

# På vejen igen

## *Nordiske road-fortællinger i det 21. århundredes olievirkelighed*

Historisk har opdagelsen og brugen af olie som energiform haft en enorm betydning – politisk, verdensøkonomisk og miljømæssigt. Derfor har olie i lang tid været et yndet samfunds- og naturvidenskabeligt undersøgelsesfelt. Inden for de seneste årtier har humaniora dog også øget opmærksomheden på den effekt, olie har som *kulturelt* fænomen. I første omgang hovedsagelig i form af energihistorie-studier af forskere som David Nye, Vaclav Smil og Daniel Yergin og senere med dannelsen af det kulturvidenskabelige forskningsfelt *Petroculture*. I 2015 afholdte forskningsgruppen Petrocultures Research Group seminaret *After Oil*, der kan siges at stadfæste det kulturkritiske fagfelt. På seminaret blev transitionen mod en postfossil verden livligt diskuteret, ligesom kongstanken i petrokultur-feltet blev formuleret. Den lyder som følger:

“ [E]nergy plays a critical role in determining the shape, form, and character of our daily existence. The dominant form of energy in any given era – in our case, fossil fuels— shapes the attributes and capabilities of societies in a fundamental way. Accordingly, a genuine global transition away from fossil fuels will require not only a reworking of our energy infrastructures, but a transformation of the petroculture itself (Petrocultures Research Group, 9)

I kølvandet på den økokritiske strømning, vi har set i Norden, har der også op gennem det 21. århundrede bredt sig en større kulturel refleksion over vores forbindelse til fossil energi her til lands. Sådanne tanker har blandt andet vundet frem i Nordens ubestridt største olienation, Norge, gennem tv-serier som *Lykkeland* (NRK 2018-) og populærvidenskabelige udgivelser som *Petromania* (2009) af Simon Sætre, *De beste intensjoner* (2017) af Anne Karin Sæther, *Usannsynlig rik* (2016) af Asle Skred-

derberget, *Ekofisk*, *Eidsvoll* (2017) af Morten Søberg samt *Drømmefondet* (2018) af Camilla Bakken Øvald. I disse værker diskuteres skabelsen af en (lokal)befolkning i skyggen af 'olieeventyret', og olie(penge)påvirkede forestillinger om fremtiden kobles dermed til national og politisk selvforståelse.

I den skønlitterære sfære er olien også begyndt at røre mere på sig i Norden. Forvarslet til petrokulturfeltets etablering kom da også, da den indiske forfatter og kritiker Amitav Ghosh i 1992 skrev en anmeldelse af Abdul Rahman Munifs roman *Cities of Salt*. I denne anmeldelse undrede han sig over den marginale behandling, olie fik i litteraturen i det 20. århundrede, hvor olieindustrien trods alt blev en geopolitisk magtfaktor: "[V]ery few people anywhere write about the Oil Encounter" (Ghosh, 30). Ghoshs overraskelse baserer sig således implicit på en petrokulturel forståelse af olie som andet og mere end blot endnu en energiform. Olie er "not simply a source of energy: mere fuel, brute input. It is inextricably social" (Petrocultures Research Group, 17). At skrive om olie er derfor også at skrive om det moderne samfund og de forestillinger om frihed, mobilitet og succes, som olie har frembragt. Det er altså på grund af oliens centrale betydning for samfundsudviklingen, at Ghosh undrer sig over oliens fravær i litteraturen.

Denne artikel har ikke som ærinde at anmærke Ghoshs overseelser, når det kommer til olielitteratur fra det 20. århundrede – tænk blot på Jack Kerouacs *On the Road* (1957) eller Upton Sinclars *Oil* (1926-27). Med sin umiddelbare undren kickstartede Ghosh en diskussion, der kun er vokset i styrke og analytisk rækkevidde med petrokultur-studiets etablering. Artiklen her tager således afsæt i de kulturhistoriske og -analytiske indsigter fra dette fagfelt, og med særlig vægt på road-fortællingen analyseres det, hvordan olie skildres – *by proxy* – i nordisk skønlitteratur.<sup>1</sup>

## Olieenergi på vejene

Kulturforskeren Andrew Pendakis beskriver i artiklen "Being and Oil: Or, How to Run a Pipeline through Heidegger" (2017) lettere sarkastisk, hvordan den moderne visuelle kunst illustrerer uspecificeret væren på en særlig måde:

“Whenever cinema requires an image of “Being itself,” an image of things as they are in the broadest possible sense, it uses a standard trick. The camera is situated in such a way as to simply record a flow of traffic: as if by magic the sight of cars passing in quick succession generates a thought of existence as such, captured in its most relaxed and unselfconscious state (Pendakis, 377)

Man ser det for sig. Et panoramaskud af biler, der anonymt strømmer forbi et lyskryds eller fletter ind og ud på en sekssporet motorvejsudveking. Her er liv i anonymiseret form, her kommer væren-i-sig-selv til udtryk. Det er bemærkelsesværdigt, fortsætter Pendakis, at det netop er dette skud og ikke for eksempel et skud af himlen eller brusende vand, der anvendes som markør af væren (Pendakis, 377). Set i lyset af den globale bilismes vedvarende vækst er det dog ikke uforståeligt. Flere og flere lever en væsentlig del af livet bag rattet på vejene. I Danmark forventes den

samlede bestand af personbiler således at udgøre 3,35 millioner i 2030 mod 2,72 millioner 1. januar 2021 (Energistyrelsen, 37). Bilen er blevet en fuldstændig integreret del af hverdagen. Som journalisten Ulrik Eriksen skriver i sin kulturhistoriske gennemgang af bilens udbredelse i Norge over de seneste 100 år: “Hver nordmann sitter hver dag 40 minutter bak et ratt. [...] Bil og bilbruk er så dypt sammenvevd i livene våre at vi vanskelig kan fri oss fra det” (Eriksen, 215). Bilen udgør med andre ord en forståelig repræsentation af væren i den moderne verden.

Bemærkningen fra Pendakis om bilisme som repræsentant for væren-i-sig-selv kan umiddelbart synes at stride en smule med en grundtanke i petrokultur-studierne, nemlig det eklatante *fravær* af æstetiske repræsentationer af bilens altovervejende fossile energikilde. Men på samme måde som naturfænomener eller forbrug for eksempel kan optræde i litteraturen, uden at hverken rodnet eller arbejdsforhold benævnes, så drøner bilen også underligt autonomt afsted uden forbindelse til (under) grunden – ja, det er netop denne forbindelsesløshed, der konstituerer forestillingen om væren-i-sig-selv. En måde at analysere oliens kulturelle betydning på kan derfor også være at vende blikket mod dets indekser – som nu for eksempel bilen.

### Illusorisk i-sig-selv

I 2011 udkom den norske forfatter Gunstein Bakkes roman *Maud og Aud*, der ramende bærer undertitlen *Ein roman om trafikk*. På handlingsplanet er der tale om en rimelig afgrænset fortælling: En familie på fire er ude for en tragisk færdselsulykke. Moren, oliegeologen Ruth Bore, omkommer og faren, Jon Berre, mister sit ene ben. Tvillingedøtrene Maud og Aud, der på tidspunktet for ulykken er i syvårsalderen, bliver også slemt tilredte, men overlever begge, tror man. Sent i romanen viser det sig dog, at Maud efter ulykken oplevede svære komplikationer og ikke stod til at redde. Som Jon lakonisk beskriver det: “Halvannan månad etter ulykka tok ho til å kjenne seg trøytt. [...] Då ho tok til å miste styrke i høgre handa [...] oppdaga dei blødinga. Ho vart operert i Bergen, men skaden låg for djupt” (Bakke, 181).

Rundt om denne tragiske familiefortælling udfolder Bakke en særegen, vildtvoksende og svært essayistisk fortælling om trafik, olieudvinding og omfattende vejudbygning i Norge. Romanen er med andre ord, som Audun Lindholm også skriver i sin anmeldelse i *Morgenbladet*, en “idéroman om norsk selvforståelse i oljens tidsalder” (Lindholm). Allerede på de første sider af bogen finder vi denne passage:

“Bilen hamnar på ein open, aude plass i kvitt lys, stansar oppå fire tankar à 20 000 liter drivstoff soge opp frå under havbotnen, ute i grovhavet på felt med namn etter norrøne gudar; sylferske, steindøde gudar, døgnflugegudar, lik ungdommane ein finn på andre, bemanna stasjonar, sett i teneste oppå eit reservoar av millionar år, organisk materiale arbeidde av tida til det fluidumet som no, raffinert og prosessert, blir pumpa opp ein siste gong frå under asfalkorpa ved ein tankautomat i Oslos utkant, over på ein bil som treng denne tilførsla for å snu og dra attende dit den kom frå (Bakke, 10).

Pendakis skriver altså, at en stadig strøm af biler ofte bruges til at illustrere en form for ren væren. Men som dette citat med al tydelighed demonstrerer, er forestillingen

om væren-i-sig-selv netop meget lidt *i-sig-selv*. Eksistensen som bilist er uløseligt betinget af en usynlig energikilde, udvundet og raffineret langt fra forbrugeren og derefter fragtet til de underjordiske tanke, hvor den hentes op igen gennem uigen-nemstigtige slanger. Det eneste umiddelbare tegn på brændstoffets eksistens er målerstanderen, hvor literantallet og det samlede beløb kontinuerligt vokser – og så selvfølgelig det faktum, at påfyldningen af benzin eller diesel opretholder bilens funktion som transportmiddel. Det er med andre ord netop brændstoffets usynlighed, der opretholder opfattelsen af bilisme som væren-i-sig-selv.

Friheden, anonymiteten, ‘the open road’, disse forestillinger er alle indlejret i bilen i kraft af dens forestillede autonomi. Og det er dette billede af radikal uafhængighed, som citatet fra *Maud og Aud* synes at forplumre til fordel for en ganske anderledes forståelse af gensidig forbundethed. Med den feministiske kulturteoretiker Stacy Alaimos begreb om menneskets konstante indlejring i og uadskillelighed fra “more-than-human-world[s]”, kan man tale om, at romanen betoner en ‘transkorporlig’ væren-ude-af-sig-selv.<sup>2</sup> Dette fokus på forbundethed ses desuden i vejingeniør Jon Berres tilbagevenden til arbejdslivet efter ulykken.

Før færdselsulykken har Jon Berre været driftsleder og tæt involveret i udformningen af det norske vejnet. Han beskrives som “ein legendarisk vegmann” (Bakke, 163). Ministeren for Samferdsle og Energi vil derfor også gerne have ham tilknyttet departementet, nu hvor hans tilstedte krop ikke længere tillader ham at arbejde i felten, da “[i]ngen tenker bedre om trafikk” (Bakke, 105). I første omgang afviser Berre dog at vende tilbage til sit hverv netop med henvisning til kroppens forfatning, men to uger senere vender ministeren tilbage for at fortælle ham, at de har fundet en løsning på hans forbehold. De har skaffet ‘Janus’ til ham, en maskine der kan indfri hans motoriske og fysiologiske behov. Men det er ikke blot en maskine, ikke blot et teknologisk *hjælpemiddel*, der kan erstatte hans mistede ben og give ham førligheden tilbage, nej:

“ Janus er mykje meir enn erstatning, for det som kjem til, er saman med det som er att, større enn alt som elles ville blitt. Det som har mangla, er forståing. Janus er forståing. Fibrar av nikkell og titan tvinnar band mellom urtid og oljetid. Eit skjelett bliver lagt til utanpå skjelettet, og den gamle kroppen ligg som eit stratum mellom grunnfjell og vekst, som humus, kunne ein seie; ei polstring til eigen bate og vekst. *Den smarte kroppen*, altså Janus, kan røre seg i opptil elleve kilometer i timen. Jon Berre kan tenke, merkar han etter kvart, merkar tankane hans etter kvart, at han skal røre på seg, og då rører Janus på han (Bakke, 109. Min kursivering).

Jon Berre har fået en ‘smart krop,’ en form for exoskelet tilkoblet nervecenteret, så tanker øjeblikkeligt omsættes til bevægelser. Janus ‘forstår’ ham, som der står. Hans (ødelagte) fysik transenderes altså med maskinens hjælp.

I *Maud og Aud* synes Gunstein Bakke på den måde at legemliggøre en ide om kropslig overskridelse og teknologisk udvikling med Janus. Det er en tanke om illusorisk autonomi, som også kan findes hos økokritiske og nymaterialistiske tænkere som nævnte Stacy Alaimo, men også for eksempel N. Kathrine Hayles, Donna Haraway og Anna Tsing, der ofte foreslår, at opretholdelsen af konstruerede græn-

ser hæmmer potente, livfulde og anderledes verdensskabende fusioner (c.f. Hayles 1999; Haraway 1997, 2016; Tsing 2015). Interessant nok kan forestillingen om kropslig overskridelse dog også spores tilbage til den italienske futurisme fra begyndelsen af det 20. århundrede, hvor bilen ligeledes spillede en hovedrolle.

### Futuristisk bilbegejstring

I 1909 udkom den italienske futurist Filippo Tommaso Marinettis (1876-1944) berømte og berygtede futurist-manifest. Et manifest, der flyder over med både fortids- og dødsforagt. Slagordet er ubetinget: *Kør! Kør! Kør!* i udsagn som “[j]eg strakte mig ind over min bil som et lig på en bære, men kom med det samme til live igen under rattet” (Marinetti, 160). Bilen konstituerer her en slags nekroæstetisk opstandelse, hvor *sammensmeltningen* med køretøjet genopvækker den (halv)døde. Manifestet er på den måde båret af en opskruet, orgiastisk stemning af udelte fremskridtsbegejstring. Absolut individualistisk vel at mærke, for fremtiden venter ikke på nogen, men lader dig derimod samvittighedsløst tilbage på perronen, hvis du ikke formår at hoppe på toget i tide. Med Marinettis ord lyder det blandt andet: “Fortidens skønhed kan være en trøst for de vanføre, de fængslede og de døende idet fremtiden er dem nægtet – men vi vil ikke have del i det, os som er unge og stærke *Futurister!*” Og “[m]ytologi og de mystiske idealer er endelig lagt bag os” (Marinetti, 162; 159. Original kursivering). I futurismen er der ikke plads til (pladder)romantisk nostalgi og pligtskyldig videreførelse af tidligere generationers erfaringer. Bilen, maskiniveren og troen på den teknologiske innovation gennemsyrrer derimod manifestet, samtidig med at Marinetti ikke levner mange tanker til det omkringliggende samfund og det økonomiske system. I den enkeltes selvudfoldelse må sådanne sociokulturelle forhold vige for dødsforherligelse og nihilisme: *Lev og lad dø*, står skrevet med fed mellem hver eneste linje i manifestet. Det mere-end-menneskelige hos Marinetti handler derfor heller ikke om at anerkende en økologisk forbundethed – som hos nymaterialisterne og til dels posthumanisterne – men udelukkende om teknologisk (selv)optimering.

Anskaffelsen af Janus til Jon Berre bunder heller ikke i et økologisk ønske om at gå i forbindelse med en *livlig* materie.<sup>3</sup> Ministerens motivation er udelukkende drevet af at stille de teknologiske remedier til rådighed, som sikrer Jons tilbagevenden til arbejdslivet. Med Janus kan Jon igen forvandle sig fra uproduktivt organisk materiale til arbejdsdueligt samfundslegeme. Mens fortællerinstansen forsøger at præsentere en forøget forbindelse mellem Jon Berre og den norske natur via den vandkraft, der oplader Janus’ batterier, så ser ministeren mere nøgternt på maskinens ‘output’:

“ Med sine battericeller er det muleg å sjå Janus som kopla direkte på den norske naturen, på kotane på kartet og fallinene som i sin tur skaper reservoar av energi, ei oppdemd og veldig ro, identisk med ei oppdemd og veldig kraft. Der Jon Berre, den gamle, skulle teke eit steg ved å løfte beinet, er det i staden vatnet som rører seg mot havet, fallrettar som bruser i kommunekasser, rislar i tiltaksfond og dryp gjennom til fylkesvise hjelpemiddel-sentralar. Samferdsle- og energiministeren har funne seg ein rådgivar (Bakke, 109-110)

Jon Berre giver også selv til tider udtryk for en lignende ‘usentimental’ forståelse af teknologi, når han siger, “[t]eknologi er å vinne mark for mennesket, å utvide sona for det menneskelege” (Bakke, 182). Men som vi så før – “Janus er mykje meir enn erstatning” – så tillægger Jon åbentlyst også Janus en slags merværdi. Han forklarer sent i romanen Janus på denne måde: “[Janus er] ikkje maskina mi, det er ein del av meg [...]. Vi er eitt apparat. Han infiltrerer meg og gir meg samband, eg gir han impulsar. Derfor finst det framleis ein kropp å snakke om. *Utan Janus hadde eg ikkje vore her*” (Bakke, 180. Min kursivering). Romanen præsenterer på den måde en dobbelttydig forståelse af Janus som på den ene side adskilt hjælpemiddel og på den anden side integreret kropsforlængelse afhængig af betragterens affektive og fysiske distance til Janus.

### Ekstremt fjernt og utroligt tæt på

Den største enkeltkilde til menneskeskabte klimaforandringer er uomtvisteligt fossile brændsler. Ophobningen af drivhusgasser i atmosfæren har forskubbet klodens biosfæriske systemer, og denne situation har ifølge økokritikken og petrokultur-studierne afstedkommet et behov for at gentænke netop forhold som distance og skala (c.f. Clark 2015; Morton 2013). Forholdet mellem årsag og virkning er (blevet) udvisket – myldretrafikken i Kuala Lumpur påvirker på besynderlig vis havfiskeriet i Narssaq, og Himalayas snedække skrumper, når jeg sidder i min sofa og streamer. Samtidig – eller netop ikke samtidig – har det, jeg gjorde i går, de systemer, jeg var med til at opretholde, også en effekt, der rækker langt ud over min levetid. Ja, måske manifesterer mine gerningers klimakonsekvenser sig først for alvor på den anden side af kloden på den anden side af 2050, hvor EU har forpligtet sig til at opnå klimaneutralitet (Det Europæiske Råd 2020). På den måde afstedkommer de globale klimaforandringer nye perspektiver, nye måder at betragte afstand, tid og årsagskæder på.

På et meget lokalt og fikseret område – betydningen af Janus – anskueliggør *Maud* og *Aud* ligeledes, hvordan perspektivet ændrer betydningen. Det er selvfølgelig ikke i sig selv en ny erkendelse. Politisk observans har for eksempel også en klar tendens til at påvirke forståelsen af en given situation. Antinomien mellem eksklusive enheder og det, man kan kalde sammenfildrede kompositioner, løber dog som et meget tydeligt spor gennem hele romanen. Jon Berre vender således også tilbage til arbejdet og bliver indplaceret i departementet, hvor det emmer af en frimodig fremskridtstro, når kommende lande- og motorveje indtegnes og udhugges i det kuperede norske terræn. Landsdele *flettes sammen*, enheder brydes op og reetableres, vejnettet repræsenterer i det hele taget både vitalitet og kontrol. Alt afhængig af perspektivet.

Ét forhold synes dog ophævet til naturlov. Arbejdet med at udvide vejnettet betragtes af statens repræsentanter som et ubetinget samfundsgode. Den befolkningsforenende betydning af disse færdselsårer er faktisk nærmest ubeskrivelig – de er, som ministeren med sloganistisk swung siger, en livsnerve, der skal binde Norge sammen og sikre både økonomisk fremgang og eksistentielt selvværd:

“ For all ferdslø er samferdsle. Å vere saman er meirverdi. I lag kan vi gle oss og røyne kva vi er gjorde av. Åleine er vi små i stellet. Ferdsla foraukar oss fram og bak. Ny teknologi aukar utvinningsgrada og forlenger levetida til oljefelta, gjenopnar gamle felt og gjer det i sin tur muleg å bore seg gjennom enno uskorne vestlandsfjell, strekke bruer over dei siste fjordar og sund. [...] *I eit land som Noreg er framgang framleis det same som gjennom- eller overgang* (Bakke, 148. Min kursivering)

Færdsel beskrives her som selve kilden til samkvem, (kontrolleret) fremgang og socioøkonomisk overlevelse. Derfor er det også utænklig, at de uundgåelige trafikale døds ofre markeres med andet og mere end et interimistisk mindesmærke i vejkanten. Fremskridtet må ikke bremses.

I et essayistisk afsnit fabulerer Bakke dog over en mulig anden måde at mindes døds ofrene, hvor “markeringa av den einskilde ulykka, [veks] til rituelle postar kor dei trakkdrepane så å seie vart sette til å vakte over plassen” (Bakke, 49). “Dei køyrande, kunne ein tenke seg, ville om organisasjonskulturen hadde utvikla seg på denne måten [...] stanse og legge ned offergåver på desse altara” (Bakke, 49-50). Den rituelle og mere permanente markering af den ulykkelige hændelse ville på den måde bremse trafikken og måske bidrage med en større eftertænkksomhed hos bilisterne. Noget, der i sidste ende også kunne medføre en mere grundlæggende kritik af bilismens væsen. Afsnittet ender dog med at konkludere, at “slike vegsikkar må ein til andre land for å finne, i Noreg får asfalten siste ordet, og skinnet frå ein kvit måne i ein våt vegbane er det nærmaste ein kjem eit lys som aldri sloknar” (Bakke, 51). På det overordnede, statslige plan accepteres den enkeltes risiko ved at køre bil til fordel for vejens, livsnervens, evigt ekspanderende logik.

Med den statslige tanke om asfalterede forbindelser og dermed øget fællesskab i baghovedet er det dog interessant at iagttagte, hvordan forbindelseslinjerne planlægges efter storslåede nationale transportplaner, hvor forhold som sliddækkets type bestemmes efter den forventede brug. Med en vis ironisk brod beskriver Bakke, hvordan frihedsfølelsen hænger sammen med underlagets beskaffenhed. Man forstår hermed, at friheden er størst på de store, statslige veje og mere indskrænket i utkantsegnene, hvor kommunernes budgetter ikke rækker til samme type asfaltering:

“ Kor annleis er det ikkje med bilen som no rullar sørover på Ring 3 og etter kvart ut på E18, to fullskalerte, støe vegar med sliteteppe av topeka, det beste innan bitumenøse masser og ei heilt anna historie enn asfaltløyningane [...] med white spirit eller olje, gradert etter kor hurtig dei stivna, som fall innanfor budsjettamma til fylkesvegar i utkantstrok (Bakke, 195)

Topeka er, som Statens Vegvesen i Norge også skriver i deres rapport fra 2005, en særlig slidstærk belægning: “Topeka er en ensartet blanding av tørket, oppvarmet steinmateriale og bitumen. Den brukes som slitelag på vegger med særlig stor trafikk og som brubelegning” (Statens Vegvesen, 70). I den statslige iver efter at forene og samle et folk er der med andre ord også en tydelig valorisering til stede af visse forbindelser og visse egne.

Friheden er altså størst de steder, hvor underlaget ikke tiltrækker sig opmærksomhed, men derimod medvirker til at indkapsle bilisten i sin egen verden. Fælles-

skabet hviler paradoksalt nok på, at bilisten kan trække sig ind i sit durende metalskelet og – som Jon i/og Janus også gør – glide upåvirket gennem rummet. Altså igen, en tydelig, men samtidig aldrig afklaret, ambivalens mellem individualisme og fællesskab. En ambivalens, der også går igen i den forstand, at forholdene ikke selv er stabile. Det ene øjeblik beskrives Jon og Janus som en uadskillelig enhed, en *fællesskabelse*. Jon og Janus findes ikke. Andre gange er Janus blot det, der fremmer Jons mobilitet og arbejdsevne (Se fx Bakke, 109; 201). Ligeledes er bilen både et eget fartøj, en atmosfære og en væsentlig komponent i det sociale netværk: “Bilen gir kroppen ein veg ut av kroppen. Bilen er både ein atmosfære og eit fartøy som kan ferdast i denne” (Bakke, 9). “Vegen tolkar landet for deg. Ein bilkropp bliver vist veg. Det krevst berre at du gjer slik vegen seier. At alle innrettar seg, at ingen tek seg til rette. At vi alle, i trafikken, for kvarandre, er like” (Bakke, 29). Fællesskab og lighed baseret på individualitet og forskellighed. Det er dette paradoksale forhold, der igen og igen beskrives og problematiseres i romanen.

Romanen indfletter desuden løbende nogle kække trafikmeldinger fra radiokanalen Radio Taxi, hvor Jons datter Aud arbejder som helikopterpilot og betragter trafikken – “*selve eksistensen, den nakne*” (Bakke, 123; original kursivering) – fra luften. Den bemærkning synes til fulde at bekræfte Pendakis pointe om bilen som ofte anvendt repræsentant for væren-i-sig-selv. Og her fra luften er der ingen ambivalens at spore. I meldingerne fra den overgearede radiovært OV er der kun plads til lovsang om fremdriftens herlighed:

“*Ikkje er det rart om dei mister tolmodet, for naturstridig er det med slik ein kork. Rett nok står bilen still 96 prosent av tida, då er det likevel ikkje meininga at ein skal sitte i den. Å køyre fort gjennom eit landskap, slik du veit, gode lyttar, gir ei kjensle av kraft, av å vere i gang og vere midt i livet. Å ikkje komme av flekken er derimot ikkje å kvile, tvert om; å stå stilt i eit landskap gir ei kjensle av maktesløyse, av å skusle bort det ein var skapt for* (Bakke, 122. Original kursivering. (I romanen står alle radiomeldingerne i kursiv))

Stilstand, ophold, ubevægelighed – Marinetti rumler med, når OV udpeger disse tilstande som naturstridige og ineffektive. De er kort sagt *uproduktive*.

Det er på den måde via bilen (og det stærkt olieafhængige produkt asfalt), at romanen er en fortælling om ‘norsk selvforståelse i oliens tidsalder’ som Lindholm beskriver den – en original skildring af et opskruet og både eksternt og internaliseret produktivitetskrav. Selv nu – “i antropocen tid” (Bakke, 68) – fastholdes et olieengagement på det individuelle og det samfundsmæssige niveau, fordi det sikrer øjeblikkelig fremgang. Statsapparatet udruller grandiose, ideologiske forklaringsmodeller om sammenhængskraft, solidaritet og fremgang, og Jon kan ikke modstå trangen til at være en del af denne udviklingsiver – selv efter ulykken. *Maud og Aud* væver på disse måder en tragisk fortælling om en enkelt families trafikulykke sammen med en bredere beretning om vejudbygning og fossil energi som statens fundament, så trådene ikke er lige til at vikle ud igen: “Oljen, det svarte himmeldjupet, bliver omsett til overflate og store støyflak som passerer og kverv, utan at du skjønner kva som gjennomfór deg” (Bakke, 45).



## Flashback til 1960

Gunstein Bakke citerer flere steder i romanen den svenske forfatter og nobelprisvinder Harry Martinson (1904-1978). Citaterne er fra Martinsons digtsamling *Vagnen* fra 1960, hvor en bilorienteret (middelklasse)identitet begyndte at vinde frem. Hovedparten af *Vagnen* består af en række naturromantiske besyngelser, men de sidste 23 sider af værket adskiller sig markant fra resten. Her, i den afsluttende digtsuite "Röster om Vagnen," som også er den, Bakke citerer fra, udtrykker Martinson en sønderlemmende kritik af bilen og den fremvoksende bilkultur:

“ Vagnen är innehållsrik.

I den kan barnet för tidigt födas,

Den sårade för tidigt dö.

Med Vagnen hämtar samariterna

de som överkörts av Vagnen.

Med Vagnen bortforslas den krossade Vagnen eller dess rester.

Från Vagnen brukade Al Capone och andra mördare

vid sina omkörningar maskingeväret.

I Vagnen dödades genom inåtkrökta avgasrör judar från

Lodz som hämtats.

I Vagnen mördades en präst i Vedersö.

I Vagnen färdas vi mot bad och månfröjd,

mot lövad midsommarlycka

eller träflisig död genom fällda bommar och evighets-

grindar.

(Martinson, 104)

Kritikken er kras og polemisk. Vognen – som konsekvent og ironisk-ærbødigt står skrevet med stort begyndelsesbogstav – har i dette digt et synderegister, der spænder fra mafiarelaterede drive-by-skyderier over Gestapo-bestilt likvidering i Vestjylland (nærmere bestemt henvises der til mordet på Kaj Munk i 1944, der var præst i Vedersø) til systematisk drab af polske jøder. Digtene i Martinsons suite udtrykker dog også en mere sofistikeret kritik af bilisme som en slags fordækt lyksalighed. I ovenstående digt træder stroferne "[i] Vagnen färdas vi mot bad och månfröjd, / mot lövad midsommarlycka" for eksempel pludselig frem som et forsøg på at relativere bilens mørkere sider. Husk nu, det er også bilen, der muliggør badeture og midsommerfester, synes denne automobil-forblændede instans uskønt at minde læseren om midt i alt gruen.

Andre steder optræder bilen som et symbol på udvikling, mobilitet og nye former for socialitet, men selv der med en melankolsk og nærmest apatisk undertone: "Det var en gång så att en vagn kom. / Den sade till en bonde: / döda hästen som går framför mig. // Han besvärar mig. / Sedan får du åka fort. / Så skedde. // I Vagnen är vi sedan den dagen" (Martinson, 101). Lakonisk beskrives det her, hvordan hesten må 'dræbes' til fordel for mere effektive maskiner. Overgangen fra biologiske til mekaniske hjælpemidler begrædes, hvilket også ses i et

andet digts afsluttende strofer, hvor tabserfaringen endda kommer til udtryk via en forskydning af sanseindtrykket:

“ Nu innan avskedens syngräns döden  
uppslök hans glesnande hjordar  
räknade han för sista gången  
hingstar och ston från tarpanernas slätter,  
hörde dem gnägga sin död.

Molnet av rullande damm  
från tidens vagnar steg  
höjde sig mer och mer  
uppslök hans liv och tält,  
medan i öronen vagnarnas tid  
malde med främmande dån.  
(Martinson, 102)

De fortidige vogne trukket af agtværdige heste, der græsser på selveste vildhesten tarpanens sletter, beskrives med et (for)dampende og naturromantisk synsindtryk. Ånden (i ordets dobbelte betydning) fra den allerede udtyndede flok heste materialiserer sig for læseren netop i det øjeblik, hvor deres gøremål udslukkes, hvor deres dont så at sige ophører til fordel for de fremmede og larmende maskiner. Det majestætiske syn af vældige hingste og hopper erstattes af et lydligt register, og der skabes samtidig en afstand mellem landarbejderen og hans hjælpemidler. Pludselig er hjælpemidlet ikke synligt og håndgribeligt, men snarere et støjende fremmedlegeme, der synes at være til stede immaterielt.

Altovervejende beskriver digtene altså den teknologiske udvikling i et nostalgisk og samtidig sardonisk toneleje. Drabet, tabserfaringen, fremmedgørelsen er konstant til stede – også når digtene ellers refererer til “Vognens” frembringelser af nye teknologiske og sociale muligheder. Marinettis automobil-fantastik bliver fuldstændig vendt på vrangen og afsløret som en eksistentiel trussel hos Martinson.

### Tre reaktioner

I 2007 skrev petrokultur-forskeren Imre Szeman artiklen “Oil, Futurity, and the Anticipation of Disaster”, hvor han præsenterer tre forskellige diskursive reaktionsformer på en gryende energikrise: Strategisk realisme, tekno-utopisme og øko-apokalypse. Konteksten for artiklen er forestillingen om et snarligt *peak-oil*-moment, hvor olieudvindingsgraden vil toppe for derefter at falde med verdensomspændende konsekvenser som følge. De tre reaktionsformer synes dog stadig at være til stede i samtidens diskurser, selvom vanskelige udvindingsformer som tjæresands- og skiffertgasudvinding samt ultradybhavsboringer har udskudt en nært forestående energikrise – og samtidig accelereret en ditto klimakrise.<sup>4</sup>

Med betegnelsen strategisk realisme henviser Szeman til en geopolitisk tilgang, der med nationalstaten som udgangspunkt udtrykker “a strict realpolitik approach

to energy” (Szeman, 810). I en samtidig kontekst er det svært at komme på et tydeligere eksempel på denne tilgang end den tyske stats gasaftaler med det russiske energiselskab Gazprom og det tysk-russiske samarbejde vedrørende etableringen af de to gasrørledninger Nord Stream I og II. Hensigten med den strategiske realismes diskurs er, at den underbygger en geopolitisk tilgang, der sikrer at nationalstatens økonomi trives og energiforsyningen er stabil og tilstrækkelig. Til at understøtte dette formål nævner Szeman geo- og energipolitiske sikkerhedsforanstaltninger som militær intervention, bi- og unilaterale handelsaftaler samt forsvarsalliancer (Szeman, 810). Videre skriver Szeman, at den strategiske realisme baserer sig på en essentiel sammenkædning af olie og kapitalisme (Szeman, 811).

Tekno-utopisme baserer sig derimod som navnet antyder på en forestilling om, at den videnskabelige udvikling formår at sikre en stabil energiform, også i fremtiden. Ligesom strategisk realisme er det en tilgang, der forudsætter et vedvarende kapitalistisk samfund: “All of our worst fears about the chaos that will ensue when oil runs out are resolved through scientific innovations that are in perfect synchrony with the operations of the capitalist economy: problem solved, without the need for radical ruptures or alterations in political and social life” (Szeman, 813).

Den tredje reaktionsform, den øko-apokalyptiske diskurs, baserer sig ligeledes på en forestilling om kapitalismen som uoverskridelig. Men i modsætning til de to andre reaktionsformer, der begge forsøger at udpege mulige løsninger på den forventede energimangel inden for kapitalismens rammeværk, så forudser øko-apokalypsen et socialt og politisk kollaps (Szeman, 815). Szemans overordnede pointe i artiklen er således, at kapitalismens logikker blokerer for en bæredygtig respons på et forestående peak-oil-moment. Og som vi har set de seneste årtier, er det da også kapitalismens hunger efter “primitive accumulation” (Szeman, 817), der har virkeliggjort de nyligt opståede vanskelige udvindingsformer.

Med Imre Szemans tre kategorier kan det siges, at Martinsons reaktion på den fremvoksende bilisme foregriber et kommende øko-apokalyptisk register. Digtene udtrykker en nostalgi og naturromantik, der begrundet begrædelsen og foragten for bilismen som en ny værensform, samtidig med at de beskriver en fortvivlet forståelse for, at det ikke kan være anderledes den eksistentielle ødelæggelse til trods. Som det lyder i et andet digt, gælder det bare om at hoppe på trinbrættet og besyng vognens herlighed, også selvom vognen selv er døv og åndsløs: “Att det bare gällde att hänga med på fotsteget. / Medan de så hängde med skulle de besjunga Vagnen. / Men Vagnen är kraftig och döv. [...] Ty Vagnen är / varken dödlig eller odödlig, / bara / död och rörlig, / död och snabb” (Martinson, 124).

Den kritiske tilgang til maskinbrølet i “Röster om Vagnen” står som allerede nævnt i diametral modsætning til futurismens maskiniver. Det er derfor også forlokkende at klassificere det futuristiske manifest som tekno-utopisk. Men den futuriske hyldest til maskinen og hastigheden tager grundlæggende ingen hensyn til (frembringelsen af) energien. Szemans tekno-utopisme kan således inddeles i mindst to undergenrer. 1) Marinettis samfundsløse og stærkt egoistiske *live and let die*-hedonisme, hvor utopismen synes at krænge skarpt (til højre) mod nihilisme og fascisme. Og 2) en yderst fremherskende tro på, at nye teknologiske frembringelser kan afværge den globale klimakrise. Her kan man altså snarere tale om en

slags teknologisk *optimisme*, der er fuldt ud bevidst om naturlige begrænsninger samt vigtigheden af at overkomme og/eller forbigå disse. Med en uanfægtelig tro på den menneskelige opfindsomhed skal krisen derfor altovervejende overvindes med tekno-fix som Carbon Capture and Storage (CCS) teknologier, Geoengineering, PtX og andre endnu ikke udtænkte metoder.

I *Maud og Aud* er statsapparatets tilgang til olie dog ensidigt strategisk realistisk. Olie er det substrat, der muliggør velstand og fremskridt på det samfundsmæssige plan. Jon er en eminent vejingeniør, lyder den umiddelbare forklaring, for at rehabilitere ham i departementet. Da dette ikke lykkes i første omgang, præsenteres Janus som det strategiske middel, der skal til for at eliminere Jons umiddelbare vægring mod at vende tilbage. Janus er Jons topeka; det glatte underlag, der igen lader ham glide modstandsløs på de oliechangerende vande. En eminent vejingeniør i tvivl om statens overordnede projekt er uholdbart, og han må derfor 'smøres', så den oliebaseerede samfundsorden ikke rystes unødigt.

### Døden som tvilling

Også datteren Aud er fra sit helikopterperspektiv nært tilknyttet vejens (og fremdriftens) logik. Men i modsætning til Jons mere eller mindre sømløse genindlemning i vejarbejdet viser det sig efterhånden, at Aud er fastlåst i den traumatiske bilulykke. Et psykologisk thriller-element begynder derfor langsomt at vokse frem i romanen. Lovall, OVs nevø, begynder i praktik på Radio Taxi. Han arbejder sammen med Aud i helikopteren, og de bliver hurtigt elskere, men Lovall begynder også at fornemme noget underligt. Aud refererer på et tidspunkt, hvor de ser nordlys fra helikopteren, til sin søster Maud: "At ho er tvilling, veit han allereie, og no peikar ho ut i ingenting og seier at der, der nede ein stad, har søstera hennar eit hus" (Bakke, 101). Men ellers er hun påfaldende tillukket, når Lovall spørger ind til søsteren eller ulykken. Et detektivisk opklaringsarbejde fører i sidste ende Lovall på sporet af nogle mystiske nærdødsoplevelser, hvor føreren af en sort Mercedes S280 genspiller tidligere trafikulykker *in situ*. Udklip fra forskellige lokalaviser beretter om,

“ at nokon skal ha etterlikna ulykker. Nye fartssynder på ulykkesplass. Omtrent før blodet har tørka. Ei skam, ein uforståeleg uforstand. Regelrett hån mot trafikoffera, slik det står ein stad. Dei verkelege offera. Kva skal ein seie. Nokon har køyrt i høg fart forbi ein ulykkesstad. Ikkje berre høg fart, enorm fart. Eller skore over i motsett køyrefelt, køyrd forbi i ein eving, rast på raudt gjennom eit kryss. Presis som då tragedien skjedde, og rein slump at ikkje utfallet vart det same. (Bakke, 112)

Det viser sig – selvfølgelig – at være Aud, der fører den sorte Mercedes og den psykologiske læsning synes at være oplagt: Aud er fanget i sin egen traumatiske fortid og forsøger med disse sidste-øjeblikks afværgelser at ændre på udfaldet af den ulykke, der fratog hende både søsteren og moderen, men også Jon, som hun ingen kontakt har med længere. Samtidig er det værd at bemærke, hvordan det ikke blot er Aud, der genlever trafikulykkerne. Selve plottet er også en slags rystet genspejling af amerikanske road-thrillers som J.G. Ballards *Crash* (1973) og *Christine* (1983) af Stephen King.<sup>5</sup>

En supplementær læsning er derfor også mulig. En civilisationskritisk læsning, der lægger sig i slipstrømmen af både Martinson og Marinetti: Nemlig at også hos Bakke er fremskridtets tvilling døden.

## Den første dråbe

I den danske forfatter Peter Adolphsens kortroman *Machine* fra 2006 er nogle af de samme grundelementer til stede. Her sprænges den indgroede forståelse af menneskelig autonomi ganske bogstavligt til atomer, når vi følger en dråbe benzins dannelsesrejse. Romanen begynder med dråbens eksplosion i en forbrændingsmotor i Texas:

“Klokken 7:59 p.m., d. 23. juni 1975, på Ist South St. i Austin, Texas, eksploderede en dråbe benzin i en bilmotor. Tilfældet gjorde, at afbrændingen af denne dråbe brændstof dannede et skæringspunkt for historierne om bilens to passagerer og dråben selv, der igen var forvandlet, nu til udstødningsgas. (Adolphsen, 7)

Men inden vi hører mere om denne bils to passagerer, fortsætter romanen med en beskrivelse af tidernes morgen, hvor universet opstod, og stof spredtes. Med benzindråben som hovedperson fokuserer romanen på nymaterialistisk vis på mere-end-menneskelig agens. Ligeledes kan romanens fantastiske forviklinger og forvandlinger siges at tematisere, hvordan usandsynlige forbindelser og forhold konstituerer verdenen.

Med universets oprindelse opstod livets byggesten også, og med alt dette “stof, plads og tid” kunne “forvandlingernes forvandlinger afprøve mulige kombinationer [der] har resulteret i nuværende enorme mængder af strukturer, fra aminosyrer til galaksehobe” (Adolphsen, 7-8):

“Fortællingen om et givet gran stof er derfor historien om [...] spontane strukturer og deres forvandlinger. Den konkrete smule materie, som angår os her, har som alt andet eksisteret siden det såkaldte big bang, men tidspunktet for denne dråbe benzins højeste grad af organisation, dengang den indgik i sin mest raffinerede struktur, var her på planeten, for 55 millioner år siden, i yngre eocæn, da den var en lille urhests hastigt bankende hjerte. (Adolphsen, 8)

Som det fremgår af citatet, er det en livlig forviklingsfortælling, Adolphsen skaber. Samtidig er det en usentimental (naturhistorisk) fortælling, der både begynder og ender med død: Først afgår den femårige urhest (*Eohippus*), hvis hjerte oliedråben engang tilhørte, opskræmt ved døden i en sø efter et skrækeligt uvejr (Adolphsen, 7-15). Og sidst i romanen dør en af bilens to passagerer, Clarissa Sanders, idet hendes lunger inficeres af dråben, der nu tager form af en “karcinogen agent” (Adolphsen, 67).

Gunstein Bakkes roman betonede også en mere-end-menneskelig forbundethed, men indlevelsen flyttede sig aldrig reelt fra det menneskelige perspektiv. I den henseende må *Machine* siges at være mere radikal. Romanen kan nærmest læses

som et langt forsvarsskrift for uendelige og uhyre komplicerede forviklinger, hvis eneste fællesbetegnelse er et anlæg for evig forandring (på et bakterielt såvel som planetarisk niveau af tid og rum). Set i det lys er det naturligvis værd at bemærke, at det netop er en dråbe benzin, der indtager en afgørende hovedrolle i romanen. For efter en rimelig stille tilværelse i små 55 millioner år, “knap en kilometer under jordoverfladen 13 kilometer syd for byen Jensen,” forstyrres “[d]en smule olie, som engang var et hoppehjerter” pludselig i 1973 (Adolphsen, 17).

### Hovedvejen som kronotop

Efter en kompliceret destilleringsproces havner dråben på en tankstation i Texas. Og efter kort tid i en tank under jorden pumpes benzinen op igen af den biologistuderende Clarissa. Clarissa orker ikke hippiebevægelsens tanker om naturen, men sværger i stedet til den molekylære genetiks muligheder. Når denne teknologi er forfinet, vil den, ifølge Clarissa, kunne optimere menneskekroppen og eliminere arvelige sygdomme (Adolphsen, 46-47). På en retningsløs køretur holder hun pludselig ind til siden for at samle en blaffer ved navn Jimmy Nash op ved tilkørslen til “Interstate Highway 35” (Adolphsen, 48).

Romanen er på den måde bygget op ad et væld af digressioner, som understreger de ubegribelige forviklinger, der konstituerer umiddelbart afgrænsede enheder. Alligevel fungerer Clarissas bil som et slags samlingspunkt i romanen, hvor de forskellige for- og bihistorier mødes. Og ganske iøjnefaldende placeres bilen konstant på en af disse fire arketyperiske lokationer: *Interstate Highway* – et amerikansk hovedvejssystem, der ifølge Federal Highway Administrations seneste rapport omfatter 78.441 kilometer veje (48.741 miles) (Federal Highway Administration 2018), *tankstationen* i Texas, en *rasteplads* “med et bord med bænke og grillsted, alle tre dele af beton, og en gyng, en vippe og en vandpost” (Adolphsen, 54) samt “*parkeringspladsen* ved Timber Creek Apartments” (Adolphsen, 61. Min kursivering). Highwayen, tankstationen, rastepladsen og parkeringspladsen. Fire genkommende kronotoper, der optræder i utallige amerikanske (eller amerikansk inspirerede) *road movies* og *road novels*. Lige fra Kerouac’ beatroman *On the Road* (1957) over Joan Didions roman *Play It as It Lays* (1970) til ungdomsfilmen *Road Trip* (2000).

Det var den russiske sprogfilosof og litterat Mikhail M. Bakhtin (1895-1975), der introducerede det oprindeligt naturvidenskabelige begreb kronotop til litteraturanalsen. Bakhtin beskæftigede sig indgående med dannelsesromanen som genre og opdagede i den forbindelse nogle genkommende billeder, der “udtrykker en ubrydelig samhörighed mellem rummet og tiden” (Bakhtin, 13). Et eksempel fra dannelsesromanen kan være dørtærsklen, som hovedpersonen træder over på begyndelsen af sin rejse. Hos Bakhtin er der således tale om en formalistisk undersøgelse af litteraturens evne til at forbinde tid og rum i forskellige betydningsfulde fikspunkter. Han skriver:

“ I den skønlitterære kronotop sker der en sammensmeltning af de rumlige og tidsmæssige kendetegn til en meningsfyldt og konkret hele. Tiden fortættes, komprimeres og bliver her kunstnerisk-synlig; også rummet intensiveres og drages ind i tidens, plottets og hi-

storiens bevægelse. Tidens kendetegn udfoldes i rummet, og rummet fyldes med mening og dimension af tiden. Denne krydsning af rækker og sammensmeltning af kendetegn er karakteristisk for den kunstneriske kronotop.

Kronotopen i litteraturen har en fundamental *genremæssig* betydning. Man kan ligefrem tale om, at genren og genrevarianterne er bestemt af kronotopen (Bakhtin, 13. Original kursivering)

Overført til road-fortællingerne er disse fikspunkter (tankstationen, hovedvejen, rastestpladsen, parkeringspladsen) altså med til at stadfæste genren. Denne idé om en forbindelse mellem genre og kronotoper sandsynliggør også en bestemt genres transportering ud i verden (slitteraturen) fra det nationale oprindelsessted på trods af diverse sociale, politiske, økonomiske og økologiske forskelle. Eller sagt på en anden måde. Er det ikke netop disse genkommende fikspunkter, der muliggør sådan noget som en dansk aftapning af road-fortællingen? Her kan for eksempel nævnes Ole Bornedals tv-serie *Charlot og Charlotte* (1996), Kristian Bang Foss' roman *Døden kører Audi* (2012) og sågar de to komediefilm *Jydekompaniet* (1988) og *Jydekompaniet 3* (1989) med Finn Nørbygaard og Jacob Haugaard i hovedrollerne.

Det er selvfølgelig en smule anderledes med *Machine*, hvor handlingen netop foregår i USA. Her synes de genrestereotypiske kronotoper snarere at fungere som let overspændte møtrikker, der fastnagler lokaliteten Amerika over enhver tvivl. Også *Maud og Aud* trækker dog på kronotoperne, når bilkulturen skal stadfæstes. En væsentlig skillelinje fra mere 'klassiske' roadromaner er dog, at såvel *Machine* som *Maud og Aud* netop anvender nogle genrekonventioner såsom disse kronotoper fra roadromanen til at udpege og kritisere samtidens ufravigelige bil- og olie kultur. Kritiker Anne Merethe K. Prinos skriver da også om *Maud og Aud* i den norske avis *Aftenposten*, at der er tale om en, "[a]vansert, sær og poetisk roadroman som ligner på lite annet i samtidslitteraturen" (Prinos). De allerførste linjer i *Maud og Aud* lyder (ind)rammende: "Stille over i femte gir: motorduren roar seg, det fossile drivstoffet brenn på sparebluss. 100 er så nær ingenting ein kjem" (Bakke, 7). Den åbne vej og dens absolute frihed materialiserer sig på den måde øjeblikkeligt og genkendeligt for øjnene af læseren for derefter at undergå en uvanlig kritisk refleksion i løbet af romanen.

## Sammenfatning

Med afsæt i *Maud og Aud*, *Vagnen* og *Machine* har jeg præsenteret en nærlæsning af nordiske road-fortællinger. I *Machine* indtager olien selv en hovedrolle i beretningen, hvorimod de andre værker synes at præsentere bilen som et slags *olieindeks*, et register, der muliggør en petrokulturel forståelse af oliens omfattende betydning.

Når olien på den måde læses *by proxy* åbenbares den massive indflydelse, som olie har på vores livsførelse. Det fællesskab, som Samferdselsdepartementet efterspørger, er uomtvisteligt et fællesskab baseret på asfalt og privatbilisme. Ligeledes kritiseres bilens lyksaligheder slagskraftigt i Harry Martinsons *Vagnen*, hvor denne symboliserer afstand til naturen og fremmedgørelse på sanseplan. Imre Szeman præsenterer tre forståelseshorisonter, der har det til fælles, at det er olien, der sætter grænsen for vores forestillingskraft. Med et riff over Fredric Jamesons berømte

diktum om kapitalismen, tydeliggør Szeman, at det er lettere at forestille sig verdens endeligt end oliens ditto. Hos Peter Adolphsen ser vi denne pointe i yderste potens, når en oliedråbe bevæger sig over millioner af år for til sidst at afstedkomme Clarissas kræftsygdom. Dét – synes romanens kardinalpunkt at være – er oliekapitalismens slutpoint.

Den nordisk petrofiktion i afarten *kritiske* road-fortællinger fungerer således ikke som livreddere eller drømmefakulteter for nye virkeligheder. De er snarere ubarmhjertige øjenåbnere af den olievirkelighed, vi alle uafværgeligt er smurt ind i.

## Noter

- 1 Se også Sissel Furuseths artikel “Bilen som økokritisk udfordring” (2021).
- 2 For en nærmere beskrivelse af ‘trans-corporeality’, se Stacy Alaimo, *Bodily Natures: Science, Environment, and the Material Self* (Bloomington: Indiana University Press, 2010).
- 3 Politologen Jane Bennett taler fx. om, “the vitality of matter and the lively powers of material formations,” i Bennett 2010, vii. Original kursivering.
- 4 Med en engelsk petrokritisk betegnelse omtales disse nye ekstremt miljøforstyrrende former for udvinding under ét ofte som “Tough Oil” (Se fx Michael T. Klares gennemgang af udviklingen her: <https://www.thenation.com/article/archive/third-carbon-age/>).
- 5 Bakke refererer da også eksplicit til *Christine* flere steder i *Maud og Aud*, fx s. 115 og 195.

## Litteratur

Adolphsen, Peter (2006): *Machine*, København: Samleren.

Alaimo, Stacy (2010): *Bodily Natures: Science, Environment, and the Material Self*, Bloomington: Indiana University Press.

Bakhtin, Mikhael M. (2006): *Rum, tid & historie: Kronotopens former i europæisk litteratur*, oversat af Harald Hartvig Jepsen, Aarhus: Forlaget Klim.

Bakke, Gunstein (2013): *Maud og Aud. Ein roman om trafikk*, Oslo: Forlaget Oktober.

Bennett, Jane (2010): *Vibrant Matter: A Political Ecology of Things*, Durham: Duke University Press.

Clark, Timothy (2015): *Ecocriticism on the Edge: The Anthropocene as a Threshold Concept*, London: Bloomsbury.

Det Europæiske Råd (2020): “Samling i Rådet (miljø), 5. marts 2020”, Bruxelles: Generalsekretariatet for Rådet. <https://www.consilium.europa.eu/da/meetings/env/2020/03/05/>.

Energistyrelsen (2020): *Basisfremskrivning: Klima- og energifremskrivning frem til 2030 under fravær af nye tiltag*, København: Energistyrelsen. [https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Basisfremskrivning/basisfremskrivning\\_2020-webtilg.pdf](https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Basisfremskrivning/basisfremskrivning_2020-webtilg.pdf).

Federal Highway Administration (2018): “4.4.1.2. Length by functional system (HM-20)”, i *Highway Statistics*. Washington: Federal Highway Administration. <https://www.fhwa.dot.gov/policyinformation/statistics/2018/>.

Furuseth, Sissel (2021): “Bilen som økokritisk udfordring: Carl Frode Tiller og Henrik Nor-Hansen diagnostiserer norsk petroleumskultur”, *Edda 108* (2): 128-141. <https://doi.org/10.18261/issn.1500-1989-2021-02-05>.

Ghosh, Amitav (1992): “Petrofiction: The Oil Encounter and the novel”, i *The New Republic*, 2. marts.



- Hayles, N. Katherine (1999): *How We Became Posthuman: Virtual Bodies in Cybernetics, Literature, and Informatics*, Chicago: The University of Chicago Press.
- Haraway, Donna (1997): *Modest\_Witness@Second\_Millennium.FemaleMan©Meets\_ OncoMouse™: Feminism and Technoscience*, New York: Routledge.
- Haraway, Donna (2016): *Staying with the Trouble: Making Kin in the Chthulucene*, Durham: Duke University Press.
- Imre Szeman (2007): "System Failure: Oil, Futurity, and the Anticipation of Disaster", i *South Atlantic Quarterly* 106 (4): 805-823. <https://doi.org/10.1215/00382876-2007-047>.
- Lindholm, Audun (2011): "Når veien tolker landet", i *Morgenbladet*, 16. september 2011. [https://morgenbladet.no/boker/2011/nar\\_veien\\_tolker\\_landet](https://morgenbladet.no/boker/2011/nar_veien_tolker_landet).
- Marinetti, Filippo Tommaso (2006): "Futurist-manifestet", i *Den Moderne Kulturs Historie*, redigeret af Gert Balling, Mikkel Bogh, Henrik Reeh, Mette Sandbye og Martin Zerlang, 159-163. Oversat af Gert Balling. København: Gads forlag.
- Martinson, Harry (1960): *Vagnen*, Stockholm: Bonniers.
- Morton, Timothy (2013): *Hyperobjects: Philosophy and Ecology after the End of the World*, Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Pendakis, Andrew (2017): "Being and Oil: Or, How to Run a Pipeline through Heidegger", i *Petrocultures: Oil, Politics, Culture*, redigeret af Sheena Wilson, Adam Carlson og Imre Szeman, 377-388, Montreal: McGill-Queen's University Press.
- Petrocultures Research Group (2016): *After Oil*, Alberta: Petrocultures Research Group.
- Prinos, Anne Merethe K. (2011): "Trafikale grunnproblemer", i *Aftenposten*, 23. november, 2011.
- Statens Vegvesen (2005): *Asfalt 2005 - materialer og utførelse: Veiledning, håndbok 246*, Oslo: Vegdirektoratet. [https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/189924/hånd\\_bok246.pdf?sequence=1](https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/189924/hånd_bok246.pdf?sequence=1).
- Sætre, Simon (2010): *Petromania: En reise gjennom verdens rikeste oljeland for å finne ut hva pengene gjør med oss*, Oslo: J. M. Stenersens Forlag.
- Tsing, Anna Lowenhaupt (2015): *The Mushroom at the End of the World: On the Possibility of Life in Capitalist Ruins*, Princeton: Princeton University Press.