πλήρη φόρτιση. Σύμφωνα με τους Κέρτις και Τζούντι Αντερ-

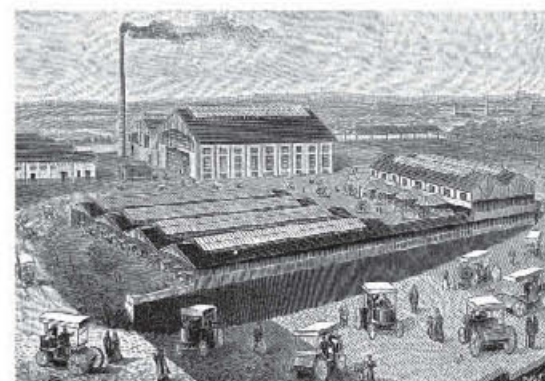


Το Riker Electric Phaeton του 1901, μοντέλο του μηχανικού Αντρίου Λ. Ράικερ, του πρώτου κατασκευαστή ηλεκτρικών οχημάτων στις ΗΠΑ.

● Ηλεκτρικό όχημα μεταφοράς δεμάτων με γυναίκα οδηγό στο Ηνωμένο Βασίλειο του Α' Παγκοσμίου Πολέμου.



● Εργοστάσιο κατασκευής, επαναφόρτισης και σέρβις ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην Ομπερβιλιέ της Γαλλίας το 1899.



● Το Red Bug της Automotive Electric Service, μοντέλο της δεκαετίας του 1920.



σον, οι εργοστασιακές οδηγίες συνιστούσαν να τηρείται σταθερή ταχύτητα και στις ανηφόρες να ελαττώνεται στα 16 χιλιόμετρα την ώρα, προκειμένου να μειώνεται η κατανάλωση της μπαταρίας. Παρόμοιες «άμαξες χωρίς άλογα» μιμούνταν την πρότερη τεχνολογία ως προς την εμφάνιση και την πολυτέλεια: λακαρισμένο ξύλο βελανιδιάς, μεταξωτοί ουρανοί και ταπεταρίες από δέρμα κατσίκας δεν ήταν ασυνήθιστα κομψό. Διόλου παράξενο που μεταξύ των πελατών της Baker συγκαταλέγονταν η σύζυγος του αμερικανού προέδρου Γουίλιαμ Χάουαρντ Ταφτ και ο βασιλιάς του Σιάμ. Το 1906 η εταιρεία παρήγαγε 800 οχήματα τον χρόνο, όντας η μεγαλύτερη αυτοκινητοβιομηχανία παγκοσμίως, και ο Γουίλιαμ Μπέικερ αποκαλούσε τα προϊόντα του «η αριστοκρατία της αυτοκίνησης». Η μεγαλύτερη

και μακροβιότερη εταιρεία, ωστόσο, επρόκειτο να γίνει η Detroit Electric Car Company, η οποία μεταξύ 1907 και 1942 κατασκεύασε συνολικά 35.000 οχήματα, σημειώνοντας ρεκόρ με 4.669 πωλήσεις το 1914. Στις ΗΠΑ το 1915 κυκλοφορούσαν 25.000 ηλεκτρικά επιβατικά και 12.000 επαγγελματικά οχήματα. Ανάλογες ήταν οι τάσεις (αν και όχι οι αριθμοί) και στην Ευρώπη. Στην πρωτοπόρο Γαλλία, όπου το πρώτο ηλεκτρικό αυτοκίνητο, ένα μετασκευασμένο τρίκυκλο, δημιουργήθηκε από τον μηχανικό Νικολά Ραφάρ, τον ηλεκτρομηχανικό Καμίλ Φορ και τον κατασκευαστή Σαρλ Ζαντό το 1881, μοντέλα όπως τα Krieger Landaulette και Jundaud Milord διέσχισαν τους δρόμους του Παρισιού με ταχύτητες 16 έως 34 χιλιομέτρων την ώρα. Πέρα από τη Μάγχη, το Λονδίνο είχε αποκτήσει τη δική του υπηρεσία

ηλεκτρικών ταξί από το 1897, προπομπή μιας ευρείας διάδοσης αντίστοιχων οχημάτων επαγγελματικής χρήσης στο Ηνωμένο Βασίλειο, η οποία επικεντρώθηκε στη μεταφορά ψωμιού, γάλακτος, άνθρακα, ταχυδρομικών δεμάτων και διήρκεσε ως τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Αυτές οι χρήσεις δίνουν και μια ιδέα για το πώς προσέγγιζαν το ηλεκτρικό αυτοκίνητο οι πρωτεργάτες του: δεν επρόκειτο για μαζικό αγαθό αλλά για μηχανή που απευθυνόταν σε στοχευμένο κοινό. «Αναντίρρητα, το ηλεκτρικό αυτοκίνητο είναι πλεονέκτημα για έναν γιατρό» υποστήριζε μια διαφήμιση στο αμερικανικό περιοδικό «House Beautiful» το 1914, τονίζοντας ότι πληρούσε τόσο τις κοινωνικές όσο και τις εργασιακές ανάγκες του ελεύθερου επαγγελματία. Προνομιακή αγορά θεωρούνταν οι γυναίκες:

η ευκολία της οδήγησης θα τις καθιστούσε «ανεξάρτητες από τον σοφέρ και τον αμαξά», σύμφωνα με διαφήμιση της Columbus Buggy Company από το 1899 – την οποία θα προσυπέγραφαν και οι οπαδοί της γυναικείας ψήφου που χρησιμοποιούσαν στον δημόσιο λόγο τους το ίδιο επιχείρημα. Σταδιακά, η εξέλιξη της αυτοκινητοβιομηχανίας ωθούσε στην κατηγοριοποίηση των ηλεκτρικών ως αυτοκινήτων πόλης. «Τα ηλεκτροκίνητα είναι άχρηστα για τους μανιακούς της ταχύτητας: είναι οχήματα που προσφέρουν άνεση, παρέχοντας αποδεκτές ταχύτητες για λογικές αποστάσεις», αποφαινόταν το περιοδικό «Country Life in America» το 1913. Το όλο σκεπτικό αντικατοπτριζόταν στις τιμές τους, σημειώνει τον περασμένο Μάιο ο Αϊβαν Πεν στους «New York Times»: «Το Μοντέλο T του Χένρι Φορντ κόστιζε 650 δολάρια, ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο 1.750». Για να γίνουν ανταγωνιστικά και να διευρυνθεί η απήχυσή τους θα χρειαζόταν επιπλέον τεχνολογικές καινοτομίες, κάτι που δεν θεωρούνταν

«**Το 1899 και το 1900 στις Ηνωμένες Πολιτείες, τη μεγαλύτερη αγορά παγκοσμίως, τα ηλεκτροκίνητα οχήματα υποσκέλιζαν σε πωλήσεις τον ανταγωνισμό. Το 1915 κυκλοφορούσαν στις ΗΠΑ 25.000 ηλεκτρικά επιβατικά και 12.000 επαγγελματικά οχήματα. Ανάλογες ήταν οι τάσεις και στην Ευρώπη**

ΣΑΡΔΗΝΙΑ ΤΟ ΣΠΑΝΙΟ ΠΕΤΡΑΔΙ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Το ιταλικό νησί με τα χίλια πρόσωπα προσφέρεται για αξέχαστες αποδράσεις όλον τον χρόνο.

ΚΕΙΜΕΝΟ - ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ
MARINA ΒΕΡΝΙΚΟΥ

Υπάρχουν νησιά που σου υπόσχονται καλοκαίρι, και άλλα που σου το χαρίζουν απλόχερα. Η Σαρδηνία ανήκει στη δεύτερη κατηγορία. Δεν σε κερδίζει αμέσως· σε ξελογιάζει αργά, με τον ήλιο της να γλιστρά πάνω στα ασημένια φύλλα των ελαιώνων, με τη μυρωδιά της μυρτιάς και του θυμαριού, με τη σιωπή της ενδοχώρας και τις ατελείωτες αποχρώσεις του τρκουάζ. Η Σαρδηνία δεν είναι απλώς καλοκαιρινός προορισμός – είναι εμπειρία, μύθος και ένας μικρόκοσμος που χτίστηκε πάνω σε πέτρα, ανέμους και περασμένους πολιτισμούς.

Η ιστορία της Σαρδηνίας χάνεται στα βάθη της Προϊστορίας. Εδώ άνθησε ο Νουραγικός πολιτισμός – ένας μοναδικός, μυστηριώδης πολιτισμός της Εποχής του Χαλκού, που άφησε πίσω του πάνω από 7.000 νουράγκι, κυκλικές πέτρινες κατασκευές που θυμίζουν φρούρια ή παρατηρητήρια. Το πιο διάσημο απ' όλα, το Su Nuraxi di Barumini, έχει ανακηρυχθεί Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO και αποτελεί ζωντανή απόδειξη της επινοητικότητας και της κοινωνικής οργάνωσης των αρχαίων κατοίκων της Σαρδηνίας.

Κατά την αρχαιότητα, η Σαρδηνία αποτέλεσε σταυροδρόμι λαών και κατακτητών. Φοίνικες, Καρχηδόνιοι, Ρωμαίοι, Βυζαντινοί, Άραβες, Ισπανοί και Πιεμοντέζοι άφησαν το αποτύπωμά τους στην αρχιτεκτονική, τον πολιτισμό, τη γλώσσα και τη γαστρονομία. Σήμερα, το νησί διατηρεί τον ιδιαίτερο χαρακτήρα του.

Η Σαρδηνία είναι το δεύτερο μεγαλύτερο νησί της Μεσογείου μετά τη Σικελία. Με έκταση πάνω από 24.000 τ.χλμ., προσφέρει μια απίστευτη ποικιλομορφία τοπίων: βραχώδεις ακτές, χρυσαφένιες παραλίες, ορεινή ενδοχώρα, αρχαία δάση και υγροβιότοπους. Το νησί χωρίζεται ουσιαστικά σε τέσσερα μεγάλα τμήματα – τον Βορρά, τον Νότο, την ανατολική και τη δυτική ακτή – με την κάθε πλευρά να έχει τα δικά της χαρακτηριστικά.

ΤΑ ΩΡΑΙΟΤΕΡΑ ΣΗΜΕΙΑ ΓΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ COSTA SMERALDA Η Σμαραγδένια Ακτή

Ο πιο διάσημος προορισμός της Σαρδηνίας, με τις πολυτελείς βίλες, τα yachts και τους jet-setters. Δημιουργήθηκε το 1960 από τον Αγά Χαν και γρήγορα εξελίχθηκε σε σημείο συνάντησης της παγκόσμιας ελίτ.



● **Απέναντι από την Costa Smeralda βρίσκεται το εκπληκτικής ομορφιάς αρχιπέλαγος La Maddalena με τα υπέροχα νησιά του.**

Παραλίες όπως η Spiaggia del Principe, η Capriccioli και η Romazzino προσφέρουν απίστευτη φυσική ομορφιά, με αμμουδιές που θυμίζουν Κα-

ραϊβική και νερά διάφανα σαν κρύσταλλο.

PORTO CERVO

Η καρδιά της πολυτέλειας

Η «μητρόπολη» της Costa Smeralda, το Porto Cervo, είναι ένας οικισμός κινηματογραφικής ομορφιάς. Σχεδιάστηκε ως χωριό-θέρετρο με αρχιτεκτονική που συνδυάζει παραδοσιακά τοπικά στοιχεία με μοντέρνο ιταλικό στυλ. Η κομψή μαρίνα φιλοξενεί εντυπωσιακά σκάφη, ενώ στα σοκάκια βρίσκει κανείς από μπουτίκ των μεγάλων οίκων μόδας μέχρι γκαλερί και exclusive εστιατόρια. Τους καλοκαιρινούς μήνες, αποτελεί σημείο αναφοράς για την ευρωπαϊκή high society.

Λων οίκων μόδας μέχρι γκαλερί και exclusive εστιατόρια. Τους καλοκαιρινούς μήνες, αποτελεί σημείο αναφοράς για την ευρωπαϊκή high society.

LA MADDALENA

ARCHIPELAGO

Ο παράδεισος των ιστιοπλόων

Απέναντι από την Costa Smeralda βρίσκεται το αρχιπέλαγος La Maddalena, ένα θαλάσσιο πάρκο νησιδίων με καταγάλανες λιμνοθάλασσες, κρυφές παραλίες και υπέροχα μονοπάτια για πεζοπο-

ρία. Η Spiaggia Rosa στο νησάκι Budelli είναι διάσημη για τη ροζ άμμο της, ενώ η Maddalena, το κύριο νησί του συμπλέγματος, έχει έναν κομψό, χαλαρό αέρα.

BONIFACIO

Το άγριο διαμάντι της Κορσικής

Αν και γεωγραφικά ανήκει στην Κορσική, το Bonifacio βρίσκεται μόλις 50 λεπτά με το φέρι από τη Santa Teresa Gallura και αξίζει απόλυτα την... παράκαμψη. Η πόλη είναι χτισμένη κοντά σε επιβλητικούς λευκούς ασβεστολιθικούς γκρεμούς που βυθίζονται απότομα στη θάλασσα, προσφέροντας μία από τις πιο εντυπωσιακές εικόνες της Μεσογείου. Η παλιά πόλη με τα μεσαιωνικά κτίρια και τα γραφικά σοκάκια, τα cafés στα τείχη, και η πανοραμική θέα από τα Scali di u rè d'Aragona (Σκαλιά του Βασιλιά της Αραγωνίας) κόβουν την ανάσα. Πρόκειται για μια απόδραση που προσθέτει πολιτισμικό και γεωγραφικό βάθος στο ταξίδι στη Σαρδηνία.

ALGHERO

Η καταλανική γοητεία

Στη δυτική ακτή του νησιού, η μεσαιωνική πόλη του Alghero ξεχωρίζει για το καλοδιατηρημένο κέντρο με τα ισπανικά στοιχεία, τα τείχη και τα πλακόστρωτα σοκάκια. Τα ηλιοβασιλέματα από τα τείχη είναι μαγευτικά, ενώ οι κοινωνικές παραλίες όπως η Spiaggia delle Bombarde και η Lazzaretto συνδυάζουν χρώματα και ηρεμία.

CAGLIARI

Η πρωτεύουσα της Σαρδηνίας

Χτισμένη αμφιθεατρικά πάνω από τον κόλπο των Αγγέλων, το Cagliari είναι ζωντανό, αυθεντικό και γεμάτο αντιθέσεις. Στην ιστορική συνοικία Castello, με τα πέτρινα δρομάκια και τις εκκλησίες, συναντά κανείς τις πιο κοσμοπολίτικες γειτονιές, ενώ η Poetto Beach, η μεγαλύτερη αστική παραλία του νησιού, προσφέρει χαλαρές στιγμές μόλις λίγα λεπτά από το κέντρο.

OGLIASTRA

& CALA COLORITZÉ

Η άγρια πλευρά του νησιού

Στην ανατολική ακτή, η επαρχία Ogliastra προσφέρει μοναδικά τοπία: άγριας ομορφιάς φαράγγ-



● **Αριστερά και απέναντι σελίδα:** Στο Porto Cervo χτυπά η καρδιά της Costa Smeralda, στο βόρειο τμήμα της Σαρδηνίας.

