

## ΕΝΔΟΣΚΕΛΗΔΟΝ

### Η ανθολογία τού Σπύρου Λαζαρίδη

"Ανθολογία έργων της ελληνικής λογοτεχνίας με ήρωες μοτοσυκλέτες και μοτοσυκλετιστές" έχει ως υπότιτλο το βιβλίο τούτου του Θεσσαλονικιού Σπύρου Λαζαρίδη. Και έχει σημασία να προσέξει κανείς ότι ο ανθολόγος προτάξε τις μοτοσυκλέτες κι άφησε τους μοτοσυκλετιστές δεύτερους. (Έχει αυτό την κρυφή σημασία του για τους φιλέρευρους.)

Χαίρομαι ιδιαίτερα για την παρουσία στην βιβλιογραφία τού έργου αυτού, για έναν πολύ απλό και επιγραμματικό λόγο: **η μοτοσυκλέτα έχει υποφέρει τα πάνδεινα στα χέρια των Ελλήνων λογοτεχνών και οι εξαιρέσεις είναι ελαχιστότατες** (κάτω από πέντε). Κι έρχεται τούτη η ανθολογία για να φωτίσει τους πόνους τις κακουχίες και τα πάθη τού έρμου τού δίκυκλου από τις διάφορες γραφίδες που είδανε φως και πέρασαν, να δανειστούν ακόμα ένα στοιχείο ως ντεκοράκι τής μυθοπλασίας τους. Καλά να 'ναι αυτοί. Γιατί η μοτοσυκλέτα η δύσμοιρη, τι να πάθει; Ρόδες έχει και τσουλάει και πάει παρακάτω, σιγά μην κολλήσει που τις ποθεί ιταλγκαδιάρικα ο περιπατητής Γιώργος Ιωάννου, τις θαυμάζει απεριόριστα ο λαμπρός Γιάννης Ρίτσος, ερωτοτροπεί με τους αναβάτες τους ο αισθαντικός Γιώργος Χρονάς και τις ψώνει δυσθεώρητο ο εξαιρετός Νίκος Καρούζος.

Η ελληνική γλώσσα και μαζί της η ελληνική λογοτεχνία, δεν είναι yesterday's fast-food. Το όργανο τούτο, το εργαλείο αυτό και σπανιότατο αντικείμενο πολιτισμού που "αβάδιστα και αβασάνιστα" εμείς ως νεοκωλοέλληνες ξεφτιλίζουμε, διαθέτει μιάν ιστορία και μία πορεία τόση και τέτοια, που ουδ'όπως το ίδιο ενδιαφέρεται για το τι μέλει να συμβεί. Όποτε, οπουδήποτε, σε όποιοιδήποτε. Η κινεζική, η ινδική και η ελληνική είναι γλώσσες-ογκόλιθοι και μοναδικά επιτεύγματα αιώνων κι άσε την (κ)Α(ημε)νούλα Διαμαντοπούλου να βροντοκτυπιέται να στήσει δίπλα τους... τα εγγλέζικα. Μπορεί σήμερα ο κόσμος να διαβάζει Κοέλιο και Μάιρα, να ψωνίζει Χάρυ Πότερ και Βέφα Αλεξιάδου, αυτά όμως δεν αλλάζουν σε τίποτα το γεγονός ότι κάτω απ' τα σημερινά "τσόφλια" υπάρχουν ένας ωκεανός γραφής και ένας ουρανός τέχνης, αδιαμφισβήτητοι.

Στο χωριό το δικό μας, οι άσχετοι προς την μοτοσυκλέτα υπερτερούν. (Άσχετο αν οι άσχετοι υπερτερούν παντού, το 'χουν αυτό τα νούμερα.) Ή απ' έξω πέρασαν και δεν ακουμπήσανε, ή πάνω της κάσανε και την πατήσανε. (Αυτοί, γιατί η μοτοσυκλέτα δεν έπαθε τίποτα, επαναλαμβάνω.) Οι πένες βρίθουν υπερβολών, φαντασιώσεων και απλουστεύσεων, κολυμπούν σε λάθος λέξεις, παλεύουν με στραβοκυμένα αισθήματα, τσιτάρουν γλίσρες κασσετούλες. Δεν πειράζει. Αρκούν ο Κωστής Γκιμοσούλης ή η Νικόλ Ρούσσου, ο Γιώργος Γκιόζης ή ο Θόδωρος Σαραντόπουλος ως "υπερασπιστικές" φωνές. Κι αν ο Στρατής Μυριβήλης στάζει όζος και κολλή, ή ο Βαγγέλης Ραπτόπουλος πατινάει στο δικό του δάνειο, ή ο Ντίνος Χριστιανόπουλος αδυνατεί να ξεκολλήσει απ' τα πουτανοτραβέλια του, ξανά δεν πειράζει. Εγώ θα αναφερθώ πάλι στον **Γιάννη Ρίτσο** ως παράδειγμα λογοτέχνη που με την βέλτιστη απόσταση από το αντικείμενο και την άριστη απόσταση από τις λέξεις μπορεί και δαμάζει, αλλού πληθωρικά κι αλλού ελλειπτικά, το θέμα του, αναδεικνύοντάς το. "Ήρεμα κι απλά" όπως έγραψε, διακριτικά και δυνατά όπως έζησε. Είτε σε ποίημα είτε σε πεζό, ο μέγας μάστορας της Μονεμβασιάς, ο μέγας μπροστάρης τής Αριστεράς διηγείται ή απεικονίζει, ονειρεύεται ή ζωγραφίζει -ΣΕ ΤΕΛΕΙΕΣ ΑΝΑΛΟΓΙΕΣ- ανθρώπους και μοτοσυκλέτες, μοτοσυκλέτες κι ανθρώπους. Και με το "μπήκαμε σπίτι, δυο άνθρωποι σύγχρονοι, δυο φίλοι, δυο σύντροφοι" (σελ. 469) κλείνει το θέμα "Τέχνη" και το θέμα "Άνθρωπος" σε εννέα λέξεις μέσα.

Είναι αλήθεια ότι η συντριπτική πλειοψηφία των λογοτεχνών έχουν "κλειδώσει/σφραγίσει" την μοτοσυκλέτα ως λαϊκό εργαλείο έκφρασης και μεταφοράς. Κι ας έχουν σταματήσει οι συχνές αναφορές στο δίκυκλο απ'

την δεκαετία τού ενενήντα, αφού ο κόσμος απέκτησε ΠΟΛΛΗ μοτοσυκλέτα, έπηξε ο ντυνιάς στην ρόδα κι έχασε το μηχανάκι τον μύθο του. (Σ' αυτό βοηθά και το γεγονός ότι η ζωή των ανθρώπων, έτσι όπως κατάντησε, έχασε κι αυτή τον μύθο της.) Άντε σήμερα να γράψεις εσύ για την ιδιαιτερότητα της μοτοσυκλέτας, όταν έξω απ' την πόρτα σου κλειδώνουνε κάθε βράδυ ένα 916. Όταν στις Εθνικές Οδούς τα Σαββατοκύριακα, οι MV Agusta είναι περισσότερες από τις Ferrari. Όταν στα χώματα, οι ευρωπαϊκές exotica είναι σαν την μελίγκρα στα δέντρα. Με λίγα λόγια, η μόδα, οι δόσεις, η ευκολία και ο μιμητισμός έθασαν κυριολεκτικά την μαγεία -πόσο μάλλον την λογοτεχνική- τής μοτοσυκλέτας και την προσείωσαν την κακομοίρα λες κι έκανε endo με Ζετάκι ο Κραουνάκης.

Ορθότατα ο Σπύρος Λαζαρίδης στο επίμετρο γράφει ότι "το γεγονός πως στην δεκαετία του '70 και του '80 η μοτοσυκλέτα αντικατέστησε το αυτοκίνητο ως όχημα-σύμβολο της εσωτερικής ταχύτητας των νέων, την έσπρωξε μαζικά στις σελίδες της ελληνικής λογοτεχνίας χωρίς αυτό να είναι πάντα απαραίτητο" και "...όταν κάνουν την εμφάνισή τους κείμενα που τονίζουν (και υπερβάλλουν μερικές φορές) το μυθικό στοιχείο της μοτοσυκλέτας και τον κοινωνικό-ανατρεπτικό τρόπο χρήσης της. Οι υπερβολές αυτές και κάποιες απλουστεύσεις μειώνουν την αξιοπιστία των κειμένων, ενώ το γεγονός πως όλες σχεδόν οι αναφορές στην μοτοσυκλέτα γίνονται μέσα από το πρίσμα του συμβολισμού που θέλει την μοτοσυκλέτα εκφραστή της σημερινής νεολαίας καταντά μονομανία και δείχνει πως η παρουσία της στην ελληνική λογοτεχνία, αν και πληθωρική μετά το 1970, δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα", συμπληρώνει.

Κλείνω λοιπόν την αναφορά μου ετούτη με τα λόγια τού Νίκου Καρούζου: "Έχω την ιδέα πως πρέπει να περιμένουμε να δούμε τι θα γίνει με τις μοτοσυκλέτες. Είναι ένα ιλιγγιώδες φαινόμενο που δεν έχει κάνει ακόμα την γκάμα του.... Απ' αυτό το φαινόμενο θα κριθεί η μεγαλούπολη. Όχι σαν κυκλοφορία, αυτό θα ήταν αστέιο να το συζητήσουμε. Αλλά σαν ψυχική κυκλοφορία".

(ΥΓ. Επί προσωπικού. Λυπάμαι ειλικρινά, αλλά το βιβλίο μου "Ελένης νήσος" -όπου πρωταγωνιστεί το BSA M20 "της Χλαίνης"- δεν υπάρχει στα βιβλιοπωλεία, εδώ και πολλά χρόνια. Οι λόγοι: Πολλοί. Προσωπικοί κυρίως, εκδοτικοί δευτερευόντως, κοινωνικοί τελικώς. Λυπάμαι πολύ όταν μου το ζητούν και βρίσκονται στην πικρή θέση να μην μπορώ να ικανοποιήσω τους "διψώντες και ζητούντες". Ζητώ συγγνώμη ταπεινά μην έχοντας τι άλλο να πω.)

