

*Carsten Henrik Meiner*

## History of the novel and topica: Woman-carriage-man

### *English Summary*

The aim of the article is to analyse the function of the carriage in the European novel in the 17th and 18th centuries. The article is divided into three parts: the first one describes the historical, material, juridical and sociological conditions determining the carriage in the 17th century as a bourgeois object. The second part analyses the specific *literary* function of the carriage. Whereas »normal« carriages have the function of transferring people between two geographically fixed points, the function of the literary carriage is that of making this very transfer break down accidentally. In a very homogenous way passages from Furetière, Marivaux, Defoe, Diderot and Goethe all demonstrate the functioning of such a chance principle. As these passages also have the conventional function of bringing a couple together in the carriage, a new idea of love as a fundamentally contingent category is in fact the cultural offspring of these chance encounters in carriages.

*Carsten Henrik Meiner*

Cand. mag. i litteraturvidenskab, post doc. på Institut for Engelsk, Germansk og Romansk. Er ansvarlig for det forskningsrådsstøttede »Netværk for Oplysningsstudier« og har publiceret bredt om Oplysningstiden, bl.a. følgende: *Les Mutations de la clarté. Induction, exemple et schématismes dans l'œuvre de Marivaux*, i *Collection Les 18ème siècles*, (Honoré de Champion) Paris, 2007. »Aspects onto-sémiotiques de la parole rusée dans La vie de Marianne«, in Nicole Boursier (éd.): *Écriture de la ruse*, Actes du XIIIe congrès international de la Société de l'analyse topologique du roman français avant 1800, (Rodopi) Amsterdam 1999. »La fonction-carrosse et le hasard: réflexion sur l'exemplarité romanesque« in Franck Salün (red.): *Marivaux Subversif?* (Éditions Desjonquères), Paris 2003. »Anthropologie et roman. Interfaces topologiques dans *A Sentimental Journey* de Laurence Sterne« in Alexandre Duquaire (red.): *Expériences des limites romanesque au XVIIIe siècle*, Cahiers d'Histoire Culturelle (Presses de l'Université François Rabelais) 2003.

# Romanhistorie og topik: Kvinde-vogn-mand

Jeg skal i det følgende forsøge at lægge to relativt velkendte vinkler på et til gengæld mindre velanalyseret romanhistorisk stof for derigennem at nå frem til et forslag til, hvordan romanens historicitet kan adskilles fra andre historier, og dermed til, hvordan man kan gennemlyse en af de erkendelseskræfter, som romangenren nærer sig ved. Ved de to relativt klassiske vinkler mener jeg en materialhistorisk og en topologisk synsmåde, det vil sige to vinkler, der, hvad den første angår, lægger vægt på teknologiens, økonomiens og dagligdagstingenes direkte prægning af den litterære tekst og der, hvad angår den topologiske synsmåde, omvendt læser efter tekstens konventionelle og genkommende narrative strategier og temaer, og forstår disse som *commonplaces*, som *topoi*, hvis mening kun er tilgængelige på baggrund af et ekstensivt litteraturhistorisk blik. Det upåagtede romanstof, jeg skal analysere angår den litterære kare. Ud fra konstateringen af at kareten får en afgørende plads i litteraturen fra og med 1600, skal jeg via en række material- og litteraturhistoriske identificeringer analysere konsolideringen i litteraturen af kareten som konventionelt instrument, der dermed under sit konformistiske ydre gemmer på en ressource, der ikke på trods af men netop på grund af denne umiddelbare genkendelighed indeholder et kritisk og a-konventionelt potentiale. Artiklen falder i tre dele: en første del om karetens realhistorie i 1600-tallet, en anden del hvori jeg analyserer fire konkrete karetscener, der beskriver mødet mellem kvinde og mand, og en sidste tematisk del der beskriver, hvordan kareten deltager i en ændret forståelse af kærlighedens idé.

## *Karet og litteratur*

En af dem, der havde et godt blik for sammenhængen mellem realhistoriske befordringsmidlers status og disses funktion som litterær ressource, var den tyske litteraturkritiker Lichtenberg, der i en tekst fra 1775 reflekterer over, hvorfor man i Tyskland ikke fik en stor romantradition som i Frankrig og England.<sup>1</sup> Det er der stadig forskere, der analyserer, men

Lichtenberg er interessant, fordi han giver en aldeles overraskende løsning på problemet. Ifølge Lichtenberg har den kvalitetsforskel mellem den tyske og den fransk-engelske roman og den kedsomhed, man udstår under læsning af den første, intet at gøre med en mangel på gode forfattere ej heller på en inferior litterær tradition. Den tyske romans pauvre kvalitet skyldes overraskende nok de tyske kareters og vejes dårlige kvalitet. Hvor de elskende i en engelsk roman faktisk har en chance for at forsvinde, inden faderen opdager det, er dette umuligt i den tyske roman, eftersom vejene er for hullede, kusken for fuld eller kareten for gammel, så de under alle omstændigheder kører i grøften, klar til at blive hentet hjem til forældrene. Uagtet det humoristiske i Lichtenbergs tone, fortjener hans bemærkninger at blive taget alvorligt, for så vidt de understreger, at kareten nærmest er en betingelse *sine qua non* for romanen. Uden gode veje og solide kareter ingen vellykket roman. Hvor »vejen« som topos i den pikareske roman er gennemanalysert og konceptualiseret blandt andet af Bakhtin, og hvor »rejsen« ligeledes har været genstand for omfattende studier, har kareten endnu ikke været genstand for seriøs litterær forskning. Og denne mangel er desto mere interessant, når man indser, at det ikke blot er svært at finde en roman uden en relativ vigtig, hvis da ikke afgørende karets scene i 1600-tallet og 1700-tallets romaner, men at en essayist som Lichtenberg på eksemplarisk vis kan skue tilbage på denne periode for at konstatere, at kareten faktisk er en slags *primus motor* i den klassiske roman.

### *Karetenes realhistorie*

For et »almindeligt« litteraturhistorisk blik er det oplagt, at der er en tæt sammenhæng mellem karetenes litterære historie i 1600- og 1700-tallet og dens »reelle« historie. Historikere som Munby, Wackernagel og Roche er alle enige om, at kareten som transportmiddel i starten af 1600-tallet sådan set har fundet sig selv: der eksisterer hér en paneuropæisk standardvogn bestående af de fire grundelementer hjul, hjulaksler, vognkasse og tværaksel, hvis udviklingsmuligheder er relativt begrænsede.<sup>2</sup> Herudover kommer selvfølgelig en række andre vigtige elementer som bremsmekanismer, affjedringssystemer, overdækning, hjulbeslag, udsmykning, nye materialer osv., og det er typisk disse dele, der videreudvikles op igennem 1600- og 1700-tallet. Disse teknologiske fornyelser er selvfølgelig vigtige, for så vidt de optimerer karetenes komfort, sikkerhed og prestige. Når historikerne hævder, at det er i første halvdel af 1600-tallet at kareten finder sig selv, er det ikke blot af teknologihistoriske grunde, men også fordi en mængde politiske tiltag, juridiske forordninger og mentalitetshi-

storiske forhold gør, at kareten bliver vigtig, iøjnefaldende og værdifuld. Hvis man tager Frankrig som eksempel, får borgerskabet, efter Charles IX's *Réformation du luxe* i 1560'erne, i starten af 1600-tallet smag for kareter, som indtil da var forbeholdt transport af adelige. Der gives grønt lys for private kareter i starten af 1600-tallet, og samtidig forøges antallet af offentlige kareter der kører til og fra Paris, hvorfor der også skabes en række offentlige funktioner, som for eksempel oprettelsen af stillingen »Surintendant des coches et carrosses publics«. Fra 1612 (sandsynligvis) kunne man i Nicolas Sauvages atelier på time- eller dagsbasis leje kareter, men eftersom ideen blev en stor succes, uden at Sauvage havde taget patent på den, blev den hurtigt kopieret af andre, som brugte både navnet *fiacre* og logoet med en karmelittermunk. I 1657 giver kongen det første privilegium til offentlig udlejning af kareter på offentlige pladser til Givry. Disse kareter må køre fra alle vejkryds og pladser mellem klokken 7.00 om morgenen og 19.00 om aftenen og ikke længere end 20 kilometer ud af Paris. I 1661 får Pascal og nogle adelige venner ideen til et offentligt karetsystem i Paris, der skal tillade mindre bemidlede, syge, handicappede, men også almindelige borgere at komme rundt i Paris, der i denne periode bliver større og større. Ideen er således, at fem linjer skal krydse hinanden, køre til faste tider og til en relativ overkommelig sum, og i 1662 udsteder Solkongen sin approbation, hvori han eksplicit erklærer, at *le carrosse à cinq sols* tjener »et stort antal fattige, dårligt stillede og handicappede...«<sup>3</sup> Parlamentet afdemokratiserer imidlertid i sin ratifikation projektet, således at for eksempel hverken soldater eller lakajer må køre med, hvilket sandsynligvis er med til at karetsystemet, på trods af en succesrig start, stoppes nogle år senere efter at have beskæftiget 100 mand på omkring 40 kareter.

Således opstår kareten i 1600-tallet som både offentligt og privat transportmiddel, teknologisk finder den sig selv, den bliver et politisk objekt, et borgerligt symbol og bliver på baggrund af disse udviklinger også genstand for juridisk kontrol: der skabes regler for uheld, skader og påkørsler (man fik kun erstatning, hvis man blev påkørt af et forhjul, for kusken kunne ikke se baghjulene) love for udsmykning (tidligt i 1600-tallet bliver det forbudt at udsmykke de private kareter, på grund af de mange angreb disse er genstand for), og der fastsættes også hastighedsbegrænsninger (kun royalt relaterede ærinder og postvogne må køre i galop). Udover at udvide blikket til Tyskland og England<sup>4</sup> kunne man komplettere disse reallhistoriske punktnedslag med bemærkninger om vejnettet, postrelærerne,<sup>5</sup> gadebelysningspolitikken, hestekulturen i by og land og vise, hvordan også disse forhold er vigtige for karetens udvikling og konsolidering som konstituent i det begyndende moderne liv – i by som på land. Det vigtige

er imidlertid hér i seriøs forlængelse af Lichtenbergs satiriske pointe at understrege, hvordan der synes at være en oplagt sammenhæng mellem de mange kareter i romanen fra og med 1600, og den udvikling kareten teknologisk, politisk og socialt parallelt gennemløber. Man kunne sige, at denne samtidighed ikke blot understøtter og muliggør kareten indskrivning i litteraturen, men netop nærer dens almindelighed, dens konventionalitet i den forstand, at dens funktioner, problemer og scenarier er genkendelige for læserne, og at den dermed bliver en troværdig ressource i de mange møder, uheld og overfald, som romanen konstrueres omkring. I stedet for at forsøge at forklare sådanne sammenhænge kausalt, ifølge et argument der ville hævde, at den litterære karete er en følge af en realhistorisk udvikling eller et tegn på eller afspejling af borgerskabets opståen, kunne det formuleres anderledes. Kareten har mange historier: en teknologisk, en politisk, en juridisk, en urban, en postal, sågar en kønshistorie eftersom kareten i 1600-tallet netop begynder at blive noget mænd også kører i, og ikke blot kvinder og syge, hvilket med for eksempel Stendhal efter 1800 igen bliver problematisk.<sup>6</sup> Og ved siden af disse forskellige historier har kareten altså også en romanhistorie, der klart nok i et vist omfang kan læses som effekt af de andre historier, men som ligeså klart ikke kan reduceres hertil. De litterære karetebeskrivelser (satiriske, moralske, driftsinvesterede, trafikpropbeskrivende) har afgjort virket tilbage på offentlighedens begær efter kareter, og på myndighedernes refleksion over moderniseringsbehovet og over rationaliseringsmulighederne i form af lovgivning på området, nye infrastrukturer og moralsk fordømmelse af excessiv kareteornamentering. Under alle omstændigheder er der en fordel ved at betragte kareten som et flerdobbelt objekt, der kan optræde i forskellige teknologiske, juridiske og litterære diskurser, der tilsammen udstyrer den med en seriel historie, hvoraf ingen delhistorie har et kausalt overtag over de andre, men hvor man vil kunne analysere de forskellige diskursers gensidige appropriationslogikker. Fordelen er, at man derved bringer sig i stand til at isolere den romanhistoriske karets egenverdi, dens semantiske autonomi, uden af den grund at afskære den fra de andre historier om kareten.

### *Karetenes konventionalitet*

Hvis man skifter de teknologi- og socialhistoriske optikker ud med et generelt *romanfunktionalistisk* blik, er det klart, at kareten integrerer flere forskellige og ofte helt modsatte funktioner: den er et stabilt og lukket rum, som omvendt ikke desto mindre bevæger sig. Den er et rum, der kan angribes, og som dermed er sårbart, men som også kan tjene til

flugt. Den er et rum, der tillader nye måder at føle og sanse på, et rum der tillader eller opfordrer til berøring, der befordrer blikket, fødslen af forelskelse og af nye måder at tale på. Karetens lukkethed tillader så at sige mennesket at åbne sig. Samtidig med at være stedet for en ny intimitet (også meditationen foregår gerne i kareten), og for nye – anonyme eller uforudsete – møder, er kareten også et sted, hvorfra man kan percipere, sanse og observere den ydre verden anderledes, fra andre vinkler og i andre perspektiver. Kareten kan også køre galt, gå i stykker, sidde fast i landevejens mudder eller i byens trafikpropper: alt i alt gennemskærer den verden eller hænger fast i den, den får mennesket til at se, til at flygte, til at bortføre, til at tale, til at mødes, til at stille sig til skue og til at gemme sig, og den giver den narrative tid et nyt ekstra gear, der udfylder det »litterære rums diskontinuitet«,<sup>7</sup> som Roman Ingarden sagde, idet kareten både kan accelerere og nedsætte den fortalte tids hastighed.

Disse bemærkninger leder til en første delkonklusion, nemlig at kareten lige så vel som at være et reelt juridisk, politisk og sociosymbolsk objekt også er en *funktion*, idet den samtidig med at få disse mange handlinger og tilstande til at fungere, selv meget sjældent er beskrevet og i det hele taget som genstand er meget lidt synlig i litteraturen. Denne funktionalistiske læsning af kareten understøttes endvidere af, at det er karakteristisk, at fragt af en person fra A til B procentvis er ganske sekundær i forhold til de andre netop nævnte funktioner som flugt-, møde-, og intimitetsbetingelser.

### *Fire karetsccener*

Da det på baggrund af kareten konventionelle rolle i romanen skal handle om et særligt karet-topos' betydning i romanens tidlige moderne historie, skal jeg ikke forsøge at bestemme topologien ved et begreb, der ville kunne subsumere de topiske væsenstræk, men i stedet opholde mig ved fire karetsccener taget fra fire litterære værker hørende hjemme i forskellige litterære epoker og nationer. Det drejer sig imidlertid ikke blot om karetsccener, men om karetsccener, der forener eller blot sammenstiller de to køn således, at topos'et kunne kaldes: kvinde-karet-mand. Der kunne også have været tale om andre topoï som mand-vogn-flugt, kvinde-vogn-meditation, menneske-vogn-død osv., men her gælder det altså de to køns konfrontation i eller ved kareten.

Den første karetsccene stammer fra Antoine Furetières *Le Roman bourgeois*, der udkom i 1666 uden synderlig succes. Kort fortalt har en rig marki i kirken fået øje på borgerpiggen Lucrece, og markien bestikker en kirkevagter for at komme i besiddelse af de nødvendige oplysninger

om hende. Eftersom Lucrèce's forældre hjemme arrangerer kortspil for det bedre borgerskab, vurderer markien, at han ad denne vej bedst kan komme i kontakt med hende:

»Eftersom markien var temmelig diskret overvejede han, hvordan han kunne blive introduceret hos hende; til sidst besluttede han sig for hasardspillet, som er den sikreste vej at få adgang til et sådant selskab; men det fik han ikke brug for, thi næste dag, da han i karet kørte ned ad Lucrèce's gade, så han hende på lang afstand stå foran hoveddøren. Det var utålmodigheden, der kom af at ingen endnu var kommet for at spille, der havde bragt hende derud, og da hun hørte lyden af en karet, vendte hun sig og tænkte, at der nu var besøg. Markien placerede sig i vognens vindue for at hilse og forsøge at falde i snak. Og da var uheldet ude, hvilket dog skulle blive ham en fordel: en hestehandler pressede sin hest til det yderste med en rusten spore, som var påspændt hans venstre fod; og eftersom vejen var smal og rendestenen bred tildækkede han kareten, markien og den unge pige med mudder... Han stod tilsølet ud for at vise sin deltagelse med Lucrèce og sagde: 'Frøken, jeg er blevet straffet for at have villet se Dem på for tæt hold; men jeg er ikke så oprørt over at være i denne tilstand, som over at se Dem dele den med mig'.«<sup>8</sup>

Det konventionelle ses allerede i passagens retorik: fortællerens maksimale annoncering af at en ulykke kan være en fordel, antitesen mellem den smalle vej og den brede rendesten, og endelig i den kendsgerning, at markien bevarer det retoriske overblik og med urban ulastelighed beklager uheldet, hvilket synes at åbne vejen for en bekræftelse af fortællerens maksime. På handlingsniveauet ligger det konventionelle i den *tilfældige* sammenføring af mand og kvinde ved hestehandlerens mellemkomst. »Noget« kommer i bogstaveligste forstand imellem markien og Lucrèce, og hvis hasardspillet nok overvejes af markien som en måde at komme i kontakt med Lucrèce på, så introducerer romanen et rigtigt *hasard*, et rigtigt tilfælde, til at bringe dem i kontakt. De bringes ikke i kontakt ved den generte markis plan om at deltage i hasardspillet hos Lucrèce's forældre, men ved at en tredje instans, »le petit valet de maquignon«, det vil sige en assistent til en hestehandler, tilfældigvis kommer mellem dem og bringer dem i kontakt ved at oversprøjte dem. Den muddersprøjtende hestehandler både komplicerer og åbner forholdet mellem de to personer, idet han ved at stænke den sociale forskel til ikke blot overstreger forskellen mellem dem, men også frigør nye handlemuligheder. Denne »kommen-i-vejen's« funktion er da dobbelt: for det første foretager den en

nulstillen af det sociale hierarki ved at udviske deres sociale kendemærker, henholdsvis markiens adelighed og Lucrece's borgerlighed: tilmudringen af beklædning og køretøj fungerer paradoksalt nok som en social desin-fisering, mudderet renser dem for de distinktive tegn, som adskiller dem socialt. Men uheldet er ikke blot en midlertidig komisk overstregning af de sociale standsforskelle; den indvirker også på personernes psyke og medfører adfærdsændring. Pletterne på markiens tøj er også pletter på hans narcissisme, og prisen for at komme i kontakt med Lucrece synes at have været denne skamfulde nedgradering: han bliver nemlig inviteret indenfor hos Lucrece, men har intet skiftetøj med og karetuheldet frem-tvinger en række udtalelser, som hverken passer med den provinsbo, som de øvrige borgerpiger i salonen tror de ser og ej heller med den marki, som Lucrece dermed får magten over. Efter et stykke tid at have mod-taget mere eller mindre spydige allusioner til sin beskidte fremtoning, ender markien nemlig med mere eller mindre ufrivilligt at foretage en lille apologi for »les gens malpropres«. Ligeså konventionel denne scene fore-kommer, ligeså subversivt er dens indhold, da den tilfældige karetscene er synonym med en midlertidig social udligningsordning, der forstyrrer både det sociale hierarki, den selvforståelse, der er knyttet hertil og de adfærdsformer dette hierarki byder. Topos'et er konventionelt og *dermed* åbent for kritisk subversion.

Den næste karetscene stammer fra Daniel Defoes pikaro-inspirerede *Moll Flanders* fra 1722:

»I hotelværelset blev han lidt dristigere med mig, end hvad han havde lovet; lidt efter lidt gav jeg efter, så han til sidst kunne gøre hvad han ville med mig; jeg behøver ikke at sige mere. Alt dette skete mens han drak tæt, og ved ettiden om natten gik vi ned til kareten igen. Den friske luft og vognens rystelser fik alkoholen til at stige ham endnu mere til hovedet, og han fik det dårligt i vognen, men ville alligevel forsøge sig med mig igen; men eftersom jeg nu følte mig sikrere i min sag, modstod jeg ved at berolige ham, og han faldt hurtigt i søvn. Jeg benyttede denne anledning til at undersøge ham for en lille erkendtlighed. Jeg tog et guldur i en silkepose, hans kvalitetssyede paryk, hans sværd og hans fine tobaksdåse og åbnede stille døren for at springe ud, mens den var i fart; men den stoppede i den snævre gade efter Temple Bar for at vige for en anden vogn, jeg steg behændigt ud, lukkede døren igen og hørte aldrig mere noget til ham.«<sup>9</sup>



Igen bruges kareten som sammensætning af et par og som stedet for en social og etisk transaktion mellem dem. Moll Flanders er tyv og prostitueret og udnytter både kareten's middelmådige affjedring til bestjæling af manden og byens tætte trafik og smalle gader til at flygte. Man kunne sige, at parret ligesom i Furetière-passagen bringes sammen i kareten for at iscenesætte en kompensation, der dog ikke er social, men etisk. Den frastødende mand skal betale for sit misbrug af og sit genstandsagtige syn på Moll, og dermed iscenesætter fortælleren (som i romanen er Moll selv), et for Defoe typisk etisk problem. Moll legitimerer tavst bestjælingen af manden med hans dadelværdige opførsel, men hvis selvtægten og flugten nok virker berettigede, så forhindrer handlingens samvittighedsløshed og dens uskyldige retorik, at hendes handling bliver et klart udtryk for retsindighed: dermed indskrives det konventionelle topos i et kasuistisk dilemma angående legitimiteten af en retfærdig afstrafning ved lovstridige midler.<sup>10</sup> Den etiske kompleksitet får karets scenens konformisme til at vibrere.

Det tredje citat er taget fra Diderots *La Religieuse*, (skrevet i 1760, udgivet i 1796):

»Min flugt er planlagt. Jeg går ned i haven mellem klokken elleve og midnat. Man kaster tove ned til mig, jeg binder dem om livet, de går i stykker, og jeg falder; jeg får hudafskrabninger på benene og et voldsomt stød i nyrerne. Et andet, et tredje forsøg og jeg hejses over muren: jeg stiger ned. Sikke en overraskelse! I stedet for den postvogn jeg håbede at blive modtaget i, ser jeg en offentlig kare. Så er jeg på vej mod Paris med en ung benediktiner; der gik ikke lang tid før jeg, på hans usømmelige tone og på de friheder han tog sig, blev klar over, at man ikke havde overholdt de betingelser, jeg havde fastsat. Jeg savnede min celle og følte grusomheden ved min situation: lad mig skildre scenen i kareten: hvilken scene! Hvilken mand! Jeg skriger; kuskens kommer mig til hjælp, voldsomt slagsmål mellem ham og munken. Jeg ankommer til Paris. Vognen standser i en lille gade ud for en smal dør...«<sup>11</sup>

Karetflygten fås vel ikke meget bedre, i hvert fald ikke i 1700-tallet: startvanskelighederne ved muren med efterfølgende nyreskade, voldtægtsforsøg, slagsmål og ankomst til mørk, snavset gade i Paris, hvor den litterære imperfektum (*passé simple*) ovenikøbet er opdramatiseret med ren præsens. Diderot har tunet karetflygt-toposet til det yderste både i den sproglige dramatisering og i scenens detailleringsgrad. Imidlertid er der

et lille problem: hvem er manden? I originaludgaven skrev Diderot, at der var tale om »un cordelier«, altså en franciskanermunk, men denne formulering har han rettet til »un jeune bénédictin«. Det er ikke tilhørsforholdet til Benedikt af Nursia eller til Frans af Assisi, der er afgørende. Det afgørende er, at vi nogle sider tidligere i romanen (p. 265) fik at vide, at den barmhjertige Dom Morel, som havde foranstaltet flugten, var »un jeune bénédictin«. Hvorfor har Diderot rettet informationen om, hvem manden er i retning af Dom Morel uden at sige det ligeud? Hvorfor blot antyde at befrieren måske også er voldtægtsmand? Hvorfor intentionelt indskrive denne ubestemthed, for der *er* tale om en intentionel indskrift, da Diderot jo klart har rettet sin tekst? Oven i denne ubestemthed kommer, at Suzanne tidligere (p. 269) har nævnt, at hun og Dom Morel »faldt i hinandens smag«, hvilket sammen med Suzannes generelle forførelseskraft, faktisk farver voldtægtsscenen og eksklamationerne »hvilken scene! Hvilken mand! Jeg skriger« med en tvetydig pensel, der tillader læseren at fornemme ikke blot rædselens men også nydelsens undertoner. Dermed problematiseres det topiske ved karets scenen, ved flugten, ved køretøjet, ved forfølgelsen, ved hendes indignation af et element: den unge benediktiner som måske er Dom Morel, og som hun (derfor) også nyder at være sammen med. Som i de to foregående scener er kareten også her stedet for sammenføring af et par, og ligesom i *Moll Flanders* er vi her vidne til et overgreb, denne gang i kareten og uden gengældelse. Som flugttopos indeholder karets scenen altså sin egen modsætning: flugten bliver til et bagholdsangreb, og den barmhjertighed, som benediktineren tidligere i romanen havde gjort til grundlag for sit engagement i Suzannes sag, afsløres i kareten som liderlighed: frihedsløftet bliver til frihedsberøvelse, flugt bliver til angreb. Kareten er stedet for et kontraktbrud, der komplicerer det konventionelle ved scenen. Som kareten i *Moll Flanders* iscenesatte et etisk problem, har vi hos Diderot et kropsligt problem, idet Suzannes »grusomme situation« ikke udelukker, at hun også nyder den: »hvilken scene, hvilken mand«, som hun udbrøder. Hun er fanget mellem kropslig lyst og den dyd, som hun forsvarer, ikke blot overfor sig selv, men især overfor modtageren af hendes historie, (der er skrevet i brevform), og hvis velvilje hun stræber efter. De tre karets scener, som jeg har gennemgået, viser altså tre henholdsvis standsmæssige, etiske og kropslige kompleksiteter indenfor rammen af det konventionelle karettopos: kvinde-vogn-mand.

Den fjerde og sidste passage stammer fra Goethes *Die Leiden des jungen Werther* fra 1771, og er taget fra det berømte brev, som Werther sender den 16 juni til sin ven Wilhelm, hvori mødet med Lotte beskrives:

»Hvorfor jeg ikke skriver til dig? ... Kort og godt, jeg har gjort et bekendtskab, som virkelig kommer mit hjerte ved. Jeg har – ja jeg ved ikke. Det bliver ikke let at fortælle i tur og orden, hvordan det gik til [...] Så stor naivitet parret med så megen forstand, så megen godhed parret med fasthed og styrke... noget ækelt vås, alt hvad jeg her fortæller om hende, lede abstraktioner ... hvis jeg bliver sådan ved, er du lige så klog, når jeg slutter min beretning som ved begyndelsen. Men så hør da, jeg vil tvinge mig til at gå i detaljer. For et par dage siden skrev jeg, hvordan jeg havde lært herrefoged S... at kende, og hvordan han indbød mig til et snarligt besøg i sin eremitbolig eller rettere i sit lille kongerige. Jeg negligerede invitationen og var måske aldrig kommer derud, hvis ikke tilfældet havde afsløret den skat for mig, som ligger skjult i den stille egn. Vore unge mennesker havde arrangeret et bal ude på landet, som jeg også gerne ville deltage i. Jeg tilbød at ledsage en rar og nydelig, i øvrigt ubetydelig ung pige derud, og det blev bestemt, at jeg skulle tage en karet for sammen med min baldame og hendes kusine at køre ud til stedet, hvor ballet skulle holdes og på vejen tage Charlotte S... med. »De vil lære en smuk kvinde at kende,« sagde min ledsagerske, da vi kørte ud til skovfogedhuset gennem den store skov med de mange lysninger ... Det var et kvarters tid før solen ville gå ned bag bjergene, at vi rullede op foran porten ... Jeg var stået af vognen, og en pige, som kom ud til porten, bad os vente et øjeblik, Mamsel Lotte kom straks. Jeg gik over gårdspladsen hen til det velbyggede hus og da jeg var steget op ad den trappe, som lå lige for og trådte ind ad døren, mødte mine øjne det mest henrivende skuespil, jeg nogensinde har set.«<sup>12</sup>

I dette citat kan man fornemme, hvordan den gryende romantik i dens *Sturm und Drang*-version modsætter sig kareten's topiske karakter. Mødet finder nok sted i kareten, men i anticiperet form: »de vil lære en smuk kvinde at kende« og »tag dem i agt«, formaner baldamerne; og Werther er det uformidledes mand, han der afviser enhver formidlet relation til verden, til fordel for at gå i ét med naturen. Werther afviser alle genstande, men også kunst og sociabilitet som forstyrrende elementer i hans ubegrænsede enhed med naturen. Werther starter således karakteristisk nok og også helt udæmonisk med at ønske, at han var en oldenborre! Intet må komme mellem ham og naturen. Det er derfor, at mødet med Lotte selvfølgelig ikke direkte kan foregå i en karet. Kareten begynder at virke gammeldags, dens konventionalitet er blevet for kunstig og den er et sted,

der så at sige negerer Werthers autenticitetsaspiration. Igen karakteristisk nok: da Werther vender tilbage til sin hjemby på besøg, stiger han ud af kareten for at gå ind i byen. Kareten er ikke længere stedet for mødet men dog der, hvor dets annoncering foregår, mens mødet selv finder sted *anderswo*, nemlig i husets døråbning, hvor Werther helt uforberedt og derfor uforvansket ser Lotte skære brød til sine søskende. Som et billede indrammes og fastholdes Lottes uskyldighed, overfor hvilken karetmødet vitterligt virker konventionelt. Kareten garanterer mødets tilfældighed, men mødets *setting* må ændres, hvis romanens troværdighed skal respekteres: i forhold til Werthers natur- og ægthedsretorik er det på grænsen mellem ude og inde, privat og offentligt, kultur og natur, at Lotte skal ses og føles, ikke i en nu kunstig karete. Dermed placerer romanen sig midt mellem konvention og naturlighed: kærligheden skal ikke formidles ved romaneske almindeligheder som karetmellemkomster, men ikke desto mindre bibeholdes tilfældet og kareturen. I andre scener i romanen møder vi igen en sådan dobbelthed i brugen af kareten,<sup>13</sup> og det interessante ved disse scener er, at de viser, at karetfunktionen er afsløret af litteraturhistorien som tilfældets konvention og derfor naturligvis ikke længere kan bruges som legitimt sted for det tilfældige møde. Kareten »smitter«, den er konventionel og dens medieringsforsøg forstyrrer Werther mere, end den konstituerer forbindelser.<sup>14</sup>

### *Kareten som tilfældets naturalisator: konsekvenser for kærlighedens ide*

Hvad binder nu disse fire passager sammen udover selvfølgelig deres karettopik? De forlener alle præsentationerne af relationen mellem mand og kvinde med noget tilfældigt og uforudsigeligt. Mødet i Furetières roman muliggøres konkret af den tilfældige oversprøjtning, Moll Flanders' flugt muliggøres af vognens rystelser, der gør misdæderen dårlig og af den tætte trafik i Londons gader, Suzannes møde af et uforudsigeligt baghold, og Werther nævner selv, at det er et tilfælde, »ein Zufall«, at han møder Lotte. Altså foregiver de fire passager at integrere virkelighedens overraskende sider i mødet mellem mand og kvinde, og i bredere forstand at fokusere på tilfældets direkte indvirken på menneskets oplevelser, på følelser og tanker, på dets opførsel og skæbne. Dette, kunne man endvidere notere sig, underbygges af realismen i de fire scener: den rustne spore på hestehandlerens venstre fod hos Furetière, de sølvrandede handsker i *Moll Flanders* og Suzannes nyreskade hos Diderot. Det tilfældige understøttes af detaljen, af en barthesiansk virkelighedseffekt om man vil, og man kan som delkonklusion hævde, at disse scener *naturaliserer* tilfældet. Hvor

rejseuheld og andre »tilfældigheder« tidligere havde været forbundet med Skæbnen, med Forsynet, med Guderne (skibbruddet i starten af Vergils *Aeneide* osv.), og altså havde en sikker episk dimension før 1600, er det nu påfaldende, hvordan tilfældet er noget naturligt eller normalt, der så at sige sker af sig selv. Tilfældet er i den tidlige moderne roman blevet autonomt, uberegneligt, immanent; det er blevet voksent, eftersom det gør, hvad det vil uafhængigt af overpersonlige kategorier, og litteraturens persongalleri synes at acceptere det som endeløs målestok for deres handlinger og som blindt omdrejningspunkt for deres liv.<sup>15</sup>

Ud af denne første konklusion kommer to perspektiver: et romanhistorisk og et tematisk perspektiv. At de enkelte romaner ikke blot indbe-  
regner tilfældet i deres forklaringshorisont men gør dette konstant er en kendsgerning, der skaber en særlig spænding mellem det enkelte tilfælde og den romanhistoriske *gentagelse* af tilfældet, mellem singularitet og historicitet, mellem forskel og gentagelse: for på den ene side insisterer den enkelte roman på tilfældets singularitet, men på den anden side gøres dette så konsekvent af *alle* romanerne, (man kunne have citeret en lang række lignende passager fra andre romaner), at tilfældet dermed paradoksalt får en konventionel eller netop topisk status. Fokuseringen på og besættelsen af tilfældets immanens, af dets egensindighed gør, at vi paradoksalt nok genkender det som litteraturhistorisk ressource i den klassiske roman. I denne periode anses tilfældet for noget naturligt, hvilket på det litteraturhistoriske niveau gør tilfældet til en konvention; kareten spiller en afgørende rolle i den proces, der går fra at naturalisere tilfældet til at konventionalisere det: muddersprøjtningen, den dårlige affjedring, flugten der er et bagholdsangreb og det tilfældige møde er ikke en virkeligheds-  
men en *tilfældighedseffekt*, de er elementer i tilfældets litterære retorik. Den tidlige moderne romans eksemplaritet som genre er dermed at have været konsistent og ved i og omkring kareten at have skabt en lang række af tilfældigheder, der (for eksempel) formidler et møde mellem mand og kvinde. Uagtet indholdet i karetscenerne har romanerne gentaget hinanden og foretaget den samme logiske gestus mod det tilfældiges princip og dermed konstrueret den tilfældighedens regel, der synes at styre mødet mellem mand og kvinde i en moderne verden.

Dermed er jeg fremme ved det tematiske perspektiv, der også kommer ud af konstateringen af tilfældighedens autonomi i den tidlige moderne roman. Man husker sikkert stedet i Platons *Symposion*, hvor det fortælles, at mennesket oprindeligt var androgynt, men at Apollon på Zeus befaling havde delt det i to dele, og at navlen var arret fra denne operation. Denne forestilling om kærligheden som trang til ophævelse af en tvedeling af noget oprindeligt enhedsligt, ligger til grund for en god del af renessancens

kærlighedstopik: billedet af de elskende som to halvdele, der tilsammen indgår en enhed, findes overalt hos Ronsard: »og du flygter fra mig, og du vil stadig ikke føje dig til din halvdel«, »...Åh, min blide halvdel...«, »kærlighed er uden midte, den er et ekskluderende forhold/som ikke (jeg ved det) vil vide af tredjemand eller midte/et venskab må ikke deles i to.«<sup>16</sup> Denne enhedsopfattelse lever videre i 1600-tallets galante og heroiske romaner hos for eksempel Madame de Scudery, *La Calprenède*, *d'Urfé* osv., men på den måde, at disse romaners forløb gerne er motiveret af separationen af enheden, og således skrevet på en smerte eller et brud, der skal heles: jo længere pinen udskydes, jo større nydelse for læseren. Sådan synes Scudery og kompagni at have tænkt, i det mindste når man erindrer sig de 8-12 bind, romaner som *Polexandre*, *Clélie* og *Le Grand Cyrus* strækker sig over. En af forskellene til renæssance-digtningen er, at grundene til splittelsen er ydre i forhold til personerne: i de heroiske romaner er det gerne krig, i komedien er det gerne faderen, mens det i tragedien ofte er en politisk eller moralsk lov, der antinomisk forhindrer foreningen. Den »tredje instans«, som Ronsard påstod parret ikke tolererer er, hvad meget af 1600-tallets litteratur er besat af. Hvis man, hvad angår den galante roman, har kaldt dette litterære skema konformistisk eller forudsigeligt, er det fordi, det er konstrueret på en årsag-virkning relation: først var kærlighedens enhed, men ved en tredjeinstans' mellemkomst opstår en splittelse, om hvilken handlingen spindes for til sidst at genetablere udgangspositionen uden egentlig modning af personerne, men til gengæld med en uendelig demonstration af deres noble sjæle og civiliserede væsen. Dermed kan man sige, at denne litteratur handler om en påstået enhed skabt af og funderet i kærligheden, og hvis de elskende er midlertidigt skilt, er det deres store vilje til genforening, deres kultiverede adfærd og deres præcise sprog, deres krigshandlinger og *l'art d'aimer* i det hele taget, der fungerer som mediator mellem de skilte parter.

På baggrund af denne lille forhistorie står tilfældighedens princip, som jeg netop analyserede det i de fire karetopoi, i et stærkere tematisk lys. Disse fire topoi siger da ikke bare, at mand-kvinde relationen tilfældiggøres, men også at denne relation ikke længere er ren eller naturlig. Eller mere præcist: hvor det i renæssancens kærlighedsopfattelse var et konventionelt topos at indfange de to køn som to halvdele, der passede naturligt sammen, så er det nu tilfældigheden i relationen, der er naturlig. Hvis de to halvdele ikke passer sammen, eller passer med andre halvdele, eller ikke vidste, at de passede sammen eller blot passer sammen på nogle punkter og ikke på andre, så synes to forhold at presse sig på: for det første har de brug for en mediator, der konstituerer dem i en midlertidig relation og kareten er, qua sin teknologi-, social-, og byhistoriske udbredelse og

den deraf generelle kulturelle genkendelighed, en oplagt ressource for konstitutionen af sådanne relationer. For det andet er det klart, at det ville være ulogisk at hævde, at opgøret med den idealiserede absolutte kærlighedsenhed skulle betyde, at parrene nu er unaturlige. Deres relation konstitueres ikke som noget unaturligt, men der medkonstitueres blot en *tilfældig naturlighed* i sammensætningerne af hævnløstimerende prostituerede, flygtende nonner og sky markier: denne ny naturlighed ses i Suzannes begær midt i voldtægten, i Moll Flanders' behov for hævn, i Werthers trang til at forlade både kareten og de uinteressante baldamer, og i markiens skam midt i den pletfri retorik. Kareten er da ikke en konform afspejling af den politiske, juridiske eller teknologiske karet og ej heller et konventionelt litteraturhistorisk topos, der blot sammedierer mand og kvinde, fordi deres forhold så at sige er gået af led i den tidlige moderne verden. Kareten bringer på tilfældig vis mand og kvinde sammen, men denne tilfældighed kalder andre og lige så naturlige dimensioner af relationen frem, dimensioner, der var blevet fortrængt af det idealiserende kærlighedssyn og som nu, med den moderne romans kareter, er tilbage i al deres naturlige tilfældighed for at voldtage og forføre, bestjæle, hævne og nyde.

## Noter

- 1 Georg Christoph Lichtenberg: *Schriften und Briefe*, Erster Band Sudelbücher I, Heft E, nummer 152, 1775-76, München 1968, p. 375. »Denn was die kommoden Kutschen in England und ihre vortrefflichen Wege für Schaden tun ist mit Worten nicht auszudrücken. Für das erste, wenn ein Mädchen mit ihrem Liebhaber aus London des Abends durchgeht, so kann sie in Frankreich sein ehe der Vater aufwacht, oder in Schottland ehe er mit seinen Verwandten zu einem Entschluß kommt, so daß daher ein Schriftsteller weder die Feen, noch die Zauberer noch Talismane nötig hat, denn wenn er sein Paar nur bis nach Charingkross oder Hyde Park corner bringen kann, so sind sie so sicher als wenn sie in des Weber Maleks Kasten wäre. Hingegen in Deutschland wenn auch der Vater den Verlust seiner Tochter erst am dritten Tage gewahr würde, wenn er nur weiß daß sie mit der Post gegangen ist, so kann er sie zu Pferde immer auf der dritten Station wieder kriegen«.
- 2 Jeg støtter mig til følgende bøger: Bernard Causse: *Les Fiacles de Paris au XVIIe et XVIIIe siècles*, PUF 1972, Julian Munby: »Les Origines du coche« og Daniel Roche: »Introduction« in Daniel Roche et Daniel Reytier (éds.): *Voitures, chevaux et attelages. Du XVIe au XIX siècle*, Paris 2000, henholdsvis pp. 74-83 og pp. 7-23. M.R. Duclou: *Les Carrosses à cinq sols*, Paris 1950. László Tarr: *The History of the Carriage*, London/Budapest 1969. Stuart Piggott: *Waggon, Chariot and Carriage*, London 1992, Joseph Jobé: *Au temps des cochers*, Lausanne, 1976.
- 3 I Louis-Jean-Nicolas Monmerqué, *Les Carrosses à cinq sols ou les omnibus du dix-septième siècle*, Paris, 1828, er de vigtigste dokumenter angående etable-

- ringen af karetsystemet genoptrykt: udover Louis XIV's *Lettres patentes*, finder man også parlamentets (ideologiske) ratifikation heraf, Pascals søsters breve desangående og de officielle byplakater som fortalte befolkningen om kareternes ture, tider, priser og reglementer.
- 4 Jvf. Klaus Beyrer: *Die Postkutschenreise*, Tübingen 1985.
  - 5 Jvf. Madeleine Fouche: *La Poste aux chevaux de Paris et ses maîtres de poste à travers les siècles*, Paris 1975.
  - 6 Sallie Walrond forklarer, hvordan der i England i starten af 1600-tallet som reaktion på den tiltagende private karetkørsel kom en protestbølge, der fordømte karetenes feminiserende indflydelse på mandekulturen og dermed skulle være en fare for det engelske kavaleris effektivitet, Sallie Wallrond: *Les Voitures à chevaux: du 17e au 20e siècle*, Paris 1983 .
  - 7 Roman Ingarden, *L'Œuvre d'art littéraire*, Paris 1983, p. 192.
  - 8 Antoine Furetière: *Le Roman bourgeois*, Paris 2001, p. 103.
  - 9 Daniel Defoe: *The Fortunes and Misfortunes of the Famous Moll Flanders*, Firenze 2001, p. 194.
  - 10 G. A. Starr: *Defoe and Casuistry*, Princeton New Jersey 1971, pp. 111-164.
  - 11 Denis Diderot: *La Religieuse*, in *Œuvres complètes tome XI*, Paris 1975, pp. 281 f.
  - 12 Johan Wolfgang Goethe: *Die Leiden des jungen Werther*, München 1977. Dansk oversættelse *Den unge Werthers lidelser*, København 1995, dansk ved Frank Jæger.
  - 13 Den 8. juli skal Lotte og hendes veninder på udflugt i vogn og Werther og nogle andre unge mænd står ved siden af vognen: »Ich suchte Lottens Augen; ach, sie gingen von einem zum andern! Aber auf mich! mich! mich! der ganz allein auf sie resigniert dastand, fielen sie nicht! Mein Herz sagte ihr tausend Adieu! Und sie sah mich nicht! Die Kutsche fuhr vorbei, und eine Träne stand mir im Auge. Ich sah ihr nach, und sah Lottens Kopfputz sich zum Schläge herauslehnen, und sie wandte sich um zu sehen, ach! nach mir? – lieber in dieser Ungewißheit schwebte ich...«, Johan Wolfgang Goethe: *Die Leiden des jungen Werther*, München 1977, pp. 36-37. Selvom tematikken her er en anden (Werthers barnlighed) ser vi igen en dobbelt brug af kareten. På den ene side medierer den parrets relation, men på den anden side gør den det kun halvt, den bruges som mulighed, der ikke gribes.
  - 14 Werthers gåture er mange og har på mange måder overtaget karetenes rolle. Da Lottes fader således bliver syg kører Lotte derud i en kare og næste dag går Werther derud. Men også musikken optager den medierende rolle kareten uproblematisk tidligere havde haft: eller snarere musiceren da det er den handling at sætte sig til klaveret som medierer Lottes og Werthers følelser frem og tilbage mellem dem – »når hun anslår den første tone, blive jeg helbredt for al pine og forvirring«, siger Werther og den 24. november tager Lotte tilflugt til klaveret for ikke at skulle snakke med Werther.
  - 15 Deraf hittebarns-motivets post-pikareske udvikling. Jvf. min artikel Carsten Meiner: »L'Individualité romanesque au XVIIIe siècle: une lecture foucauldienne« in *Eighteenth-Century Fiction*, 18:1 (2005).
  - 16 Pierre de Ronsard: *Oeuvres complètes I-II*, Paris, 1993. Citaterne stammer henholdsvis fra : *Le Troisième livre des Odes*, XIII, Bind I, p. 762, fra *Le Second Livre des Amours*, Chanson, bind I, p. 226 og fra *Le Premier Livre des Sonnets pour Hélène* LVI, bind I, p. 370.