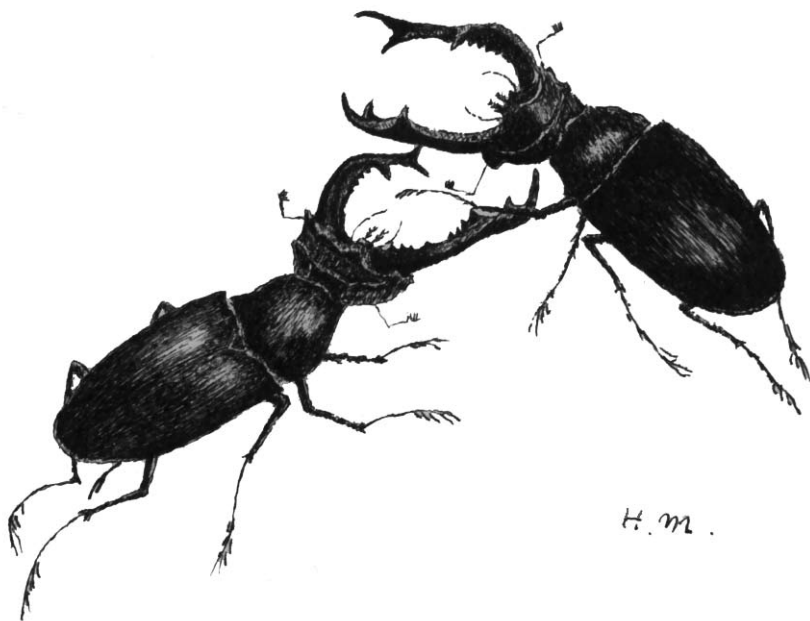


Doris

Nr 11 2007

FRÅN HARRY MARTINSON-SÄLLSKAPET

Carl och Harry
Två naturliga snillen



Majdagarna på Åland
En stor succé

Doris

är Harry Martinson-sällskapets medlemstidskrift.
Den utkommer två gånger om året, vår och höst.
Bidrag sänds till redaktionen.

Redaktör: Bertil Palmqvist
Erikstorpsvägen 184
293 91 Olofström
0454-451 19, 0703-94 29 34
bertil.palmqvist38@telia.com

Doris trycks hos Pernillas Grafiska AB i Mörrum

Kansli

HARRY MARTINSON-SÄLLSKAPET
c/o Jämshögs folkhögskola
Kulltorpsvägen 2, 293 72 Jämshög
0454-463 40, fax 0454-492 41

info@jamshog.org,

pg 62 74 36-9,
bg 5662-5890

hemsida: www.harrymartinson.org

Carl och Harry – två snillrika göingar

Jag har som så många andra detta jubileumsår rest i Carl von Linnés fotspår lite här och var i landet, i Råshult och Stenbrohult, i Uppsala, Västergötland, på Öland och i Skåne. Det har slagit mig – jag har ju läst på också – hur mycket det finns som förenar Linné och hans sentida efterföljare Harry Martinson. Det var inte särskilt ofta som Martinson nämnde Linné i det han skrev. Men så är det ju; om det självklara behöver man inte orda så mycket.

Ungefär som Martinson på 1930-talet tvättade våra ögon och lät oss se naturen på nytt, kom Linné nästan exakt tvåhundra år tidigare med ett alldeles nytt fräscht erbjudande till sin samtid att få syn på naturen. Skillnaderna dem emellan är naturligtvis stora och påfallande. Ändå finns det en förunderlig parallellitet mellan dessa båda som föddes i varsin utkant av Göinge.

De var komna ur enkla förhållanden (vid pass tre mil från varandra; vägen mellan Nyteboda och Råshult). I kraft av sina snillen skaffade sig båda – långt utöver vanliga svenska mått – exceptionella framgångar.

De utvecklades var och en på sitt sätt till storartade naturskildrare. De var lidelsefulla resenärer, naturvetenskapligt drivna moralister med för samtiden ovanligt miljömedvetande. De var ivriga samlare och de hade filosofiska ambitioner som gick utanför deras vanliga kompetenser.

Båda var i grunden optimister men föll då och då ner i en nattsvart pessimism. Martinsons sinne rörde sig ständigt mellan ljus och mörker. Linné for land och rike runt för att entusiastiskt inventera allt det värdefulla och användbara vi hade att glädja oss åt. Men ibland kunde han låta så här (fast avfattat på latin):

”Du har uppstått ur en droppe av den skummande avskyvärda kättjan.

Du har trätt ut i livet genom den otäcka öppningen mellan exkrement och urin.

Du väller av bukens träck, dagligen förrättande dina behov, full av begär. En säck med träck.

Livet hänger på en tunn spindelvävstråd, skörare än allt.”

Här låter Linné mera livsfientlig än någonsin en Emil Cioran, han som ansåg att ”ingen återhämtar sig från sjukdomen att födas, ett dödligt sår om det nu någonsin fanns ett”.

Även i deras personligheter tycks det ha funnits slående likheter. Martinson log sitt vackra leende och hade en av många omvittnad förmåga att få omvärlden positivt stämd mot sig (utom vad gäller Nobelpriset men då hade leendet sedan några år slocknat). Linné tycks ha haft en motsvarande charm som verkade tilldragande på dem som kom i

hans väg. Så här beskriver Oscar Levertin det i sin finstämda Linné-essä: ”Han hörde till de män, som, när de tråda in i ett rum, föra solen med och inför vilkas ljusa och varma överflöd alla hjärtan öppnas. Detta drag av ett till segrare fött naturbarns naiva och lekfulla trollkraft bevarade han ännu på gamla dagar.”

Martinson kunde ibland förbanna denna sin charm och fördöma den som inställsamhet. Hur det var med Linné i det hänseendet förmåler icke historien.

Deras valfrändskap vad gäller naturskildrandet är ju uppenbar, trots att de rörde sig i så vitt skilda genrer, Martinson i de lyriska domänerna, Linné i något som väl snarast måste betecknas som utredningsprosa (det var ju ett slags Statens Offentliga Utredningar han höll på med i sina reseskildringar). Men, herregud, aldrig har SOU innehållit så mycket poesi och kommer väl heller aldrig att göra det igen.

Om några svenska författare kan sägas vara rasande resande så var det de här två. Och samlare var de med ekorriver; de samlade på naturens vittnesbörd, Linné i herbarier, Martinson i sitt omvitnat stora minnesförråd. Men det var som bekant mycket annat som de tog med sig in i sina respektive personligheters depåer.

Den mest intressanta släktskapen är egentligen deras filosofiska ambitioner. De formulerade sig i var sitt inte så lite förvirrande manuskript. Inget av dem blev publicerat under deras livstid. Linné kallade sitt för ”Nemesis Divina” och försökte utreda hur den gudomliga vedergällningen styr våra liv antingen vi är onda eller goda. Martinson döpte sitt filosofiska vittnesbörd till ”Gyro” och där försöker han förklara en kraft i våra liv som inte i första hand är gudomlig men som han anser vara i grunden lika genomgripande.

Det går att grubbla länge såväl över den gudomliga vedergällningens som över gyralitetens principer; båda tankevärldarna spelade under alla förhållanden en central roll för sina respektive upphovsmän.

*Bertil Palmqvist
Redaktör för Doris*

Majdagarna på Åland

Harry Martinson var på Åland minst två gånger. Han höll ett föredrag i Mariehamn den 6 november 1960. Andra gången var år 1964 – möjligen för att samla inspiration för en bok om sjöfart som tyvärr aldrig blev av.

Nästan 50 år senare samlades mer än 80 Martinsonvänner för årshög-tiden 2007. Fredagskvällen den 4 maj hölls ett ”samtal om fartygsmodeller”. Leif Olsson, berättade om vänskapen mellan Harry Martinson och Karl-Albin Strömberg, fartygsmodellbyggare i Karlshamn. Eva och Harriet Martinson kunde komplettera med intressanta bilder från en sommar på Gyön nära Karlshamn 1952 där Strömberg ofta var gäst. Jämshögs författarmuseums Bengt Bejmar kunde också bidra med intressanta fakta.

Lördagens första föredrag (se nedan) hölls av författaren Ulla-Lena Lundberg, med rötterna i Kökar på Åland: ”Båten som bär kulturen”. ”Tack alla rökare och suputer för att ni har sponsrat mina bildningsresor!” utbrast författaren, som i tonåren ofta reste på billig färjebiljett till Stockholm för att njuta av kulturutbudet.

Agneta Pleijel berättade att Harry Martinson flera år före Aniaras tillblivelse bjöds in till en krets av vetenskapsmän som diskuterade evakuering av jordens befolkning med hjälp av rymdskepp. Ett möte som gjorde starkt intryck på både forskarna och författaren.

Årsmötet leddes av Camilla Odhnoff med Rune Liljenrud som mötessekreterare.

Sjökaptenen Göte Sundberg kåserade till sist under rubriken ”Den åländska sjöfartens utveckling och hur Harry Martinson ser på Ålands segelfartyg” (se nedkortad version nedan). Det var en historia som fortsattes med visning av fyrmastade barken Pommern.

Festmiddagen på Restaurang Nautical bestod av Åländska läckerheter, varvade med tal av bland andra Mariehamns stadsdirektör Ritva Sarin-Grufberg och Sveriges konsul Bertil Jobeus. Mezzosopranen Jenny Carlstedt sjöng bland annat Händel och Mozart till ackompanjemang av sin make Marcus Boman.

Göte Sundberg utnämndes bland annat för sina utomordentliga insatser inför detta årsmöte till hedersmedlem i Harry Martinson-sällskapet.

På söndagen färdades två fyllda bussar genom det litterära åländska landskapet och gjorde stopp vid platser med anknytning till Sally Salmi-nen, Anni Blomqvist och Valdemar Nyman.

Ingemar Lönnbom

Båten som bär kulturen

Föredrag vid Harry Martinson-sällskapets årsmöte i Mariehamn den 5.5.2007

Det här föredraget kunde lika gärna heta Benen som bär kulturen, eller Bussiga ben i Bohuslän, det insåg jag efter att jag redan hade slagit fast rubriken. Att det är båten som bär vår nordiska kultur har jag blivit starkt medveten om under alla de år jag har intresserat mig för grottmålningar och hållristningar. Våra hållar är översållade av båtar. Det handlar inte nödvändigtvis om realistiska avbildningar av existerande båtar och fartyg, utan man brukar läsa in symboliska bilder ur bronsålderns solkult och föreställningar om döden. Solen färdas sitt solvarv med båt, vilket borde vara självklart också för oss, och det är med båt som vi färdas över till den andra världen.

Det är klart att hållristningarna och målningarna också innehåller bilder av riter och ceremonier som vi inte längre kan läsa, och jag har inga problem med de tolkningar som säger att vi ska vara försiktiga med att använda en alltför bokstavlig och realistisk läsart när vi studerar de här i vissa fall flertusenåriga bilderna. Som konstnär vet jag däremot mycket väl att symboler och bilder som vi använder oss av till exempel i religiösa ceremonier går tillbaka på en existerande verklighet. Jag ler alltså vist och håller med när forskarna förklarar att det inte är några riktiga båtar vi ser på hållristningarna, men samtidigt vet jag att det faktum att båtarna har en sådan överväldigande symbolfunktion i bronsålderskonsten beror på att vi har att göra med kulturer och samhällen som färdas i båt.

Hur starkt förknippad båten är med vår kultur blev jag medveten om på ett annat betydande hållristningsområde. Inom samma år hade jag först tittat noga på hållristningarna i Bohuslän och sedan följande vår tagit mig till Valcamonica i norra Italien. Det är ett område som har många paralleller till Bohuslän, både när det gäller den långa tidsperioden som hållristningarna omfattar, den ymniga förekomsten av ristningar, innehåll och så vidare. Men där finns en betydande skillnad, som åtminstone jag frapperades av. Där finns inga båtar! Och jag reagerade ungefär som jag gissar att en besökare från bronsåldern skulle ha gjort, med total häpnad: Hur kan solen färdas över himlen? Hur kan de döda ta sig över till den andra världen? Hur kan något ta sig fram?

Mycket, men inte allt, i världen kan man förklara med hjälp av geografin. Båtarnas betydelse här uppe i Norden beror naturligtvis på våra flikiga kuster och massor av sjöar och våtmarker och svärgenomträngliga skogar som under största delen av den tid Norden varit befolkat gjort sjöleden till den mest framkomliga vägen. Vid foten av Alperna i norra Italien är man däremot långt från kusten och sjöarna är få. De viktiga färdlederna är stigarna genom alpdalarna och upp för bergsslutt-

ningarna och genom passen som fortfarande används av herdar i trakten idag. Med båt kommer man inte långt, och det är naturligt att detta faktum avspeglas i hållristningarna i Valcamonica (även om vi inte ska läsa dem för bokstavligt och tro att de beskriver något slags existerande verklighet. Okej, okej.)

Våra förfäder kom i båt, stakande och paddlande och roende och seglande. I Alptrakterna kom de pinnande på stadiga ben. Så kan man uttrycka en väsentlig skillnad. Men den är alldeles för prydlig, för i själva verket kommer man i en båt fram till en punkt där det inte går längre. Stäven skrapar mot botten eller vassen växer så tät att man inte kan tränga sig igenom eller kusten kommer helt enkelt emot och där är det stopp. Då fick också våra förfäder kravla sig ur båt och bana sig väg och bära och släpa. För det som våra förfäder hade gemensamt med sina samtida i Valcamonica är att de var beredda och kapabla att gå väldiga sträckor och bära och släpa på allt det som vi idag så vackert kallar kulturgods men som var oherrans tungt och tröstlöst att släpa genom obanad mark.

Folk med god fysik som var bra på att gå bör alltså ha stått högt i kurs i Norden lika väl som i Alperna, även om vi ödmjukt får medge att de i Alperna nog hade ännu bättre utvecklade benmuskulatur och ännu förträffligare lungor, tränade som de var att gå uppåt på höga höjder. Vi har alltså rätt att vänta oss präktiga ben på hållristningarna i Valcamonica, och börjar man se efter så hittar man dem också. Men det intressanta är att de verkligen bussiga benen hittar man i Bohuslän, på ristningar t.ex. i Tanum, Litsleby och Backa. Där kan man titta på frapperande välutvecklade vader, och det är svårt att inte dra slutsatsen att det i den rådande kulturen var ett statustecken att kunna hålla sig med så mycket muskelmassa att man kunde utveckla dessa präktiga vader. Fattigt folk var också av naturnödvändighet fantastiska gångare och bärare, men jag föreställer mig att de var mera som dagens maratonlöpare med magert hull och styrkan koncentrerad i själva benmassan och tånjbara senor och ledband.

Så våra förfäder båtfararna var i själva verket också våra förfäder fotgängarna som med en lättnadens suck till slut kunde kasta sina bördor i en båt och sätta sig på toften. Det är därför mitt föredrag lika gärna kunde kallas Benen som bär kulturen, eller, med en direkt hänvisning till källmaterialet, Bussiga ben i Bohuslän.

För oss här idag är det av intresse att påminna oss om att vår Harry Martinson i hög grad finner sin plats i båda kategorierna. Han var en hejare på att gå och han färdades i båt. När han färdades i rymden var det på ett skepp. Sjömanskapet innebär en smärtsam lektion i blandade känslor, som varje författare har nytta av. Just innan man ska gå ombord

vet man att man ännu kan ångra sig, och man vill i lika hög grad stanna som man vill ge sig av. I slutändan av detta ögonblick av tvekan är det de vältränade benen som tar en ombord snarare än den tvehågsna viljan. Det är den här typen av erfarenhet som konkret beskriver den inre konflikt som är grunden till allt konstnärskap.

Vad skulle det egentligen bli av oss om vi stannade på land? Om våra förfäder hade stannat på land? Om ingen hade kommit med nyheter och innovationer? Det är svårt att ens föreställa sig det, för en av de saker vi vet om forntiden, även om den mycket avlägsna varianten, är att samhällen och kulturer var rörliga och i olika former stod i förbindelse med andra kulturer och samhällen. Ibland i form av ett tänkt släktskap, ofta i konflikt, men alltid med nyfikenhet och sniken lust på det som det främmande har att erbjuda.

När nyheter och innovationer kom till oss kom de med båt, och sista biten gick de till fots. Det är fantasieggande att föreställa sig hur det gick till, hoppet och rädslan och anammandet och förkastandet som kämpade med varandra. Och inom själva samhället blir det en generationskonflikt, för oftast är det de unga som kastar sig över det nya och de äldre som vill hålla fast vid det gamla och beprövade. De unga vinner alltid, och de äldre står kvar med sina mossiga värderingar. Båten har gått, skulle man kunna säga i det åländska samhället, som inte har någon järnväg.

Orter som ligger vid farvatten blir av naturliga skäl typiska genomströmningsområden. Åland, som ligger mitt i den stora farleden upp genom Östersjön och in i Finska viken, ner mot Tallinn och långt in på de ryska vattenvägarna, är ett sådant typiskt genomströmningsområde. Ni har själva strömmat igenom här, ni vet hur snabbt man passerar, hur fort de här öarna försvinner. Men i en sjöfararvärld som ursprungligen färdades med landkänning och efter ögonmärken har den här typen av öar funktionen av hoppstenar och gör att nyheter och innovationer lämnar tidiga fotavtryck här. Även om vi numera lever i helt andra tider med andra former av kommunikationer är denna hoppstensfunktion ingalunda något avslutat kapitel. Jag minns att jag blev medveten om det här någon gång i mina tonår på sextiotalet. Sedernas upplösning hade börjat i Stockholmsområdet, och där blev det så småningom vanligt att bröllopsfotografierna i tidningarna hade brudparets små barn med på bild. Bara några år senare publicerade den åländska lokaltidningen liknande bröllopsbilder, medan det dröjde några år till innan de nådde det finländska fastlandet med början i Helsingfors- och Åbotrakten. Sedan tog det kanske tio år till innan seden var befäst i hela landet: det är alltså inte längre någon skam att ha barn då man ingår äktenskap.

Var man än är på Åland befinner man sig inte långt från en farled.

Själv är jag född i den gamla prästgården på Hamnö på Kökar, strax invid den medeltida farleden som beskrivs redan i det så kallade danska itinerariet och som också kallas kung Valdemars segelled. Jag är gammal nog att minnas världen innan bilfärjorna kom, sanningen att säga minns jag t.o.m. när den första bilen kom till Kökar, ilandvinschad från en lastbåt. Jag minns tiden när Kökar hade en båtförbindelse österut till Åbo och en västerut till Mariehamn per vecka, men också diverse förbindelsebåtar, postbåtar och mjölkbåtar, som gjorde att man kunde ta sig till knutpunkten Sottunga och vidare den vägen också däremellan.

Framför allt minns jag förändringen i landskapet när en båt uppenbarar sig över synranden eller kommer framkilande bakom en holme eller en udde. Det går liksom en stöt av förhoppning och intresse genom alla betraktare och ett väldigt spekulerande utbryter om vem det är som kommer. När båten kommer närmare och man har identifierat den och räknat ut vem som är ombord och i vilka ärenden känner man ett slags tillfredsställelse och en bekräftelse på att man känner sina pappenheimer, men också en oartikulerad liten besvikelse över att det inte var något annat. För det bor en väldig längtan i alla bröst, och allt som vi längtar efter kommer med båt.

Det här var grafiskt tydligt på den tiden när det inte var så täta förbindelser. Då brukade ungdomarna, allra främst pojkar, komma ner till ångbåtsbryggan för att möta varje ankomst, och det fortsatte de med under de första åren av bilfärjetrafik, när turerna inte var så täta utan bestod av en morgon- och en kvällstur. Nu går färjorna så tätt och vi lever i så stressfyllda tider att det är omöjligt att upprätthålla den här traditionen, och dagens ungdomar får lov att vräka sig framför tv och datorspel och längta. På något sätt var det hälsosammare förr när de tog sig ut i friska luften och hängde i väntan på att båten skulle komma med sina livsavgörande förändringar. Det är ingen hejd på hur mycket man längtar i de åren: man längtar bort, ut, härifrån, och man längtar efter att någon ska komma, att något ska hända och förvandla, framför allt längtar man efter att få vara någon annan.

Jag minns det där hängandet, hur det alltid stod en mottagningskommitté och väntade när man kom. Alla förhoppningar stod som en sky över huvudet på dem. Och så var det bara man själv som kom, och man kände starkt sitt tillkortakommande: ful och hopplös och glämig och finmig och trött efter den långa resan, nedtryckt av oeleganta bagage. Också jag hyste en intensiv längtan efter att få vara någon annan, och det som jag nu ser som en nästan arketypisk bild av hur det är när något kommer utifrån var då en scen av djupaste betryck. Fast lyckligtvis har man kulturen och kulturens underbara konventioner att ta till för att maskera sin osäkerhet och besvikelse. Man ler och hälsar, och mot-

tagningskommittén ler och hälsar och börjar strax konversera, för det underbara med folk vid farleder är att de är så belevade. Det jag tidigt älskade hos kökarborna var att de hade så lätt för att tala och visade upp ett så glatt ansikte.

Det som skedde när jag gick över landgången var ett äkta kulturmöte. Jag kom utifrån, alltid utifrån fast de visste vem jag var, till en kultur som jag längtade till och som de som tillhörde den längtade bort från: så tror jag att det väldigt ofta ser ut. Det är också kännetecknande att ingen av oss ett ögonblick tänkte på att det som försiggick och det som omgav oss var kultur. Det är det som definierar kulturen, att den är införstådd och inneslutande men sällan uttalad. Men den rör på sig hela tiden och förändras, och till små samhällen vid farleder kommer den i båt.

Många fartyg passerar också på avstånd, och åsynen, när man själv står tryggt på land, väcker en egendomlig beklämning, en lika stark längtan efter att resa och att få rota sig. Det är fruktansvärt många alternativ som passerar ett litet samhälle vid en stor farled. Genom tiderna har här kommit säljare och vikingar, här kommer handelsmän och pirater, här kommer makten och myndigheten, här kommer kyrka och prelater, och med dem kommer idéer och föremål som slår rot och får en lokal förankring.

Titta också på de stora färjorna som passerar idag och som ni har kommit resande med till Åland. Sjöfart är en viktig del av näringslivet på Åland, och näringslivet är kulturens grund. Vi som köper och betalar och konsumerar är förutsättningar för den här nyhedonistiska kulturen som florerar omkring oss, och vi som står och väntar på att gå iland från färjan en fredagskväll och är bildade människor kan lätt se historiska paralleller: backanaler, vandaler, det romerska rikets nedgång och fall: om man har fallenhet för det är det lätt att stämma in i Harry Martinsons äcklade kritik av sin samtids slappa hållningslöshet som misspryder t.ex. "Verklighet till döds".

För samtidigt kan vi också se en rentav fantastisk organisation, ett samhälleligt regelverk bakom verksamheten till sjöss, en fanatisk regel-mässighet och en strävan att garantera säkerheten och tryggheten för också den mest oansvariga ibland oss. Bakom alla fylltrattar som vinglar omkring spyfärdiga av sin konsumtion finns det nyktra och strikt övervakade besättningsmän som ser till att fartyget framförs i enlighet med god sjömanssed och att tidtabellen följs.

Det ligger något oerhört fascinerande i att betrakta motsättningarna som regerar varje samhälle: strävan till utlevelse och längtan efter behärskning och lugn. Vi får lära oss att det är andra tider nu och vi ska glömma puritanismen och ta för oss och ta plats och leva ut våra käns-

lor och önskningar, och vi har en hel armé av krisgrupper och terapeuter och kuratorer som ska bispringa oss när vi klappar ihop, som om det fanns en tyst insikt om att utlevelsen inte nödvändigtvis gör oss harmoniska och tillfreds. Det är fantastiskt att se hur folk betar sig, att höra vad de säger, det är värre än på bio. Det är vår kultur i sino prydno, och vad vi än tycker om den är det vår egen kultur, som vi har vuxit upp med och som har styrt det vi erfarit, och som i förlängningen avgör hur vi betraktar andra kulturer vi möter och kulturer som föregått oss.

Den här motsättningen, som man kunde kalla kreativ om den inte var så desperat, kan man med fördel studera hos en enda person, dvs hos Harry Martinson. Hans material är så hett att han fortfarande bränner sig på det och det är smärtsamt att bevittna hur han rycker fram mot svetslågan och illa tilltygad retirerar, hur han vill och inte vill, hur gärna han vill stanna och med vilket fruktansvärt nödtvång han måste ge sig av. Hur han lämnar Fattigsverige och hur gärna han vill ha det tillbaka när det är borta. Hur han hoppas på beständighet, och hur han sviker. Hur mycket han kräver rättvisa och hur orättvis han kan vara i sina domslut. Hur mycket han vill ses som individ och hur gärna han drar de misshagliga över en kam. Och hur han som vi vill både leva och dö.

Alldeles fränsett de litterära kvaliteterna är det kanske på grund av de här starka motsättningarna som Harry Martinson behåller sin aktualitet - ett dåligt ord men jag hittar inget mera beskrivande - och den mycket personliga lojalitet han väcker hos vissa läsare, t.ex. hos sällskapets medlemmar, föreställer jag mig.

Eftersom vi befinner oss på Åland kan det vara intressant att ta en titt på ett parallellfall till Harry Martinson. Jag tänker på den ganska undervärderade författaren Valdemar Nyman, som ni kommer att få höra mera om på utfärden till Finström. Han är född 1904 precis som Harry Martinson, men levde längre, tills han var nästan hundra år. Precis som Harry skrev han både prosa och poesi, mera produktivt faktiskt än Harry, och därför också mindre självkritiskt. Men i den här stora och ojämna produktionen finns det fantastiska böcker, en handfull romaner, t.ex. och vissa dikter och hisnande och roliga tankesprång, som t.ex. när han djärvt placerar Kalevalas Saari på Åland. Det är i högsta grad bestickande. Saari betyder ö, holme, och här på Åland brukar vi säga ”här på holmen” när vi talar om Åland. Det är till Saari-Holmen Kalevalahjälten ömselynte Lemminkäinen tar sin tillflykt.

Saari kallas kvinnornas ö, vilket passar väldigt bra in på Åland där männen har varit till sjöss under seglationssäsongen, säkert sedan urminnes tider. Därför är det fritt fram för Lemminkäinen, och det är lite roligt att tänka sig att vi här på det pурсvenska Åland kanske alla härstammar från den äktsfinske Lemminkäinen.

Men jag kommer bort från ämnet, som gällde parallellerna mellan Harry Martinson och Valdemar Nyman. När det gäller deras förhållande till samtiden är de jämförbara i så måtto att båda blir nästan oläsbara när de utan filter skriver direkt om samtiden. Sällan har någon samtid passat så illa som den Harry Martinson och Valdemar Nyman levde i, och de som skriver så kärleksfullt om tider som varit, utan att därför romantisera, har ingen motsvarande värme och förståelse för de fenomen som omger dem i samtiden. De förlorar hela sin humor och hela sin distans och blir så griniga att man bara vill gå sin väg. Jag läste de flesta av Harry Martinsons böcker i min ungdom, men inte Verklighet till döds och Den förlorade jaguaren. Därför läste jag dem till min olycka alldeles nyligen. Och jag tänkte precis som när det gäller vissa utgjutelser av Valdemar Nyman att det här hade jag kunnat vara utan. (Och jag tänkte att jag var smart i mitt bokval när jag var ung och lät bli att läsa dem och kunde bevara min kärlek till Harry Martinson.)

Nu menar jag förstås inte att konstnärer inte ska vara samhällskritiska, det är naturligtvis en av deras viktiga funktioner, men jag tycker de ska vara det med bibehållen konstnärlig halt. Med både Harry Martinson och Valdemar Nyman är det som om kragnumret plötsligt var för litet och de sitter där och har det akut obekvämt, och de båda herrarna slår knut på sig själva när de försöker hitta de rätta litterära uttrycken för vad de talar om. Visst finns det lysande ögonblick i de här resone-mangen, t.ex. när Harry Martinson, som har beslutat sig för att avsky det konkreta, gör den underbart konkreta observationen att skrällen inte upplevs som rädsla utan helt fysiskt som att man inte får luft, eller serverar den konkreta drunksningsmetaforen som en synbild av en brunn, vilket också Bertil Palmqvist med rätta drar uppmärksamheten till i sitt efterord i samlingsutgåvan från 2001. Men. Men vad? Säg det. Böckerna är skrivna i desperation, före och under kriget, och Valdemar skriver direkt ur en samtid som blir allt mera avskvärd och obegriplig, och beundransvärt är det naturligtvis att de vill gestalta obearbetade känslor och upplevelser. Men - och nu vet jag vad jag ville säga: så hemskt om alla gjorde det!

Det ligger naturligtvis i den moderna litteratursynen att litteraturen ska vara kritisk, och det händer att kritiker läser in en entydig samhällskritik där en sådan egentligen inte finns. När jag skrev min sjötrilogi, Leo, Stora världen och Allt man kan önska sig, hade jag utöver skönlitterära och personliga motiv samhällelig förändring som huvudintresse. Det här gick för sig när jag skrev om 1800-talets bondeseglätion och det glansfyllda slutet på segelsjöfarten, men när jag i Allt man kan önska sig skrev om vår egen tid och färjeepoken utgick flera kritiker på något sätt ifrån att jag var ute efter att fördöma och läsa lusen av det här flytande

konsumtionssamhället som i snäva krokar befinner sig i ständig rörelse i Östersjöområdet.

Så hade jag nog inte, kanske till min skam, riktigt sett det själv. Berättaren i den här tredje delen är antropolog och intresserad av förändring utom att hon naturligtvis har sitt eget högst personliga erfarenhetsmaterial med sig i bagaget och väljer sina sagesmän bland folk hon känner. Jag uppfattar inte själv att hon är fördömande när hon gör sina observationer, hon är bara iakttagande när hon, som kommer tillbaka till Åland från ett längre fältarbete i Afrika, observerar att dessa västerlänningar, som har allt vad hennes afrikanska bybor önskar sig, ändå är så olyckliga.

Jag faller inte ens in i den här trallen om hur förskräckligt fula och oproportionerligt stora de stora färjorna är, utan jag håller med min berättare som - citat - ”älskade Rösidans granna färg i de grådaskiga städerna, i det nordiska dunklet. Jag tyckte det var fantastiskt med dessa jättefärjor som fraktade sina obekymrade passagerare mellan länderna med ett minimum av formaliteter. Efter alla utdragna tullvisiteringar i Afrika, efter allt jag hade sett av trakasserier, godtyckliga avhysningar, stängda gränser, folk som plundrades vid gränsövergångarna eller bara försvann i ett sidorum, regeringsbeslut som gör brottslingar av folk som vill röra sig över en gräns, såg jag färjorna som fredens bredsidor. Jag älskade den emfas med vilken dessa väldiga kroppar rörde sig över de osynliga gränserna i havet. Jag såg med hängivenhet på de fåtaliga tullarna som håglöst lät alla dessa människor passera. Det var som ett underverk; det var som en symbol för den rörelsefrihet jag tycker är omistlig.

”Det var intressant att ingen utom jag föreföll att skatta sig lycklig. De tycktes inte begripa att de fick uppleva ett civilisationsideal: fredlig samfärdsel, myndigheternas beskydd, ett gott bemötande, något konkret i handen för de pengar som offrades. De var bleka och missnöjda och fruktade att de blev lurade. De var magra fast de hade råd att äta och trötta och jagade fast de hade möjlighet att vila.

”Afrika hade lärt mig se uppskattande på feta människor som symboler för välstånd. På samma sätt såg jag gillande på färjorna som hade vuxit och lagt på hullet i min frånvaro. De liknade urbilden av en stamhövding, de rörde sig som västafrikanska mammas över ett torg. Vackra och glänsande var de att skåda. Det förvånade mig att de tydligt representerade en skönhetsstyp som är föga uppskattad i en kultur där de flesta har råd att äta sig feta men där mättnad är ett tecken på underklass och bristande självdisciplin.

”De feta färjorna var naturligtvis ett tecken på välstånd. En gång förut hade Åland upplevt samma expansion av sitt fartygstonnage. Det var

under bondeseglationens mest expansiva skede under slutet av 1860-talet fram till mitten av 1870-talet. Då kunde man resa till Afrika för att botanisera och komma tillbaka till en flotta som hade lagt på hullet: av galeaser och skonertar hade det blivit skonertskepp och barkar.

”Det är en av huvudteserna i mitt arbete att dagens färjepok har sin motsvarighet inom bondeseglationen snarare än hos den senare högsjöseglationen. Då seglade man stora fartyg över väldiga sträckor, men det ekonomiska utfallet och samhällsnyttan var relativt obetydliga i jämförelse med motsvarande fenomen under bondeseglationens glansdagar och under färjtrafikens långa expansionsperiod.”

Slut på citatet, som inom parentes ger mig anledning till en liten meditation om tidens flykt och det vanskliga i att skriva om samtiden. ”Allt man kan önska sig” kom ut 1995, och för bara tolv år sedan var det alltså möjligt att beskriva det rådande läget med fri samfärdsel och ett minimum av statlig kontroll som ett slags civilisatoriskt idealtillstånd. Historiskt sett är tolv år en mycket kort tid, men våra nordiska och europeiska samhällen har redan hunnit fjärma sig i förfärande grad från den fria samfärdseln och den låga graden av statlig kontroll. Samfärdseln är verkligen inte så fri om man försöker nalkas Norden eller Fästning Europa utifrån som asylsökare eller misstänkt ekonomisk flykting, och den överhetliga kontrollen när vi alla rör oss över en gräns är fullkomligt utan förbarmande. För att inte tala om att vi bara under dessa tolv år passivt har gått med på att leva i ett kontrollsamhälle som Orwell inte kunde föreställa sig, helt enkelt för att de teknologiska landvinningarna har gjort det möjligt att hålla koll på oss på det här sättet.

Slut på meditationen, och tillbaka till min syn på samtiden så som den kommer till uttryck i ”Allt man kan önska sig”. Jag är alltså inte alls så fördömande mot färjtrafiken som vissa kritiker utgick ifrån att jag måste vara. Dels såg jag med egna ögon hur välståndet steg på Åland, på samma sätt som det hade gjort under bondeseglationens glansdagar under adertonhundralets senare hälft, och man måste vara bra misantropisk för att missunna folk grejer och hus och bilar och bekvämligheter. Och dels hade jag alldeles personliga skäl att fröjda mig. Detta fullständigt förnuftsvidriga begrepp som kallas taxfree innebar att det blev väldigt billigt att resa mellan Finland och Sverige. Det betydde att jag och min syster, två utfattiga skol flickor vid kusten i Finland, hade råd att resa till Stockholm någon gång och bilda oss. Vi utvecklade en fanatisk sparsamhet med mat och dryck och bodde på Frälsningsarméns hotell och gick på teater och museer och konstutställningar och fick livsavgörande kulturella impulser. Redan då visste jag vem vi hade att tacka för det, och jag minns att när vi köpte vår rituella Marabou nötchokladkaka i taxfreebutiken och såg oss omkring tänkte jag: Tack

alla rökare, tack alla suputer, för att ni är med om att subsidiera våra bildningsresor.

Jag tror att min syn på samtiden är lite soligare än våra vänner Harry Martinsons och Valdemar Nymans helt enkelt därför att jag ser ett obrutet samband mellan hållristningarnas båtar och våra egna maffiga bilfärjor. Det är kulturen som skeppas på dem båda, och eftersom det i bägge fallen är folk som är befraktare är det inte svårt att se paralleller: adoranternas uppåtsträckta armar i solbåtarna och dansarnas uppåtsträckta armar på något rejvparty i skybaren, berusningen i vardera fallet, strävan att skaffa sig mera än man har, att synas, att bli något som man ännu inte är. Att bli älskad, älskad, älskad. Över varje huvud, på bronsåldershällarna och i skybaren, finns det en sky av förhoppningar. Att förhoppningarna kommer på skam är också gemensamt för alla tider och kulturer, men medan hon hoppas hinner människan med en imponerande materiell verksamhet, inte minst sin konsumtion, som arkeologiskt är väl belagd genom epokerna. Vi äter och förökar oss och tillverkar föremål i en strid ström och lämnar efter oss ett berg av avfall, vare sig vi lever nu eller på stenåldern. Utpräglade för oss som art är vårt avfall och att vi aldrig får nog.

Antropologin har ett begrepp som heter skapande missnöje och som är en delförklaring till att vi har blivit en så fruktansvärt framgångsrik art. Det är inte nog att vi är mätta och nöjda, för vi kan bli ännu mättare och nöjdare. Det är inte nog att vi har det varmt och bra, för vi kan få det ännu varmare och bättre alternativt söka svalka om det bli för varmt. Och eftersom vi är så framgångsrika blir det trångt om saligheten så att somliga tvingas ut i periferin beväpnade med samma skapande missnöje, och på den vägen har vi lyckats kolonisera fler natur- och habitattyper än den bruna råttan.

Så titta inte så snett på de där rullkorgarna med öl eller de där kas-sarna med onödigt taxfree som bara gör folk sjuka och olyckliga, för i tidernas morgon var det just människans förmåga att frakta med sig sina ägodelar i olika typer av bärkassar och behållare och allra främst ett extra vattenförråd, som gav henne ett väldigt försprång framom andra arter. Ibland går den så kallade utvecklingen svindlande fort, som t.ex. datateknikens genombrott i vår egen tid. Ibland går det häpnadsväckande långsamt: tänk till exempel på att hjulet uppfanns för tusentals år sedan, men vi fick vänta till vår egen tid innan vi fick hjul på resväskorna och deras förlängning de där ölkärrorna på färjan. Tänk också på hur idogt vi motarbetar våra syften när vi inför nya landvinningar och saker som ska göra tillvaron lättare. Det är t.ex. belagt att när dammsugaren var befäst i hushållen började vi städa som galningar så att vi per år använder betydligt mera tid till städning än man gjorde i hushållen

förr. Detsamma gäller tvättmaskinen och tvättandet och det elektriska strykjärnet: vi tvättar och stryker något alldeles fantastiskt och har lyckats övertyga vida kretsar om att man kan bära en persedel en enda gång innan den måste tvättas och strykas. Och tänk på matlagningen: nu när det har blivit så lätt har antalet rätter per måltid exploderat, och den som inte är speciellt intresserad av matlagning törs knappt ha någon människa hemma hos sig längre därför att en enkel middagsbjudning har blivit så komplicerad.

Och tänk framför allt på mobiler och datorer, som jag är glad för att Harry Martinson aldrig behövde uppleva. Vi har säkert alla upplevt att vi lägger ner så mycket tid och tålmod på dessa förbannade maskiner att vi har använt slut hela vårt förråd av tålmod och tolerans när vi möter riktiga människor som bättre behövde dem. Då är de slut, och vi är redo att bita näsan av varann. Själva tonen i vårt samhälle har blivit kortare och otåligare och ovänligare under dessa år när datorn har tagit över och mobiltelefonerna ringer. Jag har själv en mycket kortare stubin än förr och har perioder när jag är nästan kroniskt arg, allt på grund av mina tillkortakommanden när det gäller att använda den moderna tekniken som jag inte vill ha men måste använda.

Vilket gör mig ganska ödmjuk när jag tänker på den roll jag hade kunnat spela t.ex. i ett stenålderssamhälle. Jag är verkligen ingen teknisk innovatör. På ett plan hade jag klarat mig bra genom att kunna bygga hyddor och förmedla traditionsmaterial och berätta historier, precis som jag gör idag, men på ett annat plan är jag smärtsamt medveten om att om det berodde på mig hade hjulet aldrig blivit uppfunnet. Till min heder kan däremot sägas att jag inte heller hade uppfunnit krutet - vilket förstås hade inneburit att Harry Martinson blev utan Nobelpris.

Ni ser att allt hänger ihop, och människans materiella kultur, så som man kan följa den genom arkeologin och historieskrivningen, är så intresseväckande och fascinerande att man - eller åtminstone jag - långa stunder glömmer att fördöma den. Jag bara betraktar den som en groda som ska till att bli uppslukad av en orm. Och jag är också mycket medveten om att utan den materiella kulturen och alla dessa materialistiska strävanden av folk som tycker att konstnärer är parasiter - och något ligger det väl också i det - så skulle vi helt enkelt inte ha medel att upprätthålla ett kulturliv av den typ vi har idag.

Konsten lever alltså i och av den materiella kulturen som också står till tjänst med vårt stoff. Det som blir kvar för oss när vi har läst en bok är bilderna, det påtagliga och i den meningen materiella. Det är en intressant paradox i konsten att den icke-materiella eller utom-materiella effekt vi strävar till måste uttryckas i konkreta bilder för att bli skönjbar. Det visste nog också Harry Martinson, trots hans tillfälliga olyckliga

avståndstagande från det konkreta, och jag föreställer mig att han i sitt eget privata liv och i sin konst, som inte kan separeras från varandra, var medveten om den stora mänskliga paradox som jag har tänkt på under hela mitt författarskap.

Jag tänker på att vi, som tillhör en så oerhört social biologisk art, ändå på individplanet känner oss så oerhört ensamma. Om vi tar den moderna bilfärjan, eller varför inte en solbåt från bronsåldern, som exempel, så ser vi ett enormt socialt nätverk av överenskommelser och beslut och samverkan av människor som fungerar i sina tilldelade roller. Saker och ting fungerar som smort, vi vet hur det ska gå till, utifrån betraktade ser vi enormt samstämda och välorganiserade ut. Men som individer är vi ofta olyckliga och komplexfyllda och isolerade i vår individualitet och totalt ensamma invid den artfrände som totalt ensam sitter bredvid oss.

Jag undrar ibland om andra primater också upplever den här existentiella ensamheten, mitt inne i sin intensivt sociala flock. Det vet vi inte, och jag undrar vidare om det i själva verket är vår ensamhet som skiljer oss från andra primater. Inte heller det vet vi, men mycket av konsten har sin upprinnelse i den här motsättningen mellan socialt och individuellt.

En solbåt, en bilfärja, är en mycket bra miljö att studera det förhållandet i. Kulturen kommer med båt, men det är benen som bär den vidare. Om det hade berott på mig och min oförmåga att uppfinna hjulet hade vi gått mycket mera än idag, och det vidhåller jag att hade varit bättre för oss. För det är när vi går som blodet syrsatts och muskel- och benmassa byggs upp. Framför allt blir hjärnan syrsatt, och när vi går går vi i urgammal takt med våra tankar som rör sig ledigt och ohämat. Mest tycker jag nog om Harry Martinson för att han går. När han går formar ögat bilder och munnen ord och handen beskriver. Benen bär honom dit han ska, till ett fullständigt eget konstnärligt uttryck. Den sista biten gick konsten på egna ben, men den större kulturen, som omger den, kom med båt. Och fortsätter att komma, t.ex. med er som landsteg i Mariehamn igår. Välkomna.

Ulla-Lena Lundberg

Eldaren Martinson och segelfartygen

Nu och då får bokälskare uppleva litterära högtidsstunder. Det kan gälla en ny bok eller ett bokfynd i ett antikvariat. En sådan högtidsstund upplevde jag när Johnny Karlsson ringde mig för cirka nio månader sedan och frågade om jag trodde det var möjligt att förlägga Harry Martinson-sällskapets årshögtid 2007 till Åland. Detta tyckte jag att var en så stor litterär händelse att det var lätt att svara ja.

Under de senaste 65 åren har Harry Martinson varit min favoritförfattare. Genom mitt yrke som sjöman har jag känt en viss frändskap med honom. Jag började läsa hans böcker redan som brådmogen yngling och konstaterade att jag tidigt upplevde samma längtan till sjöss som han. Mitt liv till sjöss blev med tiden en länk till Martinson och när jag på senare år återigen läst **Resor utan mål** och **Kap Farväl** minns jag min egen erfarenhet av livet i koleldade ångfartyg. Under åren 1947 – 54 seglade jag själv på tre sådana fartyg och i likhet med Martinson var jag ungefär tre månader på vardera.

Det var naturligt att Harry Martinson beskrev eldarnas arbete, för han mindes det hårda jobbet i det heta ”stoke-hålet”. Själv minns jag vilket ofattbart hårt jobb eldarna hade på ångaren JULIA av Råå, när vi lastade kol i Durban för Matadi i Kongofloden. JULIAs eldare fick utstå samma hetta som Harry Martinson upplevde som eldare på den ångare med vilken han gjorde en resa till Indien.

I någon av böckerna beskriver Harry Martinson hur eldarna fick kämpa med stenkol av sämre kvalitet, bland annat finfördelat kol som kunde betraktas nästan som stybb. Dessa kol hade en benägenhet att bränna fast i eldstaden och måste bändas loss för att hålla fyren levande. Minst en gång per vakt måste eldarna utföra detta arbete med en tung järnstång, som hette slejs. Arbetet kallades därför ”att slejsa”. Luckan till eldstaden måste under slejsningen vara helt öppen, vilket gjorde att hettan blev oerhörd. Lika hett var det då eldaren skulle ”slagga”, vilket innebar att han med en tung raka skulle dra ut den glödgheta askan, slagget. Rakan var i stort sett lika tung och otyplig som slejsen. När eldarna fick ut glödmassan på durken kylde de av den genom spola den med vatten, varefter den hivades upp och lämpades överbord. Allt detta hårda arbete beskrev Harry Martinson, men jag kan inte minna att han någonsin beklagade sig.

Jag har inte sett att han någonstans beskrivit kollämparens, trimmarens, hårda arbete i kolboxen. När kolet rasade ned blev hela boxen fylld med finfördelat koldamm. Jag minns hur svarta både trimmarna och eldarna var, då de kom från stoke-hålet och kolboxen efter vaktslutet. Inte har jag heller sett att Harry Martinson i något sammanhang har

skrivit om hur de kunde vaska sig rena från koldamm och svett. Den tidens ångare hade nog tvättrum för manskapet, men både rinnande varmt vatten och tvättställ saknades. Vanligtvis fick man ta kallt vatten i en hink och hetta upp det under ett ångrör, ”steama”. Ibland förekom det att man kunde släppa på ånga i tvättrummet och fick då en form av ångbastu.

Det var grymt att se hur eldare och trimmare fick börja nästa vakt med de smutsiga kläder de tagit av sig vid föregående vakts slut. Det fanns ett visst fog för att vi däckare kallade dem ”sotänglar”, men vi var nog det oakta goda vännen och gick ofta iland tillsammans. Harry Martinson var ju realist och hade en social syn på tillvaron. Beträffande fartygens utrustning skrev han en gång: ”Vad sjömännen först behöver är badrum eller badstu i vart fartyg eller ett dagrum med bokhyllor och bänkar”. Denna hans önskan gick i uppfyllelse cirka 30 år senare. Eldarejobbet var hårt då fartyget slingrade svårt, rullade. Då krävdes det både styrka och balans för att kunna hantera kolskyffel, slejs och raka. Lika galet var det då det var kavlungt, för det saknades fläktar i stoke-hålet. Frisk luft fick eldarna ned genom dragrören. Martinson har beskrivit hur de måste gå upp till däck för att vrida, ”brassa”, dragrören mot vinden. Tvärtom var det då ångfartygen råkade ut för hårda och kalla vinterstormar. Då fick eldarna uppleva hur den kalla isande vinden störtade ned i stoke-hålet, som Agneta Pleijel skriver om på hemsidan under rubriken ”Månadens Harry Martinson”.

Trots det hårda och krävande arbetet såg Harry Martinson alltid mot ljuset, såsom mot ett ouppnåeligt ideal. Han skrev i **Kap Farväl**: ”Vårt ideal skulle vara icke stiltjen, som kan göra själva havet till ett kärr; och inte orkan, men den stora starka passaden, väldig, full av lust, frisk och levande: en evig ständig vädring”. Visst kunde hettan ibland vara svår även för oss på däck. Jag minns en gång på ett tankfartyg i Persiska viken, då förtöjningsvajerarna var så heta att vi inte kunde ta i dem med bara händerna, men på däck hade vi ändå frisk luft att andas, inte som den stillastående kvalmiga hettan i stoke-hålet.

Jag förstår att Harry Martinsons tankar ledde honom till passadvindarna, Nordostpassaden norr om Ekvatorn och Sydostpassaden söder därom. Passaderna var segelfartygens bästa vindar. Här fick sjömännen uppleva rena rama drömtillvaron jämfört med motvindar, storm och köld vid rundningen av Kap Horn.

Harry Martinson filosoferade om olika segelfartyg, bland annat clipperskeppen. Dessa speciella fartyg har i alla tider, genom sina fina linjer och de höga farter de kunde uppnå, varit mycket fantasieggande för sjömännen. Det fanns många clippers för Martinson att beskriva. När

man vet hur beläst han var kan man vara övertygad om att han någon gång sett eller hört om den legendariska kappseglingen från Pagoda Anchorage i Kina till London. Det var 1866 som nio clipperskeppare beslöt att kappsegla den distansen hem. De lättade ankar praktiskt taget samtidigt och efter 99 dygn ankrade TAEPING på Thames River och tolv minuter senare ankrade också ARIEL! Alla nio kom fram inom två dygn. Jag har inte sett att Harry Martinson någonstans nämnt om denna fantastiska seglats, men är säker på att han hört om den.

Harry Martinson skrev om clippern FLYING CLOUD. Jag kan tänka mig att just det namnet ger den rätta flykten åt hans fantasi. Han filosoferade också om den femmastade fullriggaren PREUSSEN, världens enda fartyg som var riggad på detta sätt. Jag har noterat hans uppfattning om skönheten hos ett segelfartyg, vilket han gav uttryck för i **Kap Farväl**:

”Fullkomligheten inom segelhistorien räknas vara den tremastade fullriggaren. Den motsvarar på sitt sätt den gotiska katedralen; det finns inget att lägga till. I den tremastade fullriggaren mognar och blommar all segelnautisk erfarenhet ända sedan fenicierna. Den är en tacklings-teknisk toppunkt: den äntligt färdiga liljan”.

Jag blir nästan rörd när jag läser denna fantastiska beskrivning. Och det får man läsa av en eldare på ett koleldat ångfartyg! Otroligt. Det gläder mig mycket att Harry Martinson-sällskapet har en tremastad fullriggare som brevhuvud på sina papper.

Det är många gånger omvittnat att Harry Martinson ibland drömde om något vackert, ouppnåeligt, vilket han själv bekräftar i **Kap Farväl** 1933:

”Ibland tar jag mig av hela min själ en drömtrip till segelskeppens och hjulångarnas underbara tid”.

Introduktörens presentation av radiopjäsen **Gringo** är inne på samma tema:

”Det fanns de som älskade vindens bredd och den tysta samfärd-selkonsten. De sade: Asch, sjöliv med maskiner, det är inget sjöliv, det är maskinliv. Nej. Leve den tysta konsten. Våra luftiga duktempel av smärting, hampa och jute. Våra bugande skepp”.

Om man gör en jämförelse mellan en koleldad ångare och en fullriggare måste man nog konstatera att så mycket längre från varandra kan man inte komma beträffande fartyg. Men detta bekräftar Harry Martinsons storhet som sjöskildrare.

Eldaren Harry Martinson reflekterade i **Resor utan mål** över andan om skeppsbord. Gamla tiders sjömän ansåg genomgående att varje fartyg hade sin egen själ, sin ”style”. Från min egen tid till sjöss känner jag igen mycket av det Harry Martinson skriver om gällande stylen. Den

innebar så mycket, främst det personliga förhållandet mellan männen ombord, andan mellan befäl och manskap. Vanligtvis var det befälet, i synnerhet befälhavaren, som skapade en stor del av stilen, god eller dålig. Martinson skrev att det var ”. . . de oskrivna lagarna som styrde skeppsskansarnas mentalitet. Vårt hav är sjöstilar”. Han var bekymrad över att den engelska sjöstilen – sea style – försvann.

När Harry Martinson tänkte i dessa banor insåg han att slutet för segelfartygen var nära och han befarade att segelfartygsepoken skulle falla i glömska. I **Kap Farväl** skrev han:

”Gamla unkna skeppsskansar höggos upp, sjuttioårsmatroserna dogo, generation efter generation; murkna skeppsmaster fälldes som ståndtorra träd. Med detta försvann också till glömskan den stora nautiska krönika som aldrig blev skriven: beskrivningen över de sällsamma vardagliga trådarna i sjöhistoriens brokiga väv. Vardaglighet är all historias botten”.

Vems beskrivning avsåg Harry Martinson? Tänkte han månne på att själv skriva om segelfartyg? Tänkte han rentav på att skriva om åländska segelfartyg? Någonstans har jag sett en uppgift om att han hade sådana planer, men jag kan för mitt liv inte minnas var jag såg det. Finns det någon annan som sett det?

Göte Sundberg

Bokmässan i Göteborg 2007

”Språket är hav, det är skepp”, så lydde det Martinsoncitrat som mötte de cirka 40 000 bokmässebesökare som passerade sällskapets monter detta år. Temat var alltså hav och resor, helt naturligt efter majdagarna i saltstänkta Mariehamn på Åland, men också med tanke på att många av Bokmässans besökare hör hemma i Göteborg med omnejd.

Naturligtvis är det långtifrån alla som stannar till, men låt oss gissa att 50 i timmen gjorde det så är vi genast uppe i 1800 besökare. Resultaten ger i alla fall syn för sägen: fler än på länge tecknade sig som nya medlemmar och försäljningen gick så bra att en del populära böcker faktiskt tog slut.

Fyra av sällskapets styrelsemedlemmar höll korta föredrag på ”De litterära sällskapens scen”. Agneta Pleijel gav oss en svindlande miniatyrföreläsning om bland annat Martinsons språk, där hon också hann med att peka på en alternativ tolkning av Aniara. Bengt Bejmar, som just fått Olofströms kommuns kulturpris, berättade om de märkliga samlingar

som Martinson skapade och som idag är en ”lanthandel” i Jämshögs författarmuseum. Johnny Karlsson talade fritt om resandet i Martinsons diktning och Ingemar Lönnbom resonerade kring Martinsons bilder av Blekinge.

En mängd intressanta Martinsonvänner kom för att höra om det senaste kring sin favoritförfattare och berätta om sina egna upplevelser av denne. Radioveteranen Carl Magnus von Seth, numera bosatt i Veberöd lovade att vid nästa årshögtid komma och berätta om sina minnen av ett mångårigt samarbete med Harry Martinson.

Bo Svensson från Ystad avslöjade att han i sin ägo har en stencilerad diktsamling som Harry Martinson skickade som gåva till vänner och bekanta. Sällskapet kommer att ta reda på mer om denna utgåva.

Uppsalaprofessorn i experimentell kärnfysik, Gunnar Tibell, kom direkt från Linnémontern och beskrev hur han länge varit fascinerad av Martinsons dikt ”Uranium” som han tidigare översatt till franska och publicerat i en europeisk tidskrift.

Tanja Suhinia, född i St Petersburg, berättade att hon läst ”Aniara” som gjort ett djupt intryck på henne. Nu var hon på jakt efter en bild av författaren att sätta upp på väggen hemma.

Vi fick också veta att flera studenter denna höst arbetar med Martinsoninspirerade uppsatser. Bland de mera uppseendeväckande var kanske en gymnasieelev som jämför Martinson med beatnikgenerationens ”guru”, Jack Kerouac. Dennes genombrottsroman ”On the road” (1957) handlar om personer som är på rymmen, precis som Martinson så många gånger i sin ungdom.

Ingemar Lönnbom

Stormande applåder

Den 9 april 2007, annandag påsk, hade gävlegruppen Xinombra premiär på sin scen- och tonsättning av Harry Martinsons Aniara, som man sedan spelar en vecka framåt. Gruppen består av Peter Endal, Erik Olsson, Ronny Rasmusson, Git Sundberg och Bengt Westin. I tre år har man studerat Aniara, ett verk som visserligen skrevs redan 1956 som en varning mot den accelererande tekniska utvecklingen och miljöförstörelsen men som gruppen menar ändå, tyvärr, fortfarande har sin aktualitet. Man vänder sig främst till ungdomar.

Som lokal hade valts Gävles gamla gasklocka, en lokal med eloquentia loci (lokalens värtalighet), ett uttryck nu skapat av mig. Där har Folkteatern tidigare givit många bejublade föreställningar, bland annat av en iscensättning av Bröderna Karamasov. Att man nu riktar sig

främst till ungdomar förklarar orkesterns sammansättning: dator, syntar, slagverk och gitarrer, spelande till 120 decibel. Mitt sällskap - liksom jag av mogen ålder - gav upp i pausen. Det gjorde emellertid inte den till 200-300 personer uppgående publiken (med en genomsnittsålder på ca 40 år) som satt kvar till slutet och då applåderade våldsamt.

Jag intervjuade några i pausen och fick då veta att det hade varit "häftigt", "spännande", en text som "tyvärr aldrig blir inaktuell". Då jag frågade om inte den starka musiken hade gjort att det varit svårt att följa texten (vilket jag tyckte) fick jag till svar att "Neej då!" -- Den för kvällen snaggade "högkomikern" Sandon fick extra mycket utrymme, vilket väl också var ett sätt att tillmötesgå den förväntat ungdomliga publiken

Även om det för min del är så, att Aniara är tillräckligt skakande utan 120 decibel och att det var litet synd att Martinsons fina text inte gärna kunde gå fram till hundra procent, på grund av ackompanjemanget, så vill jag ändå konstatera, att xinombra har nått sitt mål, att föra fram Aniara till ungdomar. Bra!

Margit Kinander

Gåva till Sällskapet

Harry Martinson-sällskapet har fått 50.000 kr i gåva. Vi vill varmt tacka givaren, som önskar vara anonym och som så här fint beskriver varför han sänt oss denna summa:

"Vi ska inte bygga berg av silver och guld och när vi får pengar skall vi inte hålla i dem som om de hörde till oss, vi ska se till att de blir till glädje och gör nytta för dem som behöver dem. Därför har jag beslutat att skänka mina tillgångar redan under min livstid med önskan och hopp om att mottagaren – privatperson, stiftelse eller förening – förvaltar gåvan på bästa sätt.... Varför HM? Jo, HM har alltid varit min favoritförfattare och gett mig så mycket – eftertanke och glädje – och det är ju så viktigt att hans minne hålls levande och därför ett litet bidrag till hjälp."

Vi ska göra vårt bästa för att pengarna verkligen ska göra nytta i vårt arbete för att hålla Harry Martinsons minne levande.

*Åke Widfeldt
Ordförande
Harry Martinson-sällskapet*

Det nya Harry Martinson-priset

Ett nytt Harry Martinson-pris har instiftats på initiativ från Olofströms kommun och med Harry Martinson-sällskapet som samarbetspartner. Därmed är det gamla Harry Martinson-priset, som sällskapet delade ut under ett antal år, inte längre vilande utan avskaffat.

Det nya priset delas ut enligt statuterna här nedan. Att kommunstyrelsen i Olofström har valt den ojämna prissumman av 83 950 kronor har en symbolisk bakgrund som bygger på det antal dagar som de resande i Aniara var ute i kosmos innan deras 23-åriga resa slutade i tragik.

Statuterna lyder så här:

”Harry Martinson-priset delas ut till den, de eller den organisation som i Harry Martinsons anda verkar för att värna om den lokala och globala miljön, arbetar aktivt för fred mellan människor och fred mellan människa och natur eller odlar eftertanken och poesin som centrala livskvaliteter.

Priset delas ut vartannat år i samband med Harry Martinson-sällskapets majdagar i Jämshög. Prissumman är 83 950 kronor samt ett diplom. Priset är ett arrangemang av Olofströms kommun i samarbete med Harry Martinson-sällskapet. Pristagare föreslås till kommunstyrelsen av en jury om fyra personer. Martinson-sällskapet utser två och Olofströms kommun två jurymedlemmar, varav en ordförande med utslagsröst.”

Vid pressläggningen av detta nummer av Doris var valet av 1908 års pristagare, den förste i raden, ännu inte klart.

Välkomna till majdagar i Jämshög 2008

Harry Martinson-sällskapets årshögtid 2008 arrangeras i Jämshög 3 – 4 maj. En stor begivenhet blir utdelningen av det nya Harry Martinson-priset. Pristagaren kommer att medverka med en föreläsning. Dessutom får vi höra professor Bo W Svensson berätta om en vetenskaplig undersökning av taltrastens beteende så som Martinson beskriver det i ”Midsommardalen”. Den legendariske radiomannen Carl Magnus von Seth kommer också att medverka och tala om sina minnen från ett mångårigt samarbete med Harry Martinson. Lördagsprogrammet avslutas med middag och underhållning.

Söndagen den 4 maj kommer vi att göra en utflykt i skärgården från Karlshamn till Gyön, där Martinson bodde med familjen flera somrar. Denna färd ansluter till temat för årsboken 2007.

För den som har möjlighet att komma redan på fredagen ordnas bl a öppet hus på Jämshögs museum på kvällen. Olika alternativ till övernattnig kommer att inom kort presenteras på www.harrymartinson.org . Det går också bra att ringa 0454-46340.
Planera redan nu in några sköna majdagar i Martinsonbygd 2008.

Delblancs Martinson-bild

Sven Delblanc var den – tillsammans med Olof Lagercrantz – som gjorde Harry Martinson och Eyvind Johnson mest illa i samband med att de fick Nobelpriset 1974. I efterhand kan vi konstatera att det är till evig nesa för dem båda. Och även om en formulering som den nedanstående främst avsåg Svenska Akademien, så kom den att kleta sig fast på den bägge författarna, i synnerhet den mest känslige av dem, Martinson.

”Valet vittnar om bristande omdöme hos akademien. Och bristande omdöme i så här allvarliga sammanhang kan bara alltför lätt få rubriken kamratkorruption.”

I själva verket hyste Sven Delblanc stor respekt och beundran för Martinsons författarskap. Det framgår av en volym med ”Kritik och essäistik 1958-1991” som nyligen kommit ut på förlaget Symposion med Delblanc-sällskapets ordförande Lars Ahlbom som redaktör.

Runt början av 60-talet föll Delblanc visserligen in i den gängse kören som menade att den forne lysande poeten hade blivit en dysterkvist och förlorat en väsentlig del av sin skaparkraft. Detta är förvånansvärt osjälvständigt av Delblanc som ju i alla lägen var mån om att framhäva sin kritiska självständighet och gärna sopade banan med storheter som Lawrence Durrell eller för den delen James Joyce.

Om diktsamlingen ”Gräsen i Thule” skriver Delblanc 1959: ”Och måste vi inte konstatera att den unge Martinsons flödande skaparglädje, rotad i balans och harmoni, nu är borta? Just denna den benådades skaparkraft, Alladins lampa, äger han inte längre.” Strax dessförinnan har han dock reserverat sig: ”Det kan förefalla vettlöst att tala om hämmad skaparkraft när Martinsons svarta period ändå givit så rika och bestående resultat.”

I samma veva skriver han mycket inkännande om ”Aniaras” storhet. Men när det kommer till ”Vagnen” 1960 heter det: ”Vi vänder bladen i Harry Martinsons nya diktsamling Vagnen (Bonniers) och finner bekräftelse på det vi redan visste: det har blivit vintrigt och kallt i diktarens landskap. Själva diktandets hantverk, som en gång gick så lekande lätt för denne benådade, är nu tungt och svårt att bemästra.”

Det är först när Delblanc i samma veva läser Ingvar Holms bok om "Myter, målningar, motiv" som han inser att det finns en kontinuitet och konsekvens i Martinsons författarskap som han (Delblanc) tidigare helt har missat.

Det var synd att han inte tog med sig den insikten när han skrev den famösa Nobelprisartikeln i Expressen. På ett eller annat sätt var han nog inte nykter, när han skrev den. Den finns under alla förhållanden inte med i den här urvalsvolymen med kritik och essäer. Det är synd; han kunde gott postumt ha fått skämmas för den.

Bertil Palmqvist



Magalhães fartyg. Teckning av Martinson från 1930-talet.

Harry Martinson-sällskapet, styrelse och suppleanter 2007

Styrelse:

Bengt Bejmar
Finkvägen 3, 293 72 JÄMSHÖG
Tel. 0454 464 53
bengt.bejmar@oktv.se

Lena Havland-Erlandson
Odengatan 34, 113 51 STOCKHOLM
Tel. 08 612 15 73, Mobil 0708 12 15 73
lena.havland@spray.se

Paulina Helgeson
Rosengatan 1, 413 10 GÖTEBORG
Mobil 0703 14 40 13
paulina.h@telia.com

Johnny Karlsson (skattmästare)
Pressareg. 29, 293 39 OLOFSTRÖM (b)
Holje Bok, Box 14, 293 21 OLOFSTRÖM (a)
Tel. 0454 915 42 (a), 402 89 (b)
Mobil 0705 62 76 39
holje.bok@home.se

Rune Liljenrud (sekreterare)
Allbogatån 18, 342 30 ALVESTA
Tel. 0472 715 25, Mobil 070 34 44 483
runeliljenrud@hotmail.com

Monika Lindqvist (webbredaktör)
Ekholmsstranden 44,
371 37 KARLSKRONA
Tel. 0455 810 48, Mobil 0709 98 10 48
meantime@brevet.nu

Agneta Pleijel
Bjurholmspl. 26, 116 63 STOCKHOLM
Tel. 08 641 76 34, Mobil 0708 75 68 14
agneta.pleijel@telia.com

Johan Stenström (vice ordförande)
Östervångsvägen 9, 224 60 LUND
Tel. 046 12 68 12
johan.stenstrom@litt.lu.se

Åke Widfeldt (ordförande)
Trestegsvägen 8, 514 31 TRANEMO
Tel. 0325 707 32, Mobil 0706 65 16 87
ake.widfeldt@telia.com

Styrelsesuppleanter:

Ingrid Branje Nielsen
Thure Sällbergsg. 17B, 331 32 VÄRNAMO
Tel 0370 138 45
jnjl04@student.vxu.se

Stefan Edman
Almvägen 10, 459 31 LJUNGSKILE
Tel. 0522 222 27; Mobil 0708-16 31 08
st.edman@telia.com

Mats Fridmodig
Jämshögs Folkhögskola
Kulltorpsvägen 2, 293 72 JÄMSHÖG
Tel. 0454 463 40, Fax 0454 492 41
mats.fridmodig@folkbildning.net

Johan Lundberg
Lillhersbyv. 26 B, 191 45 SOLLENTUNA
Tel. 08 35 85 96
jolu@littvet.su.se

Disa Lundgren
Nils Ehrnbergs v. 2,
291 46 KRISTIANSTAD
Tel. 044 12 00 54, Fax 044 10 96 80
lundgrens@minpost.nu

Ingemar Lönnbom
Konstapelsgatan 27, 371 35 KARLSKRONA
Tel. 0455 103 92 Mobil 070 83 10 392
ingemar.lonnbom@galatea.nu

Lotte Mjöberg
Svartåtgatan 45, 128 45 BAGARMOSSEN
070 30 40 857
ettolotte@hotmail.com

Bertil Palmqvist (redaktör för Doris)
Erikstorpsvägen 184, 293 91 OLOFSTRÖM
Tel. 0454 451 19, Mobil 0703 94 29 34
bertil.palmqvist38@telia.com

Stefan Sandelin (årsboksansvarig)
Ejdervägen 1/V, 222 33 LUND
Tel. 046 13 05 80, Mobil 070 54 92 415
sta23@utb.lund.se



Foto: Lennart Nilssons /Pressens Bild