

SJØREISEN, DET FRIE HAV OG ENDELØSHETEN

De maritime topois teknologihistorie

Thalatta! Thalatta! Rule Britannia! Britannia rule the waves. Intet er så rummelig som havet, intet så tålmodig. Disse forskjellige topologiske artikuleringene av havet, om det nå er som *hjem, territorium* eller antropomorf naturkraft, illustrerer at topos-historien ikke kan begrense seg til traderingen av allmennsteder, men også må vise hvordan disse *loci communes* springer ut av og endres i takt med de livsverdenene de artikulerer. Disse endringene kan foregå i form av rekontekstualiseringer og langsomme transformasjoner, men kan også være av mer dramatisk art hvor tydelige brudd markerer et *før* og et *etter* i bruken av toposet. Det følgende er et forsøk på å vise hvordan maritime topoi er vel så mye teknologisk, juridisk og politisk som estetisk preget. Dette står særlig tydelig i dag, i og med at et begrep som det *antropocene* innebærer en total revurdering av forholdet mellom mennesket og den verden som omgir det, og dermed også de utbredte forestillinger om havet. Fra å ha vært et umenneskelig utenfor og en utømmelig ressurs fremstår det i det 21. århundret som et sårbart forvaltningsanliggende.

Det første av de tre innledende stedene er hentet fra Xenofons *Anabasis* og er de greske soldatenes gledesfylte utrop ved synet av sitt hjemlige hav, *Thalatta*, etter å ha gjennomført den lange marsjen hjem gjennom Perserriket. Det andre er fra refrenget til James Thomson og Thomas Augustin

Arnes sang fra 1740 til feiringen av kroningen av Georg IIs tronbestigelse, og som ble det klassiske uttrykket for Englands maritime verdensherredømme. Det tredje er en romantisk personifisering *sub specie aeternitatis* som innleder Alexander Kiellands roman om handelshuset *Garman & Worse*. Om de tre formlene kan oppfattes som sjablonger, besitter de ikke desto mindre en semantisk kompleksitet som vanskeliggjør kortfattede utlegninger av dem. Allikevel forstås trolig deres sammensatthet nettopp best i lys av deres klisjé-karakter. De er et fortettet uttrykk for det Roland Barthes kalte *doxa*, «det alle vet» (Barthes), og det de rommer av selvfølgelighet, gjør dem berettiget til benevnelsen *topoi*. De er *topoi* i den dobbelte betydningen av *retorisk sett* å være formler og *estetisk sett* å være forterpede uttrykk. Sedimenteringen i *loci communes* og det påfølgende tapet av poetisk friskhet røper deres alder og historie; men at de har blitt allment kulturgods, viser at de har vært anvendelige. De har utkrystallisert seg til språklige konvensjoner som brukes til å gi uttrykk til tanker og følelser som mottagere spontant vil kunne gjenkjenne. Slik er de en del av den språklige infrastrukturen til felles erfaringsverdener og erkjennelseshorisonter.

Nå er *doxa* ingen stabil størrelse, allmennsteder og selvfølgeligheter er underkastet historien. Like gjerne kan man si at gjentatt bruk av *topoi* i nye sammenhenger omformer, endrer og tidvis anriker dem. Dette skyldes ikke kun litteraturens egne prosesser, men også de vekslende teknologiske og politiske miljøer som utgjør meningsproduksjonens premisser. De maritime *topois* historie viser hvordan allmennstedene gjennomgår verdi- og innholdsmessige skift. Som plastiske uttrykk som står til rådighet til å utvikle komplekse representasjoner, er havets historiske artikulasjoner vitnesbyrd om endrede livsverdener. Havets *topoi*, deres semantiske meningspotensial og litterære funksjoner kan altså ikke forstås uavhengig av de forskjellige tidsaldrenes historisk spesifikke og praktiske omgang med havet (Meiner 72).

TOPOLOGIENS TEKNOLOGIHISTORISKE ASPEKTER

Ernst Robert Curtius' *Europäische Literatur und lateinisches Mittelalter* er et referanseverk og en forbilledlig historisk studie. Skjønt dette gjelder i dag i mindre grad prinsipielt enn empirisk; for mens den tyske filologens

interesse for aftenlandets jungianske arketyper og de litterære naturformer fremstår som epistemologisk avleggs, rommer boken en svært instruktiv samling av historiske eksempler og gir et magistralt vy over Europas latinske tradisjon.¹ Det er heller dette enn den systematiske refleksjonen som gjør at den sytti år gamle boken fortsatt kan leses med utbytte. På tross av den sympati man måtte ha for de politiske aspektene ved Curtius' bok (som i opposisjon til nazifiseringen av den tyske kulturforskningen insisterer på åndshistoriens felleseuropeiske karakter), kan en studie av allmennstedenes litteraturhistorie neppe samles under en generalfigur, om det nå er de litterære naturformenenes metamorfoser eller den antikke tradisjonens etterliv, men bør ses i lys av det mangfold av teknologiske og politiske realiteter de artikulere. For topoienes og toposlærens historie kan ikke annet enn å skrives i flertall, avhengig av om perspektivet er spørsmålet om opphav, politisk og sosial resepsjonshistorie, vekslende kontekster og refunksjonaliseringer, topoienes migrering mellom genre, kort sagt, de mange semantiske forhandlinger de har vært gjenstand for.

Siden så mange av de maritime topoiene eksplisitt inndrar politiske og teknologiske momenter, er de velegnet til å vise hvordan tankefigurenes doxa er funksjoner av historisk gitte erfaringer og situerte vitensformer. Dette gjelder ikke kun i den mer snevre logiske eller retoriske forstand som toposet har i antikkens systematiske retorikker eller logikker – hvor de utgjør en støtte for tanken og inngår i teknikker for utvikling av argumenter –, men i en mer eksplisitt og spesifikk historisk forstand. Litterære topoi reflekterer nødvendigvis hva man til enhver tid mener å vite om de gjenstander diktverket bearbeider estetisk; for å fungere må de trekke på en felles vitenshorisont. Dette får følger for erfaringene allmennstedene artikulere, følelsene de er ment å vekke, og den viten og de kunnskaper de forutsetter, kommuniserer og bekrefter. Snarere enn arketyper er topoiene historisk og politisk informerte tankeskjema.

Havet har en teknologihistorie. Denne blir tydelig i lys av topoi som *sjøreisen* og *skipbruddet*. At de maritime teknologiene har endret vårt forhold til havet, er en tautologi. Teknologier betinges av objektene de bearbei-

1 Curtius utvikler ikke Jungs arketypteori systematisk som metodisk plattform, men henvisningene til denne er spredt ut gjennom boken (for eks. Curtius 92 eller 112-116).

der, og endrer samtidig forståelsen av og forholdet til de samme objektene. De utgjør epistemologiske og fenomenologiske grensesnitt. Således er «Havet» langt fra det samme sett med sjømannens eller landkrabbens øyne, om det er en kilde til livets opphold eller et objekt til estetisk nytelse, om det er det frie, grenseløse verdenshav eller et kystnært hav hvis bølger enten piskes mot klippene eller slår dovent mot stranden. Ikke bare etablerer bruker- og betrakterperspektivet forskjellige objekter, men alle disse har nødvendigvis sine særlige praksishistorier (Corbin).

Skipet etablerer, forbinder og organiserer maritim tid og rom i den forstand at skipene forbinder fjerntliggende steder. Havet omdannes fra en barriere til et *medium* ved at det både er forbindelse og miljø, imellom og omsluttende. Dette bestemmer havets funksjoner som *topos*, så som sjøreisens tre momenter avreise, seilas og ankomst. Det dynamiske eller kontingente momentet ved seilassen er om det lykkes å forbinde avreisen med ankomsten, eller om den avbrytes ved at teknologi eller sjømannskap svikter i møtet med ytre krefter, så som stormer, pirater eller mytteri. Havets *topoi* er slik preget av ambivalens: Havet etablerer en omverden og et handlingsrom, men det er også et sted hvor ambisjoner annulleres av ytre og vilkårlige krefter, de hendelser man i fransk sjørett så rammende betegner *fortune de mer*.

Skipet og dets maritime teknologier produserer konkrete «tid-rom-former». «Havet» er et eksempel på Mikhail Bakhtins «kronotoper» (Bakhtin), og på det som kulturgeografien har gitt navnet *havrom* eller *oceanspaces* (Steinberg 4-6). Spatio-temporale realiteter som skipsleder, finnes i kraft av maritime teknologier som lodd, kompass, kikkert, sekstant, kronometer, sleplogg og, ikke minst, loggbøker. Skipet bidrar i neste omgang til at havet kan bli et territorium og en ressurs, mestres og utnyttes, og gjøres til gjenstand for konflikter av politisk, økonomisk og juridisk art. Dette involverer dermed også institusjoner som spenner fra admiraliteter og fyrtårn via assurandører og sjøforklaringer til skipsmeldinger og sjømannskontrakter. Dermed medfører kronotopene forskjellige praktiske, epistemologiske og politiske realiseringer av «havet», som når et havstreck med tilliggende land fremstilles enten på sjøkart med kompassroser, hydrografiske kart med dyp og grunner, eller politiske kart med deres konvensjonelle nasjonale fargemerkinger.

FRA MARE NOSTRUM TIL TRANSPORTVEI

Hegel-eleven, teknologifilosofen og geografen Ernst Kapp skiller i *Vergleichende allgemeine Erdkunde* av 1845 mellom potamiske flodkulturer (Eufrat, Tigris, Nilen), thalassisk tid, (middelhavsbekkenets kulturer), og oppdagelses og verdenshavens tid (Schmitt, *Land* 23). Humangeografen Philip E. Steinberg skjelner mellom havrommene i «ikke-moderne samfunn», «handelskapitalismen», «industrikapitalismen» og «postmoderne kapitalisme» (Steinberg). Denne typen grove inndelinger har den fordel at de resymerer generelle innsikter og tillater sondringer som hindrer det empiriske mangfoldet i å oppløse seg i Hegels «slette uendelighet» av eksempler. I vår forbindelse tjener inndelingene til å antyde de teknologiske, politiske og økonomiske forutsetningene for de livsverdener som utfelles i de maritime topoi.

Havet var flodkulturenes absolutte grense, men heller ikke middelhavskulturene var oseanfarere; fønikere, grekere og romere klamret seg aller helst til kystene. Dette avslører middelalderens såkalte T-O-kart: De viser tre verdensdeler omgitt av *mare oceanum*. Havoseanet omslutter en verden fremstilt som et sammenhengende *terra firma* bestående av Asia, Afrika og Europa. Et fablenes og fantasiens sted er det verdensomsluttende havoseanet et omskiftelig og umenneskelig utenfor som setter grensen for den menneskelige orden. For antikkens diktere er og forblir Middelhavet, *deres* hav, det innenlandshav romerne så passende gav navn som *Mare Interna* eller *Mare Nostrum*, «vårt hav» (Thrower).

De store oppdagelsene, den tidlige oversjøiske imperiebyggingen og merkantilismen bringer dette til opphør. Renessansens kart hadde fortsatt rom til monstre og fantasidyr, men er også nøye med å avtegne byer og grenser, havner og kystlinjer, strømmer og passatvinder; slik omdannes havet til et rom som kan oppdages, kartlegges og kontrolleres og bli overflate for maritime handelsveier. Et feiret uttrykk for renessansens nye forhold til de store havene finnes på frontispisen til Francis Bacons *Novum Organum* (1620) som viser to skip som legger Herkules' to søyler bak seg – den gamle verden, hjemme – på vei ut mot det ukjente. Den engelske rikskansleren er kjent for å ha beskrevet den nye tid med de tre oppfinnelsene, kompass, krutt og trykkpresse: Kompasset tillot navigasjon på verdenshavet, kombinasjonen av krutt og skip gav de europeiske flåtene et maritimt verdensher-

redømme, og trykkpressen mangfoldiggjorde kartene og litteraturen som forvandlet havoseanet til verdenshav og havrom, og som dermed fordrev monstrene som tidligere hadde levd i kartenes margsoner.

Merkantilismen gjorde havet om til et nettverk av trafikkårer. Mens kolonihandelen og handelskapitalen opp til det nittende århundret setter dagsorden med territoriale konflikter og strid om fri adferd på det åpne havet, innvarsler dampskipet industrialismens tid. Denne begrenser seg langt fra til varetransport; den industrielle utnyttelse av havets ressurser, *in casu* hvalfangsten, endrer oppfatningen av havet dramatisk. De nye maritime teknologiene, de sterkt forbedrede kartene og den økte effektiviteten i ressursutnyttelsen gjør at havene fremstår i den moderne verdens prosaiske blikk. G.W.F. Hegel bemerker slik i *Rettsfilosofien* at den borgerlige familiens forhold til landjorden svarer til den moderne industris til havet (Schmitt, *Nomos* 20). Havets tiltagende prosaiske karakter i den praktiske omgangen med det, er paradoksalt også forutsetningen for romantikkens estetisering av havet. Når havet i økende grad mestres teknisk, kunne det omdannes til estetisk ressurs for den romantiske diktningen.

TRE SKIPSTEKNOLOGISKE TOPOI: STORMEN, UTREISEN OG SKIPET

Men da jeg dreiet om Maleas pynt, lot Boreas flåten/drive for bølger og rivende strøm, langt bort fra Kytera//Over de fiskerike hav, ble jeg drevet av grufulle stormer/hele ni dager i trekk (Homer, *Odysseen* sang 9/v. 80-84).

Til tross for den sterke identifikasjonen med Svartehavet og det indre Middelhavet som utropet *Thalatta* i Xenofons *Anabasis* vitner om,² var de greske galeiers sjødyktighet relativt begrenset; de var kystgående, flatbunnede fartøy i hovedsak drevet frem av roere og utstyrt med en seilføring som ikke gjorde det mulig å seile opp mot vinden. Odyssevs' maritime begavelse

2 *Thalatta* er den attiske, *thalassa* er den joniske stavemåten. Det er også navnet på en guddom. *Thalassa* (femininum) er personifikasjonen av det hjemlige indre Middelhavet, til forskjell fra *Pontos* (maskulinum) som personifiserer det ytre Middelhavet og, ikke minst, *Okeanos*, den store elven som omslutter verden, og som hentet sitt navn fra en av titanene, og som middelalderen omdøpte til *mare oceanum*, «havoseanet».

er uomtvistelig – han er den første i litteraturens historie til å styre etter stjernene, og han manøvrerer seg gjennom det trange sundet mellom Skylla og Kharybdis –, like fullt evner han ikke å føre skip og mannskap trygt i havn; han stoppes av motvind når han skal runde Kapp Malea. Dermed introduseres et topos som blir stående i den maritime litteraturen som *stormen* med dens mulige utgang, *forliset*.

Havets gjenstridighet, personifisert i havguden Poseidons krenkethet og raseri, og i Boreas, vinden fra nordøst, overgår heltens evner og praktiske kunnen. Ikke minst satte de teknologiske begrensningene klare rammer for hans åpenbare ferdigheter som sjømann; uten seilføring som tillot kryssing, klarte ikke den rådsnare helten å overliste vindguden og runde den forblåste sydspissen av Peloponneshalvøya. Boreas var rett og slett imot ham, og planene om å komme seg fra Troja og hjem til Ithaka lider, helt konkret, skipbrudd. Et offer for gudenes vrede, driver Odyssevs for vær og vind. Hans omflakking i Middelhavet er bildet på en hjemløshet hvis temporale og eksistensielle horisont settes av ankomsten i den trygge, hjemlige havn, *nostos*. Den etablerer et sett med grunnleggende koordinater i litteraturens maritime topoi: Havet er en vei, og samtidig også en barriere; sjøreisen etablerer en relasjon mellom ute og hjemme, og den vellykkede overfarten skjer alltid i lys av et mulig havari.

Havet er i de antikke middelhavskulturene på den ene side *hjemme*, «vårt hav», på den annen side et farenes rom, poetologisk spent ut mellom topoiene «å komme trygt i havn» og «å lide skipbrudd». Den farefulle sjøreisen er et topos som går på tvers av genre og stilnivåer; skipbrudd er ett fast stoppested i antikkens litteratur. Overfarten er kontingensens sted; skipet kan rammes av storm, skjønt også andre farer truer. Vergil lar Aeneas forlise i *Æneiden*, Heliodoros' hellenistiske tåreperser *Theagenes* og *Charikleia* ville ikke være komplett uten havari og sjørøvere, Josefus forteller om sine opplevelser med skipbrudd og pirater i *Den jødiske krig*, og i *Apostlenes gjerninger* rammes Paulus av havari og mytteri på sin vei til Roma. *Storm*-toposet skaper suspens, men fungerer også både narrativt – det lager et brudd og muliggjør tilbakeblikk (som når den skipbrudne Odyssevs forteller sin historie til Faiakerne) – og allegorisk ved å vise menneskets overleverthet til skjebnemaktene.

Alle offiserene, tolkene, losene, kapteinene, styrmennene, båtsmennene, kadette-
ne, kvartermestrene, og sjømennene møttes på flaggskipet *Thalamege*. [...] De satte
seil med en frisk bris mot sør-øst, som var den retningen sjefslosen, James Brayer,
hadde satt med kompasset [...]. Siden den hellige flaskens orakel lå nær Cathay
i det øvre India, var det hans råd [...] ikke å velge kursen portugiserne bruker og
seile [...] sør for ekvator, hvilket ville gjøre reisen lang, men snarere holde seg så
nær samme breddegrad som India som mulig (Rabelais 517).

To tusen fem hundre år etter Odyssevs' seilas består flåten til Rabelais' helt
Pantagruel i *Le quart livre* av en rekke moderne skipstyper, og sjømannskap
er ikke bare ett, men flere yrker. Hans skip, karaveller, karakker, galeaser,
etc. er *state of the art* maritim teknologi anno 1552. Helt annerledes sjø-
dyktige enn Odyssevs' farkost, er disse skipstypene utstyrt med kjøl og
latinerseil, tåler betydelig sjøgang og kan ikke minst krysse mot vinden.
Man seiler ikke etter stjernene, de stikker ut en kurs med kart og kompass,
og slik kan kontingenser kontrolleres.

Mens aksjonsradiusen til antikkens seilere i realiteten begrenset seg
til Middelhavet – hvis grense gikk ved Herkules' to søyler (Gibraltar-stredet)
–, legger Pantagruel freidig ut på renessansens ny-oppdagede verdenshav,
godt hjulpet av kart og kompass og opplest på viten om tidligere reiser.
Til forskjell fra hos Homer handler det ikke her primært om å styre skipet
trygt i havn, men å oppdage verden. Pantagruel og vennene legger frimodig
ut fra en fransk havneby med det talende navn *Thalassa* og forlater den
gamle verden på jakt etter den magiske flasken *Bacbus* som aldri blir tom.
Toposet Rabelais etablerer, er ikke bestemt av grekerens *nostos*, hjemreise,
men derimot *utreisen*. Havet de gir seg i vold, har ukjente farvann hvor hva
som helst kan påtreffes: Hvaler, havfruer, enhjørninger, magnetsteiner og
reinsdyr hører til blant de merkverdighetene som møter den franske ek-
spedisjonen på reisen vest. Hvor *Thalassa* hos Homer var en guddommelig
beåndet materie, er det hos Rabelais en fysisk realitet. Odyssevs' univers
er mytologisk, Rabelais' er kartlagt, ordnet ved breddegrader og lengde-
grader; det lar seg navigere ved hjelp av kompass, kart og ferdigheter, og
de underlige vesenene som oppdages, er ikke guddommer, men naturens
kuriositeter. *Utreisen* er en avskjed med det gamle og et uttrykk for en vilje
til å utforske det ukjente.

At midnight, orders were given to furl the fore and mizzen topsails. With immense efforts, men crawled aloft through a merciless buffeting, saved the canvas, and crawled down almost as exhausted, to bear in panting silence the cruel battering of the seas. [...] At every gust men, huddled together, whispered to one another: - 'It can blow no harder.' (Conrad 45)³

Halv-klipperen i Joseph Conrads langnovelle *The Nigger of the 'Narcissus'. A Tale of the Sea* (1897) har lite til felles med sine litterære forgjengere utover det basale forholdet at den er sjøgående og derfor kan forlise. I full storm utenfor Kapp Horn, over tre hundre år etter Rabelais, befinner Conrads fullrigger «Narcissus» seg på slutten av historien som innledes med Odyssevs. «Narcissus» markerer høydepunktet på seilskipsteknologien, men også avslutningen på seilskutenes *wooden world* (Cohen). Med sofistikert seilføring uttrykker handelsfartøyet den moderne rasjonalitetens overvinnelse av de store verdenshavene. Skipets verden er dominert av sjømannsyркets håndverkskvaliteter. Det er et gjennomsvivilisert topos, et miniatyrsamfunn, hvor mestringen av kontingenser reisen innebærer, er betinget av sjømannskap og en velfungerende kommandostruktur. Skipet er sjømannens hjem, *nostos*, havet, *Thalatta*, hans hjemlige trakter.

I den moderne maritime kulturen møtes global kapitalisme, industriell rasjonalitet og håndverk. Hos Conrad er mørket og irrasjonaliteten derfor i mindre grad å finne i et fantastisk og inhumant hav – hvor sublimt dets vrede enn måtte skildres –, men i menneskets sjeleliv. Conrads karakterer utmerker seg ved sine ferdigheter som sjømenn og yrkesutøvere, og de følelser de har for den yrkesvei de har valgt. Havet er for dem en strekning som tilbakelegges for å nå frem dit man skal. Skipet setter dem i stand til dette. Det er ikke bare stedet hvor man utøver sitt arbeid, men også det sted deres liv utfolder seg. Sjømenn på land er rastløse gjester, på skipet er de *hjemme*. Havet er et miljø som fortløpende tester, og hvor uvær, ulykker og forlis alltid er mulig. Slik oppsøker Conrad i sine fortellinger

3 Ved midnatt ble det gitt ordre til å beslå toppseilene på fokke- og mesanmasten. Med voldsomme anstrengelser klatret mennene opp under nådeløs rulling, redet seilduken, og kravlet ned igjen, for, nesten helt utmattet, i stakkåndet stillhet utsettes for sjøens ondsinnede hamring. [...] Ved hvert nytt vindkast, hvasket de, mens de krøp sammen, til hverandre: - «Det kan ikke blåse hardere enn dette.»

stadig stormen og skipbruddet. Et topos han ofte griper til, er skipet som sjømannens rette element, hvilket i langnovellen om Narcissus uttrykkes av den gamle sjømannen Singleton når han konstaterer at det aldri er noe feil med skipet, kun med mannskapet.

For grekerne var havet både barriere og transportvei (Beaulieu). Stormen sperrer for Odyssevs' hjemkomst, allikevel er det over havet han til slutt kommer hjem. For Rabelais er havet et stort, navigerbart, men ubeskrevet rom de reiser ut i for å oppdage. Conrads forkjærlighet for prosopopeer til tross, verdenshavene er en fysisk realitet som overvinnes av menneskets teknologier, sosiale organisering og kunnen. Det manifeste uttrykk for dette er at skipet er deres hjem. Skildringen av de hav disse forskjellige litterære sjøfarerne seiler i, kan ikke skilles fra de praksiser og skipsteknologier som er de maritime topoiens forutsetninger.

IMPERIEBYGGERNES FRIE HAV

When Britain first at Heav'n's command/
Arose from out the azure main;/ This was
the charter of the land,/ And guardian angels sang this strain://
Rule, Britannia!
Britannia, rule the waves:/ Britons never will be slaves.⁴

Det topos som Thomson og Arnes sang trekker på – at kontrollen over verdenshavene er Englands guddommelig gitte historiske skjebne –, avslører at det åpne havet etter de store oppdagelser verken var ubestemt eller forskjellsløst. Sangteksten fremmer den komplekse tanken at verdenshavene er frie, men at det samtidig også påligger Englands frie folk å herske over dem (jf. allusjonen til Magna Carta og *divine command*). Vi står overfor et topos som er både politisk og juridisk så vel som estetisk, og dermed en topologisk konstellasjon som ikke lar seg håndtere ut fra det historiske og prinsipielle skillet Curtius drar mellom den romerske republikkens retoriske og politiske topos og ettertidens litterære og estetiske topos. Toposet «det frie hav» må ses i lys av den politiske kompleksitet som blir tydelig i refrengets motstilling av *rule* og *never will be slaves*.

4 Når Britannia først ved Himmelens bud/
Steg opp av det azurblå hav/
Var landets frihetsbrev dette/
og dets skytsengler sang disse linjer//
Hersk, Britannia! Britannia
hersk over bølgene;/ briter vil aldri bli slaver.

De store oppdagelsene gjorde verdenshavene til et politisk og juridisk anliggende. I og med Tordesillas-avtalen i 1494 ble de, med pavens velsignelse, henholdsvis portugisisk og spansk territorium. Dette preger umiddelbart den maritime litteraturen som oppstår som en følge av oppdagelsene. Likesom Christoffer Columbus' dagbøker er Antonio Pigafettas beretning fra Magellans jordomseiling innskrevet i et imperiebyggende prosjekt. Sentralt hos begge to står spørsmålet om hvilke oversjøiske ressurser havet gir deres fyrster adgang til. Maritime makter som Nederland og England bestred Tordesillas-avtalen og krevde fri passasje. I århundrets annen ende er skildringen av den første britiske verdensomseiling *The Voyage of Sir Francis Drake Around the Whole Globe* kun en liten del av presten og geografen Richard Haklyuts nasjonsbyggende *Principal Navigations, and Traffiques of the British Nation* (1598). Haklyuts forfatterskap drives av et ønske om å bryte den iberiske maritime dominansen, og samtidig fremme britisk sjømakt, landets oversjøiske handel og Tudorenes storpolitiske makt.

Rule Britannia, Britannia rule the waves forteller at verdens maktpolitiske sentrum 250 år senere var rykket nordover i Europa. Skjønt subjunktivformen *rule the waves* røper en særlig idé om havets frihet. Sangen handler ikke om at verdenshavene tilhører den britiske tronen, men at det vil herske over dem. Her trekkes det implisitt på romerrettens gamle skille mellom *dominium*, å eie, og *imperium*, å herske. Skillet kommer klart til uttrykk i hollenderen Hugo Grotius' sontring mellom *mare clausum* (det avgrensede hav) og *mare liberum* (det frie hav) i *Mare Liberum* (1609). At Grotius hevder at verdenshavene må være åpne og frie, og ikke underlagt nasjonale suvereniteter, skyldes vel å merke ikke et idealistisk ønske om å fremme allmennretten; avhandlingen var bestilt for å legitimere den nederlandske aggresjonen mot handelsmonopolet på det fjerne Østen portugiserne hadde legitimert med Tordesillas-avtalen. Grotius' prinsipper fikk etter hvert bredt gjennomslag. Det frie hav, *mare liberum*, ble derfor i økende grad forstått som noe som lå utenfor den nasjonale suvereniteten, kongens lov. Som juristen Carl Schmitt påpeker, lar havet seg ikke underlegge *nomos* – en gresk term Schmitt oversetter med de to ordene *Ortung* og *Ordnung*, både det å trekke en grense og å håndheve en orden i et avgrenset område (Schmitt, *Nomos* 39). Tordesillas-avtalen til tross, havet kjenner ikke til *nomos*, det er ikke et territorium som kan omgjerdes.

At havretten ikke er underlagt prinsippet om en suveren makt, betyr imidlertid verken at havet er et lovløshetens sted eller unndratt håndhevelse av nasjonale interesser. Havretten er en positiv rett som opererer i forlengelsen av både privatrettslige praksiser og folkerettslig sedvanerett (og hvor både nasjonale og internasjonale domstoler utgjør de dømmende organene).⁵ Dens prinsipper går tilbake til antikkens maritime varetransport og regulering av ansvaret for verdiene om bord i tilfelle forlis (slik er havretten forbundet med sjøreisens topoi). At havet er en transportvei, ble avgjørende for utviklingen av tanken om det frie hav som allmenning, hinsides suverenitetens territorier. Ideen om frie hav står i kontrast til det kystnære hav, det som betegnes «territorialfarvann», som til forskjell fra verdenshavet ligger under suvereniteten. Dermed etableres det frie havs topoi ved en motsetning mellom «frihet» og «ufrihet» i forhold til kongens lov. Endelig avslører insisteringen på at havet er *fritt* at havrommet er omstridt, et område for interessekonflikter.

DET FRIE HAVS TOPOI: TERRITORIET, MØTE I ROM SJØ OG SJØRØVERIET

We changed our Course and steered way N.W. by W. in order to reach some of our English Islands, where I hoped for Relief; but our Voyage was otherwise determined, for being in the Latitude of 12 Deg. 18 Min. a second Storm came upon us, which carried us away with the same Impetuosity Westward, and drove us so out of the very Way of all humane Commerce. (Defoe, *Robinson* 42)⁶

-
- 5 Dette er et komplisert punkt. Privatretten regulerer primært aktivitetene på det åpne havet (altså det som ligger utenfor territorialgrensene), skipsfarten er slik underlagt organer som forvalter «internasjonal privatrett», på bakgrunn av internasjonale avtaler og konvensjoner. Havbunnen er derimot regulert av internasjonale avtaler og FN, altså en art internasjonal offentlig rett. På det åpne havet er derfor grensene mellom privat og offentlig ganske uklare. Takk til Gard Paulsen for å ha opplyst meg på dette punktet.
 - 6 Vi la om kursen og styrte nordvest over vest slik at vi kunne nå frem til en av våre *engelske øyer*, hvor jeg håpet vi kunne finne hjelp; men reisen vår var annerledes bestemt, for da vi var på breddegrad 12 grader og 18 minutter kom nok en storm over oss, som førte oss med samme heftighet vestover og til slutt drev oss ut av enhver menneskelig omkrets.

I *Robinson Crusoe* (1719) mobiliserer Defoe stormtoposet flere ganger; mest berømte er det som ender med havariet på øya hvor helten skulle tilbringe mer enn 20 år. Sammenlignet med skildringen hos Homer er det et par momenter som stikker seg ut: Vi får vite breddegrad, vi får vite at det er engelske øyer i nærheten, samt at skipet bringes ut av skipsleden, og, siden vi er i Karibia, betyr *Westward* i retning av spanske besittelser. Defoe er eksplisitt på at stormen foregår i et omstridt maritimt område omgitt av territoriale besittelser.

Utgangspunktet for reisen er at Robinson ønsker å handle med slaver og sukker. Dette er i romanen intet upolitisk emne; dette er merkantilismens æra. Britisk oversjøisk handel er et grunn tema i britisk utenrikspolitikk. De såkalte *The Navigation Acts* forbød import av kolonivarer på fremmed kjøp fra midten av det syttende århundret og frem. *Robinson Crusoe* innskriver seg således i beretningen om det engelske imperiums etablering i merkantil konkurranse med andre europeiske makter, i første rekke franskmenn og spanjoler. Med kaperkapteinen og jordomseileren Woodes Rogers ord i *A Cruising Voyage Around the World* (hvor Defoe fant modellen til Crusoes opphold på øya): «Spanjolene var alltid så sjalu på denne handelen at de ville aldri la en annen nasjon få den minste andel i den, og de som måtte prøve på det, ble alltid møtt med makt.» (Rogers 1)

Det er tradisjon for å lese boken som beretningen om et landnåm, et sivilisasjonsepos hvor Robinsons lille verden trinn for trinn beveger seg fra sanker- og jegersamfunn over agrarsamfunn til byråkratisk pengeøkonomi og britisk territorium. Men mer enn en tredjedel av romanen er viet sjømannen og kjøpmannen Robinson, som dro til sjøs for å unnsnippe de planer faren hadde lagt for ham. Hans omskiftelige skjebne, fra å ha vært slave hos marokkanske korsarer, plantasjeieier i Brasil, havarist, for til slutt å ende som guvernør og rik kjøpmann, er ved ethvert veiskille preget av den britiske sjømaktens kamp for åpne og frie handelsruter. Robinsons fiender er enhver som måtte true den britiske handelens frihet, om det nå er – i tur og orden – muslimer, indianere, spanjoler eller mytterister. De tre siste blir etterhvert også undersåtter på øya Robinson ender opp med å styre som guvernør i kongens navn. Og makten i kolonien han etablerer på øya, befolket med britiske straffanger, spanske krigsfanger og indianske slavearbeidere, håndheves ikke overraskende med maritim lov; mytterister henges således

fra rånokken. For i 1694 ble admiralitetets rettssystem gjort allment gjeldende innenfor imperiets oversjøiske territorier (Linebaugh & Rediker 149).

We are chased by a large Ship – the company are dismayed, and encouraged by the Captain's speech – our pursuer happens to be an English Man of War – we arrive at the Coast of Guinea, purchase four hundred Negroes – sail for Paraguay, get safe into the River of Plate, and sell our Cargo to great Advantage (Smollett, 14).⁷

Fortellerens resymé av kapitel XLV i Tobias Smolletts *Roderick Random* fra 1748 kretser om et klassisk maritimt topos, «møtet i rom sjø». Et handelsskip er underlagt kongens lov, men nyter dermed også nasjonsflaggets beskyttelse i møtet med andre skip. Så når to skip møtes utenfor de territoriale farvann på det åpne havet, er det også i realiteten et møte mellom to suvereniteter på nøytral grunn. Siden ideen om det frie hav oppfattes på ulikt vis innenfor de forskjellige nasjonale lovverk, vil maritime møter kunne innebære usikkerhetsmomenter, især om skipet ikke fører flagg, og om det viser seg at det er en *Man of War*.

Også for den arveløse Roderick Random blir havet veien til berikelse og frihet: En investering i et skip og villigheten til å legge seg ut på et maritimt eventyr, betyr fremfor noe en sjanse til å bli rik og til å tre ut av den begrensede sosiale situasjonen som har blitt heltens skjebne. Som hos Defoe er slaver veien til rikdom; og begge romanene trekker opp traseen for den kjente trekkanthandelen. Hos begge handler det om britisk handel. Om Robinson tas til fange av mauriske pirater og slavejegere, frykter Random den maritime volden, in casu, kaperskipet. Når et ukjent krigsskip overhaler skuten og skyter varselskudd, er spenningen stor inntil det tones flagg, kaperen viser seg å være britisk, og heltens skip får seile videre uten å oppbringes som prise.

Kaperskipet er en historisk artikkelasjon av merkantilismens globale konflikter. Denne virksomheten forutsatte 'kaperbrev', som gav rettigheten til å oppbringe andre lands skip (fortrinnsvis fra land man var i krig med)

7 Vi jages av et stort skip – reisefølget forferdes, men oppmuntres av kapteinens tale – vår forfølger viser seg å være et engelsk krigsskip – vi ankommer kysten av Guinea, kjøper fire hundre negrer – seiler til Paraguay, kommer trygt opp Rio Plata, og selger vår last med stor fortjeneste.

med bruk av nasjonalt flagg og dermed også kongelig beskyttelse. Ordet *privateer* forteller at kaperyrket er en entreprenørvirksomhet hvis formål er berikelse. Faktisk bestod den britiske marinen frem til etableringen av *The Royal Navy* på midten av 1600-tallet i all hovedsak av slike private enkeltmannsforetak. Kaperskipet er et konkret historisk eksempel på den kontingens og de politiske konflikter som informerer toposet *møte i rom sjø*.

When I was free once more, I was like Adam when he was. I had nothing at all, and therefore resolved to join the privateers or buccaneers... (Exquemelin 73).⁸

Sitatet, hentet fra Alexandre Olivier Exquemelins *The Bucaneers of America* (1678), forteller at veien mellom kaprer og sjørøver var kort. Dødssyk, har Exquemelin nettopp blitt løst fra sin sjømannskontrakt med det franske vest-indiske handelskompaniet. For sjøfolk var livet til havs i liten grad fritt, disiplinen var brutal og kontraktene drakoniske. Mannskapets lønns- og arbeidsvilkår oppsummeres effektivt av Samuel Johnson i en ofte sitert passasje. «Å være ombord på et skip er som å være i et fengsel hvor man risikerer å drukne.» Sjømannslivets brutale realiteter står i kontrast til prinsippene om det frie hav og den merkantile frihet, og store deler av *The Royal Navy* var bemannet av sjømenn som var sjanghalet eller fanget av pressgjenger. Sjørøveriet ble rømlingenes og de ubemidlede entreprenørvirksomhet. Det utgjør reversen til den virkelighet som ligger under Defoes og Smolletts topoi som forutsetter slavekontraktene til et ansiktsløst filleproletariat. Slik beskriver Exquemelin karakteristisk nok sin tilstand når han slutter seg til piratene som «adamittisk»; han har intet, skylder ikke noe, og oppfatter seg derfor som fri til forfølge en karrierevei hvor han ikke behøver å svare overfor en ytre autoritet.

Piratvesenet var både en alternativ yrkesvei for de mindre bemidlede og et sosialt opprør mot de rådende forhold til sjøs, i den sivile så vel som den militære flåten (Woodard). Sjørøverne utfordret det britiske geopolitiske prinsippet om verdenshavens frihet, og dermed også rekkevidden av den britiske kongens makt, og var som sådan et reelt politisk problem, ikke minst siden de i perioder kontrollerte flere av de britiske koloniene i Kari-

⁸ Når jeg nå nok en gang var fri, var jeg lik Adam da han var. Jeg hadde intet, og besluttet meg derfor å slutte meg til kaprere eller sjørøvere...

bia. Først på 1720-tallet, med den ovenfor siterte Woodes Rogers i spissen, lyktes The Royal Navy å nedkjempe de karibiske piratene. De fikk hurtig en høy status i populærkulturen, ikke bare i populære sanger og i folkelige fortellinger, men også innenfor to permer, noe Defoes bestselger *A General History of the Pyrates* (1724) er et vitnesbyrd om. Boken inneholder en serie enkeltbiografier av tidens mest kjente pirater, Edward Teach, Jack Rackham, Charles Vane m. fl. Den dveler nesten utelukkende ved handlinger som foregår til sjøs og ved praktisk sjømannskap, men også ved sjørøvernes bragder og særlige kultur, ikke minst deres direkte demokrati.

Piratene er på samme tid de mest romantiske, anarkistiske og grusomme av havets helter; deres maritime fellesskap stiller seg utenfor kongenes lov, følger i stedet havets egne lover og lever i tråd med et direkte, merittbasert demokrati (Linebaugh & Rediker). Den særlige frihetsdrift disse skikkelsene personifiserer, må forstås ut fra de maritime og sosiale konfliktene i Vesten i tiden etter de store oppdagelsene. Når den tidlige sjørretten omtaler pirater som *hostis humani generis*, menneskehetens fiender, forteller dette at toposet «det frie hav» preges av en gitt politisk kontekst. Ved å leve uten flagg på det frie hav, og utfordrer piratene suverenens autoritet. Å være fri som Adam, slik Exquemelin ville, betyr også å leve et liv utenfor fyrstens lov og uten flaggets vern.

I 1883, halvannet århundre etter Defoe, forener Robert Louis Stevensons i *The Treasure Island* den britiske sjøromanen med piratromansene og *Robinson Crusoe*. Den ideologisk motsigelsesfylte gutteboken anlegger et nostalgisk blikk på spenningen mellom imperiebygging og prinsippet om det frie hav og piraten Long John Silver som inkarnerer en blanding av frihetstrang, eventyrlyst og et sosialt fellesskap fritt for fremmedbestemmelse. Silvers figur lar seg dårlig forene med det britiske imperiets sosiale og juridiske orden som personifiseres ved landkrabben, godseieren og fredsdommeren Squire Trelawney. «Havets frihet» har her to betydninger: individuelt og eksistensielt å unnsnippe det *nomos* som hersker på land, men også den transportfrihet som er et premiss for at imperialistiske stater skal kunne hevde sitt oversjøiske imperium. Denne spenningen er nøkkelen til den ambivalens som preger fortellerens, den unge Jims, forhold til en lov-bryter han finner fascinerende og frastøtende, på samme tid en omsorgsfull farsfigur og en hensynsløs volds mann. Hvordan havets egne lover, og de

individer som personifiserer dem, kolliderer med det frie havets lover, slik disse håndheves av de maritime stormakter, finner sitt topos i *sjørøveriet*.

HAVETS PROSA OG POESI: DEN SUBLIME ENDELØSHET

Et kjent sted i Hegels forelesninger om estetikken heter det at romanen fortsetter «en på forhånd til prosa ordnet virkelighet». Verken Pigafetta eller Defoe bruker synderlig mye tid på å skildre havet som sådan. Bortsett fra at det kan storme eller være stille, eventuelt også være grunt eller dypt, eller at de kan støte på havstrømmer, blir havet i den tidlige maritime litteratur sjelden eller aldri til gjenstand for naturbetraktninger. Det forblir et objekt som gjøres til gjenstand for loggbøker, altså måling av vind, strømforhold, grunner etc., kort sagt et fysisk fenomen som iakttas og måles fordi det skal navigeres.

Med den tiltagende industrialiseringen av de maritime økonomiene blir imidlertid det estetiske havtoposet i tiltagende grad gjort til et lyrisk emne. Dette manifesterer seg med all ønskelig klarhet i åpningen til Alexander Kiellands *Garman & Worse* (1880). «Intet er så rummelig som havet, intet så tålmodig», at det er ikke sant «at havet er troløst; ti det aldri har lovet noe», og endelig at det er «det siste sunde i den syke verden» (Kielland 109). I all sin endeløshet er havet det som overgår det menneskelige, det er som det heter i den romantiske estetikks terminologi, «sublimt».

«Det sublime havet» er et topos som utvikles i den tidlige naturestetikken som oppstår i løpet av det attende århundret. For Edmund Burke i *A Philosophical Enquiry Into the Origin of Our Ideas of the Sublime and the Beautiful* (1758) er havet selve det paradigmatisk uttrykket for det sublime. Hos ham er ikke havet monstrøst – slik det tidligere var – på grunn av uhyrene det bebos av, men i kraft av naturens umåtelige, fysiske grenseløshet. Havet er noe som overskrider den menneskelige livsverdens proporsjoner og dermed også våre forestillings- og fremstillingsevner. Av samme grunn må vitenskapene og teknologien påkalles for å mestre verdenshavene, gjøre dem målbare og navigerbare. Ambisjonen er å overvinne verdenshavenes grenseløshet, å domestisere dem. Denne dobbelthet av sublim natur og en målbar og navigerbar fysisk realitet blir således bestemmende for de romantiske og post-romantiske maritime topoi (Sejersted 2015).

Skillet mellom estetisk og fysisk natur artikuleres med stor klarhet i paragraf 29 i Immanuel Kants *Kritik der Urteilskraft* (1790). For å kunne felle estetiske dommer om havet, skriver Kant, må en sette til side sin fysiske og praktiske viten om det. Man skal derfor ikke «tenke havet», det vil si se det som «et stort vannreservoar» eller som et element som skiller, men også forbinder kontinentene, (og dermed også muliggjør «et stort fellesskap»). Man skal i stedet «gjøre som dikteren» og kun «anskue havet fra det som faller en i øynene» – om det er et stille vannspeil eller et opprørt stormfullt hav, skjønt eller sublimt. For til forskjell fra sjømannen står dikteren fritt overfor havet, han behøver ikke å forholde seg rasjonelt og kalkulerende, men kan nyte det kontemplativt, som en estetisk ressurs.

Om «virkelighetens prosa» var det dominerende trekk ved «havtoposet» i det syttende og attende århundret, markerer romantikken en vending, eller en reversering av toposet. Gitt havets betydning for det britiske imperiet er det lite overraskende at det er den britiske romantikken som bredt utvikler havet som lyrisk topos. Et eksempel fra fjerde Canto av Lord Byrons «Childe Harolde's Pilegrimage» (1812–1818) illustrerer Kants poeng.

Roll on, thou deep and dark blue Ocean, – roll! [...] Dark-heaving; boundless, endless, and sublime/ The image of Eternity, – the throne/ of the Invisible. (Lord Byron)⁹

Om det er Coleridges *The Rime of the Ancient Mariner* (1798), Richard Danas *Two Years before the Mast* (1840), Jules Vernes *Vingt mille lieues sous les mers* (1870) eller Arthur Rimbauds *Le Bateau Ivre* (1871) er de alle knyttet til den romantisk ambivalens hvor havet enten ses som ressurs eller transportmedium eller skildres som det mest monumentale uttrykk for naturens «grenseløse», «endeløse», «sublime» og «evige» kraftfullhet.

Kants distinksjon mellom den praktiske og den estetiske omgangen med naturen, mellom det involverte og det distanserte subjektet, fanger den grunnleggende distinksjonen i denne dobbeltheten. Dette er ikke ensbetydende med at det romantiske havtopos begrenser seg til individets estetisk nytende iakttagelse av havet, også mestringen av havet lot seg gjøre til

9 Rull videre, du dype og mørkeblå osean, – rull! [...] Mørk-stampende; grenseløst, endløst, og sublimt/ Evighetens bilde, – tronen/ til det usynlige.

estetisk objekt. Den senromantiske litteraturen retter interessen mot dem som fant sitt utbytte i selve havet, ikke som borgerlige entreprenører, eller som marinens sjøhelter, men som sjømenn, hvalfangere og fiskere. Victor Hugos *Les Travailleurs de la mer*, Pierre Lotis *Pêcheur d'Islande* og Hermann Melvilles *Moby Dick* tar alle utgangspunkt i dem som har sitt utkomme i havet, for i neste omgang å romantisere denne aktiviteten.

Et gjennomgående trekk ved romantikkens poetisering av havet er at den ofte usynliggjorde de teknologiske og politiske premissene for erfaringene av det maritime, ved nettopp, som Kant skriver, å unngå å *tenke* det, men i stedet *sanse* det, det vil si estetisere det. Havets prosa, dets teknologihistorie og politiske økonomi faller langt på vei ut av den romantiske diskursen. Selv hos en forfatter med en så stor fortrolighet med sjømannsyrkets håndverksmessige sider som Joseph Conrad, overskrives den politiske horisonten av et verk som gjennomgående har et klart elegisk preg, og han kontrasterer renheten i seilskutetiden med den forurensende industrielle omgangen med naturen.

Industrialismens havtopoi hadde både sekulariserte og romantiserende momenter, det hører til det tyvende århundret å invertere bildet av havet, og forvandle det fra en estetisk ressurs for skjønnhetens og det sublimes estetikk, til et vrengebilde, til et industrielt *Waste Land*. Dette har kun i begrenset grad fanget litteratenes interesse. Steinberg foreslo i 2001 «postmoderne kapitalisme» som en egen epokebetegnelse på den sosiale konstruksjonen av havet; i dag er det i flere enn ett henseende mer nærliggende å tale om «det antropocene hav».

Havet som gjennom det meste av den europeiske historien har vært et symbol for den menneskelige ordens endelighet, en grense og en fatal realitet, kaller i dag på beskyttelse. De en gang grenseløse verdenshavene er nå like mange sårbare biotoper, utsatt for ødeleggelse gjennom rovfiske, forurensning, forsøpling og oppvarming. Havenes tilstand er en kilde for bekymring. Det antropocene hav har snudd opp ned på en relasjon som er like gammel som den europeiske kulturen: Mens havet i flere tusen år ble forstått og fremstilt som menneskets vilkår, har teknologien endevendt dette forholdet; i dag er det mennesket som er havets vilkår. Det får betydning for den epistemologiske substans som produseres og reproduseres i litteraturen som tar utgangspunkt i de maritime topoi, og som i det minste siden

romantikken har villet sanse havet i stedet for å tenke det. Det endeløse kan man som kjent kun antyde, ikke begripe. Den foregående teknologiske, juridiske og politisk inspirerte analysen av de maritime topoienes historie er et lite bidrag til å begripe hvordan havet har blitt forstått.

Knut Ove Eliassen, f. 1959. professor, Dr. Philos. ved Institutt for språk og litteratur, NTNU, Universitetet i Trondheim. Arbeider på et større forskningsprosjekt ved NTNU om representasjoner av havet i et historisk resurss- og forvaltningsperspektiv, *3Roceans. The High Seas and the Deep Oceans. Representations, resources and Regulatory Governance*. Seneste bøker, *Foucaults begreper*, Spartacus forlag, Oslo 2016, *Kvalitetsforståelser, kvalitetsbegrepet i samtidens kunst og litteratur* (m/Øyvind Prytz), Fagbokforlaget, Bergen 2016.

SEA JOURNEYS, THE HIGH SEAS AND THE ENDLESS

The history of technology of the maritime topoi

Early Romanticism established and developed a series of poetical maritime common places intended to convey the pure forceful and inhuman being of Nature. "Storm at Sea", "The Endless Ocean" and "The monstrous deep" are but three of many topological variation of "The Ocean", gaining widespread popularity in the 19th and the 20th centuries and gradually turning into cultural clichés. This article argues that the long history of maritime narratives contains a much richer and indeed both critical and instructive legacy of topological figures than the semantically rather limited legacy of Romantic poetry. Analyzing a wide range of examples spanning from Homer to Joseph Conrad by way of François Rabelais and Daniel Defoe, this article suggests that the topologies of maritime narratives are exemplary cases of what Mikhail M. Bakhtin called chrono-topes, that is, epistemologically and politically charged configuration of literary time-spaces. The *ocean-spaces* of the early modern sea narratives are explicitly informed by the technological and political realities of their times, thus yielding a rich material that reflects how our ways of experiencing the oceans cannot be separated from the protocols, tools and crafts that determines our interfaces with the world.

KEYWORDS

- NO: Topos, havet, sjøreiser, havari, skipbrudd, pirater, sjøkart, maritime teknologier, havrom, fritt hav, mare liberum, storm, det sublime.
- EN: Topos, ocean, journey, shipwreck, pirates, drafts, maritime technologies, ocean space, the high seas, liberum, storm, the sublime.

LITTERATUR

- Bakhtin, M. M. «Forms of Time and of the Chronotope in the Novel». *The Dialogic Imagination*. Austin: University of Texas Press, 1981.
- Barthes, Roland. *Barthes par lui-même*. Paris: Seuil, 1975.
- Beaulieu, Marie-Claire. *The Sea in the Greek Imagination*. Pennsylvania: Univ. of Pennsylvania Press, 2016.
- Lord Byron. «Childe Harold's Pilgrimage», <http://knarf.english.upenn.edu/Byron/charold4.html>
- Columbus, Kristoffer. *The Diario of Christopher Columbus's First Voyage to America*. Norman and London: Univ. of Oklahoma Press, 1989.
- Conrad, Joseph, «The 'Nigger' of Narcissus». *The 'Nigger' of Narcissus and other stories* (Ed. J.H. Stape et al.). London: Penguin, 2007.
- Cohen, Margareth. *The Novel and the Sea*. Princeton N.J.: Princeton UP, 2010.
- Corbin, Alain. *Le territoire du vide. L'occident et le désir du rivage*. Paris: Flammarion, 1988.
- Curtius, Ernst Robert. *Europäische Literatur und lateinisches Mittelalter*. Tübingen & Basel: Francke 1953.
- Defoe, Daniel. *A General History of the Pyrates*. London: Facsimile Amazon, 2016.
- Defoe, Daniel. *Robinson Crusoe*. New York: W.W. Norton, 1994.
- Exquemelin, Alexander. *The Buccaneers of America*, London: Penguin Books, 1969.
- Frank, Søren. «Litteraturhistoriske fragmenter; billeder af havet». *Aktuel Forskning*, Odense: Syddansk Universitet, 2013.
- Grotius, Hugo. *Mare Liberum*. Oslo: Vidarforlaget, 2009.
- Haklyut, Richard. *The Voyage of Sir Francis Drake Around the Whole Globe*. London: Penguin, 2015.
- Homer. *Odysseen*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 1996.
- Kant, Immanuel. *Kritik der Urteilskraft*. Hamburg: Felix Meiner Verlag, 1982.
- Kielland, Alexander. *Garman & Worse. Samlede verker*, bd. 1, Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 1949.
- Linebaugh, Peter & Marcus Rediker. *The Many-headed Hydra*. London: Verso, 2012.
- Meiner, Carsten. *La Carosse littéraire*. Paris, P.U.F., 2008.
- Pigafetta, Antonio. *Magellans jordomseiling*. Oslo: Aschehoug, 2004.
- Rabelais, François. *Le quart livre*, in *Gargantua et Pantagruel*. Paris: Gallimard, 1994.
- Rogers, Woodes. *A Cruising Voyage Around the World*, London 1712.
- Schmitt, Carl. *Land und Meer*, (2. Utg. 1954). Stuttgart: Klein-Cotta, 1981.
- Schmitt, Carl. *Der Nomos der Erde*, 5. oppl. Berlin: Duncker & Humblot, 1950.

- Sejersted, Jørgen. «Havet som symbol og realitet». I Sejersted, Jørgen, Vassenden, Eirik og Hamm, Christine. fl. *Nordsjøen i norsk litteratur*. Bergen: Fagbokforlaget, 2015.
- Smollett, Tobias. *Roderick Random*. London: Dent&Dutton, 1973.
- Steinberg, Philip E. *The Social Construction of the Ocean*. Cambridge: Cambridge UP, 2001.
- Stevenson, Robert Louis. *Treasure Island*, Project Gutenberg.
- Thrower, Norman J. W. *Maps and Civilization. Cartography in Culture and Society*, 3rd ed. Chicago and London: Univ. of Chicago Press, 2008.
- Woodard, Colin. *The Republic of Pirates*. London & New York: Pan MacMillan, 2007.