

Litteraturhistoriske fragmenter

Billeder af havet

Af *Søren Frank*

Institut for Kulturvidenskaber: Litteraturvidenskab, Syddansk Universitet

I Vestens historie, helt tilbage fra den græsk-romerske antik og op til vore dage, har havet fungeret som et horisontalt lærred, hvorpå menneskets kulturelle forestillingsevne har projiceret sine historisk foranderlige sociale og metafysiske fantasmer. Stoffligt betragtet er havet uforanderligt, men dets form er under konstant forandring – og netop det faktum: at havets udtryk er evigt fluktuerende, har selv været genstand for mangfoldige fortolkninger. I denne artikel vil jeg gennem nedslag i litteraturen forsøge at spore de paradigmatiske skift, som synet på havet har undergået i den vestlige kulturhistorie. Foregribende kan vi sige, at havet på et overordnet plan har været set gennem et *teocentrisk* perspektiv, der dominerede indtil slutningen af det 15. århundrede, hvorefter et *antropocentrisk* perspektiv blev det fremherskende indtil midten af det 19. århundrede, hvor det blev afløst af et *teknocentrisk* perspektiv, der stadig dominerer vores syn på havet i dag, omend der synes at være tendenser til en ny planetarisme, hvis grundlæggende perspektiv er *geocentrisk*.

I den første periode er mennesket underlagt havets kræfter. Disse kræfter er imidlertid snarere udtryk for guddommelig vilje end for det, vi i dag ville kalde natur. I den anden periode opstår der et mere ligeværdigt og kollaborativt forhold mellem menneske og hav, og havet betragtes nu mere som natur end som et teater for guddommelige dramaer. I den tredje periode kontrollerer mennesket til en vis grad havet, der som natur betragtet nu delvist er tæmmet gennem videnskabeligt baserede kortlægninger, analyser og prognoser samt gennem teknologiske udviklinger af menneskets transport på havet. Den fremspirende fjerde periode er kendetegnet ved en øget bevidsthed om, at planeten Jorden er ét sammenhængende, sårbart og bevaringsværdigt øko-system, hvori havet indgår som en elementær bestanddel. Hvis moderniteten, eller måske snarere teoriene om moderniteten, fra midten af 1800-tallet er karakteriseret ved en udgrænsning af havet – ved en *Meeresvergessenheit* for nu at alludere til Martin Heidegger – så synes det, som om vi er i færd med at genopdage havets altafgørende rolle for vores planets overlevelseskamp.

Teocentrismen

Ideen om et Urhav synes at være fælles for de fleste kulturer. Det er dog i den kristne tradition, at ideen om havet som noget helt igennem skrækindjagende, dæmonisk og kaotisk ses og føles mest tydeligt. De primære kilder bag denne idé er bibelske tekster

som "Skabelsen", "Salmernes bog", "Jobs bog" og "Jonas' Bog" og ikke mindst de klassiske (patristiske) fortolkninger af disse tekster (se Corbin 1988: 11). I "Salmernes bog" tales der således om, at "undergangens floder slog mig med rædsel" (18:5), og lidt senere i samme kapitel hedder det, at "Havets bund kom til syne,/ og jordens grundvold blottedes/ ved din trussel, Herre,/ ved din fnysende vrede" (18:16). I "Første Mosebog" skildres Skabelsen som en serie af guddommeligt indstiftede distinktioner, der alle har til formål at transformere det formløse til form: Det oprindelige univers før Skabelsen skildres som et mørkt og øde hydro-tomrum, et flydende, udifferentieret og endeløst urdyb, over hvilket Guds ånd svævede. Denne formløse ursuppe symboliserede det ukendte, og var af den grund afskrækkende. Gud besluttede så at skabe lys og adskille det fra mørket, og dermed opstod sondringen mellem dag og nat. Derefter skabte han en hvælving, der adskilte vandene, hvormed himlen og jorden opstod som separate sfærer. Endelig befalede Gud, at vandet på jorden skulle samle sig på ét sted, så det tørre land kunne komme til syne, og dermed havde han skabt jorden (landmasserne) og havet.

Vi kan sammenfatte denne traditions grundlæggende idé om havet med den simple konstatering, at der intet hav er at finde i Paradisets Have. Der er heller intet sted inden for Paradisets tillukkede landskab, hvorfra man kan beskue et hav, der strækker sig så langt, som øjet rækker. Ifølge kirkefædre som Basileios den Store, Skt. Ambrosius og Skt. Augustin grænser det til helligbrøde at forsøge at forstå havets mysterier, idet det svarer til at ville trænge ind i Guds uigennemtrængelige natur (se Bouhour 1671: 37-38).¹ I substantiel forstand anses havet for at være en tilbageblivende rest af den oprindelige ursuppe; i symbolsk forstand er det tegn på Skabelsens ufuldenhed. Konkret er havet forlængelsen af et oprindeligt, formløst kaos ind i en postdiluviansk tidsalder; som sådan repræsenterer det en før-civilisatorisk uorden.

Menneskets syndefald efterfølges ikke overraskende af en oversvømmelse, Syndfloden, som foruden at være en straf eksekveret med vand også repræsenterer en midlertidig tilbagevenden til kaos. Hvor vandet egentlig kom fra, er der uenighed om: nogle mener, det kom fra himlen, hvor skyerne udgør en evigt flydende og særdeles gennemtrængelig grænse mellem luft og vand; andre mener, det kom fra jorden selv, hvor kysterne udgør en mere stationær, men stadig porøs grænse mellem landjord og hav. For de fromme sjæle i den teocentriske periode forbliver havet med dets larm og pludselige voldsomhed en påmindelse om de første menneskers synd og deres efterfølgende undergang i bølgerne.

Dette skræmmebillede – de straffende, kaotiske og endeløse bølgers tilbagevenden – udgør et dominerende motiv i den vestlige kunsthistorie til helt op i 1600-tallet, for eksempel i Michelangelos fresco i det Sixtinske Kapel, *Diluvio universale* (1508-10), i Antonio Carraccis maleri *Il Diluvio* (1616-18) og i Nicolas Poussins *L'Hiver/Le Déluge* (1660-64). Selv for kunstnere som J.W.M. Turner (*The Deluge*, 1804-05), Théodore Géricault (*Le Déluge*, 1818), Francis Danby (*The Deluge*, 1837-39) og Gustave Doré (*Le Déluge*, 1866), som alle hører hjemme i den antropocentriske og mindre hydrofobe

¹ Père Bouhours neoklassicisme tekst videreformidler på den ene side den teocentriske traditions opfattelser af havet, på den anden side placerer den sig også i den antropocentriske tradition, hvor havet begynder at blive værdsat både som æstetisk objekt og som kommunikationsmiddel i relation til handel og opdagelser.

tidsalder, var den bibelske syndflod og de faretruende vandmasser et uomgængeligt motiv. Maritime katastrofer i form af syndflod eller oversvømmelser spillede desuden en væsentlig rolle i naturhistorier og geologi helt op i første halvdel af det 19. århundrede, og i 1768 forsøgte Alexander Cattsott i *Treatise on the Deluge* at give en linje-for-linje-kommentar til Det Gamle Testaments fortælling om Syndfloden – en fortælling han vel at mærke fandt fuldt tilfredsstillende. Endelig er det symptomatisk, hvad Åbenbaringen angår, at det er ild og ikke vand, der fungerer som rensende element i apokalypsen: med Kristi genkomst er havet forsvundet.

I det antikke Grækenland anså Homer Okeanos som oprindelsen til alt. Okeanos omsluttede verden og markerede dermed dens grænser, men han var selv grænseløs. Poseidon, som efterhånden blev mere direkte associeret med Middelhavet, var Okeanos' nevø. Han var en ikke speciel magtfuld gud og havde en dobbelt funktion som gud for heste (hans oprindelige domæne) og som havgud. Hans magt relativeredes ikke blot ved hans funktionsspaltning, men også ved, at han som havgud havde adskillige konkurrenter såsom Triton, Nereus, Thalassa og Pontos. Som havgud blev Poseidon betragtet som både ødelægger og velgører. En af de overleverede homeriske hymner, den 22., er en hymne til Poseidon:

I begin to sing about Poseidon, the great god, mover of
the earth and fruitless sea, god of the deep who is also lord of
Helicon and wide Aegae. A two-fold office the gods allotted you,
O Shaker of the Earth, to be a tamer of horses and a saviour of ships!

Hail, Poseidon, Holder of the Earth, dark-haired lord!
O blessed one, be kindly in heart and help those who voyage in ships!

Det interessante for vores vedkommende er, at havet her er skildret som ufrugtbart, og at menneskene er afhængige af, at Poseidon redder deres skibe og frelser deres besætning.

Det antikke Grækenlands litteratur skildrer hovedsageligt havet som et mystikkens sted og som et sted, der bør undgås. I Homers *Odysseen* fraråder Eurykleia således Telemachos at sejle ud for at lede efter Odysseus: ”Bliv og pas på hvad du har! Hvad skal du dog ud for – og lide/ kvaler og nød derude på havets vildsomme øde” (II, 369-70). Telemachos kan dog berolige sin plejemor med, at hans plan ikke er ”mod gudernes vilje” (II, 372). Hvad Odysseus angår, så var han måske nok en af de første søfarende eventyrere i den vestlige litteraturhistorie, men som følge af nostalgi og hjemlængsel endte han med at foretrække et hjemligt liv på landjorden frem for et omflakkende liv på Middelhavet. Havet forstået som et teater for og bestående af guddommelige kræfter optræder gennem hele *Odysseen* som en hindring for Odysseus' bestræbelser for at komme hjem. Det er først og fremmest Poseidon, der personificerer disse kræfter, idet han ”hadede helten Odysseus” (I, 20). Olympens øvrige guder spiller imidlertid også en rolle i forhold til havets forskellige funktioner, da de på Athenes opfordring beslutter sig for at intervenere i Poseidons forfølgelse af Odysseus og hjælpe sidstnævnte med ”at vende tilbage,/ hjem til sit Ithaka” (I, 17-18).

Odysseus måtte altså stå ”utallige kvaler igennem på vej over havet” (I, 4), før han kunne gense sin Penelope. Pointen er, at havet som oftest er en modstander, ikke en hjælper. Årsagen hertil skal blandt andet findes i, at Odysseus er skyld i Polyfemus’ blindhed, og Polyfemus var Poseidons søn. Derfor skal man også være varsom med at gøre opfattelsen af havet og Poseidons specifikke rolle i *Odysseen* til et generelt eksempel på Antikkens syn på havet, eftersom førstnævnte altså var determineret af et singulært og personligt forhold mellem Odysseus og Poseidons familie. Det er imidlertid et generelt træk, at havet associeres med en form for teleologi, der på trods af havets tilsyneladende kontingente og uforudsigelige natur som følge af Poseidons idiosynkratiske tilbøjeligheder stadig besidder en bagvedliggende krafts teleologi. Alt har en mening, alt sker med et formål, selvom formålet er en guddoms egoistiske ønske.

Bevæger vi os en smule fremad i tiden til den stoiske tradition, så tilskyndedes mennesket til at forblive inden for det velkendtes grænse i dele af denne tradition. Dette betød blandt andet, at man helt og holdent burde undgå den risikofyldte og kontingente sejlads. Horats anså havet for at være noget frygtindgydende og kaotisk, og i lighed med Ovid og Seneca afskyede han *oceanus dissociabilis*, der ikke blot adskilte mennesker fra hinanden, men også adskilte mennesker fra guderne. Det teocentriske verdensbillede indbefattede således det, vi kunne kalde en havets fragmenteringsmodel. For Horats var navigation en decideret forbrydelse mod guderne, en ”nautische Erbsünde” (Heydenreich 1970: 30), og i en af sine *Oder* (23 BC), om ”Dumdristig higen”, beklagede Horats sig over, at menneskeheden trodsede Himlens love ved at vove sig ud på hensynsløse og syndefulde sørejser:

Hvad hjælp, at viseligt høje Magter
drog Havets Skel mellem Land og Land,
naar Baaden sin Last over Dyb dog fragter,
naar Menneskens Børn ej Farer agter, men trodser Naturens Lov, hvor de kan!
(1.3)

I en anden ode bønfaller han eksplicit et skib om at vende tilbage i havn:

Oh skib! Nu nye Storme vil
til Havs Dig atter jage!
Hvad er det for et Vovespil,
en kraftig handling maa der til:
Styr fluks i Havn tilbage! (1.14)

Det er klart, at der ikke kun var én opfattelse af havet i den teocentriske epoke af Vestens kulturhistorie. Både de græske og romerske civilisationer var i vid udstrækning maritime kulturer, og inden for de sidste par årtier har ny forskning udvidet vores forståelse af og viden om både vestlige og ikke-vestlige førmoderne maritime kulturer (se f.eks. Sobecki 2008; Horden og Purcell 2000; Lesky 1973). Det er imidlertid vigtigt at slå fast, at disse kulturers maritime praksisser overvejende var kystbaserede, ikke (trans)oceaniske, og havet blev altovervejende, i det mindste i den vestlige kultur, set på

med mistillid. Havet var ikke kun en guddommelig påmindelse om menneskets begrænsning og dødelighed, men også om at landjorden var menneskets rette habitat.

Et senere eksempel, der stadig hører ind under det teocentriske paradigme, er det oldengelske digt "The Seafarer" (ca. 975), hvor sømanden er en skikkelse, der kalder på medlidenhed og medfølelse som følge af de strabadser, han gennemlever:

how I often endured/ days of struggle,/ troublesome times,/ [...] the terrible tossing of the waves,/ [...] a hunger tears from within/ the sea-weary soul./ [...] how I, wretched and sorrowful,/ on the ice-cold sea/ dwelt for a winter/ in the paths of exile,/ bereft of friendly kinsmen,/ hung about with icicles;/ hail flew in showers./ There I heard nothing/ but the roaring sea,/ the ice-cold wave.

Hvis det ovenstående er karakteriseret ved en grundlæggende elegisk tone, kan associationerne til havet imidlertid aldrig være helt negative, for havet er, har altid været og vil altid være et eventyrligt sted, en kilde til nye ideer og genfødsler, og derfor må vi også ifølge digtet beundre sømanden, blandt andet på grund af det vi anakronistisk kunne betegne som hans faustiske væsen:

the wish of my heart urges/ all the time/ my spirit to go forth,/ that I, far from here,/ should seek the homeland/ of a foreign people –/ [...] he always has a longing,/ he who strives on the waves./ [...] And now my spirit twists/ out of my breast,/ my spirit/ out in the waterways,/ over the whale's path/ it soars widely/ through all the corners of the world –/ [...] God set that spirit within him,/ because he believed in His might./ Man must control his passions/ and keep everything in balance,/ [...] Let us ponder/ where we have our homes/ and then think/ how we should get thither.

"The Seafarer" anerkender, at Gud selv er kilden til menneskets udlængsel og ekspansive begær, men digtet maner også til besindelse ved at opfordre mennesket til nøje at overveje, hvor det hører hjemme, og hvordan det skal nå frem til dette hjem. Svaret på det første er i himlen, og svaret på det andet er ved stoisk at kontrollere dets lidenskaber og begær, ikke mindst dets transgressive trang.

Antropocentrismen

Begyndelsen af den oceaniske vending omkring år 1500 – dét, som Carl Schmitt har kaldt den første "Raumrevolution" på en egentlig planetarisk skala (1981: 54), og dét, som vi i dag også refererer til som begyndelsen på globaliseringens første fase – indvarslede en periode, der var domineret af antropocentrismen, og hvor havets overflade glitrede fortryllende og lokkede mennesket med forjættende eventyr. Tidligere tiders fragmenteringsmodel var i færd med at blive afløst af en netværksmodel. Hvor vindene førhen var blevet betragtet som noget truende, begyndte de nu at blive hyldet som noget, der var fuld af muligheder, og begrebet "kontingens" undergik en forandring fra

udelukkende at være associeret med risiko og fare til nu også at blive forbundet med chance og mulighed (se Kinzel 2002) – mulighed for territorial, bevidsthedsmæssig, videnskabelig, religiøs og økonomisk ekspansion. Dette var perioden med Magellan-ekspeditionens jordomsejling (1519-22), Jens Munks ekspedition til Nordvestpassagen (1619-20), Vitus Bering to Kamchatka-ekspeditioner (1725-43) og James Cooks tre Stillehavsrejser (1768-79).

Tager vi vores nordiske briller på, er det imidlertid kendetegnende, at de oceaniske vandvejes stigende globale betydning – en begivenhed der ifølge Ulrich Kinzel markerede ”a shift from the Mediterranean culture of self-restraint to the Atlantic civilization of transgressive individualism” (2002: 44) – faktisk allerede var blevet foregrebet på en mere regional måde i de nordiske lande. I Vikingetiden (800-1100) begav vikinger (som hverken lå under for de kristne ideer om arvesyndsrelateret syndflod eller for den stoiske filosofi om mådehold, og som jo i øvrigt var begunstiget af helt anderledes milde klimaforhold, end dem der kendetegner Norden i dag) sig ud på ekspansive eventyr og plyndrede og koloniserede områder af Færøerne, Island, England, Skotland, Frankrig, Rusland og Vinland. Fortællinger om disse grænseoverskridende rejser finder vi i *De islandske sagaer* fra det 13. og 14. århundrede, der efterfølgende har forlenet de nordiske folk og den nordiske maritime litteratur med en identitet, der på mange måder har vægret sig ved at overgive sig helt til de mere doktrinære indflydelser fra syden, hvad enten vi taler antikken eller kristendommen. Som Johannes V. Jensen udtrykker det om sin egen samtid i forordet til *sagaerne*: ”man er kommet ud under aaben Himmel igen. Bevægelighed var et Grundtræk i gammel nordisk Karakter, i Modsætning til den kristne Tugt, som gjorde Bønder til Figurer af Træ, Bevægeligheden er kommet igen. Verden staar aaben” (2000: 11).

Et eksempel på det semantiske skift i begrebet kontingens finder vi i Shakespeares *The Merchant of Venice* (1596-98). I denne komedie skildres havet både som noget risikofyldt og som en mulighed for økonomisk vinding, som for eksempel når Shylock henviser til Antonios finansielle eventyr som maritimt funderede og dermed farefulde, men også som værende risikoen værd:

My meaning in saying he is a good man is
to have you understand me that he is
sufficient. Yet his means are in supposition. He
hath an argosy bound to Tripolis, another to the
Indies. I understand moreover, upon the Rialto, he
hath a third at Mexico, a fourth for England, and
other ventures he hath squandered abroad. But ships
are but boards, sailors but men. There be land rats
and water rats, water thieves and land thieves – I
mean pirates – and then there is the peril of waters,
winds, and rocks. The man is notwithstanding
sufficient. (I,iii)

Passagen indeholder ikke kun en global geografi muliggjort af havet og handelsskibe, den understreger ligeledes sørejsernes iboende ambivalens, idet disse er såvel risikofyldte ("the peril of waters, winds, and rocks") som potentielt indbringende ("notwithstanding sufficient": Antonio er trods alt, på trods af farerne, god for pengene).

I løbet af den antropocentriske tidsalder blev havet altså fortsat betragtet som truende og destruktivt, men den primære bevæger bag dette var ikke længere Gud eller guderne, men naturen selv. Det indebar et mere positivt syn på havet. Richard Hakluyts *The Principal Navigations, Voiages, Traffiques and Discoueries of the English Nation* (1598-1600) illustrerer på glimrende vis det mentale og diskursive skift. I dette værk skifter vægten fra en mystisk og ukendt verden på og hinsides oceanerne til en verden, der i stigende grad er kendt, udforsket og kortlagt. Hos Hakluyt kan vi således identificere en bevægelse, der går fra "genfortælling af legender" til "nedskrivning af historien", ligesom det erfaringsmæssige fortrænger de allegoriske og symbolske repræsentationer af sørejser. James Cooks *Journals* og hans tre rejser kan ses som endnu et skridt, måske endda som en tærskelbegivenhed, i udviklingen mod en teknocentrisk verdensopfattelse. Hvis englænderne med Hakluyt følte, at de kendte verden mere og bedre, begyndte de med Cook og hans videnskabeligt motiverede rejser at føle, at de også kontrollerede den (se Peck 2001: 16).

Hakluyts vægtning af observation og registrering, der blev taget op og videreudviklet af Cook sidst i 1700-tallet, havde også indvirkning på Daniel Defoes *Robinson Crusoe* fra 1719. Ved første øjekast synes Defoes roman at overtage en skabelon fra den ældre maritime litteratur, for eksempel fra Sir Philip Sidneys *Arcadia* (ca. 1580). Som Frank Watson gør opmærksom på, så indeholder disse værker "kidnapping by pirates, a formula storm, a shipwreck and spar rescue, capture of the ship, a change of identity, a remarkable reunion, and railing at love followed by love" (1931: 51). Watsons pointe er, at det er et narrativt skema arvet fra den idealistiske græske roman snarere end fra den virkelige verden, der strukturerer værkerne. Sidney (og andre med ham) synes altså at kunne fornemme det maritimes nye betydning, men han har problemer med at etablere en forbindelse mellem nedarvede former og den ny virkelighed. Her synes Hakluyt at være mere tidssvarende. Spørgsmålet er, hvor Defoe placerer sig.

Som allerede antydnet synes Defoe umiddelbart at arve et skema, der ikke blot udspringer af hans umiddelbare forgængere, men som snarere kan siges at have eksisteret siden antikken. Crusoe oplever således både storm, skibbrud og tilfangetagelse. Dertil kommer, at der i begyndelsen af *Robinson Crusoe* er et forsøg fra Crusoes side på at fortolke og indplacere stormen i en religiøs ramme. Her indtræffer imidlertid en væsentlig forskydning: I stedet for at underlægge sig den kristne tradition og lytte til advarselne fra Gud begynder Crusoe stædigt og med en ubegrænset tro på egne evner at observere og registrere fakta (se Peck 2001: 18). Et yderligere nybrud hos Defoe er, at hvis Shakespeares sømænd altid vægrer sig ved at gå ombord, så overtrumfer Robinsons hvileløshed – en ny karakteregenskab der opstod sammen med de merkantile, geografiske og bevidsthedsmæssige ekspansioner i 1700-tallet – imidlertid enhver frygt for havets kaotiske manifestationer og livstruende kraft. Defoe ser og forstår denne nye karakteregenskab, ligesom han ser og forstår havets fundamentale betydning for den gryende merkantile samfundsorden.

Vi kan konkludere tre ting i relation til Defoe: for det første er det vigtigt at holde fast i, at Defoe hovedsageligt forbliver på landjorden for at skildre Robinsons erobring og bemestring af øen; for det andet er det i forhold til havets rolle også nødvendigt at understrege, at Defoe ser Crusoe mere som en gentleman og forretningsmand end som en decideret sømand; endelig er havet i *Robinson Crusoe* henvist til at være et relativt abstrakt konnektionsmedium snarere end at være handlingens primære scene.

Det er først i Romantikken, at det for alvor bliver tydeligt, at havet kan være noget grundlæggende positivt indeholdende et såvel æstetisk som rumligt potentiale. For romantikerne var havet en scene, hvorpå det sublime kunne manifestere sig, og hvorpå menneskeheden kunne frigøre sig fra bylivets mere og mere snærende bånd. Hvis en ny forståelse og værdsættelse af sejlskibet og dets teknologi kan siges at have været undervejs siden 1500, er det i løbet af Oplysningstiden og Romantikken, at denne bevidsthed kulminerer. Her blev havet associeret med driftighed, og navigation blev ophøjet til en prisværdig færdighed.

Det kan meget vel være, at Tobias Smollett var James Fenimore Coopers forgænger, når det drejer sig om søromaner, og det er også muligt, at Smollett bør krediteres for at åbne offentlighedens øjne for et skibs indre liv og sømandseksistensen. Men den relativt korte periode på seksoghalvfjerds år, der adskiller Smolletts *Roderick Random* (1748) og Coopers *The Pilot* (1824), sætter også to meget forskellige verdener op over for hinanden. Smollett abonnerede på den neoklassicistiske aversion mod naturens vilde, primitive aspekter og viede kun havet lidt opmærksomhed – han tillod egentlig kun, at det indtog en central rolle i forbindelse med storm. Et vindblæst og stormfuld hav indeholdt således ingen løfter om sublinitet for Smollett, i stedet repræsenterede det kaos' tilbagevenden og inkarnerede en umenneskelig voldsomhed, som kun kunne fremkalde frygt og forvirring. Skibet var heller ikke inkarnationen af ynde eller symbolet på frihed og national stolthed, sådan som det senere blev det hos Cooper. Det var snarere en miniatureverden af et korrumpet samfund, en sygdomsanstalt i forfald og lugtende af råddenskab og et fængsel, hvis indsatte var plaget af lopper og pisk og kontrolleret af ondskab og inkompetence (se Philbrick 1961: 5-6).

James Fenimore Cooper skrev mange af sine værker, da den romantiske strømning var på sit højeste i USA. På grund af det sublimes væsentlige rolle i den romantiske æstetik var det nødvendigt for Cooper at opfinde en tilgang til havet, der ikke straks veg tilbage i skræk for ødelæggelse og fare, men som kunne forstå ufattelig kraft og uendelige afstande som positive værdier, ja som kunne nyde dem for de følelser af forundring og transcendens, de vakte. Romantikernes sociale teorier understregede vigtigheden af menneskets naturlige miljø og betonedede opnåelsen af frihed og individualitet som menneskets højeste mål. Det, der var brug for, var altså en opfattelse af skibet, der formåede at værdsætte bevægelsens yndefuldhed, der anså det for muligt at undslippe det civiliserede samfunds korrumpierende forvrængninger og undertrykkende restriktioner, og som forstod skibets iboende potentiale for episk heroisme i dets kappestrid med elementerne. Hvad sømanden angår, så placerede den romantiske forestillingsevne ham i en titanisk kulisser, og derfor var sømanden også nødt til at være en figur, som var ophøjet af sin livslange forbindelse med og kamp mod naturen i dens mest sublime manifestationer. Han skulle være i besiddelse af et mod og en intelligens, der var værdig

til det solidt konstruerede og fint afstemte skib, han sejlede (se Philbrick 1961: 8-9). Det var det, som Cooper opnåede i første halvdel af 1800-tallet, hvor han skrev ikke mindre end 11 søromaner. Kort efter Coopers præstation nåede den maritime roman så sit højdepunkt med Melville og Conrad for derefter mere eller mindre at kollapse.

Teknocentrismen

I løbet af det 19. århundrede transformeredes havets overflade sig langsomt, men sikkert fra glitter til gitter som følge af modernitetens affortryllende tendens til at ekspandere, monopolisere og systematisere. Det, der havde været et relativt usystematisk foretagende i Opdagelsernes Tidsalder, blev nu resolut omdannet til et decideret maritimt udforskningsprogram; opdagelse blev et mål i sig selv (se Parry 1975: viii). Ifølge Carl Schmitt ændrede havet sig fra at være en fisk til at blive en maskine i løbet af industrialiseringens århundrede (1981: 98). Gilles Deleuze og Félix Guattari har i samme ånd bemærket, at det var, som om havet ikke blot var arketyper på alle glatte rum, men også det første af disse rum, der undergik en afstribning, som i stigende grad erobrede det og omformede det til et gitter, først på den ene led, derefter på den anden led (2005: 617). Disse diagnoser antyder et skifte fra antropocentrisme til technocentrisme, og sidstnævnte er stadig den dominerende "oceanografi" i dag, hvor det at rejse på havet enten associeres med varetransport (den mest betydningsfulde, men også delvist usynlige, livsnødvendige åre i den postindustrielle, globaliserede verdens cirkulation af varer) eller med fritidssysler (sejlsport og krydstogter, der repræsenterer en form for rationaliseret forsøg på at genfortrylle et i øvrigt affortryllet hav).

I Jens Bjørneboes *Haiene* (1974) beskrives et dampskib på nedladende vis som "strykejernet", "svineriet" og "jernkassen":

En morgen så vi forut en røksøyle i horisonten som fra et brennende skip. Et par timer senere kunne vi konstatere at det ikke dreiet seg om en skute, men om et damp'skib', en av disse langsomme, latterlige farkoster, hvis eneste oppgave burde være å bugsere virkelige skip ut og inn av havnene, – men som i dag tillater seg å forpeste havene, tunge, klumpete og like kullosstinkende som heslige. (113)

Et andet eksempel på en teknikkritisk tilgang til dampskibsæraen finder vi i *Mytteriet på Barken "Zuidersee"* (1963), hvor Aksel Sandemose anstiller nogle betragtninger over forholdet mellem sømanden og skibet og i den forbindelse bemærker en forskel mellem sejlskibets holistiske og dampskibets fragmenterede univers:

En sjømann kjenner noe særskilt for sitt skip, kanskje han gjorde det mer i seilskutetiden enn nu, dengang hans personlige innsats betydde så meget mer. På et maskindrevet skip blir alt mer upersonlig, det ytrer seg alt i kommandoen som deler seg i to, skipperen og chiefen, og hele veien nedover med dekk- og maskinfolk som har så vidt forskjellige oppgaver at de som regel har bare lite kjennskap til hverandres jobb. (143)

Vi støder ofte på refleksioner over og skildringer af det teknocentriske sømandsliv i maritime fortællinger fra sidst i 1800-tallet og frem, men Conrad er sandsynligvis den forfatter, der har reflekteret mest intensivt over forvandlingen fra glitter til gitter. Essayet "Ocean Travel" (1923) er et eksempel. Heri opregner Conrad en serie "elementære" forskelle mellem livet om bord på et sejlskib og livet om bord på et dampskib:

In the old days, under the machinery of sails, the distinguished and the undistinguished travellers (of whom there were not so very many) were wafted to distant parts of the world by the movement of variable air currents. Now the travelling multitudes are taken to their destination because of the invariable resistance of water to the screwing motion of the propeller, with which fire (that other element) has a lot to do. (35)

For Conrad ligger der utvivlsomt et fremskridtsunder og kompleksitetsmirakel i den præstation, som konstruktionen af en mekanisk maskine som dampskibet kan siges at være, men han begræder også, at "it may render life more tame than it should be" (35). Det er ikke sådan, at han frygter, at anvendt videnskab nogensinde vil lykkes med at domesticere den i mennesket iboende vilde gnist, men videnskaben gør ganske sikkert "the condition of our pilgrimage less exciting" (35).

Hvor en sejlskibspassager plejede at bryde med landjordsbetingelserne og opdage et nyt hjem i skibet, så medbringer damskibspassageren landjordsbetingelserne om bord på skibet og anser desuden skibet mere eller mindre som et hotel med dets typiske pseudo-bekvemmeligheder og ulemper ved et socialt liv. Den eneste trøst er, at der er en fast dato for løsladelse at se frem til. "The modern traveller has never the time to get into an acquiescent mood" (36), beklager Conrad sig:

It was otherwise with the old-time traveller under sail: he had to become acclimatized to that moral atmosphere of ship life which he was fated to breathe for so many days. He was no dweller in an unpleasantly unsteady imitation of a Ritz Hotel. He would before long begin to feel himself a citizen of a small community in special conditions and with special interests which gradually ceased to be secret to him, and in the end secured his sympathies [...] it had a charm and an intimacy of a settled existence no modern steamship with its long barren alleyways swept by the wind and decorated with the name of promenade decks can give [...] almost all, men and women, became reconciled to the vast solitude of the sea untroubled by the sound of the world's mechanical contrivances and the noise of endless controversies. The silence of the universe would lie very close to the sailing ship, with her freight of lives from which the daily stresses and anxieties had been removed, as if the circle of the horizon had been a magic ring laid on the sea. No doubt the days thus enchanted were empty, but they were not so tedious as people may imagine. They passed quickly, and, if they brought no profit or excitement, I cannot help thinking that they were not wasted. No! They were not wasted. (36, 37-38)

Udråbstegnet og den afsluttende gentagelse kan læses som en allegori over den maritime forfatters beslutsomhed i forhold til at bjærge og konservere nogle af de eksistencielle dimensioner og værensmodaliteter, som moderniteten har undertrykt: det intime sted med dets lokale farver og dufte, besindigheden, den godgørende stilhed og langsomhed, kedsomheden og ensomheden, variationen, magien og fortryllelsen.

Geocentrismen

Som nævnt i begyndelsen synes det, som om udviklingen i opfattelsen af havet ikke stopper ved teknocentrismen, idet en ny planetarisk bevidsthed kan siges at manifestere sig hos flere forfattere og tænkere i tiden fra omkring 1950 og frem til i dag. På samme måde som teocentrismen, antropocentrismen og teknocentrismen ikke kun er periode-specifikke ”briller”, der knytter sig til henholdsvis -1500, 1500-1850 og 1850-, men også transhistoriske optikker, som vi kan støde på i forskellige perioder, er geocentrismen en opfattelse, vi kan karakterisere som definerende for vores egen samtid, men som vi også kan genfinde i tidligere perioder. Vigtigt er det at understrege, at vores udviklingshistorie fra teo- til geocentrisme over antropo- og teknocentrisme jo nødvendigvis – som det er tilfældet med alle syntesebestræbelser i et *longue durée*-perspektiv – må udelade nuancer og detaljer, der potentielt udfordrer vores symmetriske og systematiske arkitektur. Men vigtigt er det også at fastslå, at disse potentielt truende nuancer og detaljer ikke er vurderet potente nok i forhold til at kunne vælte vores bygning.

I kølvandet på den teknocentriske tidsalder, ja måske ligefrem også i løbet af den, ser vi foruden den nye planetariske bevidstheds tilsynekomst også en anden type fænomen, der grundlæggende har at gøre med en genfortryllelse af verden. Den maritime litteratur i den teknocentriske og geocentriske tidsalder er således ikke blind for havets evige pragt og løfter om fortryllelse, hvilket Pär Lagerkvists roman *Pilgrim på havet* (1962) er et eksempel på:

Havet som hade blivit nästan stilla låg och skimrade i alla färger, obestämda och flyktiga färger men obeskrivligt sköna och ljuvliga. Det var som om alla slags blommor hade spritts ut över dess oändliga yta och låg och vaggada på den, för att sedan långsamt vissna, blekna bort i en död full av utsäglig lycka, svårmod och skönhet. [...] Det stora, oändliga havet. Som är likgiltigt för allt och utplånar allt. Som i sin likgiltighet förlåtar allt. Uråldrigt, ansvarslöst, omänskligt. Som gör människan fri genom omänsklighet [...]. Utan något bestämt mål, utan något mål alls. (61, 71, 43)

I Lagerkvists maritime vision bliver havet til en epokal og eksistentiel metafor – en slags vejledningsprincip for menneskeheden i en gudløs verden af flydende modernitet, hvor (kristen og videnskabelig) vished, dogmatisme og teleologi er afløst af uvished, ubekymrethed og frihed. Hverken uvisheden eller ubekymrethed skal forstås negativt; snarere synes de at repræsentere muligheden for at grunde en ny værensform og en til-

gang til livet, hvor mennesket i højere grad lader verden komme til sig. Havet gør os bevidste om vores ikke-menneskelige potentiale: Vi indser forbindelsen mellem frihed og samtykke, intensitet og besindelse. Vi er hverken autonome eller fremmedgjorte. Som sagt gælder det både for forfattere i den udpræget teknokratiske tidsalder – Melville, Jonas Lie, Conrad, Sandemose – og for forfattere i den mere geocentriske tidsalder – Bjørneboe, Amitav Ghosh, Carsten Jensen, Lagerkvist – at de formår at opspore og fremskrive havets og den maritime eksistens' fortryllende eller genfortryllende potentiale. Som jeg ser det, er de to væsentligste årsager hertil, at havet i transhistorisk forstand ikke kan fratages dette potentiale, og at forfatterne reagerer på kompensatorisk vis mod teknocentrismens affortryllende processer: det, der mistes, må for alt i verden forsøges genvundet.

Hvad angår den nye planetariske bevidsthed, så har den visse lighedstræk med de ovennævnte genfortryllesesbestræbelser, men den udspringer i højere grad af den økologiske krise, som kloden i stigende grad befinder sig i. Den amerikanske marinebiolog og forfatter Rachel Carson er en af de væsentligste stemmer inden for denne maritimt orienterede planetarisme og geocentrisme. Flere steder i hendes værk kan vi finde eksempler på formuleringer og passager, hvor en sådan oceanisk øko-planetarisme kommer til udtryk, for eksempel i "The Sea: Wind, Sun, and Moon": "The ocean currents are, in a way, the most majestic of its phenomena. The spinning of the globe, the winds that deeply trouble the waters of its surface or gently embrace it, and the influence of the sun and the moon are forces closely linked with the great currents of the ocean, and it is for this reason that they are called 'the planetary currents'." Blikket, der overhovedet muliggør at forestille sig dette scenarie, er et blik ude fra rummet, hvor planeten Jorden ikke blot kan ses i sin helhed, men hvor det også bliver tydeligt for beskueren, at Jordens rette navn er Den blå planet.

Litteratur

Bibelen. <http://www.bibelselskabet.dk>.

Bjørneboe, Jens (1974): *Haiene: Historien om et menneske og et forlis*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.

Bouhours, Père Dominique (1671): *Les Entretiens d'Ariste et d'Eugène*. Paris: Mabre-Cramoisy,

Carson, Rachel (1951): "The Sea: Wind, Sun, and Moon". *New Yorker*, 16. januar.

Conrad, Joseph (1955 [1928]): "Ocean Travel" [1923], *Tales of Hearsay and Last Essays*. London: J.M. Dent and Sons Ltd.

Corbin, Alain (1988): *Le Territoire du vide: l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*. Paris: Aubier.

Deleuze, Gilles og Félix Guattari (2005 [1981]): *Tusind plateauer* (overs. Niels Lyngsø). København: Det Kongelige Danske Kunstakademis Billedkunstskoler.

Heydenreich, Titus (1970): *Tadel und Lob der Seefahrt: Das Nachleben eines antiken Themas in der romanischen Literatur*. Heidelberg: Carl Winter.

Homer (2002): *Homers Odysse* (overs. Otto Steen Due). København: Gyldendal.

- Homeric Hymns* (overs. Hugh G. Evelyn-White). <http://www.perseus.tufts.edu/hopper/text?doc=Perseus:text:1999.01.0138:hymn=22>.
- Horats (1920): *Oder*, bd. 1 (overs. Alfred Glahn). København: M.P. Madsen.
- Horden, Peregrine og Nicholas Purcell (2000 [1920]): *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*. Oxford: Blackwell.
- Jensen, Johannes V. (2000): "Sagaen som Aandsform", *De islandske sagaer*, bd. 1. København: Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag.
- Kinzel, Ulrich (2002): "Orientation as Paradigm of Maritime Modernity", i Bernhard Klein, red.: *Fictions of the Sea: Critical Perspectives on the Ocean in British Literature and Culture*. Aldershot/Burlington: Ashgate.
- Lagerkvist, Pär (1962): *Pilgrim på havet*. Stockholm: Bonniers.
- Lesky, Albin (1973): *Thalatta: Der Weg der Griechen zum Meer*. New York: Arno Press.
- Melville, Herman (1986): *Billy Budd, Sailor: (An Inside Narrative) [1924], Billy Budd and Other Stories*. London: Penguin.
- Parry, J.H. (1975 [1974]): *The Discovery of the Sea*. London: Weidenfeld and Nicolson.
- Peck, John (2001): *Maritime Fiction: Sailors and the Sea in British and American Novels, 1719-1917*. Gordonsville, VA: Palgrave Macmillan.
- Philbrick, Thomas (1961): *James Fenimore Cooper and the Development of American Sea Fiction*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Sandemose, Aksel (2001): *Mytteriet på barken "Zuidersee" [1963], En palmegrøn øy – Mytteriet på barken "Zuidersee"*. Oslo: Aschehoug.
- Schmitt, Carl (1981 [1942]): *Land und Meer: Eine weltgeschichtliche Betrachtung*. Köln-Lövenich: Hohenheim Verlag.
- "The Seafarer". <http://www.anglo-saxons.net/hwaet/?do=get&type=text&id=Sfr>.
- Shakespeare, William: *The Merchant of Venice*.
http://www.cliffsnotes.com/study_guide/literature/merchant-of-venice/summary-analysis/act-i/scene-3/original-text.html.
- Sobecki, Sebastian I. (2008): *The Sea and Medieval English Literature*. Cambridge: D.S. Brewer.
- Watson, Frank (1931): *The Sailor in English Fiction and Drama, 1550-1800*. New York: Columbia University Press.