

Maritime representasjoner

TIDSSKRIFT: Maritime representasjoner, inkludert sjøkart, er strålende eksempler på samspillet mellom instrumentell rasjonalitet og kulturell verdsetting.

Arr er ute med nytt nummer, med «Havet» som tema, og Salongen har gleden av å viderebringe Knut Ove Eliassen, professor i litteraturvitenskap ved Institutt for språk og litteratur, NTNU, sin fagfellevurderte artikkel om maritime representasjoner.

He had bought a large map representing the sea,
Without the least vestige of land:
And the crew were much pleased when they found it to be
A map they could all understand.

«What's the good of Mercator's North Poles and Equators,
Tropics, Zones, and Meridian Lines?»
So the Bellman would cry: and the crew would reply
«They are merely conventional signs!

«Other maps are such shapes, with their islands and capes!
But we've got our brave Captain to thank:»
(So the crew would protest) «that he's bought us the best –
A perfect and absolute blank!»¹

The Bellman's Speech
Lewis Carroll «The Hunting of the Snark», 1876.

Det sort-hvite kartet som illustrerer Lewis Carrolls nonsensdikt «The Hunting of the Snark», tydeliggjør utfordringene med å tegne et sjøkart, ja, overhodet med det å lage en fremstilling av havet. Sjøens permanent omskiftelige overflate mangler landemerkene – fjell, skoger og innsjøer, byer, marker og veier – som definerer et landskap og strukturerer landkartene. Rent historisk er da også kartografien en disiplin som har sitt utgangspunkt i oppmåling av landjorden.

Sjøkartenes symboler er «*merely conventional signs!*» roper mannskapet i Carrolls dikt. I kraft av å være konvensjonelle tegn er de kulturelle symboler som uttrykker og formidler det som gjelder som fellesskapets viten, interesser, praksiser og verdier. Bortsett fra kystlinjenes og øyenes gjenkjennbare profiler mangler sjøkart landkartenes visuelle referanser. Til gjengjeld har de klare spor etter maritime måle- og navigasjonsteknologier (kompass, sonar og så videre).² Geografen Brian Harley kaller kart for «retoriske bilder» basert på tids- og stedsspesifikke kulturelle koder, mens de for antropologen Tim Ingold er inskripsjoner som artikulerer livsverdener.³

Moderne kart har et vertikalt perspektiv. Først med flyet ble det mulig å kartlegge landskap fra luften, men kartenes gjengivelse av bakken skiller seg fra slik den faktisk ser ut fra oven – horisonten mangler, og på et kart er alle punkter i samme avstand fra betrakterens blikk. Dette abstrakte overblikket er altså ikke resultatet av et naturlig [fenomenologisk](#) fundert overblikk, men projeksjonen av instrument-mediert viten, [matematiske](#) konvensjoner og praktiske orienteringsbehov. Ikke desto mindre preges vår omgang med kart av en påtagelig og til tider nesten naiv naturalisme. Kart betraktes som mimetiske fremstillinger av fysiske realiteter og som resultat av oppdagelser heller enn av geografiske konvensjoner. Men skillet mellom Stillehavet og Det indiske hav er ikke gitt fra naturens side, farger og koter er koder må man oppøves til å lese, og todimensjonale fremstillinger av krummede overflater fordreier nødvendigvis objektet.⁴

Om kart representerer livsverdener, må en historisk forståelse av kart rette blikket mot de behov og praksiser som organiserer hverdagen til dem som produserer og bruker dem. Den tyske juristen Carl Schmitt argumenterer i *Nomos der Erde* (1950) for at landjorden er utgangspunktet for oppdelingen av verden. I den gamle greske lovgivningen betegner *nomos* både «område» og «lov». Land, fastslår Schmitt, kan bli tatt i besittelse, innhegnes, deles, pløyes og dyrkes. Gjerdet markerer et territorium som uttrykker besitternes krav på å håndheve sin lov i det avgrensede området. Den grunnleggende sivilisatoriske handlingen, og basis for lov og rett i den europeiske

kulturhistorien, er for Schmitt derfor landnåmet. Landmålinger, skjøter og matrikler er institusjonelle uttrykk for denne agrare realiteten. Men dermed stilles fastlandet i kontrast til havet. Det som dekkes av hav, kan ikke kultiveres eller innhegnes med grensemerker. Skipene som pløyer havets bølger, etterlater ingen furer. Alt det som ikke kan gjøres til et rom, forsvares og reguleres, faller utenfor loven. Havets element, konstaterer Schmitt, motsetter seg sammenfallet av «Raum und Recht».⁵

Følger man Schmitt, står det klart at ideen om en egen havets «kulturhistorie» rommer et paradoks. Etymologisk går «kultur» tilbake til latinens *cultura* (bearbeidelse, åkerbruk, pleie). I sin bredeste forstand betegner ordet alle de aktiviteter og produkter som gis form av mennesket, til forskjell fra den naturen som er uavhengig av det. Kulturbegrepet impliserer altså ikke kun et utsyn som er landbasert, men også den ryddede markens og den innhegnede jordens territoriale blick på verden. Ideen om en havets *kulturhistorie* overfører romforestillingene fra en landbasert livsverdens symbolske orden og verdier på et element som er definert som kulturens motsetning. Ikke desto mindre har maritime anliggende gjennom historien blitt regulert ut fra den bofastes forestillinger om eiendom, ressurser og territorium. Men overflaten, vannsøylen eller havbunnen lar seg ikke uten videre representere med tegn, termer eller lover utviklet for jordebøker, grenser og landkart. De rasjonalitetene hvorved havet søkes innskrevet i representasjoner og omdannes til forskjellige praktiske *havrom* for transport, ressursutvinning eller krigføring – havrommets forskjellige *modaliteter* – uttrykker [teknologier](#), økonomier og juss utviklet på landjorden.⁶

Et viktig poeng for Schmitt er at all lov er en ordning av rommet, og at Europas politiske romforståelse preges av at havet markerer kontinentets grense. Den sentrale bestemmelsen i den europeiske statsjussen, territoriet, har av den grunn vært hjemsoekt av det *utenfor* territoriet bestemmes ved, det som har utgjort den realpolitiske maktens grense, nemlig *havet*. For Schmitt står dette historisk klart i og med Europas oversjøiske ekspansjon og særlig med Storbritannias etablering av et politisk havrom i form av et maritimt imperium.⁷ Dette melder seg i dag med ny tyngde i krysspunktet mellom den skjerpede interessen for utviklingen og utnyttelsen av havets ressurser og det økende behovet for å utvikle internasjonale lov- og avtaleverk som kan håndtere [miljøkatastrofene](#) som følger av verdenshavenes forsuring, temperaturstigning, forsøpling og overfiske. Behovet for å regulere det som ifølge Schmitt unndrar seg våre begreper om lov og territorium, er presserende.

Regulering forutsetter viten. Som representasjoner er sjøkart [epistemologiske](#) objekter og dermed noe som både er preget av, og preger, måtene havet forstås og brukes på. Som underlag for beslutninger er kartene langt fra nøytrale, de er bokstavelig talt farget av praksiser så vel som

interesser. Kartets realiteter har følger for avtaler og lover; mer enn én avtale har blitt gjort på grunnlag av bevisst fortegnede kart. Nå begrenser de maritime representasjonenes historie seg verken til kart eller andre avbildninger, den rommer også diskursive artikuleringer som romaner og grafer, dikt og tabeller, sanger og losbøker. Som kunnskapsbærere inngår de i representasjonsøkonomiene som gjennom historien har fått praktisk og mental realitet i kraft av navn, sjømerker, nautiske kart, lovverk, fargekoder et cetera – praksiser, institusjoner og teknologier som organiserer rom og legger til rette for handling. Derfor handler de om territorier, handel og politikk, altså om [krig](#), [penger](#) og [makt](#).

Som «noe som trer i stedet» har representasjoner alltid et opphav og er rettet mot gitte publikum i gitte kontekster. De omdanner komplekse «realobjekter» til håndterbare vitens- eller handlingsobjekter. Som mimetiske operasjoner får de verdener til å fremtre og ta form. Latinens *representatio* har to betydninger germanske språk holder atskilt, «forestilling» og «fremstilling» (*Vorstellung* og *Darstellung*). Forskjellen mellom de to termenes relasjon svarer til skillet Platon trakk mellom to former for etterligning, «indirekte» og «direkte» mimesis, mellom «å fortelle» og «å vise». Mens fortellinger (*diegesis*) er en indirekte fremstilling som forutsetter at lesernes forestillingsevne mobiliseres, retter visuelle fremstillinger (*mimesis*) seg direkte til synssansen.⁸ En reiseberetning og en loggbok er diegetiske medier, kart er mimetiske. Nå har representasjon imidlertid også en tredje betydning, nemlig «forsamling av stedfortredere», altså individer som fremmer andres interesser – slik advokater representerer klienter. De tre betydningene involverer distinkte og forskjellige medier. En «representasjon» kan være diskursiv (tekster og tabeller) eller visuell (kart og malerier), men kan også være en delegasjon. Representanter fremmer det representertes sak visuelt og verbalt ved å forbinde ord og bilder. Da må de ty til de til enhver tid tilgjengelige representasjonsmedier. Disse setter således grensene for hva som kan sies og vises.⁹

LES MER OM NATUREN: [Jakten på naturens egenverdi](#) • [Antropocen](#)

Representasjoner står alltid i relasjon til andre representasjoner, de fungerer slik som dynamiske systemer. De utfører det kulturforskeren Stuart Hall kalte «the work of culture», de er en måte å beskrive og slik også å forme, altså *kultivere*, verden på. Kunsthistorikeren Svetlana Alpers har pekt på at *descriptio* er latinens motstykke til det greske *ekphrasis*. Ekfrasen, noterer hun, beskriver ikke alt som finnes, den impliserer protokoller for utvelgelse. Slik peker termen på konvensjonene som regulerer overføringen av sansedata til diskurs; beskrivelser gir orden til verden.¹⁰ Dermed uttrykker de nødvendigvis også de konflikter, spenninger og verdier som i sum utgjør det vi betegner som *kultur*, ikke minst gitt begrepets opprinnelse i landbruksteknikker og en jordbruksbasert tanke om fordeling og forvaltning av ressurser.

Denne gjennomgangen av de maritime representasjonsøkonomienes skiftende historiske konfigurasjoner vil betone den refleksivitet som tilhører enhver studie av representasjoner. Kulturstudier er alltid situerte, de er selv uttrykk for en kultur, og de må alltid ta denne sin egen situerthet i betraktning. Dette epistemologiske grunnvilkåret står særlig tydelig gitt den aktuelle naturhistoriske situasjonsbeskrivelsen som det siste tiåret har fått navnet «det antropocene». Siste ord er neppe sagt om det antropocene, og begrepet er ikke uten problemer, ikke desto mindre påkaller ideen om en menneskeskapt geologisk æra også nødvendigheten av å reflektere over de representasjonsøkonomiene som organiserer vår viten og vårt stoffskifte med planeten.¹¹ Nå kan termen representasjonsøkonomi virke unødvendig tung. Den har imidlertid etter mitt skjønn det fortrinn at den betoner dynamikken, kompleksiteten og konfliktene, altså *premissene*, for de spill av representasjoner som organiserer landbaserte kulturers grensesnitt med havet.¹²

Antikkens monstrøse og lovløse hav

I det man i brede ordelag kan kalle den jødisk-gresk-romerske tradisjonen, har havet som kulturell og politisk realitet gjennomgående vært tenkt som et utenfor. *Mare Oceanum* omkretset kontinentene som en ring. Passasjen mellom Herkules' to søyler markerte grensen for den bebodde verden, *oikumene*.

Denne tradisjonen har også romlig og temporalt sin begynnelse i «Havet». Den jødiske kosmogeneren innledes med at himmelen skilles fra jorden. «Mørke lå over dypet, og Guds ånd svedde over vannet.» Deretter skilte Jahve vannene: «'Det skal bli en hvelving midt i vannene! Den skal skille vann fra vann.'» Så skilte han «vannet som er under hvelvingen, fra vannet som er over hvelvingen». «Gud sa: 'Vannet under himmelen skal samle seg på ett sted! Det tørre landet skal komme til syne.' [...] Gud kalte det tørre landet jord, og vannet som hadde samlet seg, kalte han hav» (1 Mos 1, 1–10). Det utvalgte folk får av Gud tildelt landet «fra den store elven Eufkrat, til havet i vest» (5 Mos 11, 24). Floden og havet er de fysiske grensene for den juridiske rekkevidden av Jahves pakt med sitt utvalgte folk, som til forskjell fra sine naboer fønikerne, derfor ikke ekspanderte til sjøs, men inn i landet. Nå er Bibelens hav mer enn en fysisk barriere. Lover risses i sten, plogfurer viser at marken er tatt i besittelse, men skipets kjøll etterlater intet spor i havets bølger, heter det i *Visdomsbøkene* (Visd 5, 10). Som det formløses, monstrenes og fryktens sted er havet en ontologisk og religiøs grense; ved dets rand opphører den guddommelige verdensordenen.¹³ Det beskrives sågar i et antagonistisk forhold til Vårherre som «kløvde havet med [sin] makt, og knuste uhyrenes hoder i vannet» (Sal 74, 13). «Herren skal drepe uhyret [Leviatan] i havet», heter det hos Jesaja (Jes 27, 1). Johannes står i tradisjonen når han fra øya Patmos lover at den nye verden ikke skal ha noe hav (Åp 21, 1).

Selv om antikkens Hellas bygde mye av sin makt og velstand på sine flåter, var grekernes forhold til havet preget av ambivalens. Havguden Poseidon er talende nok også guddommen for jordskjelv. Sjøen var et truende *utenfor* hvorfra uhyrer, flodbølger og overfallsmenn til enhver tid kunne komme. Kjent er episoden fra trojanerkrigen, hvor to sjøslanger med ett dukker opp og river med seg Laokoon og hans to sønner. Herodot og Thukydid beretter om fryktelige tsunamier i etterkant av jordskjelv (Potidaia i 479 f. Kr. og Malia-bukten i 426 f. Kr.), og begge fremhever betydningen sjørøveroverfall hadde for opprettelsen av de greske bystatene – både for å beskytte seg mot pirater og for å drive piratvirksomhet.¹⁴ Ordet pirat er da også av gresk opphav; *peirates* (?????????) er «en som angriper skip». Lenge før de to historikernes tid, lar Homer først Telemakos og så, noen sanger senere, Odyssevs frites ut etter samme formel: «Strangers, who are you? Whence do you sail over watery ways? Is it on some business, or do you wander at random over the sea, as pirates do, who wander hazarding their lives and bringing evil to men of other lands?»¹⁵ Odyssevs havarerer, redder seg i land på faiakernes øy og anses spontant som en mulig trussel. Selv har han erfart seilingens farer og har overlevd monstre, uvær og forlis. Hvordan pirateri, strandhogg og skipskapring var historiske realiteter, fremgår av at de er faste bestanddeler i antikkens romaner. Longos' *Dafnis og Khloe* og Heliodors *Aithiopika* (ca. 200 e. Kr.) er kun to i en rekke fortellinger hvor sjørøvere er en integrert del av fiksjonsverdenen. Selv apostelen [Paulus](#) opplever storm, mytteri og havari på veien til Roma (Apg 27, 13–44).¹⁶

Ettersom grekernes krigføring, kolonisering og handel stort sett skjedde via sjøveien, har ettertiden sett på Hellas som den første sjømakt. Ikke desto mindre seilte grekerne ugjerne i åpne farvann. Middelhavets vanskelige vindforhold gjorde at de helst seilte langs kystene. Den antikke verdens maritime realiteter var at skipsfarten var sterkt begrenset mellom november og april. Hesiod anslår i *Arbeid og dager* at det kun er femti dager i året det er trygt å seile, og han skriver at sjøfart er uforenlig med Notos, vinterens sønnavind.¹⁷ Pontos, navnet på de åpne farvannene vest for Sicilia, var synonymt med fare. Selv vindforholdene i Egeerhavets nære farvann ble ansett som for uberegnelige til å være en alliert. Skipene var dessuten avhengige av årer for fremdriften, og galeien var fra antikken og frem til sekstenhundretallet den viktigste skipstypen i Middelhavet. Havet var åsted for storm og skipbrudd, skjebnens kontingens – det man i Venezia senere dømte *fortuna di mare* – og rommet uhyrer som sirenene, Skylla og Karybdis.¹⁸

At romerne omtalte Middelhavet som *mare nostrum*, «vårt hav», betyr ikke at de var en nasjon av sjømenn. For Cicero var sjømannslivet lite forenlig med republikkens agrare dyder, og i fjerde ekloge av *Bucolica* (Gjettersanger) spår Vergil at det i fremtiden ikke lenger vil finnes sjøreiser.¹⁹ Dette overrasker ikke gitt diktenes pastorale utsyn på verden, men skipskatastrofer har også store følger i dikterens nasjonalepos, *Aeneiden*, hvor Italias fremtid blir endelig fast fastlagt når

reisefølgets kvinner i femte bok vil ha slutt på reisen og brenner flåtens skip. Et fortettet uttrykk for romernes forhold til havet finnes i Horats' allegoriske formel *navis pro republica*, «statsskipet».²⁰ «Å skip! På nytt vil nye bølger/ drive deg til havs. Å! Hva tenker du på? Skynd deg/ til havnen; ser du ikke/ skipssiden er uten årer?» I *Institutio oratoria* presenterer Quintilian Horats' dikt som selve mønstereksempelet på en allegori: Kjernen i similen er imidlertid ikke at staten er *som* et seilende skip; derimot sammenlignes borgerkrigenes stat med et skip i ferd med å gå under og fred og fordragelighet med det å ligge i trygg havn.²¹ «Navigare necesse est, vivere non est necesse», tillegges Pompeius, en av Romas få sjøhelter; det kan til tider være så nødvendig å seile at man må risikere livet. Seilingen i seg selv er en aktivitet man forsøker å unngå.²²

Om Middelhavet var en barriere, var det også en vannvei som bandt sammen delene av det utstrakte Romerriket. Transport over havene var risikabelt, men utbredt. Handelsruter knyttet Roma til England i nord, Marokko i øst, Tunis i sør og India i øst. Ikke desto mindre er ingen antikke sjøkart overlevert. Kunnskapen om skipsledene ble overført dels muntlig, dels i form av såkalte *periploi*, beskrivelser av praktisk informasjon om reisen. Her prioriteres avstander og rekkefølgen av stoppestedene fremfor den romlige rekonstruksjonen av innbyrdes relasjoner i et abstrakt rom. Disse reiseførerne prioriterer reisens linearitet fremfor romlig orden, selv om de også inkluderer detaljerte omtaler av topografiske forhold, strømmer, grunner, stjernebilder et cetera. I disse praktisk orienterte diegetiske representasjonene er det bevegelsen gjennom rommet som leverer grunnlaget for de romlige relasjonene, og ikke kartets abstrakte geometriske bilde; de er metonymiske snarere enn metaforiske. Slik reflekterer de også at skipsledene først og fremst gikk langs kystene.²³

For ettertidens maritime viten er tradisjonen etter Ptolemaios nok den viktigste. Selv om han låner fra forgjengere som [Anaximander](#), Hekataios og Hipparkhos (lengde- og breddegrader, projeksjonsprinsipper for jordkrumningen etc.), kan den egyptiskfødte grekerens betydning neppe overdrives. *Geografike hyfegesis* ble redigert i det andre århundret, og verkets virkningshistorie har gjort ham til den moderne geografis grunnlegger. Kartene er hos ham mimetiske representasjoner, geografi er å avbilde verden med grafiske midler.²⁴ Fra ham stammer prinsippet om at ekvator er breddegrad null. Nullmeridianen la han gjennom Kanariøyene, det vestligste kjente punktet. Koordinatsystemet muliggjorde et alfabetisk register over stedsnavn. Nå finnes det ikke belegg for at Ptolemaios selv fremstilte brukskart, og lengde- og breddegrader hadde overhodet ingen praktisk betydning for antikkens navigering, som stort sett foregikk ved hjelp av landmerker. Dessuten var kunnskap om stjerner og vind avgjørende for navigasjonen. Ptolemaios' prinsipper fikk først maritim betydning med de store oppdagelsene og navigasjonen på verdenshavene.²⁵

Romertidens bidrag til de nautiske representasjonenes historie ligger primært i havretten. Maritim lov utmerker seg ved å være ekstraterritorial, den foreskriver ansvar, plikter og retter på områder utenfor statlig jurisdiksjon. Det eldste kjente maritime lovverk er de rhodesiske lovene, *Lex Rhodia*. Under disse falt spørsmålet om hvem som skulle dekke tap av last kastet over bord for å lette skip i havsnød. Som den er overlevert via romerretten, Justinians *Corpus juris civilis*, handler *Lex Rhodia* om ansvaret for eiendeler, ikke selve transportmediet. Havet lå utenfor det som lot seg eie og kunne derfor ikke reguleres som territorium. Middelhavet kunne beherskes, skriver geografen Phillip Steinberg, men overflaten ble ikke forstått som en eiendel som kunne besittes. Roma gjorde krav på herredømmet over havet, *imperium*, ikke eiendomsretten, *dominium*.²⁶

I sin studie av sjørøveriets rettsfilosofiske historie hevder litteraturforskeren Daniel Heller-Roazen at romerrettens territoriale utgangspunkt kom til uttrykk i *Corpus juris civilis'* redegjørelser for eiendomsretten til strandsonen. Særegent for romersk lov er nettopp dens fokus på eiendomsrett, *dominium*, og dens grunnleggende element, «tingen» (*res*). Eiendeler har grenser, kan defineres og er derfor ting. Alt annet faller utenfor den sivile lov (religiøse steder, offentlige rom og, vel å merke, havet). Strandsonen var i så måte en sivilrettslig utfordring siden den endrer seg med tidevannet. Den er en overgangssone mellom det solide og det flytende, det avgrensede og det grenseløse, som unndrar seg bestemmelsen «territorium». Stranden, som verken er land eller vann, beskrives som en særlig sone som begynner ved høyeste tidevannsmerke. Den faller i prinsippet inn under allmennretten, *jus communis*, men havner, brygger og bygninger er unntak. Siden disse regnes som eiendom, kan strandsonen besittes, men kun der konstruksjonene finnes og kun så lenge de fortsatt står. Stranden er slik en usikker grensesone mellom et innenfor og et utenfor.²⁷

Heller-Roazen gjør oppmerksom på romerrettens bestemmelse av pirater som eksistenser utenfor loven. De faller sågar utenfor *jus gentium*, folkeretten som var veiledende for romernes forhold til andre nasjoner. Bestemmelsen av piraten som en skikkelse utenfor loven følger av hans ikke-territoriale eksistens.²⁸ Han hører hjemme på havet og lever derfor utenfor all lov og rett. Derfor kunne juristen Cicero gi piratene den bestemmelsen som senere har heftet ved dem i internasjonal sjørett, *hostis humani generis*, menneskehetens fiende.²⁹ Schmitt fortolker dette i et bredere perspektiv; kampen mot pirateriet handler om striden mellom dem som hører hjemme på land, *Der Landtreter*, og dem som flakker om til sjøs, *Der Seeschäumer*.³⁰

Antikkens maritime representasjonsøkonomi preges av beskrivelsens indirekte mimesis, av hva som sies, snarere enn av hva som vises. Fremstillingene av havet svarer til de behov som kommer av kystnavigeringens bevegelse fra sted til sted og det teknologiske premisset at galeien henter sin fremdrift i menneskekropper; slik er antikkens blick på havet landkrabbens. Representasjonene av

verden forankres i antikkens *grosso modo*, i den bofastes virkelighet.

Havets vannveier og territorier

Det sies ofte at de store oppdagelsene innebar en kosmologisk cæsur, de resulterte i en radikalt annerledes oppfatning av verden. Denne endringen hadde teknologiske premisser og juridiske og vitenskapelige konsekvenser. Martin Heidegger beskrev den moderne virkelighetsoppfattelse med uttrykket «verdensbildets tid», *Die Zeit des Weltbildes*. For den tyske filosofen innebærer den vitenskapelige revolusjonen i det femtende og sekstende århundret et eget virkelighetsmodus hvis grunnleggende tankefigur er det han kaller *representatio*.³¹ Det er tale om introduksjonen av en historisk sett helt ny representasjonsøkonomi, en annerledes måte å orientere seg i verden på. Den gjengir en virkelighet som kan beregnes og manipuleres ved hjelp av tegn som utmerker seg ved å ha ytre og praktisk bestemte forhold til verden.³² Et sjøkart illustrerer tanken: Dets formål er å bidra til at sjøreisen skal lykkes; dets tegn tjener navigasjonens behov, det viser farer (grunner, kabler og skjær), hjelpemidler (fyrtårn, bøyer og sjømerker), misvisning, territorialgrenser et cetera.

[Francis Bacon](#) er en tidlig eksponent for den nye instrumentelle rasjonaliteten. Som britisk kansler inngikk han i en gruppe politikere som under Elizabeth I og James I arbeidet for at England skulle få sin del av den voksende oversjøiske økonomien. *Novum Organum Scientiarum* (1620) peker på tre oppfinnelser som typiske for nytiden: kompasset, kruttet og trykkpressen. Frontispisen viser et skip som seiler mellom Herkules' søyler (Gibraltarstredet). Mottoet *Multi pertransibunt et augebitur scientia* («Mange vil reise ut og kunnskapen vil øke») er en appell om å søke ny, erfaringsbasert vitenskapelig innsikt om verden. Skipets seil illustrerer Bacons idé om at vitenskapen skulle tjene til å sette naturen foran plogen. *Novum Organum* er slik mer enn et oppgjør med den aristoteliske skolastikkens forkjærlighet for ren slutningsbasert viten. Den inngår som en del av verket *Institutio Magna* («Den store restaurasjonen»). Det handler om *the Commonwealths* konkurranse med imperiene Portugal og Spania. At disse ambisjonene også preger *Novum Organum*, står tydeligere når man tar i betraktning at Herkules' søyler også var det sentrale motivet i den spanske kongens våpenskjold, og at frontispisen dessuten er en pastisj over et forelegg fra 1606, *Regimiento de Navegación* av Andrés García de Céspedes, *piloto mayor* (sjefsgeograf) ved det spanske admiralitetet, *Casa de la Contratación*.

Sammen med kompasset, overlegen kanonteknologi og ikke minst astrolaben (og senere skipskronometeret) muliggjorde innovasjoner i skipskonstruksjon, seilføring og navigasjon fire hundre år med europeisk herredømme over verdenshavene.³³ Trykkpressen tillot en historisk sett enestående kunnskapsdiffusjon, og nye genrer som atlas og sjøkartverk er eksemplariske uttrykk for den nye representasjonsøkonomien. Avgjørende, hevder mediehistoriker Bernhard Siegert, er det større informasjonsnettverket kartene inngikk i, ikke minst oppfinnelsen av admiraliteter som samlet, prosesserte og distribuerte den kunnskap og erfaring som ble samlet på verdenshavene.³⁴ Havet ble de nye verdensmaktenes hovedvei og gjenstand for kalkulasjon og representasjon. Etter portugisisk forbilde etablerte Isabella I *La Casa de la contratación* i Sevilla i 1503. Opprinnelig et handelskammer hadde institusjonen fra begynnelsen av en rekke andre funksjoner som etter hvert ble vel så viktige som de merkantile. Her ble loggbøker innlevert og gransket, navigasjonstabeller oppdaterte, kart reviderte og skipsloser skolerte. Kartografien ble en profesjon koplet til staten. *El padrón real*, det spanske admiralitets sjøkart, ble oppbevart og oppdatert i *La Casa de la contratación*. Nye oppdagelser ble fortløpende påført (havner, øyer, skjær, grunner), og kartet tjente som forelegg for de fortløpende oppdaterte autoriserte sjøkartene. Gode sjøkart var en nøkkel til militær og økonomisk suksess og var statshemmeligheter (portugiserne og spanjolene brukte håndtegnede kart for å holde handelsrutene hemmelige).

Med de nye brukskartene forsvant middelalderens religiøst funderte TO-kart (*Terrarum orbis*), hvor Jerusalem var orienteringspunktet. Deres formål hadde vært å vise verdens åndelige sammenheng. De moderne kartene innebærer det Schmitt omtaler som en «romrevolusjon». For ham skyldes denne ikke primært vitenskapelige gjennombrudd, den handler derimot om en ny internasjonal politisk situasjon.³⁵ Et kjent uttrykk for denne er pavens deling av jorden i to interessesfærer ved Tordesillas-avtalen i 1494 (og senere ved Zaragoza-traktaten i 1529). Det Ingold betegner som «den mest moderne av alle abstraksjoner», den rette linjen, ordner kloden i to økonomiske og politiske soner underlagt hvert sitt europeiske land, Spania og Portugal.³⁶ Den historiske suksessen til kartografen Gerard Mercators projeksjonsprinsipper skyldes praktisk anvendelighet og en intuitiv fremstillingsform. De har i ettertid imidlertid blitt stående som en representasjon av den europeiske imperialismens utsyn på verden da det flate verdenskartet forstørret landene på den nordlige halvkulen betydelig i forhold til de koloniserte områdene langs ekvatorbeltet.

Steinberg påpeker at det er misvisende å omtale Tordesillas- og Zaragoza-avtalene som territoriale krav; i romerrettens termer gjør avtalene krav på *imperium*, ikke *dominium*. Det var de nordlige sjøfartsnasjonenes vilje til å få sin del av verdenshandelen som fremtvang et juridisk begrep om havet som et havrom i egentlig forstand. Første salve i det som har blitt omtalt som «The Battle of Books», kom i 1609 med den nederlandske juristen Hugo Grotius' *Mare Liberum* (Det frie hav),

finansiert av det hollandske Øst-India-kompaniet.³⁷ Skriftet kom i anledning en opphetet strid om nederlendernes rett til å ta portugisiske priser og inngikk i et større verk, *Om retten til å ta priser*, som aldri ble utgitt.³⁸ Argumentasjonen er naturrettslig, ikke religiøst basert. Målet var å avvise portugisernes krav på handelsmonopol i Det fjerne Østen og samtidig legitimere hollendernes maritime ekspansjon og krigføring. Med den suverent største flåten, større enn de øvrige landenes til sammen, krevde Holland sin del av verdenshandelen.³⁹

Grotius innleder med å fastslå at portugiserne ikke har suverenitet over landene i Østen da disse har deres egne konger og regjeringer. De kan heller ikke hevde suverenitet over havet – fordi det er grenseløst, ubeboelig og kan til forskjell fra landjorden hverken avgrenses, besettes eller forsvares. Videre er dets to viktigste ressurser, skipsfart og fiske, uuttømmelige, og de hører derfor inn under naturretten. Portugiserne kan heller ikke gjøre krav på de østlige hav i kraft av å ha oppdaget dem: Disse havene ble oppdaget og brukt lenge før europeernes ankomst, påpeker Grotius. I lys av hans oppdragsgivere kan manøveren overraske; formålet er imidlertid å etablere at verdenshavet ikke er *res nullius*, en ting uten eiere. Grotius kan således konkludere at det faller inn under naturretten. Imperium over havene tilfaller ikke én stat, men fellesskapet av stater.⁴⁰

Mare Liberum ble etter hvert imøtegått fra flere hold. Mest betydning for ettertiden fikk briten John Seldens *Mare Clausum* (Det lukkede hav), publisert først i 1635, selv om den hadde blitt skrevet knappe tyve år tidligere. Også *Mare Clausum* er motivert av den internasjonale politiske situasjonen. Seldens umiddelbare mål er å bygge skranker for nederlendernes handels- og fiskeflåter. Havet må ses på som en forlengelse av kysten, og Storbritannia har altså territoriale krav på tilgrensende farvann.⁴¹ Nå forutsetter imidlertid krav om suverenitet og territorium muligheten til å håndheve lov; territorialfarvann er begrenset til de områder man utøver kontroll over. Havstrekke utenfor er av samme grunn å anse som ingens eiendom og en ting for alle, *res communis*. Seldens krav på vegne av England var ambisiøse; prinsippet som til slutt vant frem, var mer begrenset. Territorialgrensen svarte til rekkevidden av en kanon.⁴² Men Selden fremholdt også at selv om kystnære farvann er territorium, må overflaten fritt kunne brukes til transport; kun vannsøylen og fisken tilhørte nasjonen.⁴³ I neste runde legitimerte dette skattlegging av skip som seilte nær kysten, og det gav dermed også støtet til navigasjonsakter – at handelen til nasjonen fortrinnsvis gikk på egen kjøll under kongens flagg. Samtidig førte det til at verdenshavene qua restkategori ble internasjonale farvann underlagt sedvaner og selvtekt.

Striden mellom Grotius og Selden viser hvordan det moderne havet fremstår med to distinkte egenskaper som henholdsvis vannvei og matressurs. Den første preget de kartografiske representasjoner i den europeiske imperialismens første århundrer, den andre ble først viktig mot

slutten av det nittende århundret. Middelhavets sjøfolk hadde lenge brukt kystkart, *portolaner*. Lik de eldre *periploi* sprang de ut av kystnavigasjon og var orientert ut fra peilepunkter på land og havnenes plassering og ikke etter himmelretninger. I de nye sjøkartene ble imidlertid abstrakte prinsipper uavhengig av posisjon foretrukket. Perspektivet er globalt, ikke lokalt. Lokalisering måtte dermed bestemmes matematisk ved hjelp av solhøyde, slepelogg, kronometer et cetera. Kartene preges av at havene er vannveier, noe som også viser seg i navnene.⁴⁴ Den lange turen sørover for å runde Kapp Horn bidro til at conquistadoren Vasco Balboas gamle navn på Stillehavet, «Sydhavet», fortsatt var i bruk på 1800-tallets sjøkart.⁴⁵ Geografiens nære bånd til imperialismen er tydelig i hvordan gamle navn som «Mare Ethiopicum» og «Mare Africanum» forsvinner med kolonialiseringen av Afrika og erstattes av Det sørlige Atlanterhav.⁴⁶

Europas ekspansjon hadde også narrative uttrykk. Med *Novum Organum* yppet Bacon til kappestrid både med aristotelisk vitenskap og habsburgernes Spania. Men lenge før ham hadde Luís Vaz de Camões med *Os Lusíadas* («portugisernes lys») begått det første imperialistiske epos. Et diktverk etter klassisk modell var *Lusiadene* (1572), som både i form og innhold var en *emulatio* av Homer og Vergil; forbildene ble etterlignet for å overgå. Eposet handler om etableringen av et portugisisk verdensrike i øst som vil overgå Aleksander den stores. Vasco da Gama tar Aeneas' plass som grunnlegger og episk helt, men han er også en mann av sin tid – Camões gjør et nummer ut av hvordan da Gama mestrer de nye navigeringsteknikkene.⁴⁷ *Lusiadene* besynger Portugals heroiske historie, maritime storhet og imperiale fremtid.

Camões beskriver Portugals ekspansjon med tradisjonens retorikk; hans helter er kristne, og heroismen er skåret over klassisk lest. Annerledes er det hos Thomas Hakluyt, Francis Bacons regjeringsskollega og den engelske oversetteren av Grotius' *Mare liberum*. Med *The Principial Navigations* (1589) tar han på egen hånd på seg jobben med å dokumentere Englands krav på maritim makt ved å samle, redigere og utgi alle britiske reisebeskrivelser. Britiske skip krysset ekvator første gang i 1572, men kaperkapteinene Francis Drake og Walter Raleigh oppfant straks formelen for det engelske verdensherredømme, senere konsist resymert av [Goethe](#) i annen del av *Faust*. «Det frie hav befriir ånden. ... Krig, handel og sjørøveri er en treenighet som ikke lar seg skille.»⁴⁸ Britenes oversjøiske ekspansjon ble drevet etter franchiseprinsippet. Det syttende og attende århundrets sjørøveri var en direkte effekt av at havene ble unndratt suverenitet. Kapervirksomhet la grunnlaget for de engelske handelskompaniene, og prisetaking var prinsippet som finansierte *The Royal Navy* til langt ut på 1800-tallet. James Thomsons refreng, *Rule Britannia, Britannia rule the waves*, fremført i 1740 ved Georg IIs fødselsdag, formulerer grunnregelen for den nye verdensordenen: Verdenshavene skulle være åpne for alle, men underlagt britisk *imperium*.

Den tidlige imperialismens representasjonsøkonomi preges av kartenes «direkte» mimesis. Kartene reflekterer politiske, merkantile og teknologiske realiteter, de markerer vannveier og grenser. Handel og krig mellom imperiebyggende fyrstehus preger oppfatningen av et hav som fra den jevne sjømannens utsiktspunkt er et fryktens og ufrihetens sted. De mange maritime teknologiske fremskrittene til tross; arbeidsuhell, mangelsykdommer, vold, sjøkrig og havarier resulterte i endemisk dødelighet i så vel marinene som i handelsflåtene. Sjømannslivets realiteter oppsummeres usentimentalt av den portugisiske opplysningsmannen, markien av Pombal: «Det finnes tre slags mennesker, de levende, de døde og de som lever til sjøs.»⁴⁹

Havet som ressurs og naturkraft

Med nytiden forstås ikke havet lenger som en barriere, og representasjonene avbilder verden for å gjøre den til gjenstand for eksakt målbarhet. Sjøkartene har to funksjoner: De fremstiller havet som vannvei og som territorium; frem til det nittende århundret er dette de to dominerende formene for havrom. Forstått med [Martin Heidegger](#) fremstår kartets *representatio* som en teknologi som forvandler jorden og luften til ressurser. Likevel er de nye vitenskapenes fremste uttrykk, igjen ifølge Heidegger, maskinen; den gjør verdens ting, krefter og livsvesen til gjenstand for teknisk manipulasjon.⁵⁰ Det er et tydelig ekko av Heidegger i historikeren John Macks insistering på to radikale brudd i havets teknologihistorie, oppfinnelsen av dampskipet og av *Global Positioning System*, GPS. Det første endret vannveien, det andre navigasjonen; i begge tilfeller erstatter teknologien mye av håndverket.⁵¹ Mens seilskipet er avhengig av vær og vind, lokale forhold så vel som globale vær- og strømsystemer, krysser dampskipene verdenshavene i rette linjer stort sett uavhengig av vær og vind. Og kanskje vel så viktig, med stålskrogene slutter skipene å forlise. I norsk sjøfarts mørkeste periode rundt 1900, havarerte mer enn 7% av treskipstonnasjen årlig! Med stålskrogene hører havarier opp med å være en daglig realitet.⁵²

I kraft av å være en teknologi som kombinerte to ikke-forenlige elementer, ild og vann, var dampskipet et uttrykk for teknologiens naturbeherskelse. Robert Fultons dampskip fra 1807 ble i sin tid kalt for djevelens verk, men skipet som fremfor noen symboliserer seieren over verdenshavene, er Isambard Kingdom Brunels *Great Eastern*. Skipet, som først ble døpt *Leviathan* i 1859, var bygd for kunne seile til Australia uten å gå i havn. Så langt kom skipet aldri. Derimot ble det brukt til å legge den første vellykkede telegrafkabelen over Atlanterhavet (1865–66), og *Great Eastern* bidro slik til allikevel å overvinne barrieren som skilte kontinentene fra hverandre.

Den instrumentelle rasjonaliteten som modernitetskritikken til Heidegger og andre tar utgangspunkt i, «fremgangsmåtens fortrinn fremfor det værende», produserer med nødvendighet også et motbilde. Romantikkens naturoppfatning og hang til det sublime utgjør reversen til den naturbehererskelsen som kjennetegner den industrielle kapitalismen.⁵³ Den gamle tanken om havets inhumane, sublime krefter fremsto annerledes i teknologienes rasjonaliserte perspektiv. Joseph M. W. Turners «Snow-storm – Steam-ship off a Harbour's Mouth» fra 1842 er et forsøk på mimetisk å gripe øyeblikkets turbulens, fange stormen uten å redusere alt til konvensjoner. Maleriet konfronterer to former for det sublime; det natursublime og det teknologisk sublime.

Det fulle navnet på Turners arbeid er «Snow Storm – Steam boat off a Harbour's Mouth making Signals in Shallow Water, and Going by the Lead. The Author was in this Storm on the Night Ariel left Harwich». Det beskriver et bestemt sted i et bestemt øyeblikk. Anekdoten om at Turner lik en moderne Odyssevs sto bundet til masten på et skip i timevis for å tegne skissene til *Snow-storm*, er berømt. Anekdotens sannhetsgehalt er imidlertid usikker. Arbeidsprosessen virker svært urimelig, og Turner var heller ikke i London på det oppgitte tidspunktet. Dessuten finnes det ikke belegg for at skipet *Ariel* var der heller.⁵⁴ Nå faller ikke empirisk og poetisk sannhet alltid sammen i den romantiske estetikken, og Turners maleri har kjente sidestykker i diktningen.⁵⁵ Hos Turner blir havet til et medium for å reflektere over kampen mellom naturens og sivilisasjonens krefter og et høve til å vise hvordan kunstens mimetiske kraft måler seg med naturen. Temmingen av havet stopper ikke med sjøkartene, den er også implisitt i kunstens semantisk sett langt mer komplekse representasjoner.

Den dramatiske kampen mellom skip og hav, menneskets ferdigheter og naturens krefter, er et gjennomgående tema i genren marinemalerier. Det som endrer seg utover 1800-tallet, er at heroismen som ennå er tydelig i romantikernes skildring av havet, om det nå er visuelt eller diskursivt, erstattes med hva som kanskje best kan omtales som en elegisk holdning. I takt med at seilskutene ble erstattet med dampskip, avmystifiseres sjømannsyret; det proletariseres og teknologiseres. Dampskipet er mindre egnet for å fremstille menneskets kamp mot naturen, her er det snarere maskinenes kamp mot naturen det handler om. Seilskutene hører fortiden til, og dermed avsluttes også det som i tilbakeblikkets lys fremstilles som et mimetisk forhold til havet.

Forfatteren som fremfor noen andre lar havet og de maritime teknologier være materiale for sine refleksjoner over aftenlandets triste tilstand, er Joseph Conrad. Seilskipene hadde krevd «the craft», sjømannskap; dampskipet er for Conrad heller å *ligne med fabrikken*.⁵⁶ Conrads fantasiløse

dampskipskaptein McWhirr i fortellingen *Taifun* personifiserer den nye maritime rasjonaliteten når han midt i Det indiske hav ikke gir akt på endringer i skyer, lufttrykk, lys, bølgefrequens og temperatur, men holder kursen strakt mot tyfonen som er i ankomst. Rett før stormen bryter løs, og kaptein McWhirr motvillig har erkjent situasjonens alvor, konsulterer han kapteinlugarens lille utvalg av sjømanualer.⁵⁷ Beskrivelsen av værtegn som ledsager tyfoner, kan godt ha vært hentet fra kaperkapteinen William Dampiers beskrivelse av stormer og stormskyer i *Discourse of Winds, Breezes, Storms, Tides and Currents* fra 1699. Hans begavelse i å skildre de kvalitative aspektene ved naturfenomener som skyformasjoner, vindforhold, tidevann og strømmer, førte til at hans nedtegnelser fra tre jordomseilinger lenge forble standardreferanser i maritime håndbøker. Deres betydning viser til en viktig dimensjon ved navigasjonen, nemlig behovet for kunnskap om det som ikke lar seg representere på kartet. En annen kjent britisk tekst om havet, Beaufort-skalaen, har blitt karakterisert som tidenes mest leste britiske poetiske beskrivelse av havet.⁵⁸

I europeisk maritim historie skilles det mellom to former for navigasjon, rombe og loddline. Den første hører hjemme i Middelhavet, den andre langs Atlanterhavskysten. Rombe-navigasjon er å ta bestikk av landemerker på land og etablere skipets posisjon i skjæringspunktet mellom to peilelinjer. Loddlinen brukes til å ta dybdemål. De to teknologiene uttrykker forskjellige vilkår for seiling. Mens de sesongpregede vindforholdene i Middelhavet hadde drevet frem en maritim kultur basert på kystseiling, bidrar grunner, rev og strømmer til at kystfarvannene i Nord-Europa ofte er vanskelige. Dette fremmet seileteknologier hvor man for transportdelen av reisen søkte ut mot åpent hav. Lokalkunnskapen om de forskjellige farvannenes karakter var avgjørende – bølgenes lengde og art, vindforhold og strømmer, men også viten om tang, drivved, fugleliv og vannets farge var tegn på at man nærmet seg kysten, og at det var tid for loddskudd.⁵⁹

I forlengelse av disse to teknologiene skilles det ofte mellom to former for navigasjon, en geometrisk og abstrakt, og en estetisk og mimetisk. Nå finnes disse sjelden i rene former. Maritim lokalviten har alltid vært viktig og inkarneres i losen, stjernene har lenge vist vei for seilere, og vikingene var ikke de første til å bruke magnetstein for å holde kursen i gråvær. Men de store oppdagelsenes teknikker endrer styrkeforholdet mellom de to tradisjonene; i nye og ukjente farvann må man i større grad stole på abstrakte prinsipper for navigasjon. Kart og beskrivelser overtok for den muntlige og mimetiske maritime kunnskapstraderingen. Med dampskipet reduseres betydningen av den mimetiske og lokale viten. Havet var tendensielt blitt til en ensartet geometrisk overflate.

En annen påminnelse om begrensningene av den instrumentelle rasjonalitetens suksess på verdenshavene er ressursforvaltningen og dermed også havdypets betydning. Oceanografen

Callum Roberts er en av flere som har gjort rede for hvordan overfiske langt fra er et moderne fenomen, men i bunn og grunn utmerker hele fiskeriets historie.⁶⁰ Allerede rundt 1500 hadde nederlenderne nærmest tømt Østersjøen for sild og flyttet fisket til Nordsjøen. Dette var en av grunnene til Seldens artikulering av engelske krav på suverenitet over de kystnære farvannene.⁶¹

At uregulert fiske kunne ha uheldig virkninger på lokale fiskepopulasjoner, var allment kjent i det nittende århundre, og det gav støtet til de første initiativene til å regulere fiskeriene internasjonalt – bilateralt mellom England og Frankrike allerede i 1829, multilateralt i den første reguleringen av nordsjøfisket i 1882.⁶² Slik gjør historikeren Jules Michelet i *La Mer* (1859) seg til talsmann både for å redde truede fiskestammer i europeiske farvann gjennom overnasjonale avtaleverk, og for å regulere jakten etter hval og forby det han anså som den barbariske praksisen med å bruke sprenglegemer i jakten på de store dyrene – altså før Svend Foyns eksperimenter i 1864 med harpungranater.⁶³ *La Mer* er kjent for sin lyriske modus, men Michelet går lenger enn å besyngre havet som romantikkens diktere: Han er en av de første talsmenn for dets egenverdi.

For den tidlige handelskapitalismen hadde havet primært vært en overflate for transport. Selv om det var en viss interesse for hydrologi i *The Royal Society*, begrenset spørsmålene seg primært til klassiske problemer som årsakene til tidevannet, havets salthet, strømsystemene, måling av havdybden et cetera.⁶⁴ Først med den tidlige biologien mot slutten av 1700-tallet fanger havets livsformer interessen. Det er også en tydelig sammenheng mellom den tyske biologens Ernst Haeckels formulering av begrepet økologi og hans ambisjon om en vitenskap som skulle studere sammenhengen mellom livsformer og deres miljøer, og den økende interessen for å kartlegge fiskebestandene og forstå deres natur. Fisk var i ferd med å bli en maritim ressurs.

Så sent som i 1859 kunne Michelet ennå beskrive havet som ugjennomtrengelig for dagslys, et tussmørkets rike bortenfor all kultur. Bare tiår senere begynte beskrivelsen å fremstå som avleggs. Nye medier endrer nok en gang premissene for de maritime representasjonene. Telegrafkablene hadde gjort havbunnen til en del av den moderne kommunikasjonsrealiteten, og i 1872 innledet den amerikanske Challenger-ekspedisjonen den første store systematiske kartleggingen av verdenshavens bunn. Og i 1864, mot slutten den amerikanske borgerkrigen, hadde den første ubåten lyktes med å senke et overflateskip. Idet teknologien gjør det mulig å gi havet en dybdedimensjon, reorganiseres dets representasjonsøkonomi nok en gang. Dette får straks konsekvenser for så vel havretten som for forståelsen av havets økonomiske ressurser.

Havets stedfortredere

Jules Vernes kosmopolitiske ingeniørhelt fra *20 000 lieus sous la mer* (1870), anarkisten, anti-imperialisten og ubåtkapteinen Nemo, inkarnerer den nye oppmerksomheten på vannsøylens og havbunnens politiske og økonomiske dimensjoner. Utover å resymere rådende oceanografisk vitenskap er boken et innlegg i det frie havets realpolitikk. Den indiske fyrstesønnen og geniale *gentleman scientist* lovpriser havets metafysiske renhet og er en talsmann for en internasjonal, teknologisk basert verdensorden på høyde med en modernitet like omskiftelig som havet selv. *Mobilis in mobile* er hans motto, og hans *nom de guerre*, «Ingen», er ett av Odyssevs' mange alias. Siden den herskende økonomiske orden er de herskendes orden, stiller han seg utenfor de gjeldende lover. Nemo har påtatt seg piratens subversive rolle, ikke som menneskehetens felles fiende, men som dens forkjemper stiller han seg på havets side mot de landbaserte kulturenes imperiale lov.⁶⁵

Mange av utfordringene knyttet til forvaltningen av verdenshavene springer ut av deres legale status og jussens territoriale og representasjonsbaserte karakter. I kjølvannet av *The Empires* hell med å håndheve Grotius' prinsipp om det frie hav, ble adgangen til verdenshavenes transportveier unndratt dominium. Praktiske behov tvang riktignok gradvis frem reguleringer, men disse var av sivilrettslig eller politisk art. Et godt eksempel er forsikringssekskapenes behov for protokoller for å lette prosedyrene ved forsikringsoppgjør. I 1897 ble derfor den første overnasjonale maritime instansen, *Comité Maritime Internationale*, etablert i Bruxelles (i denne historien inngår klassifiseringsselskap som Lloyds og Det norske Veritas). Internasjonal havrett vokste på dette viset ut av sedvanerett, privatrett og diplomatiske konvensjoner og avtaler. Til sedvanerett hører plikten til å hjelpe skip i havsnød og bergingspenger, til privatretten hører ansvar for mannskap og varer, kontrakter mens respekt for og beskyttelse av nasjonalflegg hører til under diplomatiet.

Hva internasjonal ressursforvaltning angår, har den historisk sitt utgangspunkt i bi- eller multilaterale avtaler. Reguleringsavtaler for fisket har siden 1800-tallet vært inngått mellom nasjoner med tilstøtende kystlinje eller hevd på fangst i gjeldende farvann (for eksempel «delelinjen» i Barentshavet mellom Norge og Russland). Konkurransen om vannsøylens og havbunnens ressurser har gitt Seldens *Mare clausum* ny aktualitet.⁶⁶ Det gamle prinsippet om at den maritime grensen går ved en landbasert kanons rekkevidde, ble erstattet av «indre farvann» basert på «grunnlinjen» (en linje trukket mellom kystens ytterpunkter). Dette ble så senere utvidet med «territorialfarvann», «økonomisk sone» og prinsippet om «kontinentalsokkel»⁶⁷. Her handler det om retten til vannsøylens og havbunnens ressurser, ikke om kontroll av overflatetransport. Om «økonomisk sone» er en frukt av etterkrigstidens fiskeripolitikk, drev oljefunnene til sjøs frem

prinsippet om kontinentalsokkel. Dette reduserte omfanget av det frie havet, men ikke uten videre selve prinsippet.

Blant forutsetningene for etterkrigstidens maritime landnåm ligger både ny kunnskap om havdypet og nye teknologier. Disse hadde skapt både nye behov og nye krav. Utfordringene ved leggingen av de oversjøiske telegrafkablene hadde gitt praktisk relevans til oppmålingen av havdypene. Nå tok det flere tiår å publisere og analysere de omfattende funnene til Challenger-ekspedisjonen, og det første batymetriske verdenskartet forelå først i 1905.⁶⁸ Samtidig hadde ubåtkrigen under den første verdenskrig bidratt til å endre realitetene i to av havets historiske modaliteter, vannvei og nasjonalt territorium. At krigen ble flyttet ned i vannsøylen, utfordret nødvendigvis hevdvunne forestillinger om *mare liberum*. Især britene fremholdt at ubåtene brøt med havretten og derfor måtte regnes inn under kategorien pirater, *hostis humani generis*, det vil si som irregulær krigføring som derfor ikke hadde rett til beskyttelse av krigens lover.⁶⁹

Det nye sjøstridsvåpenet bidro sterkt til å drive frem utviklingen av sonarteknologien. Mens forgjengerne hadde brukt loddliner i dybdemålingen, var den tyske Meteor-ekspedisjonen (1925–1927) den første til å benytte sonar. Andre verdenskrig avbrøt publiseringen av ekspedisjonens systematiske oppmålinger av Atlanterhavet, men ti år senere muliggjorde sonaren oppdagelsen av den midtatlantiske ryggen og den amerikanske geologen Marie Tharps teori om en midtatlantisk riftdal. I samarbeid med grafikeren Heinrich Berann publiserte hun og Bruce Heezen i 1977 det første verdenskartet som også gjenga havbunnen.⁷⁰ I Tharp, Heezen og Beranns kart, og ikke minst i resepsjonen av det, konvergerer en rekke forhold av teknologisk, økonomisk, vitenskapelig og mediemessig art. Fraværet av eksakte dybdeangivelser røper at overflaten ikke lenger var eneste tenkelige vannvei. Under den kalde krigens realiteter var – likesom under imperialismens tidlige århundrer – eksakte maritime opplysninger *arcana imperii*, statshemmeligheter. Også på et annen vis peker kartet tilbake til 1600-tallets kartografi. Heinrich Berann *malte* kartet og brukte representasjonskonvensjoner etablert på 1800-tallet — blått for hav, brunt for høyder, grønt for lavland et cetera — samtidig som han trekker på fotografiet som var tatt av jorden fra rommet av Apollo 17 i 1972. Kartet kommuniserer vel så sterkt estetisk som informativt og preges av en vilje til og forståelse av den nye medierealitetens visuelle retorikk. Det bidro sterkt til å redefinere kloden til å bli «den blå planeten».⁷¹

LES MER MILJØHUMANIORA: [En norsk dannelseshistorie sett fra fjellene](#) • [Agrarianisme og jordbrukets dyder](#)

Interessen for havet var ikke kun et anliggende for forskere eller jurister, det var blitt et offentlig anliggende, eller mer presist, et anliggende for massemediene. Her er det især fire navn som fortjener betegnelsen verdenshavens første *representanter*: den franske dykkeren Jacques-Yves Cousteau, den amerikanske marinbiologen Rachel Carson og kosmopolittene Arvid Pardo og Elisabeth Mann Borgese. At viktige endringer i det tyvende århundrets maritime representasjoner meningsfullt kan knyttes til individer, skyldes strukturelle vilkår. Ettersom det åpne havet historisk har sortert under privatretten, har det vært unndratt de lovverk og tunge institusjoner som regulerer landjordens territorier. Havet har derfor vitenskapelig, politisk og økologisk i påfallende grad kunnet gjøres til gjenstand for suksessrike private og individuelle initiativer som fant resonans både i de nye visuelle medienes individfokus og naturestetikk, og i etterkrigstidens filantropiske NGOer. Jules Vernes politiserte *gentleman scientist*, fyrst Nemo, har forbløffende mange likheter med havets viktigste stedfortredere i det tyvende århundret.⁷²

Dykking er en aktivitet med en lang historie, og dykkerklokker har vært brukt i århundrer. Cousteau revolusjonerte dykkingen med dykkermasker og oksygenflasker og var ikke minst en pioner ved å kombinere dykking med nye medieteknologier som film, foto og fjernsyn. Et element som siden antikken hadde vært avgrunnsløst og bekmørkt, kunne nå bli presentert i *Technicolor*, og opphøyd stillhet erstattet det dystre fravær av lys. Det brede gjennomslaget til Cousteaus popularisering av marinbiologien må forstås i lys av de visuelle massemedienes takeoff i årene etter verdenskrigen. Dette satte ham i stand til å mobilisere den første store franske sivile ulydighetsaksjonen mot dumping av radioaktivt avfall i Middelhavet i oktober 1960.⁷³ Filmene av korallrevene og deres fargesprakende fisker hadde forvandlet havet til et sinnbilde på livets mangfold og sunnhet.⁷⁴ Og Cousteau dokumenterte realitetene i Tharps hypotese om den midtatlantiske riftdalen.⁷⁵

Rachel Carson er mest kjent for sin kamp mot plantevernmiddelet DDT. *The Silent Spring* (1962) satte det industrialiserte landbrukets miljøproblemer på dagsorden, og boken er ett av den moderne økologibevegelsens grunnleggende skrifter. Hennes bakgrunn var marinbiologi, og hun begynte sin karriere i U.S. Bureau of Fisheries, et direktorat med ansvar for forvaltningen av fiskeressurser og maritimt liv. Hennes oppgave var å drive folkeopplysning ved ukentlig å skrive og fremføre syv minutter lange radiokåserier om livet i havet. Det er imidlertid *The Sea around Us* (1950) og *The Edge of the Sea* (1952) som legger grunnlaget for hennes renommé. Preget av hennes forvaltningsarbeid i det amerikanske fiskeridirektoratet, beskriver bøkene havets livsmangfold i en tidvis nærmest lyrisk tone. *The Sea around Us* var overveldende, boken eksploderte nærmest i alle kanaler, både vitenskapelige og populære: I løpet av ett år ble deler utgitt av *Science Digest* og *Yale Review*, i *The New Yorker* og *Reader's Digest*. I 1953 ble den også filmatisert.⁷⁶ Filmen avslutter med et tema som Carson trolig var den første til å introdusere i den brede offentligheten, nemlig global oppvarming.⁷⁷

Mindre kjente enn de to foregående er kosmopolittene Arvid Pardo og Elisabeth Mann Borgese. Pardo var svensk-malteser oppvokst i Italia med engelsk pass, mens Thomas Manns datter med sine fire statsborgerskap med rette kunne kalle seg kosmopolitt.⁷⁸ De to var pådrivere til *United Nations Convention on the Law of the Sea III* (1973–1982), den mest ambisiøse av FNs tre havkonvensjoner, etter henholdsvis UNCLOS I i 1958 og UNCLOS II i 1960.⁷⁹ Ambisjonen med UNCLOS var å opparbeide et internasjonalt forpliktende avtaleverk som skulle erstatte det gamle prinsippet om det frie hav. UNCLOS etablerte fora, prosedyrer og regelverk for å håndtere utfordringene med å forvalte verdenshavene og deres ressurser, og UNCLOS III knyttes gjerne til Pardos tanke om at havene utgjør menneskehetens felles arv, *Common Heritage of Mankind*.⁸⁰ Mann (som også var aktiv som skribent), og Pardo opererte innenfor internasjonale organisasjoner som vokste frem i årene etter krigen så som Roma-klubben, virksom i et grenseland mellom interesseorganisasjoner, borgerlig filantropi og den tidlige økologiske bevegelsen, hvor ressursforvaltning stod sentralt.⁸¹

To nye momenter skiller etterkrigstidens maritime realiteter fra fortidens: forurensning og overfiske. Havrommet handler dermed om mer og annet enn transport og spørsmålet om å kontrollere adgang. Når forurensningsproblematikken melder seg med styrke på 60-tallet og utover, er det i første rekke i forbindelse med to fenomener: dumping av radioaktivt avfall og uhell i forbindelse med oljetransport til havs. Skadene som fulgte av havarier som *Torrey Canyon* (1967) *Amoco Cadiz* (1978) og *Exxon Valdes* (1989) rammet kystfarvannene, utrettet store skader på livet i vannsøylen og ved kystene, og ble gjenstand for massiv mediedekning. Skadevirkningene krysset territorialgrensen og mobiliserte dermed forskjellige og inkongruente juridiske og politiske systemer og gjorde behovet for internasjonalt samarbeid åpenbart. På lignende vis ble det med kollapset i fiskestammer som Nordsjøsilden, tydelig at de pelagiske fiskestammene eksisterer i områder som ikke er kongruente med suverenitetens grenser, og at ansvaret med å forvalte dem dermed faller utenfor de enkelte nasjonsstatenes myndighet.

Det siste tiårets oppmerksomhet omkring plastforurensningen har vist hvilke problemer det frie havets prinsipp medfører for kontrollen av havforurensning. Midt i Stillehavets nordlige havstrømsystem ligger *The Great Pacific Garbage Patch*, som ble «oppdaget» av Charles More på seilas hjem fra en regatta i 1997. Utenfor skipsleia og i et område uten fiskeressurser krysset han en søppeløy «dobbel så stort som Texas». Både realitetene og nyhetsverdien i Mores funn har vært omstridte; forurensningen i den nordatlantiske *gyre* (Sargasso-havet) var allerede godt kjent i 1997. At søppeløyene befinner seg utenfor ethvert nasjonalt interesseområde, forklarer imidlertid at

de kunne oppstå uten å tiltrekke seg oppmerksomhet, og det demonstrerer også *mare liberums* begrensninger.

Det antropocene hav?

Utfordringene som presser seg på i og med verdenshavenes kritiske tilstand, har gjort begreper som overfiske, forsuring, forurensning og temperaturstigning til faste bestanddeler i ordskiftet om bæredyktig utvikling. Og nye representasjonsøkonomier, på høyde med computeralderens visuelle uttrykk, overtar. Temperaturkart bruker farger til å representere oppheting, grafer viser plastforurensning, isbjørner avbildes på smeltende isflak og nettstedet dokumenterer flytende søppeløyer i verdenshavene. Representasjoner anvendes også til å kommunisere oppdrettsnæring i vekst, nye og bærekraftige energikilder og havbunnens uante forekomster av sjeldne mineraler. Om de nå er kritiske eller optimistiske, om de stammer fra NGO'er eller statsbærende institusjoner som leter etter fremtidens leveveier, unnslipper de forskjellige situasjonsbeskrivelsene ikke logikkene i de eksisterende representasjonsøkonomiene. Som representasjoner er de likesom eldre fremstillinger av havet betinget av konvensjonelle koder og medieplattformer. Utfordringen i dagens situasjon er kompleksiteten i medieøkologiene hvor representasjonene er i omløp. Journalister, byråkrater, vitenskapsfolk og aktivister inngår i et sammensatt, dynamisk felt av sirkulerende tegn og bilder fra vitenskap og media, hvor det i dag som tidligere gjelder at medieøkologier alltid kommer med innebygde epistemologier og handlingsimperativ.⁸²

Den tidlige økologiske bevegelsen var sterkt preget av individer som Cousteau og Carson og deres evne til å mobilisere og få gjennomslag i de nye massemediene. Selv om dagens aktører i stigende grad er organisasjoner, offentlige så vel som NGO-er (Greenpeace, Sea Shepherd, Bellona etc.), som i høy, om enn vekslende grad, har adgang til å initiere forskning, er det påtagelig i hvilken grad mange av dagens mest effektive representasjoner stammer fra engasjerte og medietrenete amatører og aktivister. At disse ikke alltid har vist seg å ha vært vellykkede eller fullstendige artikuleringer av kjernen i problemene, betyr imidlertid ikke at de har vært uten konsekvenser. Et eksempel i så måte er hvordan problemet med at flytende ikke-nedbrytbare objekter forsøpler havene, har blitt avløst av et begrep om «plast-smog», det vil si forurensningen av mikroplastpartikler som tas opp i organismer og går inn i næringskjeden. Visuelt fungerer imidlertid plastiksøplet bedre politisk og holdningsmessig; dette er objekter som kan ryddes opp, og som dermed på enkelt vis kan brukes til å mobilisere aktivisme og holdningsendringer.⁸³

Om de settes i omløp av den engasjerte aktivist, eller om de hører de vitenskapelige miljøer til, produserer de maritime representasjonene vitensobjekter. På det mest generelle nivået er representasjoner en måte å kartlegge verden på og slik legge til rette for kontroll og styring. Diskurser og kart er handlinger som produserer orden og utgjør grunnlaget for kunnskap – og som regulerer valg og handlinger. Disse artikuleres nødvendigvis i vokabularet til eksisterende symbolske ordener. Derfor har også analysen av disse et diagnostisk potensial; i kraft av å være de metadata som organiserer og artikulerer verdiene og konfliktene som preger en periode og skiller den fra de foregående, er de i seg selv et legitimt studieobjekt. Dette gjelder naturligvis også tanken om et antropocent hav. Nå legger ikke bare dette begrepet en rekke premisser som er lite forenlig med tidligere tiders maritime verdener, det er også preget av en refleksivitet som skiller det fra de premisser som lå til grunn for tidligere tidsaldres representasjonsøkonomier.

Begrepet det antropocene er langt fra avklart. Det strekker seg fra identifikasjonen av en ny geologisk tidsalder i og med industrialismens karbonavleiringer, alternativt de radioaktive isotopene fra atombombesprengningene, til et langt bredere og mer uavklart begrep. Nærmere bestemt et begrep som medfører en fordring om å ta inn over seg som realitetsprinsipp at menneskehetens utvikling innebærer at den fysiske verden, jorden, ikke er noe «utenfor» den menneskelige praksis og rasjonalitetsformer, men en integrert del av dem. Denne refleksiviteten er grunnleggende og økologisk i en helt bokstavelig forstand. Ordene *oikos* og *logos* forener «husholdning» og «viten». Det handler om hvordan mennesket i tråd med Arne Næss' tanke om dypøkologi skal bebo verden *sammen* med dens øvrige livsformer. Modernitetens konfrontasjonsregime, hvor det prinsippet Heidegger betegnet som *representatio*, styrer forholdet til omverden, stilles således opp mot et annet prinsipp om en «naturkontrakt» som den franske filosofen Michel Serres uttrykker det.⁸⁴ De juridiske konsekvensene av et slikt perspektiv vil åpenbart snu opp ned på gamle legale prinsipper.

Dette er imidlertid lite som tyder på at vi styrer mot en verden bortenfor representasjonene. Algoritmene i *Global Positioning System*, GPS, har definitivt underlagt havoverflaten Heideggers *representatio*.⁸⁵ Representasjoner er epistemologiske, praktiske og juridiske protokoller; de sonderer mellom vesentlig og uvesentlig. Dermed gjør de verden erkjennelig og håndterlig. Kart trekker grenser, detaljer trer frem mot noe som trekkes tilbake, de produserer et innenfor og et utenfor, forgrunn og bakgrunn, objekter og subjekter – og, endelig, de legitimerer og rettferdiggjør handlinger og hierarkier. Slik har de juridiske og politiske følger idet de både opptegner verdener og hvem som bebor dem. Representasjoner både inkluderer og ekskluderer.

Representasjoner lager, systemteoretisk uttrykt, orden. Tim Ingold og Bernhard Siegert understreker på hvert sitt vis hvordan kart fungerer som «operative ontologier». De skaper

virkeligheter ved å generere en orden som tekniske praksiser innskriver i verdens materialitet.⁸⁶ Men der hvor det er orden, truer alltid uorden. Enhver symbolsk kode ledsages av muligheten for forskjellsløshet og potensielt kaos. Michel Serres minner gjentatte ganger om at havmannen, grekerne Proteus – sønn av Poseidon – hadde som sitt primære kjennetegn at han skiftet form; han kunne kun fastholdes i en bestemt gestalt når han ble lurt til å besvare et spørsmål. Og Serres noterer seg at *noise* (støy), *nausée* (kvalme), *navire* (fartøy) og *nautique* (nautisk) er beslektede ord. At havet er støyens element, gjør kartleggingen av havet – som matematikeren Lewis Carroll godt visste – til et vanskelig og paradoksalt arbeid. Havets omskiftelighet gjør det lettere å få øye på de tekniske konvensjonene som utgjør den grunn som organiserer kartleggingen av det, ja, som ligger til grunn for ethvert representasjonsarbeid.⁸⁷ Antikkens hav var konkrete steder. Pontus og Thalassa var havstrek med bestemte egenskaper, Messina-stredet med Skylla og Kharybdis og Gibraltar-stredet hvor verden endte, var også steder hvor datidens sjømannskaps praktiske viten om elementet møtte sine grenser. «Havet» som overbegrep fantes ikke. Havrommet er en moderne abstraksjon, eller snarere et knippe forskjellige abstraksjoner, av kartografisk, teknologisk, politisk, juridisk og estetisk art. Disse er hver for seg resultat av forskjellige abstraksjoner og praksiser, men fletter seg sammen i de aktuelle utfordringene; slik er de nødvendigvis hybrider.⁸⁸

Det utmerker enhver aktuell og konfliktladet situasjon at det er vanskelig å få et overblikk over hvilke representasjonsøkonomier som vinner frem og hvilke følger de har. Det vil sprengte rammene for artikkelen å gi en oversikt over disse. La meg allikevel avslutningsvis peke på noen av de seneste termene som har vakt en viss oppmerksomhet i diagnosen av havenes tilstand. Den antropocene tidsalder kan snart være over gitt følgene av de dramatisk endrede livsvilkårene i verdenshavene for fortsatt menneskelig eksistens. Epistemologen Donna Haraway har preget begrepet *chthulucene* for å beskrive en endetidstilstand som ifølge henne undergraver begrepet om det antropocene.⁸⁹ Biologen Daniel Pauly har for sin del introdusert begrepet *myxocene* for å betegne tilstanden til verdens fiskeressurser, eller uttrykt i terminologien til amerikanske kulturstudier, «the end of fish». Begrepet er avledet av det greske ordet for slim, *muxa*. Etter det antropocenes snarlige avslutning i den umiddelbart forestående masseutryddelsen av arter, den såkalte *sixth extinction*, er det ifølge Pauly én form for organismer som synes klar til å ta over, manetene (som visstnok skal ha overlevd de fem tidligere masseutryddelsene).⁹⁰ Mange har med kritisk distanse påpekt at tankefiguren «verdens undergang» har en lang forhistorie i vestens historiske narrativer.⁹¹ Vår tid er åpenbart ikke den første til å forstå aktuelle kriser som varsel om apokalypsen, eller å forstå havet som monstrøst og et katastrofenes sted. Om man tidligere fryktet havets monstre, er det i de nevnte eksemplene snarere havets tomhet man frykter, og om det ikke er Guds vrede i en syndeflod, er det snarere menneskeskapt oversvømmelser, livløse pøler og nye havuhyrer. Uansett forutsetter diagnosen av havets tilstand en representasjonsøkonomi som nødvendigvis er tuftet i kulturelle praksiser.

Litteratur

Adorno, Theodor W. *Ästhetische Theorie*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1970.

Alpers, Svetlana. *The Art of Describing. Dutch Art in the 17th Century*. Chicago: Chicago UP, 1983.

Alpers, Svetlana. «The Mapping Impulse in Dutch Art». I *Art and Cartography*, redigert av David Woodward. Chicago: Chicago UP, 1987.

Andersen, Håkon With og John Peter Collett. *Anchor and Balance. Det norske Veritas 1864–1989*. Oslo: Cappelen, 1989.

Arnaud, Paul. «L'Antiquité classique et la piraterie». I *Histoire des pirates et des corsaires. De l'antiquité à nos jours*, redigert av Buti, G. og Ph. Hrodej. Paris: CNRS Ed., 2016.

Baltrusch, Ernst. «Antike Horizonte, die Aneignung des Meeres». I *Europa und das Meer*, redigert av Dorlis Blume et al. Berlin: Hirmer, 2018.

Beresford, James. *The Ancient Sailing Season*. Leiden: Brill, 2013.

Berg, Thomas Reinertsen. *Verdensteater. Kartenes historie*. Oslo: Press, 2017.

Boon, Inez. «Innledning». I *Mare Liberum*, av Hugo Grotius. Oslo: Vidarforlaget, 2009.

Borgese, Elisabeth Mann. *Havets store drama*. Oslo: Cappelen, 1977.

Braudel, Ferdinand. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. Bind 1 og 2. London: Collins, 1972.

Camões, Luis Vaz de. *The Lusiads*. London: Oxford UP, 1997.

Carroll, Lewis. «The Hunting of the Snark». I *Alice in Wonderland*. New York: Norton, 1971.

Cicero. *Om pliktene. Om alderdommen*. Oslo: Aschehoug, 1971.

Cipolla, Carlo. *Guns, Sails and Empires*. New York: Minerva Press, 1965.

Cohen, Margareth. *The Novel and the Sea*. Princeton N.J.: Princeton UP, 2010.

Conrad, Joseph. *Taifun*. Oversatt av Nordahl Grieg. Oslo: Gyldendal 1995.

Corbin, Alain. *Le territoire du vide. L'occident et le désir du rivage*. Paris: Flammarion, 1988.

Corbin, Alain og Hélène Richard (red.). *La Mer. Terreur et fascination*. Paris: Seuil, 2004.

Cousteau, Jacques-Yves. *Den tause verden*. Oversatt av Hans Braarvig. Bergen: J. W. Eides forlag, 1953. Delumeau, Jean. *L'Histoire de la peur en occident*. Paris: Fayard, 1978.

Derrida, Jacques. *D'un ton apocalyptique adapté naguère en philosophie*. Paris: Galilée, 1983.

Derrida, Jacques. «Envoi». *IPsyche. Invention de l'autre*. Paris: Gallilée, 1998.

Frostad, Magne. *Voldelige hav. Pirateri og jus*. Oslo: Cappelen Damm, 2016.

Gil, Isabel Capeloa. «Hydrography and the Anxiety of the Sea; The Nautical Chart as a Cultural Model». I *Fleeting, Floating, Flowing. Water Writing and Modernity*, redigert av Isabel Capeloa Gil. Würzburg: Königshausen & Neumann, 2008.

Goethe, Johan Wolfgang. *Faust. Annen del*. Oversatt av André Bjerke. Oslo: Aschehoug, 1999.

Grotius, Hugo. *Mare Liberum*. Oversatt av Andreas Harald Aure. Oslo: Vidarforlaget, 2009.

Hall, Stuart, Jessica Evans og Sean Nixon. *Representation*. 2. utg. London: Sage, 2013.

Haraway, Donna. «Anthropocene, Capitalocene, Plantationocene, Chthulucene. Making Kin». I *Environmental Humanities*. Kensington: Duke University Press, vol. 6, 2015.

Heidegger, Martin. «Die Zeit des Weltbildes». I *Holzwege*, Gesamtausgabe. Bind 5. Frankfurt am Main: Vittorio Klostermann, 1977.

Heidegger, Martin. «Wozu Dichter?». I *Holzwege*, Gesamtausgabe. Bind 5. Frankfurt am Main: Vittorio Klostermann, 1977.

Herodot. *Historie*. Bind 1 og 2. Oversatt av Henning Mørland. Oslo: Aschehoug, 1960.

Hesiod. *Arbeid og dager*. Oversatt av Aslak Rostad. Oslo: Gyldendal, 2014.

Homer. *Odyssey*, vol 1 og 2, Loeb Classical Library. Cambridge Mass. og London: Harvard University Press, 1995.

Horats. *Odes*, Loeb Classical Library. Cambridge Mass. og London: Harvard University Press, 2004.

Ingold, Tim. *Lines, A brief history*. London: Routledge, 2007.

Ingold, Tim. «Maps, wayfinding and navigation». I *The Perception of the Environment*. London: Routledge, 2011.

Janzen, Olaf U. «A World Embracing Sea. The Oceans as Highways 1604–1815». I *Maritime History as World History*, redigert av Daniel Finamore. Gainesville: The Univ. of Florida Press, 2004.

Latour, Bruno. *Vi har aldri vært moderne*. Oversatt av Ragnar B. Myklebust. Oslo: Spartacus, 1996.

Lewis, Martin. «Dividing the Ocean». I *Geographical Review*, vol. 89, nr 2. New York: John Wiley & Sons, 1999.

Liddell and Scott, *Greek-English Lexicon*, Oxford UP, Oxford 2001.

Mack, John. *The Sea, a Cultural History*. London: Reaktion books, 2011.

Menage, Kim. «Mikroplast i media: Et spørsmål om tid» i Arr idéhistorisk tidsskrift 4-2018.

Meyer, Tirza. *Elisabeth Mann Borgese. Deep Ideology*. Ph.D.-avhandling. Trondheim: NTNU, 2018.

Michelet, Jules. *La Mer*. <http://www.gutenberg.org/ebooks/23279>

Mollat du Jourdin, Michel. *Europe and the Sea*. London: Blackwell, 1993.

Pauly, Daniel. *Five Easy Pieces. How Fishing Impacts Marine Eco-systems*. Washington DC: Island Press, 2010.

Quintilian. *Institutio oratoria*. Loeb Classical Library. Cambridge Mass. og London: Harvard University Press, 2004.

Roberts, Callum M. *An Unnatural History of the Sea*. Washington DC: Island Press, 2010.

Schmitt, Carl. *Der Nomos der Erde im Völkerrecht des Jus Publicum europaeum*, 5. oppl. Berlin: Duncker & Humblot, 1950.

Schmitt, Carl. *Land und Meer*. 3. utg. Stuttgart: Klein-Cotta, 1981 [1942].

Serres, Michel. *Genèse*. Paris: Grasset, 1981.

Serres, Michel. *Le Contrat naturel*. Paris: Flammarion, 1990.

Serres, Michel. *Jules Verne, la science et l'homme contemporain*. Paris: Pommier, 2003.

Siegert, Bernhard. *Grids, Filters, Doors and Other Articulations of the Real*. New York: Fordham Univ. Press, 2015.

Siegert, Bernhard. *Passagen des Digitalen. Zeichenpraktiken in den neuzeitlichen Wissenschaften 1500-1800*. Berlin: Brinkmann und Bose, 2003.

Schneider, Ute. *Kartenes makt. Kartografiens historie fra middelalderen til idag*. Oslo: Spartacus, 2007.

Peter Sloeterdijk. «The Anthropocene – A Stage in the Process on the Margins of the Earth's History». I *What happened in the 20th Century? Towards a Critique of Extremist Reason*. London: Polity Press, 2018.

Sofokles. *Antigone*. I *Sophocles Vol. II*, Loeb Classical Library, Cambridge Mass. og London: Harvard University Press 1995.

Steinberg, Philip E. *The Social Construction of the Ocean*. Cambridge: Cambridge UP, 2001.

Thrower, Norman J. W. *Maps and Civilization. Cartography in Culture and Society*. 3. utg. Chicago og London: Univ. of Chicago Press, 2008.

Thukydid. *Peloponneserkrigen*. Bind 1 og 2. Oslo: Aschehoug, 1962.

Verne, Jules. *Vingt milles lieux sous les mers*, i *Voyages extraordinaires*. Paris: Gallimard, 2012.

Noter

¹ Carroll, «The Hunting of the Snark», i *Alice in Wonderland*, 218f.

² Kartenes konvensjonelle karakter var nok mer åpenbar for Carroll på 1800-tallet enn i dag. Diktet er skrevet i en periode hvor kartografiens konvensjoner ennå er under forhandling. Jfr. Thrower, *Maps and Civilization*, s. 125ff.

³ Harley, *Kartenes makt*, 2007, s. 8; Ingold, «Maps, Wayfinding, and Navigation», s. 226.

⁴ Lewis, «Dividing the Ocean», 188.

⁵ Schmitt, *Nomos der Erde im Völkerrecht des Jus Publicum europaeum*, s. 15. For ??????/????? se Liddell and Scott, *Greek- English Lexicon*.

⁶ Siegert, *Grids, Filters, Doors and Other Articulations of the Real*. Havrom («ocean-space») er Phillip Steinbergs begrep, *The Social Construction of the Ocean*. For havrommets «modaliteter», se *The high seas and the deep oceans: Representations, resources and regulatory governance (3ROceans)*, <https://www.ntnu.edu/3roceans>.

⁷ Schmitt, op. cit. s. 54ff. Se også Schmitt, *Land und Meer*, s. 45ff.

⁸ Platon, *Staten*, 3.392c–398b.

⁹ Derrida, «Envoi», *iPsyche. Invention de l'autre*.

¹⁰ Alpers, *The Art of Describing: Dutch Art in the Seventeenth Century*, s. 135f. Et annet begrep som knytter beskrivelsen og kartenes mimetiske koder sammen, er det engelske og franske *legend/legende* som utover å betegne «fortelling» også er navnet for «kartforklaring». Serres, *Jules Verne, la science et l'homme contemporain*, s. 22.

¹¹ Sloeterdijk, «The Anthropocene – A Stage in the Process on the Margins of the Earth's History»

¹² Hall, Evans og Nixon. *Representation*.

¹³ Delumeau, *L'Histoire de la peur en occident*, innledes med et kapittel om havet.

¹⁴ Herodot, *Historie*, bd.1, 2f. og Thukydid *Peloponeserkrigen*, bd.1, s. 4f.

¹⁵ *Odysseen* sang 3, 71–74 og sang 9, 252–255. I tråd med Homers bruk av formler gjentas ordene nesten identisk de to stedene. Østby har i den norske oversettelsen ordlagt seg noe annerledes og bruker formelen «farende folk» fremfor «pirater».

¹⁶ Arnaud, «L'Antiquité classique et la piraterie».

¹⁷ Hesiod, *Arbeid og dager*, vers 618-694. Jfr. også Aiolos-episoden i *Odysseens* sang 10.

¹⁸ Om ettertidens konstruksjon av det greske «thalassokrati», jfr. Baltrusch, «Antike Horizonte, die Aneignung des Meeres», s. 18. Hva vindforhold og sjøreiser i Middelhavet angår, viser Ferdinand Braudel hvordan grekernes praksis holdt seg langt opp i renessansen, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, s. 103f. James Beresford har bidratt til å nyansere oppfatningen av lengden av seilesesongen i Middelhavet under antikken, *The Ancient Sailing Season*.

¹⁹ Cicero, *Om pliktene*; Vergil, *Bucolica (Gjetarsongar)*, 4. ekloge, vers 37–39.

²⁰ Bildet har greske forelegg. I *Republikkens* sjette bok jevnfører Platon statskunsten med det å styre et skip, og sammenligningen av skipet som rives i stykker av stormen med borgerkrigen, stammer fra Alkaios' fragment 208.

²¹ Horats, *Odes* 1, 14, og Quintilian, *Institutio oratoria*, 8.6.44.

²² Sjørøverplagen var stor og erkjent under hele republikken, og Pompeius' vellykkede nedkjempelse av piratene, skyldes i første rekke at han fikk utvidet privilegium til å føre krig mot dem innover i landet, Arnaud, op. cit.

²³ «Periplus» i Cancik, *Der neue Pauly. Enzyklopädie der Antike. Das klassische Altertum und seine Rezeptionsgeschichte*, 2003.

²⁴ *He geographia mimesis esti dia graphes tou kareilemmenu res ges merous holou*. Den latinske oversettelsen lyder: «Geographia imitatio est picturae totius partis terrae cognitae». Her sitert etter S. Alpers, «The Mapping Impulse in Dutch Art», s. 67.

²⁵ God oversikt over karthistorien gir Berg, *Verdensteater, kartenes historie*, 2017.

²⁶ Steinberg, *The Social Construction of the Ocean*, s. 64f.

²⁷ Heller-Roazen, *The Enemy of All. Piracy and the Law of Nations*, s. 59ff.

²⁸ Heller-Roazen, *The Enemy of All*, s. 31ff. Om pirateriets juridiske status i dag, se Frostad, *Voldelige hav. Pirateri og jus*.

²⁹ Cicero, *Om pliktene*, s. 163. Ciceros formulering er *communis hostis omnium*, dvs. «alles felles fiende». Henning Mørlands oversettelse gjengir dette som «hele menneskeslektens felles fiende». Det er usikkert når formuleringen *hostis humani generis* etableres, men den kan i alle fall spores tilbake til renessansen.

³⁰ Schmitt, *Land und Meer*, s. 7, s. 16 og s. 40.

³¹ Heidegger, «Wozu Dichter?», s. 289 [1946].

³² Heidegger, «Die Zeit des Weltbildes», s. 91 [1938].

³³ Cipolla, *Guns, Sails and Empires*.

³⁴ Siegert, *Passage des Digitalen*, kap. 2.

³⁵ Schmitt, *Land und Meer*, s. 71.

³⁶ Ingold, *Lines, A brief history*, s. 152.

³⁷ Steinberg, *The Social Construction*, s. 89ff.

³⁸ Boon, «Innledning», Hugo Grotius, *Mare Liberum*, s. 13.

³⁹ Janzen, «A World Embracing Sea. The Oceans as Highways 1604- 1815», s. 102ff.

⁴⁰ Grotius, *Mare Liberum*, s. 153-157.

⁴¹ du Jourdin, *Europe and the Sea*, s. 113ff.

⁴² <http://oxfordindex.oup.com/view/10.1093/oi/authority.20110803095546425> Prinsippet stammer fra Cornelis van Bynkershoek (1673-1743) som utvikler Grotius' prinsipp fra *De Iure Belli ac Pacis* om at kystfarvann falt inn under en stats territorium i den grad det hadde kapasitet til suverent å håndheve loven der.

⁴³ Vannsøyle er en begrepslig abstraksjon fra oceanografien som betegner en tenkt søyle med vann som strekker seg fra et vannlegemes overflate (hav, innsjø, elv), til bunnen.

⁴⁴ Lewis, «Dividing the Ocean», s. 199f.

⁴⁵ Thrower, *Maps and Civilization*. s. 97.

⁴⁶ Navngiving er fortsatt en måte å markere utenrikspolitiske interesser på: Japanhavet (Japan) eller Østhavet (Korea), Persiske gulf (Iran) eller Arabiske gulf (Araberlandene), Sør-Kinahavet eller Vest-filippinerhavet. Også hydrografien og batymetrien er slik preget av landbaserte suverene staters perspektiver.

⁴⁷ de Camoes, *The Lusiads*, Canto 5, 26.

⁴⁸ von Goethe, *Faust II*, V. Akt, «Palass». « Das freie Meer befreit den Geist. ... Krieg, Handel und Piraterie, dreieinig sind sie, nicht zu trennen», v. 11177, 11186–1118. Utsagnet er naturligvis Mefistofeles'.

⁴⁹ Gil, «Hydrography and the Anxiety of the Sea; The Nautical Chart as a Cultural Model», s. 107.

⁵⁰ Heidegger, «Wozu Dichter?», loc. cit.

⁵¹ Mack, *The Sea, a Cultural History*, s. 34f.

⁵² Andersen, *Anchor and Balance. Det norske Veritas 1864–1989*, s. 55ff.

⁵³ Heidegger, loc.cit. Se også Adorno, «Die Naturschöne», i *Ästhetische Theorie*. For et helt århundre med naturestetikk fra Joseph Addison via Edmund Burke og til Immanuel Kant og det nittende århundrets forskjellige romantiske bevegelser er storm til havs det klassiske eksempelet på det natursublime.

⁵⁴ Mack, *The Sea*, s. 101ff.

⁵⁵ Hverken Goethes «Wanderers Nachtlied» eller William Wordsworths «Composed upon Westminster Bridge September 3, 1802», to av verdenslitteraturens mest berømte dikt, ble skrevet spontant som de to dikterne selv påsto.

⁵⁶ For sjømannskapets betydning, «the craft», både for romangenren generelt og Conrad spesielt, jfr. Cohen, *The Novel and the Sea*, Princeton N.J.

⁵⁷ Conrad, *Taifun*, s. 35ff.

⁵⁸ Petillon, «La Mer en Amérique», s. 153, n2.

⁵⁹ Mack, *The Sea*, s. 36ff.

⁶⁰ Roberts, *An Unnatural History of the Sea*.

⁶¹ Boon, «Innledning», *Mare Liberum*, s. 26.

⁶² Steinberg, *The Social Construction*, s. 128.

⁶³ Michelet om hvalfangst, se *La Mer*, bok 3, 5.

⁶⁴ Standardverket for hydrologiens tidlige historie er Deacon, *Scientists and the Sea 1650-1900*.

⁶⁵ Verne, *Vingt milles lieux sous les mers*. Jfr. Serres, *Jules Verne, la science et l'homme contemporain*, s. 33ff.

⁶⁶ Steinberg, *The Social Construction*, s. 138ff.

⁶⁷ Grunnlinjen går mellom geodetiske punkter som markerer ytterpunktene på fastlands-Norge, territorialfarvann er 12 nautiske mil utenfor grunnlinjen, såkalte tilstøtende områder er ytterligere 12 mil, økonomisk sone er 200 mil, og kontinentalsokkelen går frem til den såkalte kontinentalskråningen som går ned til havbunnen.

⁶⁸ Reinertsen Berg, *Verdensteater, kartenes historie*, s. 275.

⁶⁹ Dette ble også nedfelt i den såkalte Nyon-avtalen fra 1937, jf. Heller- Roazen, *The Enemy of All*, s. 139f.

⁷⁰ Tharp, Heezn og Bersann hadde allerede offentliggjort flere kart, i 1957 et kart over Atlanterhavets topografi som viste Atlanterhavsryggen, publisert som vedlegg til *The New York Times*.

⁷¹ Om Tharp, jf. Reinertsen Berg, *Verdensteater, kartenes historie*, s. 265; kartet er gjengitt ss. 284-285.

⁷² Fyrst Nemos umiddelbare historiske ekko er naturligvis den ivrige seileren, fyrst Albert I av Monaco (1848-1922). «Le prince navigateur» er en pioner i moderne oceanografi og i 1921 grunnlegger av *Bureau hydrographique international* i Monaco som fortsatt er setet for den internasjonale hydrografiske organisasjonen.

⁷³ Jacques-Yves Cousteaus og Louis Malles film *Le Monde du Silence* (1956) er en av de første undervannsfilmene i farger. Se også Costeaus selvbiografi, *Den tause verden*.

⁷⁴ Stillhetestetikken hos Cousteau er reversen av insisteringen på undervannsverdens visuelle prakt. Undervannsstøy er et stort, men offentlig lite erkjent globalt forurensingsproblem, med store konsekvenser for flere arter av sjødyr.

⁷⁵ Reinertsen Berg, *Verdensteater, kartenes historie*, s. 286.

⁷⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/Rachel_Carson, gir en god oversikt.

⁷⁷ Carson, *The Sea around Us* [1950], s. 167ff.

⁷⁸ Se Meyer *Elisabeth Mann Borgese Deep Ideology*, PhD avhandling, NTNU, 2018.

⁷⁹ Juridisk skilles det gjerne mellom UNCLOS som er betegnelsen på konferansene, og konvensjonene som kom ut av dem. https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en

⁸⁰ Formuleringen stammer fra Arvid Pardos tale til FNs' generalforsamling 1. november, 1967.

⁸¹ Det var Romaklubben som i sin tid bestilte rapporten *Limits to Growth*. Mann Borgese var dets første kvinnelige medlem (se også Mann Borgese, *Havets store drama*). Også Cousteau skrev en rapport for Romaklubben.

⁸² Kim Menage, 2018.

⁸³ Charles Moore har slik vært dyktig til å mobilisere kanaler som TED, YouTube etc. og organisasjonen Algalita.

⁸⁴ Serres, *Le Contrat naturel*.

⁸⁵ Om GPS og det tyvende århundrets standardisering av kart og, se Thrower, *Maps and Civilization*, s. 162ff.

⁸⁶ Ingold, «Maps, wayfinding and navigation» og Siegert, *Grids, Filters, Doors*.

⁸⁷ Serres, *Genèse*, s. 70.

⁸⁸ Latour, *Vi har aldri vært moderne*, s. 9.

⁸⁹ Haraway, «Anthropocene, Capitalocene, Plantationocene, Chtulucene: Making Kin».

⁹⁰ Jfr. Pauley, *Five easy pieces: How Fishing Impacts Marine Eco-systems*. Se også Roberts, *The Unnatural History of the Sea*.

⁹¹ F.eks. Derrida, *D'un ton apocalyptique adapté naguère en philosophie*.