

17 Οκτωβρίου 2020

Ο καπετάνιος-ποιητής Δ.Ι. Αντωνίου με καταγωγή από την Κάσο

Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός / Κοινωνιολογικά (κοινωνική πρόνοια & οικογενειακά θέματα)
/ Λογοτεχνία (ποίηση & πεζογραφία)



του Μανώλη Δημελλά

Για κείνους που έκαμαν το νούμερο τους, είχαν την ευκαιρία για ένα φωτεινό πέρασμα, όμως από χρόνια έπαψαν να αναπνέουν και σήμερα μας κοιτούν επίμονα στα μάτια μέσα από καλοκαμωμένες εικόνες, άραγε τι ναναι πιο δύσκολο:



- Να 'σαι ένας βαρετός άγνωστος ή μήπως ένα τιμημένο μα λησμονημένο παράδειγμα;

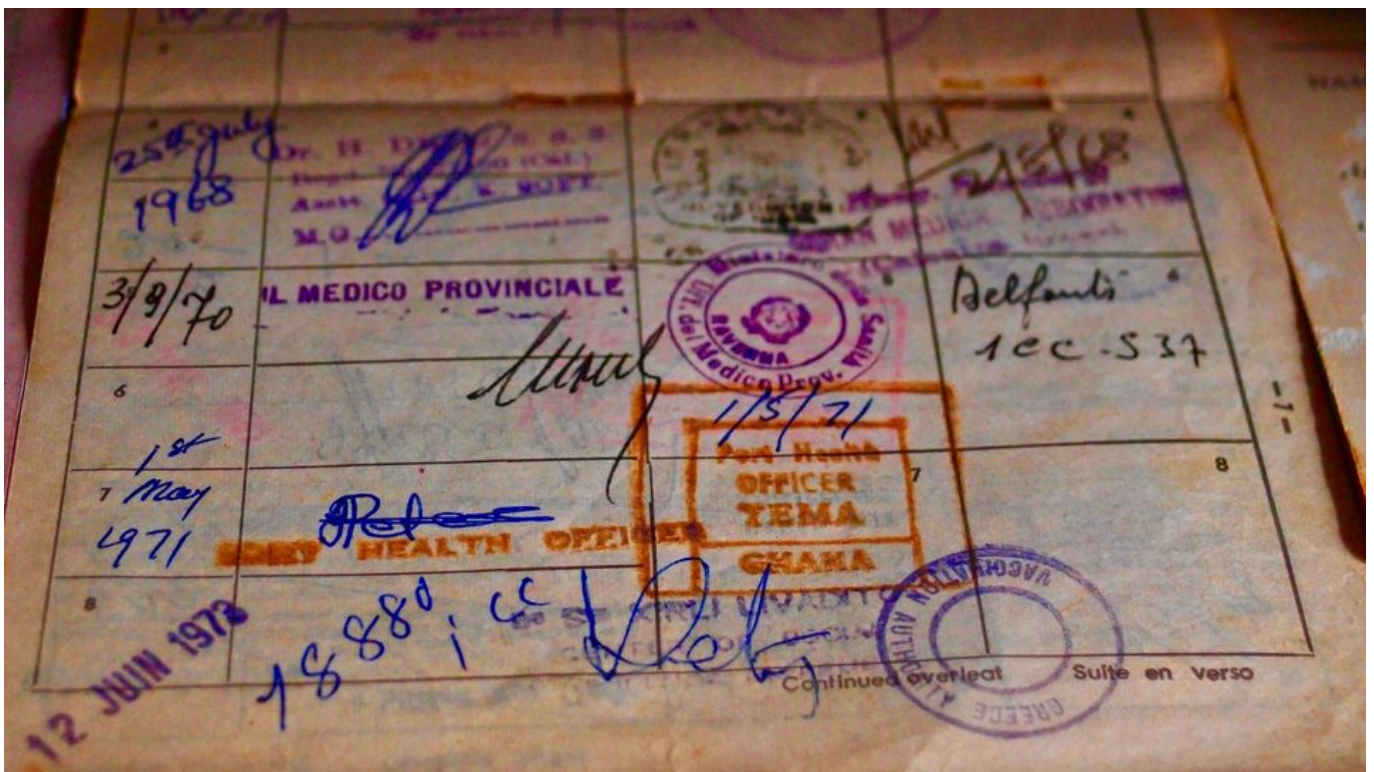
Ένα παράξενο μίγμα θαλασσινών ταξιδιών και εγκλωβισμένου ακατέργαστου χρόνου, δεμένων σφιχτά με σίδερα και ξύλα βαποριών. Αυτό ήταν ο καπετάν Δημήτρης Αντωνίου, που όταν βρισκόταν στη στεριά, αποτραβιόταν μακριά από τα φώτα, απέφευγε τις άσκοπες συναναστροφές, σοβαρός και λιγομίλητος μετρούσε το κάθε του βήμα. Άφηνε πίσω τις εξάρσεις, φαίνεται πως με κάποιο τρόπο είχε μάθει να τιθασεύει όλα κείνα που αλαφιάζουν τα λογικά μας. Κι όμως έσερνε και οδηγούσε τις λέξεις με μια απίθανη μαεστρία, έδενε τις αυστηρά δωρικές προτάσεις του με κάβους κι έφτιαχνε γέφυρες γραμμάτων, ξεπερνώντας έτσι τους λατρεμένους απέραντους ωκεανούς.

Για 40 χρόνια ο πλοίαρχος-ποιητής Δημήτρης Ιωάννου Αντωνίου ταξίδευε στα πέρατα του κόσμου, έτσι πέτυχε να γεμίσει από τρισδιάστατες στιγμές τη ψυχή του κι έπειτα να δαμάσει το χρόνο! Κι αν ετούτη η υπερβολή δε στέκει, είμαι σίγουρος ότι τον έπεισε και πέτυχε έναν μοιραίο συμβιβασμό. Όμως, στις κοινωνίες μας, είναι απέραντα δύσκολο να διεκδικείς παραπάνω από έναν ρόλο κι αν τύχει να είσαι ποιητής, τότε ακόμη πιο δύσκολα στέκεσαι σε έναν κόσμο που

ψάχνει αφορμή για να κατασπαράξει τις σάρκες του.

Γεννημένος το 1906 στην μακρινή Μπέϊρα, πόλη της Βόρειας Μοζαμβίκης που εκείνα τα χρόνια ήταν αποικία της Πορτογαλίας. Οι γονείς, ο Γιάννη Αντωνίου και η Μαρία Πνευματικού ήταν Κασιώτες. Από τον τελευταίο Κασιώτη της Μπέϊρα, τον αείμνηστο Ιωάννη Μαυρή, μαθαίνουμε ότι τα δύο αδέρφια Αντωνίου, αναφέρονται ως δημιουργοί της ελληνικής Κοινότητας της Μπέϊρα και μάλιστα είχαν ιδρύσει και τον σύλλογο της Κάσου.

Οι Αντωνίου ήταν μεγαλοεπιχειρηματίες, έκαναν φορτώσεις και εκφορτώσεις πλοίων στο λιμάνι της Μπέϊρας με φορτηγίδες, τότε δεν υπήρχαν προβλήτες για να πλευρίσουν τα βαπόρια. Ο πρώτος πρόεδρος της ελληνικής Κοινότητας ήταν ο Κίμων Διαμαντάρας, από τη Λήμνο, και ταμίας ένας από τους αδελφούς Αντωνίου.



Αυτή η φαμίλια είχε μακριά ιστορία και προερχόταν από γενιές Δωδεκανήσιων που επένδυσαν στη θάλασσα, λίγο αργότερα μετακόμισαν στο Σουέζ εκεί γεννήθηκαν τα αδέρφια του και από το 1912 διάλεξαν να μείνουν μόνιμα στην Αθήνα.

Ο Δημήτρης εγγράφηκε στη Φιλοσοφική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών, μάλιστα αγαπούσε τις θεωρητικές επιστήμες και ασχολήθηκε με την ορυκτολογία, τη βοτανική, την εντομολογία, τη ζωολογία και αγαπούσε τη μουσική. Όμως δεν ξέφυγε από τα δεδομένα της οικογένειας, κυριολεκτικά παραδόθηκε στη θάλασσα!

Ο προορισμός του ήταν να πάρει στα χέρια του ένα βαπόρι, έτσι από το 1928 μέχρι το 1934, βρέθηκε να ταξιδεύει σε ένα οικογενειακό ατμόπλοιο, που

κατασκευάστηκε από τους Grey Company στα ναυπηγεία West Hartlepool.

Το πλοίο αρχικά είχε ονομαστεί EGGLESTONE, όμως την ίδια χρονιά αποκτήθηκε από την εταιρεία Nereus Steam Navigation και μετονομάστηκε σε ΠΗΛΕΑ, τον μυθικό βασιλιά των Μυρμιδόνων, της Αίγινας και πατέρα του Αχιλλέα.

Για οκτώ χρόνια ο δόκιμος πλοίαρχος Δημήτρης Αντωνίου γυρίζει και γνωρίζει όλο τον κόσμο, μέσα στα σπλάχνα του φορτηγού θα μάθει να διαβάσει τον ουρανό, θα αγαπήσει και θα δεθεί με τον κόσμο της θάλασσας. Λίγα χρόνια αργότερα αυτό το πλοίο και οι ναυτικοί του θα μαρτυρήσουν, θα πληρώσουν με το πιο άγριο τίμημα τον μεγάλο ανθρώπινο πόλεμο.

Ήταν 13 Μαρτίου 1944, το ΠΗΛΕΥΣ, 650 ν.μ. από τις ακτές της δυτικής Αφρικής έπλεε προς το Γιβραλτάρ. Επέστρεφε από το Αλγέρι, όπου είχε ξεφορτώσει κάρβουνο και όπλα, όταν εντοπίστηκε και χτυπήθηκε από τις τορπίλες ενός γερμανικού υποβρυχίου U-852. Όμως το χειρότερο ήρθε τις επόμενες στιγμές, όταν ο 29χρονος πλοίαρχος του γερμανικού υποβρυχίου Heinz - Wilhelm Eck, διέταξε τους άντρες του να μην αφήσουν «ίχνη», δηλαδή να καθαρίσουν τους επιζώντες ναυαγούς, έτσι δεν θα αποκάλυπταν τη δράση του υποβρυχίου.



Δολοφόνησαν 36 από τα 40 μέλη του πληρώματος, μεταξύ τους και ο Κασιώτης πλοίαρχος Μηνάς Μαυρής. Γλύτωσαν τρεις ναυτικοί του ΠΗΛΕΑ, οι οποίοι περιπλανήθηκαν 40 μέρες μέσα στον ωκεανό και τελικά διασώθηκαν από το πορτογαλικό πλοίο ΑΛΕΞΑΝΤΡΑ ΣΙΛΒΑ που τους μετέφερε στην Αγκόλα. Αργότερα ακολούθησε στρατιωτικό δικαστήριο, ο πλοίαρχος καταδικάστηκε σε θάνατο και κρεμάστηκε, επίσης ακόμη τέσσερα μέλη του πληρώματος, μεταξύ αυτών και ο γιατρός, φυλακίστηκαν.

Το 1938 πήρε το δίπλωμα Ωκεανογραφίας και μέχρι το ξέσπασμα του πολέμου δούλεψε σε ακόμη ένα οικογενειακό βαπόρι, το επιβατηγό ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ. Το πλοίο κατασκευάστηκε το 1917 για το αγγλέζικο πολεμικό ναυτικό, με πρώτο όνομα ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ και το 1933 πέρασε στα χέρια της οικογένειας . Είχε χωρητικότητα 1487 τόνων, μήκος 76,4 μέτρα, πλάτος 10,21, βύθισμα 3,81 και ανέπτυσε ταχύτητα 16 κόμβων. Όμως κι αυτό το πλοίο δεν είχε τύχη, χτυπήθηκε την μοιραία νύχτα 6.4.1941, στην εισβολή των Γερμανών στην Ελλάδα και την πρώτη μέρα του άγριου βομβαρδισμού του Πειραιά από τους συμμάχους.

Την περίοδο του πολέμου ο καπετάνιος-ποιητής Αντωνίου υπηρετούσε την στρατιωτική του θητεία, ως έφεδρος αξιωματικός στο τορπιλοβόλο ΚΙΟΣ, η τραγωδία του ΠΗΛΕΑ τον συγκλόνισε, αρκετά χρόνια αργότερα, όπως θα μιλήσει με τον φίλο του, ποιητή και πρώην ναυτικό Ρήγα Καππάτο, κι εκείνος θα γράψει στο βιβλίο του «Χρονικό των Εξαρχείων», που κυκλοφορεί από τις Εκδόσεις ΕΚΑΤΗ:

«...Μου είχε πει την ιστορία και μου είχε διαβάσει γι' αυτό το συμβάν ένα συγκινητικό, χειρόγραφο ποίημα σε μία συνάντησή μας. Ο «Πηλέας» είναι πίσω από το πλοίο του συνθετικού ποιήματός του ΙΝΔΙΕΣ, με το οποίο είχε ταξιδέψει προπολεμικά σε αυτήν τη χώρα, και περιγράφει το ταξίδι. Το ποίημα γράφτηκε χρόνια μετά από τον τορπιλισμό...»

Απόσπασμα «Από τις Ινδίες»

Μη λογαριάζεις παραπάνω - μην αντιστέκεσαι
μέ τη θύμηση τῶν περασμένων·
κάλεσε μόνο, γιά τὸ δρόμο τῆς ψυχῆς σου
τὸ πρωινό, δεκάξη χρονῶ σὰν ἦσουν,
στὸ νησί σου, ἓνα καλοκαίρι...
Βρῆκες σ' ἑνὸς παλιοῦ σκρίνιου τὸ συρτάρι
κιτριτισμένα χαρτιά καὶ δυὸ κανοκιάλια
- θυμῆσου... Ἡ θάλασσα ὕστερα ποὺ κοίταξες
στάθηκε ὁ δρόμος γιά τὴν ἀπόφασή σου.

... Κιτριτισμένα χαρτιά καὶ δυὸ κανοκιάλια,
ἡμερολόγια караβιῶν, γράμματα τοῦ παπποῦ μου
ἀπὸ τὰ ξένα λιμάνια, στὴν γιαγιά μου ποὺ πέθανε τόσο νέα
- ὅλα τοῦτα μιὰ ἱστορία δακρυσμένη,
βυθισμένη σὲ τόσον ἀνθρώπινο πόνο
καὶ τόσο караβίσιο κατράμι κι ἀλάτι... Ἀκόμη, ἦταν ἐτοῦτο
(ὡς ἐδῶ ἡ πρώτη ἀπόφαση):
νὰ διηγόμαστε τώρα, ἀπ' αὐτὴ τὴν ἄκρη τῆς γῆς
τὸ πρωινό ἐκεῖνο στὸ νησί μας,
ποὺ δὲν ξεχάσαμε κι εἶν' ἀφορμὴ
ποὺ εἴμαστε πάνω σὲ τοῦτο τὸ καράβι...

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ι. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Απόσπασμα “από τις Ινδίες”

Ο Αντωνίου διάλεγε να γράφει πάνω στα πακέτα από τα τσιγάρα του. Αμέτρητες ώρες παρατηρούσε τη θάλασσα από τη Γέφυρα των πλοίων, διάλεγε ρότα, έκανε το βαπόρι να χορεύει κι έπειτα ταίριαζε τα γράμματα, έδινε σειρά στις λέξεις. Κι όσο πιο μεγάλη είναι η έμπνευση και το ταλέντο του ποιητή, τόσο πιο πολλοί χωρούν μέσα σε αυτό το πέταγμα της σκέψης.

Ένας από τους αγαπημένους φίλους του, ο ποιητής Γιώργος Σεφέρης, γράφει για αυτόν:

“Η ποιητική φωνή του Αντωνίου είναι πλασμένη από άσκηση και στερήσεις. Δεν θα του βρούμε πουθενά λέξεις που δεν έχουν σημασία ή βάρος. Ίσως για αυτό άνθρωποι που συνήθισαν να αντικρίζουν την ποιητική γλώσσα όπως την καθημερινή μας κουβέντα, είπαν τον Αντωνίου σκοτεινό. Στην καθημερινή μας κουβέντα λέμε άπειρα πράγματα χωρίς σημασία. Ενώ στον ποιητικό λόγο τίποτα δεν μπορεί να ζήσει χωρίς σημασία, ούτε και η παραμικρή λεπτομέρεια...(…) Σπάνια ήθελε να δημοσιέψει. Κάποτε που ταξίδευα μαζί του τον παρακολουθούσα πώς έγραφε. Τους στίχους του τους σημείωνε πάνω στο κουτί των σιγαρέτων του. Τους ξαναδούλευε άπειρες φορές μες στο μυαλό του. Κι έπειτα, πολύ αργότερα, όταν έφτανε στο λιμάνι, τους αντέγραφε. Θυμάμαι την πρώτη φορά που μου έδειξε την καμπίνα του. Σε μια γωνιά ήταν στοιβαγμένα άπειρα αδειανά κουτιά σιγαρέτων. Ήταν τα χειρόγρατά του”. Γιώργος Σεφέρης, Δοκιμές (Πρώτος Τόμος / 1906 - 1947).

Ο ίδιος ποιητής, ο Γιώργος Σεφέρης, αφιέρωσε το παρακάτω έργο στο φίλο του

ΚΑΠΕΤΑΝΙΟ:

Σιρόκο 7 Λεβάντε

Στὸν Δ. Ι. Ἀντωνίου

Πράγματα ποῦ ἀλλάξαν τὴ μορφὴ μας
βαθύτερα ἀπ' τὴ σκέψη καὶ περισσότερο
δικὰ μας ὅπως τὸ αἷμα καὶ περισσότερο
βυθίσανε στὴν κάψα τοῦ μεσημεριοῦ
πίσω ἀπὸ τὰ κατάρτια

Μέσα στὶς ἀλυσίδες καὶ στὶς προσταγές
κανεῖς δὲ θυμᾶται

Οἱ ἄλλες μέρες οἱ ἄλλες νύχτες
σώματα, πόνος καὶ ἡδονή

ἢ πικρα τῆς ἀνθρώπινης γύμνιας κομματιασμένη
πιο χαμηλὴ κι ἀπὸ τὶς πιπεριές σὲ σκονισμένους δρόμους
καὶ τόσες γοητεῖες καὶ τόσα σύμβολα
στὸ τελευταῖο κλωνάρι
στὸν ἴσκιο τοῦ μεγάλου караβιοῦ
ἴσκιος ἢ μνήμη.

Τὰ χέρια ποῦ μᾶς ἄγγιξαν δὲ μᾶς ἀνήκουν, μόνο
βαθύτερα, ὅταν σκοτεινιάζουν τὰ τριαντάφυλλα
ἓνας ρυθμὸς στὸν ἴσκιο τοῦ βουνοῦ, τριζόνια
νοτίζει τὴ σιωπὴ μας μὲς στὴ νύχτα
γυρεύοντας τὸν ὕπνο τοῦ πελάγου
γλιστρώντας πρὸς τὸν ὕπνο τοῦ πελάγου.

Στὸν ἴσκιο τοῦ μεγάλου караβιοῦ
τὴν ὥρα ποῦ σφύριξε ὁ ἐργάτης
ἄφησα τὴ στοργὴ στοὺς ἀργυραμοιβούς.

Πήλιο, 19 Αὐγούστου 1935

ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΕΦΕΡΗΣ

Σιρόκο 7 Λεβάντε

Τους δρόμους των γραμμάτων και ειδικότερα της ποίησης δεν τους ανοίγουν οι κριτικές, ούτε τα χειροκροτήματα. Η βαθιά ενόραση που γεννούν τα ποιήματα, αυτή είναι η αληθινή νίκη των ποιητών κι εκεί ο καπετάν Δημήτρης εξακολουθεί να στέκει ζωντανός, να κρατά τη ρότα σε κείνους που διαλέγουν να ανέβουν στο πλοίο του. Πόσο παράξενο ενώ ξεκίνησε από πλοία-φορτηγά, θεριά που θέλουν δύναμη ψυχής και η μοναξιά γίνεται στοίχημα που πρέπει να ξεπεράσεις, λίγο μετά το 1950 και μέχρι το τέλος της καριέρας του, το 1968, θα κυβερνήσει δυο βασιλοβάπορα που θέλουν πλοίαρχο με ιδιαίτερο ταλέντο στην επικοινωνία. Ο ΑΧΙΛΛΕΑΣ και ο ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ, είναι τα δυο κρουαζιερόπλοια που έγραψαν ιστορία

στις θάλασσες του κόσμου.



ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ

Τα δύο επιβατικά πλοία χτίστηκαν στην Ιταλία με σκοπό να δοθούν ως πολεμικές αποζημιώσεις της Ιταλίας προς την Ελλάδα.

Το ΑΧΙΛΛΕΥΣ έφτασε στην Ελλάδα στις 31 Δεκεμβρίου 1953 και το ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ στις 21 Ιανουαρίου 1954.

Τα πλοία είχαν εκτόπισμα 6.064 κόρων και διαστάσεις 127 μέτρα μήκος, 17 μέτρα πλάτος και 5,7 βύθισμα. Φορούσαν μηχανές Ansaldo Stab Turbine 8.000 hk και είχαν ανώτατη ταχύτητα περίπου τους 20 κόμβους.

Είχε προβλεφθεί να ναυλωθούν στην ΕΛΜΕΣ, εταιρία που κυριαρχούσε την εποχή εκείνη, το σενάριο άλλαξε, για μια τετραετία πέρασαν στην Θηραϊκή Ατμοπλοία του Μ. Νομικού, με την υποχρέωση πεντάμηνης ναύλωσης, κάθε χρόνο, στη σύνδεση δυτικής με ανατολική Μεσόγειο μέσω του Πειραιά, ενώ τους υπόλοιπους μήνες έκαναν κρουαζιέρες.

Στις 3 Μαρτίου 1958 τα δυο πλοία πέρασαν στον Αριστοτέλη Ωνάση στην τιμή των 6.000.000 δολαρίων (ήταν ο μοναδικός ενδιαφερόμενος).

Τα πλοία ανήκαν πλέον στην εταιρεία Ολυμπιακές Κρουαζιέρες και η εκμετάλλευσή τους ήταν από κοινού με την Θηραϊκή Ατμοπλοία, που ανέλαβε την πρακτόρευση. Συνέχισαν στην ίδια γραμμή: Βενετία, Πρίντεζι, Πειραιάς, Αλεξάνδρεια, Λεμεσός,

Βηρυτός, Πορτ Σάϊτ.

Τον Αύγουστο του 1963 ο Ωνάσης αποχώρησε και τα δυο πλοία βρέθηκαν στις «Δωρικές Κρουαζιέρες».

Όμως οι «Δωρικές Κρουαζιέρες» δεν περπάτησαν, το 1966 έκλεισαν και τα δύο καράβια βγήκαν προς πώληση. Για τον ΑΓΑΜΕΜΝΩΝΑ βρέθηκε αγοραστής, ήταν η εταιρία Cape Shipping Ltd του ελληνο-αμερικανού εφοπλιστή Ξενάκη. Ο σκοπός ήταν η μετατροπή του σε ακτοπλοϊκό, για να αναλάβει την γραμμή Χίου-Μυτιλήνης.

Πάνω στην εκτέλεση των εργασιών αντικατάστασης ελασμάτων, στο λιμάνι του Πειραιά, στις 27 Μαρτίου του 1968, σημειώθηκε εισροή υδάτων με αποτέλεσμα να χάσει την ευστάθειά του και το πλοίο να μισοβυθιστεί δίπλα στην προβλήτα. Η ανέλκυση ξεκίνησε τον Μάιο του 1969, στη συνέχεια το πλοίο παροπλίστηκε και πουλήθηκε για παλιοσίδερα. Μα αυτή είναι η μοίρα όλων των ζωντανών πλασμάτων.

Το 1974 ο ΑΓΑΜΕΜΝΩΝΑΣ ρυμουλκήθηκε στην Βαρκελώνη για να διαλυθεί. Όλη τη περίοδο ήταν πλοίαρχος και μέτοχος ο Δημήτρης Αντωνίου, αν και δεν είχε ευθύνη, αυτό το ατύχημα έγινε η αφορμή για να μην ξαναταξιδέψει.

ΠΟΙΗΜΑΤΑ, ΑΧΡΟΝΟΛΟΓΗΤΑ, Σελ. 388

...κι ας είναι η φωτιά που ακόμα σε καίει

κι έτσι κρύα, μα άσβηστη μέσα στη νύχτα τώρα

πάνω στο καράβι

εκεί σαν ξαναγύρισες,

πήγες όχι στη γέφυρα του πλευρισμένου караβιού σου

σ' εκείνο το λιμάνι

μα πήγες ίσια στη σκοτεινή κάμαρα σου

και βρέθηκες μονάχος

κι ας ήταν οι ξελογιασμένοι τόσοι επιβάτες γύρω

**στις τοξικές μουσικές με τις ξεβιδωμένες τους αισθήσεις
και στα παρμένα μάτια τους από όσα τους τριγύριζαν
εκεί είπες, αν σε άκουγαν, να λυπηθούν μαζί με εσένα τα περασμένα
να λυπηθούν που βρίσκονται τριγύρω
τα άσβηστα τα περασμένα
για τη φυλή σου και το ξεθωριασμένον αίμα
των παιδιών τους που δε σβήστηκε
από την εκκλησία και σε όλους τους δρόμους
σε όλες τις φασκίες των μικρών παιδιών που σφάχτηκαν,
της πόλης τώρα που ξαναθυμάσαι
Η μοναξιά με τα τριαντάφυλλα πια εδώ
στο χώμα με τα άλλα μαραμμένα λουλούδια
το βήμα εκείνο το πνίγουν
τον απόμερο παράταιρο των πουλιών ήχο**

© Δ.Ι. ΑΝΤΩΝΙΟΥ, ΠΟΙΗΜΑΤΑ, Εκδόσεις Σπουδαστήριο Νέου Ελληνισμού, 2009.
Χαρακτηρίστηκε «σκοτεινός», «χαμηλόφωνος» και «ελάσσων», προφανώς γιατί διάλεξε να σταθεί έξω από κανόνες και δημόσιες σχέσεις που με ζήλο ορίζει η κοινωνία. Όσο κι αν απέφυγε τα φώτα, όσο κι αν στάθηκε μακριά από στερεότυπα, αυτός ο αμέτρητος δημιουργός δεν μπόρεσε να κρυφτεί, αγαπήθηκε και εξακολουθεί να αγαπιέται από τους αναγνώστες, έγινε θαλασσινό φάρος ανάμεσα

σε κακοτράχαλα και ολοένα και πιο δύστροπα χρόνια.



ΜΑΝΩΛΗΣ ΔΗΜΕΛΛΑΣ

Κάσος

Μα είναι η σειρά των δικών του γεννημάτων, αν και ο ίδιος δεν παντρεύτηκε, μας άφησε ένα τσούρμο από μικρά παιδιά, τα ποιήματα του, που είναι ικανά, αφού πρώτα φωτίσουν τον προσωπικό μας σκοτεινό κόσμο, ύστερα να μας ταξιδέψουν στις δικές του γόνιμες στεριές.

Στη εποχή μας, των αυστηρά τιμενταρισμένων δρόμων και των ξεπερασμένων ημιθανών Θεών, γίνεται όλο και πιο δύσκολο να γεννηθούν πρότυπα, να βγουν τέτοιοι καπεταναίοι ζωής.

Κύριε, άνθρωποι απλοί

Κύριε, άνθρωποι απλοί
πουλούσαμε υφάσματα,
(κι η ψυχή μας
ήταν το ύφασμα που δεν τ' αγόρασε κανείς).
Την τιμή δεν κανονίζαμε απ' την ούγια
η πήχη και τα ρούπια ήταν σωστά
τα ρετάλια δεν τα δώσαμε μισοτιμής ποτέ:
η αμαρτία μας.

Είχαμε μόνο ποιότηταςπραμάτεια.
Έφτανε στη ζωή μας μια στενή γωνιά
- πιάνουν στη γη μας λίγο τόπο τα πολύτιμα -.
Τώρα με την ίδια πήχη που μετρήσαμε
μέτρησέ μας· δε μεγαλώσαμε το εμπορικό μας·
Κύριε, σταθήκαμε έμποροι κακοί!

ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΑΝΤΩΝΊΟΥ

Από τα Ποιήματα, Ερμής 1998



ΜΑΝΩΛΗΣ ΔΗΜΕΛΛΑΣ

θάλασσα

Ο Δημήτρης Αντωνίου εξέδωσε τρεις ποιητικές συλλογές: Ποιήματα (1939), Ινδίες (Β΄ Κρατικό Βραβείο Ποίησης - 1967), Χάι-Κάι και Τάνκα (Α΄ Κρατικό Βραβείο Ποίησης - 1972), ενώ πολλά από τα έργα του (ποιήματα, λογοτεχνικά δοκίμια, μεταφράσεις) δημοσιεύθηκαν σε εφημερίδες και περιοδικά. Το 1998 ακολούθησε μια συνολική έκδοση, με τίτλο “ποιήματα”, από τις εκδόσεις ΕΡΜΗΣ, με εισαγωγή του Κασιώτη Μανώλη Μαυρολέωντα.

Η Κάσος, όπως και όλα τα Δωδεκάνησα, οφείλουν σταθερή τιμή, αναγνώριση και το κυριότερο διάδοση, του “ποιητή της θάλασσας” και του έργου του.

Ο ίδιος συνήθιζε να λέει για τα γραπτά του, που ξεκινούσαν να καταγράφονται πάνω στα πακέτα των τσιγάρων του, πως ήταν «μποτίλιες μέσα στη θάλασσα». Γνώριζε πως η θάλασσα είναι ολοζώντανη και εκείνη, αν τύχει να σε διαλέξει, γίνεται μονόδρομος, τα βαπόρια επίσης.

Στις 4 Φλεβάρη 1994 μας αποχαιρέτησε το σώμα του, αντίθετα το πνεύμα του εξακολουθεί να αναπνέει μέσα από τα έργα του. Κάθε που κοιτώ σκληρά πακέτα από τσιγάρα ο νους μου τρέχει, τσαλαβουτά στους άγνωστους ωκεανούς του κόσμου, προσπαθεί να πιάσει κάτι από τα δικά του λόγια...

Πηγή: karpathiakanea.gr