

**Søren Frank, *A Poetic History of the Oceans.
Literature and Maritime Modernity*,**

Leiden: Brill, 2022, 447 s.

<https://doi.org/10.54797/tfl.v56i1-2.67395>

Havet har varit föremål för mänskliga föreställningar och kulturella uttryck under årtusenden. I *A Poetic History of the Oceans* tar sig Søren Frank, professor i nordisk litteratur vid Köpenhamns universitet, an 2000 år av havets västerländska litteraturhistoria för att undersöka hur synen på havet förändrats. Boken har vid det här laget hunnit bli något av ett referensverk inom fältet blå humaniora, och dess stora spännvidd och heltäckande ambitioner är sannolikt ett skäl till det. Frank argumenterar för att moderniteten har en central men likväl förbisedd maritim sida och att vi idag, under klimatkrisen, tvingas lyfta havet ur den ”glömska” där det befunnit sig sedan mitten av 1900-talet, då det osynliggjorts genom containerfartyg och flygplan. Oförmågan att se havet har enligt Frank lett till en serie fel-läsningar av den västerländska litteraturen eftersom maritima tematiser kontinuerligt blivit översatta till ”familiar earthbound matters” (s. 25). På så sätt har Robinson Crusoe setts som en modell för *homo economicus*, och fartyget Pequod i *Moby-Dick* som en symbol för fabriken, för att ta två exempel (s. 25).

Frank vill i stället läsa den västerländska litteraturen från havets perspektiv. Boken fokuserar på vad Frank omväxlande kallar ”maritime literature”, ”sea literature”, och ”maritime novels” (s. 2; 25), och börjar med en läsning av havsskildringen i den danska författaren Martin Andersen Nexø:s reseskildring *Soldagar* (1903). När Nexø i början av 1900-talet beskriver havet utanför Gibraltarsundet är det en plats där segelfartyg samsas med ångfartyg, men där det är tydligt att segelfartygen är på väg att dö ut. Ångfartygen passerar i raka led medan segelfartygen rör sig slumpmässigt i olika riktningar (s. 4). Allt eftersom ångfartyget slog igenom under 1800-talet ersattes de vita seglen med svart rök och tillvaron till sjöss blev mindre beroende av vinden och mer lik tillvaron på land. Den gamla världen av ”adventure, contingency, and daring” höll på att ersättas med ”an emerging technocentric world of calculation, realism, and routine” (s. 4).

Dessa förändrade världar är exempel på vad Frank kallar "maritime world pictures". I bokens första och i särklass mest omfattande kapitel föreslår Frank att läsa synen på havet i den västerländska litteraturen utifrån fyra dominerande maritima världsbilder. En teocentrisk, en antropocentrisk, en teknocentrisk, och en geocentrisk. Dessa världsbilder är också åtskilda historiskt, och det inledande kapitlet går ut på att spåra den historiska förändringen från den teocentriska maritima världsbilden under antiken till den geocentriska under 1900-talet. Frank argumenterar för att den teocentriska maritima världsbilden präglade tiden från antiken och fram till tidig medeltid. Den teocentriska världsbilden var generellt "hydrofobisk", såväl i den kristna som i den antik-grekiska traditionen, där havet uppfattades som en gräns och en plats för gudarna. Även om de antika medelhavskulturerna var sjöfarande utgick synen på havet från kusten, där havet var farligt och ogästvänligt. Även i den kristna traditionen sågs havet som något ogästvänligt, vilket Frank exemplifierar med den grundläggande berättelsen om syndafloden. I den antropocentriska världsbilden som tog vid från de isländska sagorna och slutade vid början av 1800-talet var havet i stället en plats för möjligheter och möten. Osäkerheten blev laddad med ekonomisk möjlighet. Här gör kapitlet också en intervention i den vanliga historieskrivningen, eftersom Frank uttalat frångår dateringen av den globala världens framväxt med Columbus landstigning i Karibien 1492. I stället argumenterar han för att en sådan maritim global självförståelse redan återfanns i de isländska sagorna, särskilt i "Grönlänningasagan" (ca 1260) och att de isländska sagorna därför bidrar till att delvis ifrågasätta "the historical break around 1500 conceptualized as an oceanic turn" (s. 420). Analysen av "Grönlänningasagan" är också del av en större ambition att föra in en nordisk kontext i blå humaniora och studiet av oceanisk litteratur. Ett av bokens huvudsakliga syften är att "tell the story of Western sea literature and culture through a Nordic lens" (s. 8).

Efter den antropocentriska världsbilden inleddes den teknocentriska vid 1800-talets mitt. Jules Michelet beskrev havet utifrån vetenskapens horisont som ett planetärt system, och Joseph Conrad skrev om sjöfartens teknologisering. Uppfattningen om att människan bemästrar havet ersätts nu delvis av behovet av att upprätthålla

de tekniska systemen, som att ge ångmaskinen kol. Och därefter är vi framme vid den som enligt Franks historia råder idag, den geocentriska som präglas av den framväxande idén om planeten från 1950-talet, och som idag inte minst präglas av klimatfiktion. Nu är tanken om agens inte längre riktigt relevant, utan har ersatts av systemet som dominerande bild, där stora strukturer av vattenmassor och tid står i centrum.

Men de maritima världsbilderna är inte bara historiska epokbe-teckningar utan också "a general analytical tool" (s. 45), och kapitlet slutar med en analys av *Moby-Dick* (1851) där Frank menar att alla fyra världsbilder samsas. Denna analys är imponerande och intres-sant, men ändå kan jag inte låta bli att känna mig snuvad på konfek-ten av den historiska framställningen. Den historiska utveckling som Frank övertygande beskrivit ersätts nu av en synkron analys. Det vi-sar förvisso komplexiteten hos Melvilles verk, och därtill att historisk förändring lämnar kvar sediment som kvarstår. Men det leder lätt till att man börjar tvivla på den historiska specificiteten i världsbilderna.

Efter den historiska framställningen i det första kapitlet ägnas resten av boken åt ett antal tematiska läsningar, relaterade till världs-bilderna men inte helt motsvarande dem. I kapitel två rör det sig om vad Frank med ett begrepp från Henri Lefebvre kallar "rytmanalys". Detta kapitel är trots sin korthet kanske det mest intressanta. Frank argumenterar för att representationen av rytmer till sjöss blir ett sätt att ge form åt en formlös tillvaro. Rytmer är temporala former, och när sjömän tvingas underordna sig rytmer på olika nivåer, från sociala rytmer som vaktsceman till naturliga rytmer som väderväx-lingar, får deras tillvaro struktur och skeppet blir på grund av dessa "domesticating rhythms" mer likt ett hem och en plats än vad som framkommit i tidigare forskning (s. 173). Fokus på rytmer är också ett sätt att gestalta den teknologiska övergången från segel till ånga. Ångfartygens motorer exempelvis skapar monotona tillstånd utan de böljande rytmer som präglar segelfartygen. En aspekt som vore intressant att studera vidare är på vilket sätt dessa rytmer också är beroende av havets *geografiska* specificitet. Olika hav ger upphov till olika rytmer på grund av väderfenomen och strömmar, men också på grund av hur sjöresan tenderar att te sig just där.

Kapitel tre vänder sig till teknologi. Frank reserverar inte tema-

tiken åt ång- och dieselfartyg utan ser hela sjöfartspraktiken som teknologisk, från primitiva roddbåtar till stora segelfartyg med komplicerade riggar. Inledningsvis exemplifieras detta med en läsning av en skildring från 1500-talet av galeonen *São João's* skeppsbrott som tolkas som att "the ship's technological system" bryter ner (s. 203–4). Eftersom allt historiskt sjöfarande betingats av teknologi är den maritima världen en värld där "[the] dichotomy between culture and technology makes little sense" (s. 206). Detta är signifikativt i ljuset av den nostalgiska traditionen av sjöromaner som konstruerat segelfartygens tid som "organisk". Tvärtom var segelfartyget ett komplicerat teknologiskt system – i vissa avseenden mer komplicerat än ång- eller dieselfartyget.

Kapitel fyra handlar om materialitet. Det utgår huvudsakligen från Victor Hugos *Havets arbetare* (1866) – en titel som, påpekar Frank, ursprungligen skulle ha varit *L'Abîme* (Avgrunden) (s. 298) – och fokuserar på hur han skildrar mötet mellan människan och den mer-än-mänskliga materialiteten i och runt havet. Frank läser titelns *arbetare* från andra hållet, och argumenterar för att den inte bara behöver referera till kustfiskarna utan också kan referera till "the broader forces and energies of maritime life forms and organisms including crabs, rocks, steamships, octopuses, and seaweed, all of which are oceanic workers in their own right as they influence and uphold or destroy the ecology of the sea" (s. 289–99). Romanen ställer med andra ord upp det som Jane Bennett kallar "vibrant matter" som huvudperson (s. 300). *Havets arbetare* handlar ur det perspektivet inte om människors arbete, utan om en "cosmography of work" (s. 320). Frank visar i detta kapitel på ett stimulerande sätt hur havet är en komplex massa av både levande och icke-levande materialitet. Havet *arbetar*, genom att till exempel erodera landmassor eller transportera djur och syre. På så sätt blir romanen ett uttryck för en balans mellan antropocentriska och geocentriska världsbilder (s. 300), och den kan därför läsas som en föregångare till det sena 1900-talets klimatfiktion. Valet av ord här, arbete, är provokativt i ordets bästa mening. För går det verkligen att kalla den aktivitet som havet och hela det planetära systemet av mer-än-mänskliga processer utför för "arbete"? Vem eller vad anställer dem? Vad leder det till? Hur ser fritiden ut? Ändå fångar ordvalet något särskilt i Hugos roman vilket gör analysen produktiv,

och det får en att se på dessa system utifrån deras konfigurationer. Man kunde döpa om romanen till *Havet, arbetare*.

Bokens sjätte och sista kapitel fokuserar på klimatet. Här tas ångfartygen som startpunkt snarare än som slutpunkt, när Frank inleder kapitlet med att fokusera på skildringen av kol i den danska författaren Aage Krarup Nielsens bok *En hvalfangerfærd* (1921). Medan analysen av Nielsens bok närmar sig den maritima litteraturen som energihistoria, är resten av kapitlet orienterat åt klimatkrisens potentiella effekter med fokus på J.G. Ballards *The Drowned World* (1962) och Siri Ranva Hjelm Jacobsens *Havbrevene* (2018). Lika viktigt som romantolkningarna är den teoretiska diskussionen som utgår från resonemang av Amitav Ghosh och Ted Underwood om romanens förhållande till Antropocen, och mer specifikt om genrens förmåga att gestalta klimatkrisens tidsliga och rumsliga skalor. Frank vill pröva om den oceaniska litteraturen kan motbevisa Ghoshs uppfattning att romanen inte kan representera klimatkrisen eftersom dess skalor är för små.

A Poetic History of the Oceans är med sina 447 sidor en lång och innehållsrik bok, ibland överväldigande rik. Men detta är faktiskt i en mening kongenialt med havet som studieobjekt och med blå humaniora som fält. Franks metod, som han kallar amfibisk komparativ litteraturhistoria, "embraces the nonhuman dimensions and scales of literature" (s. 40). Boken är alltså genomgående komparativ "across periods, languages, nations, genres, and disciplines" (s. 42). Och det stora tidsspännat är en av dess största styrkor. Inte bara gör det läsningen spännande, utan det gör också faktiskt rättvisa i metodologiskt hänseende åt havet som studieobjekt. Här menar jag att Frank redan i utarbetandet av metoden gör en viktig insats inom fältet blå humaniora, som sällan arbetar med den typen av diakron komparation. En intressant bild som kommer fram ur denna långa historiska jämförelse är att sjöromanens stora framgångstid, under 1800-talet och tidigt 1900-tal, framstår som en parentes i den kulturella bilden av havet. För även om havet i dag är säkert som transportmedium, så är en växande kulturell bild av havet en av fara och hot. De stigande havsnivåerna påminner på så sätt om antika översvämningsmotiv, och oberäkneligheten i havets temperaturökningar, strömmars förändring och polarisarnas smältande aktualiserar äldre uppfattningar om havet som något som vi inte kan styra över.

Ett av de fascinerande argumenten i bokens sista kapitel har att göra med den realistiska romanens oförmåga att gestalta klimatkrisen. Frank anknyter till Amitav Ghoshes argument att klimatkrisen är verksam på geografiska och temporala skalor så stora att den traditionella romanen, vad Ghosh kallar den "seriösa romanen" (s. 418) inte kan innefatta dem. Men det är inte bara på grund av skalor som romanen inte kan representera klimatkrisen, utan också för att den förordar det förutsägbara framför det exceptionella. Den oceaniska litteraturen är därför inte bara kapabel att representera Antropocen för att den opererar på större skalor, utan också för att den generellt handlar om det oförutsägbara. Samtidigt skapar resonemangen vissa intressanta motsägelser. Ett exempel är beskrivningen av hur den realistiska romanen har "a logic of probability" (s. 342) vilket skulle göra den opassande för klimatkrisen eftersom den leder till oberäkneliga väderhändelser. Men klimatvetenskaperna och deras modeller bygger ju trots allt också på förutsägbarheter, på troliga scenarion, på sannolikhetskalkyler. Dessa spänningar är exempel på den oceaniska litteraturens relevans när det kommer till klimatkrisens effekt på litteraturens form.

I det sista kapitlet aktualiseras på så sätt flera av de tematiker som diskuterats tidigare i boken för att visa att oceanisk litteratur kan ge en fullödig representation av Antropocen. Analysen av de långa tidsskalorna i *Havets arbetare*, eller mötet mellan naturen och teknologin i *Typhoon* blir nu bevis på att den oceaniska litteraturen i romanens form representerar just de fenomen som Antropocen innefattar och som Ghosh hävdar att romanen inte kan ta sig an. Nu tycks Franks bok därmed i en mening ändra inriktning. Från att ha varit en historia om havet och den "maritima världen", blir det nu en bok om den oceaniska litteraturens förmåga att gestalta Antropocen. När man läser boken utifrån sista kapitlet blir hela den maritima litteraturhistorien som föregår det ett exempel på en romanens historia som inte utgår från människan. Bokens analyser av den maritima litteraturen visar hur "[t]hrough human enterprises at sea, the maritime world has played a role in bringing about this new epoch" (s. 330). På så sätt öppnas också möjligheten att läsa den maritima litteraturen som miljöhistoria. Segelsjöfarten var ett umgänge med vind, vatten, stjärnor, vattendjur och fåglar. Att utveckla denna tanke om att läsa den

maritima litteraturen som miljöhistoria framstår som ett ypperligt sätt att ta forskningen vidare.

Sammanfattningsvis är *A Poetic History of the Oceans* en ambitiös och innehållsrik bok. Den fungerar som en mycket bra och heltäckande introduktion till såväl maritim litteratur som till blå humaniora och blå ekokritik. Och den ger, inte bara genom sina läsningar och sitt fokus på nordisk litteratur utan framför allt genom sitt långa tidsspänn, en ny förståelse av den västerländska maritima litteraturen i stort.

Viktor Emanuelsson

Serpil Oppermann, *Blue Humanities: Storied Waterscapes in the Anthropocene*, Cambridge, UK and New York, NY: Cambridge University Press, 2023, 73 p. and Steve Mentz, *An Introduction to the Blue Humanities*, New York, NY and Abingdon, Oxon: Routledge, [2023] 2024, xix, 163 p.

<https://doi.org/10.54797/tfl.v56i1-2.67396>

Serpil Oppermann's and Steve Mentz's introductory volumes to "blue humanities" appeared virtually simultaneously in 2023. Both draw on developments to date in this area of research unfolding over recent decades, with the ambition to sketch potential future directions. Beyond these similarities, Oppermann's *Blue Humanities: Storied Waterscapes in the Anthropocene* and Mentz's *An Introduction to the Blue Humanities* are significantly different. Oppermann's study forms part of the series Cambridge Elements and follows a predetermined short format, resulting in a concise volume. Mentz's book is of more conventional length and consequently offers more depth.

The two books also seem to diverge when it comes to interpreting and defining the nature of blue humanities scholarship. For Oppermann, blue humanities are inherently political, emerging from the proposition "that the political systems mired within the capitalist logic are responsible for the damage inflicted on the planet's major