

VIKTOR
EMANUELSSON

FLYTANDE GEOGRAFI

Harry Martinson och havets
materialitet



TFL 2023:2–3. LITTERATUR OCH MATERIALITET

DOI: <https://doi.org/10.54797/tfl.v53i2-3.17524>

ISSN: 2001-094X

– Forskningsartikel –

Copyright © 2024 Author(s). This is an open access article distributed
under the terms of the Creative Commons CC-BY 4.0 License
(<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

De två haven

I *Kap farväl!* (1933) frågar sig Harry Martinsons berättare vid anblicken av en hangarkryssare om det är ”slut med sjömanssjön nu? Är det ingenjörssjön som börjar[?]”.¹ Reseböckerna *Resor utan mål* (1932) och *Kap Farväl!* (1933) beskriver en havstillvaro under radikal förändring. Liksom ångfartygen en gång ersatte segelfartygen ersätter nu på allvar de industriella skeppen själva sjömannskapet.

Förändringen av tillvaron på havet beskrivs av berättaren – en sjöman som har biografiska likheter med Harry Martinson men inte kan likställas med honom – som en förändring av ”havets stil” (76). Den ”engelska sjöstilen – sea style” har ersatts av ”sjöamerikanismen”, det vill säga, av ”sjöbarbariet” som har börjat ”bemanna sina fartyg efter ett sorts sjöindustriellt tycke” (69–70). Medan man ”kom till sjöss med Marryats fregattromantik” fick man alltså bli ”arbetare och kolskyfflare i havsindustrin” (43). Dessa formuleringar har kommenterats av exempelvis Johan Svedjedal som en kritik av sjömännens arbetssituation. Den industriella kapitalismen har omvandlat havet till en plats endast fokuserad på att generera vinst, där sjömännena utnyttjas under allt sämre arbetsförhållanden.²

Men vad jag vill ta fasta på i denna artikel är att Martinson beskriver två slags hav. Övergången från sjömanssjön till ingenjörssjön och från den brittiska stilen till den amerikanska, är inte bara en förändring i arbetsvillkor, utan också en förändring i föreställningen om havet som rum. Det handlar alltså inte bara om en förändring i synen på sjömannen, utan också i synen på havets spatialitet och geografi.

Undersökningen tar sin utgångspunkt i att rumslighet är socialt producerat och betingat av historiska omständigheter och föreställningar. Snarare än en behållare i vilken sociala relationer och histo-

riska processer äger rum, skapas rummet av dessa.³ Detta är en central utgångspunkt i fältet litteraturgeografi. Litteraturen både speglar föreställningar om och konstruktioner av rum, och är delaktig i att skapa dem.⁴

Litteraturgeografin har dock tenderat att fokusera på land, och därför har havets litterära geografi förblivit relativt outforskat. Anna Bohlin menar exempelvis att 1840-talets svenska författare genom sin kartläggning av Sverige ”skriver jord”.⁵ Den här artikeln ska istället fokusera på hur Harry Martinson skriver vatten. Att Harry Martinson var sjöman och ofta skrev om havet har naturligtvis uppmärksamrats flitigt i forskningen.⁶ Däremot har ännu ingen analys gjorts av hans skildringar av havet som geografiskt rum.

Närmast en utförlig undersökning av havet i Martinsons verk kommer både Kjell Espmark och Johan Lundberg i sina respektive studier. Espmark fokuserar på benämningen av de platser som nås genom havet som grund för vad han med ett uttryck från Ingvar Holm benämner som Martinsons ”geografiska storgrepp”.⁷ Lundberg i sin tur fokuserar på passadvinden som civilisationskritisk metafor i Martinsons diktsamling *Passad*.⁸ I stort stannar emellertid både Espmark och Lundbergs analyser av Martinsons havsskildringar på en metaforisk och abstrakt nivå. Passaden är ytterst intressant för Lundberg som metafor, och det geografiska storgreppet är för Espmark i själva verket en formelartad föregångare till Martinsons senare stilgrepp att förena abstraktion och konkretion. Tydligast kommer Espmarks metaforiska förståelse av havet fram i hans fokus på hur Martinson skriver om ”dessa ’ändlösa oceaner’, dessa ’de eviga haven’”.⁹

Martinsonsforskningen är knappast ensam om att intressera sig för havet som metafor.¹⁰ Jesper Olsson menar till exempel i en text om Gunnar D Hansson att vatten alltid har varit en metafor.¹¹ Denna position liknar också Olof Lagercrantz förståelse av modernismens havstematik som ett motstånd mot samhällets ”förstelning”, och som en flykt från samhället.¹² Uppfattningen om havet som utanför tid och rum återfinns även inom spatiala litteraturstudier, där Siobhan Carroll har argumenterat för att havet är ”the paradigmatic atopia”.¹³

Under senare år har dock humanistiska havsforskare börjat kritiskt undersöka denna metaforiska förståelse av havet. Helen Rozwadowski och andra har istället argumenterat för att havet måste historiseras.

Sjelva idén om att havet är tidlöst och bortom mänsklig påverkan befästes under 1800-talet, då havet transformerades ”from a place of work into a space for recreation or respite”, menar Rozwadowski.¹⁴ Konstruktionen av havet som bortom tid och rum har också diskuterats av Margaret Cohen som knyter den till romantikens författare och målare, i en process hon kallar ”the sublimation of the sea”.¹⁵ Från att ha varit ”a theater of craft” befästes havet under romantiken som en sublim plats utan de skepp, människor och historiska händelser som präglat tidigare målningar och litterära skildringar; romantikens hav stod utanför mänskligt liv och historia och kunde därför fyllas med idéer och fantasier.¹⁶ Lord Byrons pirat, för att ta ett exempel, är ”an existential hero” snarare än någon som navigerar verkliga hav.¹⁷ Från att ha varit något konkret och materiellt reducerades det i det allmänna medvetandet till metafor och psykologisk spegel. Snarare än en arbetsplats uppfattades det allt mer som en plats där man kunde ta sin tillflykt från samhället.¹⁸ Problemet med en sådan idealisering av havet är enligt Rozwadowski att den gör det svårt att förstå de förändringar av havet och människans förhållande till havet som uppstår av klimatkrisen.¹⁹

Som beteckning för den senaste tidens humanistiska intresse för havet har en mängd olika namn mobiliserats.²⁰ Samtliga av dessa kan dock rymmas inom begreppet ”blå humaniora”, för att ringa in olika typer av humanistiska studier där havet står i fokus. Detta fält ”places cultural history in an oceanic rather than terrestrial context” enligt Steve Mentz.²¹ Blå humaniora handlar dock inte bara om att studera havet ur ett humanistiskt perspektiv, utan ännu mer om att studera världen från havets perspektiv.²² Genom att skifta referensram från land till hav vill humanistiska havsforskare skriva en annan historia än den där man utgår från land, för att motverka den ”terrestrial bias”²³ som präglat den humanistiska vetenskapen generellt.

I *The Social Construction of the Ocean* argumenterar geografen Philip Steinberg för att användningen av och uppfattningen om havsrum har förändrats historiskt. Ett av hans huvudargument är att förståelsen av havet från och med tiden för den industriella kapitalismen, från ca slutet av 1700-talet, tog formen av en ”great void idealization”.²⁴ Havet förstods som omöjligt att förbättra och förändra och därmed som en tom plats utanför samhället som kunde

användas för friktionslös transport. Industrikapitalismen delade därmed paradoxalt nog uppfattning om havet som rum med romantikerna. Även om idealiseringen av havet som något evigt och bortom mänsklig påverkan var del av romantikernas samhällskritik, kunde havet i denna konstruktion tjäna som en yta att friktionslöst transportera varor över.

Mot denna idealisering och abstraktion av havet har Steinberg argumenterat för att "[t]he sea is not a metaphor", och att många av den senaste tidens perspektiv på havet, "fail to incorporate the sea as a real, experienced social arena."²⁵ Christopher Connery har ett liknande resonemang, och menar att kritiska perspektiv bör lyfta fram havets materialitet i motstånd mot kapitalismens abstraktion av havet: "The insistence on the materiality of oceanic space [...] is made against attempts to dematerialize the ocean, and from a recognition that dematerialization is linked to the long project of capital's concealment of its spatial and social character."²⁶ I *Capitalism and the Sea* argumenterar Liam Campling och Alejandro Colás för att kapitalismen måste förstås i relation till havet och vice versa.²⁷ Deras argument är också tätt förbundet med Marcus Redikers argument att havet var essentiellt för uppkomsten av kapitalismen, trots vanliga uppfattningar om havet som tom yta, och att skeppet rentav var en prototyp för fabriken.²⁸

Med utgångspunkt i den senaste tidens humanistiska havsforskning är det därmed angeläget att ta ett större grepp om Martinsons skildringar av havet. Syftet med denna artikel är att studera hur Harry Martinson skildrar havets materialitet. Genom att betona havets materialitet både ur ett rumsligt och geografiskt perspektiv, uppvisar Martinsons texter ett motstånd mot industrikapitalismens dematerialisering av havet och konstruktion av havet som en tom yta utanför samhället. Jag ska framförallt uppehålla mig vid Martinsons två resböcker *Resor utan mål* och *Kap Farväl!*, men jag kommer också att aktualisera några av hans andra verk. Förutom att de utgör utförliga skildringar av havet är dessa böcker bra studieobjekt i denna kontext eftersom de skrevs precis i slutet av det som John Darwin identifierat som tiden för "steam globalization", då världen knöts samman genom ångfartyg och hamnstäder.²⁹

Havet som kontext snarare än tematik

Att läsa Martinson i en mer sjöhistorisk kontext innebär att förstå honom inte bara som att han skildrar havet, utan också uppehåller sig vid frågor om sjöfart och havet som rum. Innan Martinson ”avvecklade sitt medarbetarskap i folkrörelse-och sjömanspress” i och med publiceringen av *Resor utan mål* och introduktionen i *Spektrum* var han enligt Svedjedal ”en arbetare som skrev för arbetare, en sjöman som vände sig till sjömän”.³⁰ Tidningarna *Sjömannen* och *Eldaren* var inte bara de medier han råkade publicera sig i utan påverkade också hans texter, eftersom han delvis anpassade sig efter vad publiken ville ha.³¹ Inte minst präglades dessa tidningar av realistiska skildringar skrivna av ”manskpet” själva, snarare än av ”befälhavare, styrmän eller medresande publicister”.³²

När det gäller den utländska receptionen tycks det som att den också i högre grad betonat en mer sjöliterär kontext. Så skriver till exempel Grace Hunter att Martinson ”owes something to Kipling and Conrad, Cooper and Marryat”.³³ Här framhålls alltså sjöromanen bland Martinsons influenser. I amerikansk press jämfördes översättningen av *Kap Farväl!* med Joseph Conrad.³⁴ Richard Beckman Vowles betonar Martinsons tidiga inflytande från James Fenimore Cooper, Frederick Marryat, Joseph Conrad och Rudyard Kipling och benämner honom som ”Sweden’s Seaman-Poet”.³⁵

Denna kategori författare är jämförbara med den sjöromanens historia som Margaret Cohen beskriver i *The Novel and the Sea* (2010). Cohen argumenterar för att läsa ett antal författare från Defoe till Conrad som inbegripna i en sjöromanens historia snarare än ”the novel of manners” som identifieras av Ian Watt i hans paradigmatiska *The Rise of the Novel* (1957). Snarare behandlade enligt Cohen dessa sjöromanförfattare frågor specifika för sjöfarten och livet till sjöss och ingick i en vidare textuell cirkulation av sjöliteratur.³⁶ Cohens undersökning av ”the lineage of sea adventure novels” är central för följande artikel i så måtto att hon visar att havet inte bara är ett motiv, utan att havet och sjöfarten också är en större litterär kontext.³⁷

I Anton Blancks genomgång av ”havet i skönlitteraturen” tecknar han sjöromanens historia från Cooper och Marryat, och på svenskt

håll Viktor Rydberg, Emilie Flygare-Carlén och August Strindberg, tills han via Conrad, Pierre Loti, Kipling och andra kommer fram till Harry Martinson.³⁸ Blancks historieskrivning stämmer väl överens med Cohens, och det är värt att notera att det är just Martinson (och Eyvind Johnson) som sätts in i denna historia, och inte någon av de många andra modernister som Alf Kjellén, vid sidan av Martinson, går igenom i sin bok *Diktaren och havet*.³⁹ Det visar att det är värt att skilja ut Martinson från den större grupp författare som på olika sätt skildrar havet, och sätta honom i en mer specifik sjöliterär kontext. Konsekvenserna av detta blir att tolka Martinson utifrån sjöfartens förändrade teknologiska villkor, samt förändringen av konceptionen av havet som plats.

Magnus Nilsson menar angående Martinsons dikter i *5 unga* att man bör ”räkna dem till arbetarlitteraturen” snarare än att enbart betrakta dem ”som modernistiska”. Som ett av skälen anför han att ”Harry Martinson hade exempelvis varit sjöman”.⁴⁰ En sjöliterär och sjöhistorisk kontext kan dock förstås som något delvis annat än en arbetarlitterär kontext, och introducerar följaktligen en tredje litterär identitet eller tillhörighet.

Havet ur ett geografiskt perspektiv

Martinson föredrar vissa hav framför andra. Han föredrar och sysselsätter sig framför allt med världshaven. Att skildringarna av Östersjön och Nordsjön utgör undantag i reseböckerna är bra exempel på detta. I reseböckerna skildras Östersjön framförallt i kapitlet ”Småplatser”, och beskrivs som ett av ”Europas gränshav” och ”hostans och reumatismens ocean” (170, 175). Denna syn på Östersjön som perifer återfinns också i ett annat sammanhang då Martinson beskriver ”Kattegatts makrill” som något som tillhör sjöar.⁴¹ I Nordsjön är man framförallt ”i farstun till Atlanten” (175).

Även dessa perifera hav får dock sina utförliga geografiska beskrivningar. I texten ”Resor kring inhaven. Ett måleriskt potpurri från färdernas år”, delar av vilken också fanns med i *Kap Farväll*, skildras platsen där floden Elbe rinner ut i Nordsjön ur ett oceanografiskt perspektiv: ”Världsflodernas tunga sötvatten” möter ”djuphavsvågorna” och ”lägga om sin rytm efter flodtrycket, till en hydro-

motorisk dyning eller krabb flodsjö”.⁴² Genom den detaljerade beskrivningen av Elbes utflöde produceras Nordsjön som igenkännbart.

Det är svårt att göra hav igenkännbara, ett problem som enligt Acton et al. ställs på sin spets med Sargassohavet, som helt och hållet saknar landgränser. När Sargassohavet gjordes till ”a recognizable place” av beslutsfattare skedde det genom en simplificering på bekostnad av havets komplexa materialitet.⁴³ Men jag menar att Martinson här lyckas skapa Nordsjön som ett igenkännbart hav utan att samtidigt ge avkall på dess komplexa materialitet. Denna materiella specificitet gör också att platsen kan liknas vid andra platser i världen där stora floder rinner ut i havet, som ”Mississippideltat, La Platas bräckvatten och Themsenmynningen”.⁴⁴ Nordsjön är också trots allt ”[e]n av havets stora samlingsplatser” och historien om Elbe är inte en ”tysk saga” utan en ”världsocial saga”. I Elbe kan man också ”avläsa hur nederbörden varit inåt Europa”.⁴⁵ Även om Nordsjön är perifer i relation till Atlanten är den närmare centrum än vad Östersjön är.

Samtidigt som både Östersjön och Nordsjön utgör periferier i relation till Atlanten är de båda också sammankopplade med detta stora hav. Å ena sidan är Östersjön tydligt perifer i förhållande till världshaven och det är en ”en stor befrielse” när ”kanalen spottar ut oss i Nordsjön”.⁴⁶ Å andra sidan är man även i Östersjön ständigt sammankopplad med de större haven. Till och med en liten avkrok i Göta kanal är sammankopplad med världshandeln, då även de sjömän som tillhör ”den breda Atlantens skråanda” då och då letar sig in där (178).

Martinson beskriver alltså haven ur ett geografiskt perspektiv som bestående av olika slags hav, var och ett igenkännbart, men upptagande olika hierarkiska positioner. Det kanske tydligaste exemplet på hur Martinson beskriver havet som en igenkännbar plats är när han beskriver just Sargassohavet:

Runt fartygets oproportionerliga träberg driver den romantiserade sargassotången i volmar bort mot sin ödesvirvel mellan Västindien och Mexico. De flesta volmarna flyta indrunnade i böljorna, men många höja sig över och bilda grön, småpuckliga flottar [...] Hade jag varit mycket lärd skulle jag ha petat med ett milslångt finger ner i havets duk och sagt: där flyter Sargassum bacciferum. (143)

Vi kan alltså härmed nyansera tidigare forsknings uppfattning om havets gränslöshet. Tidigare forskning ger vid handen att havet för Martinson per definition var fritt och bortom spatiala hierarkier och striering, att det förstås helt och hållet som vad Gilles Deleuze och Felix Guattari kallar för "smooth space".⁴⁷ Men som vi sett både identifierar och upprätthåller Martinson hierarkier mellan olika hav. Dessutom skildrar han detaljerat deras specifika geografi.

Steinberg har insisterat på havets materialitet i motsats till kapitalismens abstraktion. Han menar vidare att förståelsen av havet är för påverkad av förståelsen av land. Havets geografi till skillnad från den på land bör förstås som flytande geografi.⁴⁸ Snarare än att tänka på havets geografi i termer av fasta punkter som saker rör sig genom bör man betrakta det som bestående av själva dess rörelse.⁴⁹ Jag menar att Martinsons beskrivning av havets geografi i termer av sammankopplade men distinkta centra och periferier kan tolkas som en förståelse av havets geografi som flytande i Steinbergs mening.

Hittills har jag diskuterat hur Martinson framhåller havets differentierade och hierarkiska geografi. Detta är ett sätt att visa på havets materialitet i motsats till industrikapitalismens vilja att abstrahera och göra havet till en tom och slät yta. Ett annat sätt som Martinson betonar havets materialitet som flytande geografi är i skildringen av en klockboj.

Viktig för Steinbergs förståelse av havet som flytande geografi är tanken att havets geografi, till skillnad från lands, bör beskrivas med hjälp av den lagrangiska mekaniken som fokuserar på rörelse snarare än den euleriska som fokuserar på fixerade punkter.⁵⁰ I prosastycket "Klockbojen" i *5 unga* kan Martinson sägas illustrera dessa två koncept. Å ena sidan är bojen "förankrad" och dess uppgift är att "bevaka en bank". Så långt eulerisk förståelse. Men Martinson betonar också hur den påverkas av och ljudligt registrerar havets skiftande tillstånd: "hon har sjungit med alla sina läten i samklang med havet."⁵¹ Under hösten, när vågorna "växa fyrtio fot höga", då "ryter klockbojen", och under sommaren när det åskar så "kan man höra henne skälla som en hund", och när havet till sist är "nästan stilla" så "nynnar hon sakta".⁵² Klockbojen pekar inte bara ut ett specifikt ställe i det euleriska rummet, det visar också på ett särskilt tillstånd i havet. Även om förståelsen ännu är i grunden eulerisk – bojen är ju

förankrad – pekar dessa beskrivningar snarare på havets rörelse än på bojens fixerade punkt, och det faktum att bojen låter olika vid olika tillstånd antyder en lagrangisk förståelse av geografin som rörelse.

Klockbojen utgör alltså ett gränssnitt mellan en eulerisk och en lagrangisk förståelse, den innehåller båda. Trots att den är fixerad i havsbotten och representerar en specifik koordinat så innebär själva förutsättningen för att den ska låta, och därmed vara möjlig att lokalisera auditivt, att den genomströmmas av vågor, och vågornas rörelse påverkar också ljudets rytm och intensitet. Ljudbilden är alltså i någon mån en ”sampling” av ett specifikt utsnitt av vågornas rörelse vid en fixerad punkt. Bojens rytm och intensitet betecknar därmed ett utsnitt av havets *flytande* geografi.

Att Martinson skildrar havet ur havets perspektiv blir ännu tydligare i ”En grekisk tragedi”, där berättaren ovanpå lasten med träser ”havet i ett såplödderperspektiv” (140). Ordet har en dubbeltydighet, där havet ser ut som ”såplödder” för att jaget ser det högt uppifrån, men samtidigt refererar det till perspektivet utifrån såplöddrets position, alltså havet. Martinson tänker inte bara *på* havet, han tänker också *med* havet, för att parafrasera Peters och Steinberg.⁵³ Senare i berättelsen kommer också mycket riktigt det träjaget står på att hamna på samma nivå som havet och spridas ut i det när besättningen tvingas lossa det under stormen.

Jag har hittills uteslutande diskuterat själva havets materialitet och geografi. Nu ska jag vända mig till skeppets materialitet och spatialitet. Flertalet forskare har betonat att havet inte kan upplevas direkt utan måste medieras.⁵⁴ En analys av havets materialitet bör därmed även ta i beaktande hur denna medieras genom skeppet. Men skeppet är också intressant i egen rätt, som exempel på hur Martinson skildrar havet som en materiell plats som inte kan reduceras till en tom yta, just för att skeppet är en plats för arbete och socialt liv.

Skeppets materialitet och spatialitet

Skildringen av själva arbetet ombord är något av det bäst belysta i tidigare forskning om Martinson.⁵⁵ Däremot har denna forskning sällan tagit i beaktande skeppets särskilda spatialitet och arbetets förhållande till havets geografi.

Martinson benämner återkommande lastrummen och eldningsrummen som skeppens ”magar”, och betonar därmed hur ångskeppens spatialitet, med deras pannrum, skiljer sig från segelfartygens, som saknar pannrum och där arbetet i högre utsträckning sker på däck snarare än under det: ”Här låg jag inne i en båts järnmage, arbetade och frös: en båts central är pannan, utanför är den klossig och jämstruket rundad, inuti en djungel av stag och tuber” (33). Magen rymmer inte bara besättningen utan också ”glömda och uppättna laster” som ”ruttnar” så att det ”varje storm luktar [...] som as” (44). Hur tydligt eldningsrummet är separerat från resten av fartyget illustreras kanske bäst i hur ”man som eldare klättrar upp ur eldrummets heta korridorklyfta” under en storm och får ”en osynlig vindkraftsörfil av orkanen” (260).

Skeppets spatialitet används också för att skildra havets materialitet, genom att beskriva upplevelsen av havet inifrån dessa magar: ”Vi måtte plötsligt ha ändrat kurs, hon sidorullar och den ruttna gasen förtätas för varje minut” (44). Här är navigationen något som antas av upplevelsen, inte något man själv aktivt är inbegripen i. Sjöromanens betoning av agens⁵⁶ har här alltså ersatts av mer passiv upplevelse. Det visar också hur medieringen av havet skiljer sig för eldaren i pannrummet, jämfört med sjömannen på segelfartyget. Sjömanssjön och ingenjörssjön är olika hav inte minst för att skeppen som medierar havet har olika spatialitet och därmed ger en annorlunda upplevelse. Tydligast framträder detta genom att Martinson låter eldaren inifrån pannrummet registrera havets rytm. Genom rytm skildrar Martinson havet som specifikt: ”Varje våg är en sorts händelse och varje minut får sin specifika om ock formlösa skrift i havet” (259). På så sätt framträder, genom lyssnande, ”oceanens händelser: böljor, hävning, vaggning och spolning” (261). Där sjöromanen i regel enligt Cohen fokuserade på ”remarkable occurrences”⁵⁷ är Martinson alltså intresserad av sjölivets vardaglighet, och då inte minst havets regelbundenhet. Det visar att han också är inbegripen i någon mån i vad Søren Frank hävdar är en central del av sjöromanen, nämligen den rytmiska upplevelsen till sjöss.⁵⁸

Lyssnandet på havet har sin parallell i August Strindbergs roman *I havsbandet* (1890), som Strindberg såg som sin motsvarighet till Victor Hugos *Havets arbetare*. I bokens inledande seglats måste

Axel Borg ”ersätta ögat med örat” och genom detta har han snart ”studerat sjöarnes harmonilära och han hörde till och med på tempot av svallet när faran nalkades, han kände på högra örats trumhinna när vinden tryckte hårdare och hotade riva upp vattnet högre, det var såsom om han improviserat nautiska och meteorologiska instrument av sina känsliga sinnen.”⁵⁹ Till skillnad från Strindbergs roman syftar inte lyssnandet hos Martinson till att hjälpa navigationen, utan är i stället ren erfarenhet, upplevelse. Långt ifrån ”nautiska och meteorologiska instrument” skapar lyssnandet snarare en hemkänsla än hjälper en förstå navigationen. Till och med under storm görs havet vardagligt genom att ”man brukar ligga vaken och följa stormen med öronen och gissa brottsjöar.” Lyssnandet visar på havets rytm, inte som något att bemästra utan något att uppleva. Detta blir också ett sätt att beskriva ”de sällsamma vardagliga trådarna i sjöhistoriens brokiga väv” (262). Lyssnandet bygger alltså på att en situation uppstår där jaget inte vet var hon är: ”Vi befinna oss på en latitud, gud vet var, där ingen årstid tycks finnas och där själva tiden – ja, var är den?” (50). Att inte kunna delta i navigationen eller framförandet av skeppet ger därmed en möjlighet att skildra havets materialitet som sådan.

Strindberg och Martinson illustrerar effektivt de två teknologiska tillstånden och följaktligen produktionen av rum som Martinson benämner som ”sjömanssjön” och ”ingenjörssjön”. Där sjömän tidigare lyssnat på vågorna och tolkat dem för att veta hur de ska framföra skeppet, lyssnar eldarna nu på vågorna bara som en rytmisk erfarenhet. Snarare än hermeneutiska objekt som kräver att tolkas, framträder havets materialitet. Tolkningen av havet ersätts med upplevelsen av havets materialitet i sig själv, havet blir ett ting snarare än ett föremål, för att använda Bill Browns begrepp.⁶⁰

Detta styrks vidare av att när det för Martinsons berättare väl handlar om att lyssna för att tolka så är det motorn man lyssnar på, inte havet: ”ty att en panna blåser betraktas i allmänhet till sjöss som ett tölpigt och oförlåtligt oskick, ett brott mot yrket och havets stil” (76). Så sjömannens yrkeskunnande har ersatts med eldarens, att hålla trycket ”mellan 210 och 230” kräver kunnande på samma sätt som att hålla seglen i en storm, och därför finns det även ”eldargenier” (76–77). Arbetets rytm kopplas också till havets externa

rytm, tydligast exemplifierat i hur man ”stryper av ångan för varje gång akterskeppet kastar propellern ovan vatten” (259).

Att skeppets spatialitet förändrats i och med övergången från segelfartyg till ångfartyg illustreras när berättaren vill ropa till ”flickan” han ser på land, men avbryts för att han måste gå ner och ta hand om ”fyroljen” (58). Herman Melville beskriver i sin segelfartygsskildring *Moby-Dick* hur man står i masttoppen och ser ut över havet: ”lost in the infinite series of the sea, with nothing ruffled but the waves”.⁶¹ Hos Martinson är den enda gången en sådan överblick ges när havet framträder i ”såplödderperspektiv”. Men oftare är man fast i pannrummet och får ”sticka upp huvudet ur pannkassetten var tredje minut för att i ett med blodsvett köpt geografiskt ögonblick överfara den pommerska slätten” (14).

Denna instängdhet ställs på sin spets då berättaren vadar i olja nere i oljerummet och ”tyckte att oljan trängde in i mig” (59). Efter att ha upplevt ”den svarta ödsliga oceanen inne i brännoljetankarna på S/S Poljana” måste han så ”ha två man som tvättade hela min kropp med fotogen” (61). Den materiellt fokuserade beskrivningen av oljan inuti oljerummet föranleder den metaforiska jämförelsen med havet. Istället för Melvilles Ismael, som står ”lost in the infinite series of the sea”, upplever berättaren ”en rent oceanisk ödslighetsskräck i denna begränsade tank” (59). Havets vidsträckthet har tagits över metaforiskt till upplevelsen av oljan i oljerummet, men med utbytta förtecken. Det romantiskt kontemplativa har ersatts med klaustrofobi, rentav talassofobi.

Även här finns en parallell till *Moby-Dick*, där under utvinningen och kokningen av spermacetiolja vid ett tillfälle ”Tashtego [...] dropped head-foremost down into this great Tun of Heidelburgh, and with a horrible oily gurgling, went clean out of sight!”⁶² Samma ironi i oljans likhet med havet finns också där, då Daggoo skriker ”Man overboard”.⁶³ Vi kan dock se en klar skillnad i inställningen till oljan. Medan Martinsons berättare måste tvätta sig med fotogen, beskriver Melville, om än ironiskt, att drunkning i spermacetiolja skulle ha varit ”a very precious perishing”, eftersom oljan är ”the very whitest and daintiest of fragrant spermaceti”.⁶⁴

Upplevelsen i eldnings- och oljerummen är alltså intressanta pendanger till Martinsons uppfattning om detta samma sjömansliv som

ett ”planetariskt yrke” (68). Skildringen av instängdheten i pannrummet, och oförmågan att se ut över havet utgör inte bara en kontrast mot tanken om det planetära, utan också mot det ”geografiska storgrepp” som diskuterats. Den ger också en spatial dimension till den sjöfartens hierarki som Tomas Nilson analyserat.⁶⁵ När sjömanssjön övergår i ingenjörssjön tillkommer en vertikal hierarki, där eldarna aldrig ser havet under sitt arbete. Att instängd i pannrummet höra havet ersätter att se ut över det från masttoppen. Att ingenjörssjön ersätter sjömanssjön innebär därmed en annan mediering av havet som rum, och därmed ett annat slags hav.

I skildringarna av skeppets spatialitet och materialitet framstår havet som stängt och en plats av förtryck snarare än öppet och fritt. Martinsons texter uppvisar en liknande beskrivning av tillvaron till sjöss som Nicole Rizzuto menar gäller för modernistiska maritima romaner under mellankrigstiden: ”Rather than theaters of freedom, adventure, or progress [...] the seas, as portrayed by writers who identified as not tourists or passengers but working-class mariners, are theaters of imprisonment and deflected and dilatory motion.”⁶⁶

Men skildringen av eldandets konst vittnar också om en ambition att uppvärdera eller ge status åt arbetet ombord. Martinsons kritik av tillvaron till havs har alltså många likheter med industrikritikern William Morris berömda utopi om arbetets självförverkligande aspekter. Morris beskrev det värdefulla arbetet som ”the hope of pleasure in rest, the hope of pleasure in our using what it makes, and the hope of pleasure in our daily creative skill.”⁶⁷ Martinson skildrar dock inte bara arbete på havet, utan han sätter det också i förbindelse med en större sjöhistorisk kontext. Skildringen av eldarens skicklighet, att det rentav finns eldargenier, sätter eldaren i förbindelse med vad Conrad kallade ”craft” och ”the honour of labour”.⁶⁸ Det rör sig inte bara om en uppvärdering av arbetet i allmänhet utan specifikt om en översättning av sjömanssjöns kunnande till ingenjörssjöns kunnande, från skicklighet i att hantera segel till skicklighet i att hantera kol. Därmed nyanseras också uppfattningen som Holm har att Martinson snarare framträder ”som vagabond till sjöss än som disciplinerad yrkesman.”⁶⁹

Martinsons arbets- och kapitalismkritik måste alltså förstås i en specifikt sjöhistorisk kontext. Genom denna kritik visar han också

att även ingenjörssjön är materiell och inte erbjuder friktionslös transport. Sjöresan är fortfarande beroende av skicklighet och kunskande, det finns ”eldargenier” och kunskap krävs om den bästa slags kolen och den rätta balansen i tillförseln.

Den spatiala situationen där arbetet utförs i en instängd plats har också en koppling till havets geografi, eftersom denna geografi förstärker utsattheten i rummet. Inte bara luktar det ruttet och avgaser, samt är varmt och instängt, det är också ”inte lätt att utrymma en eldarskans i en vinterkuling mittpå Nordsjön” (45). Här är det alltså en specifik aspekt av havets geografi som förstärker utsattheten i pannrummet. Geografin och havets materialitet påverkar alltså på ett tydligt sätt upplevelsen av skeppets spatialitet.

Förintandet av havsrum

Föregående analys gör att vi kan se hur Martinson ställer upp havets materialitet emot industrikapitalismens dematerialisering av havet. Genomgående kombinerar nämligen Martinson sin kritik av industrikapitalismen med just en kritik av denna dematerialisering.

I *The Condition of Postmodernity* argumenterade geografen David Harvey för att kapitalismen leder till en sammandragning av tid och rum, vad han kallade ”space-time compression”.⁷⁰ Detta fenomen kallar Steinberg i sin analys av havets rumslighet för ”annihilation of ocean-space”.⁷¹ Martinsons kritik av industrikapitalismen menar jag kan ses som en kritik mot just denna konstruktion av havets rumslighet.

Dels kritiserar Martinson accelerationen och krympandet, ”de övervunna avstånden och av fartens djinner”⁷² och de som ”börjat att kalla Atlanten för ’pölen’” (266). Dels kritiserar han hur skeppen blivit ”distanssmedjor” och ”sjömilfabriker” (46). Världen och tiden har krympt genom teknologiska framsteg som låtit skeppen bli rena producenter av avstånd, eller snarare producenter av avverkandet av avstånd. Om havet enligt industrikapitalismen är ”the space of pure distance, a meaningless materiality transcended by instantaneous information flow”,⁷³ så blir skeppens uppgift att producera avverkandet av detta avstånd. När Martinson skriver att ”Distansfabrikens produktionsuppgift är att snabbt nå Argentina och om möjligt undgå

de lurande cyklonerna i doldrums riskzoner” (156) är det denna konstruktion av havsrum han kritiserar.

Om skeppen tidigare var ett slags flytande fabriker som exempelvis producerade spermacetiolja⁷⁴ är det som skeppen nu producerar själva avverkandet av avstånd. Med andra ord uppfattar jag ”distanssmedjor och sjömilfabriker” som ett annat slags fabrik än som ”floating factories in the age of high capitalism” som Massimo Ciaravolo föreslagit.⁷⁵ När havets materialitet reducerats till ”pure distance” blir skeppen inget mer än ”distanssmedjor”.

Martinson visar att man även i den nya tidens hav, i det han kallar ”ingenjörssjön”, är beroende av att förhålla sig till havets geografi och materialitet. Den ”grekiska tragedin” som inleder *Kap Farväl!*, då fraktfartyget Ionopolis råkar ut för en storm och ett antal besättningsmän omkommer (156) uppstår för att industrikapitalismen – ”[p]rofitssystemets klossiga barbari” – har ignorerat havets geografi och materialitet, och lastat fartyget på ett sätt som inte fungerar i vissa av havets tillstånd. Ionopolis är ”kriminellt överlastad” och ”skyndar” för att ”hinna in i nordostpassadens pålitliga vindområden” (156). Tragedin uppstår alltså i mötet mellan industrikapitalismens gränslöshet och den specifika havsgeografins gränser.

Det kanske tydligaste exemplet på när havet görs till ett betydelsefullt rum är hur det blir till ett socialt rum på julafton, då de ”ligga i den variabla västliga vind som ständigt blåser söder om sydostpassaden” och ”[d]et knastrar genom etern som ett enda sladder och Fernmoor storknar och tröttnar till slut. Det är julhälsningarna. Christmas greetings” (228). Julafton utgör det kanske mest emblematiske exemplet på en återkommande ritual. Mot förintandet av havet som rum ställs alltså en social ritual som är djupt förbunden med samhälle och civilisation, och som äger rum på en geografiskt specifik plats. Att skicka julhälsningar söder om sydostpassaden förenar en specifik geografi med en social praktik. Det är svårt att då tänka sig havet som ett tomrum.

Avslutande diskussion

Den materiella tolkning av Martinsons havsskildringar som jag argumenterat för i denna artikel står i kontrast till stora delar av tidigare

forskning, som har fokuserat på hur Martinson använder havet som metafor, och förstår havet som utanför tid och rum. Genom att placera Martinsons kritik mot industrikapitalismen i en specifikt maritim kontext kan den tolkas i ett nytt ljus. Medan tidigare forskning har sett Martinsons motstånd mot industrikapitalismen i termer av flykt och nomadism, har jag i den här artikeln argumenterat för att han också formulerade ett motstånd genom att betona havets materialitet. Där tidigare forskning alltså har förstått detta motstånd som artikulerat genom land, ser jag det artikulerat genom havet.

Ingvar Holm har argumenterat för att Martinson skildrar nomadismen och rymmandet som ett motstånd mot industrikapitalismen.⁷⁶ Massimo Ciaravolo är inne på samma spår.⁷⁷ Men jag menar att Martinson också lät detta motstånd komma till uttryck i en beskrivning och betoning av havet i sig, av havets materialitet, geografi och spatialitet. Reseböckerna är ur det perspektivet inte bara en flykt, utan visar också på industrikapitalismens underliggande materialitet. Även när Martinson skildrar hamnstäder på land kan han sägas synliggöra hur kapitalismen skapar vad Campling och Colás kallar ”terraqueous territoriality”.⁷⁸ Snarare än att kritisera kapitalismen genom att ställa upp havet som något evigt och oändligt synliggör Martinson med andra ord relationen mellan kapitalismen och havet. Undersökningen har därmed också öppnat för möjligheten att studera kopplingen mellan den svenska arbetarlitterära modernismen och den maritima kontexten mer generellt.

Intresset för havet i sig kommer kanske tydligast till uttryck i titeln *Resor utan mål*. Ciaravolo tolkar titeln som att Martinson betonar det emergenta och blivande snarare än det färdiga resultatet.⁷⁹ På ett komplementärt sätt kan också titeln tolkas som ett specifikt intresse för havets geografi, då det pekar på havet som en plats i sig snarare än bara en yta för att nå ett mål. Reseböckerna visar att havet är intressant som en plats i sig, inte bara punkterna (det vill säga målen) som enligt den kapitalistiska logiken förbinds med havet och som sammanlänkas genom ”sjömilfabriker”. Havet påvisas som en plats som är en del av samhället, där historia, politik och mänskligt liv pågår.

Noter

- 1 Harry Martinson, *Resor utan mål/Kap farväl!* (Stockholm: Bonnier, 1956), 195. Referenser till *Resor utan mål* och *Kap Farväl!* görs med sidhänvisningar inom parentes till denna samlingsutgåva.
- 2 Johan Svedjedal, *Min egen elds kurir. Harry Martinsons författarliv* (Stockholm: Albert Bonniers förlag, 2023), 168. Martin Kylhammar kommenterar tematiken med att Martinson ”förstod att tron på kommunikationernas och världshandelns positiva potentialer varit alltför naiv.” Martin Kylhammar, *Frejdiga framstegsmän och visionära världsmedborgare. Epokskiftet 20-tal – 30-tal genom fem unga och Lubbe Nordström* (Stockholm: Akademeja, 1994), 158.
- 3 Henri Lefebvre, *The Production of Space*, Donald Nicholson-Smith övers. (Oxford: Basil Blackwell, 1991).
- 4 Bertrand Westphal, *Geocriticism. Real and Fictional Spaces*, Robert T. Tally Jr. övers. (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2011).
- 5 Anna Bohlin, ”Den svenska 1840-talsromanen som nationell kartografi”, *Samlingen*, vol. 137 (2016), 58–86.
- 6 Exempelvis Paul Tenggar som skriver om Martinsons ”seaman’s view”. Paul Tenggar, ”The Dislocated Vernacular in Translated Swedish Working-Class Fiction”, *Interventions. International Journal for Postcolonial Studies*, vol. 22 (2020:3), 382–399, 386, <https://doi.org/10.1080/1369801X.2019.1659171>.
- 7 Kjell Espmark, *Harry Martinson erövrar sitt språk. En studie i hans lyriska metod 1927–1934* (Stockholm: Bonniers, 1970), 162.
- 8 Johan Lundberg, *Den andra enkelheten. Studier i Harry Martinsons lyrik 1935–1945* (diss.) (Södra Sandby: Vekerum, 1992).
- 9 Espmark, *Harry Martinson erövrar sitt språk*, 175.
- 10 Se exempelvis Johan Tralau för havet som metafor i antiken. Johan Tralau, *Havets väldiga ryggar. Offret och de flytande bildernas gåta* (Lund: Ellerströms, 2018).
- 11 Jesper Olsson, ”’Vad är det som simmande rör sig under vattnet?’ Ett drag i Gunnar D Hanssons poesi”, *OEI #100–101. GDH/fortsätta med andra medel* (2023).
- 12 Olof Lagercrantz, ”Statyernas samkväm och förnyelse i havet”, i *Poeter om poesi*, Bo Bergman, Johannes Edfelt, Olof Lagercrantz red. (Stockholm: Bonnier, 1947).
- 13 Siobhan Carroll, ”Atopia / Non-Place”, i *The Routledge Handbook of Literature and Space*, Robert T. Tally Jr. red. (New York: Routledge, 2017).
- 14 Helen M. Rozwadowski, ”Ocean literacy and public humanities”, *Parks Stewardship Forum* 36 (2020:3), 365–373, 368 <https://doi.org/10.5070/P536349841>.
- 15 Margaret Cohen, *The Novel and the Sea* (Princeton: Princeton University Press, 2010), 106–131.
- 16 Cohen, *The Novel and the Sea* (Princeton: Princeton University Press, 2010), 117; Se också Knut Ove Eliassen för en undersökning av litterära skildringar av havet som rum. Knut Ove Eliassen, ”Sjøreisen, det frie hav og endeløsheten. De maritime topoisi teknologihistorie”, *Kultur & Klasse*, vol. 45 (2017:123), 151–172.
- 17 Cohen, *The Novel and the Sea*, 117.
- 18 Helen M. Rozwadowski, *Vast Expanses. A History of the Oceans* (London: Reaktion Books LTD, 2018), 99, 130.

- 19 Rozwadowski, "Ocean literacy and public humanities", 366.
- 20 Blue humanities: Steve Mentz, *An Introduction to the Blue Humanities* (New York: Routledge, 2023); Oceanic Studies: Hester Blum, "The Prospect of Oceanic Studies", *PMLA*, vol. 125 (2010:3), 670–677; Hydro-Criticism: Laura Winkiel, "Introduction", *English Language Notes*, vol. 57 (2019:1), 1–10, <https://doi.org/10.1215/00138282-7309633>; Tidalectics: Stefanie Hessler (red.), *Tidalectics. Imagining an Oceanic Worldview through Arts and Sciences* (Cambridge: MIT Press, 2018); Wet ontologies: Philip Steinberg, Kimberley Peters, "Wet Ontologies, Fluid Spaces. Giving Depth to Volume through Oceanic Thinking", *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 33 (2015:2), 247–264, <https://doi.org/10.1068/d14148p>.
- 21 Steve Mentz, "Blue Humanities", i *Posthuman Glossary*, Rosi Braidotti och Maria Hlavajova red. (London: Bloomsbury, 2018).
- 22 Se exempelvis Michael S. Reidy, Helen M. Rozwadowski, "The Spaces in Between. Science, Ocean, Empire", *Isis*, vol. 105 (2014:2), 338–351, 339, <https://doi.org/10.1086/676571>.
- 23 Rozwadowski, *Vast Expanses*.
- 24 Philip E. Steinberg, *The Social Construction of the Ocean* (Cambridge: Cambridge University Press, 2001).
- 25 Philip E. Steinberg, "Of other seas. Metaphors and materialities in maritime regions", *Atlantic Studies*, 10 (2013:2), 156–169, 156, <https://doi.org/10.1080/14788810.2013.785192>.
- 26 Christopher Connery, "There Was No More Sea. The supersession of the ocean from the bible to cyberspace", *Journal of Historical Geography*, 32 (2006), 494–511, 498, <https://doi.org/10.1016/j.jhg.2005.10.005>; se också Elizabeth DeLoughrey, "Toward a Critical Ocean Studies for the Anthropocene", *English Language Notes*, 57 (2019:1), 21–36, 24, <https://doi.org/10.1215/00138282-7309655>.
- 27 Liam Campling, Alejandro Colás, *Capitalism and the Sea. The Maritime Factor in the Making of the Modern World* (London/New York: Verso, 2021).
- 28 Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World 1700–1750* (Cambridge: Cambridge University Press, 1987).
- 29 John Darwin, *Unlocking the World. Port Cities and Globalization in the Age of Steam, 1830–1930* (London: Allen Lane, 2020), 80.
- 30 Svedjedal, *Min egen elds kurir*, 175, 100.
- 31 Svedjedal, *Min egen elds kurir*, 106.
- 32 Ove Allansson, "De sjöfackliga tidningarna", i *Sjölivets berättare. En refererande och citerande översikt*, Ove Allansson red. (Göteborg: Tre Böcker, 2009), 105.
- 33 Grace Hunter, "Two Contemporary Swedish Poets", *Prairie Schooner*, vol. 27 (1953:1), 57–67, 64.
- 34 Leif Sjöberg, "Harry Martinson. From Vagabond to Space Explorer", *Books Abroad*, vol. 48 (1974:3), 476–485, 477.
- 35 Richard Beckman Vowles, "Harry Martinson, Sweden's Seaman-Poet", *Books Abroad*, vol. 25 (1951:4), 332–335, 332.
- 36 Cohen, *The Novel and the Sea*.
- 37 Cohen, *The Novel and the Sea*; se också Margaret E. Schotte om relationen mellan sjöfarten och tryckkultur. Margaret E. Schotte, *Sailing School. Navigating Science and Skill, 1550–1800* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2019).

- 38 Anton Blanck, "Havet i skönlitteraturen", i *Boken om havet, Bd 1. Havet i historien*, Edward Spens red. (Stockholm: Sohlman, 1950).
- 39 Alf Kjellén, *Diktaren och havet. Drift- och drömsymbolik i svenskspråkig lyrik 1880–1940* (Stockholm: Almqvist & Wiksell 1957). Kjellén analyserar förutom Martinson till exempel Artur Lundkvist och Karin Boye.
- 40 Magnus Nilsson, *Arbetslitteratur* (Lund: Studentlitteratur, 2006), 64–65.
- 41 Harry Martinson, "Om sjöar", *Bonniers litterära magasin*, nr 7 (1932).
- 42 Harry Martinson, "Resor kring inhaven", *Nya Dagbl. Allehanda*, 1933-03-19.
- 43 Leslie Acton et al., "What is the Sargasso Sea? The problem of fixing space in a fluid ocean", *Political Geography*, vol. 68 (2019), 86–100, 97, <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2018.11.004>.
- 44 Martinson, "Resor kring inhaven".
- 45 Martinson, "Resor kring inhaven".
- 46 Martinson, "Resor kring inhaven".
- 47 Gilles Deleuze, Felix Guattari, *A Thousand Plateaus. Capitalism and Schizophrenia*, Brian Massumi övers. (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1987). Deleuze och Guattari menar också att havet är "smooth space par excellence", men att det samtidigt utsatts för processer av striering genom utvecklingar inom navigation och sjökort.
- 48 Steinberg, "Of other seas".
- 49 Steinberg, "Of other seas".
- 50 Steinberg, "Of other seas".
- 51 Harry Martinson, "Klockbojen", i *Fem unga. En unglitterär antologi*, Erik Asklund red. [faksimil] (Södra Sandby: Vekerum 1993) [1929].
- 52 Harry Martinson, "Klockbojen".
- 53 Steinberg, Peters, "Wet Ontologies", 248.
- 54 Susanna Lidström, Adam Wickberg, Johan Gärdebo, "Ocean Environing Media. Datafication of the Deep Sea", i *Environing Media*, Adam Wickberg, Johan Gärdebo red. (New York: Routledge, 2023); Bernhard Siegert argumenterar för att skeppets design och arkitektur är ett nödvändigt medium för att uppleva havet. Bernhard Siegert, *Cultural Techniques. Grids, Filters, Doors, and Other Articulations of the Real*, Geoffrey Winthrop-Young övers. (New York: Fordham University Press, 2015), kapitlet "Waterlines. Striated and Smooth Spaces as Techniques of Ship Design".
- 55 För en utförlig genomgång, se Tomas Nilson, "Fiktion, hierarki och havets hårda arbete", *Historisk tidskrift*, vol. 134 (2014:3); se också återkommande analyser av tillvaron som äldre i Espmark, *Harry Martinson erövrar sitt språk*.
- 56 Vad Cohen benämner som "craft" och "resolution". Cohen, *The Novel and the Sea*.
- 57 Cohen, *The Novel and the Sea*.
- 58 Søren Frank, *A Poetic History of the Oceans. Literature and Maritime Modernity* (Leiden: Brill, 2022).
- 59 August Strindberg, *Samlade verk 31. I havsbandet*, Hans Lindström red. (Stockholm: Almqvist & Wiksell, 1982), 12.
- 60 Bill Brown skiljer mellan "objects" (föremål) som är användbara och kan tolkas, och "things" (ting) som framträder i sig själva. Bill Brown, "Thing Theory", *Critical Inquiry*, vol. 28 (2001:1), 1–22.
- 61 Herman Melville, *Moby Dick*, Tony Tanner red. (Oxford: Oxford University Press, 1988), 137.

- 62 Melville, *Moby Dick*, 306.
- 63 Melville, *Moby Dick*, 307.
- 64 Melville, *Moby Dick*, 309.
- 65 Nilson, "Fiktion, hierarki och havets hårda arbete".
- 66 Nicole Rizzuto, "Maritime Optics in Sea-War Fiction between the Wars", *English Language Notes*, 57 (2019:1), 129–139, 130, <https://doi.org/10.1215/00138282-7309732>.
- 67 William Morris, "Useful Work versus Useless Toil", i *The Collected Works of William Morris. Volume 23: Signs of Changes; Lectures on Socialism*, May Morris red. (Cambridge: Cambridge University Press, 2013), 98–120.
- 68 Citerad i Cohen, *The Novel and the Sea*, 12.
- 69 Ingvar Holm, *Harry Martinson. Myter, målningar, motiv* (Stockholm: Aldus, 1974), 103.
- 70 David Harvey, *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change* (Oxford: Blackwell, 1990).
- 71 Steinberg, *The Social Construction of the Ocean*, 164.
- 72 Harry Martinson, "Passad", i *Harry Martinson. Dikter 1929–1945*, Johan Lundberg red. (Stockholm: Albert Bonniers förlag, 1997), 215. Se också Lundberg, *Den andra enkelheten*.
- 73 Connery, "There Was No More Sea", 497.
- 74 Margaret Cohen, "Literary Studies on the Terraqueous Globe", *PMLA*, vol. 125 (2010:3), 657–662, 657.
- 75 Massimo Ciaravolo, "Harry Martinson's Prose Nomadism. A Comparative Reading of *Resor utan mål*, *Kap Farväll*, and *Vägen till Klockrike*", i *Le avanguardie dei Paesi nordici nel contesto europeo del primo Novecento/ The Nordic Avant-Gardes in the European Context of the Early 20th Century*, Anna Maria Segala, Paolo Marelli, Davide Finco red. (Bari: Edizioni di Pagina, 2017), 230.
- 76 Holm, *Harry Martinson*, 114.
- 77 Ciaravolo, "Harry Martinson's Prose Nomadism".
- 78 Campling, Colás, *Capitalism and the Sea*.
- 79 Ciaravolo, "Harry Martinson's Prose Nomadism", 230.