



Høgskulen
på Vestlandet

BACHELOROPPGAVE

Norge sett gjennom britisk
reiselitteratur 1784- 1799

Norway as described through british
travelogues 1784- 1799

Julie Renate Stensli Haugen

SA523 Bacheloroppgave i historie

Fakultetet for økonomi og samfunnsvitenskap

Veileder: Susann Elisabeth Holmberg

15.05.23

Jeg bekrefter at arbeidet er selvstendig utarbeidet, og at referanser/kildehenvisninger til alle

kilder som er brukt i arbeidet er oppgitt, jf. Forskrift om studium og eksamen ved Høgskulen på Vestlandet, § 12-1.

En stor takk til **Susann Elisabeth Holmberg** for gode innspill, og en lakridsdaddel til **Nur**.

Innholdsfortegnelse

1. Innledning.....	1
1.1 <i>Problemstilling og avgrensning.....</i>	<i>3</i>
1.2 <i>Historiografi.....</i>	<i>4</i>
2. Kilder og Metode.....	5
2.1 <i>Reiseskildringer som kilde.....</i>	<i>5</i>
2.2 <i>Metode.....</i>	<i>6</i>
3. Reiselitteraturens historie utvikling.....	6
3.1 <i>Reiselitteratur på 1700-tallet.....</i>	<i>6</i>
3.2 <i>Interessen for Norge.....</i>	<i>8</i>
4. Reisende i Norge.....	10
4.1 <i>William Coxe – Reise i Norge 1784.....</i>	<i>10</i>
4.2 <i>Wollstonecraft—Min Nordiske Reise.....</i>	<i>11</i>
4.3 <i>Thomas Malthus—Reisedagbok fra Norge 1799.....</i>	<i>12</i>
4.4 <i>Reisemåter og transport.....</i>	<i>13</i>
4.5 <i>Vejforhold.....</i>	<i>16</i>
4.6 <i>Losji og gjestfrihet.....</i>	<i>18</i>
4.7 <i>Borgerskapet.....</i>	<i>21</i>
5. Nær reisens ende.....	22
7. Konklusjon.....	26
8. Litteraturliste.....	27

”Reisende som forlanger at enhver nasjon skal ligne deres eget fedreland, burde heller holde seg hjemme.”¹ – **Wollstonecraft**

1. Innledning

Fra 1660 til 1814 var Norge underlagt det Dansk—Norske eneveldet. Men fra midten, og særlig mot slutten av 1750—tallet var det klare indikasjoner på at dette var en brytningstid. Selve eneveldet gjennomgikk en oppmykning i retning av det som ble kalt *opplyst enevelde*, og fremstod som mer lydøre for lavere lag av befolkningen. Økonomisk oppgang og befolkningsøkning tiltok i takt med overgangen fra merkantilisme til stadig mer økonomisk liberalisering. Sensuren ble lettet i 1770—årene under Johann Struensee, noe som ytterligere akselererte patriotisk og rasjonalistisk tankegods². I europeisk sammenheng var Norden i endring. Så fra å være en europeisk utkant stort sett definert som en ødemark full av naturressurser ble bildet av Norge utover 1800—tallet omgjort til en naturskjønn utopi bestående av opprinnelige og frihetssøkende folkeslag³. Før 1780—årene var de tilreisende stort sett embetsmenn, soldater eller handelsreisende. Men særlig etter napoleonskrigene (1815) og mot 1850—årene strømmet eventyrlystne skribenter til Norden og den ene reiseskildringen avløste den andre. Og i tidens store interesse for slike eksotiske reiseskildringer dannes det en rekke forestillinger og forventninger til hva Norge skal være. Men hvordan oppfattet de tidlige reisende i denne perioden landet, de som ikke i så stor grad var preget av tidligere reiselitteratur og som i så henseende var forløperne for den større strømmen av turister særlig fra Storbritannia utover 1800—tallet? Og hvordan opplevde disse å ferdes i et land som i liten grad mottok reisende?

1.1 Problemstilling og avgrensning

Jeg vil derfor i denne oppgaven undersøke reisende og reiselitteraturen skrevet mot slutten av 1700—tallet om Norge fra britisk hold, og spesifikt vil jeg søke svar på problemstillingen: *Hva kan William Coxe, Mary Wollstonecraft og Thomas Robert Malthus sine reiseskildringer fortelle om hvordan det var å være reisende i Norge på denne tiden?*

¹ Wollstonecraft, (1995), s. 41

² Dyrvik, (2011), s.263-265

³ Barton, (2007), s. 25-26

Utvalget er gjort på bakgrunn av at de tre reiseskildringene har, foruten at alle er britiske, det til felles at de ligger tett på hverandre geografisk og kronologisk i en periode hvor opplysningstidens idealer brytes mot romantikkens. Tidsmessig utgjør dette henholdsvis *Coxe Reise i Norge 1784*, *Wollstonecraft Min nordiske reise (1795)* og *Malthus Reisedagbok fra Norge 1799*. Alle var forøvrig på enn lengre reise som strakk seg over flere land, men jeg har som kjent kun tatt utgangspunkt i deres norgesopphold. Coxe og Wollstonecraft ferdes grovt sett i samme område enda Coxe hadde noen utflukter nordover til Randsfjorden og Mjøsregionen, Malthus og hans reisefølge William Otter reiste så langt som til Trondheim. Men jeg har også valgt disse tre fordi de hver for seg representerer tre forskjellige former for reiseskildring, samt at reisen er foretatt på bakgrunn av vidt forskjellige motiver. Ingen av disse reiste for forlystelsens skyld eller som rene turister. Coxe dro som privatlærer og historiker med en heller formell og konservativ tilnærming til reiseskildringen. Wollstonecraft dro til Norge hovedsaklig i forretningsøyemed for sin stadig mer avvisende elsker Gilbert Imlay, hun var en radikal politisk tenker og kvinnerettsforkjemper med utførlig kunnskap om reiselitteratur og dertil ambisjoner om å bidra med nyskapning i sjangeren. Malthus besøkte Norge av vitenskapelige årsaker for å innhente empirisk data til sin befolkningslov, og førte en dagbok som ikke var ment for publisering. Sammen komplementerer disse bøkene hverandre på samme tid som de gir ulike, og noen ganger motstridende syn på landet, tiden og nettopp hvordan det var å reise i Norge på slutten av 1700—tallet.

1.2 Historiografi

Forskningen innen reiselitteratur er de senere årene blitt relativt omfattende, den er av tverrfaglig art og består av et utall forskjellige fagområder og tilnærminger, som litteraturvitenskap, historie, etnologi, kjønnsstudier, klimatologisk forskning mm. Reiselitteraturens anvendelighet er tilsvarende bred, man kan få en indikasjon på konkrete historiske forhold i form av levninger, men også nyttig informasjon om tidens mentaliteter og politiske og estetiske forhold.

Litteraturviter Peter Fjågesund og historiker Ruth Symes bok *The Northern Utopia: British Perceptions on Norway in the Nineteenth Century* er en omfattende studie av britisk reiselitteraturs innvirkning på bildet av Norge som nasjon, og hvordan dette synet forplanter

seg i kulturen. Fjågesund og Symes arbeider innen en gren av komparative litteraturstudier kalt imagologi, som tar for seg representasjonsstudier. Boka gir et utfyllende overblikk over reiseskildringer og Fjågesund kategoriserer den selv som et oversiktsverk. Selv om bokens hovedvekt er plassert i et senere tidsrom, skisserer de en bred årsaksforklaring på hvorfor og hvordan Norden fra midten av 1700-tallet ble viet stadig mer oppmerksomhet iblant reisende og toneangivende skribenter. Jeg vil i hovedsak bruke dette til kontekstualisering.

Carl Thompson's *Travel Writing: The New Critical Idiom* gir en kritisk og grundig behandling av reiselitteratur som form. Boken er interdisiplinær og består av et bredt litteraturhistorisk-teoretisk perspektiv samt historiserende og kulturhistoriske elementer. Jeg vil bruke deler av denne boken som kilde til defineringen og skisseringen av historien til reiselitteraturen i angitt tidsperiode.

Historiker Bjarne Rogans nitidige forskning på norsk samferdselshistorie med bøkene *Det gamle skysstellet* og *Mellom tradisjon og modernisering*, har vært en stor hjelp og en inspirasjon for tilnærminger til reiselitteratur som kilde til materielle forhold. Jeg har i hoveddelen brukt deler av Rogans arbeid til kontekstualisering og til konkretiseringer av samferdselsforhold på slutten av 1700—tallet.

Antologien *Northbound: Travels, Encounters, and Constructions 1700-1830* fra 2007 er også et verk som samler et utall forskning på hvordan Norden som begrep ble konstruert av tilreisende, og deres erfaringer i området.

2. Kilder og Metode

2.1 Reiseskildringer som kilde

Å bruke reiseskildringer som historisk kilde er ikke helt uproblematisk. Sjangeren ligger nær, og overlapper i mange tilfeller det litterære. Tilsvarende finnes flere eksempler på reiselitteratur som overdriver og er preget av dypt subjektive skildringer. Fjågesund problematiserer dette på en måte som gjør at man må ta i betraktning nettopp hvordan denne subjektiviteten påvirker skildringen⁴. Slik sett blir *det* de reisende møter og hvordan de møter det også en historie om dem selv og om deres fordommer og verdier. I denne

⁴ Fjågesund, (2003), s. 23

oppgaven er jeg i den forstand opptatt av de subjektive erfaringer i form av levninger, for å forstå hvordan denne brytningen av land og kultur ble opplevet.

2.2 Metode og struktur

En historisk kontekstualisering og nærlesning av reiselitteraturen er et drivende moment ved oppgaven. Jeg vil forsøke å identifisere og trekke ut faktorer ved skildringene som i første omgang forteller om de materielle omstendigheter ved reisen som levninger. Men det vil også være nødvendig å gjøre bruk av sekundærlitteratur i en komparativ utstrekning. Slik sett vil den være av kvalitativ art og forholder seg utelukkende til skriftlige kilder. Likeledes vil jeg forsøke å ha en komparativ tilnærming til de ulike primærkildene for ytterligere å undersøke og avklare forskjeller og ulikheter mellom dem. Her er det snakk om ulike forutsetninger og intensjoner med skriften de produserte, men jeg vil også prøve å se nærmere på hvordan eventuelle politiske og filosofiske grunnholdninger påvirker hva de vokter i sine nedtegnelser.

Oppgaven er strukturert slik at jeg først vil se nærmere på reiselitteraturen på 1700-tallet og gi en konsis fremstilling og redegjørelse for formen i avsnittet etter vil jeg utbrodere den gryende interessen for Norge. Dette er et stort felt med mange faktorer så utelatelser vil forekomme.

Videre vil jeg presentere de tre hovedkildenes forfattere og bøker etterfulgt av de ulike momentene jeg har valgt ut. Avslutningsvis vil jeg drøfte og oppsummere.

3. Reiselitteraturens historie og utvikling

3.1 Reiselitteraturen på 1700-tallet

Reiselitteraturens tiltakende utbredelse og popularitet på midten av 1700-tallet og langt utover 1800-tallet er proporsjonal med tidens økende mobilitet, både økonomisk og sosialt. Det er en tid hvor både naturvitenskapen og de merkantile interesser øker omfanget av reisende i både vitenskapelig og handelsmessig øyemed. Den økende industrialiseringen betyr også at teknologiske og kommunikasjonsmessige fremskritt fremmer reisemulighetene betydelig. Den vitenskapelige revolusjonen tvang med Francis Bacons *Novum Organum*

(1620) frem et behov for å sikre naturfilosofiens kunnskap ved empiri og induksjon, grunnlaget for naturvitenskapen og de naturhistoriske registre måtte altså kunne festes ved observasjoner og eksperimenter⁵. For den *nye vitenskapen* ble reisen som kunnskapskilde slik sett avgjørende. Opplysningstidens prosjekt går i stor grad ut på å innhente og kartlegge uendelige mengder av informasjon om alt i fra språk og dyr til bergarter og naturforhold, og som Fjågesund bemerker var det en voldsom nysgjerrighet som gjennomgående preget dette århundret og resulterte i at oppmerksomheten stadig rettet seg mot det ukjente, og det uoppdagete. Som følge av dette ble det skrevet en rekke historisk-topografiske verk som har leksikalske kvaliteter, men er også en form for reiseskildringer⁶. Thompson bemerker at The Royal Society som ble opprettet i 1660 også gjorde mye for å promotere og dokumentere oppdagelsesreiser⁷. Reiselitteraturen blir i denne sammenheng ofte en blanding av vitenskapelig rapport og eventyrlig eksotisme.

I utgangspunktet var turisme på slutten av 1600-tallet forbeholdt de øvre sjikt av samfunnet, og da fortrinnsvis aristokratiske menn som i slutføringen av sitt utdannelsesløp var på lengre dannelsesreiser på det europeiske kontinent og i hovedsak Frankrike og Italia. Disse reisene ble kjent som *the Grand Tour* og hadde som hensikt å forsegle den romerske antikkens kultur og visdom i vordende britiske statsmenn⁸. Denne formen for reise blir gradvis mer tilgjengelig for den voksende britiske middelklassen i takt med velstandsøkningen og den politiske demokratiseringsprosessen. Fra 1760 og utover øker antall turister betraktelig⁹, og tilsvarende øker prestisjen og den sosiale statusen ved å nærme seg mindre bereiste steder. Samuel Johnson skrev i 1775 boken *Journey to the Western Isles of Scotland* som var en skildring av et enklere og forsvinnende levesett på det skotske høylandet. Skildringer av denne art, som nærmer seg etnografien og det mer utilgjengelige ble stadig mer populære. Gilpins mange pittoreske reiseskildringer (*picturesque tours*) fra 1782 og oppover, var av stor betydning for dreiningen innen reiselitteraturen mot de estetiske og naturlyriske aspektene. Wollstonecraft skrev i *the Analytical Review* i 1789 et par begeistrete anmeldelser av hans utgivelser, hvor hun fremholdt at den store kvaliteten ved Gilpins verker var nettopp å bruke det pittoreske som

⁵ Shapin, (1999), s. 90

⁶ Fjågesund, (2001), s.13

⁷ Thompson, (2011), s. 45

⁸ En reiseskildring som blir definerende i så måte er Joseph Addison's *Remarks on Several Parts of Italy* (1705).

⁹ Fjågesund, (2001), s. 12, Thompson, (2011), s. 48

en styrende og organiserende enhet ved reiseskildringene¹⁰. Det *Picturesque* danner sammen med Edmund Burkes teorier om det *Sublime* og det *Vakre* den estetiske og filosofiske diskurs for romantikkens natursyn og skildring, noe som var av avgjørende betydning for Norge som reisedestinasjon. Burkes teorier er kjønnnet, det "mannlige" sublime representerer det overskridende, fryktingytende og ubegripelige. Mens det vakre er en feminin og avdempet, mer tilgjengelig og trygg variant av det sublime¹¹.

I dette tidsrommet ser vi altså at mengden reiselitteratur som er strukturert etter praktiske og informative formål taper terreng. Det utvikler seg derfor en slags reaksjon mot de skjematiske og utilitaristiske reisebeskrivelsene i form av en "sentimental reise"¹². Som Thompson skriver søkte disse "sentimentale turistene" seg mot de emosjonelle og sensibilitetsmessige aspektene, dette åpner opp for en ny subjektivitet i sjangeren¹³.

3.2 Interessen for Norge

Den økende interessen for Norden som sådan og Norge spesifikt på slutten av 1700—tallet er sammensatt og det er flere elementer som bevirker dette, politiske, estetiske og teknologiske. Moderniteten som for alvor skrider frem på midten av 1700—tallet kjennetegnes ikke bare ved industrialisering, mekanisering og stadig fremskritt og innovasjon i brede felt, men også ved en innbyrdes motstridende søken mot det opprinnelige og naturlige, det enkle og det angivelig primitive. Fjågesund argumenterer i *The Dream of the North* for at nøkkelaspektet ved moderniteten nettopp er å finne i: "the tug of war between a series of mutually incompatible, or at least hostile, positions."¹⁴, og det er heri at kimen til interessen for det nordiske på mange måter ligger. De romantiske idéstrømninger som brer om seg på kontinentet er en motreaksjon til opplysningstidens rasjonalitet og fornuftsstyrte omveltning av etablerte tradisjoner og fordommer. I det følgende avsnitt vil jeg kort gi en fremstilling av noen tenkere som var betydningsfulle for den nordiske interessen generelt, men som naturligvis også inspirerer de tre britiske forfatterens reiseskildringer.

¹⁰ Kinsley, (2005), s. 618

¹¹ Burke, Edmund (1998). *A Philosophical Enquiry into the Sublime and Beautiful*. Penguin Classics.

¹² Laurence Sterne inspirerte en hel bevegelse av skribenter til denne formen med romanen *A Sentimental Journey* (1768)

¹³ Thompson, (2011), s. 49

¹⁴ Fjågesund, (2014), s. 174

Den politiske filosofen Charles-Louis Montesquieu (1689-1755) publiserte i 1748 *Lovens ånd*, som fikk stor innvirkning på kommende politiske reformer og menneskerettighetserklæringer. Hans klimatologiske teori fremholdt de nordiske forhold som gunstige for styrke, overlevelse og en stor frihetstrang. Han så med forventning mot norden som en utopisk kraft¹⁵. Jean-Jaques Rousseau (1712-1778) var en overgangsfigur og en pre—romantisk tenker som i sin sivilisasjonskritiske bok *Opprinnelsen til ulikheten mellom menneskene* (1753) påstod at menneskets ufrihet og umoral bare økte i takt med samfunnsdannelsens kompleksitet. Løsningen lå i fortidsmenneskets naturtilstand, og Rousseau etablerte her flere momenter som ble avgjørende for tidens reisende, nemlig det enkle og primitive samfunn som utopi, og etablerte det emblematiske begrepet "the noble savage"¹⁶. I tillegg passet Norges mange ville landskap godt inn i Edmund Burkes estetiske program om det sublime og det vakre. Mye av Wollstonecrafts skrifter var direkte motsvar på både Burke og Rousseau.

For Coxes vedkommende er det særlig herkomsten og de lange historiske linjene ved norden, ofte fundert i sagalitteraturen og den norrøne kulturarv som utgjør en klangbunn i hele *Travels* verket. Coxe var forøvrig en ivrig proponent for å plassere den teutonske kultur som nordens og britenes opprinnelige arv¹⁷.

Avslutningsvis er det verdt å nevne at den franske revolusjonens groteske slutfase medførte en mentalitetsendring henimot det opprinnelige og naturlige, en flukt fra sivilisasjonen. Dette er særlig påtakelig i Wollstonecrafts skildringer av natur kontra kultur.

¹⁵ Fjågesund, (2014), s. 178

¹⁶ Fjågesund, (2014), s. 179-180

¹⁷ Kassis, (2015), s. 48

4. Reisende i Norge 1784-99

”Reisende som forlanger at enhver nasjon skal ligne deres eget fedreland, burde heller holde seg hjemme.”¹⁸ - **Wollstonecraft**

4.1 William Coxe og hans *Reise i Norge 1784*

William Coxe ble etter endt utdanning ved Eton og King’s College, Cambridge, ordinert som prest i 1771. Og påtok seg kort tid etter flere stillinger som privatlærer, deriblant for hertugen av Marlboroughs eldste sønn. Coxe fordelte sin tid på å være privatlærer, forfatter og prest, i 1804 ble han i tillegg utnevnt til erkediakon i Wiltshire frem til sin død i 1828¹⁹. Men det er kanskje som forfatter og historiker at Coxe er mest kjent, han produserte flere betydningsfulle biografier som gir uvurderlig innsikt i britisk historie²⁰.

Coxe foretok seg en rekke reiser i kraft av å være privatlærer for flere av det britiske aristokratiets yngre medlemmer. Som ledd i utdanningen og den kulturelle dannelsen var det å knytte forbindelser både diplomatisk og kulturelt med kontinentets aristokrati avgjørende for vordende statsmenn og prominente medlemmer av den britiske overklassen. Det var med sin elev Lord Herbert, sønn til jarlen av Pembroke at han i 1779 la ut på en lengre reise hvor de blant annet reiste til Sveits, Polen, Russland, Danmark og Sverige. Denne reisen la grunnlaget for flere utgivelser som alle hadde et utpreget historiserende tilsnitt samtidig som de var som reiseskildringer å regne. Videre var det også denne turen som resulterte i utgivelsen *Travels into Poland, Russia, Sweden, and Denmark* i 1784. Dette er et større verk i flere bind som i like deler reiseskildring er en historisk, og dels pre—etnografisk gjennomgang av Skandinavia. Utgivelsen ble i 1790 supplert med materiale fra en reise Coxe foretok i 1784 med sin nye elev Samuel Whitbread, som senere ble parlamentsmedlem og bryggerieier. Det var denne reisen som utgjorde hans reiseskildring fra Norge.

¹⁸ Wollstonecraft, (1995), s. 41

¹⁹ Coxe, (1975), s. 9-10

²⁰ Deriblant bøker om Sir Robert Walpole (1798), Hertugen av Marlborough (1818-9), Charles Talbot, hertugen av Shrewsbury (1821) samt større historiske verk som *History of the House of Austria* (1807) og *Memoirs of the Bourbon Kings of Spain* (1813). Kassis, (2015), s. 44

Det geografiske spennet på Coxes norgesopphold starter i Halden (Fredrikshald på Coxes tid) og ender i Kongsvinger via Fredrikstad—Moss—Christiania—Drammen—Kongsberg—Modum—Tyrifjorden—Randsfjorden—Hamar. Han reiste på høsten 1784 i perioden 4. – 17. September. Det som karakteriserer Coxes reiseskildring er hans betoning av landets historie og dets nytteverdi, han oppsøker jevnlig produksjonssteder innen både tømmer, jernverk og gruvedrift, her gir han utførlig informasjon om alt fra eierskap, omfang og økonomiske forhold. Coxe forholder seg objektivt og nøkternt til reiseskildringen, og formmessig ligner den de topografisk-historiske reisebøkene.

4.2 Mary Wollstonecraft og hennes *Min Nordiske reise – Brev fra et kort opphold i Sverige, Norge og Danmark år 1795*

Mary Wollstonecraft var forfatter og en foregangsfigur for kvinnerettigheter. Hun publiserte flere betydningsfulle tekster fylt av polemiske utfall og uredde angrep på aristokratiet og britiske tradisjoner. Hun utga sine tekster på et radikalt forlag og er forbundet med tilsvarende progressive politiske kretser i England. Mest kjent er hun for boken *Et forsvar for kvinners rettigheter (1792)*. Hun levde et kort og relativt turbulent liv, med flere selvmordsforsøk og vanskelige forhold. Hun ble på slutten av sitt liv gift med den radikale William Godwin som senere utga en ufiltrert biografi om henne som førte til at hun i lang tid ble avfeid som umoralsk og usømmelig. Hun var også i Frankrike under revolusjonen og skrev utførlig om begivenhetene.

Reiseskildringen fra Norden ble til på bakgrunn av en forretningsreise hun tok på vegne av sin elsker Gilbert Imlay, og den er skrevet som en serie brev (epistolarisk form) til ham. Boken er kompleks i form og tematikk og hun skriver seg inn mot flere av tidens politiske og filosofiske diskurser, på samme tid som den åpner for en personlig sårbarhet og melankolsk varhet. Hun har kommentarer som eksempelvis viser en politisk sammenligning av Norge og England: "Aristokratiet og fanatismen later begge til å være på fremmarsj i England", men skriver hun videre "I Norge så jeg meget lite av noen av delene."²¹. Reiseskildringen inneholder like deler av opplysningstidens fornuftsbaserte fremskrittro som romantikkens naturlyriske og fortidslengtede idealisme. Særlig det emosjonelle ved skildringene vant

²¹ Wollstonecraft, (1995), s. 70

henne mange lesere, og hun bruker dette rent intellektuelt²². Wollstonecraft betoner stadig kvinners kår, og hennes kamp for kvinnens rettigheter som fikk sin utforming i *Et forsvar* ligger ofte som en klangbunn igjennom reiseskildringen. Men hun er generelt opptatt av hele befolkningen, og særlig den "frie norske bonden" blir hyppig omtalt.

Selve Norgesoppholdet begrenset seg til sørkysten i byene Larvik, Risør, Tønsberg, Christiania og Fredrikshald i en periode på tre måneder sommeren 1795. Hun reiste med sin datter Fanny og en barnepike.

4.3 Thomas Robert Malthus og hans *Reisedagbok fra Norge 1799*

Malthus var prest og samfunnsøkonom og er mest kjent sin befolkningslov, eller det som senere ble kjent som malthusianisme. I 1798 utga han anonymt *An Essay on the Principle on Population* hvor han hevder at befolkningsveksten alltid vil være større enn matproduksjonen og at man derfor må regulere og holde befolkningsveksten proporsjonal med det tilgjengelige næringsgrunnlaget²³. Det mest kontroversielle ved Malthus var at han forfektet at enhver bistand og økonomiske insentiv til hjelp for fattige bare ville føre til mer nød, ettersom folkeveksten ville bli innhentet av befolkningsloven og regulert av naturen med sultkatastrofer, kriger og ressursmangler²⁴. Sosialøkonomisk og politisk innebar dette en klinisk logikk som på mange måter står som en antitese til et velferdssamfunn. Konklusjonen ble at de fattige måtte "lærast opp til å leggja band på sine naturlege instinkt"²⁵. Den offentlige ordvekslingen og angrepene på Malthus førte til at han i 1799 reiste til Tyskland, Danmark, Sverige, Norge, Finland og Russland for å innhente ytterligere empiri til sine teorier. I 1803 utga han en omarbeidet utgave av sitt essay, hvor blant annet data fra Norge var inkorporert.

Malthus' reisedagbok var aldri ment for utgivelse, og ble heller ikke utgitt før i 1966 etter et funn i Malthus' arkiver. Dagboken bærer preg av Malthus' nøkterne skildringer og som befolkningslærens grunnlegger er han overmåte interessert i landets matproduksjon, sosiale forhold og kostnader av enhver art. Men han har også rom for små og vare skildringer av bondestanden, barn og overveldende naturinstrykk. Fra 1750 ser man i Danmark—Norge en

²² "vi tenker dypt når vi føler sterkt", s. 124

²³ Malthus kaller befolkningsøkningen geometrisk, eller eksponentiell, og matproduksjonen for lineær.

²⁴ Malthus, (1975), s. 9-11

²⁵ Malthus, (1975), s. 11

betydelig og langvarig befolkningsøkning samt økonomisk oppgang, tendensen er tilsvarende i Europa forøvrig, slik sett er Malthus' tema aktuelt for tiden²⁶.

Selve norgesreisen fant sted i tidsrommet 25. Mai til 3. August sammen med William Otter. De reiste sammen med Edward Daniel Clarke og John Marten Cripps som begge tok en annen rute igjennom skandinavia, men oppsøkte mange av de stedene Malthus og Otter hadde vært²⁷. Malthus og Otter reiste fra Svinesund via Fredrikshald og Moss til Christiania, for så å legge turen til Trondheim via Kongsberg og Romerike og opp Gudbrandsdalen. På vei til Sverige reiste de ned Østerdalen via Røros og Kongsvinger.

4.4 Reisemåter og transport

Her vil jeg se nærmere på hvordan britene opplevde de faktiske reiseforhold praktisk og materielt sett, herunder transport, fremkommelighet og veiforhold. Ved å se nærmere på Bjarne Rogans bok *Det gamle skysstellet og Mellom tradisjon og modernisering* vil jeg forsøksvis kontekstualisere og gi litt bakgrunn for de samferdselsforholdene de befant seg i.

De tre reisende skriver i varierende grad om reiseforhold, men et aspekt som er verdt å nevne er at når de skriver om dette er det som oftest fordi det har skjedd noe bemerkelsesverdig. Eller rettere, hvis ferden er fornøylig og smertefri rapporteres dette sjeldnere enn hvis det motsatte er tilfellet, derfor blir naturlig nok fremstillingen av transporten vektet mer mot de utreisene som ikke var optimale, det være seg forsinkelser, misforståelser og uhell. Men det forekommer selvfølgelig flere korte bemerkninger om fine veier, og gode forhold. Som når Wollstonecraft virker mer enn fornøyd med sin tur fra Laurvig til Tønsberg og bemerker at "veiene var meget gode", og landområdene hun passerte var "i en mer forbedret tilstand enn noe jeg hadde sett siden jeg forlot England."²⁸. Grevskapet Laurvigs veier ville nødvendigvis bære preg av en relativt høyere standard, og var som en sentral ferdselsåre å regne. Ifølge Rogan skrives det av reisende til Norge generelt mer om de materielle omstendigheter ved selve reisen enn i andre land. Årsaken finnes ved det noe eiendommelige skysstellet, som for tilreisende fremstår som en kuriositet²⁹. Dette er noe som til stadighet går igjen i de utallige reiseskildringene som produseres utover 1800—

²⁶ Dyrvik, (2011), s. 265

²⁷ Clarke fikk forøvrig tillatelse til å bruke Malthus' dagboknotater for sin egen reiseskildring.

²⁸ Wollstonecraft, (1995), s. 46

²⁹ Povlsen, (2007), s. 245

tallet, i takt med den økende turismen, og ble nærmest sett på som en obligatorisk introduksjon til landet³⁰.

Den norske skyssordningen var i det store og hele strukturert på samme vis etter innføringen av skyssforordningen i 1648 helt frem til de rutegående dampskip og den offentlige jernbanens "inntog" på midten av 1800—tallet og skyssloven av 1816 (som var det første steget mot faste stasjoner og moderne samferdsel). Denne ordningen baserte seg på en obligatorisk skyssplikt for samtlige som eide eller brukte jord, og hadde sin opprinnelse i middelalderens forordninger hvor bønder var pålagt å frakte kongen og alle i hans eller kirkens tjeneste³¹. Skyssvesenet fungerte i form av et nettverk bestående av rundt tusen skysskifter, disse befant seg langs hovedvei og bygdevei og langs store deler av kysten. Stasjonene var ordinære gårdsbruk i varierende omfang og betydning, og tilknyttet disse punktene var lokale bønder som utgjorde skysslaget, de stilte med hester og kjøretøy etter et turnussystem³². Skyssforordningen av 1648 slo blant annet fast at for hver mil skulle det være skysskifte, som innebar bytte av skysslag, og for hver tredje mil et gjestgiveri, samt innføring en av betalingsskyss i tillegg til friskyssen. Friskyssordningen av 1784 ga nye føringer og forbedringer ved organisering og en økt sats på pengeskyssen, videre spesifiserte ordningen at skyssplikten skulle graderes etter den enkelte gårds størrelse eller skatteevne³³. Skyssplikten ved friskyss var altså en del av skattebetalingen i form av arbeid, i flere strøk var også de uten jord underlagt denne plikten³⁴. Rogan skriver at det mot slutten av 1700—tallet særlig var mye misbruk av friskyssen, og at forfalskninger og bruk av utgåtte reisepass var et kjent problem. I tillegg til flere opptrinn og utallige klager fra bøndernes side angående selve skyssplikten var dette også faktorer som ytterligere bevirket skyssloven i 1816.

Grunnen til at skyssordningen var anrettet på denne måten, og ikke som i andre europeiske land på denne tiden med faste stasjoner og diligenceruter, kan enkelt forklares ved den spredte befolkningen, landskapets uregjerlige karakter, samt dårlig utbygde veier³⁵. Dessuten var det på de lengre strekninger veldig få reisende, både Coxe og Malthus

³⁰ Povlsen, (2007), s. 250

³¹ Rogan, (1998), s. 156

³² Povlsen, (2007), s. 248 & Rogan, (1998), s.

³³ Rogan, (1998), s. 158

³⁴ Rogan, (1986), s. 47

³⁵ Povlsen, (2007), s. 250

bemerket hvor få reisende de treffer. Malthus møtte faktisk ingen reisende mellom Minnesund og Trondheim, og undret seg over at veien gjennom Gudbrandsdalen kunne være gresskledd, nøyaktig det samme gjorde forøvrig tyskeren Hallberg-Broich på vei mot Trondheim nesten tjue år senere, i 1817³⁶.

I det følgende vil jeg gå nærmere inn på hvordan britene opplevde skyssordningen. Som man kan slutte fra Rogans beskrivelse av skysslagenes turbaserte struktur, gikk det med mye tid til å frembringe selve skyssen, og ventetiden kunne bli lang. Malthus skriver på vei til Råholt at de ved skysskiftet måtte vente i over to timer på nye hester, og da heller "besluttet å bli her natten over" for å få "noenlunde gode senger"³⁷. Turfølgert måtte stadig ta høyde for forsinkelser og endringer i reiseplanene. Wollstonecraft så seg nødt til å vente i Laurvig mens "alle de hyggelige mennesker i vertshuset sendte bud omkring til sine bekjente om å se etter en vogn."³⁸. Resultatet ble en halvfull kusk som fra sin primitive karjol ville trekke til seg mest mulig oppmerksomhet ved piskesmelling, noe Wollstonecraft etter sigende fant komisk. Karjolen hadde forøvrig en lang historie i Norge og var et ofte brukt kjøretøy. Bestående av to hjul og et sete var det en enkel konstruksjon som særlig britene fant fornøylig, det ble ofte lagt opp til at de selv kunne holde tømmene og styre hesten³⁹.

Malthus var den som definitivt opplevde flest komplikasjoner med skyssen. Eksempelvis når de skulle reise fra Drammen til Hokksund oppstod det en krangel om hestene hvor de ble krevet dobbel betaling, et opptrinn som endte hos magistraten, som omsider ga dem medhold. Men Malthus bemerker syrlig at det var bedre: "*å finne seg i alskens svindel med kledelig tålmodighet enn å ty til loven*"⁴⁰. Wollstonecraft nevner eksempelvis flere ganger at selv om man ikke ser reisende så ofte, vet man fortsatt å overprise. Noen dager senere beskriver Malthus en lignende krangel i Hokksund som oppstår på grunn av sviktende logistikk på skystasjonen, de forhåndsbestilte hestene var ikke ved skystasjonen noe som førte til at de "*ventet halvannen time på nye hester*" mens de "*knurret over behandlingen*". Kvinnen på stasjonen så sitt snitt til å kreve betaling både for hestene de ikke fikk og de nye, noe Malthus, klok av skade motvillig gikk med på⁴¹. Her får vi klare indikasjoner på at

³⁶ Rogan, (1998), s. 159

³⁷ Malthus, (1968), s. 57

³⁸ Wollstonecraft, (1995), s. 46

³⁹ Povlsen, (2007), s. 251

⁴⁰ Malthus, (1968), s. 44

⁴¹ Malthus, (1968), s.48

skysstellet på flere hold var noe upålitelig og utsatt for like upålitelige aktører. Etter 1793 ble det påbudt for de reisende å skrive seg inn i dagbøker ved skysskifte, dette skulle "kvalitetssikre" ordningen ved at de reisende lettere kunne se og beregne forventet tid til hestenes ankomst⁴².

4.5 Veiforhold

Vedlikeholdsplikten for de norske veiene tilfalt også bøndene. Frem til 1600—tallet innebar dette rydding, brøyting og pleie av allerede eksisterende veier, men dette ansvaret økte i takt med behovet for flere og mer kjørbare veier. Mot slutten av 1700—tallet ble anleggs og vedlikeholdsarbeid fordelt på lokale stift. Veiarbeidsplikten ble etter 1824 i større grad omgjort til avgifter, etter utallige protester fra bønder og konflikter med generalveimestre⁴³. Prioriteringen av veivedlikehold går følgelig fra riks—og hovedvei, til bygdevei og ridevei. Fra Coxe kan vi lese at selv en så viktig vei som den i mellom Kongsberg til Blåfargeverket hadde "så dype hjulspor at det var så vidt vognen ikke veltet."⁴⁴ Forholdene var så dårlige at de ble forsinket med mange timer. Her kan slitasje og værforhold spille inn, dette var tross alt en aktiv næringsvei. Men selv om det i perioden fra 1750—1850 var en økt vilje til å danne nye veier og omlegge rideveier til hovedveier, var kjørbarehet stadig en skjønnsmessig definisjon. Veier kunne være kjørbare bare i korte perioder i løpet av året, manglende og dårlig vedlikehold kunne like gjerne føre til at veier etter kort tid ble ubrukelige, og desto lenger unna sentrale strøk man kom desto større mangler. Fra Norderhov veltet vognen til Coxe på grunn veiens bratte og steinete forhold⁴⁵. Noe særlig bedre gikk det heller ikke nord for Randsfjorden, hvor de så seg nødt til å stoppe ved Dælen etter at "de steinete veiene hadde ødelagt hjulene på vognen min"⁴⁶. Sammenlignet med de svenske veiene var de norske i Coxes mening "svært ujevne og knapt farbare med vogner"⁴⁷. Men verst var tydelig misnøyen på Kjølvegen (Randsfjorden) som var "i så elendig forfatning at de andre veiene forekom oss førsteklasses i sammenligning"⁴⁸.

⁴² Rogan, (1998), s. 215

⁴³ Rogan, (1998), s. 192

⁴⁴ Coxe, (1975), s. 52

⁴⁵ Coxe, (1975), s. 58

⁴⁶ Coxe, (1975), s. 62

⁴⁷ Coxe, (1975), s. 62

⁴⁸ Coxe, (1975), s. 62

Fra Tønsberg ser Wollstonecraft seg nødt til å reise et lengre strekke via båt. Reisefølgets *cabrioles* var bare anvendelige opp til et punkt hvor "den videre reise måtte foregå på hesteryggen langs en elendig sti, eller med båt"⁴⁹. Langs de sentrale områder ved kysten var det også en tilsvarende skyssordning, og flere skyssferger hvor det var behov. Wollstonecraft synes å nyte de båtferder hun foretar seg, både denne og ferden inn til Norge fra svensk side skildrer hun med åpenbar lit til seilerne. Hun skriver om de norske losere at de "har ord på seg for å være de beste i verden, de kjenner sin kyst til minste detalj"⁵⁰.

Malthus og Otter reiste følgelig på et noe senere tidspunkt, og hadde i dagboken lite å utsette på veiene før etter Kongsvold på Dovre på vei til Drivstuen før Oppdal. Selv om dette høyst sannsynlig var betegnet som en hovedvei til Trondheim (i dag Dovreveien parallelt med Drivstuvegen) var den etappevis preget av bratte stup og karrig fjellterreng. Malthus beskriver veien som skremmende og meget dårlig, og de brukte over fem timer på å forsere et strekke på knappe to mil⁵¹. Rogan skriver at omleggingen av slike voldsomme og bratte veier uten særlig sikring ble en prioritert oppgave ved veipionéren H.C. Finne som fra 1840 ville redusere stigningsgradene på slike veier drastisk⁵².

Gjennom mange av disse utfordrende veistrekningene var pålitelige hester en forutsetning og de norske hestene fikk skryt av britene: Wollstonecraft er tydelig imponert over farten disse hestene kan holde og skriver at hun aldri har opplevd maken etter at de fra Laurvig "fløy avsted" mot Tønsberg. Videre skriver hun: "jeg har faktisk aldri opplevet maken til posthester som dem de har i Norge"⁵³. Sammenlignet med engelske hester hevder Wollstonecraft at de norske er kraftigere bygget og mer utholdende. Malthus observerer at de norske hestene bare tiltar i styrke og størrelse jo lenger nord de drar⁵⁴. Coxe er relativt aktsom i sin omgang med dem "fordi hestene her i landet er svært fyrige og livlige"⁵⁵.

⁴⁹ Wollstonecraft, (1995), s. 76

⁵⁰ Wollstonecraft, (1995), s. 77

⁵¹ Malthus, (1968), s. 76

⁵² Rogan, (1998), s. 116

⁵³ Wollstonecraft, (1995), s. 46

⁵⁴ Malthus, (1968), s. 73

⁵⁵ Coxe, (1975), s. 58

4.6 Losji og gjestfrihet

På slutten av 1700—tallet var overnattingsmuligheten utenfor byene relativt enkel, man fant enten et vertshus eller gårder i tilknytning til skysskiftene. Fra 1650 ble det fattet flere vedtak om å tilby kost og losji i forbindelse med skyssen. Disse hadde varierende standard, særlig fra britisk hold, og i utkantstrøk måtte man ofte ta til takke med sparsommelig oppvartete bondestuer. Her kom de reisende tett på lokalbefolkningen, noe som for senere reisende var både eksotisk og en integrert del av reisen, mens for andre både brysomt og nedrig⁵⁶. Et annet alternativ var å søke seg mot prestegårder og andre husrom tilknyttet embetsstanden, prester, offiserer og statlig tilknyttede familier som ofte var svært ivrige etter å ta hånd om reisende fra tilsvarende klasse⁵⁷. Dette ble en nyttig utveksling for vitebegjærlige reisende og samtalehungrig utstasjonerte embetsmenn. Siden de forskjellige husrom ikke er underlagt noen førende standard, er de nødvendigvis like ulike som menneskene som driver dem, derfor blir det rimelig å fremvise et generelt bilde på hvordan de reisende opplevde losji.

Fra skildringene finner vi at mange vertshus som oftest besto av ett sparsommelig rom utstyrt med to senger. Men på vei til Kongsberg tok Malthus og Otter til takke med et mindre anlagt vertshus hvor de finner at det bare var én seng, hvorpå de etter litt besvær fikk inn en kasse med mose hvor en seng ble redd. Malthus skriver tørt at "den var i virkeligheten ikke så myk som et moseleie formodes å være."⁵⁸. Coxe på sin side hadde ingenting å utsette på de mer beskjedne overnattingsmulighetene langs veien, når de tok losji ved Skydjord fikk de "to rene og pene soverom"⁵⁹. Og når erkediakonen senere overnattet på Sætrang skrev han om bondestuen at "den hadde bare ett rom, med to senger, men det var så rent at det ville ha gjort ære på en herregård"⁶⁰. På et vertshus ved Risør bemerker Wollstonecraft at det er både rent og bekvemt og "lintøyet er av god kvalitet og skinnende hvitt"⁶¹, interiøret som sådan skinner "ikke bare i tinn og porselen, men også i en del sølvsaker"⁶². Malthus er i større grad enn de andre i kontakt med mer spartanske losjeringer, dels fordi han har en

⁵⁶ Povlsen, (2007), s. 261

⁵⁷ Povlsen, (2007), s. 255

⁵⁸ Malthus, (1968), s. 42

⁵⁹ Coxe, (1975), s. 39

⁶⁰ Coxe, (1975), s. 58

⁶¹ Wollstonecraft, (1995), s. 78

⁶² Wollstonecraft, (1995), s.78

annen reiserute over fjellstrøk mot Trondheim, dels fordi han var opptatt av å innhente data om befolkningens kår og ressurser.

Det fremkommer tydelig at nordmenns gjestfrihet og raushet for tilreisende overrasker og gleder britene. Coxe kaller rausheten han opplever hos en sagbrukseier i Skjærdalen for et "enestående eksempel på uegennyttig gjestfrihet"⁶³. Han trodde først at det var et vertshus han spiste på men ble fortalt av tjenestepiken at den bortreiste sagbrukseieren hadde instruert henne at "alle reisende skulle tas imot, og at de skulle få det de ønsket—uten å kreve betaling av noe slag."⁶⁴ Tilsvarende takksigelser skjenker han inspektøren av Blåfargeverket på Modum som gir dem losji og godt selskap etter at de ikke rakk frem til gjestgiveriet⁶⁵. De reisende opplever flere ganger nordmenns sjenerøsitet, Wollstonecraft fikk for eksempel nesten kjeft når hun tilbød å betale for kaffen hun drakk i påvente av skyss⁶⁶. Iveren etter å hjelpe kommer flere steder til uttrykk i hennes skildringer, som når hun regnvåt ankommer et vertshus i Fredrikstad skriver hun om vertinnen at "straks hun så at mine klær var våte, beflittet hun seg på å skaffe meg enhver bekvemmelighet for natten"⁶⁷. Wollstonecraft er ambivalent med tanke på hvor mye omsorg hun kan tillate seg å motta fra fremmede, hun bemerker at mange synes å ville hjelpe henne av medynk fordi hun er et så sjeldent syn som en reisende kvinne alene. Et tydelig eksempel på imøtekommenhet finnes også hos Malthus når han og Otter kom sent frem til det han omtaler som Mo (Moelv), han forteller at vertsfolket "tumler ut av sengene med største letthet og er ferdige på et øyeblikk"⁶⁸. Den norske gjestfriheten blir senere en trope i reiselitteraturen, og særlig den nordnorske fremheves utover 1800—tallet som uovertruffen⁶⁹.

Den vennligsinnede og rause mottakelsen av utenlandske gjester vi hittil har fått beskrevet kan kontrasteres med noen tilløp til opportun utnyttelse av de tilreisendes uvitenhet. Nå var det nettopp ikke slik at alle var like sjenerøse, for ved flere anledninger fremkommer det at de reisende betaler høy overpris for både skyss, kost og losji. Dette er fenomen som mange

⁶³ Coxe, (1975), s. 57

⁶⁴ Coxe, (1975), s. 57

⁶⁵ Coxe, (1975), s. 53

⁶⁶ Wollstonecraft, (1995), s. 69

⁶⁷ Wollstonecraft, (1995), s. 102

⁶⁸ Malthus, (1968), s. 60

⁶⁹ Povlsen, (2007), s. 259

assosierte med de tettere befolkete landsbyene og steder som var blitt mer vant med tilreisende fra øvre klassesjikt. Når turismen tiltar utover 1800—tallet endres også gjestfriheten i utkantstrøk som følge av fortjenesteorientering⁷⁰. Etter to vertshusopphold i Larvik og Tønsberg konkluderer Wollstonecraft med at selv om standarden og maten var god, har hun etter sine beregninger betalt altfor mye. Hun fremstår som lite begeistret for vestkystens innbyggere: ”de betrakter utlendinger som fremmede som de aldri kommer til å se mer, og derfor trøstig kan ribbe.”⁷¹. De karakteriseres kontant som mistenksomme og lite pålitelige⁷². Etter å ha betalt 4 daler på et vertshus i Moss for senger uten kveldsmat, kaffe om morgenen og en elendig middag, fant Malthus en tilsvarende forklaring i ”folkets begjærighet etter å gjøre mest mulig ut av utlendinger.”⁷³, etter at en offiser hadde forklart ham at dette knapt var verdt én daler. Om Coxe hadde lignende erfaringer har han i så fall diplomatisk valgt å utelate dem.

4.7 Borgerskapet

På slutten av 1700—tallet så man i Norge en økning av handelsstanden og borgerskapet. Den økonomiske liberaliseringen og den tiltakende industrialiseringen åpner for økt handel og eksport. Særlig råvarer og energi var landets styrke⁷⁴. Eneveldets merkantile handelsform taper terreng og åpner for tettere næringsmessige bånd mellom borgerskapet og statsmakta⁷⁵. Dette handelsborgerskapet holdt sete ved de større kystbyene hvor de pleiet og næret internasjonale forbindelser, og i tiden før napoleonskrigene særlig til Frankrike og England⁷⁶. De hadde følgelig europeiske sosiokulturelle vyer og inviterte ofte utenlandske reisende til selskapeligheter. Mange reisende hadde for øvrig allerede etablerte kontakter og forhåndssendte brev om sin ankomst, og hadde de først blitt invitert i ett selskap ble de som oftest invitert i flere.

Den svært formuende og innflytelsesrike handelsmannen Bernt Anker var en sentral skikkelse i perioden, og både Coxe og Malthus blir godt mottatt og bevertet av ham og hans

⁷⁰ Rogan, (1986), s. 211

⁷¹ Wollstonecraft, (1995), s. 76

⁷² Wollstonecraft var muligens preget av omstendighetene omkring Imlays sak, siden hun var på vei til Risør for nettopp å konfrontere styrmannen som var mistenkt for svindel.

⁷³ Malthus, (1975), s. 26

⁷⁴ Dyrvik, (2011), s. 193

⁷⁵ Dyrvik, (2011), s. 268

⁷⁶ Povlsen, (2007), s. 257

krets. Han fremstår som en nøkkelskikkelse for mange av datidens tilreisende og stiller villig sin innflytelse til disposisjon. Via Anker ble både Coxe og Malthus introdusert til en videre krets av høyborgerlige, deriblant Collett familien. Malthus bemerker at han følte seg "noe uleilighet"⁷⁷ av overdådigheten de ble vist.

Wollstonecraft er direkte kritisk og nært avvisende til kulturen som omgir Christianias prominente få. I et middagsselskap påpeker hun kvinnes likhet med engelske ladies, både i "adferd, klesdrakt og endog skjønnhet."⁷⁸, og hoffmenn er "like som vanndråper"⁷⁹ uansett hvor man befinner seg. Videre understreker hun de tilgjorte og affekterte omgangsformer som utspiller seg i slike selskaper. Effekten av Christiania og selskapelighetene der betegnes som sløvende, og "fantasiens ild", skriver hun, blir nesten slukket ved tanken på snevre adelsmenn og tomme gester. Dette er heller ikke overraskende gitt hennes tidligere polemiske utfall og kritikk av aristokratiske tradisjoner og *l'ancien régime*.

Malthus når lignende konklusjoner når han kommenterer at den urbane sosietetens utseende og væremåte vanskelig kan skilles fra den i øvrige europeiske provinsbyer, med unntak av at damene i Norge "ikke var fullt så vakre"⁸⁰. Han legger videre merke til at ball alltid holdes på søndager og at i Norge har en litt annen oppfatning av helligdagen⁸¹.

Rogan skriver at det var flere senere turister som var merkbart ambivalente til de overdådige middagene blant høyborgerskapet⁸². Og det generelle inntrykket som gis i reiseskildringene er at omgangen med borgerskapet var noe pliktpreget. Wollstonecraft oppsummerer sitt syn på de pengesterke borgerne slik: "trangen til å samle penger styrkes proporsjonalt med den minskende nytte man kan ha av dem"⁸³.

⁷⁷ Malthus, (1968), s. 32

⁷⁸ Wollstonecraft, (1995), s. 94

⁷⁹ Wollstonecraft, (1995), s. 94

⁸⁰ Malthus, (1968), s. 12

⁸¹ Malthus, (1968), s. 14

⁸² Povlsen, (2007), s. 260

⁸³ Wollstonecraft, (1995), s. 123

5. Nær reisens ende

Coxe, Malthus og Wollstonecraft tilhørte de øvre klasselag i England, sistnevnte hadde en mer utpreget middelklasse bakgrunn, men i praksis på sin ferd igjennom Norge behandles hun på lik linje med de to andre. Reisende til Norge på slutten av 1700—tallet var stort sett forbeholdt de øvre klasser og mange har forbindelser til tilsvarende sosiale lag i Norge. Dette er tydelig når samtlige hadde en rekke anbefalingsbrev som de kunne bruke for kontakter og losji. Coxe fikk i så henseende et sirkulærbrev fra handelsmannen Bernt Anker som var et ”introduksjonspass og et middel til å få opplysninger og innkvartering”⁸⁴. Wollstonecraft hadde naturligvis i kraft av å være på en forretningsreise en rekke avtaler og forpliktelser som hun ikke spesifiserer i særlig grad, men det er tydelig at hun også har en rekke brev hun kan bruke for å sikre seg privat losji. Ved Gøteborg benytter hun for eksempel et av de medbrakte anbefalingsbrevene da hun fant vertshusene mindre attraktive⁸⁵. Klasse gir også noen konkrete fortrinn som når Malthus ankommer et overfylt vertshus på Magnor, men når husholderen får vite at de er ”storfolk” sendte han ”uten større formaliteter de arme svensker ut på et høyloft og ga oss deres værelser”⁸⁶. Slik sett er det lite tegn til differensiering i mottakelsen på våre tilreisende. Wollstonecraft som reisende kvinne rapporterer lite forskjellsbehandling, foruten lange blikk på hennes klesdrakt og en overdreven trang til å hjelpe henne er hun etter alt å dømme likestilt med Coxe og Malthus.

Utsikten mot Christiania fra det som må ha vært Ekebergområdet, står for Coxe som ”det vakreste syn jeg noensinne har sett”⁸⁷. Han skildrer systematisk og detaljert utsynet fra forgrunnens marker, til mellomgrunnen med havneområder og byens strukturer til skogen og fjellene i bakgrunnen som ”var dekket av evig snø”⁸⁸. Men karakteristisk nok avslutter han skildringen med å kalle den uendelige skogen for ”Nordens uuttømmelige rikdommer”⁸⁹. Wollstonecraft skildret riktignok det samme landskapet fra det samme utsiktspunkt. Bukten

⁸⁴ Coxe, (1975), s. 50

⁸⁵ Wollstonecraft, (1995), s. 18

⁸⁶ Malthus, (1968), s. 155

⁸⁷ Coxe, (1975), s. 40

⁸⁸ Coxe, (1975), s. 40

⁸⁹ Coxe, (1975), s. 40

skildres som vakker og blant de tryggeste hun har sett⁹⁰, men skriver videre at utsikten nesten var ødelagt av de alunutvinninger som har herjet landskapet. Coxes "evige snø", avfeier hun med snert: "lette jeg forgjeves efter denne edle bakgrunn."⁹¹. Også Malthus hadde flere vidstrakte utsyn som han skildret som om han komponerte et bilde, dette faller naturlig inn for samtlige skribenter. Malthus kom forøvrig sjøveien til Christiania men priste synet som møtte ham som det skjønnest de hittil hadde sett⁹².

Dette kan virke trivielt, men representerer et av de dypeste og tydeligste skillene mellom forfatterne, særlig mellom Coxe og Wollstonecraft og gir et klart bilde på to motstridende verdisyn som også dypt preger hvordan de opplever reisen. Coxe ser trærne som kvantifiserbare ressurser, mens Wollstonecraft ser industriens forringelse. For der Coxe og Malthus forholder seg til rene og ordnete tablåer nærmer Wollstonecraft seg det ekstatiske og vil smelte sammen det hun opplever: "min sjel oppløste seg i sceneriet, gled på de småkrusede bølger"⁹³. Wollstonecraft gjør her et slags nybrottsarbeid ved sine inderlige naturlyriske skildringer som smelter sammen med hennes indre følelsesliv, noe som medførte en stor leserkrets blant senere romantiske poeter. Men Wollstonecraft skriver stadig diskursivt, i mange av hennes naturskildringer omskriver og kritiserer hun implisitt Burkes kjønnsinndelte estetikk. Det "mannlige" sublime representerer det overskridende, fryktinngytende og ubegripelige, mens det vakre er en feminin og avdempet, mer tilgjengelig og trygg variant av det sublime⁹⁴.

Den politiske spenningen i kjølvannet av 1789 og den franske revolusjonens radikalisme samt den britiske tradisjonisme godt fundert i Edmund Burkes konservatisme finner man reflektert også i hvordan reiseskildringer fremstiller Norge. Fjågesund nevner William Coxe som en av mange anglikanere som tilhørte det tradisjonstunge utdanningsløpet ved Oxford eller Cambridge, og som var godt plassert på innsiden av det etablerte og møtte ethvert

⁹⁰ Wollstonecraft, (1995), s. 93

⁹¹ Wollstonecraft, (1995), s. 93

⁹² Malthus, (1968), s. 26

⁹³ Wollstonecraft, (1995), s. 59

⁹⁴ Burke, Edmund (1998). *A Philosophical Enquiry into the Sublime and Beautiful*. Penguin Classics.

tilløp til politisk radikalisme med frykt. For skribenter med Coxes bakgrunn kunne Norge enten fremstilles som: "a de-politicised haven outside the dangerous currents of British political change" eller alternativt som "a modell of the kind of classless, bland uniformity that Britain must seek to avoid."⁹⁵ For selv om Coxe foretok reisen før stormingen av Bastillen 14. Juli 1789, var det radikale tankegodset kjent i britiske kretser. Wollstonecrafts stillingtagen er godt dokumentert, hun utga på et radikalt forlag og pleiet en større krets bestående av politisk radikale intellektuelle og kunstnere. Hennes beskjeftigelse med den franske revolusjon, med besøk og tilhørende verk plasserer henne godt på den fremvoksende radikale opplysningspolitiske siden, selv om dette modereres kraftig etter "terroren", noe som tidvis fremkommer i norgesskildringen.

Møtene med lokalbefolkningen skildres og vektet ganske ulikt av forfatterne. Coxe var sedvanlig formell og godlynt i sine diplomatiske skildringer, mens Wollstonecraft har tendenser til en skarpere og mer kritisk iakttagelse. Hun legger heller ikke bånd på sine følelser og lar disse slippe til i skildringer av denne typen: "det inntrykk disse enkle menneskers godhet gjorde synlig i mitt ansikt, øket min følsomhet i pinefull grad."⁹⁶ Dette er utsagn som er uttenkelig i Coxes, og for så vidt Malthus' penn, og er i så henseende symptomatisk på den romantiske dreiningen Wollstonecraft representerer. Hennes reise er melankolsk og hun fremmaner til stadighet den ensomme vandreren nedsunket i en naturlyrisk varhet.

Reiseskildringene identifiserer det som godt på vei var en del av den norske patriotismen. Montesquieus klimateori tilsier at de harde og kalde forhold i Norge vil gi tilsvarende folkesjel, og den norske odelsbonden ble således symbolsk sett som en ren avstamning fra sagalitteraturen⁹⁷. Det er følgelig Wollstonecraft som nører mest oppunder denne forestillingen om den frihetselskende bonden, hun skisserer flere håp for landets utvikling og betrakter Norge som vesensforskjellig fra Danmark og Sverige. Dette er betegnende trekk

⁹⁵ Fjågesund & Symes, (2003), s. 157

⁹⁶ Wollstonecraft, (1995), s. 45

⁹⁷ Dyrvik, (2011), s. 213

ved den romantiske motreaksjonen, men også Coxe fremviser denne tilhengen til en idealisert nordisk figur drapert i sagalitteraturens myter.

Om de norske bønder skriver Coxe at de er vitale i sitt vesen og at de er "frimodige, åpne og uforferdet, uten samtidig å være uforskammede. De kryper ikke for sine overordnede, men viser dem sømmelig respekt."⁹⁸. Dette inngår i utallige senere skildringer som befester bildet av nordmenn som frie og uregjerlige, i pakt med sine omgivelser. Tilsvarende oppfatning kan vi finne når Wollstonecraft beskriver bøndene som "både gjestfrie og uavhengige"⁹⁹. Senere maner hun villig frem den Rousseauske *noble savage* når hun med lengsel beskriver innbyggerne lenger nord ved at de "ikke forgiftes av den beregnende og forslagne natur" som hun forbinder med byene. Dette er vesentlige oppfatninger som forplanter seg og ligger som en forventning til det *norske* ved senere tilreisende. Forøvrig er disse representasjonene og bildene aktive i mytologiseringen av den norske folkesjel den dag i dag. Denne aksentueringen av vitalitet i folket, utemmet, og spedt kultivert er tilbakevendende fascinasjoner for britene. Og den som fremhever dette sterkest er følgelig Wollstonecraft, som også er mest mottakelig for det mulighetsrommet som ligger i denne frihetssøkende nasjonen som ikke mange år etter hennes besøk fikk festet sin egen grunnlov. Eneveldet på slutten av 1700—tallet hadde etter en lengre periode med fri sensur åpnet for mye kritikk og nasjonalpatriotisme som nøret oppunder denne mytologiseringen¹⁰⁰.

Omgangen med borgerskapet og embetsstanden hadde åpenbare fordeler og var en stor kilde til informasjon og tilgang, reisen hadde for alle tre vært utenkelig uten disse forbindelsene. Men dette var kjente og kontinentale omgangsformer som for de tilreisende fremstod som overdådige, og fra dette ser vi at interessen for Norge ikke lå i en, etter europeisk standard, mindre sosietet.

⁹⁸ Coxe, (1975), s. 18

⁹⁹ Wollstonecraft, (1995), s. 69

¹⁰⁰

7. Konklusjon

De tidlige reisende til Norge i form av Coxe, Wollstonecraft og Malthus hadde som vi har avklart vidt forskjellige formål med sine reiser og like forskjellige skriftlige uttrykk. Selv om de hver for seg har ulike forutsetninger og vekting av hva de registrerer fra sine reiser, har vi identifisert flere fellesnevner som utsier noe konkret og generelt om hvordan det var å reise i Norge på slutten av 1700—tallet.

For det er ingen urimelig påstand å hevde at Norge i tidsrommet 1784—1799 verken var anrettet i særlig grad for tilreisende, eller hadde nevneverdig behov for det. Vi så at Malthus og Otter på et strekke fra Minnesund til Trondheim ikke traff noen i ens ærend som reisende, og at veiene på store deler gjennom Gudbrandsdalen var igjengrodd av gress, så ferdselen innover landet må kunne sies å være sparsommelig. Tilsvarende var det logistikkmessig eiendommelige transportløsninger som samtlige av våre britiske reisefeller gjentatte ganger tydelig opplevde som krevende. Selv om friskyssordningen i 1784 medførte en viss reformvillighet og utbedring, var det ikke før 1816 at skyssloven omgjorde og moderniserte store deler av samferdselen. Fra skildringene ser vi også tydelig at vertshusene og mulighetene for losji utenfor byene dels er organisert i samsvar med skyssstellet, men fremstår som en nasjonal dugnad utstyrt med lite mer enn ett rom som kanskje har to senger. Selv om disse tre britene er blant de tidligste til å reise utførlig i Norge i kraft av å være skribenter, ser vi at de tydelig har en del forutinntatte forestillinger om landet og dets befolkning. Coxe blir i så måte brukt som en turguide, men også han har førende forestillinger om det nordiske fra topografisk—historiske verk. Felles for dem er opplevelsen av å gå tilbake i tid, til et enklere og i sammenligning med stormakten de kommer fra, mindre utviklet land som fortsatt kunne romme utopier og forestillinger.

8. Referanser

Andresen, A., Rosland, S., Ryymin, T., & Skålevåg, S. A. (2015). *Å gripe fortida : innføring i historisk forståing og metode*. Det Norske samlaget

Barton, Arnold (2007). The Discovery of Norway Abroad, 1760-1905. *Scandinavian Studies Vol. 79 (1)*, s. 25-60.

- Coxe, William (1975). *Reise i Norge 1784* (J. Johnsen, Overs.). Universitetsforlaget.
- Dyrvik, Ståle (2011). *Norsk historie 1536-1814: Vegar til sjølstende*. Det Norske samlaget.
- Fjågesund, Peter (2014). *The Dream of the North: A Cultural History to 1920*. Rodopi.
- Fjågesund, Peter & Symes, Ruth A. (2003). *The Northern Utopia: British Perceptions on Norway in the Nineteenth Century*. Editions Rodopi B.V.
- Fjågesund, Peter (2001). *Til Telemark!. Landbruksforl.*
- Kassis, D. (2015). *Representations of the North in Victorian Travel Literature*. Cambridge Scholars Publishing.
- Kinsley, Zoë (2005). Dorothy Richardson's Manuscript Travel Journals (1761-1801) and the Possibilities of Picturesque Aesthetics. *The Review of English Studies, New Series, Vol. 56* (226). Oxford University Press.
- Korte, Barbara (2000). *English Travel Writing from Pilgrimages to Postcolonial Explorations*, (Catherine Matthias, overs.). Macmillan.
- Malthus, Thomas R. (1968). *Reisedagbok fra Norge 1799* (Thor Bryn, Overs.). J.W. Cappelens forlag A/S
- Malthus, Thomas R. (1975). *Om befolkningslova* (Gustav Moberg, Overs.). Det Norske Samlaget.
- Povlsen, Karen Klitgaard (2007). *Northbound: Travels, Encounters, and Constructions 1700-1830*. Aarhus University Press.
- Rogan, Bjarne (1986). *Det gamle skysstellet*. Samlaget.
- Rogan, Bjarne (1998). *Mellom tradisjon og modernisering: Kapitler av 1800-tallets samferdselshistorie*. Novus Forlag.
- Shapin, Steven (1999). *Den vitenskapelige revolusjonen*. Spartacus Forlag.
- Thompson, Carl (2011). *Travel Writing: The New Critical Idiom*. Routledge.
- Wollstonecraft, Mary (1995). *Min Nordiske reise*. Pax forlag



Høgskulen på Vestlandet

Bacheloroppgave i historie

SA523-O-1-2023-VÅR-FLOWassign

Predefinert informasjon

Startdato:	01-05-2023 12:00 CEST	Termin:	2023 VÅR
Sluttdato:	15-05-2023 14:00 CEST	Vurderingsform:	Norsk 6-trinns skala (A-F)
Eksamensform:	Bacheloroppgave		
Flowkode:	203 SA523 3 O-1 2023 VÅR		
Intern sensor:	(Anonymisert)		

Deltaker

Naun:	Julie Renate Stensli Haugen
Kandidatnr.:	243
HVL-id:	591087@hvl.no

Informasjon fra deltaker

Antall ord *:	8726
----------------------	------

Egenerklæring *: Ja

Jeg bekrefter at jeg har Ja registrert oppgavetittelen på norsk og engelsk i StudentWeb og vet at denne vil stå på vitnemålet mitt *:

Jeg godkjenner autalen om publisering av bacheloroppgaven min *

Ja

Er bacheloroppgaven skrevet som del av et større forskningsprosjekt ved HVL? *

Nei

Er bacheloroppgaven skrevet ved bedrift/ virksomhet i næringsliv eller offentlig sektor? *

Nei