

Dag Larsen

DET MARITIME FELTET SOM SKJØNNLITTERÆRT EMNE

I jobben som veileder for kommende barne- og ungdomsbokforfattere, har jeg mange ganger rettet når jeg har lest «Stopp en halv». Det er aldeles ikke en halv, men *en hal*, opprinnelig et nederlandsk uttrykk som oversatt betyr «slutt med å hale». Det er sannsynligvis et like gammelt uttrykk som Fuglehuk fyr, som altså ikke handler om fugler, men om *vuile hoek, den farlige odden*, og var de hollandske sjømennenes navn da de startet trelasthandelen i Oslofjorden, for øvrig grundig og sobert fortalt av Atle Næss i romanen *Din nestes eiendom*.

Jeg kommer fra Son, et ladested skapt av hollandsk sjøfart og trelasthandel, og med en betydning såpass at hollenderne kalte Oslofjorden Soen Water. Vi er umåtelig stolte av det der ute. Bare sjekk kartutstillingen til NB. Jeg nekter kommende forfattere å bruke stopp en halv. I forsvar for det maritime språket.

Det var ikke derfor jeg *ikke* ble sjømann, men - ved mer enn en tilfældighet - ble forfatter. Men i barne- og ungdomstida var jeg fast bestemt på å bli sjømann, oldefaren min var det hele livet, bestefar var seilskutemann og brukte stadig uttrykk som for eksempel «mannovar» om større skip, altså en fornorsking av et engelsk ord for krigsskip, man of war. Far var lettmatros i handelsflåten og marinegast før han gikk i land, og det var han som holdt meg igjen og mente, helt rettmessig vil jeg mene i dag, at sjømannslivet - som han sa - er no forbanna dritt. Snedig bukserte han meg inn til en folkehøyskole for sjømenn etter ungdomsskolen, og der pløyde vi unna kystskippereksamen og annenstyrmannseksamen før jeg bestemte meg for at sjømann – det! skulle jeg i hvert fall ikke bli. Men poesien og slitestyrken i det maritime språket har jeg beskjeftiget meg en del med. Og så å si alle bøkene mine vaker i kjølvannet av det maritime, i flere forstand. En av de vakreste uttrykk derfra finnes i navigasjonslæra, for øvrig et emne der ordboka har noe misvisning, men altså et uttrykk som også beskriver det fiktive sammenstøtet med det faktiske, som inntreffer for den som skal finne tid, sted og kurs på havet. Det heter: «Solas og stjernenes tilsynelatende bevegelse.» Bare uttrykket er i seg selv et kortdikt.

Men det var vel bestefars drøye fortellinger om seilskutetida som førte til at jeg for tjuefem år siden ga ut to versjoner av samme fortelling; en roman for voksne kalt *Lykkens Prøve* og en bildebok for barn, illustrert av Marek Woloszyn, kalt *Men jeg drømte det, jo!* Fortellingen jeg hørte av bestefar er som hentet ut av barnebøkene fremste litterære forløper, *Odyseen*, som i barneversjon har en enkel pitch; Hjemme – borte – hjemme. Her dreier det seg om en brigg

som gikk på Kjeppkina og England med props. Kjeppkina var sjøfolkenes navn på havnene i Bottenviken.

Props var korthogd trevirke som ble brukt til oppstiving av kullgruvene i England, og en stor nordisk eksportartikkel. Denne skuta var en såkalt vinddriver, en gammel, flatbunnet tomaster kjøpt i Tyskland. Den dugde med last, men i ballast kom den bare fram i lens og tam slør. Denne holken fikk ikke last da den like før jul skulle fra England for å legge seg i vinteropplag i Son. En hel vinter ble den derfor blåst fram og tilbake mellom Norskekysten og Englands kyst i vekslende sørlige og nordlige uvær, uten å nå land fra desember til mars. Mannskapet var på kanten av å omkomme av sult og tørst. Hjemme ble den erklært forlist, og minnehøytidelighet ble avholdt og enkene fikk plutselige tilbud om hjelp fra hyggelige ungarer. Da den dukket opp i mars kan dere jo tenke dere selv hva slags oppstandelse det ble.

Jeg måtte bruke det utmerkete biblioteket i Norsk Maritimt Museum et års tid til research og forarbeid med de to bøkene. Det er skatter av loggbøker og faktastoff i det biblioteket. Og av Gøthe Gøthesen, en av våre fremste maritime sakprosaforfattere, fikk jeg mange gode innspill. Det viktigste var at denne fortellingen er en vandrehistorie, ganske enkelt fordi det var så mange dårlige seilskip på den tida at mange drev av, ja, en som skulle fra England til Sørlandet, la til land i Lofoten.

Ibsen jugde da han skrev «vår ære og vår makt har hvite seil oss brakt». Seilene var lappete, i beste fall grå, og tilhørte ofte eldre treskuter kjøpt fra utlandet, som regel England. Utrangerte og pukkelryggete, og som et vink over bordet til dagens tittel: det holdt ikke med alle mann til pumpene, det trengtes vindmøllepumper for å holde svært mange norske seilskip flytende. Blant sjøfolk verserte det en versjon av fedrelandssangen, som var slik:

Norges stolte handelsflåte, nummer tre den er!

Gamle skib og fiskebåte, overalt du ser!

Kjøpte vrak fra alle kanter, ser man dem å gå,

hører både årle, silde, pumpene å slå!

Hører både årle, silde, pumpene å slå!

Det er grunn til å ha større tro på sannhetsgehalten og skjebnen til Terje Vigen. Ære og makt tilkom redere, forlis og omkomne sjøfolk var svært høyt i den norske seilskutetida på 1800-tallet og ved innledningen til det tjuende århundre.

Likevel.

Det maritime og sjømannslivet har satt store avtrykk i skjønnlitteraturen helt siden *Odysean*. Skipet som et sted stadig underveis, med et både bevegelig og svært avgrenset rom, gjør det til et takknemlig skildringssted for fortettet spenning og konflikt.

Og sammen med redskaper og installasjoner, skipsspesifikasjoner, meteorologi, geografi, alt som er knyttet til det fysiske og alt som er knyttet til formodninger, myter og spekulasjoner om livet når skipet beveger seg over åpne vakre og truende hav og selv er et lukket rom, skaper selvfølgelig språk som gjennom år også går inn med deler og brokker i det språket som ikke omhandler skip, sjømenn og sjø.

Mange romaner, noveller, scenetekster og ikke minst sanger og dikt kunne vært nevnt her og blitt drøftet grundigere enn jeg får tid til, så jeg nøyer meg med å nevne to sentrale internasjonale forfatterskap og noen få norske.

Vi finner det i Herman Melvilles *Moby Dick*, sist utgitt på norsk i en enestående oversettelse av Bjørn Alex Herrmann, som har forsynt boka med et grundig register med flere maritime uttrykk for skip og redskaper. Melville var skolert og hadde i yngre dager vært påmønstret en hvalfangerskute i atten måneder. Romanen er et moderne portalverk, som Jan Kjørstad skrev i forordet til denne siste norske utgaven, har «et språk som fødes av den ivrige fortellerstemmen og som slynger seg inn i alle avkroker av tankens og ordenes muligheter.»

Joseph Conrad var sjømann og skipsfører i den britiske handelsflåten før han startet en karriere som forfatter. I *Lord Jim* er hovedpersonen ung styrmann på det gamle skipet Patna som skal frakte 800 pilegrimer til Mekka, men det går dårlig, Jim mister sertifikatet. Det er en beretning om en hederlig mann som svikter i avgjørende øyeblikk. I romanen *Taifun* er hybris et motiv, kaptein Macwhirr er sikker på at ingen storm kan true det flotte skipet hans.

I norsk skjønnlitteratur vil mange peke på Kielland og for eksempel *Skipper Worse*, men det er Jonas Lie med *Losen og hans hustru* som vel regnes som den første romanen med handlingen lagt til sjøen og sjøfart, selv om det er som en roman om kvinnens plass i ekteskapet den nok har sitt hovedmotiv.

Men hva er så dette:

Vi tørner ut til igjen en dag / den samme dag som igaar./ Maskinen hamrer de samme slag / de samme slag som i går.

Jo, det er fra Nordahl Griegs debut av 1922, *Rundt Kap det Gode Håb*. En diktsamling tilegnet hans skipskamerater. Han gikk til sjøs i 1920, typisk nok på dampskipet *Henrik Ibsen*. Og nå er framdriften altså ikke hvite seil men maskiner. Oppfølgeren, den allegoriske romanen *Skibet gaar videre*, tok opp tematikken fra debuten, og det var ingen solskinnfortelling om sjømannslivet.

Han videreførte dette i teaterstykket *Vår ære og vår makt*. Griegs dragning mellom idealisme og realisme skulle få en skarp oppfølger av Jon Michelet med sitt flerbindsverk og monument over krigsseilerne. Her er realismen hardere og idealismen erstattet av fakta og kunnskapsformidling: styrmennene på brua holder et opplysningsnivå høyere enn noe folkeuniversitet.

I samtidslitteraturen er ikke Michelet alene om å være forfatter som også har vært til sjøs. I den såkalte gullalderen for moderne norsk skipsfart, dvs fra 1950-tallet til begynnelsen av 70-tallet, hadde også ukebladet for sjøfolk, *Skip O'hoi*, sin glanstid. Og der dukket det opp flere noveller og skjønnlitterære tekster om sjølivet fra både kjente og ukjente.

Gunnar Bull Gundersen hadde grundig erfaring som sjømann da han debuterte som forfatter, og sjømannslivet preget også forfatterskapet hans. Romaner som *Martin*, novellesamlingen *Vi som frakter oljen* og den faktabaserte *Hvor seiler vi?*, samt flere skuespill, et av dem også sammen med Jon Michelet, satte tydelige avtrykk i norsk litteratur på 50- og 60-tallet.

Vigdis Stokkelien, hadde fartstid som telegrafist i handelsflåten. Hun utga en rekke romaner og novellesamlinger, flere også dramatisert for radio.

Havet, eller sjøen, som sjøfolk ofte kaller det, sannsynligvis fordi det tar det hele ned til noe mer uhøytidelig, har mange oppnavn. Ett er Blåmyra. Et annet er Rasmus, det er mer mytisk, sannsynligvis utledet av Erasmus, også kalt Elmo – sjøfarernes skytshelgen. Elmo eller Rasmus var en man påkalte som vern mot uværet. *Rasmus* er også tittelen på Kjartan Fløgstads kollektivroman fra 1974, der klasseperspektivet er drivende, sentralt står sjøens og fastlandets arbeidere, ingen av dem pisser i lo, alle har tungebåndet i orden.

Men finner vi noe om havets fraktfolk og skip i barne- og ungdomslitteraturen? Ja, Sigurd Senjes *Sleiven finner kursen* fra 1959 er ett eksempel.

Alf Kvasbø er den moderne norske ungdomslitteraturens pioner, med romaner fra Finnmarkskysten, som *Vi ror i natt* fra 1962 og *Springflo* fra 1978.

En samtidsklassiker er de to bøkene til svenske Jacob Wegelius om *Sally Jones*, der stor dramatik og verdens ondskap fører gorillaen Sally Jones ut på havet. Bøkene er også skapt som utstilling og teaterforestilling for barn i Norsk Maritimt Museum.

Den mest spennende og nyskapende de seinere åra er ikke skjønnlitterær, men fortellende sakprosa for barn, Bjørn Arild Erslands "*Onkel Arne – moderne fiskerier*" fra 2008 – der leseren får være med fiskefartøyet Kvannøy. Boka er illustrert av Annlaug Auestad. Der kommer vi inn på skip og fiskefartøy slik de er i dag: Høyteknologiske farkoster med skolerte menn og kvinner på dekk og på broa.

Men det som tidligere var en relativt rik skjønnlitteratur med maritime motiver, er ikke tilstede med en sammenlignbar tyngde i dag. Det kan ha flere årsaker.

For det første er andre sider av realistisk samtidslitteratur blitt mer dominerende, med mer individvendte retninger, ofte i middelklasse miljøer. Og det er få forfattere fra tradisjonelle arbeideryrker – eller fra den lille flokken av norske offiserer til sjøs.

For det andre seiler de fleste norske skip under andre flagg, registrert i skatteparadis og med mannskap fra hele verden. Nesten all samtale går på engelsk. Bare for å ta ett eksempel: Et tolv tusentonn lasteskip med det bergenske navnet Tertnes, som ofte treffes langs norskekysten, er registrert på Bahamas.

Og Hurtigrutens britiske eiere ser ikke noen spesielle grunner til at skipene skal ha norsk mannskap. Globaliseringen har for lengst inntatt skipsfarten.

Dette kan være to grunner til at det maritime i skjønnlitteraturen for det meste har et nostalgisk preg. Og det jeg har nevnt her i dag, har stort sett det.

Men det maritime er slett ikke fraværende i dagens Norge. Skipsfartens dominans som næring er overtatt av olje- og fiskeindustrien. Det har skjedd en maritim teknologisk revolusjon.

Supplyskipene overgår hva sjøfolk for bare tretti år siden trodde var mulig. Norsk olje- og gassindustri klarer å plassere et ubemannet gasskraftverk på 1000 meters dyp utafor Møre og klarer å legge en gassledning derfra til England, med bruk av avanserte skip.

Moderne ringnotsnurpere er fartøyer på 260 fot som også kan tråle, noen kan også bistå oljeindustrien, de har innredning som på et godt hotell og kan ikke bare finne fisk, men også hva slags fisk og vekta på en stim bare ved hjelp av instrumenter og teknologi som marinen kanskje har.

Og langs hele kysten overvåkes laksen og fores opp med assistanse av brønnbåter på åtti meters lengde og kapasitet på flere tusen kubikkmeter. Alle med høyt kvalifiserte sjøfolk involvert.

Og skipsverft langs den samme kysten utvikler skip og rigger på et nivå som egentlig kan minne om romfart neste.

Det skrives sakprosa om det. Det lages mange skjermreportasjer om det. En og annen tv-serie eller film kommer med ujevne mellomrom. Men det skrives lite fra disse miljøene om de menneskelige erfaringene i fiksjonsformer. Det er som om norsk skjønnlitteratur ikke vil ha noe å gjøre med de to viktigste næringsveiene i dagens Norge. Det er mer enn pussig. Hvorfor er det så å si vanntette skott mellom dagens maritime språk og dagens skjønnlitteratur?

Er det for teknisk? Inngår det bare i fagspråket ombord? Taper den alminnelige dagligtale på fraværet av språket fra olje, laks og skipsbygging? Ikke vet jeg. Muligens er årsakene et interessant forskningsområde.

Og da er det vel best at jeg ikke kommer med en nedstemt avslutning, men heller slår et slag for å utvide det maritime språkets rammer på annet vis, slik det gjøres i poeten Halvor Rolls samling for barn: *Frøken Bisk Glefs og femten andre*, i dette lille diktet:

Sjømánnen stár på sin vidfarne bro,

han holder et nystrøket flagg i sin klo.

Han nærmer seg land og hans hjertes kalas

Står ytterst på brygga i fineste stas.

Det synger i blodet og øya blir våte.

På sønda'n drar vi til Lanzarote.