

De første fjellførerne

Fremveksten av førervesenet i Norge 1820-1940, med sideblikk til Alpene

Cleng Westin Eikje



Masteroppgave i historie
Institutt for arkeologi, historie, kultur- og religionsvitenskap
Universitetet i Bergen
Våren 2015



De første fjellførerne

Fremveksten av førervesenet i Norge 1820-1940, med sideblikk til Alpene

Cleng Westin Eikje

**Masteroppgave i historie
Institutt for arkeologi, historie, kultur- og religionsvitenskap
Universitetet i Bergen
Våren 2015**

© Cleng Westin Eikje, 2015

De første fjellførerne. Fremveksten av førervesenet i Norge 1820-1940, med sideblikk til Alpene.

Foto på forsiden: Fotograf: Dr. Nils Backer-Grøndahl, Hurrungane, førerкурset i 1912. Eier: Norsk Fjellmuseum i Lom.

Publisert i Bergen Open Research Archive – Universitetet i Bergen: <https://bora.uib.no/>

Abstract

This master's thesis is about the development of mountain guiding in Norway, from 1820 to 1940. It compares the development of mountain guiding in Norway with the development of mountain guiding in Chamonix and Switzerland in the same period. At the same time it focuses on how the different practices related to mountain guiding the the Alps, where transferred to Norway. The comparison especially focuses on the level of professionalization.

Mountain guiding in Norway between 1820 and 1940 can be divided into four periods. The first period, from 1820-1868, was a pioneer period. In 1820 the nature tourism was still of modest extent. But this changed during the 1850s and 1860s. When the Norwegian Tourist Association - "Den Norske Turistforening" (DNT) was formed in 1868, mountain guiding was already an established practice in different areas in Norway. The second period, from 1868-1890, represents a time of institutionalization. DNT focused on mountain guiding from the beginning, collecting and distributing information on decent guides and their rates. In the 1880s the creation of a more organized mountain guide system was debated. This resulted in a system with patented guides established in 1890, as a part of the DNT. The third period, from 1890 to 1914, was the golden age of mountain guiding in Norway. The number of guides with patents doubled, but it was however a small number compared to those working in the Alps. Only 32 guides at the most. In 1912 and 1914, DNT arranged mountain guide courses for the first time in Norway. The last period, from 1914 to 1940, was mainly a period of decline. However, from 1934, DNT again focused on the mountain guiding, and new courses was held in 1935 and 1937.

When DNT developed their system with patented guides, the ideas and knowledge of how to organize it was retrieved from the Alps, and especially Switzerland. The transfer process involved at least three channels. DNT attended a large congress, arranged by the alpine clubs, where mountain guiding was one of the subjects. Mountaineers with experience from climbing in the Alps, brought their knowledge to Norway. DNT was in direct contact with the Schweizer Alpen-Club to collect information on their system. Also the practices with mountain guide courses were inspired by the alpine clubs.

Through the whole period, mountain guiding in Norway was less professionalized than in the Alps. The mountain guides in Norway could not support themselves only by guiding, as they could some places in the Alps. In Chamonix and Switzerland, the mountain guides got legalized protection of their profession, but in Norway this was not the case. The mentioned mountain guide courses, was the clearest sign of professionalization of mountain guiding in Norway.

Førord

Min interesse for de første fjellførerene ble pirret gjennom mitt arbeid som brefører på Folgefonna. I mitt virke som friluftslivsveileder og brefører opplever jeg stor glede av å formidle kultur og historie fra områdene jeg ferdes i. Av og til må kunnskapsbanken utvides, og i de siste ni månedene har jeg fått frie tøyler til å gjøre nettopp dette.

Jeg har mange å takke for å ha hjulpet meg gjennom arbeidet. Først og fremst min veileder Frode Ulvund, dr.philos. og førsteamanuensis i historie ved Universitetet i Bergen, for dyktig veiledning gjennom hele prosessen.

Jeg vil også takke Åsmund Bakke og Kåre Eik, som har vært mine lokale kontakter ved Folgefonna. Tore og Siri Bondhus, for lånet av en historisk gjestebok fra deres gård på Bondhus, med innskrivinger tilbake til 1828. Jakob Gjerde for lån av førerhåndbøker. Thea Grobstok Dalen, museumskonsulent ved Norsk Fjellmuseum i Lom, for hjelp til å finne førerhåndbøker i deres arkiv. Koen Van Locke, for hjelp til å skaffe oversikt over litteratur og kilder om fjellføring i Alpene. Sven Bjørne-Larsen, for å bidra med sin kunnskap om patentførervesenet. André Horgen for å stille sitt kildearbeid til disposisjon. Bjørn «Nalle» Tordsson for gjennomlesing og kommentering av oppgaven. Marit og Heidi for korrekturlesning og gode innspill.

Til sist vil jeg takke min Cæcilie for støtte og tillit. Du betyr alt for meg.

Bergen, 15. mai 2015,

Cleng Westin Eikje

Innhold

Abstract	5	
Forord	7	
Innhold	8	
Illustrasjoner	10	
1	Innledning	11
1.1	Tema	11
1.2	Problemstilling	13
1.3	Tidligere forskning	14
1.3.1	Grunnlag for en sammenligning mellom Norge og Alpene	16
1.4	Teori og metode	17
1.4.1	Komparasjon	17
1.4.2	Profesjonalisering	18
1.4.3	Utenlandsk påvirkning	19
1.5	Kildegrunnlag	20
1.5.1	Årbøker og årsberetninger fra DNT og alpeforeningene	20
1.5.2	Styreprotokoller fra DNT	21
1.5.3	Førerpatent	21
1.5.4	Gjesteboen fra Bondhus	22
1.5.5	Reiseskildringer	22
1.5.6	Reisehåndbøker	22
1.5.7	Andre kilder	23
2	1820-1868: Pionerperioden	24
2.1	Fjellandskap blir reisemål	24
2.2	Fjellføringen i Alpene organiseres	25
2.3	Fjellandskapet i Norge blir mål for de reisende	28
2.4	Veiviserveesenet for Jostedalsbreen – offentlig utnevnte veivisere	30
2.5	Uorganisert føring på Folgefonna	32
2.5.1	Tradisjonell nytteferdsel la grunnlaget for turistrutene	34
2.5.2	De reisende kommer	36
2.5.3	De reisendes bruk av fjellførere	38
2.5.4	Folgefonna etablert som reisemål	41
2.5.5	Konkurransen om turistene	42
2.6	Konklusjon	42
3	1868-1890: Opprettelsen av patentførerveesenet	44
3.1	Turistforeningens satsning på fjellførere de første årene	44
3.2	Interesse for et organisert førerveesen, inspirert av alpelandene	46
3.2.1	«Den IV internasjonale alpekongress i Salzburg 1882»	46
3.2.2	«Førerbetragtninger»	49
3.2.3	«Forslag til ordning af førerveesenet»	51
3.3	Patentførerveesenet opprettes	53
3.3.1	Førerreglementet	53
3.3.2	Hvorfor lykkes innføringen av et organisert førerveesen etter mal fra Alpene?	56
3.3.3	Privatisering av førerveesenet	60
3.4	Konklusjon	61

4	1890-1914: Storhetstid for patentførervesenet	63
4.1	Fra oppdagelsesreiser til masseturisme	63
4.2	Driften av patentførervesenet	65
4.2.1	Sentralstyrt	65
4.2.2	Tildeling og oppsigelse av førerpatent	66
4.2.3	Økonomisk støtte til patentførerne	67
4.2.4	Konflikt mellom konkurrerende førere	69
4.2.5	Konflikt med lokalt organisert førerlag	71
4.3	Patentførerne	72
4.3.1	Yrkesbakgrunn	72
4.3.2	Inntektsgrunnlag	74
4.3.3	Uorganiserte førere og utenlandske førere	77
4.4	Patentførervesenet i de ulike fjellområdene	78
4.4.1	Patentførervesenet ved oppstarten	78
4.4.2	Patentførervesenet utvides	81
4.4.3	Samferdselsoppgave	84
4.4.4	Hva med Nord-Norge?	85
4.5	Foregikk det en profesjonalisering av patentførervesenet i perioden?	85
4.5.1	Vintertrafikken – et steg mot et helårsyrke?	86
4.5.2	Viste Turistforeningen økonomisk vilje til å profesjonalisere?	86
4.5.3	Revideringsprosess 1908-1912.	87
4.5.4	Førerkurs i 1912 og 1914	88
4.5.5	Fjellførerne organiserte seg ikke	93
4.6	Konklusjon	94
5	1914-1940: Nedgangstid for patentførervesenet	95
5.1	Nedgangstid, men også gjenreisning?	95
5.2	Hvorfor benyttet færre seg av patentførere?	97
5.2.1	Krig og depresjon	97
5.2.2	Rutebilen erstatter skyssvesenet og patentførervesenets samferdselsoppgave	98
5.2.3	Industriutbygging – turistmagneter blir lagt i rør	99
5.2.4	Kartlegging og tilrettelegging	100
5.2.5	Ønsket om å klare seg selv	104
5.2.6	Demokratiseringen av friluftslivet	105
5.3	Hvilket arbeid gjorde Turistforeningen for å støtte patentførervesenet?	105
5.3.1	En tid med nedprioritering av patentførervesenet	105
5.3.2	Revidering og gjenreisning	107
5.3.3	Førerkurs og profesjonalisering	108
5.4	Status for patentførervesenet i 1940	110
5.5	Konklusjon	111
6	Konklusjon	113
6.1	Oppgangstid og nedgangstid for fjellføringen	113
6.2	Utenlandsk påvirkning	115
6.3	Profesjonalisering	117
6.4	En sniktitt fremover	119

7	Utrykte kilder	120
8	Litteratur og trykte kilder	121
9	Vedlegg	129
9.1	Kontrakt om Veivisertjeneste fra Opstryn over Jostedalsbræen	129
9.2	Turistforeningens førerreglement fra 1889	131
9.3	Turistforeningens førerreglement fra 1911	133
9.4	Liste over Turistforeningens patentførere 1890-1940	135

Illustrasjoner

Illustrasjon 1:	Kart over Folgefonna med inntegnede turistruter.	33
Illustrasjon 2:	Folgefonna på Pontoppidans kart over Sør-Norge, 1785.	35
Illustrasjon 3:	Antall reisende registrert i gjesteboken fra Bondhus 1828-1868.	38
Illustrasjon 4:	Meddelelse i Aftenposten, fra DNT, om reisestipend til alpekongressen i 1882.	47
Illustrasjon 5:	Bilde av en førerhåndbok.	54
Illustrasjon 6:	Notis i Aftenposten om velykket prøvetur med hest og slede på Gjerdelinjen.	68
Illustrasjon 7:	Notis i Aftenposten om velykket prøvetur med hest og slede på Sundalslinjen.	69
Illustrasjon 8:	Antall loggførte turer for Gotskalk A. Gjerde og Samson O. Sundal.	76
Illustrasjon 9:	Kart over patentførerstasjoner i 1890.	79
Illustrasjon 10:	Graf over antall patentførere 1890-1914.	81
Illustrasjon 11:	Graf over medlemsantallet til DNT 1890-1914.	82
Illustrasjon 12:	Kart over patentførerstasjoner i 1914.	84
Illustrasjon 13:	Førerknapp, innført i 1901.	87
Illustrasjon 14:	Bilde fra førerkurset i 1912.	90
Illustrasjon 15:	Graf over antall patentførere 1914-1940.	96

1 Innledning

1.1 Tema

Denne oppgaven handler om bruk og organisering av fjellførere i Norge i perioden 1820-1940. Grunnlaget for virksomheten ble lagt ved utviklingen av turisme og friluftsliv på 1800-tallet. Den nye interessen for natur, som disse aktivitetene representerte, var et produkt av flere faktorer. Opplysningstidens forskere bidro til å avmystifisere naturen gjennom sitt arbeid med å kartlegge og forstå den. Romantikkens kunstnere og forfattere vekket interesse for naturen på et estetisk nivå. Utbredelsen av den engelske reisetradisjonen «The Grand Tour», blandet med den «engelske sporten», sendte utenlandske sportsfiskere, jegere, vandrere og tindebestigere til Norge, som igjen inspirerte norsk overklasse til å reise rundt og oppdage landet.¹ Centralforeningen stiftet i 1861 og Den Norske Turistforening (Turistforeningen, DNT) stiftet i 1868, bidro til organisering og institusjonalisering av den nye aktiviteten.² Utover 1900-tallet ble disse aktivitetene bedrevet av en stadig større del av befolkningen, og denne prosessen har blitt betegnet som demokratiseringen av friluftslivet.³

Utviklingen førte til at personer fra urbane strøk fikk interesse av å besøke naturen. Dette gjaldt både by-boere i Norge, og utenlandske besøkende. For disse gruppene var friluftslivet et overskuddsliv, men for de som bodde i rurale strøk var saken annerledes.⁴ Deres liv i naturen kan beskrives som et naturliv, som skiller seg fra turismen og friluftslivet ved at det var nyttepreget.⁵ For dem var de såkalt ukjente fjellområdene et sted å ha dyr på beite, gå på jakt, sanke ulike vekster og komme seg over til andre bygder og gårder. Deres kunnskap om naturen ble en viktig forutsetning for utviklingen av friluftslivet. Professor Gunnar Breivik sier det slik: «Fjellbonden ble brukt av bykulturen som fører, da byfolk tok de første famlende steg ut i naturen i forrige århundre iført byklær og med paraply og ullteppe til beskyttelse mot dårlig vær.»⁶ Historien om bruken av disse lokalpersonene som fjellførere, og ulike forsøk på å organisere og institusjonalisere deres virksomhet, har ikke blitt fortalt på en helhetlig måte tidligere, og dette er målet for oppgaven.

Med «fjellfører» forstår jeg personer som, i større eller mindre grad, arbeidet med å ledsage personer i fjellterreng utenfor allfarvei, på tinder og på breer. Av praktiske grunner bruker jeg

1 Mer om «The Grand Tour» i delkapittel 2.1. Mer om den «engelske sporten» i delkapittel 1.3.

2 Centralforeningen: Centralforeningen for Udbredelse av Legemsøvelser og Vaabenbrug stiftet 1861, fra 1893 skiftet foreningen navn til Centralforeningen for utbredelse af Idræt, i 1910 ble de en del Norges Riksforbund for Idræt (NRI), som i dag er Norges idrettsforbund. Centralforeningen meldte seg derimot ut av NRI i 1917 og endret i 1920 navn til Kjenn Ditt Land (KLD) bestod frem til det ble oppløst i 1966.

3 Ulvund 2005:147.

4 Faarlund 1973:32: definerer friluftsliv slik; «Friluftsliv er overskuddsliv i naturen».

5 Godal 1988:84-87 definerer lokalbefolkningens nyttepregede liv i naturen som naturliv.

6 Breivik 1978:10. «Førrige århundre» er her 1800-tallet.

Fjellbonden var, som jeg vil vise i denne oppgaven, ikke de eneste som arbeid som fjellførere i perioden.

begrepet som en samlebetegnelse for bl.a.: veiviser, fører, guide, bærer, ledsager, patentfører, tindefører og brefører. Jeg knytter ingen kriterier om kvalitet og dyktighet til begrepet fjellfører, bare at føringen var som arbeid å regne og at den foregikk i høyfjellsterreng utenfor allfarvei.

Friluftslivet er som andre fenomener i stadig endring. I dag er det mange som mener at friluftslivet er i ferd med å profesjonaliseres, da krav til utdanning og godkjenninger utfordrer den tradisjonelle lekmannskulturen, spesielt når det gjelder fjellføring.⁷ I denne sammenhengen har det vært interessant å undersøke i hvilken grad man kan påvise lignende tendenser også i den tidlige fjellføringen. I 1890 ble en håndfull norske fjellførere organisert av DNT og kunne kalle seg Turistforeningens patentførere. Forut for dette fantes en ordning med offentlig anerkjent veivisere på Jostedalsbreen fra 1828.⁸ Parallelt med disse ordningene var det hele tiden en rekke personer som fungerte som fjellførere, uten noen form for organisering. Jeg har studert utviklingen av fjellføring som levevei og undersøkt i hvilken grad denne leveveien opplevde en profesjonalisering i perioden.⁹

Organiseringen av fjellføringen startet tidligere i Alpene enn i Norge. Dette gjør det naturlig å ha et sideblikk til utviklingen av fjellføringen i Alpene, og jeg har valgt å gjøre en komparasjon av fjellføringen i Norge med den i Alpene. Denne komparasjonen er også blitt aktualisert gjennom at Turistforeningen ved opprettelsen av patentførervesenet hentet inn idéer og kunnskap fra alpeforeningene om hvordan man best kunne organisere et slikt førervesen.¹⁰ Disse forholdene har gjort det interessant å undersøke akkurat hvordan idéene og kunnskapen ble innhentet, hvordan den ble behandlet og i hvilken form den ble benyttet. Det er ofte fremhevet at en i friluftslivets historie finner en dualitet mellom inspirasjonen fra utenlandsk friluftsliv og tanken om friluftsliv som et fenomen med norske kulturelle røtter.¹¹ Min studie av utenlandsk påvirkning ved opprettelsen av patentførervesenet, vil kunne vise hvordan en konkret del av det norske friluftslivet ble påvirket av det store utland. Dette kan bidra til at en ikke bare tar den utenlandske påvirkningen for gitt, men har et konkret eksempel på hvordan den foregikk.

7 Dahl 2009, Grav 2010, Porsanger 2011, Aarhus 2011.

8 Horgen 1999, 2002.

9 I denne oppgaven er profesjonalisering forstått hverken som noe positivt eller negativt.

10 Bjørne-Larsen 2000:76.

11 Tordsson 2003, 2010.

1.2 Problemstilling

Oppgaven tar altså sikte på å undersøke bruk og organisering av fjellførere mellom 1820-1940. Perioden inneholder både oppgangstid og nedgangstid for fjellføringen og dette ønsker jeg å problematisere. Utover dette ønsker jeg som nevnt å sammenligne den norske utviklingen med utviklingen i Alpene, undersøke hvordan fjellføringen i Alpene påvirket fjellføringen i Norge og undersøke graden av profesjonalisering av fjellføreryrket. Dette gir fire hovedproblemstillinger:

1. *Hvorfor og hvordan ble fjellførere i Norge benyttet og organisert i perioden 1820-1940, hvorfor gikk bruken av fjellførere ned mot slutten av perioden?*
2. *Hvordan foregikk utviklingen av fjellføringen i Norge sammenlignet med utviklingen av fjellføringen i Alpene?*
3. *Hvordan ble fjellføringen i Norge påvirket av fjellføringen i Alpene?*
4. *I hvilken grad ble fjellføringen i Norge profesjonalisert i perioden?*

Perioden er som nevnt satt fra 1820 til 1940. Ved å starte i 1820 inkluderes den første tide av fjellturismen i Norge. 1940 er et naturlig slutt punkt for en undersøkelse av fjellføring, da bruken av patentførervesenet hadde gått ned ned, og en beveget seg i retning av den fjellsportkulturen vi har i dag, der fokuset på å utdanne selvstendige fjellvandrere er større enn føring.

På 1800-tallet var ordet friluftsliv lite brukt. Aktivitetene ble gjerne beskrevet for seg selv; «fotturer», «skiturer», «fjellturer», «vandring». Fellesbetegnelsene «turisme», «idrett», «lystferder», «lystvandringer», «ferieturer», «turliv» ble like ofte brukt som «friluftsliv». ¹² I denne oppgaven benytter jeg, i all hovedsak, begrepet *turisme* på disse aktivitetene. Dette gjør jeg for å skille mellom *friluftsliv*, som gjerne er forstått som noe ukommersielt tilknyttet fritiden, og turismen som i større grad er knyttet til kommersiell virksomhet, med friluftsliv som salgsvare, i dette tilfellet fjellføringen. ¹³ Ordet turist var også i større grad benyttet i samtiden enn ordet friluftsliv. Ordet reisende var også mye brukt, og det hadde gjerne en mer positiv klang enn ordet turist. I denne oppgaven bruker jeg betegnelsen *turist* om de som hovedsaklig reiste for å oppleve natur, og betegnelsen *reisende* om de som hovedsakelig reiste i et nyttig ærend.

I kapittel 2 undersøkes perioden 1820-1868. Dette var for en pionertid å regne, der fjellføringen etablerer seg som en levevei, og hvor den i et tilfelle, ved Jostedalsbreen, ble institusjonalisert gjennom offentlig anerkjente veivisere. I kapittel 3 undersøkes perioden 1868-1890. Dette var perioden der DNT ble stiftet, og patentførervesenet ble opprettet. Det interessante her er hvordan

12 Tordsson 2003:136.

13 Tordsson 2003:324.

Turistforeningen arbeidet for å institusjonalisere fjellføringen. I denne prosessen var idéer og kunnskap fra Alpene en viktig faktor. I kapittel 4 undersøkes perioden 1890-1914, som representerte storhetstiden for patentførervesenet. Her er det satt fokus på hvordan patentførervesenet fungerte som institusjon og i hvilken grad den nye institusjonen ble profesjonalisert. I kapittel 5 undersøkes perioden 1914-1940, som representerer en nedgangstid for patentførervesenet. Sentralt her er faktorene som bidrog til nedgangen og hvordan Turistforeningen forholdt seg til dette. I alle de fire hoveddel-kapitlene blir profesjonalisering, utenlandsk påvirkning, og komparasjonen med Alpene drøftet.

1.3 Tidligere forskning

Det har ikke tidligere vært gjennomført noen helhetlig forskning på den tidlige fjellføring i Norge. Likevel er det flere arbeid som har vært sentrale for min studie.

Det eneste forskningsarbeidet jeg har kommet over om fjellførere er André Horgens hovedfagsoppgave i idrett og friluftsliv; *Ferdseil på Jostedalssbreen 1740-1940: Fra naturliv til friluftsliv*. Den omhandler blant annet det nevnte veiviservesenet for Jostedalssbreen, organisert av Nordre Bergenhus Amt (NBA) i perioden 1828 til 1890. Forskningen bygger på brevkorrespondanse mellom amtmannen i NBA og lokale embetsmenn, angående veiviservesenet.¹⁴ Dette gav Horgen grunnlag for å undersøke opprettelsen og driften av veiviservesenet, frem til det ble avløst av patentførervesenet i 1890. Disse funnene har gitt meg mulighet til å undersøke veiviservesenet i sammenheng med den øvrige fjellføringen i Norge i perioden 1820-1890. Horgen dekker perioden frem til 1940, men har ikke diskutert patentførervesenet i særlig grad.

Historien om fjellførerne i Norge er en del av historien om friluftslivet og turismen i Norge, og derfor har det vært relevant for å knytte oppgaven til denne. Til dette har doktoravhandlingen til friluftslivsforsker og friluftslivsveileder Bjørn Tordsson; *Å svare på naturens åpne tiltale. En undersøkelse av menings-dimensjoner i norsk friluftsliv på 1900-tallet og en drøftelse av friluftsliv som sosiokulturelt fenomen*, vært sentral. Tordsson har drøftet friluftslivet i lys av fire store nasjonale prosjekter; det nasjonale prosjektet rundt forrige århundreskifte, mellomkrigstidens sosiale prosjekt, etterkrigstidens moderniseringsprosjekt og det økologiske prosjektet på 1970- og 1980-tallet.¹⁵ Denne avhandlingen har vært relevant for mine problemstillinger, da den bidrar til å sette historien om fjellføringen i sammenheng med utviklingen av det norske friluftslivet. Sosiolog og idéhistoriker Rune Slagstad har i boken; *(Sporten) – En idéhistorisk studie*, sett friluftslivets

14 Horgen 1999:31-32.

15 Tordsson 2003.

tidligste historie, som en del av idrettens historie. Blant annet har han beskrevet «den engelske sporten», som ifølge Slagstad kom til Norge i to bølger. På 1830-tallet gjennom den aristokratiske varianten, med jakt og fiske for fornøyselsens skyld. På 1880-tallet gjennom det borgerlige samfunnets variant, med den konkurransebaserte idrettssporten, som roing, ski og skøyter. Under begrepet «den engelske sporten» legger Slagstad også fjellsporten, som han mener kom til Norge i mellomperioden.¹⁶ Denne studien av den «engelske sportens» påvirkning på Norge er relevant for min oppgave, da jeg har undersøkt utenlandsk påvirkning på fjellføringen, som står i et nært forhold til fjellsporten. Slagstad viser til at den «engelske sporten» kom til Norge via utenlandske turister, ved at deres kultur smittet over på nordmennene. Jeg har i tillegg til denne kanalen undersøkt hvilke andre kanaler den utenlandske påvirkningen av det norske førervesenet gikk igjennom. Slagstad fremhever også at påvirkningen fra den «engelske sporten» forsterket en trend som allerede var på gang hos norske vandrere, da en håndfull fjelltopper av alpin karakter allerede var besteget av nordmenn.¹⁷ På bakgrunn av dette har jeg undersøkt hvilket grunnlag som allerede var til stede for fjellføring i Norge, forut for den utenlandske påvirkningen. Til å knytte historien om fjellføringen opp mot historien om utviklingen av turismen har boken; *On Holiday: A History of Vacationing* av den svenske etnologen Orvar Löfgren, vært sentral. Relevant her er hvordan den norske fjellandskapet ble mål for de reisende allerede tidlig på 1800-tallet, noe som dannet grunnlag for utviklingen av fjellføringen.

DNT og ulike lokalforeninger har selv skrevet om patentførersystemet, blant annet gjennom deres årbøker.¹⁸ Flere av disse er skrevet av brefører Sven Bjørne-Larsen, og artiklene har verdi som en kort innføring i patentførervesenets historie. De er i stor grad skrevet med årbøkene som kilde, samt noe arkivmateriale fra DNT.¹⁹ Videre har fjellsporientusiast Nils U. Hagens bok *Fra Slingsby til Bregruppen* vært relevant. Blant annet har Hagen forklart nedgangen i bruken av fjellførere i mellomkrigstiden med at grunnlaget for virksomheten smuldret bort gjennom utgivelse av bedre kart, flere vardede ruter, klatrernes trang til å klare seg selv, bedre fortjeneste på gårdene og avsmelting av breene.²⁰ Disse påstandene har jeg undersøkt i kapittel 5. I Bergen og Hordaland Turlags (BHT) jubileumsbok *Vilt- vått og vakkert: Bergen Turlag 1890-2005*, har historiker Frode Ulvund skrevet om fjellførerne på Folgefonna rundt forrige århundreskifte. Relevant her er særlig beskrivelsen av konflikt mellom to konkurrerende fjellførere, med hver sin rute over breen. Samt

16 Slagstad 2008:133-198.

17 Slagstad 2008: 147, f.eks. Bestigningen av Falketind i 1820 av Baltazar Keilhau, Christian Boeck og fjellføreren Ole Urden.

18 Likevel har det vært lite skrevet om patentførervesenet i forbindelse med Turistforeningens 100- og 125-års jubileum; DNT årbok 1968 og Lyngbø & Schiøtz 1993.

19 F.eks. Bjørne-Larsen 2000.

20 Hagen 1992:16.

konflikt mellom fjellførerne og BHT.²¹ Jeg har undersøkt hvilken rolle turistforeningen og patentførervesenet spilte i denne lokale konflikten.

Utover dette finnes en rekke bøker knyttet til bestemte fjellområder, som også rommer historien om fjellførerne og andre som vandret der i tidligere tider.²² Et godt eksempel er forfatter Ben Johnsen *Jotunheimen stortopper: Folk og fjell gjennom tidene*. Det finnes også noen bøker om de mest kjente fjellførerne.²³ Disse er relevante for undersøkelser av de enkelte fjellførerne og deres virksomhet, men de skriver i mindre grad om organiseringen og institusjonaliseringen av fjellføringen.

1.3.1 Grunnlag for en sammenligning mellom Norge og Alpene

For å gjennomføre sammenligningen mellom Alpene og Norge har jeg støttet meg på tidligere arbeider om, og forskning på, fjellførerne i Alpene. Jeg vil her presentere de tre mest sentrale verkene.²⁴ Professor Andrea Hungerbühler fra Universitetet i Bern har forsket på fjellførererkulturen i Alpene. Jeg har arbeidet med doktoravhandling hennes i sosiologi, «*Könige der Alpen*» – *Zur Kultur der Bergführerberuf*. Boken inneholder en grundig historisk oversikt over fjellførervesenet i Alpene, og Sveits spesielt.²⁵ Denne oversikten er med på å danne sammenligningsgrunnlaget for denne oppgaven. Det har også, *The Compagnie des Guides de Chamonix: A history*, skrevet av fjellsportentusiast Mario Colonel.²⁶ Boken beskriver historien til Compagnie des Guides, som ble opprettet i 1821, og er verdens første fjellførerorganisasjon. Den er populærhistorisk utformet, med fokus på kjente fjellførere og andre aktører, men har likevel gitt viktige empiriske opplysninger som har bidratt til sammenligningen. Det samme har artikkelen «The Alpine Clubs, La Compagnie de Guides, and the shaping of Nineteenth Century Mountain Guiding», skrevet av Koen van Loocke, basert på hans masteroppgave i historie.²⁷ Artikkelen beskriver utviklingen av organisert fjellføring i Alpene, med fokus på Chamonix og Sveits. Jeg har også vært i kontakt med van Loocke, og han har vært hjelpelig med å skaffe oversikt over, og kvalitetssikre, det litteraturutvalget jeg har gjort for å danne grunnlaget for sammenligningen med Alpene. I tillegg til noen kilder vil disse fremstillingene være bærebjelkene i sammenligningen med Alpene.²⁸

21 Ulvund 2005:64-67.

22 Giverholt 1946, Næss 1989, Hole, Per. red. 1968:76-8, Brendehaug 1990, Johnsen 1991, Ryvarden & Wold 1991, Bruaset 1996, Markhus 1996, Bu et.al. 1996, Brekke. red. 2008, Rudsengen & Bjørne-Larsen 2008, Larsen 2014.

23 Møller 1982, 2013. Lauritzen & Frøstrup 2007.

24 Andre aktuelle arbeider: Clark 1950 & 1953. Hansen 1995, 2013. Ofte fokuseres det på kjente guider og ikke på selve førervesenet, f.eks. Lunn 1957:70-80.

Jeg vurderte også en sammenligning med Sverige, men den svenske litteraturen inneholdt lite informasjon om svenske «fjällförare»; Sehlin 1986, 1998, Hellström-Boström 1997, Sandell & Sörlin 2000.

25 Hungerbühler 2013:45-192.

26 Colonel 2009.

27 Van Loocke 2010, 2014.

28 For kilder se avsnitt 1.5.1

1.4 Teori og metode

Det er tre områder i oppgaven som krever nærmere undersøkelse av teori- og metodegrunnlag. Dette gjelder sammenligningen av førervesenet i Alpene og Norge, idé og kunnskapsutvekslingen mellom Alpene og Norge, samt profesjonaliseringen av førervesenet.

1.4.1 Komparasjon

Bruk av komparasjon som metode er ikke alltid uproblematisk.²⁹ Sammenligningsobjektene, Norge og Alpene, har en del ulikheter som må holdes klart. Fjellandskapet på mange måter mer utfordrende i Alpene. Toppene er høyere enn i Norge, og dette gjør klatringen vanskeligere, blant annet på grunn av den tynne luften som kan gi komplikasjoner gjennom ulike former for høydesyke. Dette kan ha innvirkning på komparasjonen, og til eksempel vil trolig behovet for å benytte seg av fjellførere i mange tilfeller være større i Alpene. Dog er den norske fjellheimen også utfordrende å ferdes i. Dette bidrar blant annet beliggenheten nær kysten, og nært/i arktisk klima til.³⁰ Hvis man har disse ulikhetene klart for seg, er disse to områdene komparative.

Under avsnitt 1.3.1 viste jeg at komparasjonen skulle foregå på bakgrunn av sekundærlitteratur. Jeg har ikke sett det som mulig å gjennomføre denne sammenligningen på kildearbeid alene, da arbeidsmengden blitt ville u håndterlig. Dette kan potensielt være en ulempe for den komparative analysen, siden jeg må støtte meg på andre forskeres slutninger og ikke kan stille mine egne spørsmål til kildene. Likevel er det i mange tilfeller empiriske opplysninger jeg har benyttet meg av, og det vil være få problemer knyttet til ikke å hente disse fra sekundærlitteratur, istedenfor å gå til kildene. I mitt tilfelle har det vært mest formåltjenlig å benyttet sekundærlitteratur da fordelene har vært større enn ulempene, selv om komparasjonen har blitt asymmetrisk.

Alpene er et stort område med mange nasjoner og jeg har sett det nødvendig å begrense antallet undersøkelsesobjekter. Jeg har valgt ut Chamonix, som har ligget under både Sardinia og Frankrike i perioden. Chamonix opprettet, som nevnt, i 1821 verdens første fjellførerorganisasjon. Jeg har også valgt ut Sveits, som blant annet var inspirasjonsskilde til opprettelsen av patentførervesenet.³¹ Ulempen ved å velge bort kjente turistland som Østerrike, Tyskland og Italia som undersøkelsesobjekt, vil i denne sammenhengen overskygges av behovet for å gjøre arbeidsmengden håndterlig.³² Valget av få sammenligningsenheter for å få tilstrekkelig rom til detaljerte studier, slik at ikke abstraksjonsnivået blir for høyt, har tradisjon i historiefaget.³³

29 Kjeldstadli 1999:265-268, Melve 2009.

30 Til eksempel ligger tregrensen i Sør-Norge på 600-1200m.o.h, mens den i Alpene ligger på 1600-2100moh.

31 Bjørne-Larsen 2000:76.

32 Kjeldstadli 1999:268

33 Melve 2009.

1.4.2 Profesjonalisering

Jeg undersøker den tidlige fjellføringen med profesjonaliseringsteori som verktøy. Dette fordrer en klargjøring, siden den virksomheten fjellførerne bedrev på den tiden, står langt fra det man oppfatter som en profesjon, og som er grunnlaget for profesjonaliseringsteori og profesjonaliserings sosiologi. Samfunnsforsker Ulf Torgersen (1931-2006) har definert en profesjon som når; «en bestemt langvarig formell utdanning erverves av personer som stort sett er orientert mot oppnåelse av bestemte yrker som ifølge sosiale normer ikke kan fylles av andre personer enn de med denne utdannelsen».³⁴ Profesjonalisering definerer han som; «en utvikling som går i retning av [denne] idealtypen», og det motsatte som en «avprofesjonalisering».³⁵ En slik relasjon mellom utdanning og yrke har knapt nok dagens fjellførere. Spesielt da det ikke er knyttet noen normer til at bare personer med en bestemt utdanning kan fylle fjellføreryrket, men at det derimot finnes en utbredt legmannskultur i Norge. Likevel har jeg funnet det formålstjenelig å benytte disse teoriene.

Jeg bruker en klassisk tese utviklet av den amerikanske sosiologen Harold Wilensky (1923-2011). Han har identifisert fem trinn i profesjonaliseringsprosessen.³⁶ Disse stegene er tilpasset utviklingen av etablerte profesjoner slik som medisin. For å undersøke de tidlige fjellførernes virksomhet, er det mer hensiktsmessig å stille spørsmål om i hvilken grad man kan se tidlige tegn på at disse punktene ble realisert.

(1) «Det må være et heldagsyrke, ellers gir det liten mening å tale om en profesjon». Med heldagsyrke forstår jeg et fulltidsyrke. Når kan man si at fjellføringen ble et yrke? Det vil være interessant å spørre i hvilken grad fjellføringen var et helårsyrke/helårsvirke, da slikt arbeid er sterkt sesongpreget. (2) «Det må være en formell utdanning til dette yrket, ved høgskole, universitet eller lignende. Skole kommer før universitet». Utdanning på skole og senere innen høyere utdanning vil ikke være relevant for oppgavens periode. Her er det heller snakk om i hvilken grad det ble arrangert ulike former for førerkurs, som kan sees på som et forstadium til utdanning. (3) «Det må være en organisasjon av yrkesutøverne. Den er først lokal og så dannes en nasjonalforening». En slik organisasjon av fjellførere vil være interessant. (4) «Det må være en skreven type offentlig godkjenning av yrkesutøveren». Var fjellførerne i perioden noen gang knyttet til en offentlig godkjenning, eller var det tegn til debatt rundt dette? (5) «Det må være en eller annen kodeks som fastslår yrkesinnehaverens plikter og spesifikke krav». Dette kan være aktuelt dersom en organisasjon av yrkesutøvere ble opprettet.

34 Torgersen 1972:10.

35 Torgersen 1972:11.

36 Her etter Torgersen 1972:31-33.

Torgersen kritiserer rekkefølgen av punktene i noen grad, og spesielt punkt 3 og 4 hevder han at ofte er byttet om. Rekkefølgen er av mindre viktighet for meg, da det er punktene i seg selv som er mest sentrale, spesielt som grunnlag for en komparasjon av Norge og Alpene, gjennom Chamonix og Sveits.

1.4.3 Utenlandsk påvirkning

Jeg har altså fokusert på komparasjon av fjellføringen i Norge og i Alpene. Og en modifisert versjon av Wilenskys fem punkter i profesjonaliseringsprosessen har blitt en del av denne. Men hvordan har likhetene og ulikhetene mellom fjellføringen i Norge og fjellføringen i Alpene oppstått? For å svare på dette har jeg fokusert på hvordan førervesenet i Norge ble påvirket av førervesenet i Alpene. Og sett nærmere på hvorfor/hvorfor ikke, ulike deler av førervesenet i Alpene ble, helt eller delvis, overført til Norge.

For å forstå hvordan praksisen rundt fjellføringen i Alpene påvirket fjellføringen i Norge har jeg brukt et enkelt skjema skissert av Astri Andresen og Tore Grønlie. De deler overføringen i tre trinn; definering av problem (med en mulig løsning) – kunnskapen mottas, evalueres, forhandles og retolkes – kunnskapen blir praktisert eller forkastet. Med utgangspunkt i dette skjemaet har jeg undersøkt hvordan den utenlandske påvirkningen vedrørende bruk og organisering av fjellførere, fra Alpene til Norge, gikk for seg.

For å forstå hvorfor noen praksiser ble innført i Norge, mens andre ble omgjort og atter andre ikke ble innført i det hele, har jeg brukt en analyse av syv ulike faktorer som Andresen og Grønlie har vist kan ha effekt på hvilken kunnskap som blir innført, omgjort eller forkastet. Disse faktorene kan både fremme og hindre innføringen av den nye kunnskapen.³⁷ De syv faktorene kalle de for 'filters':

1. Tradisjon; hvordan er ting vanligvis institusjonalisert og praktisert i det gjeldende landet?
2. Utviklingsnivå; hvor utviklet er dette landet på det aktuelle feltet?
3. Økonomi; er innføringen økonomisk mulig?
4. Normer og etikk; er den nye kunnskapen i tråd med gjeldende normative og etiske verdier?
5. Ideologi; er den nye kunnskapen ideologisk akseptabel?
6. Bevis; er den nye kunnskapen kompatibel med etablerte fakta?
7. Truede interesser; er det sterke interessegrupper som er for eller imot?

37 Andresen & Grønlie 2007:19-20.

Ved hjelp av disse syv faktorene har jeg sett nærmere på hvorfor noen praksiser rundt bruk og organisering av fjellførerne i Alpene ble overført til Norge, hvorfor noen ble omformet og hvorfor andre ikke ble innført.

1.5 Kildegrunnlag

1.5.1 Årbøker og årsberetninger fra DNT og alpeforeningene

DNT har gitt ut årbøker siden oppstarten i 1868. Den første utgaven var på rundt 100 sider, og senere lå de på rundt 200-300. Oversikt over utgivelser og tema finnes i DNTs egne registre.³⁸ Årbøkene ble i løpet av 2013-2015 digitalisert og er tilgjengelige på Nasjonalbibliotekets nettsider; nb.no. Årbøkene innhold kan skilles i to deler, der den første inneholder reiseskildringer og artikler, den andre delen består av informasjon om foreningens drift, hovedsakelig i form av en årsberetning. Her finnes beskrivelse av DNT's aktivitet det aktuelle året, regnskap, budsjett, referat fra den årlige generalforsamlingen, foreningens regler, liste over funksjonærer o.l. Fra 1888 finner man årsberetning fra lokalforeningene. Fra 1890-1923 finner man liste over patentførere. Fra 1911-1923 finner man førerreglementet.

Ulike tekster fra den første delen har fungert som kilde til å forstå medlemmenes forhold til fjellførerne og førervesenet. Spesielt interessant er tekster som gav innsikt i en sentral debatt på 1880-tallet, rundt opprettelsen av et norsk førervesen, i forkant av opprettelsen av patentførervesenet i 1890. Den andre delen har gitt kildegrunnlag til å kartlegge foreningens arbeid med førervesenet. Spesielt årsberetningene har vært sentrale. I tillegg har referatene fra generalforsamlingene vært gode kilder til å forstå foreningens arbeid med førervesenet. De er ofte kortfattede, men fungerer godt som en form for register over temaene som ble tatt opp. Ved hjelp av disse har jeg kunnet gå videre til møtereferater i DNTs arkiv.³⁹ Regnskap og budsjett har gitt oversikt over de økonomiske rammene for førervesenet og andre deler av foreningen. På bakgrunn av listene over patentførere har jeg utarbeidet en liste over patentførere i perioden. Angående listen over patentførere; Jeg skriver ikke noter på informasjon om hver enkelt patentfører, og hvilken periode de hadde førerpatent. Jeg kommer til å vise til denne listen over patentførere, som er vedlagt i 9.4. Generelt er årbøkene en kilde som er mye brukt av forskere og forfattere, likevel er det mye av stoffet som ikke er brukt tidligere, bare en stiller de rette spørsmålene. Dog skal en være klar over at mange av tekstene er skrevet av foreningen selv, og en skal dermed være nøye med å vurdere i hvilken grad opplysningene en benytter fra disse kildene kan være farget av dette.

38 Tønsberg 1920, Backer 1943, Backer & Ruud 1968.

39 Se 1.5.2.

På lik linje med DNT har også de ulike alpeklubbene gitt ut årbøker. Jeg har benytte meg av årbøkene til The Alpine Club (1857-), The Alpine Journal. Register til deres årbøker finnes på nettstedet; alpinejournal.org.uk og utgavene fra 1864-1921 er digitalisert på nettstedet; pahar.in. Ved ett tilfelle har jeg benyttet en årbok fra Deutschen und Österreichischen Alpenverein (DeÖAV), som er tilgjengelig på nettstedet; historisches-alpenarchiv.org.⁴⁰

1.5.2 Styreprotokoller fra DNT

DNTs foreningsarkiv kunne inneholde et interessant kildegrunnlag for oppgaven.⁴¹ Imidlertid er ikke DNTs arkiv, i skrivende stund, ordnet og tilgjengelig.⁴² Dog var styreprotokollene ordnet og lett tilgjengelig, og i januar 2015 ble disse digitalisert og gjort tilgjengelige på Nasjonalbiblioteket sine nettsider; nb.no/hanske, under katalogsignaturen Ms.fol.4574. Hanske er Nasjonalbibliotekets katalog over privatarkiver, enkeltmanuskripter og brev. Jeg har brukt disse styreprotokollene til å undersøke enkelte generalforsamlinger og styremøter. Dette har vært en potensiell kilde til informasjon om styremøtene, da referater fra disse ikke er trykt i årbøkene i motsetning til referatene fra generalforsamlingene. Likevel har jeg benyttet disse i liten grad, da det ikke har vært nødvendig for å svare på problemstillingene.

1.5.3 Førerpatent

Da ulike fjellførere ble godkjent som patentførere fikk de utdelt en bok med påskriften «Den norske Turistforeningen Fører-Patent». Dette var beviset på at en fjellfører var patentfører. Disse førerpatentene var utformet slik at turistene kunne gjøre innføringer av deres navn, hjemsted, hva de betalte og deres vurdering av føreren. Førerne var pliktet til å vise disse bøkene for kundene. Disse førerpatentene har jeg benyttet til skaffe oversikt over antallet kunder og patentførers inntekter. Arbeidet med undersøkelser av disse førerpatentene kan være omfattende, derfor har jeg begrenset meg til å se på førerpatentene knyttet til Folgefonna. To av disse fikk jeg låne privat på gården Gjerde i Mauranger av Jakob Gjerde. De fem andre fant jeg i arkivene til Norsk Fjellmuseum i Lom.⁴³ I oppgaven har jeg referert til disse førerpatentene som førerhåndbøker, for å synliggjøre at de var mer enn bare et bevis på at man var patentfører.

Jeg har som nevnt brukt førerhåndbøkene til opptelling av antallet reisende. Man kan ikke vite med

40 Deutschen und Österreichischen Alpenvereins (DeÖAV), stiftet i 1873, var en sammenslåing av Österreichischer Alpenverein (OAV) stiftet i 1862 og Deutscher Alpenverein (DAV) stiftet i 1869. Ved «Anschluss» i 1938 ble OAV tatt inn i DAV. Etter andre verdenskrig ble foreningen skilt igjen.

41 Jeg har hatt mulighet til å benytte arkivmateriale fra ulike lokalforeninger, slik som Bergen og Hordaland Turlag (BHT) hvis arkiv er godt organisert med tilgjengelige arkivkataloger, men dette har ikke vært nødvendig.

42 DNT Oslo og Omegn.

43 Jeg digitaliserte disse, på vegne av museet, som en del av deres arbeid med å digitalisere hele samlingen. Kontaktpersonen min var: museumskonsulent Thea Grobstok Dalen.

sikkerhet at alle som benyttet seg av patentføreren valgte å skrive inn i førerhåndboken. Det var nok av interesse for føreren å få mange innføringer som kunne vise at han var erfaren, så der for kan man anta at føreren oppfordret turistene til å skrive seg inn. Likevel kan det tenktes at han ikke oppfordret til dette ovenfor eventuelt misfornøyde kunder. Derfor kan man ikke regne anslaget over antallet kunder som absolutt.

1.5.4 Gjesteboken fra Bondhus

Fra gården Bondhus på vestsiden av Folgefonna har jeg fått låne en gjestebok av eieren Tore og Siri Bondhus. Gjesteboken har innføringer fra 30. august 1828 til 21. juli 1923. Jeg har benyttet den til å dokumentere den tidlige ferdselen på Folgefonna, bruk av fjellførere, konkurranse mellom de lokale fjellførerne og beregning av antall reisende i regionen. Dette har vært et tidkrevende arbeid å analysere denne kilden Innføringene er gjort med gotisk og latinsk håndskrift, samt på norsk, tysk, engelsk og fransk.

1.5.5 Reiseskildringer

Det er utgitt mange reiseskildringer som beskriver reiser til den norske fjellheimen i oppgavens periode.⁴⁴ Jeg har hovedsaklig anvendt reiseskildringene til å undersøke turistenes og reisendes bruk av fjellførere, og hvilken informasjon som ble spredt om deres virksomhet. Jeg har tatt utgangspunkt i Erland Scheens arbeid med reiseskildringer i Hardanger.⁴⁵ Jeg har lest det samme utvalget som han har benyttet til sitt kapittel om Folgefonna, men har stillet andre spørsmål til kilden. I tillegg til disse har jeg undersøkt andre aktuelle reiseskildringer jeg ellers har kommet over, samt flere fra DNTs årbøker.

1.5.6 Reisehåndbøker

Den første reisehåndboken over Norge var *Norsk Veyviser for Reysende* av Hans Holc fra 1774.⁴⁶ Som reisehåndbok kan man også regne Christian J. Pontoppidans bok til hans kart over Sør-Norge fra 1785, *Geographisk Oplysning til Cartet over det sydlige Norge i trende Afdeelingene*.⁴⁷ En av de eldste Norske reiseskildringene er *Norske Reise-Router* av C. B. Brinchmann fra 1821.⁴⁸ De første moderne reisehåndbøkene blir utgitt av foreleggerne Karl Baedeker fra Tyskland i 1835, og John Murray fra England i 1836. Det ble gitt ut fem ulike serier av reisehåndbøker for Norge i denne sjangeren: Forelegger John Murray var den første og gav ut reiseskildringer over Norge fra 1839.⁴⁹

44 Se registeret Schiötz 1970, 1986.

45 Scheen 1963:31-41.

46 Holc 1774.

47 Pontoppidan 1785.

48 Brinchmann 1827.

49 Murray 1839, 1959.

Grunnleggeren av Bennet's reisebureau, Thommas Bennet, gav ut sin versjon fra 1859. Senere kom Baedeker med sin norgesutgave fra 1879, og fra 1891 gav reisebyrået til Thomas Cook ut en reisehåndbok for sine norgesreisende. Historiker og geograf Yngvar Nielsen (1843-1916) var den første nordmannen til å gi ut en reisehandbok etter den moderne standarden, og det gjorde han fra 1879.⁵⁰ Jeg har benyttet reisehåndbøkene til å undersøke hvordan Folgefonna, og andre stedet, ble etablert som et turistprodukt og hvilken informasjon de reisende ble presentert om fjellføringen der.

1.5.7 Andre kilder

DNT fikk statsstøtte i deler av oppgavens periode. Ved hjelp av Stortingets utgivelse av stortingsforhandlinger og stortingtidende, har jeg undersøkt denne statsstøtten og i hvilken grad stortinget og DNT vektet foreningens arbeid med førervesenet i denne forbindelsen.

Jeg har benyttet ulike aviser, hovedsakelig Aftenposten, som kilde i saker som hadde nyhetsverdi i datiden. F.eks. ulykker i fjellet, konflikter mellom førere, og opprettelsen av turistrutene over Folgefonna. Digitaliseringen av ulike aviser har gjort denne undersøkelsen mye mindre arbeidskrevende enn den ville vært for bare noen år siden. En stor samling aviser er tilgjengelig på Nasjonalbibliotekets nettsider; nb.no.

Jeg har benyttet folketellingene fra 1900 og 1910, som er tilgjengelige på digitalarkivet.no. Med disse har jeg kunnet undersøke hvor mange som beskjeftiget seg med fjellføring på den tiden, samt hente informasjon om hvilken yrkesbakgrunn patentførerne hadde.

50 Markhus 1996:33.

2 1820-1868: Pionerperioden

Perioden 1820-1868 kan sees på som en pionertid for fjellføringen i Norge. I 1820 var reiselivet i Norge lite utviklet, og antallet reisende som ønsket å oppleve norsk natur var lavt. Bare unntaksvis ble fjellførere etterspurt. I 1868 ble Den Norske Turistforening stiftet, og i statuttene ble fjellførernes viktighet for reiselivet anerkjent gjennom et vedtak om å bruke deler foreningens midler til «Belønning for paalidelige Førere».⁵¹

I dette kapittelet undersøker jeg hvorfor og hvordan fjellførere i Norge ble benyttet og organisert i pionerperioden og hvilket grunnlag dette gav Turistforeningen å arbeide videre på. Dette gjør jeg ved å undersøke hvordan fjellandskapet i Norge ble et turistmål, og hvordan dette bl.a. førte til opprettelsen av veiviservesenet ved Jostedalsbreen i 1828. For å få et detaljert innblikk i hvordan fjellføringen utviklet seg i Norge, undersøker jeg hvordan dette foregikk ved Folgefonna. Folgefonna egner seg godt som undersøkelsesobjekt siden området var et av de som tidligst ble et besøksmål for turistene.⁵² Profesjonaliseringen av fjellføringen er mindre vektlagt i dette kapittelet, men jeg vil undersøke i hvilken grad fjellføringen i Norge i pionerperioden kan betegnes som et *yrke*, og i hvilken grad veiviservesenet til NBA kunne regnes som en *offentlig godkjenning* ordning. Den utenlandske påvirkningen undersøker jeg ved å drøfte i hvilken grad man kan hevde at kulturen med bruk av fjellførere i Norge var et resultat av påvirkning fra utenlandske reisende og deres reisevaner. Fjellføringen utviklet seg tidligere i Alpene enn i Norge. Derfor starter jeg kapittelet med å undersøke hvordan denne utviklingen gikk for seg. Jeg ser på hvordan Alpene ble et turistmål, hvordan dette førte til at fjellføring ble en potensiell levevei, og hvordan denne leveveien ble organisert og institusjonalisert i Chamonix og i Sveits.

2.1 Fjellandskap blir reisemål

Fra siste halvdel av 1600-tallet foretok medlemmer av den engelske overklassen lange reiser i Europa. Denne engelske reisetradisjonen var kjent som «The Grand Tour» og disse reisene varte gjerne over flere år. Turistene var gjerne unge voksne som hadde store midler til rådighet. Flertallet var menn, men med noen unntak; Den engelske forfatteren Mary Wollenstoncraft (1759-1797) foretok bl.a. en tre måneder lang reise i Skandinavia sommeren 1795. Og norske Catharine Hermine Kølle (1788-1859) gikk to ganger til fots til Italia. Det opprinnelige målet for de reisende var gjerne Middelhavsregionen, og antikkens Italia var blant favorittene. Reisene ble sett på som en del av utdannelsen, og utbyttet var kunnskap om geografi, politikk, kultur og historie. Mot slutten av

51 DNT årbok 1868:82. Mer om dette i kapittel 3.

52 I motsetning til f.eks. Galdhøpiggen, som var et mye besøkt turistmål ved slutten av århundret, men som ikke ble førstebesteget før 1850.

1700-tallet endret denne reisetradisjonen seg. Selv om muligheten til å reise fortsatt stort sett var forbeholdt det øverste sjiktet av samfunnet, begynte også medlemmer av den øverste middelklassen å reise. Det ble også vanlig blant godt voksne å reise, og reisene, som før hadde vart i flere år, ble gjerne kortere. Dette førte til en større masse av reisende mot slutten av 1700-tallet. Skiftet har blitt betegnet som overgangen fra «Grand Tour original» til «Grand Tour».⁵³

Reisemålene endret seg likeledes mot slutten av 1700-tallet, og natur ble en av de nye favorittene. Spesielt søkte man sublim natur, der det sublime forstås som noe vilt, storslagent og kraftfullt, større en mennesket: «The sublime refers not only to the majestic or magnificent, but also to the terrifying or awesome, the presence of forces stronger than man, be they demonic or godly».⁵⁴ I denne reisetradisjonen var det altså søket etter ekstraordinær natur som stod sentralt. Fjellandskap med tinder, breer og fossefall ble nye mål for de reisende. Britene fant dette i fjellområdene Lake District i Nord-England og i Skottland. Allerede fra 1760-tallet fikk disse områdene besøk av turister, som ønsket å oppleve fjellandskapet. Interessen for fjellandskap førte etter hvert turistenes oppmerksomhet mot Alpene. Det varte ikke lenge før alpelandskapet ble selve symbolet på den nye turismen. Spesielt etter Revolusjons- og Napoleonskrigene (1792-1815) ble den nye reisetrenden mer utbredt.⁵⁵

2.2 Fjellføringen i Alpene organiseres

Det var altså Alpene som først og fremst lokket til seg turister som ønsket å oppleve sublim natur, og Chamonix var byen som fikk flest besøk av turister. Byen ligger like ved Mont Blanc (4810moh.) som er det høyeste fjellet i Europa utenfor Kaukasusfjellene. Det «hvite fjellet» ble førstebesteget i 1786 og en håndfull bestigninger fulgte i de neste to årene.⁵⁶ Dette var med på å gjøre byen kjent for turister som ønsket å oppleve fjellandskap.⁵⁷ Den franske revolusjonen satte en midlertidig stopp for turismen, og mellom 1788 og 1802 ble det ikke foretatt flere bestigninger av Mont Blanc.⁵⁸ Etter napoleonskrigene tok turismen seg opp igjen. Chamonix tiltrakk seg allerede på begynnelsen av 1800-tallet mellom mellom 2000 og 3000 besøkende årlig.⁵⁹ Dette kundegrunnlaget,

53 Fjågesund & Symes 2003:34-36, Fjågesund 2014:191-193, Löfgren 1999:19-20, 157-163.

54 Löfgren 1999:28.

55 Fjågesund 2014:285. Löfgren 1999:19-20, 34, 157-163.

56 Colonel 2009:11-18. Mont Blanc ble førstebesteget av Jacques Balmat (1762-1834) og Michel-Gabriel Paccard (1757-1827) den 8. august 1786, etter at den sveitsiske vitenskapsmannen Horace-Bénédict de Saussure (1740-1799) i 1860 hadde utviklet en dusør til de første som nådde toppen. Førstebestigningen av Mont Blanc regnes av mange som starten på den moderne fjellklartringen.

57 Van Looke 2014:5.

58 Chamonix ligger i regionen Savoie, som da tilhørte kongeriket Sardinia. Savoie ble erobret av Frankrike i 1792, med ble så gitt tilbake ved Wienerkongressen i 1815. I 1860 ble Savoie avstått til Frankrike etter en byttehandel, der Sardinia fikk den nyerobrede regionen Lombardia.

59 Van Looke 2014:4.

sammen med de reisendes ønske om oppleve fjellandskap, førte til at stadig flere kunne tjene penger på å arbeide som guider. De færreste av turistene prøvde å bestige Mont Blanc, men foretrakk en rekke av enklere turer i området. I begynnelsen hyret de reisende mer eller mindre tilfeldige lokale personer som guider, gjerne personer som til vanlig hadde et virke i fjellet. Gjerne som gjeter, tømmerhogger eller jeger.⁶⁰

I 1821 ble verdens første organisasjon for fjellførere stiftet i Chamonix av lokale myndigheter. Den fikk navnet *Compagnie des Guides de Chamonix*, og det var flere forhold som lå bak opprettelsen. Lokale myndigheter hadde jevnlig mottatt klager på guidene fra turistene. Manglende kunnskap og aggressiv oppførsel for å tilegne seg kunder, var blant forholdene det ble klaget på. Det kom også klager på turistene fra guider som hadde blitt presset til å fullføre bestigninger av topper og breer, selv om de mente forholdene var for farlige. Det var altså oppstått et behov for å avklare ansvarsforholdet for reisefølget under bestigningene. Var det guidene eller turistene som hadde ansvaret/retten til å bestemme om følget skulle vende om hvis forholdene var utrygge?⁶¹ Klagene tyder på at både guidene og turistene ønsket en form for organisering av fjellføringen. Den utløsende faktoren til opprettelsen av Compagnie var en ulykke i 1820, kjent som Hamel-ulykken. Tre lokale guider mistet livet i et forsøk på å lede en gruppe av vitenskapsmenn og turister til toppen av Mont Blanc.⁶²

Den nye organisasjonen ble styrt av en «head guide». Han var igjen underlagt det lokale politiet, og retten til å velge hvem av guidene som skulle være «head guide» tilhørte de lokale styresmaktene.⁶³ Compagnie hadde et guide-kontor i byen hvor de formidlet guidetjenester til turistene. De formet regler og rettigheter, og overtredelser ble bøtelagt. Guidene fikk blant annet rett til å nekte å fortsette på en bestigning, hvis de anså det som farlig. Compagnie hadde monopol på all fjellføring rundt Chamonix, og bare guider fra Chamonix-dalen kunne bli medlem. Markedet ble regulert gjennom; et rulleringssystem som sikret guidene føringsoppdrag etter tur på de ulike rutene, faste takster og regler for hvor mange guider og bærere turisten måtte leie til hver enkelt tur. Turistene fikk dermed hverken bestemme hvilke guider de skulle få benytte, eller hvor mange guider de trengte. Disse tiltakene var gjort for å sikre fordeling av oppdragene, slik at guidene kunne ha gode nok inntekter. Turistene på sin side ble sikret god kvalitet på guidene og slapp å bli forsøkt praiet av

60 Van Loocke 2014:3.

61 Colonel 2009:21, Hansen 2013: 156-157.

62 Colonel 2009:19-20, Hansen 2013:153-156.

Den russiske forskeren Doktor Hamel, to engelske turister og tolv guider forsøkte å bestige Mont Blanc sommeren 1820. Det var dårlig vær, guidene ønsket å snu men ble presset videre av turistene, og ønsket sitt eget om å tjene penger. De fortsatte mot toppen selv om det snødde og blåste kraftig, og tre av guidene mistet livet i et snøskred.

63 Organiseringen av Compagnie des Guides de Chamonix er beskrevet på bakgrunn av; Colonel 2009:21-24, Hansen 2013:156-158.

konkurrerende guider. En annen viktig del av Compagnie var deres forsikringsordning. Denne var konstruert for å hjelpe skadede eller syke guider, og i ytterste konsekvens familiene til guider som mistet livet på jobb. Dette tiltaket var forut for sin tid, da de fleste yrkesgrupper ikke hadde slike mulighet til forsikring før langt senere. Opplæringen av nye guider foregikk gjennom å gå i lære hos de erfarne guidene. Når man hadde bygget opp nok erfaring, kunne man bli tatt opp i Compagnie etter en muntlig opptaksprøve.⁶⁴ Godkjenningsordningen hadde to nivåer, guide og bærer (porters). Den kan regnes som en offentlig godkjenning, da Compagnie lå under de lokale myndighetene. Fra 1823 hadde Compagnie 40 guider og 24 bærere. Den organisasjonsmodellen Compagnie des Guides representerte var annerledes en den modellen som ble valgt da guidingen i Sveits ble institusjonalisert. Dette kommer jeg tilbake til.

Allerede tidlig i perioden var det en rekke av guidene i Compagnie som i sesongen hadde tilstrekkelig inntekt fra guidingen.⁶⁵ Og Compagnie ble raskt en økonomisk drivkraft i den lille fjellbyen. Likevel var ikke disse guidene ifølge Van Loocke «real mountainguides» enda. Klatreferdighetene deres var middelmådige, da det var få reisende som ønsket å foreta vanskelige bestigninger.⁶⁶ De fleste trengte en guide til enklere turer, fokuset lå på komfort, og guidene var like mye tjenere som de var fjellførere. Dette endret seg på 1850-tallet, da britiske fjellklatrere for alvor begynte å bestige de høyeste toppene, de over 4000m. Før 1854 var bare 13 topper over 4000m besteget i Alpene, men interessen for førstebestigninger økte på 1850-tallet. Perioden fra førstebestigningen av Wetterhorn(3692moh.) i 1854 til førstebestigningen av Matterhorn(4478moh.) i 1865, betegnes som The Golden Age of Alpinism. I disse årene ble 35 topper over 4000m førstebesteget. 31 av disse ble gjort av britiske fjellklatrere sammen med lokale guider. Ifølge Van Loocke førte dette til at guidene videreutviklet sine klatreferdigheter.⁶⁷ Denne kompetansehevingen var altså drevet av etterspørsel fra engelske klatrere. Dette resulterte i en spesialisering innenfor guidingen – guiding på førstebestigninger – som tilfalt de klatreteknisk mest dyktige guidene.

I The Golden Age kom fjellturismen i Sveits opp på nivå med Chamonix, og i kantonene Bern og Valais (Wallis) begynte lokale styresmakter å organisere fjellføringen fra henholdsvis 1856 og 1857. Begrunnelsen var at man trengte et regelverk for å hindre ukvalifiserte til å opptre som guider, og sikre priskontroll.⁶⁸ Selv om man i Sveits kjente til Compagnie des Guides de Chamonix, så ble organiseringen av førervesenet i Sveits altså formet etter en annen modell. I Sveits var det de

64 Colonel 2009:116-117.

65 Colonel 2009:29-32.

66 Van Loocke 2014:7.

67 Van Loocke 2014:13.

68 Hungerbühler 2013:77-78.

kantonale myndighetene som direkte stod for organiseringen. Guidene fikk ikke medbestemmelsesrett i samme grad som i Chamonix. Kantonene utformet hver sine regelverk, men disse hadde mye til felles.⁶⁹ Regelverket omfattet krav til godkjenning av guidene, krav om at man fulgte et reglement og mulighet for å straffe de som ikke gjorde dette. De som ønsket å bli guider måtte være gamle nok (18/20 år) og ha et godt omdømme. Videre skulle de bevise sin dugelighet, og i Bern foregikk dette gjennom en test på guidens lokalkunnskap og kunnskap om særegenheter i fjellene. Guidene kunne få erstatningsansvar hvis de forårsaket skade på kundenes bagasje eller på personer. Alle godkjente guider måtte derfor stille en pengesum som sikkerhet, slik at de kunne betale erstatning hvis de forårsaket skade. De skulle bære en personlig «bergführerbuch» som inneholdt opplysninger om guiden og hans godkjenning, førerreglementet, takster og nummererte sider til kommentarer fra de reisende. Boken skulle alltid være med, og kunne bli sjekket av politiet og noen utvalgte embetsmenn. Regelverket inneholdt både plikter og rettigheter. Ved overtredelse av reglementer kunne man straffes med bøter, inndragelse av godkjenningen eller sågar fengselsstraff. Også i Sveits kom den offentlige godkjenningsordningen for guidene i stand før opprettelsen av noen form for kurs eller utdanning. Det var først da Schweizer Alpen-Club (SAC) ble stiftet i 1863 at det ble satt fokus på opplæring gjennom kurs.⁷⁰

2.3 Fjellandskapet i Norge blir mål for de reisende

Etter at Alpene var etablert som reisemål rundt århundreskiftet, begynte noen turister å vende blikket mot Norge. Fjellandskapet i Norge var, ifølge den svenske etnologen Orvar Löfgren, det første internasjonale reisemålet i Skandinavia.⁷¹

Samferdsel var høyt prioritert av staten og dette gjorde det enklere for turistene å reise rundt i landet.⁷² I industrialiserte land i Europa var jernbanen det fremste symbolet på den moderne kommunikasjon på landjorden. Norge fikk sin første jernbane i 1854 mellom Oslo og Eidsvoll. Dette ble fulgt opp med jernbanen mellom Hamar og Grundset i 1862, samt Drammen-Randsfjorden i 1868. I sammenheng med jernbanenettet ble det også satset på kanalbygging og dampskipsfart på flere store innsjøer.

I pionerperioden var det skyssvesenet som i all hovedsak gjorde det mulig å reise, en ordning som i ulike former hadde eksistert siden middelalderen.⁷³ Denne ordningen er interessant idet den har likheter med fjellføringsvirksomheten. Skyssvesenet gjorde det mulig for turister og reisende å bli

69 Regelverket er beskrevet på bakgrunn av Hungerbühler 2013:79-81.

70 Hungerbühler 2013:77-78.

71 Löfgren 1999:34.

72 Pryser 1999:123-131. Løyvingene fra stortinger var etter 1835 klart størst til samferdselssektoren.

73 Rognan 1986, Nielsen 2008.

skysset av de lokale bøndene ved hjelp av hester, karjoler og sleder. Det omfattet også de vestnorske fjordene og her kunne de reisende benytte seg av roskyss. Ordningen var basert på at bøndene hadde plikt til å skysse personer som ønsket det. Denne skyssplikten ble regnet som en del av den totale skattebelastningen. Tidligere hadde embetsmenn rett til friskyss, men fra 1816 måtte også de betale. De skysspliktige bøndene var ordnet i skysslag, organisert av en skysskaffer og tilknyttet et skysskifte. For den reisende kunne ventetiden bli lang ved skysskiftene ettersom skysskafferen måtte hjem til den skysspliktige for å gi beskjed. Dette kunne unngås ved å organisere en fast skysstasjon, der hester og utstyr stod klart til bruk. Skysslaget bestemte til å begynne med selv om omorganiseringen skulle gjennomføres, men styresmaktene ønsket flere slike stasjoner og fra 1860 hadde lokale styresmakter lov til å avgjøre om skysslaget skulle opprette fast skysstasjon. Dette ble fulgt opp med en tilskuddsordning, og sammen førte det til opprettelsen av mange faste skysstasjoner.⁷⁴ At skyssvesenet var viktig for de reisende bekreftes ved at systemet var grundig forklart i flere av reisehåndbøkene fra perioden.⁷⁵ Videreutviklingen med faste skysstasjoner gjorde reiselivet enklere, og skyssvesenet holdt stand frem til jernbane, busser og privatbiler tok over. Veinettet ble også utbedret, og fra 1800 til 1850 økte det norske veinettet fra 11 000km. til 16 000km, og i 1875 var det totale veinettet på 22 000km.⁷⁶

På slutten av 1820-tallet ble de første dampbåtene i Norge kjøpt inn.⁷⁷ De statseide dampskipene «Constitutionen» og «Prinds Carl» fraktet post og personer mellom Kristiania-Kristiansand-Göteborg-København. I henholdsvis 1938 og 1941 ble ytterligere to skip kjøpt inn til å dekke strekningen Kristiansand-Trondheim. Nord-Norge var ikke like lett tilgjengelig, men det ble opprettet en sommerrute til Vadsø i 1852. Rutenettet til Europa ble også utvidet, både av norske skip, som ruten Kristiania-Kiel fra 1847, og utenlandske skip, som da ruten mellom London og St. Petersburg begynte å gå innom Kristiania fra 1839. På slutten av 1850-tallet vedtok Stortinget å trappe ned statens engasjement i dampskipstrafikken, og private selskap som Det Bergenske Dampskibsselskap tok over driften.

John Murray's reisehåndbok fra 1858 reflekterte over utviklingen:

Nine years having elapsed since the publication of the last edition of the Handbook for Denmark, Norway, and Sweden, a new one has become necessary. Few countries probably have undergone so great a change during this period in the matter of travelling as Scandinavia; and Norway, which at that time was almost a terra incognita, is now in a fair way of becoming as well known as

74 Rognan 1986, Nielsen 2008.

75 F.eks. Murray 1858:113-117.

76 Pryser 1999:123-124.

77 Pryser 1999:121-123, Kolltveit 1980:33-36.

Switzerland.⁷⁸

Ifølge Tordsson ble den norske og utenlandske elitens ønske om å bese landet, en selvstendig drivende faktor for utvikling og forbedring av kommunikasjonene. I tillegg kom landets øvrige modernisering gjennom utviklingen av en nasjonal administrasjon, samt industrialisering og markedsøkonomi i jordbruket.⁷⁹ Videre i kapittelet skal jeg blant annet undersøke om tilbudet om fjellføring utviklet seg i takt med de øvrige kommunikasjonene og tilbudene til de reisende.

2.4 Veiviservesenet for Jostedalsbreen – offentlig utnevnte veivisere

Jostedalsbreen ligger i Sogn og Fjordane og er den største isbreen i Norge. Dette bre- og fjellområdet skiller flere ulike bygder fra hverandre og dette har ført til at en har drevet ulike former for nytteferdsel over Jostedalsbreen mellom Jostedalen-Nordfjord og Sogn-Jølster. Rundt Jostedalsbreen opplevde man på 1820-tallet, at stadig flere utenlandske reisende kom til regionen. Flere av disse ønsket å besøke breen sammen med en fjellfører. Dette førte til at veivisertjenestene på Jostedalsbreen ble organisert av amtmannen i Nordre Bergenhus Amt (NBA) der to lokale veivisere fikk status som offentlig utnevnte «veivisere» i 1828.⁸⁰

Initiativet til denne organiseringen av fjellførerne ble tatt av sognepresten i Sogndal og Jostedalen Peder Pavels Aabel (1795-1869). Han sendte i 1826 et brev til amtmannen i Nordre Bergenhus Amt (NBA), Edvard Hagerup (1781-1853), der han foreslo å skaffe faste veivisere i henholdsvis Jostedalen og Nordfjord. De skulle kunne ledsage turister og andre reisende over Jostedalsbreen. Videre foreslo Abel at de skulle følge fastsatte takster og at hver veiviser skulle få en vernepliktig til å hjelpe seg med arbeidet. I all hovedsak ble Aabels forslag gjennomført. Det resulterte i en kongelig resolusjon i 1828, som slo fast at amtmannen skulle ansette to veivisere, og at hver veiviser skulle ha en vernepliktig til å hjelpe med oppgavene.⁸¹

Kongl. Res. 1. at der ved Foranstaltning af Amtmanden over nordre Bergenhuus Amt skulle ansættes 2 Veivisere. Den Ene i Justedalens og den Anden i Indvigens Præstegjæld, til at ledsage Reisende, der passere Justedals-Bræerne, hvis Betaling m.V. Reguleres af Amtmanden. 2. At vedkommende Sessjonsdeputation bemundiges til indtil Videre til Hjælp ved Veiviisningen på naa Forlangede at afgive til enhver af de ansættende Veivisere et ungt med de locale Omstendigheder nøie bekjendt, værnepliktig Mandskab, hvis Tjenestetid fastsetes til 7 Aar, og hvem der skal paaligge, personligen at udføre den overtagne Ombudstjeneste.⁸²

78 Murray 1858:iii.

79 Tordsson 2003:93-94.

80 Horgen 1999:124-167, Horgen 2002.

81 Horgen 1999:125-129.

82 Schmidt 1849:661. Mine understrekninger. Se også Horgen 1999:128.

Horgen konkluderer med at denne resolusjonen viser at NBA og departementet anså det som viktig at det ble organisert veivisere på overgangene over Jostedalsbreen.⁸³ Dette innrykket forsterkes av det faktum at man brukte offentlige ressurser på ordningen, gjennom å stille vernepliktige til rådighet for de to veiviserne. Ifølge Horgen var dette i henhold til «Lov om Værnepligten» av 1816. Denne åpnet for at vernepliktige kunne brukes til å støtte «de civile Ombud».⁸⁴ Bruken av vernepliktige i veiviservesenet på Jostedalsbreen minner om bruken av vernepliktige i skyssvesenet. Det var vanlig at vernepliktige kunne avtjene verneplikten hos en skysskaffer, som da også fikk billig hjelp på gården.⁸⁵

Det er interessant at resolusjonen bruker ordet «ansættes», da dette gir grunn til å anta at veiviserne mottok lønn for sitt arbeid. Videre står det at «Betaling m.V. Reguleres af Amtmanden», noe som kan tyde på at veiviserne var lønnet av det offentlige. Veiviseren fikk i alle tilfelle betalt fra de reisende de førte, og henvisningen til «Betaling» kan være rettet mot at amtmannen skulle sette takstene for veivisernes tjenester. Det var vanlig at lønnen til prest, sorenskriver, lensmann o.l. var fordelt mellom en fastlønn og sportelinntekter. Sportelinntektene bestod av gebyrer som embetsmennene la på sine tjenester. Målet var å holde de offentlige kostnadene nede. For å undersøke om disse veiviserne mottok noen lønn fra det offentlige, har jeg sett i budsjettinnstillingene etter slike utbetalinger, uten funn.⁸⁶ Dermed kan man anta at det ikke fra staten sin side var bevilget penger til avlønning av veiviserne på Jostedalsbreen, og at deres lønn utelukkende var basert på kundenes betaling for føringstjenesten etter takstene.

Dette veiviservesenet var i alle tilfeller den første formen for offentlig organisert fjellføring vi kjenner til i Norge. Veiviserne som ble «ansatt» i 1828 var gårdbruker Lasse Lassesen Gredung i Oppstryn og gårdbruker Paul Ottesen Mjølvær i Jostedalen. Samme år fikk Mjølvær den vernepliktige Anders Andreasen Haugen til assistent, det er ikke bekreftet om Gredung fikk det samme.⁸⁷ Begge veiviserne var gårdbrukere. Det er verdt å merke seg at gården til Mjølvær ifølge Horgen var stedets skyssstasjon. Dette er interessant fordi det viser at samme person dermed var involvert både i skyssvesenet og veiviservesenet. Sammen med den nevnte likheten mellom skyssvesenet og veiviservesenet, gjennom benyttelse av vernepliktig personell, kan dette antyde at veiviservesenet for Jostedalsbreen var en slags forlengelse av skyssvesenet. Ferdselsveien over til Nordfjord sparte de reisende for en lang tur rundt breen. Den hadde dermed særlig nytte som

83 Horgen 1999:128.

84 Horgen 1999:131.

85 Rognan 1986:110. Ordningen falt bort mot slutten av 1850-tallet.

86 Stortingsforhandlinger 1828-1890.

87 Horgen 1999:125-131.

ferdselsvei for reisende, også de som ikke nødvendigvis kom spesifikt for å besøke breen. På en annen side viser behandlingen av veiviservesenet i en egen resolusjon at det var snakk om en selvstendig institusjon. Likevel kan det tenkes at idéer til organiseringen av veiviservesenet var hentet fra erfaringene med organiseringen av skyssvesenet.

Ifølge Horgen var motivasjonen for opprettelsen av veiviservesenet i Jostedalen, at det hadde oppstått høye og vilkårlige priser. Prisene skal ha blitt presset opp av engelske reisende, som ofte gav svært godt betalt. Aabel argumenterte for opprettelsen med at en slik organiseringen ville sikre de reisende veiviser, at prisene ikke ble vilkårlige og høye, samt sikre at veiviserne fikk en passende godtgjørelse for sitt arbeid. Fogden i Sogn påpekte også at veivisere kunne øke de reisendes sikkerhet.⁸⁸ Dette viser at det både var likheter og ulikheter mellom opprettelsen av veiviservesenet i Jostedalen og Compagnie des Guides i Chamonix. Likheten ligger i ønsket om kontrollert prisenivå, sikkerhet og tilgang på fjellførere. Derimot later det ikke til at man ved Jostedalsbreen har hatt et like stort problem med ukvalifiserte fjellførere som i Chamonix. Organiseringen av veiviservesenet var heller ingen konsekvens av en ulykke, slik som i Chamonix. Selv om veiviservesenet var en liten institusjon, med bare to veivisere, så hadde det likheter med organiseringen i Chamonix, da det i begge tilfeller var lokale myndigheter som stod bak.

Der finnes ikke spor etter lignende organisering ved Folgefonna i Søndre Bergenhus Amt (SBA).⁸⁹ Dette til tross for at Hagerup, som hadde kunnskap om organisering av fjellføring fra sin tid som amtmann i NBA da veiviservesenet ble organisert, var amtmann i SBA fra 1831 og stiftamtmann fra 1834-52. Trolig har det ikke kommet noe forslag fra lokale embetsmenn, og dermed har det heller ikke blitt noen organisering. Det kan tyde på at lokale embetsmenn, som Prost Niels Hertzberg (1759-1841) i Ullensvang, ikke så på den uorganiserte fjellføringen som et problem på samme måte som Abel hadde gjort i Jostedalen.⁹⁰ Samt at amtet ikke selv hadde noen interesse av å organisere denne fjellføringen.

2.5 Uorganisert føring på Folgefonna

Folgefonna er Norges tredje største isbre, og ligger i Hardanger. Landområdet i tilknytning til breen er omkranset av fjorder, og danner en halvøy mellom Hardangerfjorden, Sørfjorden og Åkrafjorden. Folgefonna består av tre deler, Nord-, Midt- og Sørfonna. Den er relativt flat på toppen, og er en platåbre. I tillegg består den av flere brefall, der isen siger ned i dalførene rundt. De mest kjente og tilgjengelige brefallene er Buerbreen på østsiden ved Buer, og Bondhusbreen på vestsiden ved

88 Horgen 1999: 125-131

89 Jeg har undersøkt SBAs arkiv på Statsarkivet i Bergen, uten funn.

90 Mer om Hertzberg i delkapittel 2.5.

Bondhus/Sundal. Man antar at Folgefonna er rundt 5000 år gammel, og at den hadde sin største utbredelse på slutten av 1800-tallet. Ferdselen over Folgefonna har foregått over både Nordfonna og Sørfonna.⁹¹ Ved Nordfonna finnes en fjellrute som går mellom Jondal på vestsiden og Nå på østsiden, denne ruten kan legges både over Nordfonna, og utenom. Ved Sørfonna kan en krysse breen mellom Mauranger og Odda. To ulike oppganger og nedganger har blitt benyttet på begge sidene av breen. Fra vestsiden har man benyttet en oppgang fra Gjerde i bunnen av Maurangerfjorden, og en fra Bondhus/Sundal lenger ute i Maurangerfjorden. På Østsiden har man benyttet oppgangen fra Tokheim, nord for Odda, og Buer, sør for Odda. Rutene er markert kartet nedenfor.

Illustrasjon 1: Kart over Folgefonna med inntegnede turistruter.



Kartgrunnlag: Kartverket; kartverket.no.

91 Midtfonna er relativt utilgjengelig og har nok hatt lite ferdsel

2.5.1 Tradisjonell nytteferdsel la grunnlaget for turistrutene

Det har trolig foregått ulike former for nytteferdsel over Folgefonnhalvøya og selve Folgefonna langt tilbake i tid, kanskje så lenge som området har vært bebodd. Topografien viser at en kryssing av Folgefonna i mange tilfeller vil være den raskeste veien mellom bygdene på de ulike sidene av halvøya. Alternativt kunne man ferdes på fjorden, men denne kommunikasjonsveien var mer tidkrevende. Det er anslått at den 10 mil lange roturen fra Mauranger til Odda ville ta mellom 18 og 27 timer uten seilvind, mens en kryssing av Folgefonna mellom de to tettstedene er anslått til rundt 8 timer. Dette taler for at man har benyttet en ferdselsvei over fjellet og breen istedenfor å ro rundt.⁹²

I en undersøkelse av ferdsel på Folgefonna i perioden 1700-1850 har Sigurd Byrkjeland vist at det har foregått ferdsel over Folgefonna siden 1700-tallet, og trolig lenger tilbake. Denne ferdselen har foregått i forbindelse med stølsdrift, pilegrimsreiser, hestedrifter, handelsvaretransport, sosialt motivert ferdsel mellom bygdene og tamreindrift. Stølsdriften kom i stand da to gårder ved østsiden av Nordfonna, som hadde lite eller ingen stølmuligheter, fikk leie seg stølsrett på vestsiden av Nordfonna fra 1764. Stølsveien gikk da tvers over Nordfonna i de første årene, men etter en ulykke der bøndene mistet en hest i en bresprekk, ble den lagt om til en lenger, men tryggere vei rundt breen.⁹³ Foruten denne stølsdriften skal det også ha vært stølsdriftevei fra Sørfjorden til Mauranger over Sørfonna. Der skal det ha vært benyttet «lange Stænger langs Veien i Sneen» til å markere ruten over breen.⁹⁴ Det skal ha foregått en rekke pilegrimsferder over Folgefonnhalvøya ved Nordfonna.⁹⁵ Ruten var en del av ruten mellom ytre Hordaland og stavkirken i Røldal. Kirken var kjent for et katolsk krusifiks med påstått helbredende egenskaper og denne troen ble praktisert lenge etter reformasjonen.⁹⁶ Ruten gikk utenom selve breen. Hestedrift og handelsvaretransport har også krysset halvøya på 1700-tallet. De brukte ruten fra Jondal og over til Nå, utenom breen.⁹⁷ Denne ferdselen over Folgefonnhalvøya var en del av ferdselen mellom Vestlandet og Østlandet. På østsiden av Folgefonnhalvøya kunne man dra videre over Sørfjorden og videre opp på Hardangervidda, eller dra sør over fjorden inn til Odda, videre til Røldal og deretter over Haukeli til Telemark. På vestsiden var det flere ulike veier til Bergen.⁹⁸ Det skal også ha foregått en del ferdsel på Folgefonna av en mer sosialt motivert art, som kirkebesøk til bygdene på den andre siden av

92 Byrkeland 1980:39. Helberg i DNT årbok 1974:111-118.

93 Byrkjeland 1980:75-76.

94 Hertzberg 1818. Praksisen med stikken løype ble også benyttet under storhetstiden til turistrutene over Folgefonna; Aftenposten 01.08.1895.

95 Ruten er i dag merket og går under navnet Pilegrimsvegen.

96 Byrkjeland 1980:42-43.

97 Ruten er nylig restaurert og går under navnet Buføringsvegen.

98 Byrkjeland 1980:46-49.

halvøya. Slik kommunikasjon mellom bygdene var nok viktig, både for å få høre siste nytt og for å kunne møte gifteklare fra andre bygder. Disse historiene er knyttet til ruten mellom Mauranger og Tokheim.⁹⁹ På 1840-tallet stiftet noen bønder på Folgefonna halvøya et tamreinlag og kjøpte inn reinsdyr. Det ble ansatt oppsynsmenn som skulle se etter dyrene. En av disse skal ifølge Kristian Bing (1862-1935) en gang på 1850-tallet ha vandret tvers over Sørfonna på ski.¹⁰⁰ Det er også dokumentert gamle varder der ferdselsrutene gikk ut av/inn på breen.¹⁰¹

Jeg har undersøkt om noen av disse rutene var inntegnet på kart fra 1700-tallet. Et av de mest benyttede kartene på slutten av 1700-tallet, var tegnet av Christian L. Pontoppidan i 1785 i målestokk 1:850000. Pontoppidan hadde ikke selv vært i Norge, og kartet var et produkt av alle de tidligere kartene, og opplysningene om Norges geografi som var tilgjengelige. Illustrasjon 2 viser Folgefonna på Pontoppidans kart, at det her er markert inn en rute mellom Nerhus (Gjerde) og Odda, samt en rute fra Jondal til Sørfjorden. Dette viser at disse rutene trolig var i bruk i samferdselen allerede på 1700-tallet. I tillegg til kartet publiserte Pontoppidan boken *Geographisk Oplysning til Cartet over det sydlige Norge i trende Afdeeling* i 1785. Her redegjorde

Illustrasjon 2: Folgefonna på Pontoppidans kart over Sør-Norge, 1785.



Kilde: Digitalarkivet, UiB:
http://da2.uib.no/pontopkart/sn_r3_c3.htm

han blant annet for de ulike rutene man kunne velge mellom Bergen – Odda – Christiania. Den ene var fjellveien fra «Jondal til Brattebø og over Fieldet til Reisæter [Nå]» og den andre var fra «Nerhus [Gjerde] Over Folge Fonde Field allene om Sommeren». Dette bekrefter at begge rutene var i bruk. Ruten over Sørfonna ble bare anbefalt benyttet om sommeren, men den var ifølge boken kortere enn den fra Sørfjorden til Jondal, med sine 10 «Mile» mot Jondalsrutens 12,5 «Mile».¹⁰² Disse funnene tyder på at det kan ha vært et marked for fjellførere allerede på 1700-tallet, da reisende som skulle krysse halvøya, spesielt over Sørfonna, kan ha ønsket å benytte fjellførere.

99 Byrkjeland 1980:49-50.

100 Byrkjeland 1980:65.

101 Byrkjeland 1980:39-41.

102 Pontoppidan 1785:295.

Eksemplene viser at man i lang tid før de første turistene kom til regionen, hadde benyttet Folgefonna som ferdselsvei i ulike ærend. Denne tradisjonen, og kunnskapen den førte med seg, var en forutsetning for at lokale bønder kunne ta på seg oppdrag med å ledsage de første turistene opp på Folgefonna. Turistferdselen bygget dermed på den tradisjonelle nytteferdselen.

2.5.2 De reisende kommer

For å undersøke fjellføringen over Folgefonna tidlig i perioden har jeg benyttet to gjestebøker fra regionen. Den ene tilhørte Prest Niels Hertzberg, som var en respektert embetsmann med mange besøkende.¹⁰³ Det var vanlig at prestegårdene tok imot besøkende, spesielt før gjestgiverier, hoteller o.l. var tilstrekkelig utbygget.¹⁰⁴ Prestegården lå øst for Folgefonna, på andre siden av Sørfjorden, med god utsikt til breen. Hertzberg hadde selv hyret veiviser og besteget Folgefonna allerede i 1805.¹⁰⁵ Den andre gjesteboken tilhørte gårdbrukeren Jan Bondhus og hans etterkommere, som tok imot besøkende på gården Bondhus i Mauranger på vestsiden av Folgefonna. Boken fikk han forært i 1828, fra noen kjøpmenn i Bergen som tidligere hadde overnattet hos Bondhus. Den inneholder innføringer helt frem til 1923. Disse to gjestebøkene gir oversikt over noen av de reisende som vandret på Folgefonna i perioden.

Hertzberg loggførte utenlandske besøkende fra 1804-1836. I loggen finnes 89 navn, derav 55 engelskmenn, 18 tyskere, syv dansker, fire franskmenn, fire svensker og en spanier.¹⁰⁶ Syv av reisefølgene besøkt Folgefonna i perioden 1831-1836. Først ute til å beskrive en kryssing Folgefonna blant de som besøkte prost Hertzberg, var et reisefølge i 1831, bestående av «svensk Pastor Ekdahl, som paa offentlig Bekost, reiser efter Oldsager, Aaborg, Jærnverks-Eier som Mineralog, Regnell, Mediciner og Botaniker».¹⁰⁷ Denne vitenskapelige ekspedisjonen krysset Folgefonna fra Mauranger til Tokheim. Pastor Ekdahl er også innført i gjesteboken på Bondhus.¹⁰⁸ Det fremgår ikke om de har benyttet fjellfører eller ikke. Bare én av innføringene i prost Hertzbergs gjestebok redegjør for bruk av lokale fjellførere. Tre engelske herrer, som var i området for å jakte reinsdyr i 1836, ønsket å gå over Folgefonna fra Tokheim til Øvrehus for å se Bondhusbreen; «men de traf Taage paa Fonden, fore de der vild. Søndagen og Natten til Mandagen paa Fonden. Dog de medhavde 10 Mænd og 5 heste at bære Tøjet. De måtte vende tilbage til Bustetuun».¹⁰⁹ Grunnlaget

103 Slagstad 2008:64-68, Sexe 2012.

Selve reiseboken har jeg ikke hatt tilgjengelig, men jeg har benyttet meg av en delvis gjengivelse fra Riis i DNT årbok 1884:19-26. Samt en komplett gjengivelse fra Hertzberg i DNT årbok 1929:14-27 av prost Hertzbergs barnebarn, sorenskriver Nils Hertzberg.

104 Rognan 1986:34.

105 Hertzberg 1818.

106 Riis i DNT årbok 1884:19-26.

107 Hertzberg i DNT årbok 1929:18.

108 Gjestebooken på Bondhus, 16.-17. sept. 1831.

109 Hertzberg i DNT årbok 1929:26.

for lokale til å drive med fjellføring var nok spinkelt, men de tre engelske reinsdyrjegerne viser at når utenlandske stormenn først kom, så kunne de engasjere mange personer. I gjesteboken fra Bondhus er det skrevet inn rett i underkant av 500 navn mellom 1828 og og 1868.¹¹⁰ De første sidene i gjesteboken er godt organisert med inndelte felter for; navn, hjemsted, dato og anmerkninger. Likevel inneholder størsteparten av gjesteboken relativt uryddige innføringer, som sjelden inneholder noen videre informasjon om reiseplaner o.l. Ti av reisefølgene har skrevet at de har, skal, eller har forsøkt, å bestige eller krysse Folgefonna. Trolig har flere vandret på Folgefonna uten å føre dette inn.¹¹¹ 17 av reisefølgene har innført at de har besøkt Bondhusbreen, et brefall som ligger fra Folgefonna og ned i dalbunnen i Bondhusdalen. Dette tyder på at hovedattraksjonen for de besøkende på Bondhus har vært Bondhusbreen, som er vesentlig lettere tilgjengelig enn en bestigning av selve bre-platået, eller å krysse til den andre siden. Turene til Bondhusbreen faller utenfor min definisjon av fjellføring i denne oppgaven. Som vist i illustrasjon 3 på neste side, økte antallet besøk til gården Bondhus, og på 1850-tallet var det relativt mange besøkende.¹¹² Dette ble blant annet hjulpet frem av at dampskipstilbudet økte. Den 28. juni 1851 ankom dampskipet Bjørgvin Maurangerfjorden og rundt 17 personer besøkte Jan Bondhus. «Det var første gang der havde været damp skib herinde» heter det i gjesteboken.¹¹³ Dampskipet Bjørgvin ble kjøpt inn fra England av et interessentskap i 1839 og var tilnærmet enerådende i Hardangerfjorden frem til 1854, da dampskipet Patriot startet opp med faste ruter. Grunnlaget for å drive med fjellføring, ble trolig bedre i takt med økningen i antallet turister.

110 Antallet er noe usikkert da en del av innskriftene var vanskelige å tyde.

111 Ved et tilfelle vises dette klart. Major Hesselberg og Auditør Aal krysset Sørfonna i 1835. De er innført i gjesteboken på Bondhus, men nevnte ikke at de skulle krysse breen. Likevel fremgår det i gjesteboken hos Hertzberg at de har krysset breen og opplevd dramatik; «traverserede Folgefond fra Moranger til Tokheim, truffe Mørkeskod på Fonden, fore vilde nogle Timer, gjorde Gebübde paa Fonden, at nedlegge paa Bondhus Compas for kommende Gangerpilte og det – hjalp, de kom omsider ned til Tokheims Støele».

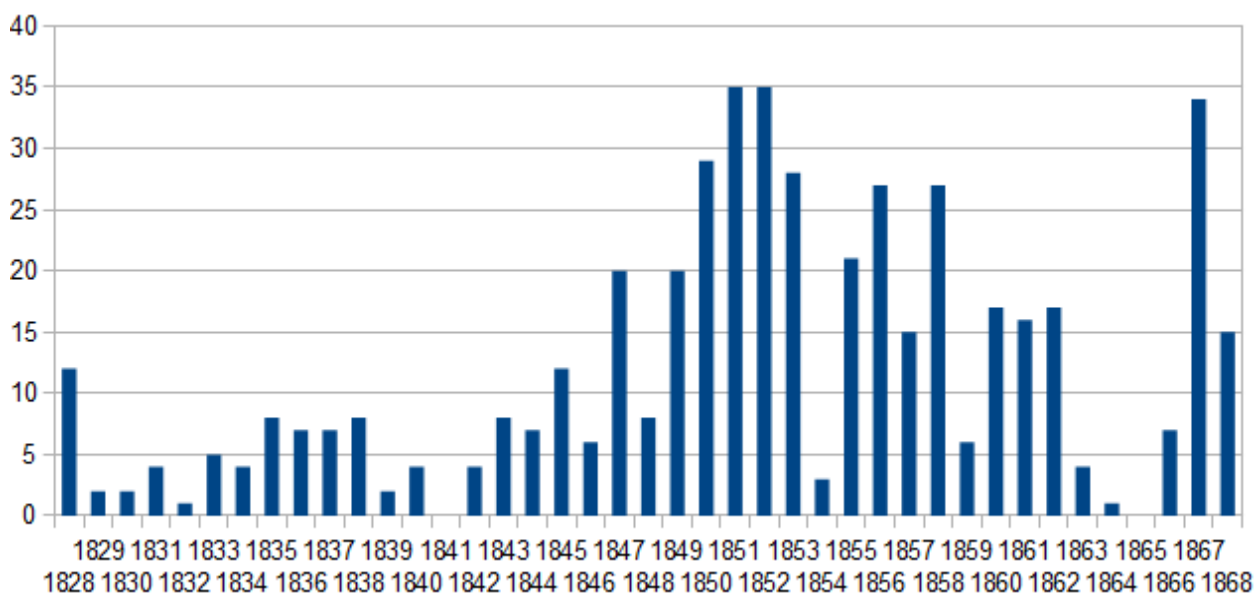
Hertzberg i DNT årbok 1929:24. Gjestebooken på Bondhus, 09.07.1835.

112 Det var utfordrende å telle antallet besøkende i gjesteboken, og de tallene illustrasjon 3 bygger på er derfor noe usikre.

Markhus 1996; viser også til en økning i reiselivet i Hardanger på 1950-tallet.

113 Gjestebooken på Bondhus, 28.07.1851. Kolltveit 1980:34-36.

Illustrasjon 3: Antall reisende registrert i gjesteboken fra Bondhus 1828-1868.



Kilde: *Gjesteboken fra Bondhus 1828-1923*.

2.5.3 De reisendes bruk av fjellførere

Mange av de reisende skrev ned sine opplevelser i reisedagbøker som senere ble utgitt i bokform, og disse ble igjen en kilde til andre reisende om forholdene i Norge. Jeg har undersøkt en håndfull reiseskildringer fra personer som har besøkt Folgefonna i perioden og vektlagt utsagn som kan belyse fjellføringen.

Den tyske geologen Carl Friedrich Neumann (1797-1878) besøkte Hertzberg i 1821 og 1823.¹¹⁴ Reiseskildring hans viser at han i 1821 krysset Folgefonnhalvøya fra Nå til Jondal, uten å vandre på selve breen. Neumann besøkte også Buerbreen, og gikk derfra opp på det antatt høyeste punktet på Sørfonna. På Hertzbergs anbefaling leiet Neumann seg en ledsager, skolemesteren i Jondal, som skal ha vært en øvet fjellmann.¹¹⁵ Neumann var altså vitenskapsmann og reisen hans var vitenskapelig motivert. Det var ofte slik at vitenskapsmennene var de første til å «oppdage» nye områder, forut for turistene.¹¹⁶ Det er også verdt å bemerke at ledsageren var en skolelærer og at dette er med på å vise at det ikke bare var «den norske fjellbonden» som virket som fjellfører.¹¹⁷

Også nordmenn benyttet seg av lokale veivisere for å bestige Folgefonna, og en av disse var bakermester Georg Wallace (1804-1890) fra Bergen.¹¹⁸ Han reiste sommeren 1832 på en 17 dagers

114 Hertzberg i DNT årbok 1929:16. Neumann er bla. kjent for teorien om kontinentale istider.

115 Scheen 1963:39

116 Tordsson 2003:92-93. Slik var det også i Alpene; Colonel 2009:28.

117 Mer om dette i avsnitt 4.3.1.

118 Politiker, bystyremedlem og stortingsrepresentant. Tok borgerskap i 1841 og ble kjøpmann.

tur i Sør-Norge sammen med bakermester Clamer Sudman (1803-1856), også fra Bergen. Ruten gikk Bergen - Egersund - Sireheiene - Flekkefjord - Setesdalen - Byklestigen - Suldal - Røldal - Seljestad - Ulensvang - Foglefonna - Vossevangen - Bergen. De benyttet dampskip, skyssvesenet, roslyss og fjellførere. I løpet av reisen besøkte de en mølle og et bakeri, men fokuset for reisen var tilsynelatende å besøke severdig natur. De uttalte målet med reisen til noen bønder de traff underveis slik; Bønderne [...] spurte i hvilket erinde vi reiste. Svaret var: For at see os om, -Men böndene kunne aldrig begripe det, og troede vi narrede dem». ¹¹⁹ Under oppholdet i Hardanger ønsket de å gå opp på Folgefonna fra Odda, men siden det var søndag fikk de ingen fjellfører. De tilbragte noe tid hos Pastor Reimers i Ullensvang, og han gav dem en «Skrivelse om at forskaffe os en Veiviser». ¹²⁰ De leide hester og red og gikk opp på Nordfonna; «Vi naaede snart Fonden, og gikk lengere over store Snesletter, indtil vi paa våre faae Skridt nær havde naaet den höieste Spids. Her overtrakk en stærkt Taage, hvorfor vi frygtede for Tilbagetouren, og begav os derfor strax paa Hjemveien, men vilde imidlertid först bese en Sprekke, hvoraf flere laae her i Nærheden». Disse reisende er ikke registrert hos Hertzberg, trolig fordi han bare skrev ned utenlandske lystreisende før 1833. ¹²¹ Den skrivelsen Wallace fikk med seg for å skaffe fjellfører, antyder at en viss form for organisering av fjellføringen var tilstede ved prestegården i Ullensvang. Sammen med prost Hertzberg sine artikler i Budstikken i 1818 «Noget om Snebreen Folgefond» og i Morgenblandet i 1828 «Om at veilede Reisende i Norge. Om Hardangers Naturmark værdigheder og om Folgefonden», kan prestene i Ullensvang sees på som entreprenører i reiselivet og føringsvirksomheten på Folgefonna. ¹²² Lokalhistoriker Bård Kolltveit har gitt prost Hertzberg tittelen «turistsjefprosten». ¹²³

Den tyske professoren W. Wittich (1782-1848) var på norgesreise i 1845. Han engasjerte en fjellfører i Odda og besteg det antatt høyeste punktet på Sørfonna. ¹²⁴ Etter turen ønsket ikke fjellføreren å få noen betaling og Wittich måtte overtale han til å motta noe som et minne. Dette nyanserer bildet om grådige fjellførere, som måtte kontrolleres med fastsatte takster. Videre skrev Wittich, til hjelp for senere reisende, at man kunne bestige Folgefonna fra flere steder, men hvis man ønsket å nå toppen så hurtig som mulig var Odda det beste utgangspunkt. Han opplyste også at man i Odda kunne finne; «persons [...] well acquainted with all the localities of the ascent, and who are in the habbit of accompanying as guides fore those foreginers who intend to visit the snow-

119 Wallace 1828:10

120 Wallace 1828:16 Reimers overtok prestegjeringen i Ullensvang etter Hertzberg.

121 Riis 1884:19

122 Hertzberg 1818, 1828. Hertzberg var en aktiv skribent; Halvorsen 1888:639-643.

123 Kolltveit 2005:19

124 Wittich 1848:44-56

fields».¹²⁵ Dette er et eksempel på en reiseskildring som inneholdt praktisk informasjon i tillegg til selve reisebeskrivelsen. Dette gjorde bøkene verdifulle for senere reisende. Denne informasjonen bidrog til å gjøre fjellføringen på Folgefonna til et etablert produkt, og kan ha hatt en stor reklameverdi for området og fjellførerne. Reiseskildringen antyder også at noen faste personer i Odda tok på seg fjellføringsoppdrag allerede i 1845.

Glasiolog (breforsker) James David Forbes krysset Folgefonna i 1851, da han var i Norge for å studere isbreer. Arbeidet resulterte i boken «Norway and its Glaciers» utgitt 1853, og ble en oppfølger til boken om breene i Alpene «Travels Through the Alps of Savoy» fra 1843. Forbes besøkte Bondhusbreen med Jan Bondhus som guide; «a most picturesque figure - very tall and once muscular, but still erect, and with a commanding, yet mild and sombre expression of countenance».¹²⁶ Forbes ønsket å krysse breen, og på Jan Bondhus anbefaling reiste han videre inn til Øvrehus i enden av Maurangerfjorden for å overnatte der, og gå over breen neste dag. Fjellføreren deres var Svale Øvrehus, som sammen med en datter og en sønn førte, og bar bagasjen til Forbes over til Tokheim. Forbes så på bruken av fjellfører som viktig; «It was fortunate that we did not start without one, as many Englishmen, unable to speak or understand the language, might naturally enough do».¹²⁷ Utsagnet antyder at mange engelskmenn gikk uten fjellførere på grunn av språkutfordringene. Forbes trengte også fjellførerne til å bære bagasjen; «Our whole luggage must be carried across the snow-field. Our host, with his son and daughter, undertook it».¹²⁸ Dette viser at fjellførerne ble benyttet både for sin lokalkunnskap og for transport av bagasje. I teksten fremstår det som om Svale Øvrehus, ikke var uvant med slike oppdrag og det er mulig at han i samtiden var regnet som fast fjellfører i Mauranger; «Bondhuus introduced us at the untimely hour of eleven to a peasant named Swale at Oevrehus, who, with his wife, immediately rose to receive us, and to make preparations for crossing the fond the following morning». Forbes hadde erfaring fra reiser i de franske Alpene, der han benyttet fjellførere; «My only assistant was a very intelligent and very worthy guide of Chamouni, August Belmat».¹²⁹ Forbes positive syn på fjellførere kan ha fått sitt grunnlag i hans erfaringer med fjellførere i Alpene, og dette kan ha ledet til hans etterspørsel etter fjellfører i Norge. Det tyder på at tradisjonen med bruk av fjellførere i Norge kan ha blitt styrket gjennom utenlandske reisende og deres reisevaner.

På sin tredje norgesreise besøkte den engelske presten og forfatteren Frederick Metcalfe (1815-

125 Wittich 1848:46.

126 Forbes 1851:130

127 Forbes 1851:130

128 Forbes 1851:135

129 Forbes 1845:15

1885) Folgefonna i 1857. Han krysset Sørfonna fra Odda til Gjerde med to andre engelskmenn han møtte dagen før. De benyttet to fjellførere fra Odda; «On the 20th of August, at an early hour, we started with two guides, one Ole Olsen Bustetun, and Jørgen Olsen Prestergaard».¹³⁰ Det fremgår av reiseskildringen at Prestegaard tidligere hadde fungert som fjellfører; «it's only fourteen days since that I [Jørgen Olsen Prestegaard] started with three other guides and four Englishmen, but we were forced to return» og «"Four years ago," said Jorgen, "I guided a German state-councillor across the Fond».¹³¹ Det virker som om Jørgen O. Prestegaard jevnlig hadde fungert som fjellførere for reisende. Man ser også at de reisende ofte hyrer inn mer enn én fører, trolig for å bære bagasjen, noe som kan ha bidratt til mer inntekt for lokalbefolkningen.

2.5.4 Folgefonna etablert som reisemål

De første moderne reisehåndbøkene ble utgitt av den tyske forleggeren Karl Badeker og den engelske forleggeren John Murray i henholdsvis 1835 og 1836. Disse håndbøkene var spesielt rettet mot turister og hadde et lite og praktisk format. Tidligere hadde reiseskildringen, som vi har sett, tidvis inneholdt mye nyttig informasjon for senere reisende, mens reisehåndbøkene var mer omfattende og nøytrale i sine beskrivelser. Bøkene ble godt mottatt, noe vi kan se av en anmeldelsen av Murrays serie med reisehåndbøker; «into every nook which an Englishman can penetrate he carries his Red Handbook. He trusts to his Murray as he would trust to his razor».¹³²

Den første moderne reisehåndboken for Norge ble utgitt av Murray i 1839, men den var kun en beskrivelse av hovedreiserutene i Norge. Likevel inneholdt den noe informasjon om Folgefonna og bruken av fjellførere: «Crossing here an arm of the Hardanger Fjord you are at once among the wildest and most magnificent of the mountain scenery of the Folgefond; but no traveller should think of venturing amid these eternal snows without a guide whose local knowledge may be relied on».¹³³ Den senere versjonen av Murrays reisebok, fra 1858, inneholdt derimot mer utfyllende informasjon. Den viser til at man kunne leie fjellførere og hester både i Jondal, Odda, Bleie og Bondhus. Kryssing av Sørfonna var også mulig; «If desirous of crossing the peninsula of the Folgefond from Bondhuus, go to Ovrehuus, and sleep; thence pedestrians with a good guide can cross to Odde».¹³⁴ Dette viser at Folgefonna, og muligheten til å benytte fjellførere, var etablert som et produkt i det internasjonale reiselivet på 1850-tallet. I den samme boken informeres det også om muligheten til å leie fjellfører til steder som «Gousta Fjeld», «Glaciers of the Justedal» og

130 Metcalfe 1858: 262,

131 Metcalfe 1858:270, 271

132 London Times 1850, her etter Gretton 1989:vii.

133 Murray 1839:66.

134 Murray 1858:180.

«Jotumfield».¹³⁵

I tillegg til å informere om fjellførere, anbefalte reisehåndbøkene «travelling servants»: «there are men who speak English, and have been much accustomed to travel with gentlemen, chiefly upon sporting expeditions in Norway and Sweden. These persons drive well, prepare the Forbud papers, cook, and are particularly useful».¹³⁶ Dette viser at i tillegg til fjellførerne, og eventuelt bærere, så var det ikke uvanlig at de reisende også hyret egne tjenere til sine reiser.

2.5.5 Konkurransen om turistene

Etterspørselen etter fjellførere hadde gitt noen få menn rundt Folgefonna en attåtning som fjellførere. I Maurangerfjorden kom det til konkurranse mellom ulike fjellførere om de tilsynelatende lukrative føringsoppdragene. Jeg har vist at den gamle ferdselsruten fra Gjerde til Tokheim var den som ble benyttet. På 1860-tallet later det til at man også begynte å tilby turistene å krysse Folgefonna fra Sundal/Bondhus og over til den andre siden. I Gjesteboken på Bondhus kan en lese at det førte til konkurranse, da en turist i 1862 innførte:

Som Fører over Folgefonden anbefales Anders Gjære i Austrepollen, medens Ole Hansen Sundal frarådes. Sistnevnte er en Mand der ved hver given leilighed roser sig af [...] Kiendskab til en kortere Vei, der dog efter [...] de øvrige Bønders Udsagn er langt længere, og dertil ikun 2 Gange betrådt af Mennesker, [...] søger han [Ole] at drage de Reisende der vil over Fonden fra Anders.¹³⁷

Denne fargerike beskrivelsen tyder på at muligheten for en god ekstraintekt var så stor at flere fjellførere ønsket å ta del i den nye næringen. Dette førte til at det ble tilbudt fjellføring på en tilsynelatende ny rute over Sørfonna, fra Sundal/Bondhus til Odda, som nok hadde blitt opprettet utelukkende som turistrute.¹³⁸

2.6 Konklusjon

I denne pionerperioden gikk fjellføringen fra å være en sjeldenhet, til å etablere seg som et produkt i det internasjonale reiselivet. Dette gjaldt bl.a. steder som Folgefonna, Jostedalsbreen, Jotunheimen og Gaustadtoppen. Ved Folgefonna ble turisttrafikken bygget på de gamle ferdselsrutene, og på

135 Murray 1858:174, 176, 195.

136 Murray 1858:xiv.

137 Gjesteboken fra Bondhus. 6.-7. juni 1862. Understrekingene er som i kilden.

Anders Gjærde var far til Gotskalk Andersen Gjerde som fikk førerpatent i 1890 og Ole Hansen Sundal var far til Samson Olsen Sundal som fikk førerpatent i 1894.

138 Opplysningen om at denne ruten kun skal ha blitt benyttet fra og med 1860-årene motsies i en hyttebok, fra hytten Breidablikkhytten som senere ble bygget på denne nye ruten, der det hevdes at ruten, i 1893, allerede var blitt benyttet i 60 år, noe som vil tilsa at den ikke «ikun 2 Gange betrådt af Mennesker» i 1862. Likevel har jeg ikke kommet over noen reiseskildringer som beskriver reiser over Sundalsruten før 1860-årene. Breidablikk hyttebok, 20.06.1893.

erfaringen som de lokale fjellførerne hadde fra denne nyttebruken. Da turistene kom til området med et ønsket å bestige Folgefonna, var en håndfull av de lokale allerede kvalifisert til å kunne tilby dette. I tillegg til å fungere som veivisere gjorde fjellførerne også tjeneste som bærere. På 1850-tallet økte turismen, og på 1860-tallet oppstod det konkurranse om de tilsynelatende innbringende føringsoppdragene. Utviklingen av fjellføringen ved Folgefonna har nok mange likheter med utviklingen av fjellføringen også andre steder i landet. Da Turistforeningen ble stiftet var allerede fjellføring en etablert praksis rundt om i landet og dette kunne Turistforeningen bygge videre på etter stiftelsen i 1868.

Fjellføringen i Norge i pionerperioden utviklet seg til å bli en form for attåttnæring. Det var ikke snakk om fast arbeid, eller *yrke*, men enkelte korte engasjement, gjerne bare noen dager, som kom uregelmessig og var knyttet til en sommersesong. I Chamonix og Sveits utviklet fjellføringen seg raskt til en mer omfattende virksomhet. En rekke guider kunne ha fjellføring som sin eneste inntektskilde i sesongen. Guidingen her kan nok regnes som et sesongavhengig *fulltidsyrke*. Ved Jostedalsbreen ble det opprettet en ordning med offentlig utnevnte veivisere, som var en tidlig form for *offentlig godkjenning*. Likevel var ikke ordningen formet slik at den ekskluderte veivisere som ikke var en del av den. I Chamonix og i Sveits var en derimot avhengig av en *offentlige godkjenningen* for å kunne virke som guide. Av dette ser en, at det var relativt store forskjeller i profesjonaliseringsnivået i Norge og i Alpene i perioden.

Allerede før de utenlandske turistene inntok Norge for fullt hadde det i alpeturismen utviklet seg en reisekultur der bruk av lokale fjellførere var en sentral del. Flere av turistene som kom til Norge var allerede kjent med denne reisekulturen. Dermed kan den norske fjellføringen ha blitt påvirket av den allerede etablerte reisekulturen fra Alpene, gjennom at disse turistene forventet å kunne bruke en tilsvarende tjeneste i Norge, og dermed etterspurte fjellførere. Dette kan ha fremmet utviklingen av fjellføringen i Norge. Likevel var det slik at det å følge reisende over fjelloverganger, naturlig nok, hadde lang tradisjon også i Norge, og dette blant annet var institusjonalisert gjennom skyssvesenet, som hadde røtter til middelalderen. Dette gjorde at utviklingen av fjellføringen i Norge var et resultat både av utenlandsk påvirkning og av en allerede eksisterende lokalt praksis.

3 1868-1890: Opprettelsen av patentførervesenet

De norske turistenes interesse for en felles organisasjon resulterte i opprettelsen av Den Norske Turistforening 21. januar 1868. 1860-årene var det store tiåret for stiftelsen av slike foreninger; Oesterreichischer Alpenverein (OEAV) ble stiftet i 1862, Club Alpino Italiano (CAI) og Schweizer Alpen-Club (SAC) ble stiftet i 1863 og Deutscher Alpenverein (DAV) ble stiftet i 1869. Turistforeningens stiftere var inspirert av disse Alpeforeningene, som igjen var inspirert av The Alpine Club i London stiftet i 1857.¹³⁹ Tross det sterke forbildet i alpeklubbene og The Alpine Club, ble Turistforeningen formet med et annet fokus enn disse. Et sitat av Aasmund Olavsson Vinje er mye brukt til å beskrive forskjellen; «Det er nemlig ei Turistforening eg vil fyreslaa opprettet her tillands. Det er Ingen Alpeklubb efter Engelsk Mønster; for det er ikki somyket up paa bratte Tinder vi vilja kliva og brotja halsen. Vi vil sjaa os om og njota den friske Fjell-Luft». ¹⁴⁰ Dette viser at en ved Turistforeningens stiftelse så til lignende organisasjoner ellers i Europa, men valgte å forme en organisasjon med egne særtrekk. Foreningen arbeidet fra starten av med å videreutvikle førervesenet i Norge, og dette arbeidet ledet til opprettelsen av patentførervesenet 17. mars 1890.¹⁴¹ Perioden kan derfor sees på som en institusjonaliseringsperiode for fjellføringen i Norge. I dette kapittelet undersøker jeg hvordan innføringen av patentførervesenet, etter inspirasjon fra Alpene, ble gjennomført. Jeg undersøker hvordan patentførervesenets regler var formet, hvorfor innføringen av et førervesen etter mal fra Alpene ble vellykket, og drøfter hvorfor det offentlige ikke ble en del av systemet, slik som i Alpene. Først ser jeg på hvilket arbeid Turistforeningen gjorde for fjellføringen forut for patentførervesenet.

3.1 Turistforeningens satsning på fjellførere de første årene

Fjellføring var allerede blitt en del av leveveien til en håndfull personer, men kvaliteten på førerne var tilsynelatende ikke alltid like god. I The Alpine Journal fra 1872 kan en lese;

Our guides were by no means accoutred in accordance with Swiss ideas. Eilif had a species of alpenstock, which I believe to have begun life as a hayfork, and having had one of its prongs broken off, to have been hammered into its present shape. As it was, it made a very fair baton.¹⁴²

Turistforeningen viste fra starten av at de hadde interesse for gode fjellførere. I statuttene vedtatt i generalforsamlingen på stiftelsesdatoen heter det;

139 Van Loocke 2014:1.

140 Aasmun Olavsson Vinje i en artikkel i bladet Dølen etter et møte i 1866, som ledet til stiftelsen av Turistforeningen, her etter Hagen 1992:13. Se også Tordsson 2003:99.

141 DNT årbok 1890:125, Styreprotokoll DNT, 1890-01-06 til 1895-04: 17. mars 1890.

142 The Alpine Journal vol 5, s. 155.

§ 1. Föreningens nærmeste Øiemed er dels ved Medlemmernes Kontingent, dels ved Udgivelse af Föreningens Skrifter at erhverve Midler til at Lette og udvikle Turistlivet her i Landet.

§ 2. Disse Midler benyttes til at lette Adgangen til Steder, der i sær Grad udmærke sig ved Naturskjønhed, som Bidrag til Forbedring af Kvartererne paa de mindre befærdede Ruter, til Belønning for paalidelige Førere, til Opførelse af Hytter, hvor de Reisende kunne finde Ly paa de større Fjeldovergange. Karter og Ruter for Turister bør meddeles i Selskabets Skrifter.¹⁴³

Statuttene gav her rom for å bruke midler til «Belønning for paalidelige Førere» og Turistforeningen anerkjente med dette verdien av gode fjellførere. De viste og at de ønsket å bruke av foreningens midler til å støtte opp om deres arbeid. Førerne er nevnt før viktige tema som hyttebygging, men Turistforeningens regnskaper viser at støtten uteble i starten. Anskaffelse av hytter ble prioritert og satsningen kan ha skjøvet fjellføringen til side de første årene.¹⁴⁴ Det er også mulig at de fjellførertjenestene som allerede ble tilbudt rundt om i landet, var vurdert som tilfredsstillende for turismen på denne tiden, da antallet turister i starten av perioden fortsatt var relativt lavt og dermed ikke satte press på det eksisterende systemet.

Praksisen vi så i forrige kapittel med å bruke reiseskildringer til å omtale fjellførere og deres tilbud videreføres i Turistforeningen. Gjennom årbøkene ble en jevn strøm av reiseskildringer publisert til medlemmene og andre lesere. Allerede i den første årboken for 1868 anbefaler forfatterne ved flere anledninger gode fjellførere: «Faar man dertil fat i Per Skrædder som Fører, er man velhjulpen».¹⁴⁵ og «Folkene ere imidlertid meget venlige og snille, og skal man over til Rauland, saa kan man ikke faa bedre Fører end Manden Ole Holvik».¹⁴⁶ Disse omtalene kan ha hatt stor innvirkning på hvor mange kunder de ulike fjellførerne fikk. Denne reklameverdien bekreftes ved at de ved flere anledninger også selv ba om å bli anbefalt i årbøkene: «Som velkjendt fører for Jotunfjeldene har gårdbruger Knud Løkken af Östre Slidre bedet sig anbefalet».¹⁴⁷ Ofte kunne man også lese hvilken takst fjellførerne tok, slik som for turen over Folgefonna; «Lars Asbjørnsen Tokheim, boende på Odde, udmærket fører. Takst: 3 spd., bærende ransel: med hest 5 spd».¹⁴⁸

Kort tid etter stiftelsen av Turistforeningen kom den første oversikten over fjellførere i Jotunheimen. Teologistudenten Jonas Dahl ble tildelt et stipend for å utarbeide en beskrivelse over Jotunheimen, som ble trykket i årboken for 1870.¹⁴⁹ Beskrivelsen inneholdt oversikt over ruter, fjelltopper, vadesteder og sætere. I tillegg informerte Dahl om bruken av fjellførere; «Veivisere behöves efter min formening så godt som ikke, undtagen for følges eller opplysningers skyld; sæter

143 DNT årbok 1868: 82. Min understrekning.

144 Krokkan i 1868, Tyinhytten i 1870, Memurubu og Gjendebru i 1872.

145 DNT årbok 1868: 75.

146 DNT årbok 1868: 44.

147 DNT årbok 1873:170.

148 DNT årbok 1872:9.

149 DNT årbok 1870:2-67. Jotunheimen ble tidlig satsningsområde for DNT; Lyngø & Schiøtz 1993:14.

imellem er veiene som oftest sterke nok, og på fjeldet har man, hvor varder ei findes, varder af en mægtigere slags, i tåge er det derimod resikabelt at fare i vilde fjeldet». ¹⁵⁰ Dahl anså «vevisere» som nyttig hvis været skulle bli dårlig og opplyste om hvilke som kunne anbefales; Fra Lom; Ole Rødsheim, Nils Lia Hælstad, Hans Erlandsen (Prim) Sletten, Jakob Åmot, Kristen Skytter Borgeulen, Ole Viker og fra Valdres; Knut Lykkje, Anders Pynten. Dahls oppfatning av nytten av fjellførere i dårlig vær ser ut til å ha vært støttet av flere, og i Turistforeningens årbok for 1872 kan en lese; «Under heldige omstændigheder lader det sig vistnok gøre for dem, der ere nogenlunde fjeldvante, på egenhånd at finde frem ved hjælp af amtskartet, [...] men skulde man tage fejl af vejen eller få «skodde» på sig, er man ilde faren uden fører». ¹⁵¹

I forkant av opprettelsen av et organisert førervesen gjennom Turistforeningen var altså fjellførerne til en viss grad organisert. Dette var gjennom publisering av informasjon om førerne, deres tilholdssted, takster og hvilket inntrykk de ulike forfatterne av reiseskildringen hadde av fjellførerne. Likevel var det mer eller mindre tilfeldig hvordan denne informasjonen ble innhentet og presentert. Dette var det flere i Turistforeningens krets som ønsket å endre.

3.2 Interesse for et organisert førervesen, inspirert av alpelandene

Utover 1880-tallet ble det utgitt flere artikler og reiseskildringer som tok til orde for opprettelsen av et organisert førervesen i Norge. Hva kan disse kildene vise om hvordan idéer og kunnskap ble hentet fra Alpene til Norge forut for opprettelsen av patentførervesenet?

3.2.1 «Den IV internasjonale alpekongres i Salzburg 1882»

Det første innlegget i debatten om opprettelsen av et organisert førervesen i Norge kom fra jurist Hans Th. Knudtzon. Ifølge medlemslistene var han ordinært medlem av Turistforeningen og ikke medlem av styret. Innlegget kom i form av en artikkel i årboken fra Knudtzons deltakelse på et arrangement ved navn «Den IV internasjonale alpekongres», som ble holdt i Salzburg i Østerrike 12.-15. august 1882. ¹⁵² Knudtzon deltok som representant for Turistforeningen. Det var i Turistforeningens budsjett satt av 200kr. i reisestipend, og det ble i flere aviser satt inn annonser, der Turistforeningen søkte en frivillig til å representere foreningen på alpekongressen. ¹⁵³

150 Dahl i DNT årbok 1870:67.

151 DNT årbok 1872:44.

152 Knudtzon i DNT årbok 1882:128-161.

153 Innbydelse; DNT årbok 1880:113. Reisestipend; DNT årbok 1881:185.

Det hadde tidligere blitt arrangert tre alpekongresser. Disse hadde sitt opphav i at flere av alpeklubbene hadde for vane å arrangerer ulike former for samlinger/kongresser/festligheter, der de også inviterte medlemmer fra andre alpeklubber. Idéen om en samlende internasjonal kongress ble formet på den franske alpinklubbens kongress i 1877. Der ble det bestemt at en fremover skulle samarbeide om å arrangere en «International Alpine Congress» hvert år.¹⁵⁴ Disse skulle arrangeres av alpeklubbene fra Frankrike, Italia, Sveits og Tyskland. Det ble bestemt at kongressene fremover skulle arrangeres i nærhet til fjellandskap, men et unntak ble gjort for kongressen i 1878 som skulle legges til Paris.¹⁵⁵ Den engelske utsendingen oppsummerte den første kongressen slik:

The processions and other carnival absurdities with which these fêtes were at first accompanied, have been tabooed by the French club, and also, I believe, by the Italian, and the meetings have now become as sensible and businesslike as they have always been lively and sociable.¹⁵⁶

Dette tyder på at arrangementet tok sikte på å heve det faglig innholdet. Den følgende kongressen i Paris i 1878 bestod av ulike foredrag, en utstilling, en bankett og en tur i skogene rundt Fontainebleau. Senere konferanser later til å ha fulgt den samme malen. Deltakere fra alpeklubbene i England, Sveits og Italia var tilstede.¹⁵⁷ I 1879 ble kongressen arrangert av den sveitsiske alpeklubben, i Geneve. Ifølge The Alpine Journal, var dette den første virkelig internasjonale kongressen, siden det var deltakere fra mange land, dog ikke fra Norge. Ett av foredragene hadde temaet; «The manner of the training and the examination of guides».¹⁵⁸

Knudtzon var den eneste norske blant de 596 deltakerne på kongressen i 1882. Arrangøren var Deutschen und Österreichischen Alpenvereins (DeÖAV). De andre deltakerne representerte en

Illustrasjon 4: Meddelelse i Aftenposten, fra DNT, om reisestipend til alpekongressen i 1882.



Kilde: Aftenposten 01.07.1882.

154 Det ble også holdt andre kongresser og Turistforeningen var invitert til kongresser; i Catania i 1880 av Club Alpino Italiano (CAI), i Reichenhall i 1880 av DeÖAV og i Milano i 1880 av CAI. Ifølge Tønsberg 1920:10 deltok Turistforeningen også på disse, men jeg har ikke kommet over annen dokumentasjon på dette.

Foruten konferansene deltok foreningen på utstillinger. Slik som Den internasjonale geografiske utstilling i Paris 1875 og Filadelfiautstillingen i 1876. DNT årbok 1875:179, DNT årbok 1876, 195.

155 The Alpine Journal vol.9, s. 446.

156 The Alpien Journal vol.9, s. 447.

157 The Apline Journal vol.9. s. 156.

158 The Alpine Journal vol.9, s. 333-335.

rekke Europeiske alpe- og turistforeninger; Alpenclub Oesterreich, Alpenclub Salzburg, Annaberg-Buchholzer Verein für Naturkunde, Club Alpin Français, The Alpine Club, Club Alpino Italiano, Schweizer Alpenklub, Oesterreicher Touristen Club, Siebenbürgisher Karpathenverein, Steirischer Gebirgsverein, Società Alpini Friulana, Società degli Alpinisti Tridentini, Ungarischer Karpathenverein og selvfølgelig Deutsche und Oesterrichische Alpenverein.¹⁵⁹ Deltakerlisten viser at alle de store alpe- og turistforeningene var representert. Dette gav et godt grunnlag for å utveksle kunnskap og idéer deltakerne imellom, både gjennom foredragene og gjennom møte med de andre deltakerne på arrangementet. I åpningstalen ble det påpekt at utveksling av erfaringer mellom delegatene var en del av kongressens formål.¹⁶⁰ Knudtzon skriver at han fokuserte på å gjøre Norge kjent som turistland blant de andre delegatene.¹⁶¹ Kongressen bestod av en rekke foredrag og disse hadde temaer som; fremstilling av gode kart, glasiologi, bygging av turisthytter og alpeforeningenes kulturformål som inkluderte et godt førervesen. I tillegg til foredragene hadde kongressen en utstilling av naturmalerier, turutstyr o.l. Etter at foredragene var over ble det organisert en rekke fellesturer i de nærliggende fjellområdene.¹⁶² Både utstillingen og fellesturene kan ha fungert som arena for idé- og kunnskapsutveksling for deltakerne. Spesielt gjennom fellesturene kom delegatene i kontakt med lokal turkultur.

Disse kongressene føyet seg inn i en rekke av ulike konferanser som ble arrangert på slutten av 1800-tallet. Konferanser og kongresser spilte en viktig del i idé og kunnskapsutvekslingen mellom fagpersoner fra ulike land og verdensdeler.¹⁶³ Det var den tradisjonen som lå til grunn for kongressen i Salzburg som Knudtzon deltok på, og hans deltakelse viser oss at han tok aktivt del i idé og kunnskapsutvekslingen: Et av foredragene omhandlet som nevnt hvilke hytter som egnet seg å bygge i Alpene. Etter foredraget tok Knudtzon ordet og gav en «kortere redegjørelse, for de hensyn man her i Norge i almindelighed tager ved bygging og indredning af turisthytter».¹⁶⁴ Knudzons tillegg ble tilsynelatende godt mottatt og i DeÖAVs årbok fra 1882 kan vi lese; «I diskusjonen i etterkant av foredraget [...] der herrene Ingeniør Gösset og Dr. Knudtzon deltok, kom sistnevnte med interessante meddelelser om bygg og innredning av hytter i den norske fjellheimen».¹⁶⁵ Dette viser at kongressen fungerte som en arena for gjensidig idé og

159 Zeitschrift des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins, Bd.13, 1882, s.452.

Min oversettelse fra; «Discussionen folgten den Vorträgen [...] an welchen sich die Herren Ingenieur Gösset und Dr. Knoutzon beteiligten, wobei letzterer interessante Mittheilungen über den Bau und die Anlage von Schutzhütten im norwegischen Hochgebirge macht».

160 Knudtzon i DNT årbok 1882:132.

161 Knudtzon i DNT årbok 1882:135.

162 The Alpine Journal vol.11, s. 177.

163 F. eks. i legevitenenskapen; Vollset 2013.

164 Knudtzon i DNT årbok 1882:135.

165 Zeitschrift des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins, Bd.13, 1882, s.447.

kunnskapsutveksling, der bl.a. norske kunnskaper og idéer ble formidlet, og at dette ble verdsatt av alpeklubbene.

Resultatet av Knudtzons deltakelse på konferansen kom frem i den andre halvdel av artikkelen om konferansen, der han kom med forslag til hvordan turistlivet i Norge kunne videreutvikles: «Spesielt gjelder dette førervæsenet, der må indrømmes hos os at mangle fullstendig organisation».¹⁶⁶ Han viser til hvordan førervesenet var organisert i Østerrike, der kontrollen ble delt mellom alpeforeningen og det offentlige. Guidene måtte avlegge en prøve for å bli godkjent, og alle guidene skulle bære en førerhåndbok, der turistene kunne føre sine anmerkninger. De var pliktige til å oppholde seg på et bestemt sted, slik at de reisende enkelt kunne komme i kontakt. Videre var de forpliktet til å bære bagasje, melde inn om feil og mangler på rutene, yte assistanse ved ulykker i det aktuelle lokalmiljøet, og de kunne ikke ha annen jobb så lenge de var førere. Overtredelse av reglementet medførte straffeansvar. Rettighetene til førerne inneholdt mulighet til forsikring og for pensjon.¹⁶⁷ Knudtzon ble med sin artikkel den første som aktivt gikk inn før organiseringen av førervesenet i Norge, på bakgrunn av slik organisering i Alpene.

Turistforeningen var svært fornøyd med resultatet av kongressen: «De herved knyttede forbindelser tør forhåpentlig lede til en forøget tilstrømning af turister til vort land».¹⁶⁸ I tillegg til reklameverdien fikk også Turistforeningen god kjennskap til hvordan de i Østerrike organiserte fjellførervesenet. Den neste alpekongress ble arrangert av Club Alpino Italiano i Turin(Torino) i 1885. Turistforeningen fikk også denne gangen en interessert til å representere foreningen, men han skal ikke ha latt høre fra seg; «Der er imidlertid ingen meddelelse indløben fra vedkommende, om han har deltaget i mødet».¹⁶⁹

3.2.2 «Førerbetragtninger»

Et annet innlegg i debatten om opprettelsen av et organisert førervesen i Norge, kom fra den danske fjellklatreren og redaktøren Carl Hall (1848-1908) fra København.¹⁷⁰ I dag er Hall kjent som en av de store pionerene i norsk klatring, sammen med bl.a. den britiske fjellklatreren William Cecil Slingsby (1849-1928). Hall gjennomførte en rekke førstebestigninger i Romsdalen, Hurrungane og i Nord-Norge. Han kom fra en innflytelsesrik familie, og hans far var Danmarks statsminister i perioden 1857-1863. Hall engasjerte seg i forsvarssaken i Danmark, som stod sterkt etter nederlaget i 1864, og stiftet i 1880 foreningen «Forsvarssagens Fremme», der han også fungerte som redaktør

166 Knudtzon i DNT årbok 1882:155.

167 Knudtzon i DNT årbok 1882:154-157.

168 DNT årbok 1882:180.

169 DNT årbok 1885:146.

170 Hall i DNT årbok 1885:100-108.

for tidsskriftet «Vårt forsvar».¹⁷¹

Carl Hall begynte sin karriere som tindebestiger i 1878, med den første danske bestigningen av Mont Blanc. Han reiste så videre til Sveits, der han blant annet besteg det kjente fjellet Jungfrau (4158moh.). Bestigningene ble gjort sammen med lokale fjellførere, og av disse fikk Hall opplæring i bruk utstyr og teknikker. Også i 1879 var Hall i Alpene, men i 1880 ble han trukket mot den norske fjellheimen. Det var den utfordrende toppen Romsdalshorn (1550moh.) som lokket. Denne var av mange ansett som ubestigelig, og flere engelskmenn, samt landmåler Kaptein Sejersted, hadde forsøkt å nå toppen. Likevel gikk det et rykte om at den allerede i 1820 var besteget av Christen Hoel (Christen Smed) og Hans Bjermeland. Dette ble bekreftet etter at Hall nådde toppen i 1881, på det syvende forsøket, og fant en gammel varde på toppen. Han klatret med fjellførerne Mathias Soggemoen og Erik Norahagen. Jon Olsen Venge hadde vært med på de seks første forsøkene.¹⁷² På slike turer var ofte turisten bedre klatrere enn fjellførerne selv, men førerne bidrog med lokalkunnskap og var ofte vante fjellfolk. Selv om Hall endte som andrebestiger, gjorde denne bragden ham kjent i Norge gjennom hans artikkel om turen i Turistforeningens årbok. Hall gjorde mange førstebestigningen, som ble grundig gjort rede for i årbøkene.¹⁷³

Det var i en slik reiseskildring, og med sin posisjon som en av de store tindebestigerne i Norge, Carl Hall fremmet et ønske om et organisert førervesen i 1885.¹⁷⁴ Hall viste til Knudtzons artikkel fra 1882 og takket ham for informativt arbeid. I artikkelen fokuserte Hall på «utdanning» av førere som kunne være med på; «mindre almindelige tindebestigninger». Han vektla at det å «gå i fjeld» ikke var tilstrekkelig kvalifikasjon for gode førere og at oppvekst i fjellheimen ikke var nok for å bli en god fører. Hall presiserte uttrykket «fører» og viste til egenskaper som å kunne «gå i spidsen, støtte og hjelpe turisten med råd og dåd, navnlig hor det gjælder nye veie».¹⁷⁵ Det var disse egenskapene som ifølge Hall skilte førere fra veivisere. Hall argumenterte for at man kunne komme en god vei mot disse egenskapene med mange års erfaring, men at en «utdannelse» måtte til for å nå helt frem. Videre påpekte han at det ikke bare var førerne som kunne nyte godt av en slik «utdanning», men også de norske turistene. For å nå et nivå med en godt utdannet førerstab, foreslo Hall at enkelte norske turister burde skaffe seg «utdanning» hos «virkelige Sweitzerførere», for så å lære opp noen norske førere. Dette var fremgangsmåten han selv og Slingsby hadde brukt i opplæringen av seg selv og sine egne førere.¹⁷⁶ Oppfordringen understreket han ved å gi en åpen invitasjon til norske

171 Hoff & Berg-Sørensen 2000:8-12.

172 Hall i DNT årbok 1881:120-163.

173 Hall hadde en rekke artikler i årbøkene; Tønsberg 1920:79-81.

174 Hall i DNT årbok 1885:100-108.

175 Hall DNT årbok 1885:103.

176 Slingsby hadde også meninger om hva en god fører skulle være; DNT årbok 1986:93, 1902:99.

turister til å bli med han selv, Mathias Soggemoen og Torgeir Sulheim på øvelser i Hurrungane den kommende sommeren.¹⁷⁷

Hall skrev at arbeidet med en bedre organisering av førervesenet burde ligge innenfor Turistforeningens område. Han foreslo opprettelsen av en «førerforening» styrt av et utvalg der fjellførerne selv var i flertall. Foreningen skulle få inntekter av medlemskontingenter fra turistene, og midlene ble foreslått brukt til; «belønning for særlig dyktige førere, til understøttelse i sykdom og i tilfælde af særlig trang».¹⁷⁸ Hall argumenterte for at førerne i noen tilfeller fikk for lite betalt for sine turer og mente at takstene burde heves. I hvertfall for tinder som var «besværlige» (Store Skagastølstind, Romsdalstind o.l.) eller «renomerede» (Galdhøpiggen o.l.).

Hall viste i flere tilfeller til Alpene når han argumenterte for en bedre organisering av fjellførerne i Norge. Han fikk sin egen «utdanning» der, og det kom klart frem at han betraktet spesielt Sveits som et kompetansesenter for tindestigere og fjellførere. Hall fokuserte spesielt på to punkter; «utdanning» og en egen forening for fjellførerne. «Utdanning» var ikke nevnt i Knudtzons forslag, men var blitt vanlig i Sveits etter at Schweizer Alpen-Club ble stiftet i 1863.¹⁷⁹ Hall tok til orde for en forening styrt av fjellførerne selv. Knudtzon hadde vist at alpeforeningen i Østerrike tok ansvar for førerne gjennom å tilby forsikring og i noen tilfeller pensjon. Hall gikk enda lenger, da han ønsker at fjellførerne skulle ha medstyret i ordningen. Dette minner om organiseringen slik den var gjort i Chamonix, med Compagnie des Guides. Hall kan ha plukket opp disse idéene på sin tur til Chamonix og Mont Blanc noen år tidligere. Forslaget synliggjorde en avgjørelse som måtte taes i forbindelse med opprettelsen av patentførervesenet; skulle Turistforeningen alene utforme og styre det nye førervesenet, eller skulle også førerne ha mulighet til å påvirke dette?

3.2.3 «Forslag til ordning af førervæsenet»

Det var Jens Ludvig Andersen Aars (1852-1919) som virkelig skulle få gang i prosessen med utviklingen av førervesenet. Han var medlem i Turistforeningen fra 1879, var styremedlem fra 1888-1902 og formann fra 1908-1918. Aars var direktør i Centralbanken og ordfører i Oslo i perioden 1902-1904. Han var også aktiv i Norges Forsvarsforening (1886-) og Foreningen for Foreningen for ski-idrettens framme (1883-).¹⁸⁰

På den årlige generalforsamlingen den 4. mai 1888 fremmet Jens Andersen Aars forslag om å opprette et norsk førervesen; «Noget sidestykke til det scweiziske førervæsen findes ikke hos os.

177 Hall i DNT årbok 1885:100-108.

178 Hall i DNT årbok 1885:106.

179 Hungerbühler 2013:77-78.

180 DNT 1920:1-3. Minneord om Aars.

Det vilde være ønskelig, om det lod sig gjøre at tage et skridt fremad mod et ordnet førervæsen».¹⁸¹ Det ble opplyst at styret var oppmerksom på dette, men likevel var det Aars som stod for det videre arbeidet. Han fremmet et «Forslag til ordning af førervæsenet» datert 3. mars 1889.¹⁸² I denne artikkelen beskrev Aars hvordan han mente at et fremtidig førervesen i Norge burde organiseres. Grunnlaget for forslaget var informasjon hentet inn om førervesenets organisering i Sveits. Alpeforeningen i Sveits sendte på Aars forespørsel et brev, der de beskrev sitt eget førervesen. Aars forsøkte også å komme i kontakt med alpeklubben i Østerrike for å innhente informasjon om føreforholdene i Tyrol regionen, uten å få svar tilbake.

Ifølge Aars var organiseringen av førervesen i Sveits ulikt bygget opp i de ulike kantonene. I noen kantoner var førerne regulert av kantonene alene, i andre var de regulert av alpeforeningen, og i atter andre var de regulert gjennom et samarbeid mellom kantonene og alpeforeningen. Videre orienterte Aars, i sin artikkel, om det generelle førerreglementet i Sveits.¹⁸³ For å kunne jobbe som guide måtte en ha et patent og dette ble utstedt etter bestått eksamen. Patentet bestod av en førerhåndbok, med takster og førerreglement. Førerhåndboken skulle kunne presenteres for de reisende, og de skulle kunne skrive bemerkninger om føreren. Boken skulle innsendes til overordnede ved endt sesong. I enkelte kantoner måtte føreren stille sikkerhet for den skade som kunne forvoldes ved deres forsømmelighet. I enkelte kantoner gjaldt patentet for ett år av gangen, og ble fornyet på bakgrunn av kommentarene i førerhåndboken. For å forberede guiden til eksamen, og videreutdanne allerede godkjente guider, holdt en fra tid til annen førerkurs. Guidene skulle kunne bære en viss mengde av den reisendes bagasje. De måtte følge takstene i patentet, for turer utenfor disse var det satt en takst per dag. Klager på føreren skulle sendes til overordnede. Føreren var pliktet til å ha tilsyn med alpeklubbenes hytter o.l. De godkjente førerne fikk sitt navn og bosted publisert på hoteller o.l. I Bern var guidene innordnet i seksjoner, hver med sin egen formann. Det var også opprettet syke- og understøttelseskasse, der alle førerne var pliktige til å bidra. I tillegg til guidene med patent hadde man portører/bærere med patent.

Denne aktive informasjonsinnhenting fra alpeklubben i Sveits, og den forsøkte informasjonsinnhenting fra alpeklubben i Østerrike, viser at Turistforeningen anså organiseringen av fjellførere i Alpene som et forbilde. Dette understrekes ved Aars' karakterisering av Sveits som et «turistland par excellence» og at det «hersker en gunstig mening om de schweitziske førere».¹⁸⁴ Likevel ble ikke disse reglene direkte overført til Turistforeningen sine patenter. Aars sa det slik;

181 DNT 1887:141-142.

182 Aars i DNT 1889:117-121.

183 Aars i DNT 1889:118-119

184 Aars i DNT årbok 1889:117

«Hvad de ovenfor beskrevne reglers anvendbarhed på norske forhold angår, må det ansees for givet, at de ikke i hele sin udstrekning vil kunne lade sig gennemføre, i aldfald ikke for det første».¹⁸⁵ Det Aars siktet til var «antagelsesexamen» og «instruktionskursus». Begge disse ordningene ville ifølge Aars bli for kostbare, og i tillegg manglet man kvalifiserte personer som kunne fungere som «examinatorer» og «instruktører». Dette viser at de endringene som ble gjort, ble grunnet i begrensinger i økonomi og kompetanse, og ikke nødvendigvis etter et ønske om å gjøre noe annerledes enn i Sveits. Dette skilte seg fra da Turistforeningen ble opprettet, og endringene var ønsket.

Aars anså det som overkommelig å utarbeide førerpatent i form av en førerhåndbok med reglement og takster. De som skulle få utstedt patent var fjellførere, som allerede var kjent som skikkede; «da man desuden allerede har et antal – om end innskærket – af fuldt pålidelige og vel skikkede førere på forskjellige steder i landet».¹⁸⁶ For Aars var motivasjonen for opprettelsen av førerpatentene; vern mot «udugelige folk» og at takstene kunne «spare de reisende for unødige krangel».¹⁸⁷ Aars la dermed mest vekt på turistenes fordeler med ordningen, og sier lite om førernes fordeler. Dette understreker at patentføervesenet var en institusjon formet av turistene, for turistene. Det ble heller ikke snakk om noen førerforening slik som Hall hadde foreslått.

3.3 Patentføervesenet opprettes

Jens Andersen Aars fikk positiv tilbakemelding på sitt «Forslag til ordning af førevæsenet» av formannen, som da var offiser Frederik Peter Leganger, og utarbeidet deretter et forslag til førerregler, datert 16. februar 1890.¹⁸⁸ Regelverket, og patentføervesenet med dette, ble vedtatt på et møte i styret, 17. mars 1890.¹⁸⁹ Aars fikk hovedansvaret for ordningen, noe han hadde i et tiår.¹⁹⁰

3.3.1 Førerreglementet

Sentralt i patentføervesenet stod førerreglementet. Dette var kontrakten mellom patentførerne og Turistforeningen.¹⁹¹ I det følgende går jeg igjennom de ulike paragrafene. Jeg sammenligner, der det er naturlig, med lignende regelverk i Alpene, skyssvesenet og veiviservesenet på Jostedalsbreen. For veiviservesenet refererer jeg til en kontrakt mellom NBA og Thor Antonsen Gredung fra 1883.¹⁹²

185 Aars i DNT årbok 1889:119

186 Aars i DNT årbok 1889:120

187 Aars i DNT årbok 1889:119-120

188 Leganger var formann 1886-1890, etterfulgt av Yngvar Nielsen som var forman fra 1890-1908.

189 Styreprotokoll DNT 1890-01-06 til 1895-04: 17. mars 1890.

190 DNT årbok 1900:97.

191 Førerreglementet er hentet fra DNT årbok 1889:125-127. Det fremgår av teksten hvilken paragraf sitatene er hentet fra. Reglementet er vedlagt i 9.2.

192 Kontrakten er vedlagt i 9.1.

I §1 heter det at utstedelse av førerpatentet gjøres av styret og kan gies til «den der på fyldestgjørende måte har godtgjort at være kjendt i vedkommende egn og at have de for en fører i almindelighet nødvendige egenskaber». Dette viser, som nevnt, at man ikke benyttet noen form for eksamensordning for førerne. Godkjenning gikk trolig først og fremst på de reisendes og Turistforeningens erfaring med de ulike fjellførerne. Videre så var førerpatentene utstedt på navn og kunne ikke benyttes av andre enn patentføreren selv. Godkjenningen gjaldt altså kun enkeltpersoner, og åpnet dermed ikke for muligheten til å samlet godkjenne lokale foretak/førerforeninger. Det står ingenting i reglene om at førerne skal være menn, men dette var nok en selvfølge. Gjennom hele patentførervesenets historie fikk ikke en eneste kvinne tildelt førerpatent.¹⁹³

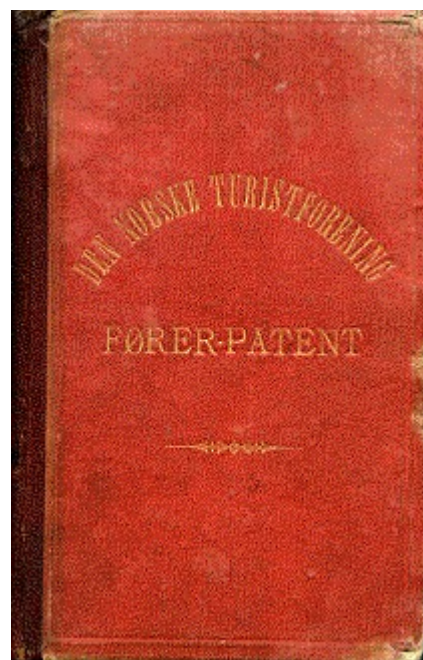
I §2 og §3 omhandles styrets rett til å føre oppsyn med patentførerne. Patentet hadde en gyldighet på ett år av gangen og skulle kontrolleres, og i all hovedsak fornyes, hver år. Styret hadde rett til «nårsomhelst at opphæve og tilbagefordre patentet, når førerens forhold måtte give anledning til sådan forføining». Førerpatentet var som nevnt laget i form av en førerhåndbok som fjellførerne uoppfordret skulle vise til kundene før turen, og etter turen oppfordre dem til å skrive anmerkninger om «den udførte tur og erlagt betaling». Gjennom retten til når som helst å kunne si opp patentet, samt kontrollfunksjonen disse førerhåndbøkene gav, hadde Turistforeningen god mulighet til ettersyn med patentførerne og deres arbeid. Gjennom førerhåndbøkene kunne de også holde oversikt over deres inntekter. Turistene fikk mulighet til å påvirke om patentføreren skulle beholde patentet eller ikke. Denne kontrollmuligheten ble styrket i §10 der det heter at «Klager over førere og dere forhold bedes uden ophold indsendt til Turistforeningens direktion i Kristiania». Denne muligheten kunne for eksempel benyttes hvis patentføreren mot formodning skulle nekte noen å skrive i førerhåndboken. Slike førerhåndbøker har vi sett var vanlige både i Østerrike og i Sveits. Videre var det i skysstellet offentlig kontrollerte gjestebøker og i NBA kontrakten heter det i punkt 8 at;

Jeg skal sørge for, at de Reisende, som jeg ledsager, indfører sit Navn i en Bog, der vil blive mig

Kilde: Kontrakt 27. mars 1883. Transkribert av Horgen 1999:141.

193 Randi Pytte ble den første kvinnelige breførere i Norge i 1961; Hagen 1992:35.

Illustrasjon 5: Bilde av en førerhåndbok.



Fotograf: Cleng Eikje.

tilstillet fra Amtet, og som jeg stedse skal føre med mig, naar jeg ledsager Reisende. I denne Bog skulle de Reisende ogsaa gives Anledning til at indføre sine mulige Bemærkninger»

Dette viser at ordningen med slike bøker var vanlig i Norge forut for patentførervesenet.

§4 beskriver ansvarsforholdet mellom føreren og den reisende. Patentføreren var pliktig til å «opføre sig høflig ligeoverfor den reisende, at advare ham mod fare, samt efter bedste evne sørge for hans behagelighed og sikkerhed». Dermed var føreren ansvarlig for sikkerheten til reisefølget. Tidligere viste jeg at førerne i Sveits og i Chamonix var rettslig ansvarlig, og i Sveits kunne de bli ilagt straff ved bøter og fengsel i tillegg til å få sin godkjenning annullert. I Norge var det offentlige ikke direkte involvert og tilbaketrekking av førerpatentet var den eneste straffen patentførervesenet rådde over, i tillegg til den øvrige norske straffeloven. Annerledes var det i veiviservesenet på Jostedalsbreen der veiviseren ifølge punkt 10 i kontrakten; «kunne af Amtmanden paalegges en Bod fra 5 til 10 Kroner til Stryns Fattigkasse». Patentføreren hadde på sin side rett til å nekte turistene videre tjeneste hvis de «mod førerens gjentagne advarsler indlader sig på foretagender, som føreren anser for livsfarlige». eller han ble utsett for «Utilbørlig behandling og urimelig forlangende fra den reisendes side». Denne retten hadde en lang historie, og som nevnt i kapittel 2 var fastsettingen av førerens rett til å snu, hvis den reisende ønsket å ta for stor risiko, en av hovedfaktorene bak opprettelsen av Compagnie des Guides de Chamonix i 1821.¹⁹⁴

§5-8 omhandler ulike plikter patentførerne skulle forholde seg til. I §5 stod det at «Føreren skal være forsynet med kompas og et godt specialkart – ved brepassager skal desuden føreren være forpligtiget til at medhave et passende langt og forsvarlig tau». Kostnadene ved dette kravet foreslo Aars at Turistforeningen skulle bære de første årene.¹⁹⁵ Også for NBA veiviserne ble det satt krav til utstyr og i punkt 5 i kontrakten heter det at de skal ha; «Kompass, mindst 20 favne solid Taug, en Økse, en Kniv, en Naver og en Stav med forsvarlig Pig». Patentføreren var ifølge §6 pliktet til å bære 12 kilo av turistenes bagasje, noe som samsvarte med NBA kontraktens punkt 9. Dette bekrefter viktigheten av førerens tilleggsfunksjon som bærer. Paragrafen kunne nok også fungere som en sikkerhet mot at førerne ikke ble bedt om å bære for store mengder, og istedenfor kunne tilby å stille en egen bærer til disposisjon i tillegg til patentføreren selv. I §7 ble patentføreren pålagt ansvar for å etterse Turistforeningens «udlagte broer, opførte varder o.l.», og gi beskjed om dette trengte vedlikehold. Dette ville ifølge Aars «i tidens løp kunne vise seg af ikke liden praktisk nytte for Turistforeningen». Ifølge §8 forpliktet føreren seg å være tilgjengelig på «stationen» sin, med mindre han var ute på føringsoppdrag. Ifølge Hans Th. Knudtzon, kunne ikke guidene i

194 Se delkapittel 2.2.

195 Aars i DNT årbok 1889:122

Østerrike ha et annet yrke i tillegg til føringen i sesongen.¹⁹⁶ Den norske regelen var mindre streng og gav mulighet for å passe fjellføringen inn i et mangesystem. Regelen minner om regelen fra skyssvesenet, der den reisende ikke skulle vente mer enn tre timer på å få skyss, og NBA kontrakten som setter maks to timers ventetid.¹⁹⁷

§8 inneholder også en av de tydeligste fordelene med patentførerordningen for førerne selv. Turistforeningen var her pliktet å gjøre førernes navn og tilholdssted kjent gjennom årboken og andre medier. Denne markedsføringsverdien hadde nok potensielt stor verdi, siden en god del av turistene, spesielt norske men også utenlandske, var medlem av foreningen. I praksis ble dette gjort ved at en liste over patentførere ble publisert i foreningens årbok hvert år.¹⁹⁸

En av hovedgrunnene til opprettelsen av et førervesen, både i Alpene, ved Jostedalsbreen og i Turistforeningen, var spørsmålet om faste takster. I §9 fastlegges det at førerne skal følge takster fastsatt av styret. Samme fører kunne ha ulike takster på de forskjellige turene han tilbød, og det skulle også fastsettes takst for førerens retur, hvis turen ikke endte ved utgangspunktet.

Styret i Turistforeningen bestemte hvem som skulle få patent, de kontrollerte førerne årlig gjennom ordningen med førerbøkene, de hadde mulighet til å trekke patentene tilbake og de forbeholdt seg retten til å fastsette takstene. Mye av dette arbeidet foregikk trolig i dialog med førere og turister, men styret hadde likevel god kontroll over patentførervesenet. Ingen av medlemmene i styret var selv fjellførere, og dermed hadde førerne tilsynelatende liten mulighet til å påvirke patentførervesenet som institusjon. Dette står i kontrast til førerforeningen i Chamonix og forslaget fra Carl Hall om et førervesen delvis styrt av fjellførerne selv.

3.3.2 Hvorfor lykkes innføringen av et organisert førervesen etter mal fra Alpene?

Debatten på 1880-tallet var en viktig faktor for at patentførervesenet ble opprettet. Her var den utenlandske påvirkningen tydelig. Hvorfor kom denne diskusjonen akkurat på 1880-tallet, og hvorfor fikk man gjennomslag for innføringen av et førervesen etter mal fra Alpene? Dette har jeg undersøkt med Andresen og Grønlie sine filtre, som jeg har gjort rede for i metoddelen i første kapittel. Disse kan belyse hvorfor innføringen av et organisert førervesen etter mal fra Alpene lykkes.

Tradisjon på feltet. Hvordan var lignende praksiser tradisjonelt institusjonalisert eller på annen måte praktisert? Skyssvesenet og veiviservesenet var eksempler på at lignende praksiser ble

196 Se avsnitt 3.2.1.

197 Rognan 1986:84.

198 Denne ordningen ble praktisert frem til 1923. Deretter ble de publisert i foreningens håndbøker.

institusjonalisert. I gjennomgangen av regelverket i patentførervesenet viste jeg at likheten, spesielt med veiviservesenet, var mange. Dermed var en slik form for organisering, som patentførervesenet representerte, trolig kjent og funnet hensiktsmessig.

Ideologi. Lignende organisering var altså kjent fra tidligere, men det nye var at en privat organisasjon skulle administrere det hele, da det var staten og amtet som tidligere hadde kontrollert lignende ordninger. Turistforeningen ble stiftet i en tid da organisasjonene var på fremmarsj. Foreningsveksten på 1800-tallet skjøt fart rundt 1840, og stiftelsen av Turistforeningen i 1868 skjedde midt i en periode der foreningsveksten var ekstra stor, mellom 1865-1873, da det blant annet ble stiftet mange idrettslag.¹⁹⁹ Den nye ideologien rundt økonomisk liberalisme, med læren om en passiv stat, var i vinden fra 1840-tallet. Dette førte med seg en tiltro til private initiativ, og rom for at foreninger o.l. skulle ta over oppgaver som tidligere hadde ligget under staten.²⁰⁰ Disse forholdene kan ha klargjort grunnen for innføringen av et førervesen under en privat organisasjon som Turistforeningen, og ikke under det offentlige.

Utviklingsstadium på feltet. Hvilket utviklingsstadium var turismen i Norge på rundt år 1890? Økt turisme og økt behov for spesialisering blant førerne var også en faktor, som kan ha gitt fart i utviklingen av et førervesen. Ifølge Van Looke var guidene i Alpene tvunget til å videreutvikle seg, da fokuset på førstebestigninger ble større på 1850-tallet. Under The Golden Age of Alpinism fra 1854-1865 ble dette ekstra tydelig, og høyere krav fra turistene resulterte, som nevnt, i at noen kantoner i Sveits organiserte et eget førervesen.²⁰¹ En lignende trend så man også i Norge. Carl Hall ønsket seg førere som kunne være med på «mindre almindelige tindebestigninger».²⁰² Sammen med klatrere som William Cecil Slingsby og Emanuel Mohn (1841-1891) fokuserte han på på førstebestigninger.²⁰³ Fokuset på vanskeligere fjellturer og førstebestigninger stilte høyere krav til fjellførerne. På samme måte som i Alpene ledet dette til et ønske om å heve kvaliteten fjellførerne, gjennom et organisert førervesen. Først og fremst var dette nye kravet representert ved klatringen i Jotunheimen, Romsdalen og klatringen av brefall ved Jostedalsbreen. Økt utviklingsnivå på turismen generelt stillet også krav til fjellførerne. Spesielt når det gjaldt å kunne tilby et produkt også til store masser av helt uerfarne turister.

199 Pryser 1999:279-285.

200 Pryser 1999:296-287.

201 Se delkapittel 2.2.

202 Se avsnitt 3.2.1.

203 Mohn besøkte Jotunheimen første gang i 1868 for å bestige Galdhøpiggen, men viktigere for fjellsportens utvikling var at ha da «oppdaget» Hurrungane. Slingsby hadde sin første norgestur i 1872, da han blant annet krysset Folgefonna og han også «oppdaget» Hurrungane. De to klatrerne møttes i 1874 og i 1876 klatret de mot Store Skagastølstind, der Slingsby ble førstebestiger. Se bla. Giverholdt 1946.

På den andre siden var *utviklingsnivået* til den norske fjellsporten relativt lavt. Dette kunne ha holdt tilbake en organisering av førervesenet, da det skortet på kompetanse både hos fjellførerne og de norske turistene. Aars så det som et problem å få tak i kompetente «examinatorer» og «instruktører» til fjellførerne.²⁰⁴ Dermed førte den norske fjellsportens relativt lave *utviklingsnivå*, til at ikke alle delene av det sveitsiske førervesenet ble innført.

Økonomi. Var innføringen av et organisert førervesen økonomisk mulig? I den første tiden hadde Turistforeningen stort sett sine inntekter fra medlemskontingenten.²⁰⁵ Da Turistforeningen i 1887 mottok sitt første statsbidrag, fikk foreningen større økonomisk handlingsrom. På generalforsamlingen i 1887 ble det bestemt at Turistforeningen skulle søke statsstøtte til sitt arbeid for turismen i landet.²⁰⁶ På bakgrunn av denne avgjørelsen sendte styret et brev til Stortinget med en; «ærbødigst Ansøgning om et Bidrag af Statens Midler, svarende til hvad Turistforeningen i de sidste Aar har kunnet oppføre som disponibel Sum, gjennomsnittlig Kr. 9000».²⁰⁷ Turistforeningen viste til at turisttrafikken hadde fått et kraftig løft den siste tiden, og at foreningen allerede hadde gjort mye for turistlivet ved bygging av hytter og turistveier. Ifølge foreningen hadde deres utgifter økt raskere enn inntektene, og arbeidet for turisttrafikken var i fare for å bli nedprioritert; «Direktionen anser ikke den Tid fjern, da Turistforeningen maa opphøre med at sætte nye Foretagender igang, hvis den kun skal være henvist til sine nuværende Midler».²⁰⁸ Foreningen viste også til alpeforeningene som fikk støtte av det offentlige; «ligesom man tør henvise til fremmede Turistlande, f.ex Schweits, hvor der ydes aarlige Bidrag af det Offentlige til Turistvæsenet». Pengene skulle gå til «Indkjøb af Dambskibe paa Fjeldvandene, Anlæg af 2den klasses Turistveie, Bidrag til privat Anlæg af hytter, Veiledning i godt Stel og Uddannelse af Førere».²⁰⁹ Ønsket om å bruke deler av statsbidraget til utdanning av fjellførere viser at foreningen planla å opprette et organisert førervesen. Søknaden ble levert inn forut for at Aars startet sitt arbeid for førervesenet, og viser at arbeidet var i gang før han ble medlem av styret.

Søknaden fra Turistforeningen angående statsbidrag ble behandlet av «Veikomiteen», før den ble lagt frem for Stortinget. Veikomiteen vektla «det Opsving, Turisttrafikken i de senere Aar har taget,

204 Se avsnitt 3.2.3.

205 Jamfør DNTs regnskaper for perioden 1868-1877, publisert i årsmeldingen i årbøkene.

206 DNT årbok 1886:130. Foreningen arbeidet for å få statsstøtte allerede samme år, i 1887, noe de fikk innvilget. Forslaget ble fremmet av byfogden i Brevik, Livius Smitt (1840-1890). Han satt på Stortinget fra 1880 og var medlem av veikomiteen fra 1880-1889. (Lindstøl 1914:807). Smitt var involvert i hele prosessen; fremmingen av forslaget i generalforsamlingen til DNT, veikomiteens anbefaling av forslaget for Stortinget og Stortingets godkjenning av forslaget, der han var aktiv i diskusjonen og argumenterte for at DNT skulle få statsstøtte. Smitt var også en aktør i reiselivet, da han hadde vært medlem av styret i Nordre Bergenhus Dampskibsselskap. (Lindstøl 1914:807)

207 Storthings Forhandlinger 1887, Femte Del, Dokument No.83, s.1.

208 Storthings Forhandlinger 1887, Femte Del, Dokument No.83, s.2.

209 Storthings Forhandlinger 1887, Femte Del, Dokument No.83, s.3.

og den nationaløkonomiske Betydning, som den derigjennem har faaet, finder Komitéen, at der er fuldt Opfordring for staten til at understøtte den norske Turistforening». ²¹⁰ I veikomiteens innstilling ble bruken av midlene spesifisert begrenset til veier, broer, klopper og hytter. Dermed utelukket komiteen bruk av midler til utdanning av førere, uten å gi noen begrunnelse. Dette antyder at det offentlige prioriterte bygging av infrastruktur. Da saken ble behandlet i Stortinget kom det til en livlig debatt. Motstanderne mente at det var statens ingeniører sin oppgave å bygge ut infrastruktur for den økende turismen. Tilhengerne argumenterte med at Turistforeningen trolig ville få arbeidet gjort til en lavere kostnad enn staten selv. Begge sider anerkjente Turistforeningens arbeid og uenighetene var dermed knyttet til prinsippet om privat eller statlig utbygging. Debatten resulterte i at veikomiteens innstilling ble vedtatt, med 62 mot 30 stemmer. ²¹¹

Turistforeningen fikk statsstøtte på 3000kr. allerede samme år, men midlene skulle altså ikke brukes på fjellføring. Likevel viser regnskapene til Turistforeningen for 1889/1890, at de brukte 200kr. på førervesenet. I de neste tiårene lå denne utgiften på i underkant av 100kr. årlig. ²¹² Da foreningen, i årsmeldingen, redegjorde for hva statsstøtten kunne brukes til, ble førervesenet inkludert: «Udviklingen af vort førervæsen må ansees for at være en af de opgaver, der passende kan fremmes ved anvendelse af en del af statsbidraget, og direktionen har allerede havt sin opmærksomhed henvendt derpå». ²¹³ Dette viser at foreningen prioriterte førervesenet, da de med dette gikk mot retningslinjene de hadde fått på hvordan midlene skulle brukes. Turistforeningen leverte hvert år inn regnskap over deres benyttelse av statsstøtten til Stortinget og regnskapet for 1889/1890 ble godkjent, selv om det var brukt penger på førervesenet. ²¹⁴ Innvilgelsen av statsstøtte til Turistforeningen kan ha vært en avgjørende faktor for at foreningen opprettet patentførervesenet kun to år senere.

Normer og etikk. Det er lite som tyder på at innføringen av et organisert førervesen skulle holdes tilbake eller fremmes på grunn av datidens normer og etikk.

Bevis. Var det bevist at organiserte førervesen fungerte etter hensikten? Det er tilsynelatende liten tvil om at man i Turistforeningens krets anså et organisert førervesen som et effektivt tiltak. Flere alpeland, og spesielt Sveits, ble ansett som utmerkede turistland. Sveitserførerene ble sett på som svært dyktige. Da man der hadde et organisert førervesen, ble dette brukt som argument, og bevis,

210 Storthings Forhandlinger 1887, Sjettedel, Indst. S. No. 173, s. 515-516.

211 Stortingstidende 1887, Sag Nr. 2, s. 1375-1379.

212 Jambør DNTs regnskaper for perioden 1889-1914, publisert i årsmeldingen i årbøkene. Jeg kommer tilbake til dette i avsnitt 4.5.2.

213 DNT årbok 1888:124.

214 Regnskap: Storthings Forhandlinger 1891, Femtedel, Dokument Nr. 22, s.2.

Godkjenning: Storthings Forhandlinger 1891, Førstedel, Sth. Prp. No. I. Hovedpost VI, s.2.

for at et organisert førervesen var veien å gå også i Norge, om man ønsket å få like gode fjellførere her til lands.

Interessegrupper. Var det sterke interessegrupper som arbeidet for eller imot innføringen av et organisert førervesen? Jeg har allerede vist at det var sterke interesser som arbeidet for en innføring, deriblant turistforeningens medlemmer, styret og utenlandske klatrere. Men var det noen imot? En kan tenke seg at enkelte av fjellførerne ikke var like begeistret for at man sentralt i Kristiania skulle opprette et regelverk, som kontrollerte deres lokale fjellføringsvirksomhet. Jeg har ikke kommet over noen ytringer fra lokale fjellførere i forbindelse med innføringen av patentførervesenet, og det ble tilsynelatende ikke tatt noen grep fra Turistforeningens side, for å innhente fjellførernes synspunkter på saken. En kan tenke seg, at hvis fjellførerne var organisert i en forening, slik som turistene var gjennom Turistforeningen, så kunne denne organisasjonen eventuelt ha kommet med innvendinger. En slik organisasjon ble ikke opprettet, forståelig nok med tanke på antallet førere og geografisk spredning. Dermed var interessene til fjellførerne ikke organisert og sterke nok til å nå frem med sine synspunkter, uavhengig om de var for eller imot en institusjonalisering av førervirksomheten.

3.3.3 Privatisering av førervesenet

I løpet av 1860-tallet ble det som nevnt stiftet en rekke alpeforeninger, og disse viste tidlig interesse for førervesenet. Alpeforeningen i Sveits bestemte allerede året etter stiftelsen, at de skulle arbeide for å forbedre førervesenet. I 1870-årene laget de et regelverk som de oppfordret førerne og kantonene å følge.²¹⁵ Det ble også arbeidet for et felles system på tvers av kantonene, men dette førte ikke frem med det første. Stadig flere kantoner valgte å innføre regelverk for føringsvirksomheten.²¹⁶ I Sveits var altså både alpeforeningen og de offentlige myndigheter interessert i å organisere fjellføringen.

I Norge var dette annerledes. Den eneste kjente formen for offentlig organisert fjellføring i Norge var det nevnte veiviservesenet på Jostedalsbreen styrt av NBA fra 1829.²¹⁷ Denne ordningen hadde mer eller mindre bestått siden da og fungerte fortsatt i 1890. I forbindelse med opprettelsen av patentførervesenet, skrev Jens Andersen Aars til amtmannen i NBA og informerte om at foreningen var i gang med å opprette et førervesen, og at de ønsket å ha førere i området rundt Jostedalsbreen. Ifølge Horgen var amtmannen positiv til den nye ordningen og han konkluderte med at; «Antagelig

215 Hungerbühler 2013:77-78.

216 Glarus (1875), Waadt (1882), Uri (1888), Graubünden (1902), og Obwalden (1905).

217 Se delkapittel 2.4.

vilde det være bedst, at disse sager helt overgik fra amtet til turistforeningen». ²¹⁸ Det offentlige viste altså ingen interesse for å fortsatt organisere fjellføringen og foreslo istedenfor at Turistforeningen skulle overta det hele. Førervesenet ble privatisert. ²¹⁹ Dette står i skarp kontrast til forholdene i flere av alpelandene. Hvorfor viste ikke det offentlige vilje til å beholde ordningen ved Jostedalsbreen og eventuelt utvide den til andre områder? I årene før 1890 hadde amtmannen hatt lange forhandlinger med veiviserne om takster og andre forhold i kontraktene. ²²⁰ Kanskje var han bare glad til for å slippe denne arbeidsbyrden. Jeg har allerede nevnt at man hadde stor tiltro til private initiativ og organisering i siste halvdel av 1800-tallet. Dette kan også ha gjort sitt til at amtmannen så det som tjenlig å overlate organiseringen til Turistforeningen. Det er også mulig at det offentlig ikke så den uorganiserte føringen som et problem, da det var få ulykker i forbindelse med fjellføringen. Selv om det kjente fjellet Store Skagastølstind allerede hadde fått sin første dødsulykke i 1881, da Henning Bødtker Tønsberg døde etter å ha forlatt førerne sine som ikke ville fortsette bestigningen i det dårlige været. ²²¹ I alle tilfelle denne privatiseringen av førervesenet en svært interessant hendelse i historien om organisert fjellføring i Norge, da det offentlige her sa fra seg kontrollen over fjellføringsevirsomheten, til tross for andre løsninger i Alpelandene, noe som fortsatt i dag er et egenartet trekk ved fjellføringen i Norge.

To av de nye patentførerne var tidligere tilknyttet veiviseresenet til Nordre Bergenhus Amt. Det var gårdbruker Lars Larsen Lien i Jostedalen, som hadde blitt NBA-veiviser samme år (1890), etter at den forrige veiviseren; gårdbruker Rasmus Larsson Faaberg NBA-veiviser siden 1886, ikke godtok reforhandling av takstene. I Oppstryn var det gårdbruker Thor Antonsen Greidung som fikk førerpatent, han hadde vært NBA-veiviser siden 1883. ²²² Ved begge disse stasjonene ble føringsvirsomheten i lang tid videreført gjennom patentførervesenet. I fikk også Olden en patentfører, da gårdbruker Lars Jansen Batalden førerpatent i 1890.

3.4 Konklusjon

Turistforeningen hadde helt fra stiftelsen i 1868 mål om å arbeide for å styrke fjellføringen i Norge. I den første tiden bestod dette av å publisere informasjon om førerne i årbøkene, som navn, takster og tilholdssted, men dette var ikke et systematisk arbeid. På 1880-tallet ble opprettelsen av et

218 Amtmannen i NBA i brev til Jens Andersen Aars datert 3. juni 1890. Her etter Horgen 1999:152.

219 Horgen 1999:152-156.

220 Horgen 1999:138-150.

221 Johnsen 1991:237-239. Førerne var Anfind Vetti og sønnen Nils, som senere ble patentførere, samt Peder Jørgensen Melheim som hadde vært fører for Johannes Heftye på en bestigning av Store Skagastølsting året før. Ulykken ble undersøkt i en rettssak, men førerne ble frikjent. Anfind Vetti fikk derimot en bot på 40kr for ikke å møte til en av forklaringene. Boten ble betalt av Thommas Heftye (Johannes Heftyes far), da det var han som overtalte Anfind til å nøye seg med en skriftlig forklaring.

222 Horgen 1999:139-148.

organisert førervesen diskutert og inspirasjonen fra utlandet var åpenbar. Denne kom til Norge gjennom ulike kanaler; en internasjonal turist-kongress, reiseerfaring fra Alpene og direkte kommunikasjon med alpeklubber.

I kapittel 2 viste jeg at det fantes to organisasjonsmodeller for førervesenet i Alpene. I Chamonix var førervesenet organisert gjennom et samarbeid mellom lokale myndigheter og et guidekompani. I Sveits ble det organisert gjennom et samarbeid mellom kantonale myndigheter og lokalforeningene under Schweizer Alpen-Club. En variant av det førstnevnte ble foreslått innført i Norge av Carl Hall, men Jens Andersen Aars valgte å benytte det Sveitsiske systemet som mal. Sveitserførerene var godt ansett og dette systemet innebar at det var Turistforeningen som skulle være organisator. Det offentlige ble ikke en del av systemet i Norge, selv om det hadde vært det i Sveits.

Regelverket til patentførervesenet hadde mange likheter med regelverket i Sveits og i Østerrike. Det hadde også likheter med regelverket til skyssvesenet, og ikke minst kontraktene fra NBAs veivisesvesen. Til tross for at disse ikke ble nevnt i debatten på 1880-tallet, kan de allerede eksisterende Norske institusjonene ha påvirket utformingen av patentførervesenet.

Innføringen av et organisert førervesen etter utenlandsk modell var mulig da; lignende institusjoner hadde *tradisjon* i Norge. Tiltroen til private organisasjoner som Turistforeningen var stor. *Økonomien* til Turistforeningen var styrket ved innvilgelsen av statsbidrag i 1887. Turismen var på et *utviklingsstadium* der spesielt utenlandske turister søkte førstebestigninger, og de trengte gode fjellførere. Samtidig var den norske fjellspporten på et relativt lavt *utviklingsstadium*, noe som hindret innføringen av kurs og opptaksprøver, da man ikke fant kvalifiserte instruktører. Sveitserførerene var vel ansett og dette var et *bevis* for at et organisert førervesen etter Sveitsisk mal var virksomt. Turistenes var en velorganisert *interessegruppe*, og de arbeidet for et organisert førervesen. Patentførervesenet ble formet annerledes enn i Sveits. Hovedforskjellen var at man ikke hadde inkluderte en eksamens- og kursordning. Dette var mer et resultat av begrensninger i økonomi og kompetanse/utviklingsstadium, enn et ønske om å gjøre noe annerledes. En annen forskjell var at det offentlige ikke ønsket å bli en del av det nye førervesenet i Norge. Selv om dette var vanlig i Alpelandene.

4 1890-1914: Storhetstid for patentførervesenet

Perioden 1890-1914 kan sees på som storhetstiden til patentførervesenet, og den sammenfalt med en storhetstid for turismen i Norge. Ved oppstarten av patentførervesenet i 1890 var naturturismen i Norge allerede relativt omfattende, og den økte i omfang utover i perioden. Sluttet for storhetstiden har jeg satt til krigsutbruddet i 1914 som hadde stor innvirkning på turismen i Norge og ellers i Europa.

Hvorfor og hvordan fjellførere i Norge ble benyttet og organisert i denne perioden undersøkes gjennom patentførervesenet og patentførerne. Dette gjøres ved å spørre; hvordan patentførervesenet ble driftet, hvem patentførerne var, og hvordan patentførervesenet var organisert i de ulike fjellområdene. Profesjonaliseringen av fjellføringen undersøkes blant annet ved å se på hvordan førerkurs, som en form for *utdanning*, ble en del av patentførervesenet i slutten av perioden. Og i hvilken grad fjellføringen tok steg mot å bli et *fulltidsyrke*. Den utenlandske påvirkningen undersøkes gjennom; i hvilken grad førerkursene var bygget på idéer og kunnskap fra Alpene. Kapittelet starter med et overblikk på turismen og friluftslivet i perioden.

4.1 Fra oppdagelsesreiser til masseturisme

Turismen og friluftslivet gikk gjennom store forandringer i perioden. Gjennom omfattende kommunikasjonsutbygging ble nye områder åpnet for de reisende. Utbyggingen gjorde det også mulig å frakte reisende i et større antall, på kortere tid, enn tidligere. Et kjennetegn på perioden var satsningen på kommunikasjonsutbygging som i større grad bandt hele landet sammen.²²³ Dampskipsfarten fortsatte å øke, og i 1893 startet det som i dag er kjent som Hurtigruten, på strekningen Trondheim-Hammerfest. Ruten var drevet av Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS) med støtte fra staten. Avgangen korresponderte med tog fra Kristiania og var en revolusjon for reiser til Nord-Norge. Tidligere hadde rutene i nord kun vært sommerruter, men med VDS's satsning ble de til helårsruter. Utbygging av togtilbudet var spesielt stor i denne perioden. Det populære fjellområdet Jotunheimen fikk forbedret tilkomst da Gudbrandsdalsbanen stod klar til Otta i 1896, samt forlenget til Dombås i 1913. Også Hardangervidda ble i denne perioden lett tilgjengelig for turistene. I 1894 ble deler av det som skulle bli Bergensbanen og Sørlandsbanen vedtatt. Bergensbanen ble prioritert, og byggingen av banen mellom Voss og Hønefoss ble ferdigstillet i 1909.²²⁴

I perioden ble også reiselivet for alvor åpnet for den voksende middelklassen i Europa. Reisebyråer

²²³ Nerbøvik 1999:39-40.

²²⁴ Nerbøvik 1999:46. Sørlandsbanen ble nedprioritert og stod ikke ferdig før under annen verdenskrig. Det ble samtidig åpnet for bygging på det som i dag er Nordlandsbanen, som stod ferdig til Bodø i 1962.

som Coocs & Sons var sentrale entreprenører i utviklingen.²²⁵ Reisene varte gjerne bare noen uker, mot de tidligere «Grand Tour» reisene til overklassen, som varte i flere måneder, og gjerne flere år. De tradisjonelle reisende, ofte med medlemskap i The Alpine Club, foretrakk fortsatt å reise på egen hånd. De søkte til den uoppdagede norske fjellheimen, mens «tourists» dro på cruise i de norske fjordene.²²⁶ Interessant for fjellførerne var at begge disse gruppene skapte et marked for deres tjenester.

Tradisjonelt var det engelskmennene som hadde stått for brorparten av reisene foretatt i Norge. Mot slutten av 1880-tallet, og spesielt ved århundreskiftet, kom det dog mange turister fra Tyskland. Den tyske interesse for Norge som turistland har mange forklaringer. Professor Peter Fjågesund har samlet flere av disse og peker på en interesse for vikingtiden, synet på Skandinavia som en kilde til mental hygiene, populariteten til Knut Hamsuns bøker og ikke minst Keiser Wilhelm II sine 22 norgesreiser i perioden 1889-1914. Dette resulterte i at tyskerne, sammen med svenskene, inntok plassen bak engelskmennene i antall reisende til Norge i perioden.²²⁷ Totalt gikk antallet personer registrert i «innreisestatistikken», der en stor del var turister, kraftig opp. Fra 16776 personer i 1888 til 46232 personer i 1912.²²⁸

Det norske turistlivet var uten tvil i vekst. Turistforeningens medlemsmasse økte fra 2248 medlemmer i 1890 til 4364 i 1914.²²⁹ Interessen for fjellsporten økte og Turistforeningen hadde gjort et poeng av å skille seg fra alpeforeningenes fokus på alpinisme, men ble etter hvert en viktig tilrettelegger for slike aktiviteter i norske fjell.²³⁰ Spesielt etter århundreskiftet skjøt den norske fjellsporten fart, og i slutten av perioden var norske klatrerebragder kjent også utenfor landets grenser. I 1907 nådde de norske klatrerne Carl Wilhelm Rubenson og Ingvald Monrad Aas til en høyde av 7270moh. i sitt forsøk på å klatre Karabu (7340moh.) i Himalaya. Dette var da verdensrekord og ingen hadde tidligere klatret til en slik høyde.²³¹ Bestigningen skal ha vært en betydelig årsak til at Norsk Tindeklub (NTK) ble stiftet i 1908 av blant andre Rubenson, kun uker etter hans hjemkomst.²³² Stiftelsen av NTK kan tolkes som et klart tegn på at nordmennene nå for alvor hadde tatt del i den fjellsporten som engelskmennene hadde introdusert. Nord-Norge ble sett

225 Kolltveit 1880:94.

226 Fjågesund & Symes 2003:48-56.

227 Fjågesund 2014:475-483.

228 Welle-Strand 1978:12,42. Tallene er for månedene mai-sept. Ifølge Welle-Strand er denne «innreisestatistikken» fra før 1923 ikke så pålitelig, da den var utarbeidet på grunnlag av «konduktørers opptellinger og trafikksekskapenes summariske oppgaver». Etter 1923 ble den basert på passkontroll; Welle-Strand 1978:12.

229 DNT årbok 1890:232. DNT årbok 1914:210.

230 Hagen 1992:13-14. Bl.a. bygget Turistforeningen Skagastølsbu i 1894, som et utgangspunkt for fjellspørturer i Hurrungane.

231 Mytting 2012:55-56.

232 Mytting 2012:57.

på som mulighetenes land da den norske fjellsporten skule vinne sitt ry. Bestigningen av Stetind (1392moh.) i 1910 av Carl Wilhelm Rubenson, Ferdinand Schjelderup og Alf Bonnevie Bryn, var selve symbolet på denne erobringen. Bestigningen av Stetind hang høyt. Både Carl Hall og William Cecil Slingsby hadde tidligere gjort forsøk på å nå toppen, og de norske klatrerne høstet internasjonal anerkjennelse.²³³ Utover disse klatrebragdene ble også fjellsporten mer allmenn. I perioden 1876-1895 ble Store Skagastølstind besteget kun 24 ganger, mens den i perioden 1896-1916 ble besteget hele 575 ganger.²³⁴ Også kvinnene ble en del av fjellsporten og norske Therese Bertheau (1861-1936) ble i 1894 den første kvinnen på Store Skagastølstind.²³⁵

4.2 Driften av patentførervesenet

Her undersøker jeg ulike sider ved patentførervesenet for å kunne svare på hvordan det ble driftet. Patentførervesenet ble administrert av styret i Turistforeningen. Hvilken mulighet hadde patentførerne til å påvirke styret? Hvem bestemte over tildeling og oppsigelse av førerpatenter? Turistforeningen støttet flere av patentførerne med økonomiske midler i tillegg til førerpatentet. Hvordan foregikk dette? Turistforeningen og patentførervesenet var innblandet i flere konflikter i perioden. Hva kan disse konfliktene belyse om patentførervesenet som institusjon?

4.2.1 Sentralstyrt

I Kapittel 3 viste jeg hvordan førerreglementet fra 1889 formet panterførervesenet til en sentralstyrt institusjon. Det var styret i Turistforeningen som hadde hånd om det meste, og dette var i tråd med den øvrige driften av foreningen. Styret bestod av fem medlemmer, i tillegg til sekretær og kasserer. I §3 i foreningens statutter heter det; «Foreningens Anliggender og Midler bestyres og forvaltes af en i Kristiania værende Direktion».²³⁶ Styret var valgt av generalforsamlingen, som igjen hadde endelig bestemmelsesrett over bruken av foreningens midler, på forslag fra styret.²³⁷ Dermed var patentførervesenet, slik som Turistforeningen og lokalforeningene ellers, styrt fra byene, mens utførelsen av tjenestene lå hos lokalbefolkningen. Dette gav et klart maktskille mellom det urbane og rurale. Turistforeningen skulle godkjenne, regelbinde og tariffeste patentførerne, mens de tilsynelatende hadde liten mulighet til å si sin mening i saken. Denne maktbalansen kan ha endret seg noe utover i perioden, da flere av patentførerne ble respekterte menn i miljøet rundt Turistforeningen. Hvis de meldte seg inn i foreningen hadde de også mulighet til å møte, med stemmerett, på generalforsamlingene. Blant annet møtte noen av patentførerne ved Folgefonna på

233 Mytting 2012:58-62.

234 DNT årbok 1918:181.

235 Bertheau ble første kvinne i DNT's styre i 1902, og ble innbudt medlem i NTK i 1909 til tross for at NTK ikke åpnet for kvinnelige medlemmer før i 1975. Grimeland 2004:14, 131-133. Se ellers Singsaas 2004 og Vibe 2012.

236 DNT årbok 1868:82-84.

237 I den anledning har jeg søkt etter et eventuelt privatarkiv fra Aars, uten hell.

generalforsamlingene i Turistforeningen for Bergen By og Stift, men dette var for å påvirke tildelingen av midler til deres prosjekter for tilrettelegging for økt turisme.²³⁸

4.2.2 Tildeling og oppsigelse av førerpatent

I starten var Jens Andersen Aars sentral i utvelgelsen av de som skulle få førerpatent; «Jeg forbeholder mig senere at fremkomme med forslag om, til hvem i tilfælde patentet til en begyndelse bliver at uddele».²³⁹ Aars satt i styret og de skulle velge hvem som fikk førerpatent. Hvordan ble det bestemt hvem som skulle kunne få førerpatent?

Da amtmannen i NBA skulle velge ut hvem som skulle bli amtets veivisere på Jostedalsbreen brukte han lokale embetsmenn, som prest og lensmenn, til å innhente informasjon om potensielle kandidater. Ved flere anledninger gjorde også potensielle veivisere seg kjent ved å sende brev til amtmannen.²⁴⁰ Bjørne-Larsen har vist at Turistforeningen også mottok brev fra ulike fjellførere, med forespørsel om å få tildelt førerpatent, gjerne med vedlagte attester fra turister.²⁴¹ Allerede det første året fikk foreningen slike forespørsler; «flere andragender er i årets løb indkomne om tildeling af førerpatent».²⁴² Utover dette kunne lokalforeningene også være aktive i utvelgelsen av nye patentførere; «Efter forslag av Skien-Telemarkens Turistforening er som nye patentførere antat Aasmund Bitubæk, Rauland, og Ole Throndsen, Rjukan».²⁴³ Inspeksjonsreisene, i regelen foretatt av styrets sekretær, var viktige for å komme i kontakt med nye potensielle patentførere. Disse reisene hadde mer eller mindre foregått siden foreningens stiftelse. Formålet var å undersøke hvordan turistlivet skulle videreutvikles, finne prosjekter som foreningen ønsket å støtte og kontrollere at prosjektene de støttet ble utført på en ordentlig måte. Etter hvert som foreningens veier, broer hytter, båter o.l. ble tallrike, økte omfanget av inspeksjonsreisene. «Inberetning om sekretærens inspeksjonsreise» ble vedlagt årsberetningen i årbøkene, og dannet grunnlaget for det videre arbeidet til styret. Reisene kunne vare i flere uker, og dekket relativt store områder; «Den hele inspeksjonsreise var på ca. 1625 km., hvoraf jeg tilbagelagde de 510 tilfods».²⁴⁴ På disse reisene ble også førerforholdene inspisert. Ansettelse av nye patentførere var ofte et resultat av disse inspeksjonsreisene, der foreningen selv kom i kontakt med potensielle patentførere:

Føreren paa Skogadalsbøen, Erik Nyhus, var nu vel kjendt i takterne deromkring og havde mange

238 Ulvund 2005:66.

239 Aars i DNT årbok 1989:124.

240 Horgen 1999:139.

241 Bjørne Larsen 2000:78. Bjørne Larsen har brukt noen brev fra Turistforeningens arkiv som ikke var tilgjengelige for meg.

242 DNT årbok 1890:114.

243 DNT årbok 1910:222.

244 DNT årbok 1890:154.

rosende vidnesbyrd fra turister, men hvem han hadde foretaget bestigninger. Jeg vil tillade mig at foreslå at han tildeles foreningens førerpatent paa betingelse af, at han gjør sig bekendt med et par ruter, som han endnu ei havde befaret.²⁴⁵

Jeg har ikke kommet over noe tilfelle der en patentfører fikk oppsagt sitt førerpatent. Oppsigelsene kom fra patentføreren selv, og de var forbundet med høy alder, sykdom, lav fortjeneste, og i noen tilfeller at førerne emigrerte.²⁴⁶ Dette kan tyde på at tilbakemeldingene, gjennom blant annet førerbøkene, i hovedsak var positive, og at Turistforeningen ikke så det som nødvendig å tilbakekalle noen av førerpatentene.

4.2.3 Økonomisk støtte til patentførerne

Samarbeidet mellom patentførerne og Turistforeningen omfattet ofte økonomisk støtte til føreren og deres prosjekter, for å tilrettelegge for kundene. En av patentførerne som fikk støtte var Gotskalk Gjerde, ved Folgefonna, som fikk førerpatent i 1890. Hvordan ble denne støtten administrert og hvilken betydning hadde det for patentførerne at de fikk økonomisk støtte i tillegg til førerpatentet?

På slutten av 1880-tallet tok turisttrafikken seg kraftig opp i Hardanger. Ikke minst på grunn av faste dampskipruter inn fjorden fra Bergen, en by som igjen hadde dampskipruter til flere store europeiske havnebyer.²⁴⁷ Masseturismen begynte å ta form, og rutene over Folgefonna kunne tilby turistene noe av den spektakulære naturen de søkte. Gotskalk hadde i lengre tid hatt et godt forhold til Turistforeningen og i årboken fra 1875 ble han anbefalt som fører på Folgefonna; «Som pålidelig fører fra Østrepollen [Gjerde] over Folgefonna til Odde kan anbefales gårdbruger Gotskalk Andersen Gjerde».²⁴⁸ I årboken for 1879 ble det trykket en artikkel om Gjerderuten. Denne var skrevet av geograf, etnograf og historiker Yngvar Nielsen (1843-1916) som besøkte Folgefonna halvøya sommeren 1879.²⁴⁹ Nielsen krysset Folgefonna med hjelp av Gotskalk, som han anbefalte; «Han gjorde indtryk af at være brævnt som få, og den, der har ham til fører på Folgefonna, vil neppe risikere noget, i hvilket som helst veir han end kan komme ud».²⁵⁰ De brukte den tradisjonelle ruten, opp Hardingaskaret, som var svært bratt.²⁵¹ Gotskalk foreslo å legge om ruten, mot at han fikk pengestøtte til å bygge en nødvendig bro over elven ved utøset av

245 DNT årbok 1899:161.

246 Patentførerne Ketil Halvorsen Kaase og Halvor Brynhildsen Kaase emigrerte til USA henholdsvis i 1904 og 1905.

Kilde: Utvandrerne fra Tinn 1837-1907. Søkeord: turistfører.

Ola Berge sa i 1923 opp sitt førerpatent; «på grunn av sin fremrykkede alder»; DNT årbok 1925:220.

Sivert Bøie sa i 1908 opp sitt førerpatent; «på grund av svigtende helbred»; DNT årbok 1908:178.

247 Kolltveit 1880:92-97.

248 DNT årbok 1875:161-162. Lars Olsen Bustetun (Kræmmergården) ble anbefalt fra Odda.

249 DNT årbok 1879:53-80. Nielsen var medlem av DNTs direksjon fra 1878-1908, som formann fra 1890-1908.

250 DNT årbok 1879:64.

251 Se kartet i delkapittel 2.5.

Mysevatnet.²⁵² Nielsen var på dette tidspunktet medlem av styret, og skulle senere bli foreningens formann fra 1890-1908. Han var positivt innstillet, men tilskuddet kom ikke før i 1887 da Gotskalk fikk bevilget 100kr til broen. Trolig hadde ikke Turistforeningen tilgjengelige midler før de fikk statsstøtte fra dette året.²⁵³

Dette var det første av mange tilskudd som Gotskalk fikk fra Turistforeningen. Broen ble inspisert av Yngvar Nielsen sommeren 1888, og da ble det også utpekt en tomt for en hytte nær breen på Gjerdesiden.²⁵⁴ Hytten skulle ligge i Urdabotten, og ble støttet av foreningen med 460 kr, utbetalt over to år.²⁵⁵ På den samme inspeksjonsreisen ble det for første gang gjort forsøk på å krysse breen med hest og slede, noe som var vellykket.²⁵⁶ For å ytterligere å forbedre

ruten ble det gitt 200kr til en mindre omlegging av stien, som inkluderte enda en ny bro nedenfor Sundefossen. Disse arbeidene ble inspisert sommeren 1891 av Turistforeningens sekretær.²⁵⁷ Han var fornøyd med arbeidet; «Om eftermiddagen bestigede jeg den oparbeidede del af rideveien fra Gjerde, der viste seg at være meget god».²⁵⁸ Han inspiserer også Urdabottenhytten, som bestod av to rom med fire senger til sammen, samt en kjeller med kjøkken og rom til førerne.²⁵⁹ Etter dette fulgte flere bevilgninger til en forlengelse av rideveien helt opp til brekanten. 300kr. ble bevilget i 1891 og veien ble inspisert sommeren etter.²⁶⁰ Veianlegget var ved inspeksjonen ikke helt ferdig og noen deler var ifølge inspektøren ikke godt nok bygget, men ytterligere 500kr, ble bevilget samme året. Etter at arbeidet var ferdig ble veien inspisert av lensmannen og funnet i orden. Samarbeidet mellom Turistforeningen og Gotskalk, inkluderte tilskudd på over 1500kr., over en syvårsperiode. Dette var betydelige midler, da det årlige statstilskuddet i perioden var mellom 3000 og 5000kr. Med en god vei som gav mulighet til å benytte kløvhester, og en hvilehytte, ble turen enklere å gjennomføre for turisten. Tilskuddene fra Turistforeningen gjorde Gotskalk i stand til å tilby et

Illustrasjon 6: Notis i Aftenposten om vellykket prøvetur med hest og slede på Gjerdelinjen.



En Slædetur over Følgefonden.
Et "Aftenposten" skrives fra
Oslo 24de Juli 1888.
Følgefonden er 23de Juli passeret paa
Slæde af 3 Turister, hvorefter der af Gaard-
bruger Gotstall Andersen Gjerde, Mauran-
ger, vil blive oprettet Slædestybs over Fonden.
Mauranger er Udgangspunktet.
Den nye Sport anbefales meget og vil
sandsynligvis finde takrige Dyrkere. Jaar
fjeres kun paa Arbejdsflæder.

Kilde: Aftenposten 28.07.1888.

252 DNT årbok 1879:65. Se kartet i delkapittel 2.5.

253 Se avsnitt 3.3.2.

254 DNT årbok 1888:92-93.

255 DNT årbok 1888:121, DNT årbok 1889:91.

256 Denne turen er bla. skildret i et reisebrev i Aftenposten 31.07.1888.

257 DNT årbok 1892:143-147.

258 DNT årbok 1892:144.

259 Hytten ble demmet ned ved utbyggelsen av Mauranger kraftverk på 1970-tallet.

260 DNT årbok 1893:159-160.

produkt som rettet seg mot det brede lag av cruise-turister i Hardangerfjorden.²⁶¹ Gotskalks stilling som patentfører kan ha gjort det lettere å få bevilget penger fra Turistforeningen.²⁶²

4.2.4 Konflikt mellom konkurrerende førere

I kapittel 2 viste jeg at den tradisjonelle ruten fra Gjerde til Tokheim fikk konkurranse av en rute fra Sundal til Tokheim eller Buer. Konkurransen mellom de to rutene fortsatte.²⁶³ Turistforeningen blandet seg i konflikten ved å støtte Gotskalk, som førte på Gjerdelinjen, med økonomiske midler og førerpatent fra 1890.²⁶⁴ Hovdføreren på Sundalsruten, Samson Olsen Sundal, fikk ikke førerpatent. Hvorfor valgte Turistforeningen å støtte bare den ene parten?

Også Samson foretok en vellykket prøvetur med hest og slede over breen i 1888.²⁶⁵ I 1889 åpnet et lite hotell nede på dampskipskaien. Sundal hadde jevnlig dampskipsanløp.²⁶⁶ Det ble bygget en hytte, Breidablikk, oppe ved brekanten, slik som på Gjerdelinjen. I tillegg skjenket Deutcher Nordlandsverein 2000 mark til byggingen av en ridevei opp til brekanten.²⁶⁷ Denne tyske Turistforeningen valgte dermed å støtte den

Illustrasjon 7: Notis i Aftenposten om velykket prøvetur med hest og slede på Sundalslinjen.

I Vangslæde over Folgefonden.
Fra Utne telegraferes til "Berg. Tid.:" Iordag kom Bestyrer Wilson til Odde fra Mauranger efterat have kjørt i Vangslæde over Folgefonden.

Han gik op fra Sundal forbi Garshammerfæteren. Naturen henrivende, storartet. Opstigningen paa denne Vinje er let. Overfarten med Skydskarl Samson Sundal farefri.

Kilde: Aftenposten 25.08.1888.

andre parten i konflikten mellom de to konkurrerende linjene. Fordelen med Sundalslinjen var at den gikk like ved Bondhusbreen, som var et besøk verdt i seg selv.²⁶⁸ Turistforeningen bevilget i 1888/89 200kr til føreren Samson, men 130kr av dette ble inndratt som restbeløp i 1890/91, trolig fordi det ikke var blitt benyttet.²⁶⁹ Turistforeningen støttet altså ikke Sundalslinjen i særlig grad.

261 I tillegg til pengestøtten fra DNT fikk folkene på Gjerde pengestøtte fra reisebyrået Coocs & Sons; Ulvund 2005:65.

262 Gotskalk Gjerde fikk ikke alle forespørselene om støtte igjennom. På generalforsamlingen i 1890 ble en søknad fra Gotskalk om et årlig bidrag på 200kr til reinsdyrskysse over Folgefonna forkastet. DNT årbok 1889:131.

263 I tillegg til konkurransen mellom Gjerde og Sundal var også Jondal en destinasjon for turistene. I DNT årbok 1875 ble det publisert en reiseskildring fra en tur med lokale fjellførere Jondal til Skyrdalsfossen, som var en til da ukjent turistrute. DNT årbok 1875:154-157. (Skyrdalsfossen har et fall på 260m. Fossen ble utbygd i 1973 i forbindelse med Mauranger Kraftverk.) I en artikkelen i Aftenposten 18.08.1890 ble det fremmet forslag om at rideveien ikke burde ligge ved hverken Gjerde eller Sundal, men fra Jondal og til Naa på den andre siden.

264 Også fra Oddasiden var det flere fjellførere i aksjon, se 2.5.3. Ikke før i 1934 ble det utstedt førerpatent til en fører på Oddasiden.

265 Aftenposten 1888 25.08.1888.

266 Kolltveit 1880:47-53, 92-97, Markhus 2005.

267 Aftenposten 18.08.1890, Ulvund 2005:65.

268 Reiseskildring fra en tur Sundal-Tokheim med Samson Sundal i Aftenposten 01.08.1891

269 DNT årbok 1890:112.

Turistforeningens sekretær beklaget seg over at Deutcher Nordlandsverein hadde gitt pengestøtte til Sundalslinjen uten å inspisere begge rutene og å forhøre seg med Turistforeningen;

Beklagelig er det, at ikke begge linjer blev ordentlig undersøgt og kalkulerede, inden linjevalget på en måde blev truffet derved at «Deutcher Nordlandsverein» uanseet direktionens henvendelse om at udsætte med arbeidet, indtil nærmere undersøgelser havde godtgjort, hvilken linje var den bedste, ved sin befuldmægtige besluttede, at det af nævnte forening bevilgedes store bidrag 2000mark skulde anvendes på Sundalslinjen.²⁷⁰

Dette viser at Turistforeningen kun ønsket én rute over Folgefonna. En grunn til dette kan ha vært den åpenbare fordelene ved å investere ressursene til Turistforeningen og Deutcher Nordlandsverein på den samme ruten, da utgiftene til veier, hytter o.l. da ville bli lavere. Det kan også tenkes at Turistforeningen ikke ønsket to konkurrerende ruter, da inntektsgrunnlaget naturlig nok ble svekket for den enkelte fjellføreren. Dette minner om konkurranseregulering gjennom karteller, som var vanlig i perioden.²⁷¹ Ved å sikre en stabil inntekt økte, man muligheten for at fjellføreren fortsatte i lang tid, og dette kunne trolig heve førerens kvalitet.

Medvirkende til at Turistforeningen valgte å støtte Gjerdelinjen istedenfor Sundalslinjen, var at de oppfattet sistnevnte som mindre sikker og mer tidkrevende enn førstnevnte. Sikkerhetsutfordringene på Sundalslinjen var knyttet til at ruten i større grad gikk igjennom områder med bresprekker, og at den hadde mindre landkjenning slik at det var større risiko for å gå seg bort i dårlig sikt. Sommeren i 1892 ble førstnevnte illustrert, da et følge på fire engelskmenn, to kjøregutter og fjellføreren Torbjørn Bondhus skulle krysse Folgefonna fra Sundal til Buer.²⁷² Den ene hesten falt i en bresprekk, følget klarte ikke å redde den, og hesten døde. Kristian Bing fra Turistforeningen fra Bergen By og Stift forhørte føreren om ulykkesforløpet og kommuniserte med de engelske turistene etter at de var dratt hjem. Han viste til tidligere uttalelser, og konkluderte med at ruten fra Sundal til Buer var farlig på grunn av bresprekker, både fra Sundal til Buer og fra Sundal til Tokheim.²⁷³

Konkurransen tilspisset seg i 1890 da førerne på Gjerde hadde inngått en avtale om enerett til nedgangen ved Tokheim, som var regnet som tryggere og mindre strabasios enn den ned til Buer.²⁷⁴ Turistforeningen for Bergen By og Stift gikk inn og meglet i denne saken, og fikk oppsitterne på Gjerde til å frafalle avtalen i 1894.²⁷⁵ Likevel er det flere reiseskildringer som viser at fjellførerne

270 DNT årbok 1891:146-147.

271 F.eks. ølkartell, råverekartell o.l.

272 Samson Sundal var naturlig nok ikke den eneste som virket som fjellfører i Sundal. Se avsnitt 4.3.3.

273 Aftenposten 07.11.1892. Ifølge Bing lå sprekkene i forbindelse med bresprekkene Buerbreen og Blådalsbreen.

274 Avtalen er trykket i Tokheim 2007.

275 Ulvund 2005:66-67.

fra Sundal brukte nedstigningen til Tokheim også før avtalen om eneretten ble hevet.²⁷⁶

Sundalslinjen ble i likhet med Gjerdelinjen anerkjent som en flott rute, og til tross for ulykken fikk den mange besøkende. Hotellet og dampskipsanløpet i Sundal var viktige konkurransefordeler. Det skjedde heller ingen nye ulykker på ruten og fra sommeren 1894 fikk Samson Sundal også førerpatent. Turistforeningen anerkjente med dette Sundalslinjen. Likevel var det flere i foreningen som fortsatt foretrakk Gjerdelinjen, og da Aftenpostens redaktør i 1895 krysset Folgefonna, gjorde han det langs Gjerdelinjen etter overtalelse fra Turistforeningens formann, Yngvar Nielsen.²⁷⁷

4.2.5 Konflikt med lokalt organisert førerlag

Turistforeningen havnet i konflikt med et lokalt organisert førerlag ved Bødalen ved Jostedalsbreen. Fjellførerne i Bødalen hadde en av de mest populære breovergangene på Jostedalsbreen, fra Bødalen/Loen på vestsiden og over til Kronen på østsiden, som sin arbeidsplass. Sommeren 1908 søkte Turistforeningen ny patentfører for Bødalen og Simon Bødal fikk førerpatent. Samme sommer sa han derimot opp førerpatentet, fordi de fire andre fjellførerne i Bødalen også ønsket førerpatent. Dette likte Turistforeningen dårlig, og som straff innvilget de ikke noen av deres forespørsler om økonomiske bidrag.²⁷⁸ Fjellførerne i Bødalen dannet da sitt eget «førerlag», som ifølge Turistforeningen; «har gjort krav paa at overta al føring fra Bødal efter regler og takster, som laget selv bestemmer».²⁷⁹ Turistforeningen tilbød deretter at tilsammen to førere kunne få førerpatent, men tilbudet ble i første omgang avvist av de lokale førerne. I 1910 nærmet det seg tilsynelatende en løsning, da to førere hadde sagt ja til å motta patent, men det skulle gå enda litt tid før det ble tildelt, da forhandlingen om takstene var vanskelige.²⁸⁰ Turistforeningen uttalte i årsberetningen for 1921 at; «førerforholdene mellom Kronen og Loen [...] later meget tilbake at ønske. Turistforeningen har gjennom mange aar forsøkt at faa ansat faste førere her, men det er strandet på umulige krav fra befolkningens side».²⁸¹ Dette viser at konflikten ble langvarig. Turistforeningen var ikke interessert i å gi ut mange førerpatent på et sted. Dette kan ha med den nevnte kartelliseringen å gjøre og at foreningen ikke ønsket mange konkurrerende patentførere.

Opprettelsen av førerlaget i Bødalen var et eksempel på at fjellførerne organiserte seg for å hevde

276 Se eks. reiseskildring i Aftenposten 01.08.1891, der følget bruker ruten Sundal-Tokheim.

277 Aftenposten 01.08.1895. Dette var forøvrig den første, og eneste, turen gjennomført med reinsdyr som trekkdyr. Gotskalk hadde arbeidet for denne ideen siden han fremmet forespørsel om pengestøtte på 200kr årlig til reinsdyrskys i 1890. I 1894 skaffet ha fire reinsdyr, men disse ble borte fra fjellbeitet. I 1895 hadde han skaffet nye, og turen ble en realitet.

278 DNT årbok 1909:233-234.

Førerlaget i Bødalen er tidligere omtalt i Bjørne-Larsen 2000:78.

279 DNT årbok 1910:222-223.

280 DNT årbok 1911:238.

281 DNT årbok 1921:246.

sine interesser med mer tyngde ovenfor Turistforeningen. Likevel kom det aldri til noen fjellførerforening som dekket større områder, for eksempel hele området rundt Jostedalsbreen, slik som i Sveits.²⁸² I Bødalen valgte de å stå samlet for å hevde sine interesser ovenfor Turistforeningen. Det sterke samarbeidet mellom fjellførerne ved Bødalen står i kontrast til det konkurransepregede forholdet mellom fjellførerne i Mauranger ved Folgefonna.²⁸³

4.3 Patentførerne

Sentralt i patentførervesenet var patentførerne selv. Ifølge forfatter Mario Colonel dominerte det han omtalte som «peasant-guides», guidingen i Chamonix helt frem til 1950-tallet, da utbygging av skisentre og fokus på skikjøring satte dem på sidelinjen.²⁸⁴ I hvilken grad passer betegnelsen «peasant-guides» på de norske patentførerne? I Alpene ble guidingen raskt en fulltidsjobb i sommersesongen.²⁸⁵ I Norge later det til at fjellføringen forble en del av et mangesysleri. Hvilke yrkesgrupper kom patentførerne fra? Muligheten for ekstra inntekt var nok en stor del av motivasjonen bak ønsket om å bli patentfører. Var inntekten så god at den gav grunnlag for en profesjonalisering av yrket? I tillegg til patentførerne var det naturlig nok også mange andre som virket som fjellførere, hvem var de og hvilket forhold hadde patentførerne til disse?

4.3.1 Yrkesbakgrunn

I kapittel 2 viste jeg at flere av førerne rundt Folgefonna var gårdbrukere, som tilfeldigvis bodde og arbeidet ved et av fjell- og breområdene som turistene ønsket å besøke. Patentførervesenet rekrutterte mange patentførere fra denne gruppen – gårdbrukere som drev fjellføringsvirksomhet med utgangspunkt i sin egen gård. Ofte hadde disse gårdene allerede en lang tradisjon for fjellføring. Ved flere slike gårder hadde førervirksomheten gått i arv, og dette ble også vanlig hos patentførerne. Til eksempel var det i alt tre generasjoner patentførere ved Vetti gård i Utladalen ved Jotunheimen i perioden.²⁸⁶ En av de viktigste grunnene til at gårdbrukere lot seg rekruttere til å bli patentførere var nok muligheten til ekstra inntekt, spesielt siden de var snakk om betaling i rene penger. Gårdbrukervirksomheten i Norge i perioden kjennetegnes ved utbredt mangesysleri. Gårdsdriften ble ofte støttet opp med inntekter fra jakt, fiske, håndarbeid og håndverk. Spesielt var dette vanlig i vinterhalvåret. Patentførervirksomheten kunne nok passe godt inn i et slikt mangesysleri, men ulempen med å arbeide som patentfører var at sesongen nesten utelukkende var om sommeren. Dette gjorde det nok vanskelig å kombinere føringen med gårdsdriften, som var

282 Mer om dette i avsnitt 4.3.4.

283 Se avsnitt 4.2.4

284 Colonel 2009:145.

285 Se delkapittel 2.2.

286 Anfind Vetti patentfører 1890-1900, den ene sønnen Thommas A. Vetti patentfører 1890-1827, den andre sønnen Jørgen A. Vetti patentfører 1904-1907 og barnebarnet Anfind J. Vetti var patentfører fra 1907.

avhengig av en arbeidsintens vekstsesong, spesielt på fjellgårdene. Likevel valgte de å arbeide som patentførere i tillegg til gårdsdriften. Inntektene på føringen var nok så gode at de overskygget ulempene. Flere av disse gårdene tilbød desuten overnatting, noe som bedret inntektsgrunnlaget.²⁸⁷

Flere av patentførerne eide også egne hotell og turisthytter og hadde allerede før de fikk førerpatent gått inn i turistbransjen med full styrke. Det var naturlig at flere hotell- og turisthytteeiere ønsket å drive som fjellfører for å ha et produkt å tilby de reisende som overnattet hos dem. Førerpatentet, og retten til å kalle seg Turistforeningens patentfører, har nok vært attraktivt for flere av disse, da det hadde en markedsføringsverdi. Den nære koblingen til Turistforeningen kan også ha gjort det lettere for disse personene å søke tilskudd fra foreningen til stier, broer, nybygg o.l.²⁸⁸

En håndfull av patentførerne var håndverkere i utgangspunktet, og kombinerte dette med førervirksomheten. Til eksempel var Skredderen Sivert Th. Bøie patentfører på Gjendebu 1901-1908 og snekkeren Nils K. Storstenrusten var patentfører ved Gjendebu 1901-1903. Håndverkerne hadde ikke samme mulighet som gårdbrukerne til å drive fjellføring fra/over egen grunn. Flere av håndverkerne i patentførervesenet var tilknyttet Turistforeningens egne hytter. Etter at utbyggingen av Bergensbanen var ferdig i 1909, ble noen av jernbanearbeiderne rekruttert til patentførervesenet. De kan ha sett patentførervirksomheten som en erstatning da arbeidet med jernbanen var avsluttet, eller brukt det som et supplement ved siden av videre arbeide med vedlikehold o.l. Blant disse var Erling Hakestad, patentføreren på Finse.

En av patentførerne skilte seg ut ifra resten med sin bakgrunn, og det var skolelærer Johannes Hanssen Vigdal. Han fikk førerpatent i 1890 og holdt til i Solvorn i Sogn, og førte hovedsaklig i Jotunheimen og på Jostedalsbreen; Hvordan endte en skolelærer opp som patentfører? Han var allerede før 1890 kjent som en av førerne som Slingsby hadde opplært. De møttes for første gang i 1882. Slingsby var fornøyd med Vigdals innsats og anbefalte han som fører for andre reisende i *The Alpine Journal*; «For a long campaign, the best man to get is Johannes Vigdal, my companion for nearly five weeks last summer ; he is a sort of national schoolmaster, [...] his school is closed from the end of May until the beginning of October; thus he has plenty of time to go "ti1 fields"». ²⁸⁹ Tilsynelatende var skolelæreryrket vel forenlig med fjellføringen, da man hadde fri om sommeren. Dette gav mulighet til å spe på inntekten. En annen grunn til at skolelærere kan ha blitt foretrukket som førere, var at flere av dem kunne snakke engelsk. Ved oppføringen av Vigdal i patentførerlistene i årboken var det påført; «Anm. Taler godt engelsk». Selv om det bare var en av

287 F.eks. Gotskalk Gjerde tilbød overnatting på sin gård. Se 2.5.3.

288 Dette kommer jeg tilbake til i 4.2.3.

289 Slingsby i *The Alpine Journal* vol 6, s.146.

patentførerne i perioden som var skolelærer, så viste jeg i kapittel 2 at det også var lærere blant de uorganiserte førerne.²⁹⁰ Lærere som Vigdal tilhørte på mange måter en ny form for elite som vokste frem etter at skoleloven fra 1860 skilte skolen fra kirken, og krevde utdannede lærere.²⁹¹ Dette skiller Vigdal fra de andre patentførerne.

Patentførerne kom altså fra flere ulike yrkesbakgrunner, og i tillegg til de mange gårdbrukerne var det både hotelleiere, håndverkere, jernbanearbeidere og en lærer. Dette utfordrer bruken av begrepet «peasant-guides» på patentførerne. Likevel var det slik at majoriteten av patentførerne var tilknyttet landbruket. Ved å undersøke yrkesstatusen til patentførerne gjennom folketellingene i 1900 og 1910, samt informasjon fra Turistforeningens årbøker har jeg kunnet bekrefte at et stort flertall av patentførerne var gårdbrukere.²⁹² Dette er ikke overraskende, da en stor del av den rurale befolkningen var tilknyttet jordbruket. Undersøkelsen viste også at alle førerne jeg fikk treff på var oppført med et yrke utenom førervirksomheten. Dette betyr at de alle drev føringen som et del av et mangesysleri.

4.3.2 Inntektsgrunnlag

En undersøkelse av inntektsgrunnlaget til patentførerne kan gi svar på hvorfor de var blitt førere, men den kan også si noe om i hvilken grad det var grunnlag for videre profesjonalisering av yrket. Økonomiske nedgangstider fra 1899-1905 gjorde livet tøft for mange. Patentførervirksomheten kan ha vært et av flere ben som enkelte benyttet for å kunne holde inntektene oppe. I perioden 1890-1900 økte befolkningen i Norge med en kvart million. Utvandringen til Amerika fikk ett nytt oppsving og perioden 1900-1910 regnes som den tredje utvandringbølgen, da rundt 200 000 nordmenn utvandret.²⁹³ For patentførerne Ketil Halvorsen Kaase og Halvor Brynhildsen Kaase var inntektene fra mangesysleriet og patentførervirksomheten tydeligvis ikke nok, da de valgte å emigrere til Amerika i henholdsvis 1904 og 1905.²⁹⁴

I delkapittel 2.3 viste jeg at veiviserne ved Jostedalsbreen ikke fikk noen form for grunnlønn for sitt arbeid. Slik har det vært også i patentførervesenet, med få unntak. Ved et tilfelle betalte Turistforeningen 50kr til Åsmund Bitubæk for å være patentfører i Rauland. Dette tyder på hans inntektsgrunnlag var lite og at foreningen ønsket å støtte han.

For å få et innblikk i inntektsmulighetene til patentførerne har jeg studert førerhåndbøkene til de to

290 Se avsnitt 2.5.3.

291 Nerbøvik 1999:49-55.

292 Søk på navnene til alle patentførerne i folketellingene 1900 og 1910. Tilgjengelige på; digitalarkivet.no.

293 Nerbøvik 1999:20-23, 69.

294 Se avsnitt 4.2.2.

patentførerene ved Folgefonna i perioden, Gotskalk A. Gjerde og Samson O. Sundal. De førte i all hovedsak på ruter som krysset Folgefonna og taksten for en slik tur var på 8kr. De to patentførerene kunne kreve å ta med en assistent «Dersom Føreren finder, at Veiforholdene gjør det nødvendigt er han berettiget til at for Turen over Bræen at medtage en Ledsager som han forpliktiger sig til at skaffe efter billigste Betaling».²⁹⁵ I reglene var det presisert at når man førte et følge på flere personer var patentføreren berettiget; «fuld Betaling for den første, 25% Tilæg for den annen, 15% for den tredje og 10% for hver overskydende».²⁹⁶ Dette gav en betaling på 10kr for to personer, 11,20kr for tre personer og 12kr for fire personer.²⁹⁷ For turer som ikke var standardturen over Folgefonna, skulle føreren beregne 5kr per dag og 4kr per dag for returen.²⁹⁸ Ifølge Statistisk Sentralbyrå lå daglønnen for menn i ulike yrker på landsbygda i 1890 på mellom 1,96kr og 2,47kr²⁹⁹ Dette viser at en dagsinntekt på minimum 8kr., gjorde føringsvirksomheten over Folgefonna til en lønnsom attåttnæring. Til eksempel kunne Gotskalk og Samson, som begge var gårdbrukere, for denne lønnen leie en gårdsarbeider, som kunne hjelpe til på gården når de selv var på fjellet. I tillegg til grunntaksten, kom inntekter fra salg av overnatting og tilbud om kløvhester. Ulempen med føringsvirksomheten var at inntektene kom uregelmessig. Likevel holdt det med ett føringsoppdrag i uken får å ha en brukbar inntekt. Hvis man kunne få inntekten fra fjellføringen i tillegg til inntekten fra basisyrket, kunne dette gi en god fortjeneste. Det gav grunnlag for en profesjonalisering av fjellføringen.

I førehåndbøkene skulle de reisende skrive ned hvilken sum de betalte patentførerene. Dette ble tilnærmet aldri gjort i førerpatentene til Gotskalk og Samson, og dermed er det vanskeligere å fastslå hvor store inntekter de hadde. En analyse av antallet føringer og antallet personer som benyttet de to patentførerene, vil kunne gi svar på hvor mye de tjente på virksomheten. I førerbøkene til Samson og Gotskalk går det ikke alltid klart frem, hvor mange personer som var med i hvert følge. I flere tilfeller kan man telle antallet underskrifter, men i andre tilfeller ser jeg at reisefølget klart har vært større enn antallet av underskrifter antyder. I noen av innskrivelsene er det presisert hvor mange personer følget bestod av, men dette er unntaksvis. Derfor har jeg valgt å presentere antallet turer, istedenfor å forsøke å anslå hvor mange personer det var snakk om til sammen. Det høyeste bekreftede antallet var 137 personer på en tur.

295 Betingelser (håndskrevne) i førerpatentet til Gotskalk 1890:9 og i førerpatentet til Sundal 1894:9.

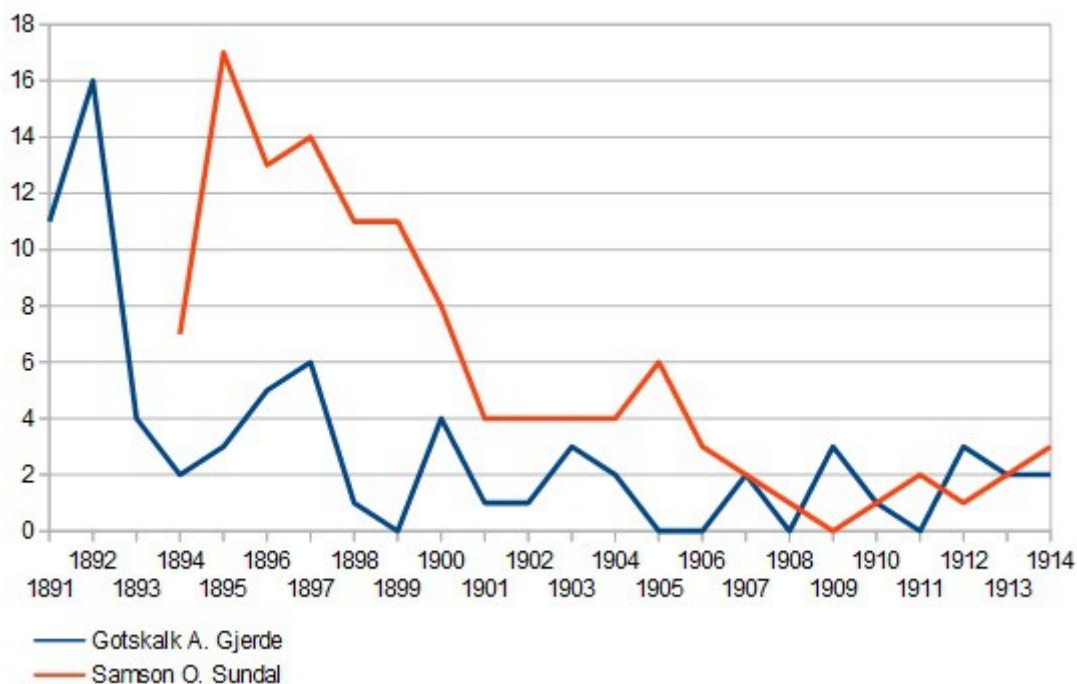
296 Førerreglementet fra 1889, se vedlegg 9.2.

297 Antar da at prosenttilleggene skulle regnes med utgangspunkt i grunntaksten på 8kr.

298 Betingelser (håndskrevne) i førerpatentet til Gotskalk 1890:7-8 og i førerpatentet til Sundal 1894:7-8.

299 Statistisk årbok 2000:210. Foruten en lønn til 3,74kr til tømmerkjørere, men disse måtte stille med egen hest.

Illustrasjon 8: Antall loggførte turer for Gotskalk A. Gjerde og Samson O. Sundal.



Kilde: Gjerde 1890, Sundal 1894.

Av grafen ser vi at Samson, som fikk førerpatent i 1894, utgjorde en stor konkurrent til Gotskalk, som fikk en nedgang i antall turer. I de siste årene før århundreskiftet gikk føringsvirksomheten kraftig ned. I de gode tidene, der begge hadde opp mot 16/17 turer på en sesong, og noen av følgene var på over 100 personer, har nok fortjenesten vært god. De turene med store følger engasjerte selvfølgelig også mange andre i bygden. Både som assistenter og som hestekarere, de gangene følgene ønsket å bruke hesteskys/kløvhester. På Folgefonna var tydeligvis storhetstiden relativt kortvarig. Dette viser at fjellføringen ikke alltid gav en stabil inntekt og dette kan nok ha svekket grunnlaget for en profesjonalisering.

Horgen har vist at forhandlingene om takstene kunne bli vanskelige i forbindelse med veiviservesenet ved Jostedalsbreen.³⁰⁰ I tilfellet med Bødalen breførerlag hadde også Turistforeningen vanskeligheter med å få dem til å akseptere takstene.³⁰¹ Det er naturlig at Turistforeningen ønsket å holde takstene nede, mens fjellførerne ønsket å høyne dem. Ved Folgefonna var fjellførerne på Odda-siden ikke en del av patentførervesenet i perioden. I Yngvar Nielsens reisehåndbok for 1886 kan vi lese at fjellføreren Jacob Aga opererte med en takst på 12-16kr, for en kryssing av Folgefonna fra Odda-siden.³⁰² Dette viser at hans takster var en del høyere enn takstene som patentførerne Gotskalk og Samson opererte med noen år senere. Patentførerne kan

300 Horgen 1999:142-148.

301 Se avsnitt 4.2.5.

302 Nielsen 1886:407. Se kartet i delkapittel 2.5.

ha måttet gå ned på sine takster for å få førerpatent, men det er mulig at reklameverdien patentførerstatusen gav, oppveiet for nedslaget i takstene.

4.3.3 Uorganiserte førere og utenlandske førere

Patentførervesenet omfattet til enhver tid i perioden et sted mellom 18 og 34 patentførere, men det var naturlig nok mange andre utover disse som arbeidet med fjellføring. I folketellingene fra 1900 og 1910 er det til sammen 48 ulike personer som har registrert «stilling og stand» som; turistfører, turistføring eller patentfører.³⁰³ Kun ni av disse 48 var patentførere i Turistforeningen, og dette betyr at de resterende 39 har drevet sin føringvirksomhet utenfor patentførervesenet.³⁰⁴ Det viser at det var mange personer som arbeidet med fjellføring utenfor patentførervesenet, og at disse uorganiserte førerne var langt flere enn patentførerne selv. De kan ha vært tilknyttet hoteller, turistrytter o.l. som ønsket å kunne tilby fjellføring til sine kunder utenfor Turistforeningens kontroll.³⁰⁵

Det er interessant i seg selv at disse fjellførerne valgte å registrere sin «stilling og stand» som; turistfører, turistføring eller patentfører. Dette viser at de regnet fjellføringen for å være et yrke. Også blant disse personene fant jeg at de var registrert med flere yrker, og dermed drev mangesysleri.

Av de 39 registrerte «turistførerne» var det syv som var i familie/husstand med en patentfører. Dette viser at de hadde et nært bånd til patentførervesenet, selv om de ikke var patentførere. Patentførerne samarbeidet nok flere steder med en rekke andre fjellførere og bærere. Dette hadde de mulighet til ifølge takstene, som viste at bruk av assistenter var vanlig. Skulle en kunne bruke et taulag på en sikker måte over en bre eller på klatring trengte man minst tre personer, og hvis man reiste alene gjorde dette at man måtte hyre to fjellførere. På Folgefonna der følger på over 100 personer kunne krysse breen på en gang, trengte man mange assistenter, og patentføreren kan ha fungert i en lignende stilling som skysskafferen i skyssvesenet. Den nevnte kontrakten om enerett til benyttelse av nedgangen til Tokheim for førerne fra Gjerde, var undertegnet av fire ulike menn fra gårdene på Gjerde.³⁰⁶ Det viser at Gotskalk ikke var den eneste som virket som fjellfører på Gjerde, til tross for at det bare var han som hadde patent.

303 Folketellingene fra 1900 og 1910. Tilgjengelige på; digitalarkivet.no. Denne undersøkelsen blir noe omtrentlig, da man ikke kan ha full kjennskap til de hvordan de ulike kategorien ble benyttet.

304 Det er ikke gitt at de som registrerte seg som «turistfører» nødvendigvis faller inn under min definisjon av fjellførere, men det faktum at også noen av patentførerne registrerte seg som «turistfører» gir grunn til å tro at flere av de andre også drev med føring i *fjellet utenfor allfarvei*.

305 I Chamonix var hotelleierne svært misfornøyde med Compagnie sitt monopol på guidingen, siden de ønsket å kunne tilby egne guider til kundene; Colonel 2009:33.

306 Avtalen er trykket i Tokheim 2007. De fire var Gotskalk L. Øvrehus, Gotskalk O. Øvrehus, John Andersen Øvrehus og Ole A. Gjørde.

I Alpene hadde de flere steder regler som begrenset utlendingers tilgang til å virke som guider. For eksempel var det frem til 1930 slik at bare menn fra Chamonix-dalen ble tatt inn som guider i Compagnie des Guides.³⁰⁷ En slik presisering fantes ikke i regelverket til patentførervesenet, men det kom heller ikke til at en utlending ble patentfører. Likevel hendte det at utlendinger var fjellførere for turister i Norge. Rundt århundreskiftet var den engelske klatreren Aubrey Le Blond på en rekke klatreturer i Nord-Norge. Le Blond var en anerkjent klatrer, og president i The Ladies Alpine Club, stiftet i 1907, som var verdens første klubb i sitt slag for kvinner.³⁰⁸ Le Blond brukte guider fra Sveits på sine turer i Norge. Hun begrunnet sitt valg med at det var vanskelig å finne lokale fjellførere, at erfaring var viktigere enn lokalkunnskap og at «The principles of mountaineering are the same all the world over, but it is only in the Alps that a school of first-rate guides has grown up».³⁰⁹ Selv om enkelte utenlandske klatrere brukte guider fra Sveits i Norge, later det ikke til at konkurransen fra utenlandske guider var stor.

4.4 Patentførervesenet i de ulike fjellområdene

I følge reglene for patentførerne skulle de holde seg tilgjengelig på et bestemt sted. Dette kunne være hans eget hjem, en turisthytte, et hotell o.l., og ble benevnt som hans «station». Hvordan var dette nettverket av «stationer» organisert, og var de ulikt organisert i de ulike fjellområdene? Hvordan ble dette nettverket utvidet? Patentførervesenet dekket ikke Nord-Norge i perioden. Hvordan var førerforholdene ordnet i denne landsdelen?

4.4.1 Patentførervesenet ved oppstarten

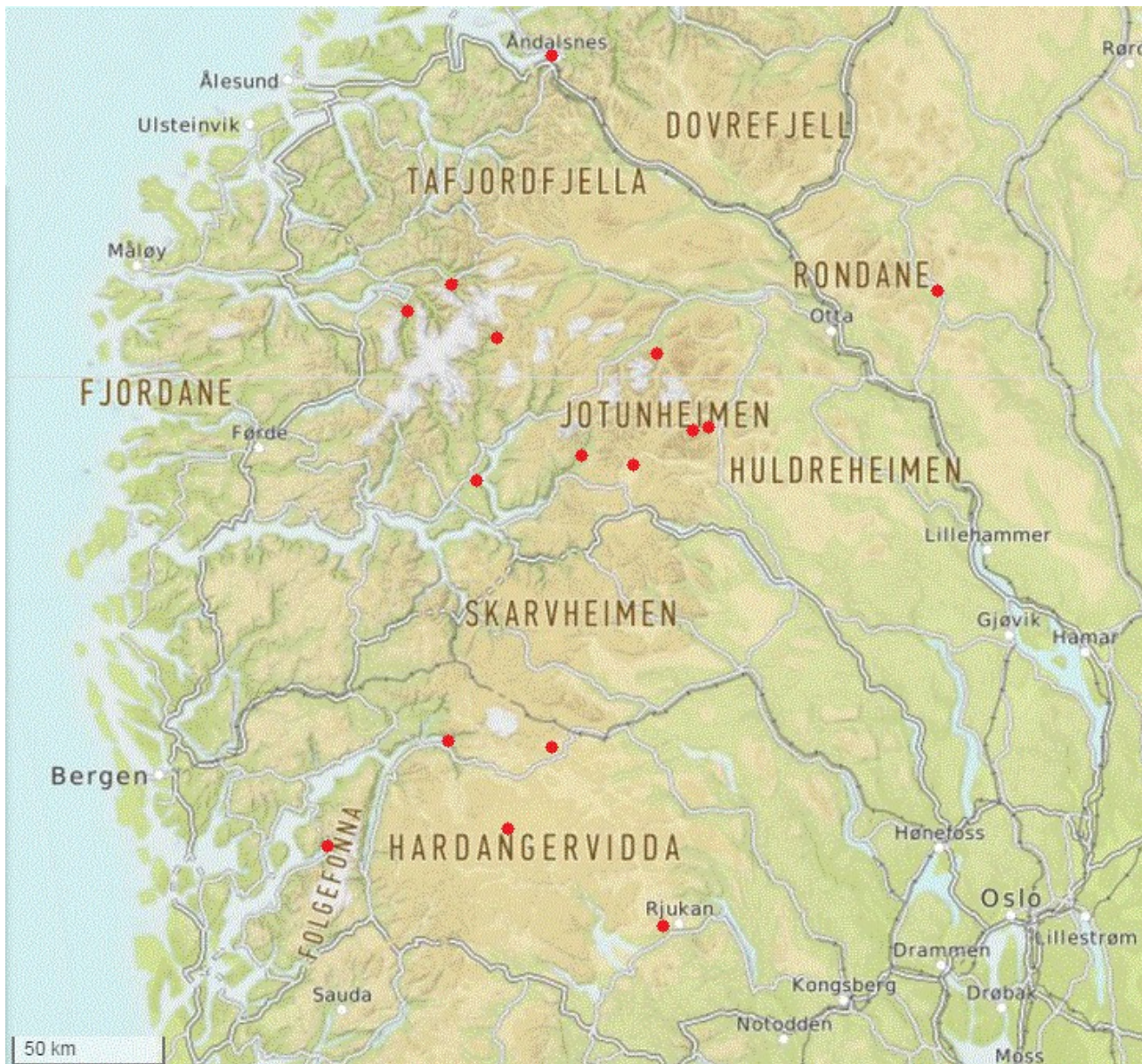
Patentførervesenet dekket vesentlige deler av fjellområdene i Sør-Norge. I kjente fjellområder som Jotunheimen, Hardangervidda, Romsdalsfjella, Rondane, Jostedalsbreen og Folgefonna var det mulig å få tak i patentfører. I løpet av 1890 ble 18 fjellførere beskikket med førerpatent. Disse var fordelt på 16 stasjoner, som jeg har lag inn på kartet på neste side.

307 Colonel 2009:81. Dette monopolet ble opphevet av myndighetene i 1892, men det fortsatte i praksis frem til 1930.

308 Disse klubbene ble slått sammen i 1975.

309 Le Blonde 1908:18-20. Sitat fra s .20.

Illustrasjon 9: Kart over patentførerstasjoner i 1890.



Kilde: «Fortegnelse over førere med det av Den Norske Turistforening utstedte førerpatent» i DNT årbok 1890. Kartgrunnlag: Kartverket via Den Norske Turistforening og NRK; ut.no.

Av kartet ser vi at Jotunheimen, Turistforeningens største satsningsområde, hadde flest patentførere knyttet til seg. I 1890 var det seks patentførere knyttet til fem stasjoner. Blant stasjonene finner vi tre av Turistforeningens hytter, Tvindehaugen (1870-1901) ved fjellsjøen Tyin, Gjendebu (1871-) og Gjendesheim (1878-) ved fjellsjøen Gjende. Ved disse hyttene ble det valgt en løsning, der en patentfører ble utnevnt, i tillegg til bestyreren/bestyrerinnen (ofte en mann og en kone sammen) som allerede hadde ansvaret for selve hyttedriften. Denne ordningen var foreslått av Jens Andersen Aars;

på hver av disse [Turistforeningens hytter i Jotunheimen] ansattes en med Turistforeningens patent utstyret fører; denne, der selvfølgelig måtte være forsåvidt uafhængig af vedkommende steds

bestyrer, at han ikke var i dennes brød, måtte ved en speciel instrux forpligtes til at befatte sig med føring i egentligste forstand – altså ikke med båd- eller hesteskyds.³¹⁰

Ordnungen førte i noen tilfeller til konflikt mellom føreren og bestyreren; «Nu har som bekjendt patentføreren en temmelig uafhængig stilling paa stationerne, har saa at sige dannet "en stat i staten"». ³¹¹ Dette var fordi bestyreren ofte kunne tenke seg å bruke føreren i det øvrige arbeidet på stasjonen, noe han ifølge kontrakten ikke var pliktet til. Vetti gård i Utladalen var det eneste gårdsbruket ved Jotunheimen som ble patentførerstasjon i 1890. Gården hadde tatt imot turister siden 1868.³¹² I tillegg til Turistforeningens egne hytter, ble også en privatbygget hytte førerstasjon. Ved Galdhøpiggen (2469moh. førstebesteget 1850) hadde gårdbrukeren og fjellføreren Knud Olsen Vole bygget Juvasshytta (1884-) sammen med sønnen Ole Knutson Vole, og i 1888 bygget de en hytte oppe på selve fjelltoppen. Knud fikk førerpatent i 1890, og sønnen fikk førepatent i 1896.³¹³ Jotunheimen kjennetegnes ved at området hadde mange hytter, både private og foreningenes egne, og at patentførere ble stasjonert på disse, i noen tilfeller med føring som eneste arbeidsoppgave.

Dette står i kontrast til områdene Folgefonna og Jostedalsbreen. Her var førerne i all hovedsak knyttet til egne gårdsbruk. Disse områdene hadde lang tradisjon for å drive med fjellføring, og gårdene som lå nært opp til gamle ferdselsveier over breene, hadde tilbudt føring i lang tid. Denne strukturen ble videreført med patentførervesenet i 1890. Ved Jostedalsbreen fikk de to NBA veiviserne Thor Antonsen Greidung og Lars Larsen Lien førerpatent, samt Lars Jansen Batalden og skolelærer Johannes Hansen Vigdal. Folgefonna fikk i starten bare én patentfører, Gotskalk A. Gjerde.

Hardangervidda og området rundt, var det andre satsningsområdet til Turistforeningen med tanke på hyttebygging I 1890 ble det gitt førerpatent til fire førere tilknyttet Hardangervidda. To av disse var tilknyttet turistforeningshyttene; Krækkja (1878-) nord på vidda, og den nybyggede Sandhaug (1890-) sentralt på vidda. Bestyrerne på disse hyttene, henholdsvis gårdbruker Ole Larsen Aker og gårdbruker Sylfest H. Kvammen ble selv patentførere. Trafikken var relativt lav frem til byggingen av Bergensbanen og trolig var dette grunnen til at bestyrerne selv fikk førerpatentene, istedenfor at det ble utnevnt egne patentførere, da fortjenesten ellers ville bli for lav. De to andre førerne hadde stasjon i utkanten av vidda. Sør for Hardangervidda ble Ole Pedersen Vaa patentfører og han ble den første av mange patentførere som holdt til i Vestfjorddalen (Rjukan). I Eidfjord, nord-vest for

310 Aars i DNT årbok 1889:124.

311 DNT årbok 1908:205-206.

312 Lauritzen 1997:78.

313 Vole familien er av forfatter Per Roger Lauritzen betegnet som «Jotunheimen viktigste familie», da de på tidspunktet (1997) styrte syv av hyttene i Jotunheimen; Lauritzen 1997:39.

vidda, fikk Halsten H. Møglethun førerpatent. De to sistnevnte var ikke tilknyttet noen hytter og opererte nok fra sine hjem/gårdsbruk.

Foruten disse tre hovedområdene fikk Rondane og Romsdalen patentførere i 1890. I Rondane fikk gårdbruker Ole Pedersen Moen førerpatent. Han holdt til ved Atndalen, en sidedal til Østerdalen. Foruten turer i Rondane førte han på fjellovergangen fra Atndalen og over til Gudbrandsdalen. Denne ruten mellom to av de store dalførene på Østlandet, har nok også hatt verdi som kommunikasjonsrute i tillegg til å være turistrute. Romsdalen trakk mange alpinister med sine høye fjell, og Romsdalshorn var nok det mest kjente. Her var det Carl Hall sine førere fra andrebestigningen av Romsdalshorn, Mattias Soggemoen og Erik Nordhagen som fikk førerpatent i 1890.

4.4.2 Patentførervesenet utvides

Fra de 18 patentførerne som var godkjent i løpet av 1890, ble antallet nesten doblet frem til 1914, da det var oppe i 34. Hvilke faktorer kan forklare denne utvidelsen? Av grafen under ser vi også at det var en periode med stagnasjon 1898-1910. Hvorfor stagnerte, og tidvis sank, antallet patentførere i denne perioden?

Illustrasjon 10: Graf over antall patentførere 1890-1914.



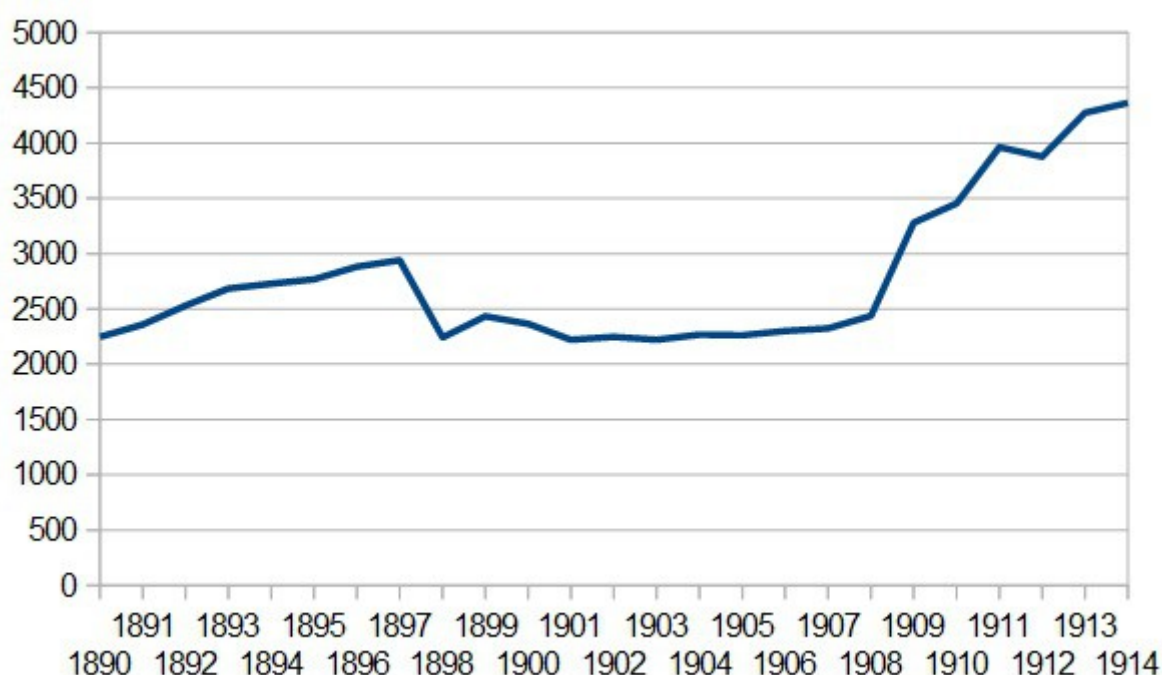
Kilde: «Fortegnelse over førere med det av Den Norske Turistforening utstedte førerpatent» i DNT årbøker 1890-1914.

De nye førerne på 1890-tallet var i all hovedsak knyttet til privatbyggede hytter og hoteller, og det

var bare en av de nye patentførerne som var tilknyttet en av Turistforeningens nye hytter. Dette tyder på at Turistforeningen utvidet samarbeidet med de private aktørene. Av de som fikk førerpatent finner en bl.a.; hotelleier Ole Jensen Berge, hotelleier Ole N. Øyene, hotellmedeier Mikkel Mundal, og eieren av den private turisthytten Spiterstulen, Eiliv Halvorsen Ofigsbø.

I perioden 1898-1910 var antallet patentførere preget av stagnasjon og tidvis nedgang. Alene i 1904 og 1905 mistet Turistforeningen fire patentførere. Det kan være tilfeldig at disse sluttet på samme tid, blant annet utvandret som nevnt to av disse til Amerika.³¹⁴ Likevel er det klart at dette var en stagnasjonsperiode.

Illustrasjon II: Graf over medlemsantallet til DNT 1890-1914.



Kilde: DNT årbok 1943:55, DNT årbok 1900:86.

Grafen ovenfor viser at medlemstallet i turistforeningen fulgte den samme trenden. Det skal påpekes at den krappe nedgangen i medlemstallet i 1898, ifølge Turistforeningen, i hovedsak skyldtes at de hadde ryddet i medlemslistene og strøket personer som ikke lenger betalte kontingent.³¹⁵ Likevel ser en at den jevne stigningen fra 1890-1897 ble avløst av en stagnasjonsperiode etter 1899, som varte i et tiår. Stagnasjonsperioden til Turistforeningens medlemstall sammenfalt med perioden med stagnasjon i antallet patentførere. Patentførervesenets virksomhet kan ha blitt påvirket av stagnasjonen til Turistforeningen generelt. Antallet utenlandske

314 Se avsnitt 4.2.2.

315 Årsberetningen i DNT årbok 1899:135.

turister økte i denne stagnasjonsperioden; fra 20827 personer i 1902 til 34342 personer i 1906.³¹⁶ Dermed var det nok ikke de utenlandske turistene det stod på.

Også i Turistforeningen for Bergen By og Stift slet de med medlemstallene, som gikk nedover, helt fra stiftelsen i 1890. Ulvund har vist at flere forhold spilte inn: Snevert rekrutteringsgrunnlag, da bare det øverste sjiktet av samfunnet hadde råd til kontingenten. Prioritering av den lokale reiselivsnæringen fremfor tilrettelegging for fotturer. Og konkurranse fra Bergen Fjellmannalag stiftet i 1895, samt DNT, var medvirkende til at medlemstallet gikk nedover.³¹⁷ Det kan tenkes at også DNT hadde det samme problemet med å appellere til et bredere lag av befolkningen.

Fra 1910 til 1912 steg antallet patentførere fra 27 til 34. I denne tiden reviderte Turistforeningen patentføervesenet; de laget et nytt regelverk og arrangerte de første patentførerkursene.³¹⁸ En del av de nye førerne var tilknyttet området rundt Finse, med Hardangerjøkulen som den store attraksjonen. Da Bergensbanen ble ferdigstillet i 1909 fikk man åpnet dette nye området for en stor mengde turister. De eksisterende hyttene på Hardangervidda fikk et kraftig oppsving i antallet besøkende. Turistforeningen kjøpte Demmevasshytten (1909-) ved Hardangerjøkulen og bygget Geitrygghytta (1914-) like nord for Finse. På det meste var det fem patentførere tilknyttet denne nye satsningen; Endre Lisæth på Demmevasshytten, Erling Hakestad og sønnen Olav E. Hakestad på Finse, Mikkal Bendiksen på Haugastøl og Nils Skattboe på Geitrygghytta. Denne satsningen sammenfalt med satsningen på vinterturismen.³¹⁹ I den samme perioden økte også medlemstallet til Turistforeningen. Foreningen hadde sett med lengsel på medlemstallene til den Svenska Turistföreningen (STF), som til tross for en kortere virksomhet (stiftet i 1885) hadde betydelig høyre medlemstall enn Turistforeningen, da STF like etter 1910 passerte hele 50000 medlemmer, mot DNT's snaut 3500 medlemmer.³²⁰ Løsningen ble at Turistforeningen satte ned en komité «til at arbeide for at skaffe flere medlemmer».³²¹ Komiteen satte i gang en vervingskampanje og medlemstallet ble nær doblet fra 1908 til 1914.³²²

316 Welle-Strand: 1976:20. Tallene er for månedene mai-sept. Ifølge Welle-Strand er denne «innreisestatistikken» fra før 1923 ikke så pålitelig, da den var utarbeidet på grunnlag av «konduktørers opptellinger og trafikkselskapenes summariske oppgaver». Etter 1923 ble den basert på passkontroll; Welle-Strand 1978:12.

317 Ulvund 2005:89-92.

318 Mer om dette i 4.5.

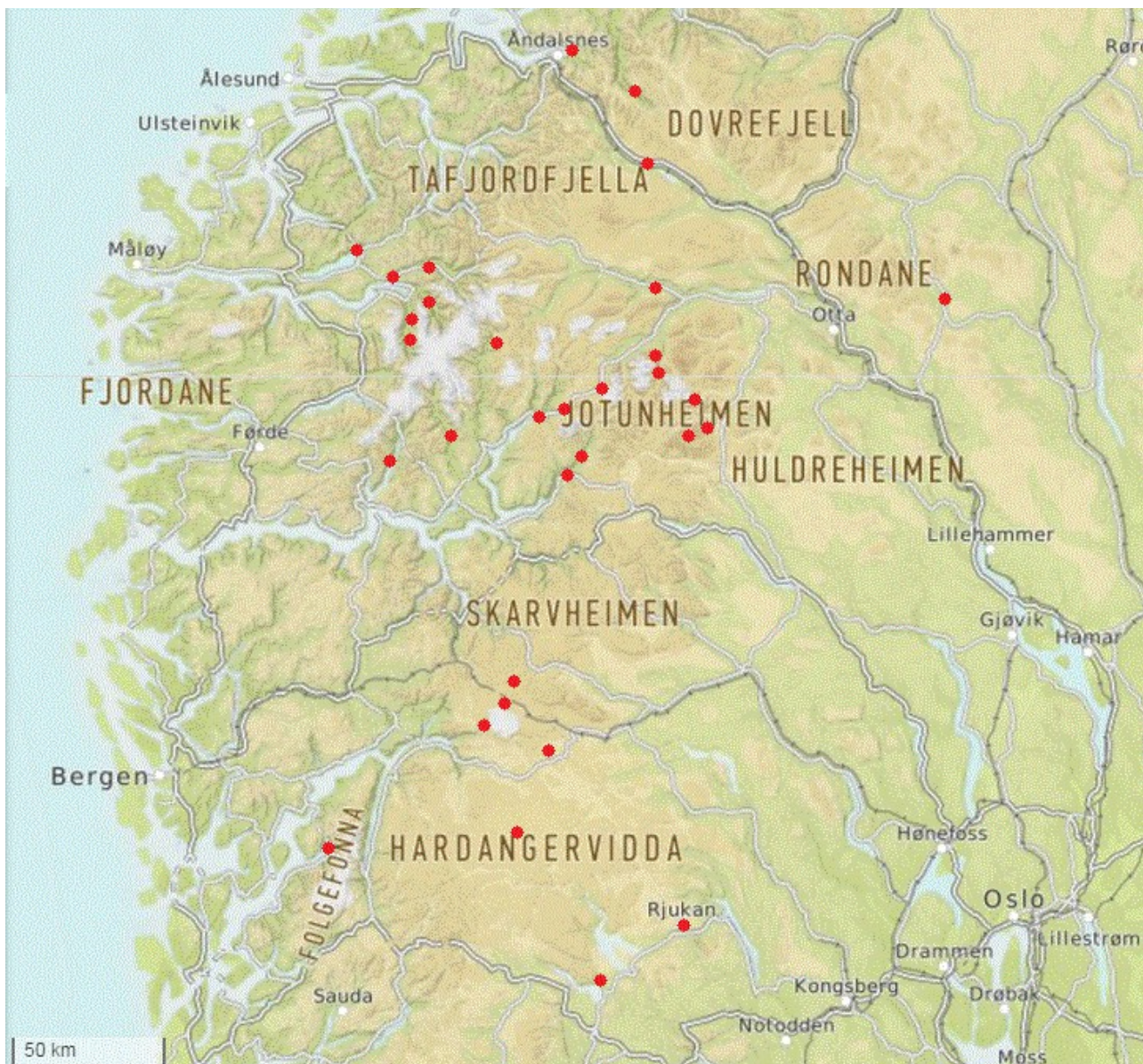
319 Mer om dette i avsnitt 4.6.1.

320 Sehlin 1998:70.

321 DNT årbok 1910:226.

322 DNT årbok 1913:249.

Illustrasjon 12: Kart over patentførerstasjoner i 1914.



Kilde: «Fortegnelse over førere med det av Den Norske Turistforening utstedte førerpatent» i DNT årbøker fra 1914. Kartgrunnlag: Kartverket via Den Norske Turistforening og NRK; ut.no.

4.4.3 Samferdselsoppgave

Nettverket av patentførere dekket store deler av fjellet i Sør-Norge, og det åpenbare målet var å skaffe fjellførere til turister som skulle bestige topper og breer. Det er nok dette man oftest forbinder med en fjellfører, men i tillegg til dette ser man, ut ifra nettverket av patentførere, at Turistforeningen også la til rette for mer nyttepreget ferdsel. Dette gjaldt spesielt fjelloverganger, som fra Østerdalen til Gudbrandsdalen, fra Lesjeverk til Ottadalen og Eikesdalen, fra Ottadalen til Jostedalen eller Nordfjord, og fra Eidfjord til Haugastøl. Slike fjelloverganger mellom fjorder og dalfører var viktige som kommunikasjonsveier, og kryssing til fots var beste løsning frem til

fjellveier og fjordbåter tok over. I tillegg til turistene som vandret der for fornøynsens skyld, var det også en del som vandret der av med mer nyttepregede mål. Dette kjenner vi igjen fra breovergangene over Jostedalsbreen og Folgefonna.

Viktigheten av patentførervesenets arbeid for kommunikasjonsveiene ble nevnt i Stortinget. Under behandlingen av den årlige søknaden om statstilskudd fra Turistforeningen i Stortinget i 1913, ble det foreslått å heve tilskuddet. I diskusjonen som fulgte ble Turistforeningens arbeid med førervesenet fremhevet;

turistforeningen har anvendt adskillige tusen kroner bl.a. til førervæsenet omkring i landet, saa der nu næsten overalt er førere, som er nødt til at lodse folk frem efter en rimelig tarif [...] at der ikke alene er byturister, naar de er ute på sine reiser, som nyder godt av Turistforeningens virksomhet, men at der ogsaa er folk som er ute i andre og nødvendige ærender, som kan ha nytte av disse førere.³²³

Dette viser at patentførervesenet også hadde nytte som forlengelse av den den øvrige samferdselen med dampskip, jernbane og skysstell.

4.4.4 Hva med Nord-Norge?

I perioden var det ingen av fjellførerne i Nord-Norge som fikk førerpatent. Her tok lokalforeningene saken i egne hender. Bodø og Omegns Turistforening (1890-) hadde i 1909 13 kontrakt-bundne førere, som arbeidet etter faste takster på en rekke ruter.³²⁴ Betingelsene var mindre omfattende enn de for patentførerne og kontrakten lød; «a) Føreren er paa forlangende forpligtet til at fremvise den mellom ham og Turistforeningen avsluttende kontrakt. b) Enten en eller flere reisende medfølger, er nedenstående godtgjørelser de samme. c) Føreren har altid selv at holde sig med kost paa turen». I Nord-Norge belaget man seg altså på fjellførere fra lokalforeningene og ikke før på 1930-tallet omfattet patentførervesenet også Nord-Norge.

4.5 Foregikk det en profesjonalisering av patentførervesenet i perioden?

Jeg har allerede i noen drøftet profesjonaliseringen i perioden i forbindelse med patentførernes yrkessituasjon og deres inntektsgrunnlag. Dette viste at fjellføringen hovedsaklig forble en del av et mangesysleri og at inntektene kunna være så gode at det trolig var grunnlag for en profesjonalisering. I hvilken grad kan man hevde at det foregikk en profesjonalisering av patentførervesenet i perioden? Og hvordan foregikk den sammenlignet med den i Alpene?

323 Stortings Forhandlinger 1913, Syvende del, Sak nr. 16, s. 67.

324 DNT årbok 1910:247-249.

4.5.1 Vintertrafikken – et steg mot et helårsyrke?

Vinterstid var fjellet fortsatt relativt utilgjengelig for reisende på 1890 tallet, men skiløping var allerede en etablert aktivitet i lavlandet. Christiania Skiklubb, stiftet i 1877, arrangerte Husebyrennet, og tok i 1883 initiativ til danningen av Foreningen for Ski-Idrettens Fremme.³²⁵ Denne foreningen arrangerte Holmenkollrennet fra 1892. Da Turistforeningen skulle bygge Glitterheim i 1898 tok Jens Andersen Aars til orde for at hytten skulle bygges slik at den kunne holdes åpen vinterstid.³²⁶ Hytten ble i 1907 den første av Turistforeningens hytter, som ble holdt åpent i påsken. Før dette var det bare de privateide hyttene Memurubu og Juvasshytta som holdt vinteråpent.³²⁷ Fra 1909-1915 ble ytterligere åtte hytter gjort vinteråpne; Torfinnsbu, Demmevasshytten, Steinbergdalshytten, Gjendesheim, Gjendebu, Krækkja, Skogadalsbøen og Geitrygghytten, og allerede i 1911 uttalte sekretæren i Turistforeningen at: «Det er snart like almindelig at reise til fjelds om vinteren som om sommeren».³²⁸ Dette gav potensiale til at patentførerne kunne forlenge sesongen, og at føringen kunne stå for en større del av deres totale årsinntekt. Dette var et lite steg i retning av et helårsyrke. De vinteråpne hyttene Glitterheim, Gjendebu, Gjendesheim, Demmevasshytten og Geitrygghytten hadde patentførere knyttet til seg. I tillegg holdt flere av de privateide stasjonene i Jotunheimen, drevet av patentførere, åpent for vintertrafikken. Størst trafikk var det til Demmevasshytten, som ble utvidet til ferdigstillingen av Bergensbanen i 1909 og åpnet for vintertrafikk samme år. Den ble raskt den best besøkte hytten til Turistforeningen vinterstid, og patentføreren Endre Liseth fikk mange nye kunder.³²⁹ Åpningstidene på de ulike hyttene varierte, i begynnelsen hadde de fleste åpent kun i påsken, men etterhvert ble åpningstidene utvidet.³³⁰

Også i Alpene ble skiturismen populær i perioden, godt hjulpet av Henry Duhamel (1853-1917) som har fått æren av å innføre skisporten til Frankrike fra Skandinavia.³³¹ Compagnie des Guides bygget i perioden opp en egen stab av skiguider og i 1911 var denne på 21 guider.

4.5.2 Viste Turistforeningen økonomisk vilje til å profesjonalisere?

Viste Turistforeningen vilje til å bruke av sine økonomiske midler på en profesjonalisering av patentførervesenet? Turistforeningens regnskap gir oversikt over hvor mye som var bevilget førervesenet. Det første året ble det som nevnt bevilget 200kr, som hovedsaklig ble benyttet til å

325 Lyngø & Schiøtz 1993:56.

326 DNT årbok 1898:159.

327 DNT årbok 1907:87.

328 SNT årbok 1911:163.

329 Bu et. al. 1996:14-19.

330 Vintertrafikken er omtalt i foreningens årsberetninger; DNT årbøker; 1910:218-210, 1911:233-234, 1912:228, 1913:216-217 og 1914:216.

331 Colonel 2009:85-87, 113.

trykke opp førerpantet i form av førerhåndbøker. Regnskapene viser at det i snitt ble brukt snaut 100 kr, per år på førervesenet i perioden 1889-1914.³³² Statsbidraget lå i denne perioden på 3000-5000kr. Det viser at førervesenet ikke var noen økonomiske belastning for Turistforeningen. Førerne skulle riktig nok, i tillegg til førerhåndbøkene, være utstyrt med kart og kompass, samt tau og isøks ved behov, noe som ble dekket av Turistforeningen, men dette førte altså ikke til de store utgiftene.³³³ Det kan også nevnes at foreningen i 1901 gav alle patentførerne en «førerknapp», hvis formål var å; «fremhæve dem foran de skiftende private førere og straks vise de reisende, hvor "patentføreren" er at finde».³³⁴ Dette var også en mindre utgift. Det er som nevnt også lite som tydet på at foreningen brukte av sine økonomiske midler til å lønne førerne.³³⁵

Det var først i 1912 at turistforeningen viste vilje til å bruke betydelige midler på en profesjonalisering av førervesenet, da de hadde relativt store utgifter i forbindelse med arrangering av førerkurs i 1912 og 1914. Tidligere hadde, som nevnt, foreningens økonomiske begrensninger bidratt til at det ikke hadde blitt arrangert kurs. På kurset i 1912 dekket Turistforeningen reise- og oppholdsutgiftene til førerne.³³⁶ Av foreningens regnskap for bruken av statsbidraget for 1912/13 fremgår det at 300kr ble brukt på førervesenet og førerkurset.³³⁷ På kurset i 1914 var utgiftene på førervesenet og førerkurset på 575kr. Dette var å regne som relativt store beløp da hele statsbidraget var på 3 500kr, og dette skulle fordeles på hyttebygging, merking av stier, bygging av veier o.l. Viljen til å bidra økonomisk til en profesjonalisering av førervesenet var til stede. Muligheten til å benytte så store midler på førerkursene, kan ha kommet da Turistforeningen nær fikk doblet sitt medlemsantall på få år etter etter 1909. Det gav en kraftig økning i inntektene fra kontingentene.³³⁸ Disse førerkursene var et resultat av en revideringsprosess i patentførervesenet som startet i 1908.

*Illustrasjon 13:
Førerknapp,
innført i 1901.*



*Kilde: DNT årbok
1918:30.*

4.5.3 Revideringsprosess 1908-1912.

I 1908 ønsket Turistforeningen å revidere førervesenet, etter nærmere 20 års drift. Kontorsjef i styret, Eivind Damsgaard, hadde hovedoppsynet med patentførervesenet.³³⁹ Samme året tok styret

332 Til sammenligning var tilskudd fra DNT i størrelsen 100kr ofte gitt til byggingen av en bro, varding av en rute o.l.

333 Om datidens klatreutstyr, se Strømme 2004.

334 Gjennomføring: DNT årbok 1902:172. Sitat: DNT årbok 1902:208.

335 Se avsnitt 4.3.2.

336 DNT årbok 1913:220.

337 DNT årbok 1914:222.

338 F.eks. Fra 9 414kr. i 1908 til 15 172kr. I 1912. DNT årbok 1909:247, DNT årbok 1913:232. Noen utgifter steg også sammen med medlemstallet, som utgiftene til årboken.

339 Nekrolog i DNT årbok 1936:218-219.

førerreglementet fra 1889 opp til revisjon.³⁴⁰ Da generalforsamlingen ble orientert om dette arbeidet var det flere av de fremmøtte som sa seg enig i at dette var tiltrengt, og det ble blant annet hevdet at førerne ikke alltid hadde god nok kjennskap til de rutene de skulle føre.³⁴¹ De nye reglene ble publisert i årboken i 1911.³⁴² Blant annet ble det tatt hensyn til klagen på førere som ikke var kjent med rutene i sitt distrikt, og i reglene heter det om føreren at; «Han bør i regelen mindst 1 gang hver sommer gaa over de almindelig befærdede ruter inden sit distrikt for at vedlikeholde sit kjendskap til dem og paase at alt er i orden». Det heter også at; «Føreren er pliktig til at gjøre sig nøie bekjendt med vedheftede veiledning i brævandring og klatring». Her viste man til en beskrivelse av teknikker for klatring og brevandring som nylig var laget av NTK; «Kort veiledning i brævandring og klatring», som blant annet ble publisert i Turistforeningens årbøker fra 1910.³⁴³ Gjennom disse endringene ble det stillet større kompetansekrav til patentførerne. I forbindelse med revideringen ble det også laget nye førerhåndbøker. De inneholdt det nye regelverket og den nevnte veiledningen fra NTK.³⁴⁴ Det viktigste resultatet av revideringsprosessen var likevel arrangementen av førerkurs.

4.5.4 Førerkurs i 1912 og 1914

Helt siden 1880-tallet hadde idéen om et førerkurs vært diskutert. Turistforeningen manglet ifølge dem selv kompetansen til å holde slike kurs, samtidig som arbeidet med å utdanne egne instruktører ble ansett som å være for kostbart.³⁴⁵ Dette endret seg, og i 1912 ble det første førerkurset for patentførerne avholdt. Da muligheten for å holde kurs for patentførerne ble diskutert var, blikket igjen rettet mot alpelandene;

I Alperne – hvor forholdene forøvrig i flere henseender er vanskeligere end her i landet – maa førerne underkaste sig en prøve forinden de faar patent. Dette har hittil ikke vært forlangt her i landet, omendskjønt styret selvsagt har været fuldt opmerksom paa den store betryggelse som en saadan prøve gir. [...] Spøragsmaalet er imidlertid av den betydning, at direktionen nu har besluttet at la avholde et førerkursus for endel av Turistforeningens patentførere.³⁴⁶

Dette viser at Turistforeningen anså forholdene i Alpene som vanskeligere enn i Norge. I sitatet antydes det også at førerkurs dermed ikke nødvendigvis var like tiltrengt i Norge som i Alpene. Konklusjonen ble likevel at tiden nå var inne for å holde et slikt kurs. Hvilke faktorer bidro til at Turistforeningen i 1912 innførte praksisen med førerkurs fra Alpene? Jeg har i min analyse igjen tatt

340 DNT årbok 1910:223, 241.

341 DNT 1910:241.

342 DNT årbok 1911:211-212. Reglene er vedlagt i 9.3.

343 DNT årbok 1910:190-193.

344 Førerhåndbøkene til; Bondhus 1934, Tokheim 1934, Gjerde 1934. Alle trykket i 1911.

345 Se avsnitt 3.2.3 og 3.3.2.

346 DNT årbok 1912:232

utgangspunkt i de syv filtrene til Andresen og Grønlie, men først litt om selve kurset.

Kurset ble holdt 30. juni-6. juli 1912 med utgangspunkt i Turtagrø i Vest-Jotunheimen, og med Hurrungane som kursområde. Instruktørene var patentfører og hotelleier Ole Jenssen Berge (1853-1928), lege og formann i NTK Nils Backer-Grøndahl (1877-1975) og Turistforeningens sekretær Jens Printz. Berge ledet den praktiske delen, Backer-Grøndahl hadde ansvar for undervisningen om medisinsk behandling ved ulykker og Printz underviste i orientering med kart og kompass. Denne kombinasjonen av instruktører fra DNT, NTK og patentførerne samlet kunnskapen fra de mest sentrale kompetanseholdene i Norge. Under kurset besteg de Soleiryggen (Ryggtravesen ved Soleibotntind) og Store Skagastølstind, og hadde øvelser på Ringsbreen og Styggedalsbreen. Øvelsene omhandlet bl.a. bruk av isøks, tau, forankringer og trinnhugging i is. Ifølge Printz var ikke førerne særlig vant til klatreteknikkene; «ingen av dem hadde synderlig øvelse i at føre taug eller legge en skikkelig forankring».³⁴⁷ «Også under isarbeidet viste det sig, at selv de førere, som jevnlig gaar på bræer, hadde nok at lære, særlig med hensyn til forankring og trindhugning».³⁴⁸ Disse uttalelsene viser at patentførerne nok hadde en del å lære om klatreteknikk, selv om de allerede var erfarne fjellvandrere og førere. Nivået på kurset kan ansees å ha vært relativt høyt, med tanke på at bestigningen av Store Skagastølstind over Vigdals-sva var relativt krevende med datidens utstyr.

Deltakerne på kurset var de nye patentførerne for Jostedalsbreen Klaus Berge og Lasse Næset, den nye patentføreren stasjonert på Gjendebu i Jotunheimen Thore Brænden, den nye patentføreren stasjonert på Finse, Olav E. Hakestad, samt Ole K. Vole som allerede hadde noen år bak seg som patentfører, men som var ny bestyrer for Glitterheim i Jotunheimen. Styret anså kurset som velykket, og oppsummerer slik; «Efter de gode erfaringer man høstet agter styret at fortsætte med lignede kurser, indtil ihvertfald alle de yngre førere har faat instruktion».³⁴⁹ Det ble planlagt å holde kurs allerede året etter, men kurset ble avlyst da Backer-Grøndahl «blev forhindret» og det neste kurset ble derfor holdt i 1914 istedenfor.³⁵⁰ Instruktørene og opplegget var mye det samme. Deltakerne var de nye patentførerne for Romsdalsalpene, Kristian Finsæt og Hans Nygaard, samt den nye patentføreren for Jostedalsbreen, Anders Næsdal og den nye patentføreren for Vest-Jotunheimen, Anfinn Vetti.³⁵¹

347 Printz DNT årbok 1913:163.

348 Printz DNT årbok 1913:165.

349 DNT årbok 1913:220.

350 DNT årbok 1914:218.

351 DNT årbok 1915:228.

Illustrasjon 14: Bilde fra førerkurset i 1912.



Fotograf: Dr. Nils Backer-Grøndahl. Eier: Norsk Fjellmuseum i Lom.

Jens Printz, som var foreningens sekretær og en av instruktørene på kurset, reflekterte rundt førerkurset. Han viste at *utviklingsnivået* til fjellspporten i Norge hadde blitt høyere iløpet av den siste tiden før 1912. I 1880-årene var det utenlandske klatrere, som Carl Hall, som ønsket fjellførere der kunne bestige vanskelige topper. Rundt 1912 var denne aktiviteten mye mer utbredt, noe den store økningen i antallet bestigninger av Store Skagastølstind illustrerer.³⁵² Denne utviklingen gjorde det nødvendig med patentførere som i større grad mestret tindebestigninger.³⁵³ Denne sammenhengen ble også vektlagt da tindesportens historie ble beskrevet i forbindelse med Turistforeningens 50-års jubileums i 1918.³⁵⁴ En videre konsekvens av utviklingen var at det ifølge Printz ikke lenger var noe problem å skaffe gode instruktører, da flere av de erfarne førerne var kvalifisert; «blandt de ældre førere findes enkelte, som har gaat i skole hos de dyktige utenlandske alpinister, som tidligere var fjeldsportens foregangsmænd her i landet».³⁵⁵ Det var altså patentfører Berge som ble valgt ut til å være instruktør ved kurset. Han hadde spesialisert seg på klatreføringer i Hurrungane, og gjorde sommeren 1914 sin bestigning nummer 100 av Store Skagastølstind.³⁵⁶ Printz mente også at det fantes mange gode norske alpinister som også kunne fungere som instruktør; «i de senere aar har vi ogsaa faat en bra skok av norske tindebestigere, og bland dem er

352 Se delkapittel 4.1.

353 Printz i DNT årbok 1913:158.

354 DNT årbok 1918:30,181.

355 Printz i DNT årbok 1913:157.

356 DNT årbok 1914:194.

der flere, som baade hvad teoretiske og praktiske erfaringer angaar nårsomhelst kan optræde som instruktører om det trænges».³⁵⁷

Slik som ved innføringen av patentførervesenet 20 år tidligere, var fortsatt troen på sveitsiske førere stor, og man var klar over at man i alpelandene lenge hadde tilbudt kurs. Dette gjorde at det var enkelt å føre *bevis* for at slike kurs var nyttige. Det er heller ingen tvil om at, Turistforeningen hadde god kjennskap til hvordan de ulike alpe- og turistforeningene rundt om i Europa arbeidet. Blant annet hadde de oppbygget et nettverk av «bytteforbindelser» med disse klubbene, der de utvekslet årbøker o.l., og like før krigen i 1914, hadde foreningen slike forbindelser med 36 utenlandske alpe- og turistforeninger, fra Europa og Amerika³⁵⁸ Noen år stod det referater fra disse klubbene i Turistforeningens årbøker, referater fra Turistforeningens egne årbøker var også tidvis å finne i *The Alpine Journal*.³⁵⁹ Derimot later det til at de store kongressenes tid var over, men foreningen deltok på noen turistutstillinger, som de i Amsterdam i 1895 og Berlin i 1911.³⁶⁰ Dette var ulike kanaler der idé og kunnskapsutveksling foregikk. I Sveits ble det i perioden gjort et arbeid for å standardisere de kursene som lokalforeningene under Schweizer Alpen-Club (SAC) hadde arrangert siden 1860-tallet. I 1899 la foreningen frem «Regelverk over førerkurs og tildeling av førerdiplom i SAC».³⁶¹ Etter kort tid ble regelverket godkjent av de kantonale myndighetene, og det ble satt offentlige krav til at guidene skulle ta kurs i henhold til den nye standarden. Kursene varte fra 6-10 dager og opptakskravene var god fysikk og god kjennskap til de lokale fjellrutene. Ved bestått kurs fikk man «diplom av andre klasse», som en etter tre år kunne søke om å få oppgradert til «diplom av første klasse». I 1901 ble også første kurset for skiløpning arrangert for de sveitsiske guidene, og målet var å introdusere de for den nye aktiviteten. Kursene ble standardisert gjennom et regelverk i SAC i 1914, og senere gjort obligatoriske.³⁶²

De norske kursene ble ikke like omfattende og blant annet ble det fokusert mindre på teori. Printz brukte noen sider i sin artikkel fra førerkurset på å drøfte mengden av teori på kurset, og nærmere bestemt hvilken form for litteratur patentførerne burde lese. Han viste til «den tysk-østerrikske alpeklubs haandbok til bruk ved førerkurser» og redegjorde i detalj for innholdet. Likevel benyttet de ikke en slik bok på førerkurset; «Paa det første førerkursus maatte vi ihvertfald gaa frem efter en mere beskeden maalestok [...]og man faar da være fornøid, om føreren kan, og forstaar at bruke, den veiledning som er ut arbeidet av Norsk Tindeklub, og som er indtat i Turist föreningens sidste

357 Printz i DNT årbok 1913:157-158.

358 DNT årbok 1913:225-226.

359 DNT årbok 1908:251-253. *The Alpine Journal* vol.15, s. 506.

360 DNT årbok 1911:240. DNT årbok 1918:38.

361 Hungerbühler 2014:94. «Reglement über die Führerkurse und die Erteilung der Führerdiplome des S.A.C».

362 Hungerbühler 2014:94-99.

aarbøker».³⁶³ Hvorfor Printz skulle tro at de norske førerne var dårligere stillet enn de Østerrikske til å ta til seg slik teoretisk kunnskap er underlig. Trolig var de norske førerne like mottagelig for slik opplæring som de østerrikske. Skoleloven av 1860 hadde sikret obligatorisk skolegang for alle norske barn og skolen ble for første gang delfinansiert av staten. Grunnskolen ble styrket i skoleloven i 1889 som innførte syv års skolegang med mer fokus på allmennfag og mindre på religion.³⁶⁴ Printz viste også til at patentførerne allerede hadde en del erfaring og ikke trengte all denne informasjonen som boken gav, da de allerede har erfart dette selv.³⁶⁵

Turistforeningens *økonomi* hadde som nevnt bedret seg gjennom økt medlemsmasse etter 1908. Det kan ha vært bidragene til at kursene ble sett på som mulige å gjennomføre, rent økonomisk. De nye kursene representerte en endring i *tradisjon*. Tidligere hadde opplæringen foregått i familien, fra far til sønn, på grunnlag av praktisk erfaring. Noen av fjellførerne hadde fått opplæring gjennom sine føringsoppdrag for utenlandske klatrere, som Slingsby og Hall. Gjennom kursene fokuserte instruktørene fra Turistforeningen og NTK på kunnskap som ikke nødvendigvis kan læres egenhendig, slik som førstehjelp og orientering etter kart og kompass. En kan tenke seg at denne endringen i *tradisjonen* rundt opplæring av førerne, som førerkursene representerte, kunne skape problemer for ordningen. Ifølge Hungerbühler var det i Sveits i begynnelsen en del motstand mot den nye kursstandarden og kravet om å ta førerkurs. Det var misnøye knyttet til at instruktørene nesten utelukkende var byboere, akademikere og militære, istedenfor anerkjente guider. En del guider motsette seg i starten de nye kravene, og flere av kursene ble avlyst fordi deltakerne ikke møtte. En kan se for seg at Turistforeningens valg av Berge som hovedinstruktør, kan ha gjort at kursene i Norge ble bedre mottatt av patentførerne enn av kollegaene i Sveits. Det var også slik at kursene ikke erstattet *tradisjonen* med opplæring fra far til sønn, men bygget videre på denne.

Det er verdt å merke seg at det ikke var slik, at en alle steder i Alpene benyttet førerkurs i opplæringen av nye guider. I Chamonix holdt Compagnie des Guides på *tradisjonen* med å la nye guider gå i lære hos de erfarne guidene. Compagnie hadde selv kontroll over rekrutteringen av sine guider, i motsetning til i flere av de andre alpelandene. For eksempel i Sveits, der SAC laget retningslinjene for kursene og dermed kontrollerte rekrutteringen av nye guider. Compagnie arrangerte ikke kurs for sine guider før 1936.³⁶⁶

Selv om kursene i Norge ikke ble så omfattende som kursene i Sveits, var de likevel det tydeligste

363 Printz i DNT årbok 1913:160-162.

364 Nerbøvik 1999:49-55.

365 Printz i DNT årbok 1913:160-161.

366 Colonel 2009:115-117.

tegnet på en profesjonalisering av patentførervesenet i perioden. Kursene var ikke strengt obligatoriske, men tanken var at alle nye patentførere skulle delta på lignende kurs. Dette førte til en profesjonalisering gjennom en kobling mellom utdanning gjennom kurs og yrket som patentfører.

4.5.5 Fjellførerne organiserte seg ikke

I profesjonaliseringsteori er spørsmålet om i hvilken grad yrkesutøveren er *organisert* i en egen organisasjon lokalt og senere sentralt. I Sveits var fjellførerne i noen områder lokalt organisert i små forbund allerede i midten av århundret. Mellom 1904 og 1909 ble det opprettet en rekke kantonale førerforeninger, som skulle representere guidenes egen sak. Målet for foreningene var å samle guidene i en organisasjon, styrke yrkesfaglige interesser og kollegialitet, samt opprettholde et godt forhold til lokale myndigheter, den sveitsiske alpeklubben og klatrere generelt.³⁶⁷ En lignende organisering fantes ikke i Norge i perioden oppgaven dekker. Enkelte steder hadde man organisert seg innad i bygdelaget for å ordne med fjellføring, slik som i Bødalen, men ingen større organisasjoner ble stiftet.³⁶⁸ Dette gjorde at de norske fjellførerne stod svakere stillet mot Turistforeningen i forhandlinger om regler, takster o.l., enn de kunne ha gjort. Årsaken til at de norske førerne ikke organiserte seg, kan nok søkes i at fjellførerne var spredt ut over et stort område. Det er naturlig at en forening av fjellførere lettere kunne vokse frem et sted der mange guider var samlet, slik som i Chamonix. Compagnie des Guides de Chamonix hadde 64 guider i 1823, 90 guider rundt 1850, 200 guider rundt 1870 og 300 guider rundt 1900.³⁶⁹ Selv om størsteparten av disse var «muel-drivers», viser tallene at det var godt grunnlag for å danne en organisasjon.

Det nærmeste en kom lignende forhold i Norge var nok tettsteder som Odda, Fjærland og Olden/Loen. Her la de nye turistcruiseskipene i land og turistene ble fraktet rundt med hest og kjerre for å bese fossefall og brefall. I Odda organiserte hotellene og skysstasjonene mye av denne trafikken.³⁷⁰ I Fjærland og Olden/Loen har Horgen vist at de lokale bøndene organiserte seg i ulike former for private skysslag.³⁷¹ Denne turistskyssen faller utenfor mine problemstillinger.³⁷²

367 Hungerbühler 2013:84-86.

368 Se avsnitt 4.2.5.

369 Colonel 2009: 22,33, 57, 89.

370 Bårtvedt 1984:61-69.

371 Horgen 1999:114-115.

372 Denne private skyssvirksomheten ble svært omfattende og i den nye skyssloven fra 1893 fikk lokale styresmakter lov til å forby privat skyssvirksomhet; Rognan 1986:94. I forbindelse med utformingen av den nye skyssloven ble DNT spurt om å uttale seg. De var klare på at de så det som nødvendig med priskontroll på denne private skyssvirksomheten; Storthings forhandlinger 1892, Tredie del a, Oth, Prop. No. 23. s. 6. Dette viser at det ikke bare var førervesenet som ble regulert i perioden, men også den private skyssvirksomheten. Forskjellen var at den sistnevnte var under offentlig kontroll.

4.6 Konklusjon

Perioden var en storhetstid for patentførervesenet, og trolig også for de uorganiserte fjellførerne. Grunnlaget for veksten lå i økningen i den utenlandske turismen og populariteten til den norske fjellsporten etter århundreskiftet og satsningen på vinterturisme. Noen steder, som ved Folgefonna, ble turismen i relativt høy grad kommersialisert. Antallet patentførere ble doblet i perioden, og flere fjellområder ble dekket av patentførervesenet. Selv om perioden var en oppgangstid, inneholdt den også en stagnasjonsperiode. Denne varte fra ca. 1898-1910, og sammenfalt med en øvrig stagnasjonsperiode i Turistforeningen. I 1908 ble det satt i gang en revisjonsprosess, som resulterte i flere patentførere, nytt reglement, nytt førerpatent og høyere kompetansekrav. Den mest synlige endringen var likevel arrangementen av de første førerkursene i Norge, i henholdsvis 1912 og 1914.

Disse kursene representerer et forstadium til en *utdanning*. Gjennom opprettelsen av en sammenheng mellom utdanning og yrke, ble fjellføringen profesjonalisert. Disse førerkursene er dermed det klareste tegnet på en profesjonalisering av fjellføringen i Norge i perioden. Likevel var kursene mindre omfattende enn de i Sveits, der man hadde standardisert kursene fra 1899. Patentførerne var, i motsetning til sine kolleger i Sveits og Chamonix, avhengig av å ha flere inntektskilder. Dette var en av de største forskjellene mellom fjellføringen i Norge og fjellføringen i alpelandene. Guidingen i Sveits og Chamonix kan betegnes som et yrke. Fjellføringen i Norge kan nok også betegnes som et *yrke*, da den for flere var en viktig inntektskilde som de beholdt over lang tid. Likevel inngikk fjellføringen i Norge i et mangesysleri, og bare unntaksvis var fjellføringen et fulltidsyrke. Samtidig var flere som jobbet fulltid med turisme og friluftsliv i sesongen, da de drev hytter og hoteller i tillegg til føringsvirksomheten. Hovedyrket til patentførerne var oftest gårdsdrift, men det var også håndverkere, jernbanearbeidere og en lærer.

Turistforeningen viste til Alpene da de diskuterte behovet for førerkurs. De så på forholdene i Alpene som mer utfordrende enn de i Norge, var turismen i Norge kommet opp på et *utviklingsnivå* der klatrekundige patentførere var tiltrengt, og kyndige instruktører var enkelt å få takt i. Dermed ble førerkursene innført etter inspirasjon fra Alpene. I kapittel 3 viste jeg at Turistforeningen valgte å hente idéer og kunnskap fra Sveits, og ikke fra Chamonix. Dette var også tilfellet i denne perioden. Førerkursene var vanlige i Sveits siden 1860-tallet, mens de i Compagnie des Guides de Chamonix holdt på den gamle tradisjonen med opplæring gjennom de praksis hos de erfarne førerne. Turistforeningen satset på førerkurs, slik som SAC.

5 1914-1940: Nedgangstid for patentførervesenet

I 1914 tydet flere forhold på at patentførervesener skulle fortsette å vokse i omfang. Institusjonen omfattet flere patentførere enn noen gang tidligere og førerkursene var i ferd med å bli regelmessige. Perioden 1914-1940 representerte derimot en nedgangstid. Antallet patentførere var en tid lavere enn ved oppstarten i 1890. Det var også nedgangstid for guidingen i Alpene i perioden.³⁷³

Hvorfor gikk bruken av fjellførerne ned? Ellers var mellomkrigstiden på flere måter en oppgangstid for friluftsliv og andre fritidsaktiviteter. Medlemstallet til Turistforeningen økte kraftig i perioden, fra 4364 medlemmer i 1914 til 16 059 medlemmer i 1940.³⁷⁴ Hvorfor gikk bruken av patentførerne ned, når medlemstallet i Turistforeningen gikk opp? Ifølge Hagen kom nedgangen på grunn av utviklingen av kart og varderuter, samt at tindebestigerne utviklet et ønske om å klare seg uten fører.³⁷⁵ Jeg undersøker disse påstandene og i tillegg undersøker jeg i hvilken grad Første verdenskrig, depresjonen, kommunikasjonsutbygging, industriutbygging, samt demokratiseringen av friluftslivet, kan være delforklaringer til nedgangen.

Videre undersøker jeg hva Turistforeningen gjorde for å støtte patentførervesenet i denne nedgangsperioden. Gjennom hele kapittelet drøfter jeg endringer i profesjonaliseringsnivået i patentførervesenet og har et øye til utviklingen i alpelandene. Til slutt har jeg gjort opp status for patentførervesenet rundt 1940.

5.1 Nedgangstid, men også gjenreisning?

Fra 1914-1932 ble antallet patentførere halvert, fra 34 til 17. Patentførervesenet hadde dermed færre førere i 1932 enn de hadde etter det første driftsåret i 1890. I årsberetningen fra Turistforeningen for 1924 kan vi lese at førerne ble benyttet i mindre grad enn tidligere, og at dette skaper utfordringer for foreningen;

Utviklingen har medført at førerne nu blir meget mindre brukt enn tidligere, og dette har gjort det vanskelig å få pålitelige og dyktige folk til å overta førerstillingene med de forpliktelser som dermed følger. Særlig ved de lite besøkte hytter blir det for dyrt for bestyreren å holde en voksen mann til disposisjon for de få turister som ønsker veiviser eller bærer. Det sted hvor vanskelighetene for tiden er størst, er Turtagrø, hvor Ola Berge på grunn av sin fremrykkede alder har måttet frasi sig sitt førerpatent, og hittil har det tross store anstrengelser såvel fra direksjonens som fra Norsk Tindeklubs

373 Hungerbühler 2013:107-108.

374 DNT årbok 1943:55. Her finnes oversikt over medlemstallet 1868-1942.

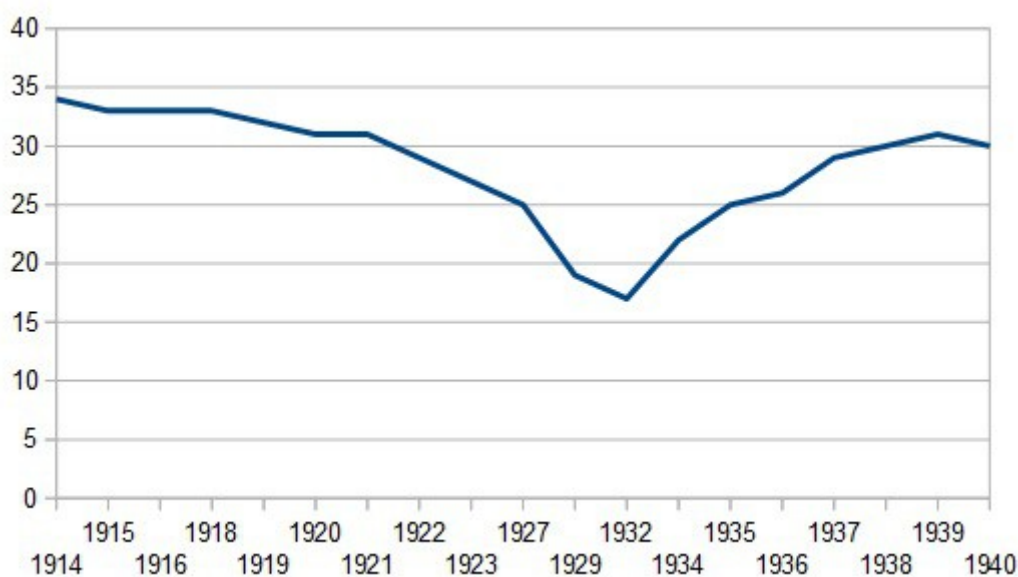
375 Hagen 1992:16. Ifølge Hagen var også nedsmeltingen av isbreer og bedre inntektsgrunnlag på basisjobbene til førerne medvirkende til nedgangen.

side, vært umulig å skaffe en brukbar efterfølger.³⁷⁶

Dette viser at første delen av perioden var en nedgangstid, både med tanke på antallet førere og antallet personer som benyttet seg av førerne. Dette illustreres godt da en ikke engang ved Turtagrø kunne få tak i en som kunne være fast fører. Et sted som hadde vært godt besøkt av fjellsportutøvere.

I 1934 ble det gitt ut 10 nye førerpatenter.³⁷⁷ Dette markerte starten på en gjenreisning for patentførervesenet, og i 1940 var antallet patentførere oppe i 30. Nord-Norge fikk sine første to patentførere på 1930-tallet, nærmere bestemt ved Sulitjelma og Træna. Likevel kan en tenke seg at økningen i antallet patentførere utover 1930-tallet ikke nødvendigvis gjorde tiåret til en gjenreisningstid. Økningen i antallet patentførere kan antyde en oppgangstid som bare fantes på papiret. Dette kommer jeg tilbake til mot slutten av kapittelet.

Illustrasjon 15: Graf over antall patentførere 1914-1940.



Kilde: «Fortegnelse over førere med det av Den Norske Turistforening utstedte førerpatent» i DNT årbøker fra 1914-1923 (unntatt 1917), i DNT håndbøker fra 1927, 1929 og 1932, og i bladet «Turist og Reiseliv» nr.6 fra 1934. Samt årsberetningene fra DNT for 1935-1940.

376 DNT årbok 1925:220.

377 Turist og Reiseliv, nr. 6. 1934:6.

5.2 Hvorfor benyttet færre seg av patentførere?

Her undersøkes, som skissert i innledningen, ulike faktorer som kan være delforklaringer til nedgangsperioden. Disse faktorene er; Første verdenskrig, depresjonen, kommunikasjonsutbygging, industriutbygging, kartlegging og tilrettelegging, et ønske fra klatrere om å klare seg uten fører, samt demokratiseringen av friluftslivet.

5.2.1 Krig og depresjon

Den mest åpenbare grunnen til at jeg har satt tidspunktet for overgangen mellom storhetstid og nedgangstid for patentførervesenet til 1914, er krigsutbruddet denne sommeren, som ledet til den Første verdenskrigen. Norge forholdt seg som kjent, mer eller mindre, nøytrale gjennom hele krigen, men turismen i landet hadde tildels vanskelige forhold under de premissene krigen førte med seg.

Reiselivet hadde som nevnt hatt en oppgangstid før 1914, og i 1903 ble Landslaget for Reiselivet stiftet.³⁷⁸ I foreningens jubileumbok fra 75årsjubileet, skrevet av reiselivsmann og reiselivsforfatter Erling Welle-Strand, kan vi lese at krigsutbruddet sommeren 1914 hadde stor påvirkning på reiselivet; «I juli måned satte reisetrafikken tidenes rekord. Og så var det slutt! Krigens utbrudd satte en stopper for det hele. På en uke var hotellene tømt, dampskip og jernbaner gikk med få passasjerer».³⁷⁹ Antallet utenlandske reisende gikk kraftig ned, og ikke før i 1926 var antallet reisende igjen oppe på nivået fra 1914.³⁸⁰ Kundegrunnlaget til patentførerne var i relativt stor grad utlendinger som reiste til Norge. Første verdenskrig, og nedgangen i antallet utenlandske reisende, gikk nok utover kunde- og inntektsgrunnlaget deres. Likevel styrket innlandsturismen seg, delvis på grunn av vanskene med reiser utenlands. Det ble også satset på å skaffe turister fra Danmark og Sverige, spesielt vinterturister.³⁸¹ I Turistforeningens årsberetning fra 1915 heter det; «Mens krigstilstanden paa den ene side har bevirket, at saagodtsom al turisttrafik fra de krig førende land er stoppet op, har til gjengjæld tilgangen fra Sverige og Danmark været betydelig».³⁸² Vi kan også lese at foreningen var fornøyd med besøkstallet for 1915, men at noen steder merket bortfallet av utenlandske turister mer enn andre;

Alt ialt var trafikken i Jotunheimen jevnt god tildels udmerket; mens stationene langs Bergensbanen

378 Landslaget for Reiselivet i Norge 1903-1984 videreført av Nortra/Norges Turistråd 1984-2003 overtatt av Innovasjon Norge 2004. Foreningen hadde nære bånd til Turistforeningen, eks. Thomas Heftye (1860-1921) (sønn til Thomas Johannessen Heftye (1822-1986) første formann i Turistforeningen) var formann i Landslaget for Reiselivet i Norge fra 1912-1918 og formann i Turistforeningen fra 1918-1921.

379 Welle-Strand 1978:29.

380 Welle-Strand 1978:29.

381 Welle-Strand 1978:30-31.

382 DNT årbok 1916:219.

gjennemgaaende hadde en daarlig sæsong. Dette gjælder specielt Dæmmevasshytten, som i de senere aar har været flittig søkt av utlændinger, og som derfor i særlig grad har faat merke krigens indflydelse.³⁸³

Dette viser at noen patentførere, til eksempel patentfører Endre Lisæth ved Demmevasshytta, fikk svekket sitt inntektsgrunnlag i krigsperioden.³⁸⁴ Trolig benyttet relativt flere av de utenlandske turistene fjellfører, da de var mindre kjent med landet, kulturen og forholdene. Nedgangen i antallet utenlandske reisende kan dermed ha rammet patentførerne hardere enn f.eks. besøkstallet på Turistforeningens hytter.

Etter krigen tok det som nevnt relativt lang tid før antallet utenlandske turister igjen var oppe på førkrignivå. Ifølge Welle-Strand var paripolitikken ført av norske myndigheter på 1920-tallet, som medførte et høyere prisnivå mot slutten av tiåret, til hinder for «fremmedtrafiken». De utenlandske turistene valgte bort Norge som reisemål, på grunn av de høye prisene.³⁸⁵ Depresjonen, som startet i USA i 1929, hadde innvirkning på reiselivet rundt om i Europa. I Sveits falt antallet reisende som resultat av dette, noe som påvirket førervirksomheten i landet.³⁸⁶ I Norge hadde ikke inflasjonen like stor innvirkning som i flere andre land.³⁸⁷ Viktigere for reiselivet var at norske myndigheter gikk bort fra paripolitikken, og gullstandarden, og devaluerte kronen, noe som gav et lavere prisnivå for utenlandske besøkende. Welle-Strand sier det slik; «i arbeidsledighetens dystre tider [...] tok det til å lysne i reiselivets landskap».³⁸⁸ Effekten ble forsterket av at man i mange andre turistland, som alpelandene Sveits og Italia, holdt på gullstandarden, tross forsøk fra disse landenes reiselivsnæring på å overtale deres regjeringer til å devaluere.³⁸⁹ Dermed førte depresjonen, og den påfølgende devalueringen av kronen, til en konkurransefordel for Norge, ovenfor flere av Alpelandene.

5.2.2 Rutebilen erstatter skyssvesenet og patentførervesenets samferdselsoppgave

På siste halvdel av 1800-tallet var det utbygging av dampskip og jernbane, som ledet an i kommunikasjonsutbyggingen. I kapittel 4 viste jeg at dette ble til en fordel for turismen og føringsvirksomheten. I perioden 1914-1940 var det veiutbyggingen, rutebilene og personbilene som stod for endringene. Skyssvesenet, som hadde vært det overordnede systemet for persontransport på landjorden i lang tid, fikk en kraftig nedgang i denne perioden. I siste halvdel av 1800-tallet, hadde etableringen av flere faste skysstasjoner styrket ordningen. Skyssvesenet virket lenge i et samarbeid

383 DNT årbok 1915:219-220.

384 Bu et.al.1996:19.

385 Welle-Strand 1978:43-45.

386 Hungerbühler 2013:107.

387 Furre 2000:44.

388 Welle-Strand 1978:49.

389 Welle-Strand 1978:49.

med jernbane og dampskipruter. Flere skysstasjoner ble flyttet til togstasjoner og dampskipsbrygger, og fungerte som tilbringerruter. Professor Bjarne Rognan har beskrevet systemet slik; «banestrekninga var hovedpulsåra, medan skyssrutene utgjorde resten av årenettet».³⁹⁰ I kapittel 4 viste jeg at noen av patentførerne dekket en håndfull kommunikasjonsveier mellom ulike daler og fjorder. Disse ble, sammen med skyssvesenet, utfordret og satt på sidelinjen av den økende trafikken med rutebiler og personbiler i perioden. Antallet personbiler og busser økte kraftig fra 10 000 personbiler og 550 busser i 1920 til over 100 000 biler og over 3000 busser i slutten av perioden.³⁹¹ I 1924 ble skyssplikten opphevet og ved slutten av perioden var det få skysstasjoner igjen.³⁹² Patentførerne som til dels hadde fylt en samferdselsoppgave forsvant. Ved slutten av perioden var patentførerne kun tilknyttet fjellsportaktiviteter, som tindebestigning og brevandring.³⁹³

I Chamonix opplevde de noe lignende. Antallet guider i Chamonix gikk betydelig ned, da det i 1908 åpnet en jernbane inn til byen. Tidligere hadde transporten av de reisende inn til Chamonix dannet et marked for guider med muldyr, som transporterte de reisende på stien inn til byen, men disse ble overflødige da toget kom.³⁹⁴

5.2.3 Industriutbygging – turistmagneter blir lagt i rør

Den storslagne, og ofte uberørte, naturen var en del av tiltrekningskraften for Norge som turistland. Ulike fossefall hadde gjennom hele 1800-tallet vært av de mest skattede reisemålene i landet, og Turistforeningen hadde brukt store midler på tilrettelegging i tilknytning til disse, med veier, hytter o.l. Allerede før perioden 1914-1940, var turismen og fjellføringen i noen områder truet av industrialiseringen. Patentførerne på Folgefonna var blant de som fikk merke industriutbyggingens virkning på turismen og førervirksomheten. Odda var ved århundreskiftet en av de største turiststedene i Norge, og hadde mange turistskipanløp hver sesong.³⁹⁵ Dette understrekes ved at hotell nummer 12 i Odda sokn åpnet i 1907. Det største var Hotell Hardanger, som hadde 170 sengeplasser og en spisesal som rommet 250 gjester. I 1908 åpnet de første fabrikkene i Odda. De drev kraftkrevende produksjon av kalsiumkarbid og cyanamid, og parallelt med byggingen av fabrikkene ble det bygget vannkraftanlegg. Fossene, som bare noen tiår tidligere hadde gjort Odda til en av de mest besøkte turistdestinasjonene i Norge, ble lagt i rør. Antallet turister falt, og det nybyggede hotellet fra 1907 ble, illustrerende nok, solgt som bolighus og klubbhus til den nyåpnede fabrikk. Baedekers reisehåndbok fra 1910 var skeptisk til utviklingen; «Odda er malerisk, men

390 Rognan 1986:226.

391 Furre 2000:45-46.

392 Rognan 1986:226.

393 DNT årbok 1943:40.

394 Colonel 2009:89-90.

395 Industriutbyggingen sin påvirkning på turismen i Odda er beskrevet av bla. Bårtvedt 1984:44-46.

skjemmes af Fabrikvirksomhet, som har betat Landskapet al dets Charme». ³⁹⁶ Industriutbygging i Odda, og dens påvirkning på stedet som turistdestinasjon, bidrog til lave besøkstall på severdighetene rundt byen. Dette rammet også fjellføringen over Folgefonna. Noe som førte til at de aldrende patentførerne Gotskalk og Samson ikke ble erstattet av nye, da de selv, ifølge førerbøkene, sluttet å føre turister rundt 1914. Ikke før i 1934 ble det skrevet ut nye førerpatent for Folgefonna. ³⁹⁷ Industriutbyggingen rammet noen patentførere hardt.

5.2.4 Kartlegging og tilrettelegging

Utviklingen av bedre kart kan ha vært en faktor til nedgangen i bruken av fjellførere. Kartene kunne gjøre vandrerne i stand til å klare seg uten lokalkunnskap. På begynnelsen av 1800-tallet var fremdeles det nevnte kartet til Pontoppidan mye brukt av de reisende. ³⁹⁸ Kartene var i målestokk 1:850000 og ble utgitt for Sør-Norge i 1785 og Nord-Norge i 1795. Det offentlige kartarbeidet i Norge kom i gang med opprettelsen av Norges Grændsers Opmaaling (NGO) i 1773 hvis hovedmål, i begynnelsen, var å kartlegge grensetraktene mot Sverige. ³⁹⁹ NGO satte i gang den første systematiske oppmålingen av hele Norge, og deres landmålere ble en sentral del av friluftslivets tidlige historie. ⁴⁰⁰

Den første offentlige kartserien var *amtskartene*, som ble utformet i perioden 1826-1917, stort sett i målestokk 1:200 000. De fleste kartene i denne serien var ensfarget svart. De hadde kun formlinjer som anviste fjell og disse var ikke knyttet til noen bestemt ekvidistanse slik som høydekurver på senere kart. Skog var ikke avmerket og myrer bare unntaksvis. Kartserien hadde også en del unøyaktigheter, spesielt de eldste, grunnet unøyaktige målesystemer og utstrakt bruk av kroking. ⁴⁰¹ Begrensninger i tid og ressurser gjorde arbeidet vanskelig, og man skal også huske at fjellet var ansett som tilnærmet verdiløst da arbeidet med amtskartene startet på 1820-tallet. Også etter NGO's opprettelse ble det gitt ut kart på privat initiativ. Blant disse var historiker Peter Andreas Munchs (1810-1863) kart over Norge i målestokk 1:700 000 utgitt i 1847 og 1849, som ble prisbelønnet på verdensutstillingen i Paris i 1878. Den neste store utgivelseserien fra NGO, var topografiske kart i målestokk 1:100 000, regnet som *hovedkartserien*. Serien bestod av *rektangelkart* utgitt fra 1863-1942 og *gradeigskartene* utgitt fra 1893-1966. ⁴⁰² Disse kartene var

396 Her etter Bårtvedt 1984:45.

397 Se avsnitt 5.3.2.

398 Avsnittene om kart er skrevet på bakgrunn av; Bentzen 1923:131-144 og Aanstad 1998.

399 Senere Norges Geografisk Oppmåling (NGO), i dag Statens kartverk (kartverket).

400 Slagstad 2008:19-37.

401 Kroking: istedenfor å besøke alle områdene man skulle tegne, ble noe området tegnet fra avstand. Kroking var vanlig, i mer eller mindre grad, frem til flyfoto gjorde tegnearbeidet lettere.

402 Gradeigskartene hadde en bedre projeksjon (metode for å tegne jordens runde form inn på et flatt kart) enn rektangelkartene, ellers var de relativt like.

mer presise enn amtskartene og minner mer om dagens kart i M711-serien i målestokk 1:50 000.⁴⁰³ De hadde høydekurver, ekvidistanse på 30m, og de var fargelagt slik at isbreer, skog, myrer o.l. var markert. De var mer presise, fordi man brukte mindre kroking og gjorde grundigere oppmålingsarbeid.

Amtskartene var ikke alltid like godt likt, spesielt de eldste, men siden utformingen av hovedkartserien ikke var ferdigstilt før godt utpå 1900-tallet, måtte man i flere områder klare seg med amtskartene i lang tid.⁴⁰⁴ Da området rundt Finse skulle inspiseres før åpningen av Bergensbanen, støtte sekretæren på problemer med amtskartene;

Efter amtskartet, vor eneste fører paa denne færd skulde terrænget være saa temmelig fladt indover mod Jokelen, naar man først var oppe under Bergsmultinderne; men amtskartet byder som bekjendt paa mange overraskelser og saaledes ogsaa her. Terrænget var sterkt kuperet; nuter og koller stak op overalt med bottner og daler imellem, som aldrig vilde tåge slut.⁴⁰⁵

Av denne grunn ble det i de populære turistområdene produsert egne *turistkart* av ulike private aktører, bl.a. Turistforeningen. Disse ble ofte utformet fra oppmålingsgrunnlaget til NGO, men tegnet på en mer hensiktsmessig måte for fjellturister og kunne være mer oppdaterte på stier, hytter o.l.. Turistforeningen oppfordret fra 1893 foreningens medlemmer «der under sine reiser måtte finde unøiagtigheder ved de udgivne karter, at indmelde det fornødne til Turistforeningens direktion».⁴⁰⁶ Informasjonen ble gitt videre til NGO. NGO bidrog jevnlig med en redegjørelse for sitt nyeste kartarbeid i årbøkene.⁴⁰⁷ Mot slutten av perioden var kartene tydeligvis tilfredsstillende, også for Turistforeningen. I 1943 oppsummeres dette slik; «tidligere utgav foreningen atskillige karter eller ydet bidrag til utgivelsen. I de siste 25 år har dette sjelden vært nødvendig, da Norges Geografiske Oppmålings karter nå som regel er tilstrekkelige».⁴⁰⁸

Hvordan var det så med bruken av kartene? I årboken fra 1868 finner vi denne kommentaren; «Da man her kan have ondt for at faa Veiviser og saaledes kan blive nødt til at stole paa Kompas og Kart».⁴⁰⁹ Dette antyder at enkelte hadde preferanser om fører fremfor kart, i hvertfall i den tidligste tiden. Selv om kartene utviklet seg, var det ikke det samme som at de reisende behersket kunsten å lese kartene godt nok. Dette endret seg noe etterhvert og i årboken for 1921, ble boken «Norges

403 Denne moderne kartserien ble påbegynt etter at Norge ble medlem av NATO i 1949, og det militære kravet til kartene ble større.

404 F.eks.: amtskartene blir kritisert i DNT årbok 1913:177-180, men forsvares i DNT årbok 1914:182-184.

405 DNT årbok 1908:222.

406 DNT årbok 1893:93.

407 F.eks. DNT årbok 1925:213-215.

408 DNT årbok 1943:46 .

409 DNT årbok 1868:24. Sitatet er også brukt i DNT 1968:106-107.

Geografiske opmaalings landkarter og deres bruk» anbefalt;

Unge folk som for første gang skal gaa alene med kart og kompas bør studere boken grundig for at lære at «læse» et kart, men ogsaa de øvede vil læse den med utbytte. Mange har for vane istedenfor at se paa kart at spørge «kjendtfolk» og faa har naar de planlægger en tur og følger en vei paa kartet et klart billede av det terræng veien gaar igjennem - av silhouetter av de fjelde veien passerer etc. Ved at læse boken vil mange forbauses over hvor meget der kan «læses» av et kart.⁴¹⁰

Turistforeningen bidrog ogsaa til opplæringen ved å holde kurs i bruk av kart og kompass.⁴¹¹ Utviklingen gikk mot at kartene og kartkunnskapene til turistene ble bedre, slik at færre trengte å benytte seg av fjellførere for å ta seg trygt frem i fjellet. I den samme retningen pekte utviklingen av et nettverk av vardede stier i sommerfjellet, som senere ble supplert med kvistede vinterløyper. Foreningens første vardede rute ble laget i 1870-årene.⁴¹² På 1890-tallet begynte den kjente praksisen med å male en rød T på vardene.⁴¹³ Mangelen på vardede ruter i den første tiden gjorde at mange benyttet seg av fjellfører selv på lite teknisk utførende ruter, slik som på Hardangervidda; «Medens man som oftest har fjelde at gaa efter og dybe dalstrøg, hvor der er vanskelig at komme ud af veien, eier vidden med sine lave høider og ensformige terræn kun faa styringspunkter, hvorfor der her mer end ellers trængs en god opvarding».⁴¹⁴ På 1890-tallet ble det fremmet at varding av nye ruter burde prioriteres, slik at man kunne spare turistene for utgifter til fjellfører.⁴¹⁵ At vardene tok over for noe av fjellføringsvirksomheten vises blant annet i en turbeskrivelse i årboken for 1930 om en bestigning av Surtningssue i Øst-Jotunheimen. Der opplyses det at man nå ikke lenger trengte fjellfører, siden ruten nylig hadde blitt vardet; «Oppstigningen skjer naturligst fra Memurubu. Ifjor sommer blev det vardet rute herfra, så de som vil kan ta turen uten å benytte fører».⁴¹⁶

Da vinterfjellet stadig oftere fikk besøk av turistene etter århundreskiftet, meldte behovet seg for å merke vinterløyper. Den utløsende faktoren var en ulykke på Hardangerjøkulen i påsken 1920, der tre personer mistet livet i dårlig vær. Den første kvistede løypen laget av Turistforeningen kom i stand mellom Finse og Geitrygghytta til påsken i 1924.⁴¹⁷ Året før hadde Røde Kors kvistet noen løyper, men arbeidet ble etterhvert overtatt av Turistforeningen. Andre sikkerhetstiltak, som tåkelurer, lanterner, signalhorn og sirener, ble utplassert på foreningens hytter for å hjelpe

410 DNT årbok 1921:145. Se ogsaa DNT årbok 1926:138-141. Andre slike bøker var Gleditsch 1934.

411 DNT årbok 1936:253. DNT årbok 1943:47.

412 Lauritzen 1997:30.

413 Lyngø & Schiøtz 1993:53.

414 DNT årbok 1905:178.

415 DNT årbok 1905:192.

416 DNT årbok 1930:179.

417 Bu et.al.1996:19. DNT årbok 1920:133.

skiløperne til å finne hyttene i dårlig sikt.⁴¹⁸

I tillegg til bedring av kart, kartkunnskaper og merking av ruter ble det i perioden publisert en rekke rutehåndbøker for fotturister og skiturister. Siden midten av 1800-tallet hadde man fått gradvis bedre tilgang på reisehåndbøker fra ulike forlag. Det nye med rutehåndbøkene var, at de hadde detaljerte beskrivelser over selve rutene, slik at man i større grad hadde mulighet til å gå turene uten fjellfører. Jurist Nils Onsager (1874-1953) og ingeniør Nils Rustad (1875-1947) utgav boken *Til Fots* i 1924, som kom i en revidert utgave sammen med Turistforeningen i 1935.⁴¹⁹ Denne inneholdt rutebeskrivelser, og har blitt videreført under tittelen *Til fots i Norge*. NTK gjorde et lignende arbeid for fjellsporten, ved å gi ut klatreførere. Den første, «Fører for bestigninger i Horungtindene», kom på trykk i Turistforeningens årbok i 1915 og i utvidet versjon i 1928.⁴²⁰ «Fører for bestigninger i Sunnmøre, Romsdal og Inderdal» av NTK, ble publisert i Turistforeningens årbok i 1936.⁴²¹

Sommeren 1932 ble den første fellesturen i regi av Turistforeningen arrangert og slike fellesturer økte i antall frem mot slutten av perioden.⁴²² Selv om disse fellesturene ikke fikk sitt store gjennomslag før på 1950-tallet, kan de ha bidratt til at fjellførerne ble overflødige, da turene ofte ble ledet av en «reiseleder».⁴²³ Disse turene kan også sees på som opplæringsturer. I det hele fokuserte Turistforeningen mye på å lære nye vandrere å vandre i fjellet på en trygg måte.⁴²⁴

Siden oppstarten hadde foreningen arbeidet både med å fremme Norge som turistland, og å legget til rette for vanlig fotturer. Da Landslaget for Reiselivet i Norge ble opprettet i 1903, tok de over ansvaret for den kommersielle delen av turismen, og dette gav Turistforeningen mulighet til å fokusere på den ikke-kommersielle delen av arbeidet.⁴²⁵ I 1927 ble statuttene til foreningen endret.⁴²⁶ Endringene var ikke store, men det ble lagt til at en skulle fremme «fotvandring».⁴²⁷ Dette antyder en dreining fra satsning på turisme, mot det vi i dag kjenner som friluftsliv. Turistforeningen for Bergen By og Stift endret også karakter i mellomkrigstiden. I starten var foreningens formål å utvikle gode reiselivsprodukter, hovedsaklig for utenlandske turister. Ulvund

418 DNT årbok 1943:29-30.

419 DNT årbok 1936:220-235. Onsager & Rustad 1924, 1935.

420 DNT årbok 1915:118-131. DNT årbok 1928:210-227.

421 DNT årbok 1936:220-235.

422 For oversikt over antallet fellesturer i perioden, se DNT årbok 1968:221.

Tidligere var det arrangert fellesturer i privat regi. Flere av lokalforeningene var også tidligere ute. Ulvund 2005:84 har vist at Bergen Turlag arrangerte fellesturer allerede fra 1902. Den første turen gikk over Folgefonna.

423 Lyngø & Schiøtz 1993:34. Årsberetningen for 1932 i DNT årbok 1933:283.

424 F.eks. Chr. L. Jensen sine pakklistre fra 1925 og fremover. Lyngø & Schiøtz 1993:32-33.

425 Lyngø & Schiøtz 1993:73.

426 Referat fra generalforsamlingen i 1927 i DNT årbok 1927:255-258.

Turistforeningens statutter fra stiftelsesåret hadde fram til 1927 kun gjennomgått små forandringer.

427 Lyngø & Schiøtz 1993:72.

har vist at foreningen på slutten av 1920-tallet endret retning, og ble en fotturforening.⁴²⁸

5.2.5 Ønsket om å klare seg selv

Holdningen til bruk av fjellførere ser ut til å ha endret seg blant flere i denne perioden. Tidligere hadde det av mange vært ansett som uansvarlig å ferdes uten fører, spesielt på tinder og breer, selv om det var flere som brøt denne normen. Noen av fjellsportutøverne utviklet etterhvert et ønske om å klare seg uten fjellfører. I kapittelet om «Fjeldsport før og nu», skrevet av klatreren Carl Wilhelm Rubenson i *Idrætsboken* fra 1924, heter det; «I gamle dager brukte man bestandig førere, men nu er det meget almindelig at flinke amatører foretar selv de vanskeligste turer uten profesjonell hjelp. Hos os [NTK] er det en regel».⁴²⁹ Dette viser at NTK fremmet et ideal for fjellsporten som innebar at man klatret uten fører. Likevel presiserte NTK at dette kun gjaldt for de mest øvede, slik som medlemmene av NTK, for de mer uøvede var det fortsatt anbefalt at de klatret med fører. Rubenson hevdet i den sammenheng at de fleste ulykkene i Alpene skjedde med klatrere med lite erfaring som klatret uten fører, og advarte mot dette. En kan dermed ikke påstå at alle fjellsportutøvere ønsket å klare seg uten fører, men at hvertfall de tilknyttet NTK ønsket dette.

Også en del av de mer alminnelige turistene ønsket å klare seg uten fører. I en reiseskildring i Turistforeningens årbok fra 1936, fra en tur over Folgefonna på ruten Sundal-Odda, heter det; «Ifølge "Til Fots" tilsier forsiktighet at ha fører. Dette med førere smakte oss mindre bra».⁴³⁰ Reisefølget endte med å gjennomføre turen uten fører. Sitatet viser at noen av turistene også hadde et ønske om å klare seg uten fjellfører, samt at de ikke nødvendigvis benyttet fører selv om det ble anbefalt.

Disse tendensene så man også i Alpene. Hungerbühler viser lignende forhold i Sveits. Klatrerne og fotturistene ble stadig mer selvstendige. Dette var et resultat av Schweizer Alpen-Club sitt arbeid med å arrangere kurs og fellesturer.⁴³¹ Colonel påstår at det i mellomkrigstiden vokste frem en ny generasjon med klatrere i Tyskland og Italia som klatret uten guider, mens det i Frankrike fortsatt en tid var mer vanlig å klatre med guide enn uten.⁴³²

428 Ulvund 2005:92-94.

429 Rubenson 1923:39.

430 DNT årbok 1936:197-200. Sitat fra s. 197.

431 Hungerbühler 2013:108.

432 Colonel 2009:125-126.

5.2.6 Demokratiseringen av friluftslivet

Turistforeningens medlemsantall økte som nevnt kraftig i perioden. Medlemsmassen endret også sin karakter. Den gikk fra å utelukkende bestå av overklassen, til å inneholde et bredere lag av befolkningen. I jubileumsårboken for foreningens 75årsjubileum i 1943 heter det;

særlig fra 1920-årene fikk foreningen også stor tilslutning fra andre lag. I dag finnes ikke det yrke som savnes på medlemslistene. Kontorfolk og butikkbetjening og andre funksjonærer, offentlige og kommunale tjenestemenn av alle grader, arbeidere og bønder skjønt ennå i begrenset antall er kommet med og videre ungdom og barn og kanskje især damer i alle aldre.⁴³³

Denne prosessen, der et stadig bredere lag av befolkningen deltok i friluftslivet, har Ulvund betegnet som en demokratisering av friluftslivet. I denne forklaringsmodellen finner man trekk som; vektlegging av turer i nærområdet, billigere kommunikasjonsmuligheter, økt fritid, samt arbeidernes positive syn på friluftslivet.⁴³⁴ Vektleggingen av turer i nærområdet, der det ofte var mindre bruk for fjellførere, kan ha bidratt til nedgangen i bruken av disse. Samtidig som fellesturer, og andre kollektive turprosjekter, kan ha gjort fjellførerne mindre viktige, siden turene ofte ledet av en «reiseleder».

Gjennom demokratiseringen av friluftslivet fikk en mindre privilegert gruppe tilgang til aktiviteten. Disse hadde andre økonomiske og kulturelle forutsetninger. Kanskje kan dette ha bidratt til at færre benyttet seg av fjellførere, selv om antallet friluftslivsutøvere økte? Denne gruppen hadde ikke de samme midlene til rådighet som overklassen. For mange var det nok derfor mer fristende å klare seg selv, uten å legge ut penger på en fjellfører. De delte heller ikke overklassens tradisjon, der tjener, bærere og fjellførere var en naturlig del.

5.3 Hvilket arbeid gjorde Turistforeningen for å støtte patentførervesenet?

Perioden var tidvis en nedgangstid for patentførervesenet. Hvordan forholdt Turistforeningen seg til nedgangen? Mot slutten av perioden ble patentførervesenet forsterket. Hvilket arbeid ble gjort fra Turistforeningen i denne prosessen?

5.3.1 En tid med nedprioritering av patentførervesenet

Mot slutten av Første verdenskrig steg prisnivået kraftig, og dette ble omtalt som dyrtid. Det skapte problemer for store deler av befolkningen i Norge. Også patentførerne ble berørt, og fra noen av

433 Jensen i DNT årbok 1943:26. Sitatet er også brukt av Lyngø & Schiøtz 1993:28.

434 Ulvund 2005:147, Lyngø & Schiøtz 1993:28-29. Om arbeidernes friluftsliv se Solenes 2001.

I 1918 fikk offentlige tjenestemenn lovfestet ferie på minimum 14 arbeidsdager. I 1919 ble åttetimers arbeidsdag innført for industriarbeiderne, og i 1920 fikk de 12 dagers ferie. Gjennombruddet kom i 1936, da den nye arbeidervernlovene innførte åttetimers arbeidsdag for de fleste lønnsarbeidere; Ulvund 2005:147.

førerene kom det krav om at foreningen skulle heve førertakstene med 50%. Dette ble gjort i 1917. Også takstene på foreningens hytter økte.⁴³⁵ Dette viser at foreningen ikke bare fokuserte på å holde takstene nede, men at de også sørget for at førerne hadde en forsvarlig inntekt, noe som igjen var en nødvendighet hvis foreningen ønsket å beholde de kontrakt-bundne førerne. Slike dyrtidstillegg var relativt vanlige, og i 1917 fikk offentlige tjenestemenn hevet lønnen sin, slik at de skulle kunne takle det høye prisnivået.⁴³⁶

Utover 1920-tallet gikk antallet patentførere nedover for alvor. I 1924 konstaterte Turistforeningen, som vist, at stadig færre benyttet seg av førere. Foreningen uttalte da at de skulle nedsette en førerkomité, med oppdrag å se nærmere på saken.⁴³⁷ Likevel er det få eller ingen spor å finne etter komiteens arbeid. Det ble stadig færre patentførere frem mot begynnelsen av 1930-tallet.

Fra regnskapsåret 1919/20 var det ikke lenger avsatt noen økonomiske midler direkte til førervesenet.⁴³⁸ Dette var første gang siden oppstarten. I 1924 mistet Turistforeningen statsbidraget, trolig grunnet de trange tidene etter krigen.⁴³⁹ Ikke før i 1935 ble det igjen bevilget penger til førervesenet, under en felles post for; «varder, klopper, skogmerking, førervesen m.m». Fra 1935-1940 varierte denne posten kraftig, fra rundt 1500-5000kr av totale driftsutgifter på ca. 22500-37000kr. Det fremgår ikke av regnskapene hvor mye fra denne posten som gikk til førervesenet, men årsberetningene til Turistforeningen viser at det ble brukt penger til innkjøp av utstyr til patentførerne.⁴⁴⁰ Årsberetningene var et sentralt medium for Turistforeningens styre til å kommunisere deres arbeid til medlemmene. Fra 1890-1917 hadde årsberetningene et eget avsnitt med informasjon om «førervesenet». Dette falt stort sett bort i perioden 1918-1934, men ble gjeninnført i 1935. Disse to forholdene, pengebruken og årsrapportene, antyder at patentførervesenet ikke var en prioritert del av Turistforeningen i perioden frem mot 1934/35.

Ved den nevnte revideringen av Turistforeningens statutter i 1927, ble også formuleringen angående førerne endret. I statuttene fra 1868 heter det, som nevnt, at foreningen kunne bruke av midlene til «Belønning for paalidelige Førere».⁴⁴¹ Etter revisjonen i 1927 ble paragrafen endret til; «anta og gi anvisning på førere».⁴⁴² Endringen av lovene hadde lite utslag i foreningens adgang til å bruke

435 DNT årbok 1918:197,211,212.

436 Stoltz & Jakhelln 2014.

437 Årsberetning for 1924 i DNT årbok 1925:220.

438 DNT årbok 1920:129.

439 DNT årbok 1925:222.

440 DNT årbok 1937:255, 1939:230, 1940:229.

441 DNT årbok 1868:82.

442 DNT årbok 1940:241-243.

Formuleringen «anta og gi anvisning på førere» bestod til formålsparagrafen (§1) ble endret på generalforsamlingen i 1971, da alle henvisninger til førere falt bort. Referat fra generalforsamlingen i 1971 i DNT årbok 1971:226.

midler på patentførervesenet, selv om endringen kom i en tid der førervesenet tilsynelatende var nedprioritert.⁴⁴³

Guidene i Alpene også inne i en vanskelig periode.⁴⁴⁴ Alpeklubben i Sveits mente at guidene var viktige for sikkerheten og var bekymret for mye av den ferdselen som foregikk uten fører. De ønsket å støtte guidene gjennom nedgangstiden, slik at de igjen var tilgjengelige når turismen igjen tok seg opp. De oppfordret guidene til å skaffe seg fabrikkjobber, slik at de hadde muligheten til å ha en tilstrekkelig inntekt. Guidingen i Alpene var i større grad et heltidsyrke, og i dårlige tider ble det altså foreslått å gå tilbake til en form for mangesysleri.

5.3.2 Revidering og gjenreisning

Selv om Turistforeningen i begynnelsen av perioden synes å ha nedprioritert patentførervesenet, endret dette seg mot slutten av perioden. Komiteen skissert i 1925 ble tilsynelatende først nedsatt i 1928. Medlemmene var; styremedlem i DNT, overlege Ketil Motzfeldt, sekretær i DNT, Andreas Backer, ingeniør H.L. Helliesen og formann i NTK, disponent Boye Schlytter.⁴⁴⁵ Medlemskapet til NTK-forman Schlytter er interessant, og viser et nært samarbeid mellom NTK og Turistforeningen vedrørende førervesenet. Foreningene samarbeidet på flere hold om førervesenet; de stilte sammen en garanti for fast fører fra Turtagrø, NTK sine beskrivelser av klatreteknikk var trykket i førerhåndbøkene, Turistforeningen publiserte oversikt over «tindestigninger» utarbeidet av NTK i årbøkene og førerkursene i 1912 og 1914 var avholdt med instruktører fra begge foreningene.⁴⁴⁶ Førervesenet var med dette anerkjent av NTK, selv om medlemmene i NTK ikke selv ønsket å benytte seg av førere.

Komiteens hovedformål var i første omgang å revidere førertakstene til trykking i håndboken for 1929.⁴⁴⁷ I 1931 kom komiteen med et noe underlig forslag. Det ble på deres forslag ordnet med bretau for utlån til foreningens medlemmer ved Glitterheim, Memurubu, Spiterstulen, Leirvassbu og Krossbu. Året etter ble ordningen utvidet til flere hytter. Forslaget ble åpenbart gjort for å tilrettelegge for ferdsel uten fører, da det ble uttalt at bretauene åpnet for å «gå over breer uten fører», noe som nok ikke var komiteens hovedformål.⁴⁴⁸ Komiteen ble oppløst i 1934 og oppgavene ble tatt inn i inspeksjonskomiteen bestående av advokat Chr. L. Jensen, overbibliotikar W. Munthe

443 Ifølge Lyngby & Schiøtz 1993:72-73 beholdt foreningen i all hovedsak den samme karakter etter revideringen av lovene i 1927.

444 Hungerbühler 2013:109.

445 Schlytter var formann i NTK i perioden 1928-1948.

446 Bestigninger: DNT årbok 1915:198-199. Garanti: 1943:271.

447 1828 i DNT årbok 1929:252.

448 Årsberetning for 1931 i DNT årbok 1932:274.

Hagen 1992:20 kommentere tiltaket slik; «Tiltaket falt derfor ikke helt inn i Turistforeningens tradisjon hvor sikkerheten settes i høysetet».

og sekretær Backer.⁴⁴⁹ Det var først da inspeksjonskomiteen tok over ansvaret for førervesenet at det ble gjort endringer: Samme år gav foreningen førerpatent til en rekke fjellførere ved Jostedalsbreen og Folgefonna. Førerne ble utstyrt med tau, isøks, kart, kompass og førerknapp som tidligere. Det ble også innført en ordning der Turistforeningens medlemmer fikk redusert førertakstene med rundt 20% ved føringene på Jostedalsbreen, subsidiert av Turistforeningen.⁴⁵⁰ Denne ordningen varte til ut på 1940-tallet. Jostedalsbreen var tydelig et satsningsområde, for lignende ordninger ble ikke innført andre steder.

I 1935 ble det utformet et nytt førerpatent.⁴⁵¹ Reglene forble uendret, men fikk ny språkdrakt.⁴⁵² I dette var «Kort veiledning i brævandring og klatring» fra 1910 av NTK byttet ut med det nyere, og mer omfattende, «Tindesport og brevandring» av de to klatrende juristene Per Augdahl og Ferdinand Schjelderup.⁴⁵³

Denne revisjonsprosessen, fra 1934 og noen år fremover, var den andre revisjonsprosessen i patentførervesenet. Forrige revisjonsperiode, fra 1908-1914, resulterte i trykking av nye førerpatent, flere patentførere, revisjon av regelverket og arrangering av førerkurs. Mye av det samme skjedde mot slutten av 1930-tallet.

5.3.3 Førerkurs og profesjonalisering

Sommeren 1935, 21 år etter det forrige kurset i 1914, ble det igjen holdt førerkurs for patentførere.⁴⁵⁴

Kurset ble arrangert ved Jostedalsbreen, nærmere bestemt på Bødalsseter ved Bødalen/Loen. To representanter fra Turistforeningen, ingeniør Biørn Lyche og overrettsaksfører Otto Ottesen, var instruktører ved kurset. Turistforeningens sekretær, og medlem av inspeksjonskomiteen med ansvar for patentførerne, sekretær Backer var til stede for å overvære den første kursdagen. Kurset ble holdt 11.-13. juli 1935. Bødalsbreen, Lodalskåpa og Brattebakkbreen ble brukt som øvingsområde. I motsetning til kursene i 1912 og 1914, der deltakerne kom fra flere ulike områder, var alle deltakerne på dette kurset tilknyttet Jostedalsbreen. Deltakerne var Rasmus Myrhaug, Anders Hesjevold, Per Grønfur, Arnbjørn Nesdal og Daniel Åmot.⁴⁵⁵

Den første dagen ble det gjennomført øvelser ved Bødalsbreen. De gikk gjennom momenter som;

449 DNT årbok 1934:271. DNT årbok 1935:265.

450 DNT årbok 1935:264 og Backer i DNT årbok 1935.

451 DNT årbok 1936.

452 Den Norske Turistforening. Fører-Patent 1935:5-22. Se Gjerde 1935.

453 Den Norske Turistforening. Fører-Patent 1935:5-22. Se Gjerde 1935.

454 DNT årbok 1936:251. Lyche i DNT årbok 1936:138-146.

455 Rasmus Myrhaug og Arnbjørn Nesdal mistet livet i Loenulykken i 1936 (ras/flodbølge). DNT årbok 1937:254.

behandling av tau, knuter, legging av forankringer, bruk av isøks, trinnhugging, nedfiring av person i bresprekk og redning av mann i bresprekk.⁴⁵⁶ I tillegg ble det testet ut et par brodder; «I utlandet er bruken av isbrodder, crampons, mere almindelig enn her i Norge [...] Det er forbausende med hvilken sikkerhet man beveger seg på blankisen».⁴⁵⁷ Dette viser at man holdt øye med utstyrsutviklingen i utlandet. Broddene var godt likt, og i tiden etter kurset ble alle kursdeltakerne utstyrt med slike.⁴⁵⁸ På andre kursdag gikk følget opp på Lodalskåpa (2083moh.). Fra toppen kunne flere av patentførerene få oversikt over rutene sine og i tillegg ble det øvd på glissade og orientering.⁴⁵⁹ På den siste kursdagen gikk følget opp et relativt utfordrende brefall, Brattebakkbreen, og øvde på å finne veien og ferdes sikkert i vanskelig terreng. På kveldene diskuterte de temaer som; bresprekker, vær, steinsprang, snøskred, bekledning, oppmerksomhet på turistene, førerens opptreden, førerens utstyr og orientering. I 1937 ble et nytt kurs holdt ved Jostedalsbreen og kursholder var da patentfører Per Grønfor.⁴⁶⁰ Med dette gikk Turistforeningen tilbake til modellen fra 1912 og 1914, der en patentfører var hovedinstruktør.

Perioden mellom kurset i 1914 og 1935 representerte en avprofesjonalisering av patentførervesenet, da *utdanning* gjennom kurs falt bort. Tilsynelatende tok patentførervesenet et steg fremover igjen med førerkursene i 1935 og 1937. Likevel var det en del ulikheter mellom kursene i de to periodene. Kursene i 1912 og 1914 var mer rettet mot tindebestigning, selv om de også hadde øvelser på bre. Kursene i 1935 og 1937 var mer rettet mot brevandring, og dermed godt tilpasset kursdeltakernes behov, som i all hovedsak var tilknyttet Jostedalsbreen.⁴⁶¹ Tindesporten var tydeligvis ikke lenger like populær som den hadde vært rundt 1912. Det er mulig at brevandring, som på mange måter er mindre teknisk krevende enn tindebestigninger, var mer mottagelig for den nye sosiale massen som hadde tatt del i friluftslivet i mellomkrigstiden. Det kan også nevnes at kursene i 1935/37 var to dager kortere enn kursene i 1912/14.

I Sveits hadde utdanningen av fjellførerne blitt utvidet etter 1914. Alpeklubben i Sveits satset på skiturismen, og arrangerte som nevnt skikurs for førerne allerede i 1901.⁴⁶² I 1914 laget de en standardisert kursbeskrivelse, og utover 1920-tallet ble disse kursene regelmessige. En kan nok tenke seg, at guidene i Alpene hadde mer bruk for opplæring i skiferdigheter enn de norske fjellførerne, da skikulturen i Norge var mer utviklet. De vanlige førerkursene ble også

456 For mer om datidens klatremetode se Strømme 2004.

457 Lycke i DNT årbok 1936:140.

458 DNT årbok 1937:254.

459 Glissade er metoder for å ta seg kontrollert nedover på snø. (skli på støvlene, gjerne med isøkskkaftet som støtte.)
Lodalskåpa er omkranset av breen (nunatak).

460 DNT årbok 1938:266.

461 Svenska Turistföreningen (STF) holdt «fjällförarkurs» med «glaciärvandringar» i 1928. Sehlin 1998:264.

462 STF holdt skikurs for sine fjällförare i 1919. Sehlin 1998:264.

videreutviklet, og den nevnte kursbeskrivelsen fra 1901 ble revidert og utvidet i 1924.⁴⁶³ Da patentførervesenet gjenopptok sine førerkurs i 1935, hadde man i alpelandene allerede utvidet sine kurstilbud. Dermed hadde differansen mellom profesjonalitetsnivået Norge og Sveits var økt.

Det var flere forhold som skilte fjellføringen i Alpene fra den i Norge. To av de viktigste faktorene var antallet reisende og vanskelighetsgraden på klatringen. Turistforeningen var naturlig nok klar over dette. Foreningen hadde blant annet i 1908 publisert ulykkestall loggført av DeÖAV over de Tyske, Østerrikske, Sveitsiske og Italienske Alpene for året 1907. Av de 156 loggførte ulykkene, var hele 85 av dem med dødelig utfall:

Efter norske forhold synes de ovenfor nævnte tal frygtelige, men når man betænker, at der i Alperne aar om andet færdes hundretusender af turister, bliver ulykkesprocenten alligevel ikke saa stor. [...] alene "Der Deutschen und Osterreichischen Alpenverein" ved udgangen af 1907 talte ca. 78 000 medlemmer.⁴⁶⁴

Det hendte også ulykker og dødsulykker i den norske fjellheimen, men antallet var mye lavere, selv antallet medlemmer tatt i betraktning.⁴⁶⁵ Dette har nok vært en av hovedfaktorene til at profesjonaliseringen av førervesenet i Norge i perioden ikke gikk like langt som den gjorde i Sveits.

5.4 Status for patentførervesenet i 1940

Perioden 1914-1940 inneholdt både nedgangstid og gjenreisning for patentførervesenet. I 1940 hadde man nylig gjeninnført praksisen med å holde førerkurs og antallet patentførere hadde steget siden bunnivået i 1932 og var oppe i 30. Hvorfor ble denne gjenreisningen av patentførervesenet forsøkt?

Satsningen på patentførervesenet fra 1934, kan tolkes som et resultat av et ønske om å fremme fjellsporten i Turistforeningen. Hagen har betegnet 1920-tallet som skogens tiår, og 1930-årene som tiåret da fjellsporten vant frem.⁴⁶⁶ Foruten gjenreisningen av patentførervesenet, ble det utført vedlikehold på flere breoverganger på Jostedalsbreen og Folgefonna. Spesielt stor var satsningen på Jostedalsbreen. Foruten subsidieringen av førertakstene støttet foreningen byggingen av Styggevasshytta ved Jostedalsbreen som stod ferdig i 1933. De reklamerte også for området gjennom å velge Jostedalsbreen, som tema for årboken i 1936, der blant annet førerkurset i 1935

463 Hungerbühler 2013:98-101.

464 DNT årbok 1908:253.

465 Jeg har ikke kommet over noen brukbar oversikt, men Turistforeningens årbøker nevner noen dødsfall. F.eks. DNT årbok 1910:103, DNT årbok 1911:235. DNT årbok 1915:1. DNT årbok 1916:190-192. DNT 1920:133. Likevel var det få sammenlignet med Alpene.

466 Hagen 1992:19-22.

fikk bred omtale. Satsningen på fjellsporten sammenfalt med en stor økning i fritids-segmentet i Norge. Ulvund har illustrert dette ved å vise til økningen i sykkelproduksjonen fra 29000stk. årlig i 1930 til 51000stk. årlig i 1936. Og skipproduksjonen, som økte fra 33000par. i 1930, til hele 177000par i 1938.⁴⁶⁷ En kan også tenke seg at de økonomiske oppgangstidene utover 1930-tallte gjorde at Turistforeningen igjen ønsket å satse på utenlandske turister. Likevel har jeg vist at Turistforeningen nok ikke lenger satset like stort på denne turismen.

Tilsynelatende var patentførervesenet gjenreist. Likevel er det noe usikkert hvor vellykket denne gjenreisningen var i praksis. Til eksempel hadde Gotskalk Jakobsen Gjerde (sønnesønn til Gotskalk A. Gjerde), som fikk førerpatent i 1934, ikke mer enn fem turer loggført i førerhåndboken for perioden 1934-1940.⁴⁶⁸ Andre verdenskrig gikk også ut over fjellføringen. I årsberetningen for 1940 kan vi lese; «Fast fører har som før gått i ruten Finse - Demmevasshytta, men få har benyttet ham i år».⁴⁶⁹ Dette tyder på at patentførervesenet ikke nådde tilbake til storhetstiden fra årene før 1914.

I 1940 hadde man 30 aktive patentførere, og tilsammen hadde over 90 ulike fjellførere hatt førerpatent siden oppstarten i 1890. Patentførerne nøt i mange tilfeller stor respekt for sitt arbeid. Flere mottok ulike bemerkelser fra Turistforeningen, slik som Knud Vole og Ola Berge som fikk turistknappen i gull og Endre Liset som fikk Turistforeningens æresmedalje. Ole Vole ble til og med hedret med sitt eget minnesmerke ved Juvasshytta i 1935.⁴⁷⁰ Noen av patentførerne mottok også Kongens fortjenestemedalje for deres arbeid, slik som Gotskalk Andersen Gjerde i 1925 og Erling Hakestad i 1932.⁴⁷¹

5.5 Konklusjon

Første del av perioden var preget av nedgangstid, da både bruken av førere og antallet førere med patent, gikk ned. Forklaringen av nedgangen er sammensatt. Antallet utenlandske turister som benyttet fjellførere gikk trolig tilbake på grunn av Første verdenskrig, inflasjon og skjæmmende industriutbygging. Antallet norske turister som brukte fjellførere gikk trolig ned på grunn av Turistforeningens fokus på tilrettelegging, utviklingen av gode kart og demokratiseringen av friluftslivet.

På 1930-tallet ble det igjen satset på fjellsport. Brevandringen ble mer prioritert enn tindebestigninger, som var blitt NTK sitt område. Selv om antallet patentførere gikk kraftig opp

467 Ulvund 2005:97.

468 Førerpatent: Gjerde 1934:18.19, 1935:26-31.

469 DNT årbok 1941:228.

470 DNT årbok 1943:73. , DNT årbok 1936:243.

471 DNT årbok 1929:158, 1940:225.

igjen i denne gjenreisingsperioden, er det mer uklart hvor vellykket gjenreisningen var i praksis, da bruken av patentførerne ikke økte like mye som antallet. Den utenlandske påvirkningen på det norske førervesenet i denne perioden var mindre synlig, enn i de tidligere periodene.

Over en periode på 20 år ble det ikke arrangert noen førerkurs for patentførere. Den profesjonaliseringen av patentførerveresenet som ble gjennomført i revideringsprosessen i 1908-1914, ble altså satt tilbake. Nedgangsperioden representerte derfor også en periode med avprofesjonalisering. Kursene i 1935 og 1937 var mindre omfattende enn de tidligere kursene. I Sveits hadde man, til tross for dårlige tider, videreutviklet kurstilbudet. Differansen mellom profesjonaliseringsnivået i Alpene og i Norge var dermed økt, målt i *utdanning* gjennom kurs. Nedgangen i bruken av patentførerne ledet trolig til at de i mindre grad enn i storhetstiden, i årene før 1914, kunne leve av inntektene fra fjellføringen. Fjellføringen var dermed i mindre grad enn tidligere et *heltidsyrke*. Den samme nedgangen så man i Sveits, der SAC ønsket at førerne skulle skaffe seg en annen jobb i tillegg til guidingen. Nedgangen i bruken av fjellførere i turismen i perioden gjorde aktiviteten mer like det mange i dag ser på som friluftsliv, der blant annet fokus på «tur etter evne» er et sentralt kjennetegn.

6 Konklusjon

6.1 Oppgangstid og nedgangstid for fjellføringen

Jeg har undersøkt fjellføringen i Norge i perioden 1820-1940 og på disse 120 årene skjedde det naturligvis mange endringer. Den første perioden har jeg betegnet som en pionerperiode. I årene fra 1820-1968 utviklet fjellføringen seg, enkelte steder i Norge, til å bli en vanlig praksis for en håndfull fjellvante menn. Utviklingen gikk gjennom flere steg. De natursøkende turistene fant veien til Norge, og Folgefonna var et av stedene de besøkte. Her hadde lokalbefolkningen allerede god kjennskap til hvordan man skulle vandre på breen, utviklet gjennom egen nytteferdsel, og en og annen føring av reisende i nytteærend. Da turistene kom til området, først noen få, og senere på 1850-talet i større mengder, ble fjellføringen en kjent praksis. Reiseskildringer fra perioden gir innblikk i fjellføringen, og mot slutten av perioden, ble tilbudet om fjellføring over Folgefonna etablert som et produkt i det internasjonale reiselivet gjennom utenlandske reisehåndbøker. Førerne ble nyttet både for deres for deres lokalkunnskap, som var viktig da karter o.l. var lite utviklet, og som bærere. Lignende utvikling skjedde også andre steder i landet og bl.a. ved Jostedalsbreen, Jotunheimen og Gaustadtoppen, kunne man leie fjellførere. På 1860-tallet var antallet turister som ønsket å krysse Folgefonna så stort, at det ble opprettet en ny turistrute over Folgefonna i konkurranse med den tradisjonelle. Dette var et tidlig eksempel på, hvordan etterspørselen etter fjellførere fra turistene, førte til at et nytt tilbud om fjellføring ble opprettet av førerne selv. Det første, og eneste, offentlig utnevnte førervesenet i Norge, var veiviservesenet ved Jostedalsbreen. Organisert av Nordre Bergenhus Amt (NBA), gjennom en kongelig resolusjon, i 1828. Dette var kun syv år etter at Compagnie des Guide de Chamonix ble opprettet. Veiviservesenet bestod av bare to offentlig utnevnte veivisere, i regelen med med hver sin vernepliktige assistent. Likevel representerte veiviservesenet noe av det samme som man så i Alpene; at det offentlige grep inn og regulerte føringsvirksomheten.

Perioden fra stiftelsen av Turistforeningen i 1868 og frem til opprettelsen av patentførervesenet i 1890, kan regnes som en institusjonaliseringsperiode. Patentførervesenet ble bygget på det praktiske grunnlaget som ble lagt i pionerperioden, og institusjonalisert på bakgrunn av idéer og kunnskap hentet inn fra alpelandene. Da NBA i 1890 oppgav veiviservesenet på Jostedalsbreen, og dette ble en del av patentførervesenet, viste offentlige myndigheter at de ikke så det som nødvendig at de skulle regulere fjellføringen. Dermed skilte Norge seg fra flere av alpelandene, der det offentlige var en del av organiseringen. Dette kan ha vært fordi NBA anså Turistforeningen som en kyndig organisator. Det kan også være at man ikke betraktet det som tilstrekkelig viktig. Ingen store ulykker aktualiserte spørsmålet om en offentlig regulering av fjellføringen, slik som hadde vært

tilfellet i Chamonix. Patentførervesenet ble formet gjennom et sett regler, som i stor grad var inspirert av førervesenet i Sveits, men det hadde også likheter med veiviserkontrakter fra NBA og bestemmelsene i skyssvesenet. Regelverket viser at det fra Turistforeningens side, ble fokusert mest på turistenes rettigheter.

Perioden 1890-1914 var storhetstid og veksttid for patentførervesenet. til tross for at den også inneholdt en stagnasjonsperiode. Mange faktorer bidrog til høy aktivitet i norske fjell, som patentførerne tok del i. Patentførervesenet var en institusjon underlagt Turistforeningen, uten direkte mulighet for påvirkning fra fjellførerne. Likevel later det til at Turistforeningen hadde et godt samarbeid med patentførerne. Jeg har ikke kommet over noen tilfeller der førerpatentet ble oppsagt av DNT. Turistforeningen støttet patentførerne med midler, slik at de kunne utvide sine tilbud til turistene, slik som ved Gjerdelinjen over Folgefonna. Dette var nok av like stor viktighet som selve førerpatentet. Selv om systemet ofte fungerte godt, kom det til konflikt mellom patentførervesenet og et lokalt organisert førerlag i Bødalen, da de ikke godtok turistforeningens betingelser. Dette kan sees på som et uttrykk for lokale fjellføreres misnøye med, at deres virksomhet skulle kontrolleres av Turistforeningen i Kristiania. Foruten patentførerne var det en rekke uorganiserte førerere, og det later til at disse var langt flere enn patentførene selv. Det er ikke overraskende, da mellom 18 og 34 patentførere langt i fra kan ha vært nok til å takle turiststrømmen. Patentførervesenet ble organisert ulikt i de ulike fjellområdene. Jotunheimen skilte seg ut, der en del av patentførerne var tilknyttet turistforeningens hytter, og hadde føring som eneste oppgave. I de første årene ble det tildelt en del nye førerpatent, men fra 1898-1910 stabiliserte antallet seg. Denne stagnasjonsperioden, sammenfalt med stagnasjonsperiode for Turistforeningen generelt. Den andre vekstperioden kom i forbindelse med satsningen på vinterturismen, fjellsport og utvidelse i forbindelse med Bergensbanen. Det ble samtidig satset på patentførervesenet, med bl.a. arrangementen av førerkurs.

Det som lå an til å bli videre vekst etter 1914, ble isteden avløst av en nedgangsperiode. Fra 1914-1940 ble patentførervesenet på mange måter svekket, sett bort ifra et gjenreisningsforsøk på 1930-tallet. Nedgangen kan ha flere forklaringer. Den utenlandske turismen ble svekket, samtidig som den norske turismen skiftet karakter. Friluftslivet ble i mellomkrigstiden demokratisert og et bredere lag av folket fikk tilgang. De hadde ikke den samme kulturen og de samme midlerne som overklassen til å bruke fjellførere. Turer i skogen og turer i nærområdet ble mer populære enn de statusgivende klatreturene i Jotunheimen. Dermed førte ikke den enorme stigningen i antallet medlemmer i Turistforeningen i denne perioden til en økning i patentførernes virksomhet. Turistforeningen satte i 1930-årene i gang en gjenreisningsprosess for patentførervesenet som i 1932 bare hadde 17 patentførere. De fulgte den samme oppskriften som ved forrige revidering det

ble utdelte en rekke nye førerpatenter. slik at antallet patentførere kom opp i 30. I tillegg gjeninnførte de førerkursene. Satsningen bunnet i et ønske om å fremme fjellsporten, og da spesielt brevandringen. Oppgangen var nok mer synlig på papiret enn ute i fjellheimen. Flere av patentførerne hadde få kunder og Turistforeningen måtte fortsette med å subsidiere førertakstene på Jostedalsbreen, for å øke populariteten.

6.2 Utenlandsk påvirkning

Påvirkningen fra utlandet kan ha vært en faktor allerede da fjellføringen, en rekke steder i Norge, utviklet seg til å bli en praksis i pionerperioden. Allerede før utenlandske turister inntok Norge for fullt, hadde de utviklet en reisekultur i Alpene, der bruken av lokale fjellførere var en sentral del. Da de utenlandske turistene kom til Norge med de samme forventningene og etterspurte lokale fjellførere, har nok dette vært en av faktorene som bidrog til at enkelte begynte som fjellførere. Likevel hadde praksisen med å følge reisende på fjelloverganger, naturlig nok, en lang tradisjon i Norge. Dette var blant annet institusjonalisert gjennom skyssvesenet, som hadde røtter tilbake til middelalderen. Det gjør at utviklingen av fjellføringen som en praksis, var et resultat både av utenlandsk påvirkning og av en allerede lokalt eksisterende praksis, som ble tilpasset de nye forholdene.

Institusjonaliseringen av førervesenet var i høy grad et resultat av utenlandsk påvirkning. Ikke bare påvirkningen på utformingen, men også påvirkningen på defineringen av uorganisert føring som et «problem». Artiklene fra Hans Th. Knudtzon, Carl Hall og Jens Andersen Aars var alle basert på kunnskap innhentet fra ulike alpeland, om hvordan de der hadde organisert førervesenet. De representerte tre ulike kanaler, som kunnskapen ble hentet igjennom. Knudtzon deltok på en kongress arrangert av Deutschen und Österreichischen Alpenvereins, som hadde deltagere fra flere titalls alpe- og turistforeninger rundt om i Europa. Slike kongresser og konferanser var det siste nye innen idé- og kunnskapsutveksling i Europa, og det er interessant i seg selv at det norske friluftslivet tok del i en slik institusjon. Denne tradisjonen fortsatte gjennom Turistforeningens deltakelse på internasjonale turistutstillinger. Hall står som representant for turister med reiseerfaring fra alpelandene, som ønsket at man i Norge skulle organisere førervesenet på en lignende måte som de hadde møtt i Alpene. Dette er nok denne kanalen de fleste tenker på, når man viser til utenlandsk påvirkning på norsk friluftsliv. En tredje kanal synliggjøres ved Aars' kommunikasjon direkte med Schweizer Alpen-Club. Kontakten mellom de ulike alpe- og turistforeningene i Europa, ble opprettholdt gjennom «bytteforbindelser» der årbøker o.l. ble utvekslet mellom foreningene. De idéene og den kunnskapen som kom gjennom de tre kanalene,

var med på å forme patentførervesenet i Norge.

Sammenligningen med med Alpene, gjennom Chamonix og Sveits, har vist at førervesenet var ulikt organisert i de to områdene. Dermed kan man ikke nødvendigvis snakke om Alpene som en samlet enhet. Man må være oppmerksom på at det fantes ulike organisasjonsmodeller i de ulike landene. Forslagene som ble lagt frem av Knudtzon, Hall og Aars var ikke like. Hall sitt forslag, om en organisasjon av fjellførere, i stor grad kontrollert av fjellførerne selv, skilte seg fra forslagene til Knudtzon og Aars. I Aars' forslag lå hele institusjonen under Turistforeningens styre. Forslaget til Hall minner mest om Chamonix sitt system, organisert av Compagnie des Guides i samarbeid med lokale styresmakter. Aars' forslag viser til det Sveitsiske systemet, der SAC organiserte guidingen sammen med kantonale styresmakter. Turistforeningen valgte det Sveitsiske systemet, som hadde et godt rykte, og lå nærmest til foreningens egen organisasjonsmodell.

Grunnen til at denne overføringen ble vellykket kan søkes på flere hold. Det fantes allerede en *tradisjon* for lignende institusjonaliseringer med skyssvesenet og veiviservesenet. En organisering gjennom en privat organisasjon, som Turistforeningen, passet godt overrens med datidens *ideologi*, der organisasjonene var på fremmarsj. *Utviklingsnivået* til turismen var høyt nok til å fremme en innføring av et førervesen, men for lavt til å kunne stille med kvalifiserte instruktører. Løsningen ble å kutte bort de delene av det sveitsiske førervesenet som innebar førerkurs og eksamen. *Økonomien* til foreningen bedret seg etter innvilgelsen av statstilskudd i 1887, og dette gjorde innføringen økonomisk mulig. Overbevisningen om at alpeførerne var dyktige og at det blant annet var på grunn av det organiserte førervesenet, fungerte som *bevis* på at ordningen hadde en effekt. Forkjemperne godt organisert i Turistforeningen, mens de potensielle motstanderne, førerne selv, ikke var organisert. Til sammen bidrog disse faktorene til at patentførervesenet ble innført i 1890, etter mal fra Sveits, dog komplett overført.

Den sterke tiltroen til førere fra Alpene og spesielt Sveitserførerne fortsatte. Dette ser man blant annet da foreningen viste til Alpene, da de innførte førerkurs for patentførerne i 1912. Denne innføringen lot seg ikke gjennomføre i 1890, men lykkes i 1912. Dette var hovedsaklig på grunn av at *utviklingsnivået* til fjellsporten i Norge var hevet, og man nå kunne stille instruktører både fra tindebestigerne og patentførerne selv. Det samme hevede *utviklingsnivået* gav også behov for at enda flere av patentførerne kunne mestre kunsten å føre kunder til de høyeste tindene. Turismen og friluftslivet ble differensiert, og resultatet ble at fjellførerne måtte spesialisere seg. I dette tilfellet, spesialisering på tindebestigninger, gjennom deltakelse på førerkurs.

Fjellføringen i Norge ble ved flere anledninger påvirket av praksisene i Alpelandene. Disse eksemplene fra historien om fjellføringen i Norge, står som konkrete eksempler på hvordan det norske friluftslivet ble påvirket av det store utland.

6.3 Profesjonalisering

De tradisjonelle verktøyene innen profesjonaliseringsteori og profesjonaliserings sosiologi er ikke utviklet til å analysere et yrke som var i en slik sped begynnelse, som fjellføreryrket i Norge var før 1940. Likevel har jeg studert profesjonaliseringen i lys av en modifisert versjon av Wilenskys fem trinn i profesjonaliseringsprosessen.

Det første trinnet er etableringen av et *heldagsyrke/fulltidstyrke*. I Alpene ble guidingen raskt et heldagsyrke i hovedsesongen. I Norge ble fjellføringen i pionerperioden til en form for attåtæring. Omfanget av føringen var lite, men det var ikke uvanlig og den kunne gi et fint tilskudd til økonomien. I storhetstiden til patentføervesenet var det en del patentførere som hadde en relativt stor del av sin inntekt fra føringen. Både patentførere og uorganiserte førere, valgte å registrere seg som «turistfører» o.l. i folketellingene i 1900 og 1910. Disse to forholdene viser at man kan betegne fjellføringen som et yrke. Likevel var det sterkt sesongpreget og fjellføringen ble aldri et fulltidstyrke. Fjellføringen ble dermed en del av et mangesysleri. Likevel var det flere av fjellførerne som arbeidet fulltid med turisme i sesongen, da de i tillegg til føringen drev hotell, turisthytter o.l. Noen steder, som ved Folgefonna, ble også turismen i relativt høy grad kommersialisert. Dette illustreres ved store grupper av cruiseturister som krysset breovergangen på rideveier finansiert av DNT, Deucher Nordlandsverein og Coocs & Sons. Slik masseturisme gav trolig gode inntektsmuligheter for de aktuelle førerne. Inntektsgrunnlaget ble for noen av patentførerne relativt solid. Dette gjorde at de kunne arbeide over lengre tid og skaffe seg solid erfaring slik at en videre profesjonalisering av fjellføring ble mulig.

Den andre trinnet er etableringen av en *utdanning*. Arrangeringen av førerkurs var det nærmeste en kom en *utdanning* i forbindelse med fjellføreryrket i perioden. I Sveits ble det utviklet førerkurs etter at SAC ble stiftet i 1863. Offentlig godkjente førerkurs ble innført da SAC i 1899 utformet en mal for førerkursene, som kort tid etter ble stillet til grunn for de offentlige kravene for godkjente guider i Sveits. I Norge var førerkursene i 1912 og 1914 på flere måter av mindre omfang enn i Sveits, da de bl.a. både var kortere og hadde lavere krav til teoretisk kunnskap. I Norge ble det heller ikke laget noen form for nasjonal standard for disse kursene, men dette var da heller ikke like påkrevd som i Sveits, der man skulle koordinere de ulike fraksjonene i SAC og i tillegg samkjøre kursene med de kursene som ble arrangert av lokale myndigheter. I Norge var Turistforeningen

enerådende på slike kurs, i samarbeid med NTK. Etter kursene i 1912 og 1914 ble det ikke arrangert nye kurs før i 1935 og 1937 og i perioden mellom disse kursbolkene kan man snakke om en form for avprofesjonalisering, som sammenfalt med nedgangsperioden ellers. I Sveits ble derimot førerkursene styrket gjennom en ny mal fra 1925, selv om de også opplevde en nedgang i antallet turister. Dette viser at differansen i profesjonaliseringen mellom Norge og Sveits økte. I Compagnie holdt de på læretidsordningen, der nye førere gikk i lære hos de erfarne, og ikke før i 1936 holdt de førerkurs for sine guider.

Det tredje trinnet er dannelsen av en *forening* for yrkesutøveren. I Norge ble det ikke formet noen større foreninger for fjellførerene, og mindre lokalforeninger som den ved Bødalen, står som et unntak der bekrefter regelen. Mye av grunnen lå nok i relativt lavt antall fjellførere og stor geografisk spredning. Det var åpenbart enklere å organiseres seg i en by som Chamonix, der mange førere var samlet. I Sveits ble der opprettet flere offisielle kantonale foreninger mellom 1904 og 1909. I forbindelse med disse foreningene ble det utviklet en *yrkeskodeks*, noe som altså ikke var tilfellet i Norge. Compagnie de Guides de Chamonix kan også representere en form for yrkesutøverforening, men utformingen gjør at den minner mer om et laug, som formidlet føringsoppdrag, formet regelverk og kontrollerte markedet.

Ifølge Wilenskys tese er en *offentlig godkjenning* og beskyttelse av yrket det fjerde trinnet i profesjonaliseringsprosessen. I Chamonix og i Sveits var dette derimot det første som ble innført. Her ble det innført offentlige reguleringer og godkjenninger av hvem som kunne virke som guider en god stund før det ble snakk om å holde førerkurs. Dette var også til en viss grad en realitet i Norge gjennom veiviservesenet til NBA fra 1828, men her var det fortsatt fritt frem for fjellførere utenfor veiviservesenet. Dette står i kontrast til Chamonix og Sveits, der de godkjente førerne, i regelen, hadde monopol. Turistforeningens førerpatent kommer ikke inn under denne benevnelsen, da de ikke hadde noen forankring i de offentlige myndigheter. I Norge falt all form for offentlig godkjenning vekk da veiviservesenet ble en del av patentførervesenet i 1890.

Gjennom disse faktorene kan man se spor av en profesjonalisering av den tidlige fjellføringen i Norge, men man ser også at den var på et langt lavere nivå enn i Chamonix og Sveits. Denne oversikten over profesjonaliseringen av den tidlige fjellføringen kan være interessant som historisk bakgrunn til dagens profesjonalisering av fjellføringen i Norge. Det later til at den forskjellen vi i dag ser i profesjonaliseringsnivået, mellom Alpene og Norge, har røtter langt tilbake i tid.

6.4 En sniktitt fremover

Hva skjedde med patentførervesenet etter 1940? I 1947 ble det igjen holdt førerkurs på Jostedalsbreen. Bjørn Lyche var tilbake som instruktør og holdt kurs for seks patentførere og ni førerassistenter.⁴⁷² Likevel var patentførervesenet på vei tilbake, og et nytt system der man satset på utdanning av selvstendige brevandrere og klatrere tok over. Det siste førepatentet ble skrevet ut i 1976.⁴⁷³

Det første brekurset for amatører ble holdt i 1958, delvis motivert av to dødsulykker på bre henholdsvis i 1951 og 1957.⁴⁷⁴ Initiativtaker og instruktør var lektor Øivind Kulberg. Samme år holdt Kulberg en endags introduksjon til breføring for de aktive fjellsportfolkene fra Norge Tekniske Høgskole, Jon Nordbye og Nils Faarlund. Året etter ble det holdt kurs for ti fremtidige breførere. Etter dette ble det istedenfor satt fokus på å utdanne breinstruktører som kunne lede kurs for amatører, og det første instruktørkurset ble avholdt i 1961. Interessant her er, at det tilsynelatende ikke ble gjort noe forsøk på å bygge det nye brefører/breinstruktør/brekurs systemet inn i det gamle patentførersystemet. Det nye bremiljøet under Kulberg og det gamle patentførervesenet eksisterer side ved side, i godt samarbeid, men som to adskilte deler.⁴⁷⁵

Klatrekursene startet opp rundt den samme tiden. I 1962 arrangerte bestyreren på Turtagrø, Johannes Drængi, klatrekurs etter at han hadde vært i Sveits for å lære moderne klatreteknikk. Året etter holdt Olav Innerdal i samarbeid med NTK og Tidegruppa, klatrekurs i Innerdalen på Nordmøre.⁴⁷⁶ Miljøet rundt Kulberg utviklet seg til Bregruppa i 1961, en delvis selvstendig organisasjon under Turistforeningen, som stod for arrangering av brekurs og instruktørkurs. I 1975 overtok Turistforeningen ansvaret for de nevnte klatrekursene i Innerdalen.⁴⁷⁷ Bregruppa representerte den nye satsningen, der opplæringen av selvstendige fjellsportutøvere ble prioritert over utdanningen av fjellførere.

472 DNT årbok 1938:214, 220.

473 Bjørne-Larsen 2000.

474 Fall i bresprekk på Memurubreen i 1951. Fall i bresprekk på Gjuvbreen i 1957. Se Hagen 1992:26-27.

475 Dette understrekes ved at oppføringen av patentførere i årboken blir holdt adskilt fra oppføringen av breførere.

476 Tidegruppa ble stiftet i 1959 av Per Vigrust, Ralph Høibakk og Nils Faarlund som en del av Norges Tekniske Høgskoles idrettsforening (NTHI).

477 Grimeland 2004:87-89, 216.

7 Utrykte kilder

Bondhus, Jan. Utstedt 1934. *Den Norske Turistforening. Fører-Patent*. Norsk Fjellmuseum i Lom.

Breidablikk hyttebok. Fra 1893. Avskrift. I privat eie.

Gjerde, Gotskalk A. Utstedt 1890. *Den Norske Turistforening. Fører-Patent*. I privat eie.

Gjerde Gotskalk J. Utstedt 1934. *Den Norske Turistforening. Fører-Patent*. Norsk Fjellmuseum i Lom.

Gjerde, Gotskalk J. Utstedt 1935. Den Norske Turistforening. Fører-Patent. I privat eie.

Gjesteboken fra Bondhus. 1828-1923. Innskrift på forsiden: *Denne Bog er nedlagt hos John Bondhus sommeren 1828*. I privat eie.

Kontrakt 27. mars 1883. I: Statsarkivet i Bergen. Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. XIII. Ymse. 1 Kl. Legg 4. Vegvisarar, Jostedalsbreen.

Styreprotokoller, Den Norske Turistforening. [Internett] www.nb.no/hanske – katalogsignatur Ms.fol. 4574. [Besøkt 01.05.2015].

Sundal, Samson O. Utstedt 1894. *Den Norske Turistforening. Fører-Patent*. Norsk Fjellmuseum i Lom.

Tokheim, Knut Harald. Utstedt 1934. *Den Norske Turistforening. Fører-Patent*. Norsk Fjellmuseum i Lom.

Wallace, Georg. 1832. «Dag-bog paa en reise fra Bergen til Flekefjord og over land tilbake i fellesskab med Clamer Sudman i aaret 1832». I: *Bakkeland, Ingeborg Dahl. 1969. Avskrift av dagbok i 1832 av/ Kjøpmann Georg Wallace, Bergen, 1804-1890*. Utrykket. Tilgjengelig i arkivdel fra Den Norske Turistforening, ved Norsk Fjellsportmuseum i Lom.

8 Litteratur og trykte kilder

Aftenposten 1888-1895. [Internett] www.nb.no. [Besøkt 01.05.2015]

Andresen, Astri & Grønlie, Tore. 2007. "Travellers and travels of health. From inspiration to adaptation" I: Andresen, Astri & Grønlie, Tore. red. 2007. *Transferring Public Health, Medical Knowledge and Science in the 19th and 20th century. Conference Proceedings*. Stein Rokkan Center for Sosial Studies, Report 2-2007. Master trykk og Kopi AS. s.15-31.

Backer, Andreas. 1943. *Hovedregister 1919-1943 til Den Norske Turistforenings årbøker og medlemsblad*. Oslo. Grøndahl & Søn.

Backer, Andreas & Ruud, Bjørn. 1968. *Hovedregister 1944-1968 til Den Norske Turistforenings årbøker og medlemsblad*. Oslo. Grøndahl & Søn.

Bentzen 1923. «Vore karter». I: Amundsen. red. 1923. *Idrætsboken*. Kristiania. H. Aschehoug & Co. s. 131-144.

Bjørne-Larsen, Sven. 2000. "Breførerne viser veien" i Lauritzen, Per Roger. red. 2000. *På tur i Breheimen*. Oslo. Den Norske Turistforening. s. :74-78, 86-89.

Bjørne-Larsen, Sven & Rudsengen, Anne. 2008. *Norges nasjonalparker. Jostedalsbreen og Folgefonna*. Oslo. Gyldendal Norske forlag.

Breivik, Gunnar. 1978. "To tradisjoner i norsk friluftsliv" I: Breivik, Gunnar. og Løvmo, Haakon. red. 1978. *Friluftsliv fra Fridtjof Nansen til våre dager*. Oslo. Universitetsforlaget. s.7-16.

Brekke, Nils Georg. red. 2008. *Folgefonna og fjordbygdene*. Bergen. Nord4.

Brendehaug, Erik. red. 1990. *Vestafjells*. Bergen. Bergen Turlag.

Brincmann, C.B. 1827. *Norske Reise-Router, eller En fuldstændig Angivelse af de mellem Norges Kjøbstæder førende Landeveie, samt Afstanden mellem Stationerne i samme: med Tillæg, der angive Veiene fra Christiania til Stockholm, Gothenborg og Helsingborg i Sverige, samt Kjøbenhavn i Danmark*. Christiania. Lehmann.

Bruaset, Oddgeir. 1996. *Jostedalsbreen*. Oslo. Det Norske Samlaget.

Bu, Ivar. et.al.. 1996. *Demmevasshytta 1896-1996*. Oslo. Den Norske Turistforening – Bregruppa.

Byrkjeland, Sigbjørn. 1980. *Folgefonn – Tradisjon om friluftsliv. Nokre kulturhistoriske trekk knytte til ferdsel og verksemt i samband med isbreen i tidsrommet 1700-1850. Refleksjoner over emnet som del av friluftslivundervisninga ved Stord lærarhøgskule*. Hovedoppgave. Levanger Lærarhøgskule.

Bårtvedt, Randi. 1984. «Vor gode bræ også i sommer beskuet af høifornemme øine». *Møtet mellom turister og bygdefolk i Odda 1861-1914*. Hovedoppgave i folkelivsgranskning. Universitetet i Bergen.

Clark, Roland. 1950. *The Early Alpine Guides*. New York. Scribner.

- Clark, Roland. 1953. *The Victorian Mountaineers*. London. Batsford.
- Colonel, Mario. 2009. *The Compagnie des Guides de Chamonix*. Chamonix. Mario Colonel Editions.
- Dahl, Lena. 2009. Makt og avmakt. Et blikk på Norsk Fjellsportforums historie og interessedespill. Masteroppgave i kroppsøving, idrett og friluftsliv. Høgskolen i Telemark, Bø.
- Dahl, Tove Stang . 1992. *Barnevern og samfunnsvern*. Oslo. Universitetsforlaget.
- Den Norske Turistforenings årbøker. 1868-2000.
- Den Norske Turistforening, håndbøker, 1827, 1929, 1932.
- Fjågesund, Peter & Symes, Ruth A. 2003. *The Northern Utopia. British Perceptions of Norway in the Nineteenth Century*. New York. Rodopi.
- Fjågesund, Peter. 2014. *The Dream of the North. A Cultural History to 1920*. New York. Rodopi.
- Forbes, James David. 1845 (1. utg 1843) *Travels through the Alps of Savoy and other parts of the Pennine chain*. I: Coolidge, W. A. B. 1900. *Travels Through the Alps*. London. Adam and Chales Black.
- Folketelling 1900. [Internett] arkivverket.no/digitalarkivet [Besøkt 01.05.2015].
- Folketelling 1910. [Internett] arkivverket.no/digitalarkivet [Besøkt 01.05.2015].
- Forbes, James David. 1851. *Norway and its Glaciers. Visited in 1851*. Edinburgh. Adam and Charles Black.
- Furre, Berge. 2000. *Norsk historie 1914-2000*. Oslo. Det Norske Samlaget.
- Faarlund, Nils. 1973. *Friluftsliv. hva-hvorfor-hvordan. Kompendium nr.32*. Norges Idrettshøgskole. Publisert digitalt av Verket, Lars i 2003 på nettstedet naturliv.no [Besøkt 22.08.2013]
- Giverholt, Helge. 1946. *Jotunheimens erobring. 150års fjellferder i Jotunheimen og Vestheimen*. Oslo. J.W. Cappelens forlag.
- Gleditsch, K. G. 1934. *Orientering orienteringsmidler og orienteringsløp*. Oslo. Grøndahl & Søn.
- Godal, Jon. 1988. «Naturliv» i Repp, Gunnar. red. 1992. *Artikkelsamling. Friluftsliv*. Volda lærarhøgskule.
- Grav, Sturla Grøtta. 2010. Bratte gleder. *Hvem kan gjøre hva i det bratte friluftslivet? - en kvalitativ studie av hvilken forståelse veiledere med bakgrunn fra tre sentrale norske friluftslivsmiljøer har av friluftslivsbegrepet, deres meninger om dagsaktuelle debatter omkring utdanning og kompetansekrav til veiledere i bratt friluftsliv, og deres tanker om kommersialiseringen av det bratte friluftslivet*. Masteroppgave ved avdeling for sykepleier- ingeniør og lærerutdanning. Høgskolen i Nord-Trøndelag.

- Grimeland, Geir. 2000. «*Vor sport*». *Klatring i Norge 1900-2000. Hovedfagsoppgave*. Norges Idrettshøgskole, Institutt for samfunnsfag.
- Grimeland, Geir. 2004. *En historie om klatring i Norge 1900-2000*. Bergen. Fagbokforlaget.
- Gretton, John R. 1989. «Introduction» I: Lister, William B. C. 1993. *A Guide to the Microfiche Edition of Murray's Handbooks for Travellers*. University Publications of America. s. vii-xlviii.
- Hagen, Nils U. 1992. *Fra Slingsby til Bregruppen. Den norske turistforening og fjellsporten*. Oslo. Den Norsk Turistforening, Bregruppa.
- Halvorsen, J. B. 1888. *Norsk forfatterlieksikon 1814-1880. Andet bind C-H*. Kristiania. Den norske forlagsforening.
- Hansen, Peter H. 1995. «Albert Smith, the Alpine Club, and the invention of modern mountaineering in Mid-Victorian Britain» I: *Journal of British Studies, Vol. 34*. Cambridge. Cambridge University Press.
- Hansen, Peter H. 2013. *Summits of modern man. Mountaineering After the Enlightenment*. Cambridge. Harvard University Press.
- Helberg, Claus. 1991. På ski i fjellet. Beskrivelse av skitur i fjellet. Oslo. Den Norske Turistforening.
- Hellström-Boström, Ewa. 1997. *Svensk klättring. Pionjärerna*. Stocholm. Alpina förlaget.
- Hertzberg, Nils. 1818. «Noget om Sneebræen Folgefond i Søndhordlen og Hardangers Fogderie». I: Platou & Kraft 1818. *Bustikken. Et Ugeblad af statistisk-økonomisk Indhold, No. 90 & 91*. Christiania. Chr. Grøndahl.
- Hertzberg, Nils. 1828. «Om at veilede Reisende i Norge. Om Hardangers Naturmark værdigheder og om Folgefonden». I: *Morgenbladet, nr. 336 & 338*.
- Hoff, Erik & Berg-Sørensen, Carsten. 2000. «Carl Hall, dansk klatrepioner i norske fjell». I: Henriksen, Olav G. red. 2000. *Dansk fjellpioner i norske fjell. Fjellmuseets venner. Årbok 2000*. Lom. Hagen Offset.
- Holck, Hans. 1774. *Norsk Veyviser for Reysende*. Kiøbenhavn. Simmelkiær.
- Hole, Per. red. 1968. *Norsk Fjellsport*. Norsk Tindeklubb. Oslo. Grøndahl & Søns.
- Horgen, Andre. 1999. *Ferdsel på Jostedalsbreen 1740-1940. Fra naturliv til friluftsliv*. Hovedfagsoppgave i idrett/friluftsliv. Høgskolen i Telemark & Idrettshøgskolen i Oslo.
- Horgen, Andre. 2002. "Nordre Bergenhus Amt's veiviservesen for Jostedalsbreen." I: Lerkelund, Hans Erik. 2003. *Rapport fra konferansen Forskning i friluft. Øyer 19.-20. november 2002*. Oslo. Friluftslivets fellesorganisasjon, FRIFO. s.100-117.
- Hungerbühler, Andrea. 2013. "Könige der Alpen". *Zur Kultur des Bergführerberufs*. Bielfeld.

- Transcript Verlag.
- Ianke, Camilla. 2007. *Turistferdselen over Folgefonna fra Mauranger i perioden 1890-1914*. Bacheloroppgave i lokalhistorie. Høgskolen i Sogn og Fjordane.
- Johnsen, Ben. 1991. *Jotunheimen stortopper. Folk og fjell gjennom tidene*. Oslo. Universitetsforlaget.
- Kjelstadli, Knut. 1999. *Fortida er ikke hva den en gang var. En innføring i historiefaget*. Oslo. Universitetsforlaget.
- Kolltveit, Bård. 1980. *Over fjord og fjell. Hardanger Sunnhordalandske Dampskipsselskap 1880-1980*. Bergen. F. Beyer.
- Larsen, Arne. 2014. *Storen. Historien om menneskene og klatringen på Store Skagastølstind i Jotunheimen*. Oslo. Fri Flyt AS.
- Lauritzen, Per Roger. 1997. *Hyttene i Jotunheimen, Breheimen og Gausdal Vestfjell*. Oslo. Boksenteret.
- Lauritzen, Per Roger. 1998. *Hyttene på Hardangervidda og i Skarvheimen*. Oslo. Boksenteret.
- Lauritzen, Per Roger & Frøstrup, Johan Christian. 2007. *Fjellpionerer*. Arendal. Friluftsførelaget.
- Le Blond, Aubrey. 1908. *Mountaineering in the land of the midnight sun*. London. T. Fisher Unwin.
- Lindstøl, Tallak. 1914. *Stortinget og statsraadet 1814-1914. 1. Bind, Biografier, 2. Del L-Ø. Samt tillegg*. Kristiania. Steen'ske bogtrykkeri.
- Lunn, Arnold. 1957. *A Century of Mountaineering. 1857-1957*. London. George Allen & Unwin LTD.
- Löfgren, Orvar. 1999. *On Holiday. A History of Vacationing*. Berkeley/Los Angeles/London. University of California Press.
- Lyngbø, Inger Johanna & Schiøtz, Aina. 1993. «*Tarvelig men gjestfritt*». *Den Norske Turistforening gjennom 125 år*. Oslo. Den Norske Turistforening.
- Markhus, Knut. 1996. *Den magiske fjorden. Hardanger i engelske reiseskildringer 1820-1914*. Hovedoppgave. Universitetet i Bergen.
- Markhus, Knut. 2005. «Turismen og fonna». I Brekke, Nils Georg. red. 2008. *Folgefonna og fjordbygdene*. Bergen. Nord4. s358-365.
- Melve, Leidulf. 2009. «Komparativ historie. Ei utfordring for historiefaget?» I: *Historisk Tidsskrift*. Bind 88. Nr.1, 2009. Oslo. Universitetsforlaget. s.60-80.
- Metcalf, Frederick. 1858. *The Oxonian in Thelemarken. Or, notes of travel in south-western Norway in the summer of 1857 and 1857. With glances at the legendary lore of that district. Vol II*. London. Hurst and Blackett Publishers.

- Murray, red. 1839. *A Hand-Book for Travellers in Denmark, Norway, Sweden, and Russia*. London. John Murray
- Murray, red. 1858. *A Hand-Book for Travellers in Denmark, Norway, Sweden, and Iceland*. London John Murray.
- Mytting, Iver. 2012. *Erobringen av fjellet. Erobringen av fjellspporten. Erobringen av det norske. Om Norsk Tindeklubs nasjonalisering av fjellspporten*. Masteroppgave i idéhistorie. Universitetet i Oslo.
- Møller, Arvid. 1982. *Fjellfører i Jotunheimen. Ei bok om Eiliv Sulheim*. Oslo. J.W.Cappelens forlag AS.
- Møller, Arvid. 2013. *Røisheim. Ei bok om Ole Halvorsen Røisheim - «den første virkelige Fører i vort Høifjeld»*. Oslo. Kom forlag.
- Nerbøvik, Jostein. 1999. *Norsk Historie 1860-1914*. Oslo. Den Norske Samlaget.
- Nielsen, Anne-Mette. 2008. *Gjestgiveri – skystell – hvilested*. Fåberg. Norsk vegmuseum.
- Nielsen, Yngvar. 1886. *Handbook for Travellers in Norway*. Kristiania. Cammermeyer.
- Næss, Steinar (et al.). 1989. *Jostedalsbreen og bygda den fikk navn etter*. Oslo. Grøndahl.
- Onsager, Nils og Rustad, Nils, 1924. *Til Fots. Reisebok over Norge*. Kristiania. Gyldendalske.
- Onsager, Nils & Rustad, Nils. 1935. *Til Fots. Fjellruter i Sør-Norge*. Den Norske Turistforening. Oslo: Gyldendal.
- Pontoppidan, Christian J. 1785. *Geographisk Oplysning til Cartet over det sydlige Norge i trende Afdeeling*. Kiøbenhavn. Trykt hos August Friderich Stein.
- Porsanger, Lise Wolland. 2011. *Profesjonalisering av friluftsliv. En studie av statuser og maktforhold blant turledere*. Masteroppgave i idrettsvitenskap. Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.
- Pryser, Tore. 1999. *Norsk historie 1814-1860. Frå standssamfunn mot klassesamfunn*. Oslo. Det norske samlaget.
- Rognan, Bjarne. 1986. *Det gamle skystellet. Reiseliv i Noreg frå mellomalderen til førre hundreåret*. Oslo. Det Norske Samlaget.
- Rubenson, Carl Wilhelm. 1923. «Fjeldsport før og nu» I: Amundsen red. 1923. *Idrætsboken*. Kristiania. H. Aschehoug & Co. s. 24-40.
- Rudsengen, Anne & Bjørne-Larsen, Sven. 2008. *Norges nasjonalparker. Jostedalen og Folgefonna*. Oslo. Gyldendal.
- Ryvarden, Leif & Wold, Bjørn. 1991. *Norges isbreer*. Oslo. Universitetsforlaget

- Sandell, Klas & Sörlin, Sverker. red. 2000. *Friluftshistoria. Från «hårdande friluftsliv» til ekoturism och miljöpedagogik*. Stockholm. Carlssons.
- Scheen, Erland. 1963. *Utanlandske reiseskildringer frå Hardanger i førre hundreåret*. Hardanger Historielags tilleggsskrift nr 14. Nordheimsund.
- Schiötz, Eiler. 1970. *Utlendingers reiser i Norge. En bibliografi*. Oslo. Universitetsforlaget.
- Schiötz, Eiler. 1986. *Supplementer*. Oslo. Universitetsforlaget.
- Schmidt, Julius. August. 1849. *Love, Anordninger, Tractater, Resolutioner, Kundgjørelser, Departementsskrivelser, Circulærer m.m. for Kongeriket Norge i Tidsrummet fra 1814-1848. Til Brug for Den Lovstuderende. 1. Bind. 1814-1831*. Christiania. Chr. Tønsberg Forlag.
- Sehlin, Halvar. red. 1985. *Svenska turistföreningen 100år*. Svenska Turistföreningen. Uppsala. Esselte Herzogs.
- Sehlin, Halvar. 1998. *Känn ditt land*. Svenska Turistföreningen. Grafiska AB.
- Sexe, Sjur. 2012. *Prost Niels Hertzberg. Universalgeniet som vart eit ljøs for sine fjordar. Liv og Gjerning*. Hardanger Folkeminnelag. Odda Trykk & Reklame.
- Singsaas, Marianne. 2004. *Kvinner i natur og kvinners natur. Kvinner i friluftsliv 1860-1910*. Hovedoppgave i idrett/friluftsliv. Høgskolen i Telemark/ Idrettshøgskolen i Oslo.
- Slagstad, Rune. 2008. *(Sporten) – En idéhistorisk studie*. Oslo. Pax Forlag.
- Solnes, Oscar. 2001. *Bort fra storbyens unatur. Ei historisk analyse av friluftslivet innan arbeidarrørsla i Oslo 1900-1940*. Hovedoppgave. Høgskolen i Telemark.
- Sookermany, Anders McD & Eriksen, Jørgen W. red. 2007. *Veglederen. Et fesskrift til Nils Faarlund*. Oslo. Gan Aschehoug.
- Statistisk årbok 2000. 119. årgang. Statistisk Sentralbyrå. Oslo/Kongsvinger.
- Stoltz, Gerhard & Jakhelln, Henning. 2014. «Dyrtid». I: Store norske leksikon. Hentet 30. mars 2015 fra <https://snl.no/dyrtid>.
- Storthings Forhandlinger 1887, Femte Del, Dokument No.83, s.1-5.
- Storthings Forhandlinger 1887, Sjette Del, Indst. S. No. 173, s .515-516.
- Storthings Forhandlinger 1891, Første Del, Sth. Prp. No. I. Hovedpost VI, s.1-10.
- Storthings Forhandlinger 1891, Femte Del, Dokument Nr. 22, s.1-3.
- Storthings forhandlinger 1892, Tredie Del, Oth. Prop. No. 23. s. 1-45.
- Stortings Forhandlinger 1913, Syvende del. Sak nr. 16, s. 64-68.
- Storthingstidende 1887, Sag Nr. 2, s. 1375-1379.

Stortingsforhandlinger 1814-1890. [Internett] <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Stortingsforhandlinger/> [Besøkt 01.05.2015.]

Strømme, Ketil. 2004. *Fra spikerstøvler til limbolter - en fenomenologisk undersøkelse av sikkerhetsfilosofien i norsk klatresport i et historisk perspektiv*. Hovedfagsoppgave i idrett/friluftsliv. Høgskolen i Telemark & Norges Idrettshøgskole.

The Alpine Journal vol. 5, 6, 9, 11, 15. [Internett] www.pahar.in [Besøkt 1.05.2015]

Tokheim, Arne. 2007. «Folgefonna som turområde og turistvegen i Odda». I: Bleie, Lars O & Reinsnos, Inger L. red. 2007. *Hardanger 2007*. Hardanger Historielag. Odda Trykkeri.

Tordsson, Bjørn. 2003. *Å svare på naturens åpne tiltale. En undersøkelse av menings-dimensjoner i norsk friluftsliv på 1900-tallet og en drøftelse av friluftsliv som sosiokulturelt fenomen*. Ph.d avhandling. Norges idrettshøgskole.

Tordsson, Bjørn. 2010. *Friluftsliv kultur og samfunn*. Kristiansand. Høyskoleforlaget.

Torgersen, Ulf. 1972. *Profesjonssosiologi*. Oslo. Universitetsforlaget.

Turist og reiseliv nr.6, 1934. Utgitt av Den Norske Turistforening og Landslaget for Reiselivet i Norge.

Tønsberg, Henning H. 1920. *Hovedregister til Den Norske Turistforenings aarbøker 1868-1918*. Kristiania. Grøndahl & Søn.

Ulvund, Frode. 2005. "Tiden 1890-1946" i Gjerstad, Jo. red. 2005. *Vilt- vått og vakkert. Bergen Turlag 1890-2005*. Bergen Turlag. Bergen. Bondi forlag. s37-148.

Utvandrere fra Tinn 1837-1907. [Internett] arkivverket.no/digitalarkivet [Besøkt 01.05.2015].

Van Loocke, Koen. 2010. *Geld, vriendschap en sociale tegenstellingen. Een onderzoek naar de paradoxale relaties tussen gidsen en alpinisten in de 19de eeuw*. Masterppgave. University Gent. [Internett] <http://lib.ugent.be> [Besøkt 20.01.2014]

Van Loocke, Koen. 2014. «The Alpine Clubs, *La Compagnie des Guides*, and the Shaping of Nineteenth Century Mountain Guiding». Upublisert artikkel.

Vibe, Anne Mette. 2012. *Therese Bertheau*. Skrifter fra Universitetsbiblioteket i Oslo 10. Oslo. Akademika forlag.

Vollset, Magnus. 2013. *Globalizing Leprosy. A Transnational History of Production and Circulation of Medical Knowledge, 1850s-1930s*. Ph.d avhandling. Universitetet i Bergen.

Welle-Strand, Erling. 1978. *Reiseliv og samfunn. Landslaget for reiselivet i Norge 1903-1978*. Oslo. Notrabooks.

Wittich, W. 1848. *A visit to the western coast of Norway*. London. C. Cox.

Zeitschrift des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins, Bd.13, 1882.

[Internett] <http://www.literature.at/viewer.alo?objid=1026449&viewmode=fullscreen&scale=3.33&rotate=&page=468> [Besøkt 01.01.2015]

Aanrud, Roald. 1998. *Statens kartverk 1773-1998. 225år – i et historisk perspektiv*. Hønefoss. Statens kartverk.

Aarhus, Rune. 2011. *Friluftsliv, kompetanse og verdier – eit interesseperspektiv på debatten "profesjonskamp til fjells"*. Masteroppgave i kroppsøving, idrett og friluftsliv. Høgskolen i Telemark.

9 Vedlegg

9.1 Kontrakt om Veivisertjeneste fra Opstryn over Jostedalsbræen⁴⁷⁸

1. Jeg Thor Antonsen Gredung paatager mig at forrett som Veiviser fra Gredung i Opstryn over Jostedalsbræen.
2. Jeg skal i den Anledning holde mig tilstede saaledes, at jeg vil kunne tiltræde Veivisertjenesten senest 2 -to timer efterat den er begjært. Under nødvendigst Fravær stiller jeg i mit Sted en Mand, der godkjendes af Lensmanden i Stryn.
3. Jeg skal være pligtig til at yde Tjeneste, naarsomhelst det forlanges, ifald det ikke af Hensyn til Veirforhold eller andet deslige maa ansees farligt at færdes paa Bræen, Saa skal jeg ogsaa kunne fordre en Hviletid af mindst 12 - tolv Timer efterat være vendt tilbage efter udført Veivisertjeneste.
4. Efterat have udført Veivisertjeneste til Faaberg, skal jeg ikke der tage mere end passende Hviletid forinden jeg vender tilbage til Gredung.
5. Under Tjenesten skal jeg stedse være forsynet med et Kompas, mindst 20 favne solid Taug, en Økse, en Kniv, en Naver og en Stav med forsvarlig Pig.
6. Til Benyttelse for de Reisende skal jeg være forsynet med:
 - 4 Par Ski med tilhørende Stave
 - 4 Par Truger
 - 4 Par Braadder
 - 4 Pigstave
 - samt Fornødne Ski - og Trugebaand
7. Jeg skal samvittighedsfuldt vaage over de Reisende under Touren over Bræen og advare og væрге dem mod Skade og Farere; saa skal jeg ogsaa vise mig hjælpsom og høflig imod dem.
8. Jeg skal sørge for, at de Reisende, som jeg ledsager, indfører sit Navn i en Bog, der vil blive mig tilstillet fra Amtet, og som jeg stedse skal føre med mig, naar jeg ledsager Reisende. I denne Bog skulle de Reisende ogsaa gives Anledning til at indføre sine mulige Bemærkninger.

⁴⁷⁸ Kilde: Statsarkivet i Bergen. Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. XIII. Ymse. 1 Kl. Legg 4. Vegvisarar, Jostedalsbreen. Kontrakt 27. mars 1883.
Transkribert av Horgen 1999:141.

9. Som Godtgjørelse for min Tjeneste betales mig;

a, for hver Tour fra Gredung til Faaberg i Jostedal 12_ tolv_ Kroner med et Tillæg af 2_ to_ Kroner, forsaavidt som Touren uden min Skyld tager mere end 14_ tjorten_ Timer.

b, for hver Tour fra Gredung til Bræens høieste Punkt og tilbage 6_ seks_ Kroner.

Som Godtgjørelse for Bæring af Tøi, hvortil jeg forpligter mig til at skaffe fornødne Bærere, betales for strækningen fra Gredung til Faaberg:

i Tiden fra 14 April til 29 September 10_ ti_ Kroner og i den øvrige Del af Aaret 8_ otte_ Kroner for en Vægt af indtil 12_ tolv_ Kilogram For Strækningen til Høiden af Bræen og tilbage betales kun det Halve. Ingen Bærer maa belastes med mere end 12 Kilogram.

For Ski, Truger, Braader eller Pigstav med tilbehør, der overlades den Reisende til Benyttelse, betaler han for hver Tour:

for 1 Par Ski 50_ femti_ øre.

for 1 Par Truger 40_ førti_ øre.

for 1 Par Braadder 30_ tredve_ Øre.

for 1 Pigstav 10_ ti_ Øre.

Endvidere betales mig for Taug 1_ een_ Krone for hver Tour. Foranstaaende Betaling gjælder hvad enten det er enkelt eller flere, som jeg ledsager. Den kan forlanges erlagt, forinden Touren paabegyndes.

10. Saa ofte som det maatte findes, at jeg har misligholdt nærværende Kontrakt, skal jeg - forsaavidt ingen større Straf derfor maatte være bestemt - kunne af Amtmanden paalegges en Bod fra 5 til 10 Kroner til Stryns Fattigkasse.

11. Nærværende Kontrakt kan opsiges saavel fra det Offentliges som fra min side med 6_ seks_ Maaneders Frist.

9.2 Turistforeningens førerreglement fra 1889⁴⁷⁹

§1

Førerpatent utstedes af Turistforeningens direktion og meddeles efter dens nærmere bestemmelse til den, der på fyldestgjørende måde har godgjort at være kjendt i vedkommende egn og at have de for en fører i almindelighed nødvendige egenskaber.

Det lyder på navn og må under ingen omstændighed udlånes eller overdrages til andre.

§2

Førerpatentet er gjældende for 1 år ad gangen og bliver efter endt reisesæson at insende til Turistforeningens direktion, men kan i almindelighed ventes fornyet. Turistforeningens direksjon er berettiget til nårsomhelst at opphæve og tilbagefordre patentet, når førerens forhold måtte give anledning til sådan forføining.

§3

Føreren er pliktig til at medbringe sit patent og før turens begyndelse at forevise det for den reisende; efter enhver endt føring skal ha oppfordre den reisende til i patentet at indføre en bevidnelse om sit forhold med angivelse af den udførte tur og erlagt betaling.

§4

Føreren er pliktig til at opføre sig høflig ligeoverfor den reisende, at advare ham mod fare, samt efter bedste evne sørge for hans behagelighed og sikkerhed; føreren er ansvarlig for det ham anbetroede tøj.

Dersom den reisende mod førerens gjentagne advarsler inlader sig på foretagender, som føreren anser for livsfarlige, er denne berettiget til at negte den reisende sin videre tjeneste. Utilbørlig behandling og urimelig forlangende fra den reisendes side vil ligeledes berettige føreren til at negte at fortsætte turen.

§5

Føreren skal være forsynet med kompas og et godt specialkart – ved brepassager skal desuden føreren være forpligtiget til at medhave et passende langt og forsvarlig taug.

479 Hentet fra DNT årbok 1889:125-127. Dette samsvarer med reglementet trykket i førerhåndbøkene trykket i 1890.

§6

Føreren er forpligtet til at bære den reisendes tøj indtil en vægt af 12 kilogram; ved større tindebestininger kan han dog ikke pålægges at bære mere end det halve af ovennævnte vægt.

§7

Føreren er forpligtet til på sine ture at tilse de af Turistforeningen udlagte broer, opførte varder o.l. samt at inberette, om de ikke skulde befinde sig i forsvarlig stand.

§8

Under reisesæsonen, og når han ikke er optaget af føring, er føreren forpligtet til at være tilstede på den ham anviste station.

Turistforeningens direktion vil drage omsorg for, at førerens navne og deres stationer bekjendtgjøres i årbogen og på anden hensigtssvarende måde.

§9

Føreren er forpligtet til at holde sig de vedføjede, af ham vedtagne, taxter efterrettelig; udenfor de i taxterne nævnte ruter skal han under almindelige forhold, og dersom veien ikke frembyder særegne vanskeligheder eller farer, være berettiget til en løn, beregnet efter kr.*) pr. dag; skulde den reisende ikke vende tilbage til udgangspunktet, tilkommer der føreren en godtgørelse af kr.*) pr. dag for retur ad korteste vei.

Føreren har selv at holde sig med kost og er udenfor de fastsatte taxter ikke berettiget til nogen extragotgørelse.

Benytter to eller flere reisende samme fører, er han berettiget til fuld betaling fra den første, 25% tillæg for den anden, 15% for den tredje og 10% for hver overskydende.

*) Fastsatte af direktionen for hver enkelt fører efter de lokale forhold m.v.

§10

Klager over førere og dere forhold bedes uden ophold indsendt til Turistforeningens direktion i Kristiania.

9.3 Turistforeningens førerreglement fra 1911⁴⁸⁰

Meddelelse av fører-patent

1. Førerpatent utstedes av Turistforeningens direktion og meddeles kun til personer, som paa fyldestgjørende maate har godtgjort at være kjendt i vedkommende egn og at ha de for en fører i almindelighet nødvendige egenskaper.

Førerpatentet lyder paa navn og maa under ingen omstændigheter utlaanes eller overdrages til andre.

2. Førerpatentet gjælder for 1 aar ad gangen og skal efter endt reisesæson indsendes til Turistforeningen, men kan i almindelighet ventes fornyet. Turistforeningens direktion er berettiget til naarsomhelst at ophæve og tilbakefordre patentet, naar førerens forhold maatte gi anledning til saadan forføining.

Førerens pligter

3. Føreren er pliktig til altid at medbringe sit patent og før turens begyndelse paa forlangende at forevise det for den reisende. Efter endt føring skal han opfordre de reisende til i patentboken at indføre sine navn med angivelse av den utførte tur og den erlagte betaling.

Føreren skal altid være forsynet med kompas og kart. Ved bræoverganger og vanskelige fjeldbestigninger skal desuten medbringes isøks og taug.

Kart og kompas samt om fornødiges isøks og taug utlaanes av Turistforeningen til førerne, som er ansvarlig for at sakerne behandles ordentlig og forsiktig.

4. Føreren maa alltid være høflig likeoverfor den reisende og efter bedste evne sørge for hans bekvemmelighet og sikkerhet. Han er pliktig til at bære den reisendes randsel eller rygsæk indtil en vekt av 12 kg. under almindelige bræoverganger og fjeldvandring; ved vanskelige fjeldbestigninger dog kun det halve. Føreren er ansvarlig for det tøy som betroes ham, dog ikke for værdisaker, som dette inneholder utover sedvanlig turistutstyr, eller for tap som opstaar ved uheld, der ikke kan lægges ham til last.
5. Naar føreren forstaar, at den reisende ikke er vant til at færdes i fjeldet, er det hans pligt at retlede ham med hensyn til de almindelige forsigtighedsregler, som en turist bør iagttå (ved brævandringer spesielt om behandling av tauget). Føreren maa ikke overlate den reisende til sig selv, men skal ha sin oppmerksomhet henvendt paa ham og hjelpe ham, naar det trænges.
6. Føreren bør saavidt mulig rette sig efter den reisendes ønske med hensyn til marsjhurtigheten, naar der ikke stilles urimelige krav enten i retning av forcet eller utidig langsom marsj.

Han maa spesielt passe paa, at turen ikke forceres og at der tages tilstrækkelige

480 Hentet fra DNT årbok 1911:211-212. Førerreglementet fra 1889 ble revidert i 1911.

hviletider.

7. Hvis den reisende trods førerens advarsel indlater sig paa foretagen der, som føreren anser risikable, er denne ansvarsfri og har ret til at negte den reisende sin videre tjeneste.

Utilbørlig behandling og urimelige krav fra den reisendes side berettiger likeledes føreren til at negte at fortsætte turen.

Føreren er pligtig til at gjøre sig nøie bekjendt med vedheftede veiledning i brævandring og klatring.

8. I reisesæsongen skal føreren, når han ikke er optat av føring, opholde sig paa den ham anviste station for at være til disposition for de reisende, som ønsker hans tjeneste som fører.

Turistforeningens direktion vil dra omsorg for, at førernes navne og stationer bekjendtgjøres i aarboken og i tilfælde paa anden hensigtssvarende maate.

9. Føreren bør ved ankomsten til sin station ved reisesæsongens begyndelse forvise sig om, at broer og klopper paa de ruter, som utgaar fra stationen, er i orden. Han bør i regelen mindst 1 gang hver sommer gaa over de almindelig befærdede ruter inden sit distrikt for at vedlikeholde sit kjendskap til dem og paase at alt er i orden.

10. Føreren er pligtig til paa sine turer saavidt mulig at vedlikeholde de av Turistforeningen byggede varder og i fornødent fald supplere disse. Han skal desuten tilse klopper, broer og veier og foreta saadanne mindre utbedringer som kan utføres uten uforholdsmæssig tidsspilde.

Større mangler, som føreren ikke straks kan utbedre, indberettes uopholdelig til Turistforeningen, likesom bestyrerne av de nærmeste turiststationer straks maa gjøres bekjendt med manglerne.

11. Enhver fører bør gjøre sig nøie kjendt over hele sit føreromraade og gi indberetning til Turistforeningen om nye, interessante fjeld- og bræoverganger, som kan ha interesse for turister, og som derfor bør søkes oparbeidet.

Takster

12. Føreren er pligtig til at holde sig de vedføjede av ham vedtagne takster efterrettelig.

Føreren har selv at holde sig med kost og er ikke berettiget til nogen ekstragodtgjørelse utenfor de fastsatte takster.

13. Klager over førere og deres forhold blir at indsende uten ophold til Den Norske Turistforenings direktion i Kristiania.

9.4 Liste over Turistforeningens patentførere 1890-1940⁴⁸¹

Fører/område	Stasjon	Fra	Til ⁴⁸²
Jotunheimen			
Knud Olsen Vole	Juvasshytta	1890	1927
Andersen K. Jørstad	Tvindehaugen	1890	1900
Ole I. Steinom	Gjendesheim, Gjendebu fra 1894	1890	1897
Anfin I. Vetti	Vetti, Aardal	1890	1900
Thomas A. Vetti	Farnes, Aardal	1890	1927
Ole Olsen Kvitten	Gjendebu	1890	1892
Peder M. Bjerke	Skogadalsbøen	1892	1893
Ole Jensen Berge	Turtagrø, Skjolden	1893	1923
Hans Christensen Kleven	Gjendesheim	1894	1894
Knut Pedersen Storstensrusten	Glitterheim	1895	1909
Ole K. Vole	Juvasshytta 1896, Gjendeboden fra 1897, Glitterheim fra 1910	1896	1934
Ole Nilsen Øiene	Fortun, Skjolden	1896	1928
Eiliv Halvorsen Ofigsbø	Spiterstulen	1898	1923
Erik N. Nyhus	Skogadalsbøen, Gjendeboden fra 1902	1900	1904
Nils Knudsen Storstensrusten	Gjendebu	1901	1903
Sivert Th Bøie	Gjendesheim	1901	1907
Amund J. Odden	Skogadalsbøen	1903	1909
Jørgen A. Vetti	Vetti, Aardal	1904	1906
Anfin J. Vetti	Vetti, Aardal	1907	->
Nils Torkildsen Bakkeberg	Krosshøbu	1907	1929
Nils Skatteboe	Torfinnsbu, Geiteryggen fra 1913	1911	1922
Thore Brænden	Gjendebu	1912	1914
Lars Eilivson Sulheim	Spiterstulen	1928	->
Nils Vole	-	1935	->
Knut Vole	-	1935	->
Halvor Eriksen	Spiterstulen	1937	->
Jostedalsbreen			
Johannes Hansen Vigdal	Solvorn i Lyster	1890	1901
Lars Jansen Batalden	Olden	1890	1893
Lars Larsen Lien	Fåberg, Jostedalen	1890	1909
Thor Antonsen Greidung	Oppstryn, Nordfjord	1890	1909
Rasmus R. Aabrække	Øvre Olden	1898	1933
Mikkel S. Mundal	Fjærland/Mundal	1898	1923
Thor Eide	Eide, Olden	1903	1934
Elias Hogrenning	Flo i Nordfjord	1909	1929
Klaus Berge	Stryn	1911	1933

481 Listen er utarbeidet på bakgrunn av «Fortegnelse over førere med det av Den Norske Turistforening utstedte førerpatent» i DNT årbøker fra 1890-1923 (med unntak av 1917), i DNT håndbøker fra 1927, 1929 og 1932. Etter 1932 ble ikke denne listen publisert. Perioden 1933-1940 er basert på bladet «Turist og Reiseliv» fra 1934 (nr.6) og årsberetningene fra DNT fra 1935-1940, der innvilgelser og oppsigelser av førerpatent er meddelt. Listen er dermed utarbeidet på bakgrunn av oppføringene i årbøkene m.m. og periodene i listen kan avvike fra de reelle periodene. En lignende liste, over patentførerne ved Jostedalsbreen, er utarbeidet av Sven Bjørne-Larsen; Bruaset 1996:188, Bjørne-Larsen 2000:88-89. Min liste avviker noe fra denne.

482 Tegnet -> betyr at de var aktive også etter 1940.

Lasse Næsset	Veitestrand, Tungeseter	1911	1933
Anders Næsdal/Nesdal	Loen	1912	1933
Lars Faaberg	Jostedalen	1911	1929
Rasmus Myrhaug	Bødal, Loen	1927	1936
Anders Lunde	Lunde i Jølster	1927	->
Thøger Kronen	Jostedalen, Krundalen	1933	->
Nils Neset	Veitestrand	1934	->
Dagfinn Åmot	Åmot i Stardalen	1934	->
Arnbjørn Nesdal	Nedsal, Loen	1934	1936
Erik Øygard	Fjærland	1934	->
Rasmus R. Aabrekke	Olden	1934	->
Per/Peter Grønfyv	Stryn	1934	1939
Rasmus Gredung	Stryn	1934	->
Ola T. Eide	Olden	1935	->
Anders Hesjevold	Jostedalen	1935	->
Thøger Fåberg	Jostedalen	1935	->
Leiv A. Norheim	Jostedalen	1935	->
Halvor Horpen	Jostedalen	1937	->
Jakop J. Hogrenning	Loen	1937	->
Hans A. Nesdal	Loen	1937	->
Einar R. Bødal	Loen	1937	->
Jørgen Grønfyv	Oppstryn	1939	->
Folgefonna			
Gotskalk A. Gjerde	Gjerde, senere Odda	1890	1923
Samson Olsen Sundal	Mauranger, Sundal	1894	1932
Knut Harald Tokheim	Tokheim	1934	->
Jan Bondhus	Sundal	1934	->
Godtskalk J. Gjerde	Gjerde	1934	->
Sjåk			
Svein P. Kvitingen	Skjåk	1895	1927
O. Aanstad	Skjåk	1912	1934
Torbjørn Grimstad	Skjåk	1938	->
Lesja			
Edvard O. Mølmen	Mølmen, Lesjeskogen	1894	1919
Hornindal			
Hans A. Raftevold	Indre Haugen	1896	1932
Romsdalen			
Mathias Soggemoen	Gryten, Romsdalen	1890	1903
Erik Nordhagen	Gryten, Romsdalen Veblungsnæs	1890	1903
Kristian H. Finset	Eikesdalen	1909	1934
Henning Olsen Nygaard	Isfjorden	1913	1929
Ole H. Nygård	Isfjorden	1932	->

Rondane

Ole Pedersen Moen	Søndre Moen pr. Brænden ved Atnsjøen	1890	1927
-------------------	--------------------------------------	------	------

Hardangervidda

Halsten H. Møglethun	Sæbø, Eidfjord	1890	1910
Ole Larsen Aker	Krækjahytten	1890	1923
Sylfest H. Kvammen	Sandhaug ved Nordmandslågen	1890	1898
Ole Pedersen Vaa	Våer, Vesfjorddalen	1890	1894
Thore Gundersen Videsjorden	Opdal i Numedal	1893	1908
Kristoffer Olsen Mogen	Mogen	1894	1904
Mikkal Bendiksen	Haugastøl	1912	1913
Halvor Brynhildsen Kaase	Nyland, Vestfjorddalen	1901	1904
Kittel Halvorsen Kaase	Nyland, Vestfjorddalen	1902	1904
Sylfest L. Sæbø	Sandhaug	1908	1918
Endre Knutson Liseth	Dæmmevasshytten	1908	1940
Erling Hakestad	Finse	1909	1923
Aasmund Bitubæk	Rauland, Telemarken	1910	1927
Ole Trondsen	Rjukan, Telemarken	1910	1927
Knut S. Flatlandsmoen	Finse	1911	1911
Ole Erlingssen Hakestad	Finse	1912	1921

Nord-Norge

Tetter Grønli	Sulitjelma	1932	->
Edvard Eliassen	Træna	1935	->