



Høgskolen i Telemark



**FERDSELEN  
PÅ  
JOSTEDALSMBREEN  
1740 - 1940**

**FRA NATURLIV TIL  
FRILUFTSLIV**

Hovedoppgave i idrett med fordypning i friluftsliv  
ved Høgskolen i Telemark i samarbeid med  
Norges Idrettshøgskole, Bø 1999.

André Horgen

Fagkode: 247  
Studentnr: 921471

**André Horgen**

**FERDSELEN PÅ JOSTEDALSBREEN**  
**1740 - 1940**

**FRA NATURLIV TIL FRILUFTSLIV**

**Hovedoppgave i idrett med fordypning i friluftsliv  
ved Høgskolen i Telemark i samarbeid med  
Norges Idrettshøgskole, Bø 1999.  
Veileder: Herleik Baklid.**

**Forsiden er illustrert  
av Hallbjørg Strøm.**

## ABSTRACT

I arbeidet med denne avhandlingen har jeg undersøkt hvordan ferdselen på Jostedalsbreen har endret seg i tidsrommet 1740 - 1940. Jeg har kartlagt hvem som ferdes på breen, hvorfor de ferdes på breen og hvordan ferdselen foregikk. I tillegg har jeg undersøkt de bakenforliggende årsakene til at ferdselen endret seg i den aktuelle perioden.

Jeg har forsøkt å rekonstruere fortiden ved å foreta en dokumentanalyse av de kildene jeg har hatt til rådighet. I hovedsak består disse kildene av arkivmateriale, førerhåndbøker, lokalt minnemateriale og tradisjonsstoff, reiseberetninger og topografiske beskrivelser.

Kildene dokumenterer at Jostedalsbreen ble brukt som ferdselsvei mellom brebygdene i forbindelse med varehandel, driftehandel og annen samferdsel mellom Nordfjord og Sogn, og mellom Jølster og Sogn, tilbake til 1740 og enda tidligere. Jostedalsbrens beliggenhet i forhold til Sognefjorden og Nordfjorden gjorde den til en hensiktsmessig ferdselsvei for lokalbefolkningen. Ferdselsveiene og omfanget av bygdefolkets ferdsel ble påvirket av naturlige endringer i ismassene og av omfanget av dampbåttrafikken på fjordene. Sistnevnte faktor gjorde det etterhvert uhensiktsmessig å bruke breen som ferdselsvei, og denne typen ferdsel opphørte nærmest helt i løpet første halvdel av 1900-tallet.

Jostedalsbreen var gjenstand for interesse blandt naturvitenskapsmenn allerede fra midten av 1700-tallet. Denne naturinteressen førte til at enkelte vitenskapsmenn oppsøkte breen på begynnelsen av 1800-tallet. Motivert av sin forskertrang foretok de vandringer innover brearmene. Naturinteressen og ønsket om estetiske naturopplevelser førte også til at engelske og norske turister oppsøkte breen i forbindelse med brevandring. De første turene av dette slaget fant trolig sted rundt 1810 - 1820 og markerte starten på turismen og friluftslivet på Jostedalsbreen.

Allerede i 1820-årene var omfanget av tilreisende så stort at det ble organisert et offentlig veiviservesen som skulle betjene turistene og forskerne. Initiativet til et slikt veiviservesen ble tatt i 1826.

Begrunnelsen var bl.a. å sikre de tilreisende sikker veivisning uten at de måtte betale overpris til de lokale veiviserne. Dette veiviservesenet ble opprettet av Amtmannen i Nordre Bergenhus Amt i 1828 og eksisterte gjennom hele 1800-tallet. Kyndige veivisere ble ansatt og det ble beordret vernepliktige mannskap til å bistå veiviserne. Amtmannen mistet imidlertid oversikten over ansettelse etc. rundt

---

1850. Dette førte til at veiviservesenet måtte reorganiseres i 1880-årene som en følge av økende turisme. I 1890 ble hele veiviservesenet privatisert og inngikk i Den Norske Turistforenings patentførervesen.

Omfanget av turister som drev med friluftsliv på Jostedalsbreen økte f.o.m. 1870-årene. Bakgrunnen for dette var at nasjonalromantikken forsterket den gryende naturfølelsen. På denne tiden ble fjellet nærmest opphøyet til Norges nasjonalnatur. Samtidig medvirket industrialisering og urbanisering til at fjell og bre ble oppfattet som eksotiske og spennende reisemål for bybefolkningen. Mellom 1870 og 1900 var breen et populært reisemål for brevandrere.

En gruppe som skilte seg ut fra de vanlige turistene var fjellsportsfolkene. Dette var en gruppe som søkte spesielle utfordringer i forbindelse med turene sine. De ønsket å utforske breen, gå nye og vanskelige ruter, og turene deres var ofte preget av kamp med naturen. Impulsene til å drive fjellsport kom fra England der fjellsporten vokste frem i en periode hvor prestasjoner og individualisme stod sentralt i samfunnet. Den samme tidsånden slo også røtter i Norge og vi ser f.eks. at fjellsporten vokste frem parallelt med den nordiske idrettsbevegelsen. Interessen for brevandring og fjellsport på Jostedalsbreen avtok imidlertid utover på 1900-tallet. Andre fjellområder og naturtyper tiltrakk seg oppmerksomheten til vandrere og fjellsportsfolkene. Turisttrafikken på breen var dermed noe redusert i årene rundt 1. verdenskrig, men tok seg imidlertid merkbart opp igjen rundt midten av 1930-årene.

## FORORD

Denne avhandlingen er en hovedoppgave i idrett med fordypning i friluftsliv, ved Høgskolen i Telemark i samarbeid med Norges Idrettshøgskole, levert våren 1999. Som hovedfagstudent i friluftsliv, med bakgrunn fra det 2 årige studiet i Friluftsliv, natur og kulturveiledning i Bø, legger jeg stor vekt på kulturformidling innenfor friluftslivet. Gjennom friluftsliv i ulike naturtyper tror jeg man har en unik mulighet til å bevare og formidle bygdenorske kulturtradisjoner hvor bruken av fjellet, havet og utmarken har hatt stor betydning.

Jeg fikk interesse for ferdselen på Jostedalsbreen i forbindelse med et brekurs på Bødalsbreen sommeren 1994, og bestemte meg for å skrive om dette temaet som et prosjektarbeid ved Snø- og ski-studiet ved Høgskolen i Sogn- og Fjordane.

Påfølgende høst startet jeg på det 2-årige studiet i Friluftsliv, kultur- og naturveiledning ved Høgskolen i Telemark. På dette studiet har kulturformidling en sentral plass, og jeg ønsket å finne ut mer om ferdselen på Jostedalsbreen. I løpet av det andre studieåret tok jeg initiativ til et gruppearbeid i faget prosjekt, som omhandlet drifteferdselen på breen. Denne oppgaven kan sees på som et forprosjekt til én del av denne hovedfagsoppgaven.

I arbeidet med disse prosjektene kom det fram hvor lite forskning det er gjort omkring ferdselen på Jostedalsbreen, noe som pirret nysgjerrigheten ytterligere. Som veileder og instruktør på bre savnet jeg også et mer omfattende historisk arbeid som kunne være et grunnlag for kultur- og kulturhistorieformidling på brekurs og breturer. Samtidig oppdaget jeg at interessen for tidligere tiders ferdsel var relativt stor i deler av bremiljøet, noe som har vært til inspirasjon under arbeidet med avhandlingen.

I forbindelse med arbeidet med avhandlingen vil jeg takke betjeningen ved biblioteket på Høgskolen i Bø for god og effektiv service. Takk til tidligere statsarkivar Egil Øvrebø for svært verdifulle tips om arkivmateriale ved statsarkivet i Bergen, og takk til arkivarene der for meget god hjelp med å finne fram i arkivet. Takk til Anna Tranberg for hjelpen med å transskribere de brevene i arkivmaterialet som var mest problematisk. Jeg vil også takke Lars E. Øyane for tips om svært interessant kildemateriale i privat eie. Sist, men ikke minst, en stor takk til Herleik Baklid, for alltid konstruktiv veiledning.

## INNHOOLD

<b>1.0.</b>	<b>Innledning</b> .....	14.
1.1.	Friluftsliv og naturliv .....	14.
1.2.	Tidligere forskning .....	15.
1.3.	Problemstillinger og begrepsavklaringer .....	16.
1.4.	Forutsetningene for den tidligste ferdselen over Jostedalsbreen .....	17.
	Naturen påvirker ferdselen .....	17.
	Breksten .....	19.
	Bosetningsmønsteret i Jostedalen .....	20.
1.5.	Ferdselen på Jostedalsbreen før 1740 .....	22.
	Ferdselen mellom Jostedalen og Nordfjord .....	22.
	Ferdselen mellom Sogn og Jølster .....	23.
1.6.	Breovergangene på Jostedalsbreen 1740 - 1940 .....	24.
	Breovergangene mellom Oppstryn i Nordfjord og Jostedalen i Sogn .....	24.
	Breovergangene mellom Loen i Nordfjord og Jostedalen .....	26.
	Breovergangene mellom Olden i Nordfjord og Jostedalen .....	27.
	Breovergangen mellom Fjærland i Sogn og Lunde i Jølster .....	29.
	Breovergangen mellom Stardalen i Jølster og Veitastrand i Sogn .....	29.
<b>2.0.</b>	<b>Kilder og metode</b> .....	31.
2.1.	Utrykte kilder .....	31.
	Arkivmateriale .....	31.
	Brev, notater og førerhåndbøker i privat eie .....	33.
2.2.	Trykte kilder .....	35.
	Topografiske beskrivelser .....	35.
	Reiseberetningene .....	35.
	Minnemateriale og tradisjonsstoff .....	36.
2.4.	Kildegransking .....	37.
2.5.	Oppgavens struktur .....	39.

<b>3.0.</b>	<b>Jostedalsbreen som ferdselsvei mellom brebygdene</b> .....	40.
3.1	Varehandel over breen .....	40.
	Hvordan foregikk varetransporten? .....	41.
	Skreppehandel .....	41.
3.2.	Fehandel og difteferdsel .....	43.
	Starten på fehandelen .....	43.
	Fehandelen utover på 1800-tallet .....	45.
	Bakgrunnen for fehandelen .....	46.
	Drifteveiene over Jostedalsbreen .....	48.
	Fehandlernes årssyklus .....	51
	Med "kreaturer" over breen .....	54.
3.3.	Giftemål, kirkegang og sosial kontakt .....	56.
3.4.	Annen ferdsel .....	58.
3.5.	Endringer i ferdselen .....	60.
3.6.	Sammendrag .....	62.
<b>4.0.</b>	<b>Forskning og kartlegging</b> .....	63.
4.1.	Den første naturvitenskapelige interessen 1740 - 1820-årene .....	63.
	Naturvitenskapsforskerne på Jostedalsbreen på 1800-tallet .....	65.
4.2.	Kartleggerne .....	68.
	Noen praktiske sider ved forskningen og kartleggingen .....	68.
4.3.	Sammendrag .....	70.
<b>5.0.</b>	<b>Friluftsliv og turisme på Jostedalsbreen</b> .....	71.
5.1.	De første friluftslivfolkene på Jostedalsbreen .....	71.
	Brevandring som friluftsliv på 1800-tallet .....	75.
5.2.	Bakgrunnen for turismen og friluftslivet .....	77.
	Opplysningstidens naturinteresse .....	77.
	Den estetiske naturopplevelsen .....	78.
	Nasjonalromantikken .....	79.
	Fritids- og rekreasjonslandskapet .....	81.



5.3.	Økningen i antall “Lystreisende” fra og med 1880-årene .....	83.
	Turismen og friluftslivet på breovergangen mellom Fåberg og Greidung .....	83.
	Turistferdsel over nye ruter på Jostedalsbreen .....	87.
	Nedgang i turisttrafikken i Jostedalen .....	88.
	Ferdslen over Jostedalsbreen i mellomkrigstiden .....	91.
5.4.	Fjellsporten på Jostedalsbreen .....	95.
	Fjellsportsorganisasjonene .....	96.
	Uten veivisere .....	97.
5.5.	Motivene bak fjellsportsfolkenes breturer .....	98.
	Utforskning av de hvite flekkene på kartet .....	98.
	Nye og krevende ruter i kjente områder .....	100.
	Fjellsportsfolkenes mentale kamp med naturen .....	103.
5.6.	Bakgrunnen for fjellsportens utbredelse i Norge .....	106.
	Fjellsporten i endring .....	109.
5.7.	Noen årsaker til og virkninger av turismen på Jostedalsbreen .....	111.
	Markedsføring .....	111.
	Bedre transportmuligheter .....	112.
	Fremveksten av hoteller og gjestgiverier .....	113.
	Bygdefolket organiserte seg i skysslag .....	114.
	De frivillige organisasjonene begynte å tilrettelegge for turisme .....	115.
5.8.	Turistenes påvirkning av lokalbefolkningen .....	117.
	“Utferdshug” .....	118.
	Bygdefolkets friluftsliv .....	119.
5.9.	Sammendrag .....	122.
<b>6.0.</b>	<b>Veiviservesenet for Jostedalsbreen .....</b>	<b>124.</b>
	Ledsagere for bygdefolket .....	124.
6.1.	Det offentlige veiviservesenet 1826 - 1881 .....	125.
	Opptakten til organiseringen av det offentlige veiviservesenet .....	125.
	Organiseringen av det offentlige veiviservesenet .....	126.
	Ansettelsen av veiviserne .....	129.
	Beordring av vernepliktig mannskap i Jostedalen .....	131.

6.2.	Forvaltningen av veiviservesenet 1829 - 1881 .....	133.
	Overoppsynet med veivisertjenesten delegeres .....	133.
	Veiviserne fra Oppstryn .....	134.
	Beordring av vernepliktig mannskap i Oppstryn .....	135.
	Veiviserne fra Jostedalen .....	136.
	Det offentlige veiviservesenet anno 1881 .....	137.
6.3.	Veiviservesenet reorganiseres 1881 - 1890 .....	138.
	Økonomiske forhandlinger .....	138.
	Ny veiviser i Oppstryn .....	139.
	Ny veiviser i Jostedalen .....	142.
	Veiviserkontraktene reforhandles .....	146.
	Veiviser på ny rute fra Olden .....	148.
	Veiviser på ny rute fra Krundalen .....	150.
6.4.	Veiviservesenet privatiseres .....	152.
	Patentførerordningen .....	153.
	Førerpatentet .....	155.
	Patentførerne og andre breførere .....	155.
6.5.	Breførerne .....	159.
	Breførere i flere generasjoner .....	159.
	De nye breførerne .....	161.
	“Opplært av turistene” .....	162.
	Førerkurset 1935 .....	165.
6.6.	Sammendrag .....	166.
<b>7.0.</b>	<b>Sikkerhet og utstyr .....</b>	<b>168.</b>
7.1.	Sikkerhet .....	168.
	Orientering .....	168.
	Normer og regler for sikker ferdsel .....	170.
	Normen om å aldri gå alene over breen .....	171.
	Folketro regulerte ferdselen .....	174.
	Nye sikkerhetsnormer .....	174.

7.2.	Sikkerhetsutstyr og annet utstyr .....	176.
	Kart og kompass .....	176.
	Taubruk .....	177.
	Isøkser .....	179.
	Brodder .....	183.
	Ski, truger og skikjelker .....	184.
	Bekledning, overnattingsutstyr o.a. ....	185.
	Mat og drikke .....	188.
7.3.	Sammendrag .....	191.
8.0.	<b>Konklusjoner</b> .....	193.
	<b>Utrykte kilder</b> .....	198.
	<b>Trykte kilder og litteratur</b> .....	200.

## Figurer

Figur 1.	Oversiktskart over Jostedalsbreen .....	13.
Figur 2.	Kart som viser Jostedalsbreens beliggenhet i forhold til Nordfjord og Sognefjorden .....	18.
Figur 3.	Kart som viser de viktigste breovergangene som var i bruk mellom Oppstryn i Nordfjord og Jostedalen i Sogn, innenfor tidsrommet 1740 - 1940 .....	25.
Figur 4.	Kart som viser de viktigste breovergangene som var i bruk mellom Loen og Olden i Nordfjord og Jostedalen i Sogn, innenfor tidsrommet 1740 - 1940 .....	28.
Figur 5.	Kart som viser breovergangen som var i bruk mellom Fjærland i Sogn og Lunde i Jølster, samt breovergangen som var i bruk mellom Veitastrond i Sogn og Stardalen i Jølster, innenfor tidsrommet 1740 - 1940 .....	30.
Figur 6.	Hester med kløv på vei opp et brefall .....	42.
Figur 7.	Fehandler fra Gudbrandsdalen .....	44.
Figur 8.	En side i Thor A. Gredung sin førerhåndbok .....	47.
Figur 9.	Kart som viser drifterutene som var i bruk over Jostedalsbreen innenfor tidsrommet 1740 - 1940 .....	49.
Figur 10.	Fehandlere på vei over breen? .....	53.
Figur 11.	Nigardsbreen .....	67.
Figur 12.	“En snebro paa Langfjeldet, scener af Reiselivet i Norge”, av Johannes Flintoe .....	72.
Figur 13.	“Fjellferd 1822. Reise over Sne og Isbræer fra Hallingdal til Hardanger”, av Johannes Flintoe .....	74.
Figur 14.	“Tverrbreen”, av Johannes Flintoe .....	80.
Figur 15.	Tegning av Koren Olsen etter skisse av Kristian M. Bing .....	100.
Figur 16.	Lodalskåpa fra nord/øst. Tegning av H. W. Smith etter skisse av Slingsby .....	102.
Figur 17.	Nedstigningen av Kjenndalsbreen .....	105.
Figur 18.	Lodalskåpa sett fra vest .....	108.
Figur 19.	Kopi av brevet sokneprest Aabel sendte til amtmannen i Nordre Bergenhus Amt i 1826 .....	127.
Figur 20.	Kongelige resolusjonen av 20. sept. 1828 .....	129.
Figur 21.	Beskikkelsen av Lasse Lassesen Gredung til veiviser fra 1829 .....	130.
Figur 22.	“Sessions Resolution” for Anders Andersen Haugen fra 1829 .....	132.
Figur 23.	Transskripsjon av kontrakten mellom Thor A. Gredung og Nordre Bergenhus Amt fra 1883 .....	141.
Figur 24.	Kontrakten mellom Rasmus L. Faaberg og Nordre Bergenhus Amt fra 1886 .....	145.
Figur 25.	Bilder av, fra venstre: Breførerne Mikkell S. Mundal, Anders Lunde og Thor A. Gredung .....	151.
Figur 26.	Kopi av de to første sidene fra DNT sin patenførerhåndbok fra 1890 .....	154.
Figur 27.	Fjellføreren Michel-Auguste Groz fra Chamonix med en tidlig utgave av isøksen .....	181.
Figur 28.	Trinnhugging .....	182.
Figur 29.	Over breen mot Fanaråken. Tegning av Reinhold F. Boll, 1871 .....	186.

## Diagrammer

Diagram 1.	Antall reisebeskrivelser fra Jostedalsbreen i perioden 1810 til 1940 .....	85.
Diagram 2.	Antall personer som reiste over breen mellom Greidung og Fåberg i perioden 1883 til 1900 .....	86.
Diagram 3.	Antall personer som ble ført over Jostedalsbreen fra Fjærland, sammenliknet med antall personer som reiste over breen mellom Greidung og Fåberg, i perioden 1898 til 1903 .....	90.
Diagram 4.	Antall reisende på breovergangen mellom Fåberg og Greidung i perioden 1900 til 1940 .....	92.
Diagram 5.	Antall reisende i området rundt Veitastrond, Oppstryn/Jostedalen og Olden i perioden 1934 til 1939 .....	93.

## Tabeller

<b>Tabell 1.</b>	Omfanget av driftetrafikken på overgangen mellom Greidung og Fåberg .....	46.
<b>Tabell 2.</b>	Veivisere fra Oppstryn i perioden 1828 - ca. 1870 .....	135.
<b>Tabell 3.</b>	Veivisere fra Jostedalen i perioden ca. 1820 - ca. 1860 .....	136.
<b>Tabell 4.</b>	Veivisere fra Oppstryn i perioden ca. 1870 - 1940 .....	142.
<b>Tabell 5.</b>	Veivisere fra Jostedalen i perioden ca. 1860 - ca. 1940 .....	146.
<b>Tabell 6.</b>	Veivisere fra Olden i periode 1890-1940 .....	149.
<b>Tabell 7.</b>	Veivisere fra Fjærland og Veitastromd, henholdsvis i perioden 1887 - 1940 og i perioden ca. 1897 - 1940 .....	157.
<b>Tabell 8.</b>	Veivisere fra Lunde og Stardalen, henholdsvis i perioden 1880 - 1940 og i perioden ca. 1890 - 1940 .....	157.
<b>Tabell 9.</b>	Veivisere fra Loen i Nordfjord, i perioden 1896 - 1940 .....	158.

## Forkortelser

**SAB. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br.**

= Statsarkivet i Bergen. Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. XIII. Ymse. 1 K 1. Legg 4. Vegvisarar, Jostedalsbreen.

**SAB. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Sk.st. In. S. 2 A 3. 1843-1936.**

= Statsarkivet i Bergen. Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. XIII. Skysstasjonar. Indre Sogn. 2 A 3. 1843-1936.

**SAB. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. L.C.a. Jrl. 7. 1879-1882.**

= Statsarkivet i Bergen. Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. XIII. I.C.a. Journal 7. 1879-1882.

**SAB. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. L.C.a. Jrl. 1883-1886.**

= Statsarkivet i Bergen. Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. XIII. I.C.a. Journalene fra tidsrommet 1883-1886.

**SAB. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. L.B. Kb. 1. 25.7. 1826-31. 12. 1830.1829. No. 21.**

= Statsarkivet i Bergen. Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. XIII. I.B. Kopibok 1. 25.7. 1826-31. 12. 1830.1829. No. 21.

**SAB. L.m. Str. og Innv. 27,7. Jrl 1856-1863.**

= Statsarkivet i Bergen. Lensmannen i Stryn og Innv. 27,7. Journal 1856-1863.

**SAB. Fylk.m. S. og Fjrd. LAa. Kol. k.b. 35. 1845-1846.**

= Statsarkivet i Bergen. Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. I.Aa. Kollegiale kopibøker. 35. 1845-1846.

**SAB. Fylk.m. S og Fjrd. XIII. Skys.st. Indr. S. 2 A 3. 1843-1936.**

= Statsarkivet i Bergen. Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. XIII. Skysstasjonar. Indre Sogn. 2 A 3. 1843-1936.

Futearkivet. Sogn futedømme.

**SAB. Sogn F.g.d. Dag.b. Skysst. Nigar Jost.d. 1875-1879.**

= Statsarkivet i Bergen. Sogns Fogderi. 1875 -1879. Dagbog for Skydsstationen Nigar i Jostedal Sogn.

**SAB. S.f. Skyss d.b. Skysst. Mkl.m. Jost.d. 1837-1884.**

= Statsarkivet i Bergen. Sogn futedømme. 1837 -1884. Skydsdagbog for Skydsstationen Myklemyr i Jostedal.

**SAB. Kop. F-p. vedl. br. f. DNT t. NBA. 30. Mai 1890.**

= Statsarkivet i Bergen. Kopi av Fører-Patent vedlagt brev fra A. Aars i DNT til amtmannen i Nordre Bergenhus Amt. 30. Mai 1890.

**Regl. For førere. DNT. F-p. Årb. 1911.**

= Regler for førere der er meddelt Den Norske Turistforenings førerpatent. DNT årbok 1911.

---



Figur 1. Oversiktskart over Jostedalsbreen. Kart: Sør-Norge nord, 1:325 000 Bil- og turistkart. J. W. Cappelen forlag 1998.

## 1.0. Innledning

### 1.1. Friluftsliv og naturliv

Denne avhandlingen handler om naturlivet og friluftslivet på Jostedalsbreen. Når det gjelder begrepet naturliv slutter jeg meg til Jon Godals definisjon. Han bruker ordet naturliv om den bygdenorske bruken av naturen i utmarken. (Godal 1992, s. 85). Min bruk av begrepet friluftsliv er avgrenset til å omfatte byfolkets turliv i tiden etter at naturens egenverdi og den estetiske naturopplevelsen ble “oppdaget” tidlig på 1800-tallet. Slik jeg ser det skiller naturlivet seg fra friluftslivet ved at det ikke er fritids- og overskuddspreget slik friluftslivet er. Tvert imot kjennetegnes naturlivet ved at det har en nytteverdi, og ved at det ligger tett opp til livnæring og til det daglige arbeidet.<sup>1</sup> (Breivik 1992, s. 10, Godal 1992, s. 85).

Naturlivet på Jostedalsbreen er representert ved bygdefolkets handelsferdsel, drifteferdsel og annen nytteferdsel mellom brebygdene, d.v.s. ferdsel over breen, fra en bygd til en annen, der transport eller kommunikasjon var motivet. Mens friluftslivet er representert gjennom turistene og fjellsportsfolkene sine vandringer på kryss og tvers av storbreen, der motiver som f.eks. naturopplevelse, oppdagertrang eller fysisk utfordring var drivkraften.

Et historisk forskningsarbeid med problemstillinger rundt ferdselen på Jostedalsbreen åpner for muligheten til å studere en tilsynelatende ensartet aktivitet som har foregått på breen i flere hundre år. I løpet av den 200-års perioden jeg har studert har brevandrerne kommet fra høyst ulike miljøer og de har hatt svært ulike motiver for å vandre over breen. Ferdselen på Jostedalsbreen har forandret karakter, mening og innhold, påvirket av endringer i tiden. Gjennom å studere de ulike “epokene” og endringene som har funnet sted, studerer man for det første naturlivet på breen, men også friluftslivets spede begynnelse, samt utviklingen av naturlivet og friluftslivet helt frem til 1940.

---

<sup>1</sup> Det blir også hevdet at naturlivet og friluftslivet er to sider av samme sak. F.eks. velger Gunnar Breivik, i artikkelen *To tradisjoner i norsk friluftsliv*, å kalle naturlivet for “lands-bygdas friluftsliv”. (Breivik 1992, s. 8). Et annet eksempel er hentet fra artikkelen *Naturliv*, der Jon Godal presiserer at naturlivet er en grein innenfor friluftslivet. (Godal 1992, s. 85). En drøfting rundt dette er interessant, men for omfattende i denne sammenhengen.

## 1.2. Tidligere forskning

Det er tidligere gjort svært lite forskningsarbeid rundt ferdselen på Jostedalsbreen. Det mest omfattende arbeidet er gjort av A. H. Tobiassen i hennes doktoravhandling *Driftehandel med storfe i Norge, ca. 1850 - 1930*. I avhandlingen tar hun bl.a. for seg driftehandelen over Jostedalsbreen. Her gjør hun rede for hvordan driftehandelen foregikk, bakgrunnen for driftehandelen, handelsrutene over breen og en rekke andre forhold vedrørende denne virksomheten. Kildene hun har benyttet, som dokumenterer driftehandelen over selve breen, har i hovedsak vært tiggjengelig for meg under mitt arbeid. Det nye min avhandling bidrar med i denne sammenhengen er en dokumentasjon av driftehandelen over breen mellom 1740 og 1850. Dette innebærer at jeg har tatt i bruk andre kilder. Disse kildene dokumenterer bl.a. drifteferdsel over andre breoverganger enn de Tobiassen omtaler. Videre ser jeg på driftehandelen over breen i sammenheng med annen ferdsel. Jeg gjør også rede for hvordan driftehandelen endret seg i perioden 1740 - 1940, noe som bringer frem noen nye perspektiver.

Når det gjelder historiske avhandlinger som omhandler samferdsel generelt i Sogn og Fjordane, har F. Førstund publisert forskningsarbeidet *Den mageligste maade at reise på. 300 års samferdsle soge frå Sogn og Fjordane*. Førstund kommer ikke inn på ferdselen over selve Jostedalsbreen, men jeg har støttet meg på hans arbeid i forbindelse med spørsmål rundt dambåttrafikken og utbyggingen av veinettet i fylket. R. Standal sin bok *Vegar før vegar var - Farleier over fjell og bre i Nordfjord*, O. Bruasett sin praktbok *Jostedalsbreen* og andre populærvitenskapelige bøker, inkluderer også ferdselen over Jostedalsbreen. Jeg har imidlertid hatt tilgang på et mer omfattende kildemateriale enn disse skribentene har hatt, og i den grad jeg har støttet meg på denne typen litteratur har det vært for å supplere min avhandling med enkelte opplysninger.

Denne avhandlingen tar nemlig ikke bare sikte på å dokumentere ferdselen på Jostedalsbreen. Det nye denne avhandlingen bidrar med er dokumentasjon av endringene i ferdselen, samt årsakene til disse endringene. Av spesiell interesse er det at deler av avhandlingen bygger på et omfattende arkivmateriale som inneholder opplysninger som ikke er benyttet eller publisert tidligere. Dette materialet dokumenterer f.eks. at det fantes et organisert veiviservesen på Jostedalsbreen 60 år forut for Den Norske Turistforening sitt allment kjente patentførervesen. Detaljer vedrørende dette veiviservesenet, bortsett fra at det faktisk har eksisteret og ble opprettet i 1828, er ikke nevnt i andre forskningsarbeid eller i annen litteratur.



### 1.3. Problemstillinger og begrepsavklaringer

Jeg har allerede antydnet at avhandlingen vil omfatte problemstillinger rundt naturlivet og friluftslivet, samt endringene i ferdselsmønsteret på Jostedalsbreen. Avhandlingens hovedproblemstillinger er følgende:

Hvordan endres ferdselen på Jostedalsbreen i tidsrommet 1740 - 1940, hvem var det som ferdes på breen, hvorfor ferdes de der og hvordan foregikk ferdselen?

Hva var årsakene til at ferdselen på Jostedalsbreen endret seg i tidsrommet 1740 - 1940?

Med ferdsel mener jeg all trafikk over breen. Som jeg var inne på innledningsvis skiller jeg mellom nytteferdsel og brevandring som friluftsliv. I begrepet nytteferdsel legger jeg ferdsel mellom bygdene rundt breen i forbindelse med fedrifter, transport, handel og annen kommunikasjon bygdesamfunn imellom. Med brevandring som friluftsliv mener jeg derimot turistene og fjellsportsfolkenes vandring som var motivert ut fra estetiske naturopplevelser eller andre motiver som ikke direkte var knyttet til næringsvirksomhet.

Tidsavgrensningen 1740 - 1940 er først og fremst valgt fordi fremveksten av friluftslivet i Norge foregikk innenfor dette tidsrommet. Jeg har valgt 1740 som tidsavgrensning bakover i tid fordi jeg har få gode kilder som dokumenterer ferdsel over Jostedalsbreen lengre tilbake i tid. Tidsavgrensningen 1940 er valgt fordi tidspunktet på flere måter markerer et tidsskille i ferdselen på breen. Nyttferdselen opphørte nærmest helt og holdent i løpet av mellomkrigstiden, og i løpet av 1950 og 1960-årene endres bresporten radikalt. En grundig redegjørelse for disse endringene ville kreve et annet og mer omfattende kildemateriale, og sprengte grensene for en hovedoppgave.

## 1.4. Forutsetningene for den tidligste ferdselen over Jostedalsbreen

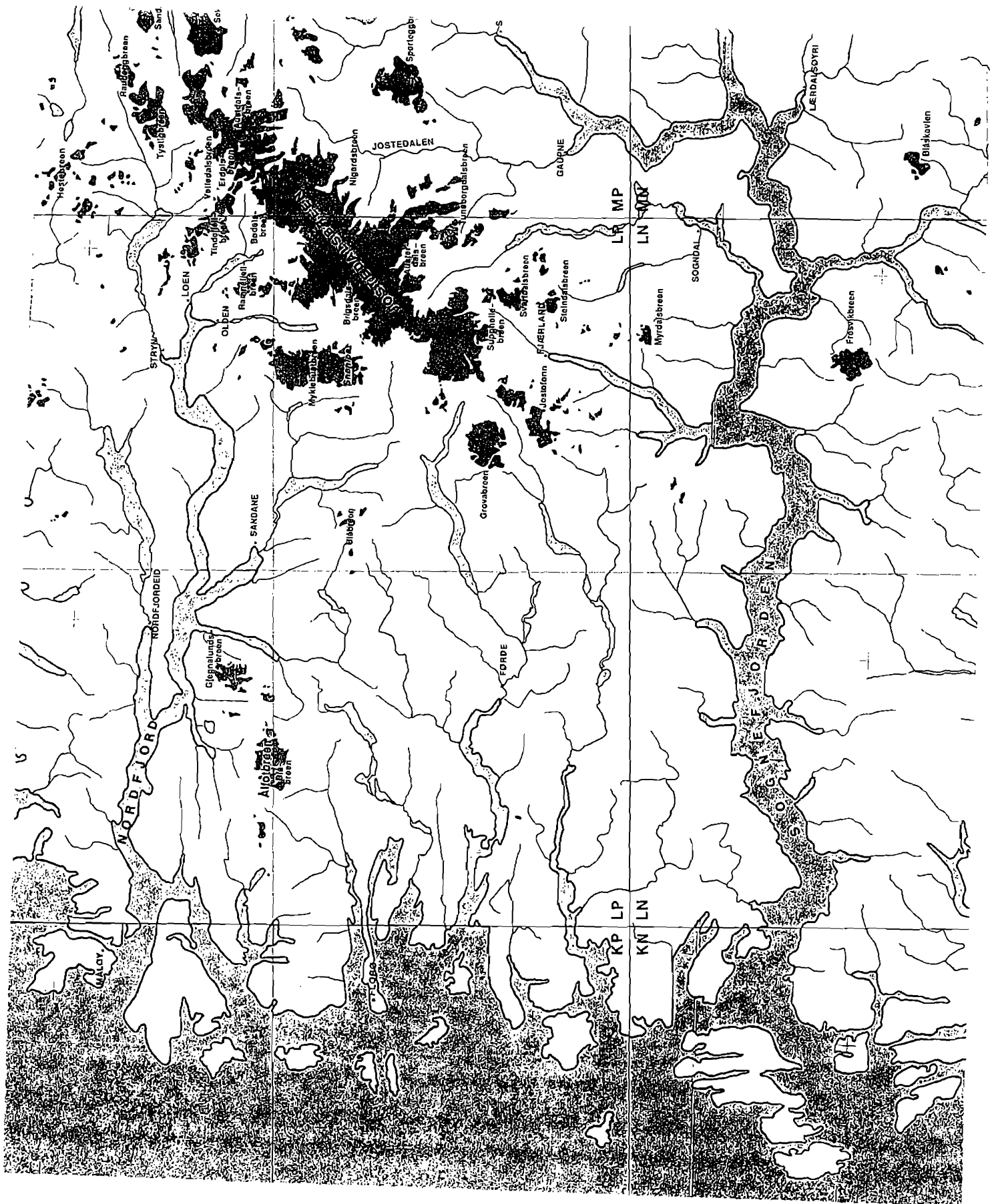
Før jeg presenterer kilder, metode og resultatene i avhandlingen vil jeg peke på de viktigste forutsetningene for at bygdefolket rundt Jostedalsbreen brukte breen som ferdselsvei. Jeg vil også gjøre rede for de kildene jeg har til rådighet som bekrefter at det var ferdsel over breen før 1740. Disse kildene viser at ferdselen f.o.m. 1740 er en videreføring av en tradisjon som er langt eldre. Til slutt vil jeg presentere en geografisk oversikt over de mest brukte rutene over Jostedalsbreen.

### Naturen påvirker ferdselen

Tilsynelatende ligger Jostedalsbreen som en enorm hindring mellom bygdene på vest- og øst-siden av breen. (Se figur 2 på neste side). For å få svar på hvorfor breen var hensiktsmessig som ferdselsvei må vi se nærmere på hva topografien og naturen rundt breen tillot av ferdsel med båt eller til fots. Går man f.eks. 250 år tilbake i tid innbydde hverken stiene nord for breen eller sjøveien sør for breen til effektiv ferdsel for folk fra Nordfjord og Jølster som hadde ærend i Sogn og Jostedalen, eller omvendt.

Dampbåtene begynte f.eks. ikke å trafikere fjordene for alvor før under siste halvdel av 1800-tallet. Før 1858 var denne trafikken både uregulær og sporadisk, og veinettet overtok ikke sjøveienes rolle som viktigste kommunikasjons-åre før på 1930-tallet. (Førsund 1983).

For kommunikasjonen mellom Nordfjord og Sogn ville alternativet nord for breen medføre en relativt lang omvei. Da måtte man dessuten gjennom kronglete daler og opp i høyfjellet for å komme noen vei. Sør for breen var sjøveien det beste alternativet. Men med robåter og seilbåter, før motorens tid, kunne denne reisen ta uforholdsmessig lang tid da man måtte ut Nordfjorden, sørover langs kysten og så innover den dype Sognefjorden. T.o.m mellom bygdene i Indre Nordfjord og mellom Nordfjord og Jølster gikk det ferdselsveier over fjell og bre. Som eksempler kan jeg nevne breovergangen mellom Oldedalen og Nesdal ved Lovatnet og mellom Loen og Oppstryn, samt fjellovergangen over Oldeskardet mellom Oldedalen og Stardalen. Stiene og kirkeveiene langs kysten og i dalstrøkene var selvsagt alternativer, men de var gjerne dårlige og gikk ofte gjennom ur og kratt. Mange steder i Nordfjord foretrakk man derfor rutene over fjell og bre til tross for høydeforskjellene. (Standal 1995).



**Figur 2.** Kartet viser Jostedalsbreens beliggenhet i forhold til Nordfjord og Sognefjorden. Kart: Brekart over Sør-Norge. Norges vassdrags- og energiverk ved K. Dale Selvig, K. Tandberg og G. Østrem. 1988.

## Breveksten

Hvor hensiktsmessige de ulike breovergangene var kunne variere med klimatiske endringer. Det er nemlig landskapet under isen og størrelsen på ismassene som bestemmer hvor lett eller vanskelig det er å ferdes på breen. Lite is, samt et bratt eller kupert landskap under isen, medfører en ujevn og oppsprukket breoverflate. Store ismasser vil utligne ujevnhetene og brattheten i terrenget under. Overflaten vil bli jevnere med færre og mindre sprekker. Det klimatiske grunnlaget for ferdselen på Jostedalsbreen legges på 12 - 1300-tallet ved at det gradvis ble noe kaldere. Til tross for temperatur-svingninger i århundrene som fulgte ble ismassene større. (Nesje 1990, s. 52). For ca. 250 år siden skrev presten i Jostedalen om dette fenomenet:

Denne Isbræe nærmere at melde, et forfærdelig høit Iisbjerg, som ligger oven over de høie Fielde, og har skudt sig ned paa den vestre Kant baade i Krondalen og i Milvirsdalen, hvor, ligsom Dalene brede sig ud til, har den i sin Fremvekst udvidet sig mere og mere. Den er af Couleure himmelblaa, og saa haard som den haardeste Steen nogensinde kan være, med store Revner og dybe huler og Gab overalt lige ned i Afgrunden, at ingen, endskiønt vet ved Maaling at proberet, kan faae dens Dybhed at vide. Naar den skyder sig i sine visse Tider frem, da høres en stor Lyd, ligesom af et Orgelverk, og fører den for sig, som den trykker fra Afgrunden af, umaadelig med Jord, Grus og Stene, langt større end noget Huus kan være [...]. (Foss 1750, s. 14).

Breveksten tok til som et resultat av stadig økende snøoverskudd p.g.a. klimaforverringene. Isbreene i Norge nådde sin største utbredelse, etter istiden, i tiden mellom 1650 og 1930, under perioden som kalles "den lille istiden". Denne kuldeperioden kulminerte ca. 1750. Da var gjennomsnittstemperaturen 1,0 - 1,5 grader lavere enn i dag. Det kaldeste året var 1740, med en årsmiddeltemperatur på 6,8 plussgrader. På den tiden finner vi likevektslinjen<sup>2</sup> på Jostedalsbreen ca. 150 meter lavere enn i dag. (Nesje 1990, s. 52). Da sier det seg selv at ismassene må ha vært enorme. Brearmene lå flere kilometer lengre fremme i dalene enn i dag, og mange steder var bratte heng blitt til slake bakker. For folk i bygdene rundt breen var trolig den jevne og snødekte isen å foretrekke som ferdselsvei fremfor ur og kratt i fjell og dal.

<sup>2</sup> Likevektslinjen er den sonen på breen der nedbørstilførselen er lik avsmeltningen. (Nesje 1995).

## Bosetningsmønsteret i Jostedalen

I forbindelse med ferdselen over den nordligste halvdel av Jostedalsbreen er det interessant å se på bosetningen i Jostedalen. Faste bosetninger i denne dalen sannsynliggjør at befolkningen der brukte breen som ferdselsvei. Veien over breen var nemlig uten tvil den korteste, dersom dalens innbyggere hadde ærend i Nordfjord. I den sammenheng vil jeg gjøre rede for noen grove trekk ved bosetningsmønsteret i Jostedalen fra ca. år 1300.

I Jostedalen er det gjort arkeologiske funn helt tilbake fra middelalderen. Disse funnene er først og fremst hustuffer. Datering viser at husene sannsynligvis var i bruk de siste 3-400 årene forut for svartedauden i 1349-50. (Randers 1989, s. 31). Skriftlige kilder bekrefter at dalen var befolket på 1300-tallet. "Jostrudals Kirke" nevnes i den *Bergenske Kalveskinds-Bog*, skrevet i 1320, og i "visitatsanordningen af 1323". (Helland 1901, s. 19). Svartedauden gjorde imidlertid sitt til at folketallet gikk drastisk ned i hele landet og folkeminnesamleren Olav Sande, som skrev ned sagnet om jostedalsrypa<sup>3</sup> på 1800-tallet, hevdet at dalen lå øde "[...] i eit par aarhundrad [...]" etter pesten. (Sande 1992, s. 105). Dette bekreftes av bygdebokforfatter Jon Laberg (Laberg 1936, s. 67), og av Lars E. Øyane som har skrevet "gards- og ættesoga" for Jostedal sokn:

Historiske funn tyder rett nok på at dalen kan ha vore nytta som støls- og /eller beiteområde i den etterfølgjande tidi [etter pesten], rimelegvis for gardbrukarar i Sjøk, men det vart ikkje fast busetnad her att før sist på 1500-talet. Dalen låg med andre ord øyde i over to hundre år. (Øyane 1994, s. VII).

Når det gjelder de nye bosetterene i Jostedalen skrev Olav Sande at det var "[...] brotsmenn og røvarar [...]" som bosatte seg der på 1500-tallet, langt unna lov og orden. (Sande 1992, s. 105). Om det er hold i dette skal være usagt. Øyane mener at de første pionérene slo seg ned i dalen først i 1580-årene:

Den eldste brukarlista me har funne frå Jostedalen, skal skriva seg frå året 1598 og syner namni på dei som då laut yta presteskatt i dalen. I denne lista heiter det at Jostedalen nyleg var oppattrydda av øyde.<sup>4</sup> (Øyane 1994, s. VII).

<sup>3</sup> Sagnet om Jostedalsrypa forteller at alle i Jostedalen med unntak av ei lita jente omkom: "[...] Mange av dei rikaste og gjævaste ætterna her i Sogn drog upp i Jostedalen og vilde paa den maaten sleppa svartedauden. Der busette dei seg, byggde hus og rudde gardar. Men dei hadde gjort den avtalen med folk nede ved fjordarne, at dei inkje maate lydast fram til deim paa nokon maate, fyrr farangen var ende [...] Kor umtenkte og vare dei enn var, kom svartedauen ogso til Jostedalen, og der skurad han so paa, at alle rauk til so nær som ei liti gjenta [...]". (Sande 1992, s. 102).

<sup>4</sup> Denne listen finnes ved Statsarkivet i Bergen.

På denne tiden hadde Jostedalsbreen vokst i ca. 200 år og sannsynligvis var det mulig for folk i bygdene rundt å ta seg over breen på den tiden. Det er rimelig å anta at breovergangene fra da av ble tatt i bruk som ferdselsveier, uten at jeg utelukker at det kan ha skjedd tidligere.

## 1.5. Ferdselen på Jostedalsbreen før 1740

Litteratur og kilder som dokumenterer ferdsel over Jostedalsbreen før 1740 har, med få unntak, vært vanskelig å finne. I dette avsnittet vil jeg kort gjøre rede for den dokumentasjonen jeg har funnet og hva den kan fortelle om ferdselen. Jeg vil først og fremst ta for meg ferdselen over den nordlige delen av breen, mellom Jostedalen og Nordfjord, fordi kunnskapen om dette området er mest omfattende. Avslutningsvis vil jeg såvidt komme inn på ferdselen over den sørlige delen av breen, mellom Sogn og Jølster i Sunnfjord.

### Ferdselen mellom Jostedalen og Nordfjord

Trolig var nybygging en viktig drivkraft bak ferdselen over Jostedalsbreen før 1740. Mye tyder på at gårdene i Jostedalen ble ryddet på nytt av folk fra Nordfjord som reiste over breen. Folkeminnesamleren Andreas Faye skrev: "I nogle Aar blev Justedalen ubeboet, indtil nogle Nordfjordinger droge derhen og oppryddede de gamle Enge og Agre. De første Gaarde, som paa ny bleve optagne, skal have været Faaberg og Myklemør". (Faye 1948, s. 128). At nybyggerne i Jostedalen kom over Jostedalsbreen fra vest hevdes også av Lars E. Øyane:

Når det gjeld pionérane som i 1580-åri tok til med oppattryddingi av Jostedalen, må dei vera komne over Jostedalsbreen frå Nordfjord. Dette kan provast på to vis; den gamle lokale dialekten til folket i Jostedalen er typisk for Nordfjord, og dei fleste personnamni me finn i dei eldste skattelistene frå Jostedalen, peiker heilt tydeleg på samband med Nordfjord [...]. (Øyane 1994, s. VII).

En tidligere patentfører fra Nordfjord, T. O. Eide, skriver det samme: "Jostedølene talar nordfjordmål [...] At nordfjordinger søkte over til Jostedal, og busette seg der, er ein prova realitet [...]". (Eide 1955, s. 28). Levninger som bekrefter at folk brukte breen som ferdselsvei på denne tiden er et par truger og en sledemeie som ble funnet oppe ved brekanten i Nordfjord. Gjenstandene er datert til å være ca. 360 år gamle. (Standal 1994, s. 124).

Den befolkningen som slo seg ned i Jostedalen en gang på 1500-tallet økte gradvis i løpet av 16- og 1700-tallet. Stadig var det Nordfjordinger som reiste over breen og bidro til befolkningsveksten:

Sidan var det ei jamn straum av innflyttarar frå Nordfjord til Jostedalen utover første halvdel av 1600-tallet, noko som kjem fram av tilføringi av nye typiske førenamn frå Nordfjord i denne perioden. (Øyane 1994, s. VII).

Andre kilder viser det samme: "Rettsbøkene syner at det var folk i Jostedal som på 1600-tallet skøyte odelen til gode gardar i Indre Nordfjord over på slektninger, og sjølv vart sitjande i Jostedal". (Eide 1955, s. 28).

### **Ferdselen mellom Sogn og Jølster**

Det finnes også skriftlige kilder som dokumenterer ferdsel på en breovergang lenger sør på Jostedalsbreen. På overgangen mellom Fjærland i Sogn og Lunde i Jølster var det med sikkerhet ferdsel i 1640-årene. Dette kommer frem av et forhør i tingboken til Sorenskriveren i Ytre Sogn, i forbindelse med en rettsak mot Frans Jakopsen Lunde.<sup>5</sup> Frans var egentlig fra Jølster, men hadde giftet seg til Mundal i Fjærland på den andre siden av breen. I 1642 reiste han over breen for å besøke sin far hjemme på Lunde. Forskjellige omstendigheter førte til at han drepte Rasmus smed Rasmusson i en kamp på liv og død. Av forståelige grunner ønsket han ikke å vise seg i Jølster igjen. Derfor sendte han kamerater over breen for å høre hvordan det stod til med faren. (Joleik 1933, s. 1). Disse opplysningene kom fram under rettsaken i 1653, og det er svært sannsynlig at det også har vært annet samkvem over breen mellom Lunde og Jølster på denne tiden og trolig enda tidligere.

---

<sup>5</sup> Både forhøret og dommen finnes i Riksarkivet i Oslo. Henholdsvis i: Sorenskriveren i Ytre Sogn. Tingbok A.1. Fol. 53 ff. Forhør 17.05. Mikrofilm HF 1706. Side 52-57. Og i: Bergenhus lensregnskap 1653-54. Vedlegg 8 til futeregnskapene for Sunnfjord.



## 1.6. Breovergangene på Jostedalsbreen 1740 - 1940

I dette kapitlet vil jeg gjøre rede for de viktigste breovergangene som var i bruk av bygdefolk i forbindelse med ferdsel mellom brebygdene i tidsrommet 1740 til 1940. Jeg ønsker med dette å gi leseren en geografisk oversikt over området og ferdselsveiene, noe som vil lette lesningen av resultatene i avhandlingen. Jeg vil gjøre oppmerksom på at enkelte av ruteinntegnelsene på kartskissene ikke er helt nøyaktige p.g.a. mangel på tilstrekkelig detaljerte kilder og p.g.a. endringer i brelandskapet.

### Breovergangene mellom Oppstryn i Nordfjord og Jostedalen i Sogn

*Fra Greidung i Oppstryn - Fåberg i Jostedalen. (Figur 3).*

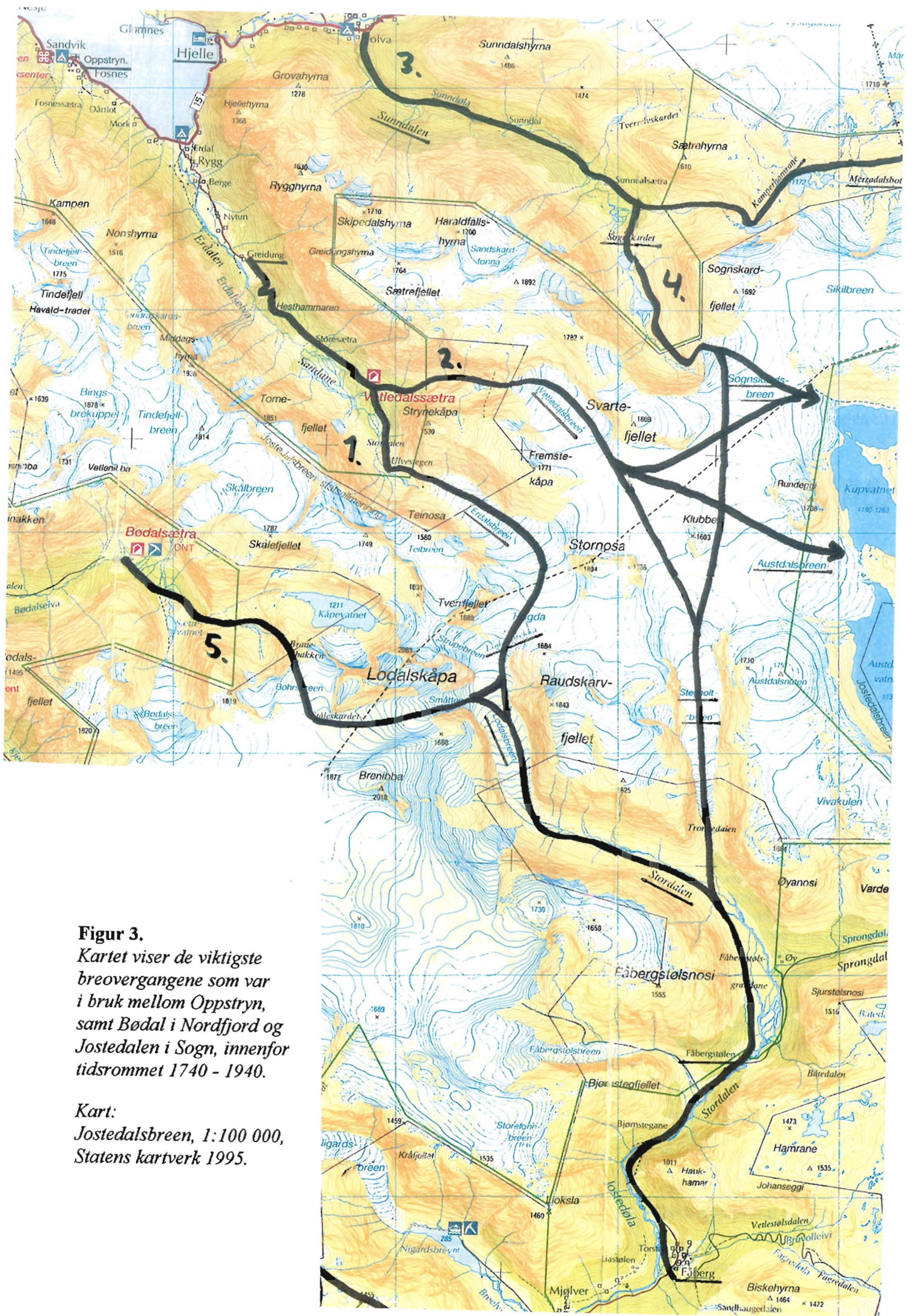
Så langt tilbake som fra 1740-årene finnes det skriftlig dokumentasjon på at det var ferdsel over breovergangen mellom gårdene Greidung (Tidligere Gredung) i Oppstryn og Fåberg i Jostedalen. Ruten er sannsynligvis den eldste og mest brukte breovergangen på Jostedalsbreen. Matthias J. Foss skrev at denne ruten var en av to ruter hvor man kunne gå over breen mellom Jostedalen og Nordfjord:

Over denne lisbræ kan man fare til og fra Justedalen paa tvende Steder til Indvigs Præstegjæld i Nordfjord. Stedet da at melde om, hvor man i Milvirsdalen reiser over lisbræen, er ved foranførte Gaard Nedre Faaberg, hvor forbi man farer en Miil frem i en slet Dal kaldet Stordalen [...] der begynder Bræen, hvor man reiser over og kommer ned til et andet Annex i Indvigs Præstegjæld, kaldet Opstryn [...] til første Gaard navnlig Greidung [...]. (Foss 1750, s. 20).

Om denne overgangen sa fjellsportpionéren William Cecil Slingsby: “The pass between Faaberg and Greidung - the horse and cattle pass - is undoubtly the best known of all, and is extremely useful, and equally beautiful”. (Slingsby 1890, s. 38).

Ruten hadde flere varianter. Den som sannsynligvis var mest brukt gikk opp Erdalsbreen, ned Lodalsbrekka og Lodalsflaten, og videre ned Lodalsbreen (1).<sup>6</sup> Alternativet fra vest var å gå opp Vetledalsbreen (2). Når man skulle av breen på østsiden kunne man enten velge mellom Stegholtbreen, Austdalsbreen eller Sogneskardsbreen, avhengig av om man skulle til Jostedalen eller østover til Gudbrandsdalen. (B. 1875, s. 152, Bing 1894, s. 81, Standal 1994, s. 97 f. 102).

<sup>6</sup> Navnet Lodalsbreen har vært omdiskuterert: “The name Lodalsbræ is absurd, as this glacier is not a glacier of Lodal, but of Jostedal. (Slingsby 1890, s. 42).



**Figur 3.**  
 Kartet viser de viktigste  
 breovergangene som var  
 i bruk mellom Oppstryn,  
 samt Bødal i Nordfjord og  
 Jostedalen i Sogn, innenfor  
 tidsrommet 1740 - 1940.

Kart:  
 Jostedalsbreen, 1:100 000,  
 Statens kartverk 1995.

*Fra Oppstryn - gjennom Sunndalen til Gudbrandsdalen.* (Figur 3).

Fra Oppstryn gikk det også en rute direkte over til Gudbrandsdalen (3). Den gikk via Hjelle, opp Sunndalen og Kamperhamrane, gjennom Merradalsbotn og ned Rauddalen til Skjåk.<sup>7</sup> En arm av Jostedalsbreen som heter Sikilbreen bredte seg utover hele Merradalsbotn frem til ca. 1870-årene. Et mulig alternativ var å gå over Sogneskardet og Sogneskardsbreen og komme ned i Jostedalen via Stegholtbreen eller Austdalsbreen (4). (Eide, s. 34, Standal, s. 102).

### **Breovergangene mellom Loen i Nordfjord og Jostedalen**

*Fra Bødal i Loen - Fåberg i Jostedalen.* (Figur 3).

Fra Bødal gikk det en rute over til Fåberg i Jostedalen (5). På denne overgangen tok man seg opp Brattebakken eller Bødalsbreen til Ståleskardet. Derfra gikk man ned Småttene til Lodalsflata og videre ned breen og ut Stordalen til Fåberg. (Turistforeningen for Bergen by og stift . Årbok 1895, s. 5).

*Fra Bødal - Greidung i Oppstryn.* (Figur 3).

Overgangen mellom Bødal og Oppstryn er sammenfallende med den mellom Bødal og Fåberg frem til Lodalsflata. Derfra gikk ruten til Oppstryn opp Lodalsbrekka og ned Erdalsbreen til Greidung. (B. 1875, s. 151).

*Fra Nesdal i Loen - Krundalen i Jostedalen.* (Figur 4).

Fra Nesdal var det flere alternative ruter over til Jostedalen. Alternativene for å komme seg opp på breen var enten å gå opp Ruteflotdalen (6), eller å gå fra Kjenndalen og opp "Tjuvskora" (7), til breplataet ved Krunebreen. Etter å ha krysset breplataet kunne man enten gå ned til gården Nigard via Lioksla, eller ned Tuftebreen til Bergset, eller ta sikte på Steinmannen for så å gå videre mot Hauganosi og ned fjellsiden til Bergset. (Eide 1955, s. 32, Notiser. Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 4). Hvis målet derimot var Gjerde i selve Jostedalen kunne man trolig fortsette østover på Hauganosi for så å gå ned til Gjerde derfra.

*Fra Nesdal - Kvamme i Olden.* (Figur 4).

Fra Nesdal gikk det også en rute over til Kvamme og/eller Sunde i Olden (8). Denne ruten gikk opp Nesdalen og Ruteflotdalen, over breen og henholdsvis ned i Kvammeskaret og/eller Sundsdalen. (Notiser. Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 4).

<sup>7</sup> Kamperhamrane er også kalt Sunndalshamrane.

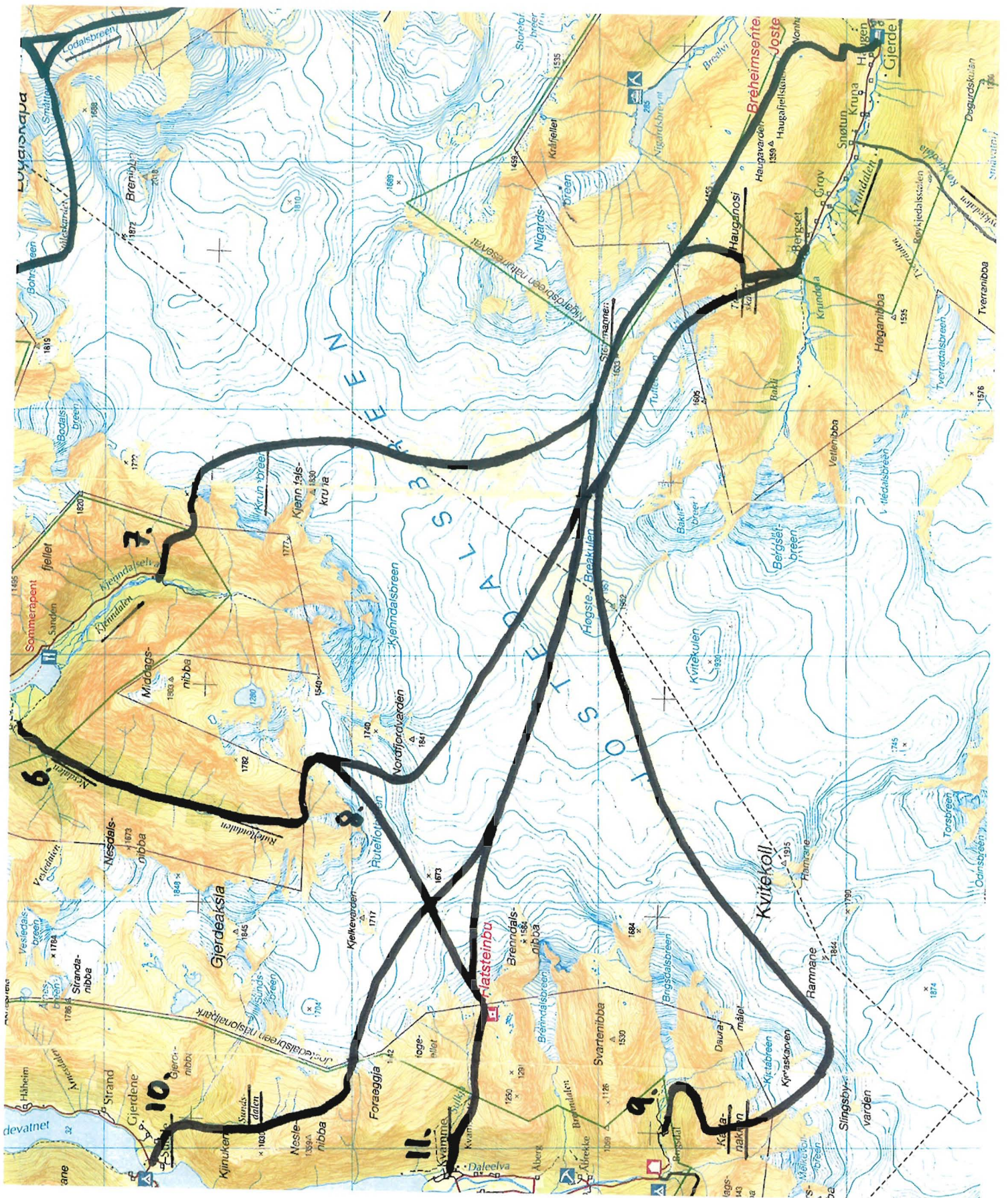
### **Breovergangene mellom Olden i Nordfjord og Jostedalen**

Fra selve Olden gikk det ingen ruter over breen. Hvis man skulle over til Jostedalen måtte man reise lenger inn i Oldedalen til Sunde eller Kvamme. Matthias J. Foss skrev at den andre av de to breovergangene mellom Jostedalen og Nordfjord gikk mellom Krundalen i Jostedalen og Kvamme i Oldedalen:

[...] her i Krondalen reiser man fra Gaarden Bersæt til et Annex, kaldet Aalden, hvor den første Gaard man kommer til paa hiin Side af Bræen, kaldes Kvame [...] Denne Vei fares ei saa jevnlig, saasom den besværligste og farligste. (Foss 1750, s. 19).

*Fra Sunde/Kvamme i Olden - Krundalen i Jostedalen. (Figur 4).*

Fra Kvamme var det sannsynligvis vanligst å gå opp Kattanakken (9), inn på Kjøtabreen og derfra opp på selve Jostedalsbreen. De andre rutealternativene gikk enten fra Sunde og opp Sundsdalen (10) eller fra Kvamme og opp Kvammeskaret (11). De to sistnevnte rutene kom trolig sammen like øst for Brenndalsnibba og derfra fulgte de den samme veien over breen og ned i Krundalen. (Eide 1955, s. 33, Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 5).



**Figur 4.** Kartet viser de viktigste breovergangene som var i bruk mellom Loen og Olden i Nordfjord og Jostedalen i Sogn, innenfor tidsrommet 1740 - 1940. Kart: Jostedalsbreen, 1:100 000, Statens kartverk 1995.

### Breovergangen mellom Fjærland i Sogn og Lunde i Jølster

Fra Fjærland gikk det en rute over Marabreen til Lunde.<sup>8</sup> Ruten gikk fra Mundal og opp Bøyadalen mot Bøyabreen (Figur 5. nr. 12). Den fulgte en sti oppover "Jakobbakkadn", sør-vest for Bøyabreen, opp til Kvitevardane ved Marabreen. På den andre siden av breen gikk det bratt ned Lundeskardet til Lunde ved Kjøsnesfjorden. (Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 5).

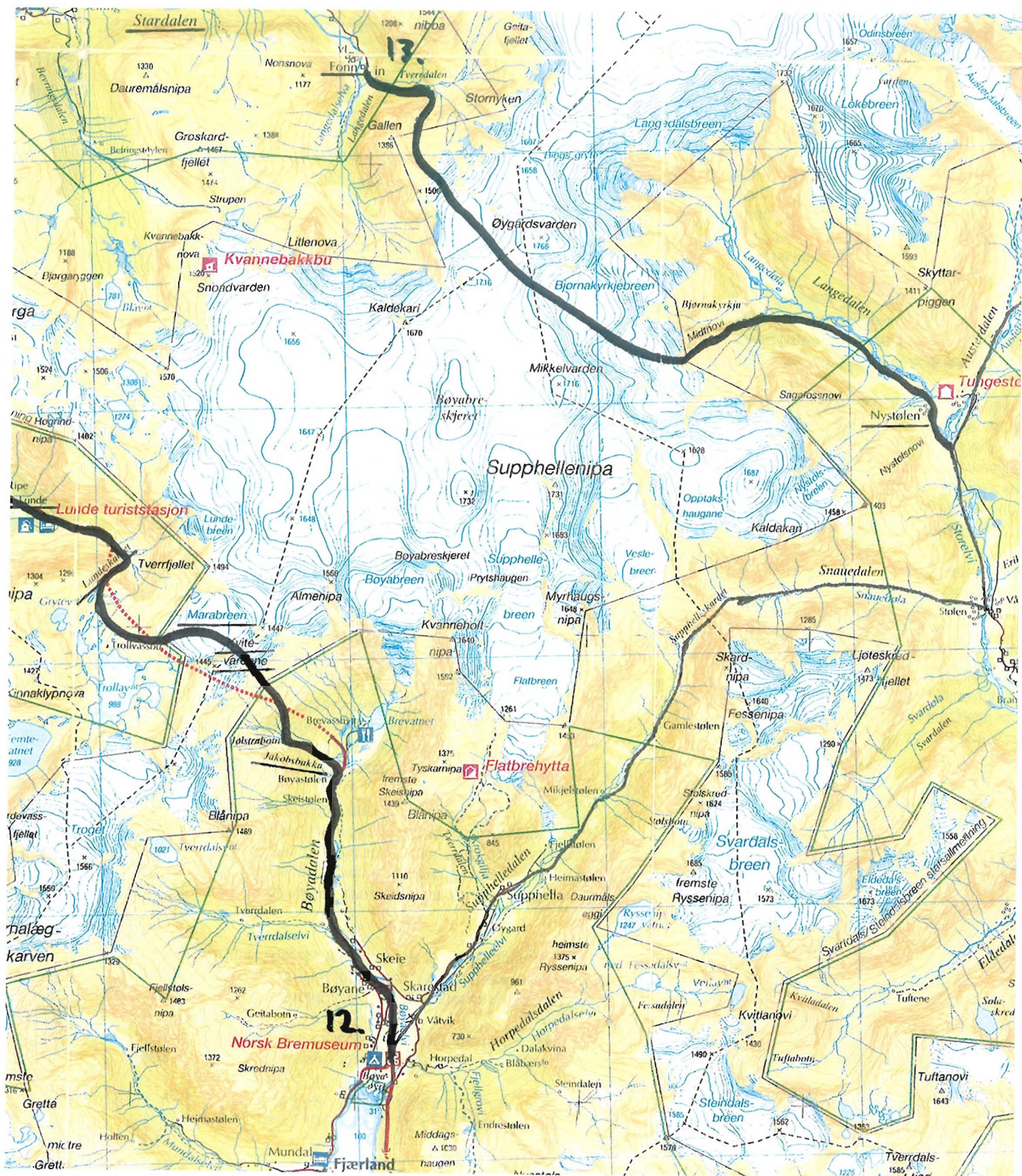
### Breovergangen mellom Stardalen i Jølster og Veitastrond i Sogn

Det var muligens også en gammel rute som gikk fra Stardalen i Jølster og over til Veitastrond (Figur 5. nr. 13). Et breparti på denne ruten ble trolig kalt "Fonnabræen" etter en sidedal til Stardalen, som noen steder kalles "Fonndalen", etter gården Fonn. Ferdselen på denne ruten opphørte angivelig allerede i 1770 p.g.a. en ulykke: "På Fonnabræen kom omkring 1770 en mand bort ved at styrte ned i en sprikke, hvilket blev grunden til at den bræpassagen fra den tid af ikke mer blev benyttede". (Notiser. Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 5). Først i 1888 ble deler av ruten tatt i bruk igjen, denne gangen av Bertel Fon og noen andre jølstringer. (Ibid, s. 8).

Det er imidlertid knyttet en viss usikkerhet til om denne ruten i det hele tatt hadde vært i bruk som ferdselsvei. W. C. Slingsby hevdet f.eks. det motsatte. I 1904 skrev han nemlig følgende:

There are no traditions of ancient passages over the Langedalsskar or Fondalsskar, and the absence of cairns on the edge of the snow-fields is a corroboration of the theory that, [...] Stardal was never visited by its neighbours east and south until a few years ago. (Slingsby 1904, s. 277).

<sup>8</sup> Marabreen skal ha fått navnet sitt etter en hest som omkom der oppe: "Det seiast at "Store-Bøyen", ein sers tiltaksam og uredd bonde i Bøyagrendi i Fjærland, skulle over breen til Jølster med ein hest seinhaustes. Komen vel opp på breen, fekk han brått tjukke snøkaven over seg. Om han gjekk fram eller attende, ville dauden lura overalt, ikkje minst i sprekkene snøen alt hadde sletta over. Skulle dei bli ståande og venta på godver, ville både han og merri bli bergfrosne. Men "Store-Bøyen" visste alltid ei råd. Han drog or sliri fehandlarkniven frå Mora, rende han til skaftet i hestestrupen og sprette opp magen bakover. Sjølv kraup han so inni og hadde det både lunt og godt og berga soleis livet. Blodut og stygg var han nok då han kom fram til folk att neste dag, men elles i god form." (Øygard 1980, s. 134).



**Figur 5.** Kartet viser breovergangen som var i bruk mellom Fjærland i Sogn og Lunde i Jølster, samt breovergangen som var i bruk mellom Veitastrond i Sogn og Stardalen i Jølster, innenfor tidsrommet 1740 - 1940. Kart: Jostedalsbreen, 1:100 000, Statens kartverk 1995.

## 2.0. Kilder og metode

I dette kapitlet vil jeg gjøre rede for de viktigste kildegruppene og for kildekritikken jeg har utøvet. Først vil jeg ta for meg de utrykte kildene som f.eks. brev, journaler, personlige notater og patentførerhåndbøker. Deretter tar jeg for meg det trykte kildematerialet, herunder topografiske beskrivelser, reiseberetninger, minnemateriale og tradisjonsstoff. Avslutningsvis vil jeg gjøre rede for arbeidet med kildegranskingen.

### 2.1. Utrykte kilder

Det er først og fremst to typer utrykte kilder denne oppgaven vil bygge på. Disse er offentlig arkivmateriale fra Statsarkivet i Bergen (SAB) og brev, notater og patentførerhåndbøker i privat eie.

#### Arkivmateriale

I hovedsak består arkivmaterialet av en rekke brev samlet i to mapper, samt kopibøker og journaler, fra arkivet til fylkesmannen i Sogn og Fjordane. Det består også av to dagbøker fra futearkivet i Sogn futedømme og en av journalene til lensmannen i Stryn og Innvik. Alt materialet oppbevares ved Statsarkivet i Bergen. Dokumentene er forøvrig håndskrevet i tidsrommet 1826 - 1894. I denne perioden var fylkesmannens tittel amtmann, mens Sogn og Fjordane var noe tilsvarende Nordre Bergenhus Amt.

De nevnte mappene er henholdsvis merket; *Ymse - Vegvisarar - Jostedalsbreen* og *Skysstasjonar - Indre Sogn*. Innholdet er hovedsakelig korrespondanse mellom amtmannen i Nordre Bergenhus Amt, fogdene i Sogn og Sønd- og Nordfjord, samt lensmennene i Stryn og Jostedalen. Korrespondansen ble til i forbindelse med organiseringen av et veiviservesen for Jostedalsbreen. En del av brevene ble også skrevet av prester som engasjerte seg i denne saken, gårdbrukere som var aktuelle som veivisere, ansatte veivisere og noen få andre involverte parter. M.h.t. datering er samtlige brev enten skrevet i tidsrommet 1826 - 1829, eller i tidsrommet 1881 - 1894. Det finnes ingen korrespondanse fra perioden 1829 - 1881. De fleste brevene er forfattet i forbindelse med selve opprettelsen av det offentlig veiviservesenet i tidsrommet 1826 - 1829. En del korrespondanse omhandler imidlertid saksgangen rundt reorganisering av det samme veiviservesenet i perioden 1881 - 1894. I tillegg belyser brevene en rekke praktiske sider ved ferdselen over breen på 1800-tallet.



Opphavsmennenes motiver for å skrive brevene varierer selvsagt fra person til person. Motivet til initiativtakerne til veiviserveesenet var å få organisert et veiviserveesen som skulle være tjenelig for de reisende. De offentlige etatenes motiv var å hente inn opplysninger i sakens anledning, og å få ansatt veivisere slik at de reisende kunne bli ledsaget trygt over breen til en rimelig pris. Veivisernes motiv var å inngå kontrakter som gav dem fortrinn i forhold til eventuelle konkurrenter, og som sikret dem en rimelig inntekt i forbindelse med veiviseroppdragene.

Brevene inneholder personlige betraktninger og utsagn av normativ og deskriptiv karakter. Isolert sett kan de enkelte brevene inneholde feilaktig og mangelfull informasjon. Når man imidlertid ser på brevene under ett kan man sammenlikne skribentenes synspunkter og utsagn om faktiske forhold. De mange aktørene som ytret seg i sakens anledning gir tilsammen et nyansert bilde av de faktiske forhold. Det styrker brevenes troverdighet og pålitelighet at man kan kontrollere innholdet i ett brev med innholdet i andre brev. Alle brevene må dessuten regnes som primærkilder, i den betydning at de ligger nærmest fenomenet i tid og rom, blant de kildene vi har til rådighet. (Kjeldstadli 1992, s. 169). Videre er det samtidighet mellom fenomenet som beskrives og brevenes tilblivelse. Mange av brevene må også regnes som førstehåndsberetninger. Sett under ett er brevenes brukbarhet som kilder svært god.

Det øvrige arkivmaterialet består av offentlige kopibøker, dagbøker og en journal. Kopibøkene og dagbøkene inneholder kopier av inn- og utgående korrespondanse, mens journalen inneholder korte merknader om saker som er behandlet ved det aktuelle embetskontoret. Kildene har sitt opphav i perioden 1826 - 1936. Opphavsmennene var offentlig ansatte ved de respektive embetskontorene. Kildene kom istand ved rutinemessig registrering av korrespondanse, formelle vedtak og inngåtte kontrakter etc. ved de ulike embetskontorene. Kildene inneholder opplysninger som supplerer brevene jeg har gjort rede for ovenfor. De inneholder en del opplysninger av mer formell karakter som ikke alltid fremgår klart i korrespondansen, f.eks. endelige vedtak i forbindelse med ansettelse av veivisere. Journalen til lensmannen i Stryn og Innvik inneholder i tillegg viktige opplysninger, som ikke dekkes av korrespondansen, fra perioden 1829 - 1881. Kildenes pålitelighet og troverdighet styrkes av at materialet kan brukes som primærkilder og førstehåndsberetninger. Det er også samtidighet mellom de aktuelle hendelsene og kildenes tilblivelse.

## Brev, notater og førerhåndbøker i privat eie

De brevene, notatene og førerhåndbøkene jeg har brukt som kildemateriale, gir oss informasjon om driftekarer, veivisere og patentførere. Noe av materialet omhandler f.eks. drifteferdselen over Jostedalsbreen. I den forbindelse har jeg noen brev som er skrevet av driftekarer Knut Berge og veiviseren Rasmus Greidung, samt personlige notater skrevet av den tidligere fehandleren Henrik Røneid. Disse kildene er datert til 1950- og 1960-årene, og omhandler driftehandel som foregikk rundt 1920. Kildene er minnemateriale og har kommet istand etter forespørsel fra folkeminnesamlere som har arbeidet med å dokumentere drifteferdselen over Jostedalsbreen. Med minnemateriale mener jeg her forhold som informantene selv har opplevd, og ikke fortellerstoff som er blitt overlevert over et lengre tidsrom. (Hodne 1981, s. 34). Av kildene kommer det frem detaljerte opplysninger om hvordan drifteferdselen foregikk. Opphavsmennenes formål med kildene var trolig å bistå folkeminnesamlerne med det de husket fra denne spesielle trafikken over breen. Brevene og notatene er primærkilder og det meste av innholdet kan brukes som førstehåndsberetninger. Det er imidlertid ikke samtidighet mellom de aktuelle hendelsene og kildenes tilblivelse. Kildene består som sagt av minnemateriale, noe som svekker kildenes pålitelighet i noen grad p.g.a. faren for harmonisering, feilerindring og glemsel hos opphavsmennene.

Det eldste brevet jeg har til rådighet, utenom enkelte brev i arkivmaterialet, er en "Sessions Resolution" for Anders Andersen Haugen fra 1829. Mer presist er brevet en *Sessions-Deputation for det Sognske nationale Jægerkorps den 13de October 1829*. Opphavsmannen var trolig en offiser i det "Sognske nationale Jægerkorps". Kilden har kommet istand i forbindelse med at A. Haugen ble beskikket til å bistå en offentlig ansatt veiviser i Jostedalen f.o.m. 1829. Dette er en primærkilde som gir oss opplysninger om at militæret var involvert i amtets veiviservesen på Jostedalsbreen. Kilden er utformet som en kontrakt og har en formell karakter. Formålet med kilden var trolig å informere A. Haugen om beskikkelsen. Kilden er pålitelig og troverdig og utfyller et vesentlig tomrom i det arkivmaterialet jeg har gjort rede for ovenfor.

Jeg har også brukt en av Nordre Bergenhus Amt (NBA) sine førerhåndbøker og noen av Den Norske Turistforenings (DNT) patentførerhåndbøker som kilder. Opphavsmennene til informasjonen i håndbøkene var hovedsakelig breførernes oppdragsgivere, det vil si turister og fjellsportsfolk. Samtlige håndbøker inneholder forøvrig også kontrakten mellom breførerne og NBA/DNT. Når det gjelder datering kan jeg nevne at førerhåndboken som ble utlevert av NBA til Thor Antonsen Gredung i 1883 dekker tidsrommet 1883 - 1940. I 1890 ble Gredung også patentfører for DNT og fikk utlevert en

patentførerhåndbok der fortegnelsene dekker årene 1890 - 1907.<sup>9</sup> I tillegg har jeg en patentførerhåndbok som dekker tidsrommet 1898 - 1903 og fem patentførerhåndbøker som dekker tidsrommet ca. 1930 - 1950.

Disse kildene har kommet istand ved at NBA og DNT utstyrte sine veivisere og patentførere med håndbøker - der de reisende skulle føre inn opplysninger om reisen de hadde foretatt, samt eventuelle kommentarer i forbindelse med den jobben føreren hadde gjort. De opplysningene som fremgår av disse håndbøkene er bl.a. innholdet i kontrakten til føreren, antall turer føreren hadde pr. år, størrelsen på reisefølget og eventuelle merknader gjort av de reisende. Motivet bak praksisen med patentførerhåndbøkene var NBA og DNT sitt ønske om en slags kontroll med breførervesenet. Håndbøkene skulle henholdsvis sendes inn til fogden (NBA) og sekretariatet (DNT) hvert år. I den sammenheng ble det kontrollert at førerne fulgte kontrakten m.h.t. priser og opptreden ovenfor de reisende.

Breførerhåndbøkene er primærkilder og førstehåndsberetninger om ferdselen som foregikk med fører over de respektive breovergangene i det aktuelle tidsrommet. Jeg vurderer kildene som troverdige, men det kan ikke utelukkes at enkelte turister har unnlatt å føre opp sine turer og eventuelle bemerkninger i håndbøkene. Dette svekker påliteligheten m.h.t. antall reisende med fører på de ulike breovergangene. Likevel regner jeg håndbøkene som godt brukbare kilder til en rekke opplysninger vedrørende førervesenet.

Avslutningsvis er det verdt å nevne at Den Norske Turistforening sitt arkiv var utilgjengelig for gjennomsyn. Det er pr. i dag hverken ordnet eller katalogisert. I dette arkivet finnes det trolig ytterligere informasjon om patentførervesenet, informasjon som kunne vært interessant for mine problemstillinger.

<sup>9</sup> Thor Antonsen Gredung benyttet NBA sin førerhåndbok i forbindelse med sine føreropdrag i årene 1883 t.o.m. 1890. F.o.m. 1891 t.o.m. 1907 gikk han over til å benytte DNT sin patentførerhåndbok. I fra denne perioden finnes det bare unntaksvis fortegnelser i NBA sin førerhåndbok. I 1907 ble patentførerhåndboken trolig innlevert til sekretariatet i DNT i forbindelse med at Gredung gav seg som veiviser en gang i løpet av årene 1907 - 1910. Fra 1907 ser det ut til at NBA sin gamle førerhåndbok fra 1883 ble tatt i bruk igjen av familien på Gredung. I boken er det gjort fortegnelser av folk som her reist over breen helt fram t.o.m. 1940. Tidvis kan det også se ut som om boken dels ble brukt som gjestebok for gården Gredung og dels ble brukt som "hyttebok" på Vetledalssætra. (Gredung, NBA førerhåndbok for årene 1883 - 1940, Gredung, DNT patentførerhåndbok for årene 1890 - 1907).

## 2.2. Trykte kilder

Det er i hovedsak fire trykte kildetyper denne oppgaven vil benytte. Disse er topografiske beskrivelser, reiseberetninger, minnemateriale og tradisjonsstoff.

### Topografiske beskrivelser

Den viktigste topografiske beskrivelsen jeg benytter som kilde er Matthias J. Foss (1714 - 1792): *Kort beskrivelse over Jostedalen*, i Thaarups Magazin nr. 2 fra 1803. Foss var prest i Jostedalen fra 1742 og frem til sin død. Hans beretning er en samtidig beskrivelse av Jostedalen fra 1740-årene, der også ferdselen over Jostedalsbreen vies en del oppmerksomhet. Kilden har trolig kommet istand på forespørsel fra de danske myndighetene i København i forbindelse med innsamling av opplysninger om folkeliv og topografiske forhold i Norge. Foss' beretning inneholder opplysninger om motivene bak bygdefolkets ferdsel, om hvordan ferdselen foregikk i praksis, om breveksten, samt andre opplysninger rundt folkelivet i Jostedalen. Beretningen er en primærkilde, men mye av informasjonen om ferdselen på breen er annenhånds da Foss i stor grad ser ut til å basere seg på muntlig overlevert informasjon. Beretningen inneholder imidlertid også øyenvitneskildringer og er en troverdig og pålitelig førstehåndskilde til mange opplysninger om forholdene i Jostedalen.

### Reiseberetningene

Reiseberetningene er kilder som består av artikler, bøker og notater som omhandler turer over Jostedalsbreen i tidsrommet 1820 - 1940. Opphavet til beretningene er turister, naturvitenskapsmenn, fjellsportsfolk og enkelte breførere som skrev om sine opplevelser på breen. Eksempelvis kan jeg nevne G. Bohr, B. M. Keilhau, J. Forbes, I. Aasen, W. C. Slingsby, K. M. Bing og P. Grønfur. De eldste reiseberetningene jeg har til rådighet er fra 1820-årene. I tiden fremover mot 1870 ble det imidlertid bare skrevet noen ganske få artikler, mens hovedtyngden av disse beretningene er skrevet mellom 1870 og 1910.

Kildene har kommet istand ved at de reisende har ønsket å formidle sine opplevelser til et turinteressert publikum. Mange av beretningene er f.eks. trykt i de ulike turistforeningenes årbøker. Av artiklene og notatene kommer det frem opplysninger om hvem turistene og fjellsportsfolkene var, motivene de hadde for å ferdes på breen og hvordan turene deres foregikk i praksis. I tillegg inneholder de en god del opplysninger om andre typer ferdsel over breen.

Motivene for å skrive beretningene har trolig vært svært individuelle. Noen kan ha hatt et ønske om å informere om turer, andre kan ha ønsket å fremheve sine egne prestasjoner, mens atter andre kan ha hatt et dypere ønske om å være til inspirasjon og glede for andre turinteresserte. Hvis motivet for enkelte var å fremheve egne prestasjoner vil dette svekke kildens troverdighet og pålitelighet i noen grad pga. faren for overdrivelser etc. Reiseberetningene er minnemateriale. Det at det ikke er samtidighet mellom hendelsene og nedtegnelsene svekker påliteligheten noe pga. mulighetene for feilerindring og glemsel hos opphavsmennene. Samtlige beretninger er imidlertid primærkilder og det meste av innholdet er selvopplevd. Dette er med på å gjøre beretningene godt brukbare som kilder til informasjon om turistene, naturvitenskapsmennene og fjellsportsfolkenes ferdsel på Jostedalsbreen.

### **Minnemateriale og tradisjonsstoff**

Jeg har også benyttet muntlige kilder som bygger på minnemateriale og tradisjonsstoff. Minnemateriale er beretninger om hendelser og opplevelser som opphavsmannen selv har opplevd. Mens tradisjonsstoff er fortellerstoff som er blitt overlevert over et lengre tidsrom. (Hodne 1981, s. 34). Disse kildene er beretninger som omhandler ulike sider ved ferdselen på Jostedalsbreen i perioden ca. 1800 - 1940. Stoffet i beretningene er samlet av lokalhistorikere og folkeminnesamlere, hovedsakelig i 1950- og 1960-årene, men også senere. Eksempler på innsamlere er T.O. Eide, A. Skåsheim, K. Berge, J. Ryssdal, og L. S. Borchgrevink. Minnematerialet er selvopplevd av forfatteren og dermed førstehåndsinformasjon. Det svekker imidlertid minnematerialets pålitelighet i noen grad at det ikke er samtidighet mellom hendelsene og nedtegnelsen. Avstanden i tid gir bl.a. rom for feilerindring og glemsel hos opphavsmennene.

Tradisjonsstoffet er samlet gjennom intervjuer og samtaler. Opphavsmennene til beretningene er ukjente og en rekke faktorer har innvirkning på påliteligheten til denne typen kilder. Først og fremst har det stor betydning hvordan traderingsprosessen har foregått over tid. Tradisjonsbærernes hensikt kan f.eks. ha virket inn på presentasjonen av stoffet. Samspillet mellom forteller og tilhørere kan også ha hatt en innvirkning. Hukommelsessvikt hos fortelleren og manglende korrigerende fra miljøet rundt kan ha svekket kildens brukbarhet for ettertiden. (Hodne 1981, s. 38 f. 40).

## 2.4. Kildegransking

Det er problemstillingene som er avgjørende for hvilken metode man bør bruke i et forskningsarbeid. Mine valg av problemstillinger gjorde det mest hensiktsmessig å foreta en kvalitativ undersøkelse. Begrunnelsen for valget var at jeg har tatt sikte på å fange opp egenarten ved det fenomenet jeg studerer. Jeg har m.a.o. vært interessert i få frem det kvalitative ved endringene i ferdselen på Jostedalsbreen. I tillegg til å gå i dybden av fenomenet innebar tidsavgrensningen 1740 - 1940 at jeg i undersøkelsen måtte ta sikte på å rekonstruere fortiden. En slik rekonstruksjon må nødvendigvis ta utgangspunkt i de kildene som står til rådighet og en gransking av disse.

Kildegranskingen innebar i første omgang å samle inn det som forelå av relevant historisk materiale. Arbeidet med innsamlingen av kilder og litteratur har vært en kontinuerlig prosess der jeg i utgangspunktet har benyttet meg av bibliotekets databaser. Deretter har informasjon i kildene og henvisninger i litteraturen vist vei til stadig nytt kildemateriale.

Informasjon i kildene brakte også spørsmål frem i dagen som gjorde det naturlig å søke etter nye kilder. Eksempelvis har det lenge vært kjent at det eksisterte et offentlig veiviservesen for Jostedalsbreen i en relativt lang periode på 1800-tallet, f.o.m. 1828. Omstendighetene rundt opprettelsen og organiseringen av dette veiviservesenet har imidlertid vært ukjent. Videre undersøkelser viste vei til Statsarkivet i Bergen der det finnes omfattende dokumentasjon, nettopp rundt opprettelsen og organiseringen av veiviservesenet. Selve granskingen av meningsinnholdet i disse dokumentene kunne først ta til etter at de var transkribert fra gotisk håndskrift.

Når det gjelder spørsmålet om hvilke kilder jeg har brukt til hva kan jeg nevne at jeg har brukt topografiske beskrivelser, lokalhistorisk minnemateriale og tradisjonsstoff som kilder i arbeidet med å gjøre rede for nytteferdselen mellom brebygdene. Arkivmaterialet fra Statsarkivet i Bergen og enkelte reiseberetninger har vel og merke også inneholdt supplerende opplysninger om forhold rundt denne ferdselen. Når det gjelder veiviser- og patentførervesenet utgjør arkivmaterialet og patentførerhåndbøkene de viktigste kildene. Disse kildegruppene har også vært viktig i arbeidet med turismen og fjellsporten, men her har selvsagt reiseberetningene vært den viktigst kildegruppen.

Selve kildegranskingen har bestått i å studere hva jeg har kunnet finne i kilden som belyser de fenomenene og problemstillingene jeg har jobbet med. Det videre arbeidet har innebåret å sammenstille

den enkelte kilden med annet relevant kildemateriale, samt å undersøke kildens samsvar med større sammenhenger og annen kunnskap. (Kjeldstadli 1992, s. 171 f. 173). Videre har kildegranskingen krevd en tolkning av kilden. I dette arbeidet har jeg jobbet med hermeneutikk som metode for å få meningen tydeligere frem. Hermeneutikk kommer fra gresk og betyr utlegningskunst eller forklaringskunst:

Forsøkene på å klargjøre hva forståelse og fortolkning er, hvordan forståelse er mulig, og hvilke spesielle problemer fortolkning av meningsfulle fenomener reiser [...] går under navnet hermeneutikk [...]. (Gilje og Grimen 1993, s. 143).

Tolkningen av kildematerialet har foregått på grunnlag av de teoriene og problemstillingene jeg hadde i utgangspunktet, m.a.o. på grunnlag av en viss "for-dom". Underveis oppdaget jeg imidlertid nye sider ved fenomenet som gjorde at jeg måtte gå tilbake og forme nye teorier og problemstillinger. Gjennom en av disse prosessene kom jeg f.eks. fram til at det var endringene i ferdselen jeg måtte gripe fatt i og bygge problemstillingene rundt. En slik fortolkende prosess kalles ofte en "hermeneutisk sirkel" eller "hermeneutisk spiral". (Kjeldstadli 1992, s. 118). Denne spiralbegelsen har ført til at jeg stadig har vunnet dypere innsikt i fenomenet jeg har studert.

## 2.5. Oppgavens struktur

Videre i oppgaven vil jeg presentere resultatene av forskningsarbeidet mitt. I kapittel 3.0. vil jeg gjøre rede for hvem det var som brukte Jostedalsbreen som ferdselsvei mellom brebygdene i Nordfjord, Sogn og Jølster i perioden 1740 til 1940. Jeg vil greie ut om motivene bak denne ferdselen og jeg vil beskrive hvordan ferdselen foregikk. Jeg vil også gjøre rede for hvordan ferdselen endret seg i denne perioden og årsakene til disse endringene.

I kapittel 4.0. vil jeg vise hvordan interessen for naturen og naturfenomener førte til at naturvitenskapsfolk begynte å ferdes på breen på 1800-tallet. Her vil jeg gjøre rede for bakgrunnen for naturinteressen og for selve forskningsaktiviteten på breen. I dette kapitlet tar jeg også for meg kartleggingen av breområdet som tok til rundt 1860.

I kapittel 5.0. tar jeg for meg friluftslivet på Jostedalsbreen. Innledningsvis gjør jeg rede for starten på turismen og friluftslivet på breen rundt 1820. Deretter peker jeg på noen viktige ideologiske stømninger som utgjorde bakgrunnen for denne typen aktivitet. Videre tar jeg for meg økningen i turismen utover på 1800-tallet og fremveksten av fjellspporten mot slutten av hundreåret. I siste del av kapitlet peker jeg på noen årsaker til og virkninger av turismen på breen. I en forlengelse av dette avslutter jeg kapitlet med å gjøre rede for hvordan bygdefolket ble påvirket av turistene m.h.t. det å drive friluftsliv.

Etter å ha gjort rede for turismen og friluftslivet på breen er det naturlig å komme inn på breførerne. I kapittel 6.0. vil jeg dokumentere hvordan det første offentlige veiviservesenet man kjenner til i Norge ble opprettet og organisert f.o.m. 1826. Videre vil jeg gjøre rede for fovaltningen av veiviservesenet utover på 1800-tallet, reorganiseringen i 1880-årene og privatiseringen f.o.m. 1890. Avslutningsvis kommer jeg inn på forhold rundt breførernes opplæring i breføreryrket.

I det siste resultatkapitlet tar jeg for meg utviklingen m.h.t. sikkerhet og utstyrsbruk i forbindelse med brevandring. Her gjør jeg rede for hvordan sikkerhetsnormene og utstyrsbruken på Jostedalsbreen har endret seg over tid i hele perioden 1740 til 1940.



### 3.0 Jostedalsbreen som ferdselsvei mellom brebygdene

*Over denne Iisbræ kan man fare til og fra Justedalen paa tvende Steder til Indvigs Præstegield i Nordfjord. (Foss 1750, s.18).*

I dette kapitlet vil jeg vise hvordan Jostedalsbreen ble brukt som ferdselsvei mellom brebygdene. Jeg vil gjøre rede for varehandel, fehandel og drifteferdsel, samt ferdsel med utgangspunkt i de sosiale båndene mellom brebygdene. Til slutt i kapitlet vil ta for meg noen viktige endringer i denne ferdselen, og årsakene til disse.

#### 3.1. Varehandel over breen

Et viktig motiv for å reise over Jostedalsbreen var handel og varebytte mellom bygdefolk i “nabobygdene” på øst- og vest-siden av breen. Kildene som beskriver dette varebyttet omtaler først og fremst handel mellom jostedøler og nordfjordinger. Matthias J. Foss skriver f.eks. at jostedølene reiste over til Nordfjord hvert år for å selge egenproduserte treprodukter og for å handle til seg enkelte matvarer:

*Denne Vei farer Almuen her paa Stedet [Jostedalen] gjerne aarligaars over, da de tilforn overlægge med hinanden, at de mange kan reise tilsammen. Og føre de did med sig, hvad de forfærdige har hiemme om Vinteren tilforn af Trævarer, Truge, Ambre, Skaaler, Øser, Træskeer m. m., som de der strax faae afsat og bedst betalt. Didfra føre de ei noget stort, undtagen det kan indtræffe, at de medbringe tilbage Havre, Sild og Korn, dog ikke av nogen Importance. (Foss 1750, s. 21).*

Motivet bak disse handelsferdene kan for det første ha vært ønsket om fortjeneste i form av klingende mynt. For det andre kan det ha vært behovet for å supplere husholdingen med matvarer det var mangel på i Jostedalen. Sild måtte man naturligvis til kysten for å kjøpe, og korn kunne det være knapt med på enkelte gårdsbruk i perioder. Dette hadde trolig sammenheng med breveksten på 1700-tallet. Når brearmene befant seg så nærme dyrket mark, som den kunne gjøre mange steder, gikk det gjerne hardt utover kornavlingene:

*Om Sommeren staaer der en forfærdelig kold Vind og Blæst fra den. Den Snee, som om Vinteren kan falde paa den, fortæres vel om Sommeren; men Iisbræen tilvoxer jo større og større. Og ligesom den om Sommeren fører med sig en umaadelig Kulde, at de derved nær beliggende Jorder ei allene i Henseende til Sæden tage stor Skade, men endog Folket, der haver sin Slaatt der nær ved, kan ei bestaae i høieste Sommers Tid i stærkeste Hede og Solskin ved sit Arbeide, uden de ere vinterklædte [...]. (Ibid, s. 15).*

Handelsveiene over breen kan synes tungvinte og vanskelige for jostedølene. Ser man derimot på veiene til de alternative markedene var disse vel så strabasiose. Foruten Norfjordbygdene handlet jostedølene med sine naboer i Sogn eller med gudbrandsdølene. Uansett handelspartner medførte handelen en lang reise til markedet. For å handle med nabobygdene i Sogn måtte de ta seg ned den lange og kronglete Jostedalen til Gaupne, eller ta seg over fjellet via Vigdal til Luster. For å handle med gudbrandsdølene måtte man reise over Handspikja og østover gjennom fjelldalene til Skjåk. (Eide 1955, Standal 1994).

### **Hvordan foregikk varetransporten?**

Trevarer, korn og fisk ble trolig transportert med sleder og kløvhester. Tidligere patentfører T. O. Eide fant f.eks. en slede ved brekanten i 1904, noe som kan tyde på at slike var i bruk. (Eide 1955, s. 29). Matthias J. Foss bekrefter at kløvhester ble brukt. Følgende historie viser i den forbindelse at handelsferdene ikke var helt ufarlige:

I Aaret 1743 mistede en Gaardmand her en hest, da han kom fra Nordfiord med en kornkløv, og bekom han vel Kornet igjen, som folk kom ham til Hielp og med store Reeb hissede det op af Bræen, saasom Gabet paa det Sted til hans Lykke ei var meget dybt, men Hesten var død, thi det er plat umueligt at komme levendes op igjen for den, som gaaer løs og falder ned i en av disse Sprækker, som man ikke kan tage sig i Agt for eller see, fordi Vintersneen ligger saa løselig paa hullerne og bedækker dem, at man ei kan vide andet, end man farer en sikker vei, før livet er borte. (Foss 1750, s. 22).

Denne episoden foregikk på en av rutene mellom Nordfjord og Jostedalen. Detaljer om hvordan ferdselen foregikk m.h.t. sikkerhet og annet utstyr kommer jeg tilbake til senere i avhandlingen.

### **Skreppehandling**

Enkelte kilder tyder på at det også foregikk skreppehandling over Jostedalsbreen på slutten av 1800-tallet og på begynnelsen av 1900-tallet. Skreppehandlerne reiste for det meste til bygder som ikke hadde krambu, der folk kunne få kjøpt det vesle de trengte. Jostedalen og bygdene i Indre Nordfjord var lenge typiske eksempler på slike bygder. Peder Aaland, født i 1891, kunne fortelle om et ordtak etter "skrepp-kræmarene" som bekrefter at enkelte av dem kan ha reist over breen: "Inne på Lodalskåpa skin sola heile dagen, heile natta og heile året".<sup>1</sup> (Aaland 1986, s. 18).

<sup>1</sup> Lodalskåpa er et fjell som er godt synlig på breovergangen mellom Fåberg i Jostedalen og Oppstryn i Nordfjord.

Andre kilder bekrefter at skreppehandlere fra Voss og Numedal reiste til Nordfjord på handel. På slike ferder kom de trolig over Jostedalsbreen. Det var ikke uvanlig at disse karene også var féhandlere og driftekarer som hadde med seg varer i skreppen når de reiste rundt på oppkjøpsrunder. (Berge 1961, s. 105). Ofte reiste de rundt på vinterstid, for om sommeren var de gjerne opptatt med andre næringer. “[...] Som regel vart dei verande vinteren over i Nordfjord. Dei budde rundt ikring på gardane. Når våren kom drog dei attende. Då hadde dei selt varene sine [...]”. (Borchgrevink 1956, s. 74).



Figur 6. Hester med kløv på vei opp et brefall. Hentet fra Berg 1992, s. 77.

### 3.2. Fehandel og drifteferdsel

*Did [Nordfjord] fare ogsaa handlingskarle og kiøbe kreaturer derfra, som de føre herover igien [...]. (Foss 1750, s. 22).*

I dette underkapittelet vil jeg innledningsvis forsøke å tidfeste når fehandlen og drifteferdselen startet i Nordfjord-området, samt hvor lenge den varte. Deretter vil jeg drøfte bakgrunnen for at det ble drevet fehandel, for så å gjøre rede for årsakene til at Jostedalsbreen ble brukt som driftevei. I den sammenheng er det også naturlig å komme inn på hvilke breoverganger som ble brukt som drifteveier. I siste del av kapittelet vil jeg komme inn på hvem driftekarene var, hvor de kom fra, hvordan fehandelen foregikk i praksis og hvordan selve driften over breen kunne fortone seg for dyr og mannskap.

#### Starten på fehandelen

Finn P. Nyquist hevder at det foregikk drifteferdsel i Norge fra midten av 1500-tallet. (Nyquist 1977, s. 81). Denne påstanden underbygges av Isachsen som viser til en forespørsel fra kongen i Danmark fra 1551, hvor det bestilles 346 storfeskrotter fra Bergenhus. Denne bestilling kunne sannsynligvis ikke innløses uten tilførsel fra hele amtet, inkludert Nordfjord. (Isachsen 1933, s. 501). Videre viser Standal til et gammelt notat, skrevet av prost Iver Leganger fra Sogn i 1662, hvor det står: "Bergensborgere ancke meget paa at Hallinger og Waldersbønder kiøber Fæ af Bønderne her udi Sogn." (Her etter Standal 1994, s. 117). Begge disse henvisningene skulle bekrefte at Bergen var et slags krøttermarked for Bergenhus amt, som også inbefattet Nordfjord og Sogn allerede på 1500- og 1600-tallet.

Når drifteferdselen over Jostedalsbreen startet er imidlertid vanskelig å fastslå. På grunnlag av Matthias J. Foss sin beskrivelse kan vi med sikkerhet si at trafikken var igang på midten av 1700-tallet. Foss skriver nemlig følgende: "Over denne Iisbræ kan man fare til og fra Justedalen paa tvende Steder til Indvigs Præstegield i Nordfjord, baade gaaendes og farendes med kløv og kreaturer, som man der pleier at tilforhandle sig". (Foss 1750, s. 18). Dette utelukker vel og merke ikke at drifteferdselen over breen kan ha startet enda tidligere.



**Figur 7.** Fehandler fra Gudbrandsdalen. Gjengitt av H. F. Hiortøy i "Beskrivelse over Gulbrandsdalens provstie", hentet fra Nyquist 1977, s. 82.

### Fehandelen utover på 1800-tallet

Det var trolig en viss kontinuitet i driftetrafikken fra Nordfjord, over Jostedalsbreen, utover på 1800-tallet. Vi vet f.eks. at Rasmus Martinson Erdal (1788-1858) var driftekar i en periode under første halvdel av 1800-tallet. (S.A.B Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost. br. Brev datert 23. mai. 1827, Aaland 1932). Enkelte kilder viser også til daterte hendelser i forbindelse med drifteferdselen i denne perioden. F.eks. falt driftekarer Jon Sakariasson Grov ned i en bresprekk på Sikilbreen og omkom i 1838. (Berge 1961, s. 108). Det fortelles også at stryningen Jon Rasmusson Erdal (1829-1907) var driftekar. Han ble bare kalt Store-Jo Erdal: "Frå ungdom av vart han Store-Jo ein fjellvand og hardbalen kar, og vegen over breen kjende han som si eiga lomme, som driftekar både med hest og krøter". (Fridtun 1979, s. 123).

I 1850-årene vet man at det foregikk drifteferdsel, ihvertfall med hester. Krimkrigen i 1853 - 1856 gjorde sitt til at etterspørselen steg, og det samme skjedde under den tysk-franske krigen i 1870 - 1871. Under begge disse krigene tok drifteferdselen med hester seg voldsomt opp, også fra Nordfjord. (Eide 1955, s. 34). Fra 1870-årene vet man at jostedølen Knut Nilsson Ytri gikk over breen med en drift på 15 dyr. (Skåsheim 1951, s. 2, Øyane 1994). Og for perioden mellom 1883 og 1940 er drifteferdselen godt dokumentert i førerhåndbøkene til Thor Antonsen Gredung. Han var Nordre Bergenhus Amt sin veiviser mellom Greidung og Fåberg fra 1883 og Den Norske Turistforening sin patentfører på samme strekning fra 1890. Ved siden av å føre turister over breen bisto han også noen av driftekarerene. Ofte var driftekarerene imidlertid så godt kjent over breen at de ikke trengte veiviser. Likevel ser det ut til at de ble ført opp i boken til Thor. Den 2. juni 1883 ble f.eks. "45 Styke Fæ og 7 Hester" drevet over til Jostedalen. (Gredung, NBA's førerhåndbok for årene 1883 - 1940). Familien Greidung's registrering av driftetrafikken på overgangen mellom Greidung og Fåberg, for tidsrommet 1883 til 1940, er vist i tabell 1 på neste side.

Sønnen til Thor A. Gredung, Rasmus Thorson Greidung (1875-1964), mente å huske at den siste fedriften gikk over breen mellom Greidung og Fåberg i 1923. (Greidung, brev datert 1951 - 52). Mens andre kilder sier 1920, noe som sannsynligvis er korrekt. (Berge 1961, s. 99). Riktignok var det to sogninger som hadde tenkt seg over breen med en drift i 1923, men dette viste seg å være umulig. Innsteget på Erdalsbreen var da blitt for bratt. Istedet måtte de snu og drive dyrene opp Hjelledalen og over Strynefjellet til Skjåk. (Mork 1988, s. 2).

Tabell 1.

**Omfanget av driftetrafikken på overgangen mellom Greidung og Fåberg.**

Tabellen viser familien Greidung's registrering av driftetrafikken på overgangen mellom Greidung og Fåberg i tidsrommet 1883 til 1940.

År	Antall drifter	Storfe	Hester	Sauer
1883	1	45	7	0
1884	0	0	0	0
1885	1	90	3	0
1886	1	147	7	0
1887	2	200	6	0
1888	0	0	0	0
1889	1	145	6	0
1890	3	154	7	300
1891	4	218	0	280
1892	4	112	16	0
1893	0	0	0	0
1894	1	120	16	0
1895	0	0	0	0
1896	0	0	0	0
1897	1	98	19	0
1898	1	114	6	0
1899	1	98	1	0
1900	0	0	0	0
1901	0	0	0	0
1902	2	135	3	0
1903	2	116	2	0
1904	1	62	2	0
1905	1	40	0	0
1906 - 1940	0	0	0	0

Kilder: Greidung, NBA's førerhåndbok for årene 1883 - 1940.  
Greidung, DNT's patentførerhåndbok for årene 1890 - 1907.

**Bakgrunnen for fehandelen**

Bakgrunnen for at det foregikk fehandel fra Nordfjord var forskjellene i de naturlige forholdene mellom vestlandsbygdene og bygdene på østlandet. Klimaet og tilgangen på beiter i Nordfjord tillot en relativt stor produksjonen av storfe. Gårdene der hadde rikelig med innmark og utmark slik at de kunne fø mange dyr gjennom en kort vinter. Problemer oppstod imidlertid når bøndene skulle avlaste innmarken og utmarken om sommeren ved å sende dyrene til fjells. Fjellbeitene var nemlig for små til å fø på alle dyrene. Nordfjordbøndene hadde altså et overskudd av livdyr som utgjorde en potensiell inntektskilde samtidig som de hadde et beiteproblem. (Isachsen 1933, Tobiassen 1975, Ohnstad 1980).

Løsningen på problemene lå bl.a. øst for Jostedalsbreen og langfjella. Østlandet utgjorde ikke bare et marked for salg, men der fantes også fjellbeiter på flyene og viddene mellom de to distriktene. Med slaktedyr og melkekyr kunne man for det første forsyne kjøtt- og meierimarkedene i sentrale strøk av landet. For det andre kunne man forsyne lokalsamfunn i ulike deler av landet med livdyr. Flatbygdene på østlandet og områdene rundt de større byene hadde nemlig ikke sommerbeiter nok til å produsere tilstrekkelig med livdyr for å imøtekomme etterspørselen etter kjøtt- og meierivarer. Denne etterspørselen økte parallelt med befolkningsveksten utover på 1700- og 1800-tallet. Dermed ble det organisert drifter, slik at dyrene kunne frakte seg selv til kjøperne. Driftene ble organisert av fehandlere og driftekarer. De drev dyrene til Trondheim, Bergen og østover, f.eks. til Drammen og til gruvebyer som Røros og Kongsberg. (Ibid).

Undertegnede  
reiser over Jostedals  
breen den 2 juli 1903  
med 20 stykker fæ og  
20 hester.

Ole M. Rønneid  
M. Kalsbagen  
Melhus Melhusen  
Kalluag. 120.000

Undertegnede reiser over  
Jostedalsbreen den 3 juli  
med 40 stykker fæ 1903

Henrik Lairdal  
Henrik Rønneid  
Jenssen Ygdal

Figur 8. En side i Thor A. Gredung sin førerhåndbok. Hentet fra NBA sin førerhåndbok for årene 1883-1940. Oppbevares privat hos Thor Greidung i Oppstryn.



### Drifteveiene over Jostedalsbreen

Den viktigste årsaken til at Jostedalsbreen ble brukt som driftevei var trolig tidsbesparelsen. Det var nemlig svært tidkrevende å frakte dyrene med båt på fjordene fremfor å la dem gå over breen. At fehandlerne åpenbart sparte tid på å gå over breen, kan man se ved å sammenlikne distansen på rutene som ble valgt med distansen på sjøveien rundt. (Se figur 2. på side 18). Når man sammenlikner avstandene må man i tillegg ta i betraktning at man var avhengig av gunstig vind for å komme noen vei på sjøen, hvis man da ikke kun baserte seg på årer og rå muskelkraft. I tillegg til at fehandlerne sparte tid på å drive dyrene over breen, var rutevalget sannsynligvis også økonomisk fordelaktig. Det var trolig forbundet med større kostnader å hyre båter og lektere til å frakte dyrene på fremfor å lønne noen ekstra driftekarer. (Eide 1955, Berge 1961, Faaberg 1989).

Breovergangen mellom Greidung i Oppstryn og Fåberg i Jostedalen var mye i bruk som driftevei (1). (Se figur 9 på neste side). I tillegg var det to andre drifteveier med utgangspunkt fra Oppstryn, der bare den ene gikk over selve breen (2). Disse rutene gikk begge via Hjelle og opp henholdsvis Videdalen og Sunndalen. Ruten som startet i Sunndalen fortsatte opp de bratte Kamperhamrane, gjennom Raudalen, over Sikilbreen og videre til Sják og Vågåmo.<sup>2</sup> Den andre ruten gikk på fast fjell nord for breen.<sup>3</sup> Fra Hjelle gikk den opp Videdalen, over Tystigen og videre til Grotli, Billingsen og ned Ottadalen. Et mulig mål for begge rutevalgene var i første omgang Otta. (Ibid).

At rutene ovenfor ble brukt som drifteveier er relativt godt dokumentert. I tillegg antyder T.O. Eide at det kan ha vært en driftevei over breen fra Bødal i Loen (3).<sup>4</sup> Han skriver nemlig at Bødal var sankeplass for "nautbeist". (Eide 1955, s. 32). I så fall er dette en driftevei som ikke er omtalt av f.eks. Anna Helene Tobiassen i hennes doktoravhandling om drifteferdselen i Norge. (Tobiassen 1989). Det er imidlertid bare to kilder som kan bekrefte at det var en driftevei fra Bødal. Den ene kilden er en notis i

<sup>2</sup> Enkelte kilder tyder også på at det har vært drifteferdsel lengst sør på breen, på ruten mellom Lunde i Jølster og Fjærland i Sogn. Breføreren Anders Øygard kunne bekrefte dette. Han fortalte at driftene gikk opp Grøningsdalen eller Syngesandsdalen. Funnet av en sledemei tyder på at det også kan ha vært hester i trafikk over selve breen. (Notiser. Bergen turlag årbok 1900, Øygard 1980).

<sup>3</sup> Fra Jølster var det også drifteferdsel sør for breen, over Sværeskardet. Dette var den viktigste ruten for Sunnfjordinger som skulle over til Sogn med fedrifter på 1800-tallet. (Isachsen 1933).

<sup>4</sup> I 1890 var det også planer om å utbedre stien opp Sundsdal, fra Sunde ved Oldevatnet, med tanke på drifteferdsel: "Already, people are talking of driving the Nordfjord horses and cattle up Sundal and across the snow-field to Krondalen". (Slingsby 1890, s. 39). Det finnes imidlertid ingen kilder som bekrefter at planene ble iverksatt.



Figur 9. Kartet viser drifterutene som var i bruk over Jostedalsbreen innenfor tidsrommet 1740 - 1940. Kart: Jostedalsbreen, 1:100 000, Statens kartverk 1995.

“aarsoversynet” til Bergen fjellmannalag fra 1895. Det var sannsynligvis formannen i laget, Kristian Magdalon Bing, som skrev følgende:

Der haves beretninger om, at både mennesker og kvæg kom bort ved fald ned i en eller anden af bræens mange sne- eller issprikker; flere sådanne ulykkeshændelser fandt sted på bræpartiene rundt Lodalskaupen. Ved overgangene her brugte bønderne at medtage brætter og stokker, hvormed de slog bro over sprikkerne. Særlig farlig var det bræparti som kaldes “Smuttene”, øverste del av Greidungs-bræen. [Erdalsbreen] Her har man “Storefaldet” [...]. (Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 5).

Bing bekrefter her at det gikk en driftevei ned brefallet som ble kalt Smuttene, bedre kjent som Småttene. Dette rutevalget sannsynliggjør en sankeplass i Bødal, med to mulige oppganger til breplataet. Den ene over Bødalsbreen og den andre opp Brattebakken. Det kan imidlertid knyttes usikkerhet til om Bing forvekslet “smuttene” med brefallet Lodalsbrekka. Det er ting som kan tyde på dette. “Smuttene” er f.eks. ikke det brefallet som ligger “øverst” på Erdalsbreen. Det gjør nemlig Lodalsbrekka. De to brefallene munner vel og merke ut på samme sted, nede på Lodalsflata, men de ligger tvers ovenfor hverandre. Bing hadde imidlertid mer informasjon som tyder på at han kanskje ikke misforstod likevel:

For over 100 år siden drog en bonde, som kaltes “Store-Knut” [...] over bræen fra Bødal til Jostedal med en drift. Ved Lodalskaupen blev en ko så træt, at den ikke kunde gå længere. “Store-Knut” skal da have båret koen på ryggen helt til Fåberg med trøien sin til sæle. (Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 5, Loen 1893).

I denne notisen kommer det klart frem at det gikk en driftevei fra Bødal til Jostedalen på 1700-tallet. På dette punktet anser jeg kilden for troverdig, selv om historien forøvrig bærer preg av overdrivelse. Store-Knut var vel og merke en historisk person med navnet Knut Bødal (1727-1803), og det finnes kilder som bekrefter at han var “ovsterk” (Aaland 1932), men å bære en ku på ryggen må vel sies å være i tyngste laget. Jeg har ikke funnet noen kilder som viser til drifteferdsel over denne drifteveien på 1800- og 1900-tallet. Dette henger trolig sammen med at bratte brefall, som f.eks. Småttene, trolig ble umulig å forsere for driftene rundt 1800, som følge av at breene da hadde minket i noen år.

## Fehandlernes årssyklus

Fehandlerne kom gjerne fra innlandet, fra områder som Numedal, Valdres og Indre Sogn. Disse områdene ligger i nærheten av gode sommerbeiter høyt til fjells, og fremfor alt ligger de sentralt plassert mellom øst og vest. Dette var hensiktsmessig da fehandlerne i disse distriktene dermed hadde relativt kort vei fra hjemstedet både til selger og til kjøper. Fehandleren måtte nemlig gjøre mang en reise i forbindelse med den årlige driften. Først måtte han farte rundt og avtale oppkjøp av dyr med selgerne. Når våren kom, reiste han "på sanken" for å samle sammen driften. Fra sankeplassen fulgte han driften til sommerbeitene, og utpå høsten drev han dyrene videre til markedet for salg. Da gjenstod det å reise "på kravet". Dette innebar å reise rundt for å kreve resten av betalingen fra folk som hadde kjøpt livdyr underveis på turen østover. (Berge 1961, Røneid 1962, Tobiassen 1975, Ohnstad 1980). I dette avsnittet vil jeg gjøre nærmere rede for disse reisene i fehandlernes årssyklus.

Fedriftene startet som sagt om våren. For å få driften klar til da måtte det gjøres visse forberedelser i løpet av vinterhalvåret. Først og fremst måtte det gjøres avtaler med flere selgere for å få samlet nok dyr til en drift. Fehandlerne som gjorde oppkjøp i Nordfjord kom ofte i følge over Jostedalsbreen på vinterstid:

Det var særleg Sogningar fra Jostedal, Luster og Aurland som dreiv denne krøterhandelen. Dei kom oftast på ski over breen på etterjulsvinteren, til Oppstryn og vidare til dei andre bygdene i Indre Nordfjord: Nedstryn, Loen, Olden, Innvik og Hornindal for å kjøpe fé. Det galdt både hestar, kyr, sauer og geiter. (Berge 1961, s. 99).

I den gamle førerhåndboken til Thor A. Gredung er det flere steder registrert at driftekarene kom over breen i flokk og følge, i Februar og Mars, trolig for å gjøre avtaler om oppkjøp. (Gredung, NBA's førerhåndbok for årene 1883 - 1940). I Nordfjordbygdene gjorde de avtaler om kjøp hver for seg, for så å reise tilbake til sitt eget. Der avtale om handel var gjort ble det betalt "handpenger" som utgjorde en viss del av den totale kjøpesummen. Det var også viktig at man var blitt enig om sankeplassen der dyrene kunne hentes til våren. Da reiste nemlig fehandlerne over breen igjen, denne gangen for å dra "på sanken". (Berge 1961, Røneid 1962).

Tonning i Stryn ble mye brukt som sankeplass for nordfjordbøndene på 1800- og 1900-tallet, men det var også andre sankeplasser. Jeg har f.eks. allerede nevnt Bødal i Loen. (Eide 1955, s. 32). Fehandleren Henrik Røneid fortalte selv at han og onkelen kom over breen sammen med flere driftekarer i begynnelsen av juni. Selgerne møtte frem på Tonning med dyrene som skulle avgårde. Ved avlevering

skulle selgeren ha en “sankedram”. Fra Tonning gikk driften østover, via Oppstryn til Erdalsundet. Derfra valgte de en av rutene over fjell eller bre, avhengig av hvor de skulle med dyrene. Hvis de skulle over til Jostedalen gikk driften opp Erdalen, forbi gården Greidung og opp Erdalsbreen. Fra høyeste punkt på breen gikk ruten ned Lodalsbrekka og videre ned på Lodalsflata. Så var man nede i Stordalen, en sidedal til Jostedalen, som driftene fulgte til Fåbergstølen øverst i Jostedalen. (Berge 1961, Røneid 1962).

Mange hadde som mål å komme seg avgårde med driften relativt tidlig på sommeren. I 1890 skrev William C. Slingsby om en drift han hadde observert på overgangen mellom Greidung og Fåberg: “[...] horses and cattle are driven over it in immense numbers, last summer as late as St. Hans Tid - June 21st”. (Slingsby 1890, s. 35). Ryssdal hevder at det var om å gjøre å komme seg over breen før Jonsok, noe det var flere grunner til. For det første var snebroene i dette tidsrommet ennå sterke nok. En gammel kone i Jostedalen fortalte: “Når det leid ut på våren, kom stryningane att. Krøter-driftene måtte øve medan snøen endå var god for krøterfoten, og før det blei fære med bresprekkene”. (Her etter Ryssdal 1974, s. 166). For det andre var det et krav fra de som hadde seter i Erdalen at driftene skulle være over før de selv flyttet dyrene sine lenger opp i fjelldalen. Informasjonen ovenfor stemmer rimelig bra med datoene for driftene som er notert i den gamle førerhåndboken til Thor A. Gredung. De fleste gikk over breen i løpet av den siste uken i juni eller den første uken i juli. Ingen registrerte fedrifter gikk over breen senere enn 21. juli. (Berge 1961, Gredung, NBA’s førerhåndbok for årene 1883 - 1940).

Vel nede i Jostedalen var det flere alternative ruter videre, avhengig av hvor fehandleren hadde sommerbeite. Det vanligste var å drive dyrene ned Jostedalen til Gaupne eller Marifjøra. Alternativet var opp Sprongedalen, over Handspikje, til Sotasæter og Ottadalen. (Berge 1961, Røneid 1962, Faaberg 1989). Fra Gaupne og Marifjøra ble dyrene transportert med båt over til Lærdal eller Flåm. Fra Lærdal gikk man over Filefjell til sommerbeiter ved Tyin, eller via Skjolden og Turtagrø, til andre beiteområder oppe i fjellet. Fra Flåm gikk driftene opp til sommerbeiter på Hardangervidda, som regel i nærheten av en av de store østlandsdalene.<sup>5</sup> (Ohnstad 1980, s. 229 f. 236).

<sup>5</sup> Fra Flåm gikk transporten med tog fra 1909. (Ohnstad 1980).

Frem til 1880-årene foregikk båttransporten over fjorden ved hjelp av jekter med føringsbåter på slep. Seil og årer skapte fremdriften, og spesielt i motvind var dette naturligvis et svært tungt arbeid. I 1858 begynte Nordre Bergenhus Dampskipsselskap å sette inn dampbåter på Sognefjorden, men fedriftene ble ikke transportert etter dampskip før omkring 1880. (Ohnstad 1980, s. 229, Sogn avis 1994, s. 11).

Mens driftene var på sommerbeite i fjellet lå fehandleren, eller innleide driftekarere, i steinbuer, under hellere, eller t.o.m i telt, alt ettersom det passet. (Ohnstad 1980, s. 229). De måtte holde seg i nærheten av driftene mens dyrene beitet sommeren igjennom. Utpå høsten kunne dyrene eventuelt bli drevet til Valdres og videre til Lillestrøm, eller ned igjennom Hemsedal, Hallingdal eller Numedal, ofte helt til Vikersund, Drammen eller Kongsberg. Geitene ble imidlertid ofte sendt som slakt til Bergen, eller de gikk som livdyr til Voss. (Berge 1961, s 101, Borchgrevink 1972, s. 29).



**Figur 10.** *Febehandlere på vei over breen? Hentet fra Backer 1939, s. 260.*

### Med “kreaturer” over breen

Avslutningsvis vil jeg gjøre rede for hvordan en drift over breen kunne fortone seg for dyr og mannskap. Henrik Røneid var med onkelen “Leirdølen” på sanken for første gang sommeren 1899. Om vinteren hadde onkelen kjøpt dyr i Hornindal, Loen og Olden. Selgerne møtte frem som avtalt “ved jonsokleite” og etter at sankedrammen var overstått kunne driften starte. Ekstra “jagere” var blitt leid inn for å hjelpe til med å få driften oppover til Oppstryn og Erdalen. (Røneid 1962, s. 83).

Driftekarane ordna det slik at dei kom opp til breen [Erdalsbreen] i 8 - 9 tida om kvelden for å bruke natta til sjølv breovergangen, når snøen var hardast. Sjølv breturen tok om lag 10 - 12 timar. Kom det uvør, kunne det oftast gå på livet laust for dei eldste dyra. Det hende at dyr som ikkje vann meir, vart lagd på ein skikjelke og kjøyrd resten av breen. (Berge 1961, s. 101).

Dette hendte en gang med en okse som ikke vil gå lenger midt oppe på Lodalsbreen. Driftekarane hentet en skikjelke i Jostedalen, veltet oxen oppå og slepte den ned fra breen ved hjelp av en av hestene i driften. (Røneid 1962, s. 87). Det samme måtte Knut Nilsson Ytri og Thor A. Gredung gjøre i 1871. Ytri fortalte at ett av dyrene han hadde med seg var kommet direkte fra bås til sankeplass. Derfor var kua både slapp og dårlig til bens. (Skåsheim 1951, s. 2).

Vel inne på breen, når de først var igang med breovergangen, var målet Fåbergstølen i Jostedalen. Før hadde de ikke med seg, så dyrene kunne ikke få noe å spise før de var kommet over breen. Hadde de dårlig tid hendte det at de bandt beina på dyrene sammen, før de sendte dem utfor den bratte Lodalsbrekka for å få det til å gå litt fortere. Som vi skjønner kunne det være mange problemer å stri med. Dyrene kunne skape vansker, men også vær og føre kunne by på utfordringer. Røneid fortalte at en natt de var på vei over breen begynte storfeet å bryte igjennom skaren. Dyrene kuttet seg til blods slik at man kunne følge blodsporet lange veier over breen. Det ble så ille at de måtte legge seg til å vente til solen stod opp og tinte skarelaget før de kunne fortsette. (Røneid 1962, s. 87).

Dramatikk kunne også Jørgen Pederson Grønfur (f.1901) fortelle om. Han var med en geitedrift på 120 dyr i 1919. Oppe på breen møtte de en liten snøstorm som tærte hardt på kreftene. Spesielt gikk det utover de 20 kjeene de hadde med. Flere av dem ble liggende igjen på breen, til tross for at karene bar noen av de svakeste et godt stykke. De brukte 12 timer over og det var ikke mange kje igjen når de nådde Fåbergstølsgrandane. Han fortalte også om en ku som ble sprengt. Den fikk de bare såvidt

levende ned fra breen.<sup>6</sup> (Mork 1988, s. 3). I tillegg til tøft vær og vanskelig føre utgjorde selvsagt bresprekkene et faremoment. Henrik Røneid fortalte følgende fra sin første tur:

Over bredden hadde me denne gongen fint vær, snøen var fast, men ein og anna gong bråta hestane i gjennom so det såg ofte nifst ut. Leirdølen reid som oftast på kløvhesten, og når hesten bråta neri opp til sidene, var de lett for Leirdølen å komma av hesten. (Røneid 1962, s. 85).

Slike gjennomslag satt nok et støkk i driftekarene og jeg har tidligere vært inne på at både mennesker og dyr har omkommet etter fall i bresprekker i forbindelse med fedrifter, f.eks. på breene rundt Lodalskåpa. (Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 5). På overgangen mellom Jostedalen og Kvamme i Olden vet vi også at det en gang forsvant et lam i en bresprekk, “[...] ein gong jostedølene fór med kjøpesmale heim fra Olden”. (Eide 1955, s. 30). Utover dette kjenner jeg ikke til alvorlige ulykker med fedriftene.

---

<sup>6</sup> Det var også drifteferdsel over Vosseskavlen under første halvdel av 1700-tallet. En driftekar som het Reime Øvsthus kunne fortelle at det etter numedølene en gang lå 7 “naut” oppe på breen etter et uvær. (Isachsen 1933, s. 49). Andre ganger var dyrene totalt utslitt: “Då tok me dei i hodni og drog dei som ein annan slede over fennen”. (Ohnstad 1980, s. 230). Sprekkene kunne også være farlige: “En gang falt en mann ned i en sprekk; de slo da i hjel den dårligste hesten i driften, gjorde reip av huden og dro ham opp igjen”. (Ibid, s. 492). Det er forøvrig verdt å merke seg at den nordvestre delen av breen kalles gjerne “Råsaskavlen”, som betyr “gangsti, især av fe”. (Ibid).



### 3.3. Giftemål, kirkegang og sosial kontakt

Kilder som jeg har gjort rede for tidligere viser at Jostedalen ble befolket fra Nordfjord på 1500-tallet. I årene etter flyttet flere Nordfjordinger over breen, og ulike former for handel var med på å vedlikeholde båndene mellom brebygdene. Disse båndene ble også vedlikeholdt gjennom andre former for kommunikasjon. Jeg vil nå gjøre rede for den ferdselen over breen som hadde sitt utgangspunkt i de sosiale båndene mellom menneskene i brebygdene.

Kristian Berge skriver f.eks. at enkelte breoverganger ble brukt som “frier-vegar”. (Berge 1961, s. 98). Dette bekreftes av tidligere brefører Anders Lunde som også fortalte om frierferder over breen mellom Jølster og Fjærland. (Lavik 1970, s. 1). Tidligere brefører Anders Øygard hevdet at denne trafikken hadde lange tradisjoner. Han fortalte at “[...] på 1600-talet levde det ein mann på Lunde som heitte Frans.<sup>7</sup> Han sette over breen til Fjærland på sjølvaste julaften og fria til Åsa Mundal, fekk ja og dei gifte seg sidan”. (Øygard 1980, s. 137).

Fra Nordfjord finnes det også eksempler på frierferder som har endt med bryllupsfest. Bonden og driftekaren Rasmus Martinson Erdal, fra Oppstryn, giftet seg f.eks. med Benta Nilsdotter Jonstad fra Sogn tidlig på 1800-tallet. (Guddal 1965, s. 128). Et annet eksempel på giftemål på tvers av breen er av nyere dato, tidlig på 1900-tallet. Andrea Larsdotter Lien fra Jostedalen giftet seg med breføreren Rasmus Thorson Greidung, fra Oppstryn. (Ryssdal 1975).

Det var ikke uvanlig å invitere slektninger og andre folk fra den andre siden av breen i forbindelse med bryllup, selv om de hadde 10-15 timer å gå. Dette tyder på at det var spesielt sterke bånd mellom folk øverst i Jostedalen og folk fra Erdalen i Oppstryn. Invitasjon til bryllup ble sendt med folk som skulle over breen i ett eller annet ærend:

Bod om bryllaup gjekk med einkvan som for over breen, ikkje med fast beding, men med bod om at dei som kunne koma, var velkomne. Desse som kom over breen til bryllaups, var langvegsfarande, og var dei gjævaste gjestene. Når stryningene kom over, tok jostedølene imot dei framme ved breen, ved Brennevinsgrova. Der fekk gjestene velkomstskjenk. Så bytte dei av seg reiseklede, vaska seg og tok besteklede på. Så kom dei då velflidde og i godt lag heim i bryllaupsgarden. (Ryssdal 1974, s. 172).

<sup>7</sup> Dette er forøvrig den tidligere omtalte drapsmannen Frans Jakopsen Lunde. (Joleik 1967, s. 1).

Invitasjonene kunne selvsagt også gå motsatt vei, noe William C. Slingsby bekrefter i en av sine artikler: “When there is a wedding in Nordfjord, the usually sollemn-faced swains of Justedal cross over this pass in great force to join in the festivities of the sunny west [...]”. (Slingsby 1890, s. 38). I den sammenheng fortalte Jørgen P. Grønfor at han i 1919 fikk følge av 8-10 jostedøler som skulle i bryllupet til Øystein Tjellaug og Hanna Berge i Oppstryn. Sist gang ett helt brudedefølge gikk over breen, i den perioden jeg har konsentrert meg om, var såvidt jeg vet i 1937. (Mork 1988, s. 3).

Følgende historie tyder på at det også foregikk giftemål mellom Jostedalen og andre Norfjordbygder: En mann frå Jostedalen som giftet seg til Oldedalen ”[...] gjorde all si eign om i smale, sette bjølle på kvart dyr og dreiv dei over brenden. Det gjekk fråsegner i lange tider om bjøllemusikken då han kom drivande me heimafylgjet sitt nedetter liene”. (Eide 1955, s. 30).

Foruten bryllup og andre festligheter var kirkegang en god nok grunn til å reise over breen: “Når det var vanskelig med kyrkjesøknaden, var det lettare for folk som budde øvst i Jostedal å koma over brenden til Oppstryn enn å fare over fjellet til Dale i Luster”. (Eide 1955, s. 28). Da var Oppstryn kirke et godt alternativ. Det skal til og med ha kommet et helt brudedefølge over breen, i en periode hvor jostedølene manglet kirke. (Eide 1955, s. 29). Men kirkebesøk var det også over andre breoverganger, f.eks. mellom Lodalen og Jostedalen:

I gamle dager hadde ungdomen det så at dei vitja grannekyrkjer, helst om våren og sumaren. Ungdomen i Lodalen vitja Jostedalskyrkja. Dei reiste heimanfrå over midnatt eller tidleg sundagsmorgonen og kom fram til kyrkjetid. I fint ver og på skareføre var brenden ein framifrå farveg mellom bygdene. (Eide 1955, s. 32).

William C. Slingsby skriver også om denne ferdselen:

Tradition says that peasants have left the sæters at Kvandal in Loen at 3. A.M., and have been at the church in Justedal in time for morning service at 10 and 11. The distance is 18 miles on the map, and the height to be ascended and descended is about 6000 feet. (Slingsby 1904, s. 249).

Slingsby var imidlertid svært skeptisk m.h.t. den opplyste reisetiden over breen, så han avslutter beretningen med å tilføye: “I fear that this is a fable”. (Ibid).

### 3.4. Annen ferdsel

Enkelte kilder tyder også på at bygdefolk gikk over Jostedalsbreen av andre grunner. Matthias J. Foss skriver f.eks. om en fattig mann som reiste på tiggerferd fra Jostedalen til Nordfjord: "[...] en fattig Mand omkom paa den [Breen], som havde Hiemme her paa Stedet [Jostedalen], og vilde til Nordfjord at bede sit Brød, men er ei til Datum funden paa hvad Sted i Bræen han er bleven. (Foss 1750, s. 22).

A. O. Loen, som samlet bygdesagn fra Nordfjord på 1800-tallet, skrev ned et sagn om en ung jente som fikk seg arbeid i Jostedalen.<sup>8</sup> Hun var blitt jaget over breen fra hjembygden i Lodalen fordi hun var med barn. (Loen 1893). Videre finnes det en beretning fra tidlig på 1800-tallet, om gårdbrukeren Hans Leermo som hadde vandret over breen 21 ganger for å se til eiendommene sine, bl.a. på Sunnmøre. (Neumann 1824, s. 77).

Nedtegnelser i den gamle førerhåndboken til Thor A. Gredung viser at breen jevnlig ble brukt som ferdselsvei av lokalbefolkningen øverst i Jostedalen og i Oppstryn utover på 1900-tallet. Som regel i forbindelse med gjestebud hos hverandre. (Gredung, NBA's førerhåndbok for årene 1883 - 1940). I den sammenheng kan det også nevnes at ordfører Lars Rasmusson Faaberg brukte breen som ferdselsvei i forbindelse med en tur til fylkestinget i Loen i 1921. Mens sønnen, Nils Larsson Faaberg, gikk over breen da han skulle på Firda gymnas på Sandane i 1924. (Ryssdal 1975). Rasmus Myrhaug foretrakk veien over breen fremfor Fylkesbåten i 1936. (Myrhaug 1936). Og likeens gikk Bella Skåre, søsteren til patentfører Tor Greidung, over breen mellom Oppstryn og Jostedalen for å begynne på husmorskole i 1940. (Skåre 1995, pers.med.).

Til slutt kan jeg også nevne at det finnes eksempler på at man har streifet oppom Jostedalsbreen i forbindelse med jaktturet. Det har blitt fortalt at rutene mellom Oppstryn og Jostedalen, og Oppstryn og Gudbrandsdalen, fra gammelt av ble brukt av reinsjegere fra Oppstryn rundt 1900. De kom over breen på vei hjem fra fjellet med høstens fangst. (Berge 1961, s. 98). Videre vet man at: "Sikkelsbræ og Sækkebræ leilighedsvis ble besøgt af rens-skyttere, ligeså bræpartierne ved Styggevand, nord for Jostedalen". (Notiser. Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 5). Og noen ganger førte også bjørnejakten jegerne opp på Jostedalsbreen:

<sup>8</sup> Sagnet heter "Udåden til Ståle", og da jenta skulle reise hjem etter 2 år mottok hun lønningen sin av husbonden og fikk følge av ham over breen til de kunne se ned i Kjenndalen. Skredderen Ståle hadde fulgt etter henne og tok henne igjen. I Tjuvskaret drepte han jenta, lemlestet henne, tok alt hun eide og gikk ned til bygda. Der fattet folk mistanke til ham. I Stryn ble han tatt og dømt for udåden. Straffen var å bli stengt inne i en spikertønne som: "[...] vart rulla rundt sålenge det vart liv i han". (Loen 1893, s. 10., Eide 1955, s. 32).

Some twenty-five years ago two men followed a bear on the Vetlebræ. One of them fell into a crevasse nine or ten fathoms in depth. The other went for help, and after several hours, the rescue party came with long ropes and pulled the hunter out. He was much scratched, was badly frost-bitten, and had lost several teeth. After several months' illness he recovered. (Slingsby 1904, s. 253).

Kristoffer Knud Næs kunne også bekrefte at man gikk på breen i forbindelse med jakt. Han hadde f.eks. selv vært med på bjørnejakt på Austerdalsbreen i 1880-årene. (Slingsby 1890, s. 32).

### 3.5. Endringer i ferdselen

En viktig endring i bygdefolkets ferdsel på Jostedalsbreen på begynnelsen av 1800-tallet var at ferdselen opphørte helt på flere breoverganger. I Bergen fjellmannalag's "aarsoversyn" står det f.eks. at rutene mellom Krundalen og Nordfjordbygdene Olden og Loen "[...] gik af brug [...]" rundt 1814. (Notiser. Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 4). De siste som benyttet denne overgangen var 12 soldater fra Nordfjord som var på vei hjem fra avtjent militærtjeneste på grensen til Sverige i forbindelse med krigen i 1808 - 1814. (Ibid, s. 5). Ferdselen på disse overgangene ble ikke tatt opp igjen før i 1880-årene. (Ibid, s. 7).

Da fjellsportpioneren William C. Slingsby gjorde sine første turer på Jostedalsbreen i 1870-årene var det bare noen få breoverganger som var i bruk. Han var svært overrasket over lokalbefolkningens mangel på kunnskap om breovergangene:

The ignorance of the natives about the Jostedalsbræe at this period is, however, a great mystery, as it is absolutely certain that a hundred years ago many passes were frequently crossed by traders between the district, of Sogn, Jølster, and Nordfjord. (Slingsby 1904, s. 248).

Det var stort sett bare ruten mellom Greidung i Oppstryn og Fåberg i Jostedalen, samt ruten mellom Lunde i Jølster og Fjærland som da var i bruk.

Årsaken til at ferdselen opphørte helt på flere breoverganger var at brearmene ble mindre og mer oppsprukket utover på 1700- og 1800-tallet. Den lille istiden kulminerte nemlig rundt 1750. Med unntak av mindre framstøt trakk brearmene seg dermed gradvis tilbake. (Nesje 1990, s. 52, Wold 1989, s. 43). Som jeg har gjort rede for tidligere, vil mindre ismasser føre til at topografien under isen får større innvirkning på hvordan breen ser ut på overflaten. Hvis landskapet under isen er bratt medfører dette at det oppstår flere og større sprekker i breen, samt at brefallet blir brattere. I tillegg vil også mindre snømengder føre til at forholdene blir mer krevende. Snøbroene forsvinner f.eks. tidligere på sommeren, slik at bresprekkene blir vanskeligere å forsere. Dette fenomenet medførte trolig at forholdene på flere breoverganger ble så kompliserte at ferdselen opphørte helt.

Dette bekreftes av en turist ved navnet M. Irgens som i 1872 ønsket å ta seg over breen mellom Oldedalen og Loen: "[...] ingen vilde paatage sig at føre mig over; kun meget gamle folk, hedte det kunde fortelle, at man havde gaaet den vei; paa grund af bræernes store foranderlighed var den

imidlertid farlig”. (Her etter Standal 1994, s. 127). William C. Slingsby antydte det samme, at bygdefolkets manglende kjennskap til rutene skyldtes: “[...] the shrinkage of the glaciers, which probably made the western ice-falls to be more free from snow, and consequently more crevassed [...]”. (Slingsby 1904, s. 248).

Drifteferdselen og annen ferdsel kunne imidlertid fortsette på overgangen mellom Oppstryn og Jostedalen, samt på enkelte andre breoverganger. Her er topografien slik at de naturlige klimasvingningene ikke fikk så store konsekvenser.

En annen viktig endring var at bygdefolkets ferdsel over breen gradvis avtok overalt utover på 1800-tallet. Dette skyldtes utbedring av alternative kommunikasjonsmuligheter. Her slutter jeg meg til William C. Slingsby som påpekte at bygdefolkets manglende kjennskap til breovergangene også skyldtes: “[...] the diversion of the traffic from the backs of the sturdy bagman to the decks of the fjord steamers [...]”. (Slingsby 1904, s. 248). Han hevdet at folk foretrakk dampbåtene fremfor ferdselsveiene over breen allerede i 1880- og 1890-årene. Sannsynligvis er det mye riktig i det han skriver. F.eks. økte dampbåtenes stoppesteder i Sognefjorden fra 42 i 1858, til 139 i 1893 og til 180 stoppesteder i 1908. (Førsund 1983, s. 75). Tilsvarende økte passasjertrafikken fra 19 395 reisende i 1862 til 86 994 reisende i 1887. (Ibid, s. 67). Det er åpenbart at effektive båtforbindelser gjorde breovergangene uaktuelle som ferdselsveier, for alle som ikke bodde nært opp til breen, utover på 1900-tallet.

### 3.6. Sammendrag

Bygdefolket i brebygdene rundt Jostedalsbreen brukte breen som ferdselsvei i forbindelse med kommunikasjon, handel og annen næringsvirksomhet. Breens beliggenhet mellom Nordfjord og Sogn, og de naturlige forholdene i regionen forøvrig, gjorde breen til den mest hensiktsmessige ferdselsveien mellom de to distriktene i en periode. I forhold til sjøveien på fjordene og langs kysten var turen over breen den korteste for mange bygdelag.

Et viktig motiv for å reise over breen var handel. Det foregikk med sikkerhet varehandel mellom folk i Jostedalen og folk i Nordfjordbygdene f.o.m. 1740-årene. I tillegg var enkelte breoverganger i bruk fra 1700-tallet og frem til 1920, i forbindelse med fehandel mellom Nordfjord og Østlandet.

De sterke sosiale båndene mellom folk i Jostedalen og folk i Nordfjord, samt folk i Fjærland og folk i Jølster, førte også til en del ferdsel. I mange tilfeller var båndene familiære, og man reiste over breen i forbindelse med bryllup, kirkesbesøk og andre sosiale sammenhenger. I tillegg til handel var disse sosiale relasjonene lenge de viktigste motivene for ferdselen mellom brebygdene.

En viktig endring i bygdefolkets ferdsel i perioden 1740 til 1940, var at ferdselen opphørte helt på flere breoverganger i løpet av årene rundt 1815. På denne tiden hadde breene trukket seg tilbake slik at forholdene ble så vanskelige at ferdselen opphørte. Med dette ble det også stans i handelen og annen ferdsel, med unntak av enkelte ruter der det var en viss kontinuitet i ferdselen frem til 1920-årene.

Utover på 1900-tallet avtok imidlertid ferdselen gradvis på disse overgangene også. Den siste fedriften gikk f.eks. over breen i 1923, og varehandelen opphørte trolig enda tidligere. Breen ble bare sporadisk brukt som ferdselsvei frem imot 1940. Årsaken til at denne formen for ferdsel nærmest opphørte i løpet av denne perioden, er at kommunikasjonene rundt breen ble utbedret. Dampbåter begynte å trafikkere fjorden allerede på midten av 1800-tallet og båtforbindelsene ble stadig bedre. Dette gjorde breen ueffektiv og uinteressant som ferdselsvei.

## 4.0. Forskning og kartlegging.

Fra 1500-tallet og frem til 1820-årene var det, som jeg har vist ovenfor, i hovedsak handelsfolk og folk fra bygdene rundt Jostedalsbreen som brukte breen som ferdselsvei.<sup>1</sup> I dette kapittelet vil jeg vise hvordan interessen for naturen førte til at andre grupper, med andre motiver, begynte å ferdes på breen. Først vil jeg gjøre rede for den tidligste naturvitenskapelige interessen i perioden fra 1740 t.o.m. 1820-årene. Deretter vil jeg greie ut om ferdselen i forbindelse med breforskning og kartlegging utover på 1800-tallet.

### 4.1. Den første naturvitenskapelige interessen 1740 - 1820-årene.

Bakgrunnen for interessen for Jostedalsbreen som naturfenomen på 1700- og 1800-tallet var den naturvitenskapelige interessen som ble vekket i opplysningstidens Europa under siste del av 1700-tallet. Opplysningstiden innebar at mange ville gjøre fornuften til rettesnor i alle livets forhold. Naturvitenskapene fikk dermed en sentral posisjon og ble stadig videreutviklet. (Hegge 1993, s. 71). I Skandinavia ble det første naturvitenskapelige selskapet dannet i Sverige i 1739, mens "Det danske kongelige Videnskabernes Selskab" ble dannet i 1743. Norge fulgte etter med dannelsen av "Det Kongelige Norske Videnskabers Selskab" i 1767. Dette viser at de åndelige idéstrømmingene i opplysningstidens Europa også fikk betydning i Skandinavia og Norge.

Det var først på begynnelsen av 1800-tallet at naturvitenskapsforskerne begynte å oppsøke breen. Da hadde vel og merke norske embetsmenn vist interesse for breen som naturfenomen siden 1740-årene. Trolig var årsaken til dette et påbud fra "det danske Kanselliet" i 1742: "[...] om å sende melding "om et hvert Steds og Districts Beskaffenhed, Art og Egenskab udi Hans Kongelige Majests Riger og Provincier"". (Djupedal 1953, s. 66). Dette påbudet ble sendt til embetsmenn på flere nivåer, og det var i den forbindelse at Gabriel Heiberg, presten fra Gloppen i Nordfjord, rapportert tilbake om "*Blaa-Breden*":

I Møklebust-Dahlen findes et mærk-værdigt Field, 2 steenkast omtrent fra Gaardens Huuser, som er betakt med idel Iis, og derfor kaldet "*Blaa-Breden*" eller "*Iis-Breden*", hvilket blaa Iisfield strekke sig mange Miile igiennem een stor Deel av Nordfiords, Sundfiords, Sogns, Hardangers, Romsdahlens og flere Districter har Mærkelig taget til hvert

<sup>1</sup> Det eneste unntaket jeg har kommet over er følgende historie som Kristian Bing skrev ned på slutten av 1800-tallet: "Omkring 1780 reiste en prest med 2 ledsagere og kløvhest fra Krondalen i Jostedalen og skulde over til Olden. På bræen fór de vild og måtte overnatte deroppe. Presten lå på et purkeskind, som hesten hadde havt under sadlen. Neste dag kom de langs den isbræ, der ligger ret over for [øst for] Åmotsbræen, vel ned til Åmot i Stardalen, hvor folk endnu har det ordtøke, når de ikke har havt godt natteleie: "Eg heve legje som prest på Pørkeskinn"". (Bing 1896, s. 9).



Aar, særdelis i sidstavvigte kolde og fuktige Aaringer, og gjør ved jevnlig Udfald stor og u-bodelig Skade paa de nærgrænsende Gaarder. (Ibid, s. 101).

Bakgrunnen for påbudet om slike tilbakemeldinger var Erich Johan Jessen Schardebøll sin målsetting om å skrive et stort historisk-topografisk verk om Danmark, Norge og Island. (Ibid, s. 67). Lokale topografiske arbeid var forøvrig ikke uvanlig i Norge på den tiden. Rundt 1750 forsøkte f.eks. topografen og presten Hans Strøm å innhente nærmere opplysninger om Jostedalsbreen's ødeleggelse. Strøm henvendte seg da til sin tidligere prestekollega i Jostedalen Hans Viingaard. Viingaard hadde imidlertid gått av som prest i dalen allerede i 1731, før breen begynte de voldsomme ødeleggelsene i denne perioden, og var dermed til liten hjelp. Det eneste han kunne fortelle var sagn som bygget på hendelser lengre tilbake i tid. (Giverholt 1946, s. 274).

Omtrent samtidig med Strøm's henvendelse til Viingaard arbeidet biskop Erik Pontoppidan på sitt verk *Forsøg til Norges naturlige Historie*. Han tok kontakt med Viingaards etterfølger som prest i Jostedalen, Matthias J. Foss. Mange av de opplysningene Foss oppgav i den topografiske artikkelen *Justedalens kortelige Beskrivelse* ble dermed brukt i Pontoppidans verk. (Foss 1750, Pontoppidan 1977). I tillegg til å være en viktig kulturhistorisk kilde er Foss sin artikkel den mest omfattende beskrivelsen man kjenner til med observasjoner av Jostedalsbreen som naturfenomen fra 1700-tallet. Foss skrev bl.a. følgende:

Denne Iisbræ er et forfærdelig høit Iisbjerg som ligger oven over de høie Fielde [...] Den er af Couleur himmelblaa og saa haard som den haardeste Steen nogensinde kan være, med store revner og dybe Huller overalt [...] saa stor at Skyerne støder an paa den, og de høieste Fielde ligge dybt neden for den som en Afgrund. (Foss 1750, s. 15).

Det er lite trolig at Foss gjorde inngående studier av breen. I likhet med andre på den tiden viste han liten innsikt i breen som naturfenomen. Dens tilvekst og bevegelse kunne han f.eks. ikke forklare; “[...] for den Sneer som om Vinteren kan falde paa den fortæres vel om Sommeren, men Iisbræen vokser alligevel jo større, jo større”. (Foss 1750, s. 15). Årsakene til breen's vekst skulle imidlertid bli gjenstand for flere studier utover på 1800-tallet.

### Naturvitenskapsforskerne på Jostedalsbreen på 1800-tallet.

Den første naturvitenskapsforskeren som oppsøkte området rundt breen var sannsynligvis den tyske geologen Christian Leopold von Buch. Han reiste opp gjennom Jostedalen så tidlig som i 1806. (Buch 1814, s. 1). Da var han blant andre steder inne i Krundalen hvor han syntes brearmene virket som: “[...] et uhyre, blendende hvit teppe, festet til mektige bergrygger på begge sider”. (Her etter Giverholt 1946, s. 276). Det er imidlertid ingenting som tyder på at von Buch foretok noen vitenskapelige observasjoner oppe på selve breen på denne reisen.

Heller ikke den norske botanikeren Christen Smith ser ut til å ha klart å komme seg opp på Jostedalsbreen da han besøkte området i 1812. Han er i ettertid kjent som en vandrende vitenskapsmann, av noen kalt “den første norske vandrende turist” (Backer 1961, s. 36), men hans turer hadde selvsagt et sterkt vitenskapelig preg. Sommeren 1812 fikk han økonomisk støtte fra det “Kgl. Selskab for Norges Vel”, for å undersøke isbreene i Bergens stift, noe som illustrerer interessen for naturen på denne tiden. I den forbindelse besteg han f.eks. Folgefonnen flere ganger. (Helberg 1974, s. 113, Helberg 1994). Den samme sommeren stod også Jostedalsbreen på programmet. Problemet var at han ikke kom seg opp på selve breen. Til det var han kommet til området for seint på året. Likevel gjorde Smith en del arbeid inne i Krundalen og i Melvirsdalen. Dette var arbeid som senere ble brukt i hans avhandling *Isbreenes natur* som kom ut i 1817<sup>2</sup>. (Backer 1961, s. 36, Giverholt 1946, s. 276, Helberg 1994).

Videre gjorde Karl Friedr. Neumann, professor i “Mineralogi og Geognosi” ved universitetet i Leipzig, granskinger på Jostedalsbreen i 1821 og 1822. Han gjorde en lang tur innover på selve breen og var nær ved å bestige Lodalskåpa, den høyeste toppen i området. Selve toppunktet virket imidlertid for avskrekkende. Han nøyde seg med å observere den fra ryggen sør for toppen. Neumann var den vitenskapsmannen som inntil da hadde foretatt den lengste turen på selve Jostedalsbreen. (Forbes 1853, s. 161, Giverholt 1946, s. 280).

I 1845 besøkte den franske “glasiogeologen” Joseph Durocher noen av brearmene i Jostedalen (Ibid), men noe omfattende glasiologisk studie ble ikke foretatt før den skotske professoren James David

<sup>2</sup> Det ble gitt ut flere avhandlinger i glasiologi i løpet av 1850- og 1860-årene. James D. Forbes gav f.eks. ut *Norway and its glaciers* i 1853, den norske glasiologen S. A. Sexe gav ut en avhandling om *Sneebræen Folgefon* i 1864 og Charles M. Doughty skrev avhandlingen *On the Jostedal-bræ glaciers in Norway. With some general remarks* i 1866. (Forbes 1853, Sexe 1864, Doughty 1864, Ormhaug 1988).

Forbes oppsøkte Norge og Jostedalsbreen i 1851. Forbes var geolog og fysiker, og hadde studert breene i Alpene på en rekke reiser i 1840 - 1851. I likhet med andre arbeidet han med teorier rundt breenes bevegelser.<sup>3</sup> På sin rundreise i Norge var han bl.a. innom Suphellebreen i Fjærland før han reiste videre til Jostedalen. I dette området var han inne ved “the glacier of Berset” i Krundalen, og “Nygaard glacier”, som han traverserte fra sør til nord. (Forbes 1853, s. 160). Sommeren 1864 foretok den 21 år gamle Cambridge studenten Charles M. Doughty ulike målinger av breveksten på flere brearmer i Jostedalen. I likhet med Forbes besøkte han “the Bergsæt Glacier” og “Ni-gaard Glacier”, som han traverserte: “[...] for about three miles”. Videre besøkte han Lodalsbreen, Stegholtbreen og Fåbergstølsbreen, og han var oppe ved Styggevatnet hvor han ville observere Austdalsbreen og Kupebreen. Dårlig vær hindret ham imidlertid i å foreta noen tur opp på noen av disse brearmene. (Doughty 1864, s. 4).

Det var også norske vitenskapsmenn på Jostedalsbreen på denne tiden. Fra 1864 til 1869 gjorde den norske oppmålingsoffiseren og geologen Christian de Sue årlige studier av breen for å finne ut mer om breenes bevegelser. Dette var den mest inngående vitenskapelige granskningen av Jostedalsbreen som var foretatt til da. Han undersøkte de fleste brearmene, også de på Nordfjord-siden av breen. Dette innebar at han sannsynligvis krysset breen på en eller flere turer, noe som både detaljerte skildringer og håndtegnede kart tyder på. (Giverholt 1946, s. 282). En annen nordmann var Sjur Aamundsson Sexe, professor i fysisk geografi og breforsker. Det var først og fremst Folgefonnen han hadde studerte nøye, men i 1868 foretok han også en reise til Fjærland der han studerte Bøyumbreen, en brearm fra selve Jostedalsbreen<sup>4</sup>. (Sexe 1868, s. 3).

<sup>3</sup> Det var Forbes som lanserte det den norske geologen Sjur A. Sexe kalte Viscositetsteorien”, eller bare “Forbes’s Theori”, som lyder: “En Iisbræ er et ufuldkomment Fluidium eller et seigtflydende Legeme, som drives ned over Skraaninger af en vis Hældning [...]”. (Sexe 1864, s. 29).

<sup>4</sup> I løpet av somrene i 1859 - 1861 gjorde Sexe en rekke turer på Folgefonnen og flere av dens brearmer. (Sexe 1864, Bing 1896). På grunnlag av avhandlingen han skrev *Om sneebræen Folgefon* er det tydelig at han hadde vært oppe på selve breen og gjort observasjoner. “Oppe paa Ryggen af Folgefon har man paa sine Steder næsten fri Horizont”. (Sexe 1864, s. 3). Han målte dybden på sprekke i breen, han gjorde målinger av breveksten, temperaturmålinger og en rekke andre målinger og observasjoner under sine breopphold. Dessuten tegnet han et meget godt kart over hele Folgefonnhalvøya. (Sexe 1864).



NYGAARD GLACIER, JUSTEDAL.

**Figur 11.** *“Nigardsbreen”, hentet fra Forbes 1853.*

## 4.2. Kartleggerne.

I 1860-årene ble det også foretatt andre typer undersøkelser på Jostedalsbreen. De første seriøse arbeidene med å kartlegge breen tok til for alvor sommeren 1863. Da innledet oppmålingsoffiser Fredrik Sejersted arbeidet med kartleggingen av Jostedalsbreen og områdene rundt. Arbeidet hans ble videreført av flere. I 1867 begynte "Premierløytnant" H. Lund detaljoppmålingene av Tunsbergdalsbreen og områdene nordover til Krundalen. Året etter fortsatte han arbeidet med kartleggingen av Nigardsbreen og Fåbergstølsbreen. H. Due foretok oppmålinger på vestsiden av breen med utgangspunkt fra Olden og Loen i 1869. Mens Karsten Lorang, også han premierløytnant, arbeidet i de samme områdene som Sejersted fra 1868. Lorang avsluttet kartmålingene i 1870, og 10 år senere var amtskartet ferdig. (Klingenberg 1936, s. 18, Giverholt 1946, s. 285, Årboken til turistforeningen for Bergen by og stift 1895, s. 6 f. 7).

### Noen praktiske sider ved forskningen og kartleggingen.

Tilreisende forskere og kartleggere som skulle opp Jostedalen kom vanligvis ridende til hest. Vel fremme var prestegården det mest naturlige stedet å oppsøke. Gjestgiveri, hotell e.l. fantes ikke i dalen på denne tiden så det var stort sett bare hos presten de reisende kunne bli boende mens de oppholdt seg her. (Forbes 1853, s. 159). Dette mente Forbes var et problem. Da det var: "[...] increasing numbers of travellers who annually pour into Norway". (Ibid). Det var imidlertid enkelte gårdbrukere som hadde husrom å leie ut. Når Forbes skulle studere Bergsetbreen i Krundalen anbefalte f.eks. presten Heltberg, at han overnattet "[...] in a respectable peasant's house [...]" hos Lars Tøgerson Kronen. (Ibid, s. 162).

I selve arbeidet med målingene på og rundt breen søkte både forskerne og kartleggerne hjelp hos lokalbefolkningen. I Doughtys avhandlingen om *The Jøstedal-bræ* takker han f.eks. føreren Rasmus Rasmusen Faaberg som hadde gjort det mulig for ham å foreta målingene <sup>5</sup>. (Doughty 1864, s. 14). Oppmålingsoffiser Karsten Lorang trengte også bistand fra lokale mannskaper. Han kunne berette at han fikk med seg hjelpere: "[...] ved at tilstaa dem 60 Skilling pr. Dag". <sup>6</sup> (Her etter Giverholt 1946, s. 287). Han kunne forøvrig trenge hjelpen. Han måtte bl.a. ha med seg ett 1 m langt kvikksølvbarometer, og et målebord opp på fjelltopper inne på selve breen og i områdene rundt breen. At arbeidet kunne være vanskelig tyder følgende på: "Jeg har kun havt Maalerbord oppe 6 Gange og da arbeidet stundevis mellem Regnbygerne". (Ibid). Likevel var han svært aktiv dette året. I årboken til

<sup>5</sup> Sannsynligvis husmannsønnen Rasmus Rasmusen Kreken (1830-1910) tidl. Faaberg. (Øyane 1994).

<sup>6</sup> 60 Skilling tilsvarer va. 2 kr. (Giverholt 1946, s. 287).

turistforeningen for Bergen by og stift fra 1895 er Lorang registrert med en rekke breturer og toppturer. Sammen med Hans Bøium besteg han bl.a. Skålabreen, Krunebreen, og en rekke topper rundt breplataet. I 1870 besteg Lorang "Høgste Breakul" ifølge Klingenberg. Giverholt hevdet sågar at Lorang var den første på breens høyeste punkt. Personlig anser jeg dette som noe tvilsomt da punktet ligger like ved den gamle breovergangen mellom Lodalen og Krundalen. (Årboken til turistforeningen for Bergen by og stift 1895, s. 6 f. 7, Klingenberg 1936, s. 21, Giverholt 1946, s. 286). Forgjengeren til Lorang, Fredrik Sejersted, jobbet på samme måten i forbindelse med oppmålingene. Han besteg f.eks. Suphellenipa ved Fjærland. Han gikk over den gamle ferdselsveien til Lunde, bestemte høyden på Kvitevardene og tok seg videre til Olden, der han besteg Ceciliekruna, muligens som den første. I årene 1864 - 1865 besteg han Lodalskåpa og Skåla, og han foretok nye målinger på Jostefonn og på flere andre steder rundt omkring på Jostedalsbreen. (Klingenberg 1936, s. 18, Giverholt 1946, s. 286).

### 4.3. Sammendrag.

Opplysningstidens interesse for naturen og naturfenomener gjorde at embetsmenn og topografer begynte å vise interesse for Jostedalsbreen rundt midten av 1700-tallet. Dette førte til at isbreen ble omtalt og beskrevet i flere topografiske verk under siste halvdel av 1700-tallet. På begynnelsen av 1800-tallet førte denne naturinteressen til at enkelte naturvitenskapsmenn oppsøkte Jostedalsbreen for å gjøre inngående studier av breen som naturfenomen. De første naturvitenskapsmennene kom fra Tyskland og Storbritannia, men etterhvert ble også nordmennene representert. Studiene deres innebar først og fremst å foreta målinger av breens bevegelser. Inntil midten av 1800-tallet var årsakene til breenes fram- og tilbakevekst fortsatt på teori-stadiet. Jostedalsbreen var gjenstand for studier blant glasiologer og vitenskapsmenn fra andre fagområder utover på hele 1800-tallet.

Fra 1860 innledet man også det første seriøse arbeidet med å kartlegge Jostedalsbreen. En rekke oppmålingsoffiserer arbeidet med kartleggingen av breområdene i løpet av 1860-årene. Selve oppmålingsarbeidet ble avsluttet allerede i 1870 og ti år senere var amtskartet over Jostedalsbreen ferdig.

## 5.0. Friluftsliv og turisme på Jostedalsbreen

De første reiseskildringene fra Norge er fra midten av 1700-tallet. På denne tiden var det vel og merke svært få turister i Norge. “Reisende hertillands ere saa rare, at de sjelden faae betale for sit Logement”, skrev f.eks. biskop Erik Pontoppidan i 1753. (Her etter Schulz 1929, s. 187). Først på 1800-tallet tiltok reisevirksomheten blant europeere og nordmenn, i de sentrale strøk av landet. (Berg 1992, s. 7). Da begynte også enkelte turister å oppsøke Norges fjell og breer, bl.a. Jostedalsbreen. Her dyrket de friluftslivet mer eller mindre slik man gjør det idag. Derfor har jeg valgt å betrakte friluftslivet på denne tiden som en turistaktivitet. Jeg slutter meg til etnologen Heidi Richardson som skriver at opphavet til friluftslivet finnes i den tidlige turisme som vokste frem blant borgerskapet på 1800-tallet. (Richardson 1994, s. 10).

I dette kapittelet vil jeg innledningsvis gjøre rede for de første turistene som drev med friluftsliv på Jostedalsbreen. Deretter vil jeg prøve å beskriv bakgrunnen for utøvelsen av turisme og friluftsliv i Norge på 1800-tallet. I de påfølgende avsnittene vil jeg gjøre rede for hvordan turismen på Jostedalsbreen endret seg mot slutten av 1800-tallet. Jeg vil herunder ta for meg økningen i turismen f.o.m. 1880-årene og fjellsporten på breen rundt hundreårskiftet. Avslutningsvis vil jeg peke på noen årsaker til, og virkninger av, økningen i turismen og friluftslivet på breen.

### 5.1. De første friluftslivfolkene på Jostedalsbreen

Fra 1820-årene finner vi de første reiseskildringene fra Jostedalsbreen. En av dem er skrevet av overlærer Christian Fredrik Gottfried Bohr som ønsket å bestige Lodalskåpa sommeren i 1820: “[...] denne fjeldtinde på hele Nordens hidintil bekjendte største, skjønneste og frygteligste isbræer [...]”. (Bohr 1874, s. 88). Samme år var geologistudenten Baltazar Mathias Keilhau og medisinerstudenten Peter Christian Bianco Boeck på tur i Jotunheimen og Hurrungane. De var inspirert av Christen Smiths reiser ca. 10 år tidligere. Begge var naturvitenskapsmenn, og det var nok i utgangspunktet med faglige målsettinger de dro til fjells. Men tindefriluftslivet virket tydeligvis også forlokkende. De observerte f.eks. Lodalskåpa fra den nordlige Skagastølstinden i Hurrungane og derfra utpekte de den majestetiske toppen ved storbreen som det store fysiske målet for turen:

Lodalskåbe, en høi og steil tind, som hæver sine sorte sider over den lange, lyse snéflade.  
- Ingen dødelig, siges der, havde endnu besteget den, og således er det beskikket, lægger derimens overtro til, at heller ingen må komme derop. (Keilhau 1874, s. 104).



Eksempler på andre “turister” er Bergensbispnen Jacob Neumann som oppsøkte Jostedalsbreen i 1823, vel og merke i forbindelse med en visitas. Nylig utnevnt i sitt embete reiste han til Jostedalen, ledsaget av prost Qvale og presten Aabel som hadde sitt embete i Jostedalen. Da han kom til Melvirsdalen og fikk se Nigardsbreen på nært hold gjorde det et dypt inntrykk på ham. Så henført ble Neumann at han vandret et stykke opp på brearmen sammen med Qvale, Aabel og veiviseren Claus Olsson Elvekrog. (Neumann 1824, s. 71). Like henført var imidlertid ikke Gustav Peter Blom som også gjorde en reise i Jostedalen det samme året. Han var historiker og Eidsvollsmann og skrev følgende: “[...] man må være kommanderet for at gjøre Turen om igjen”. Han syntes Jostedalen var “hæslig” og også han var bare såvidt oppe på selve breen. (Giverholt 1946, s. 284).



**Figur 12.** “En snebro paa Langfjeldet, scener af Reiselivet i Norge”, av Johannes Flintoe. Bildet er hentet fra Helberg 1994, s. 56.

På grunnlag av disse reiseberetningene er det vanskelig å si noe sikkert om hvilket omfang turistenes reisevirksomhet hadde på begynnelsen av 1800-tallet. Biskop Neumann opplyser i den sammenheng at “[...] Englændere have faaet Vane paa at komme her”. (Neumann 1824, s. 59). Dette tyder på at turismen var mer omfattende enn det har vært mulig å dokumentere på grunnlag av reiseskildringer alene. At turismen og friluftslivet på Jostedalsbreen må ha vært betydelig allerede rundt 1820 skulle imidlertid opprettelsen av et offentlig veiviserveesen tyde på. Initiativet til dette veiviserveesenet ble tatt

allerede i 1826 p.g.a. at de reisende ble utsatt for vilkårlige og høye priser av de lokale veiviserne. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev datert 15. apr. 1826). Initiativet ble fulgt opp av de offentlige myndigheter, og i 1828 slåes det fast i en kongelig resolusjon at Nordre Bergenhus Amt skulle ansette 2 veivisere for Jostedalsbreen. (Kongelige Resolusjon av 20. september 1828. Schmidt 1849).

Dette veiviservesenet opprettholdes utover på 1800-tallet, noe som kan tyde på en viss kontinuitet i turistferdselen. Som nevnt ovenfor bemerket Professor James D. Forbes at: “[...] increasing numbers of travellers [...] annually pour into Norway”. (Forbes 1853, s. 159). Han sa dette i forbindelse med at han ettelyste bedre overnattingsmuligheter for reisende i Jostedalen. Dette tyder på at reiselivet i dalen var såpass omfattende at han så på dette som et problem. Fra perioden 1830 - 1850 finnes det imidlertid ingen reiseskildringer som dokumenterer turisme og friluftsliv på breen. De reisebeskrivelsene man kjenner til er skrevet av vitenskapsmenn som oppsøkte breen av andre grunner. Forklaringen på manglende reiseskildringer kan være at turistene manglet turistforenings-årbøker etc. der det var naturlig å publisere slike reisebeskrivelser. Britiske Alpine Club, som gir ut *The Alpine Journal*, ble f.eks. ikke stiftet før i 1857. (Unsworth 1992, s. 21). Mens Den Norske Turistforening ikke ble stiftet før i 1868. (Tønsberg 1933, s. 18).

Først i 1855 ble det publisert en ny reiseskildring fra Jostedalsbreen. Det året var det Ivar Aasen og en tilfeldig reisefelle som gikk over breen. På denne tiden reiste Aasen rundt på sine språkinnamlingsreiser, og kanskje var dette arbeidet en av grunnene til at han oppsøkte bygdene rundt Jostedalsbreen. Men først og fremst var det turisten Ivar Aasen som var ute og reiste:

Der er to Avbygder paa Vestersida, som eg lenge havde tenkt at koma til, det er Justedalen i Sogn og Stryn i Nordfjord. Helst havde eg tenkt at fara so, at eg kunde sjaa baade Bygderna paa sama Ferdi og dertil den vidgjetne Breden, som ligg imillom deim, og difyre skulde det vera gildast at ganga yver sjølve Breden og soleides taka det alt paa ein Gong. (Aasen 1862, s. 55).

I denne introduksjonen til artikkelen hans i *Dølen* kommer det tydlig fram at Jostedalsbreen var viden kjent, og at det først og fremst var bygdene og breen han reiste for å se. Dette inntrykket forsterkes av at resten av artikkelen er en reisebeskrivelse, som beskriver breturen i detalj:

Isen var allstad bratt og skrukkutt i Kanten og dertil full av djupa Sprungor, so ein laut ganga i Krokar til alla Sidor. Men med langa Stunder og myket Stræv komo me daa endelega so høgt upp, at Isen tok til at verda flatare, og Foten vardt lettare at flytja. (Ibid, s. 55).



**Figur 13.** "Fjellferd 1822. Reise over Snee og Isbræer fra Hallingdal til Hardanger", av Johannes Flintoe. Hentet fra Østby 1969, s. 157.

Etter Ivar Aasen sin tur må vi frem til 1871 før vi finner opplysninger om navngitte turister som gikk over breen. Engelskmannen W. B. Thellwall prøvde seg på breovergangen mellom Greidung og Fåberg det året. Oppstigningen på Erdalsbreen ble imidlertid for strabasjøs, så det ble med forsøket. (Giverholt 1943, s. 289). I DNT årboken fra 1875 kan man imidlertid lese en ny reisebeskrivelse fra en tur over samme rute. På gården Greidung hyret turisten med initialet B. Thor A. Gredung som veiviser, før de la ut på: "[...] den uveisomste og vildeste, om end ikke den længste og besværligste fjeldovergang i landet". (B. 1875, s. 149).

På den andre siden av breen var Rasmus Larsen Faaberg veiviser. Han førte William C. Slingsby og hans venn Dewhurst over breen til Oppstryn i 1874. (Slingsby 1881, s. 96). Slingsby er i ettertid, av mange regnet som norsk fjellsports far. Han er best kjent for sin førstebestigning av Store Skagastølstind i 1876. (Tønsberg 1914, s. 204). Slingsby var inspirert av bøker skrevet av engelskmennene Forbes og Campbell, som besøkte Jostedalsbreen og området rundt, henholdsvis i 1850- og 60-årene. Etter å ha lest Campbell sin bok visste Slingsby og Dewhurst at de kunne komme seg over til Greidung og Oppstryn fra Øya-sæteren øverst i Jostedalen. (Slingsby 1904, s. 256, Snoad 1994, s. 35). På turen over fikk de både sterk vind og snøvær. Men til tross for en strabasjøs tur oppsøkte Slingsby breen på nytt, allerede sommeren 1875. (Slingsby 1904, s. 256, Giverholt 1946, s. 290).

Sommeren 1876 “erobret” Slingsby Store Skagastølstind som han hadde sett ut som sitt “svennestykke” som fjellklatrer. Fra toppen kunne han se helt til Jostedalsbreen. Han beskrev utsikten som en deilig og harmonisk horisont, en skjønnhet som umerkelig vokser i sinnet år for år, og som sjelden fullt ut påskjønnes første gang man ser den. (Slingsby 1990, s. 88). På den samme turen skulle han komme til å krysse en del av breen igjen noen dager senere. Da tok han og reisefølget Emanuel Mohn seg over nordenden av Jostedalsbreen, gjennom Rauddalen, over Merradalsbotn og Sogneskaret, ned Kamperhamrane og Sunndalen, til Hjelle. (Giverholt 1946, s. 290).

### **Brevandring som friluftsliv på 1800-tallet**

William C. Slingsby mente at både Boeck, Keilhau og Bohrs prestasjoner på Jostedalsbreen ikke stod tilbake for lignende bedrifter i Alpene på samme tid: “These feats, enacted in 1820, may be favourably compared with any of a similar nature in the Alps at that early date [...]”. Artikkene til Bohr og Keilhau betegnes av ham som “mountain classics”. (Slingsby 1884, s. 1).

Disse “fjellklassikerne” til Bohr og Keilhau gir oss noe informasjon om hvordan friluftslivet på breen foregikk på denne tiden. Det fortelles f.eks. at Gottfried Bohr og hans reisefølge løytnant J. Daae fra Luster, hyret to veivisere i Jostedalen. Dette var Endre Hansson Lien og Anders O. Faaberg. (Bohr 1874, Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 5). De startet turen fra Fåbergstølen i Jostedalen, gikk opp Lodalsbreen, over Lodalsflata og opp Småttene. “Fjeldets brathed gjorde dog opstigningen temmelig besværlig, og sprækkerne bleve meget dybere og bredere end nede på bræen [...]”, var Bohrs kommentar i forbindelse med forseringen av det siste bratte brefallet. (Bohr 1874, s. 97).

Boeck og Keilhau hyret seg også en veiviser, men han omtales bare som “[...] en karl [...]”. Dette følget valgte å gå opp Stegholtbreen istedet for Lodalsbreen, noe som kan tyde på at de ikke hadde noen av veiviserne til Bohr. Veivalget medførte at de kom opp på breen lengre nord og dermed lengre bort fra ruten opp Småttene som Bohrs veivisere hadde valgt. De måtte hugge trinn med “øxe” for å komme seg opp brefallet og turen ble karakterisert som en “[...] høist farlig marsch [...]”. (Keilhau 1874, s. 104).

Reisebeskrivelsen til turisten “B.” gir oss også en ganske detaljert beskrivelse av hvordan en bretur kunne foregå i praksis i 1870-årene. På turen over breen bar f.eks. veiviseren Thor A. Gredung turistens ransel. En halv voksen gutt som var med bar nisteskreppen med dram, flatbrød og spekemat, samt tauet.

Selv bar turisten kun sin "pigstav". De gikk langsmed "Greidungsjøkulen" før de gikk inn på selve breen lenger oppe.<sup>1</sup> Først etter en stund bandt de seg inn i tauet. Det vil si, det var bare veiviseren og turisten som bandt seg inn, henholdsvis foran og bak. Gutten gikk i midten og holdt i tauet. Slik gikk de med omtrent 8-10 "alen" imellom seg. Turen gikk videre ned på Lodalsflata der de tok seg ut av tauet før de fortsatte ned Lodalsbreen og fikk "fast grunn" under føttene etter 5 timer på is og snø. De gikk så ut Stordalen via Fåbergstølen til Fåberg, hvor de overnattet hos "lendsmand Fåberg". (B. 1875, s. 152). Jeg vil forøvrig komme tilbake til de praktiske sidene ved brevandringen i kapittelet om utstyr og sikkerhet.

---

<sup>1</sup> Sannsynligvis Erdalsbreen eller Vetledalsbreen. Kristian Bing nevner også Greidungsbreen, men da passer beskrivelsen bedre til den brearmen som i dag kalles Vetledalsbreen. (Bing 1899, Statens kartverk 1995).

## 5.2. Bakgrunnen for turismen og friluftslivet

I denne redegjørelsen for bakgrunnen for turismen og friluftslivet på Jostedalsbreen vil jeg ta for meg faktorer som naturinteressen, den estetiske naturopplevelsen, nasjonalromantikken, og etableringen av det nye fritids- og rekreasjonslandskapet mot slutten av 1800-tallet.

Etter mitt syn er det vanskelig å finne entydige tendenser m.h.t. folks natursyn og naturopplevelse på 1700- og 1800-tallet. Like vanskelig er det å definere klare tidsepoker og skillelinjer mellom disse. Jeg vil derfor prøve å skissere en utvikling av turismen og friluftslivet på Jostedalsbreen med glidende overganger og endringer. Jeg vil ta utgangspunkt i opplysningstidens naturinteresse som la grunnlaget for byborgernes estetiske naturopplevelser på begynnelsen av 1800-tallet. Videre vil jeg vise hvordan naturopplevelsen og idealiseringen av naturen forsterkes under nasjonalromantikken frem imot midten av 1800-tallet. Til slutt vil jeg komme inn på bakgrunnen for at fjellnaturen ble ett rekreasjon- og fritidslandskap for stadig flere byborgere på slutten av 1800-tallet.

### Opplysningstidens naturinteresse

Naturinteressen, med røtter i naturvitenskapene og opplysningstiden, synes å være et viktig motiv bak turene til de første norske turistene på Jostedalsbreen. Det er i den sammenheng vanskelig å trekke noe entydig skille mellom enkelte turister og vitenskapsmennene. Personene som ferdest på breen under første halvdel av 1800-tallet kan på mange måter sies å ha vært begge deler. Biskop Neumann var f.eks. vitenskapelige interessert og Gottfried Bohr var opptatt av både geografi og astronomi. Det var f.eks. som “[...] astronomisk observateur [...]” i Bergen han foretok turen på Lodalskåpa. (Giverholt 1946, s. 277). Et viktig motiv for ham var å foreta høydemålinger og gjøre andre vitenskapelige observasjoner. (Bohr 1874, s. 98).

Videre var både Keilhau og Boeck levende opptatt av naturvitenskapene. I artikkelen til Keilhau kommer det likevel ikke klart frem at det var vitenskapelige observasjoner som var hovedmålet for turen deres. Tvertimot ser det ut til at disse to var langt mer interessert i tindefriluftslivet og det sportsmessige enn det f.eks. Bohr var. (Keilhau 1874). Bohr besteg f.eks. ikke selve toppunktet på Lodalskåpa, til tross for at været var det beste. På grunnlag av hans egen reiseberetning kan det virke som om bestigningen av det høyeste punktet slett ikke hadde noen betydning. (Bohr 1874). Noe som står i sterk kontrast til Keilhau og Boeck sin holding. Keilhau var så opptatt av selve toppunktet at han skrev et leserinnlegg i Morgenbladet der han tok opp spørsmålet om Bohr hadde vært på selve toppen

eller ikke. Keilhau hevdet at Bohr, i likhet med ham selv og Boeck, aldri nådde toppen. (Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 5). Bohr kunne imidlertid berolige Keilhau i sitt svar i samme avis, der han: “[...] fremholdt uttrykkelig at hans bestigning ikke omfattet selve Lodalskåpa, men “[...] den sydlige af de tre Fjeldtinder af Lodalsbræens Høieste”. (Her etter Giverholt 1946, s. 278).

Mitt inntrykk er at det var naturinteressen som var hovedgrunnen til at personene ovenfor dro på tur. Underveis uttrykket de entusiasme over forsering av brefall, bestigninger av fjelltopper og naturopplevelser på godt og vondt. (Neumann 1824, Bohr 1874, Keilhau 1874). Theodor Caspari hevder i den forbindelse at naturvitenskapene og naturinteressen var med på å bane vei for estetiske naturopplevelser: “I Norge som andetsteds i Verden blev Videnskaben den Pioner, som gik foran og baned Veien for en rigere og mere levende Naturfølelse”. (Caspari 1917, s. 17). I den sammenheng hevder folkloristen Christensen at idealiseringen av naturen “[...] som ligger i den norske tolkningen av opplysningstidens natursvermeri, kan betraktes som det første skritt på veien mot en romantisk naturdyrking”. (Christensen 1993, s. 78).

### Den estetiske naturopplevelsen

De første turistene på Jostedalsgreen viser nettopp en dypere naturfølelse og naturdyrking i enkelte sammenhenger. Gottfried Bohr skrev f.eks. at: ”Sjælen gjennemtrængtes her let af Vemodighed over det legemlige Formers Forgjængelighed, men den hævedes tidt af en usedvanlig Følelse af Naturens Storhed”. (Bohr 1874, s. 99). Biskop Neumann ble også dypt grepet av storheten i brelandskapet ved synet av Nigardsbreen:

Jeg mindes ikke nogen Aabenbaring i Naturen der har gjort det dybe Indtryk paa mig som synet af denne Bræ [...]. Her laa en bred og dyb Dal for mine Øine, fyldt med en Iismasse som ligger der i Skikkelse af et midt under Bølgernes Rullen ved Almagts Tryllestav med Eet størknet Hav. Aldrig havde jeg med dybere og helligere Følelser tilbedet Gud i hans Gjæringer. (Neumann 1824, s. 68).

Neumanns beskrivelser er et eksempel på hvordan man i enkelte kretser idealiserte fjellnaturen allerede i 1820-årene. Denne idealiseringen var kommet igang på slutten av 1700-tallet ifølge Olav Christensen. Allerede på den tiden var de viktigste nasjonale elementer utvalgt, f.eks. fjellnaturen. Defineringen av egen nasjonalkultur var påbegynt. (Christensen 1993, s. 80). Men fjell og bre var ikke ferdigtolket som romantisk landskap. (Richardson 1994, s. 32). Det er nemlig svært vanskelig å si noe generelt om naturfølelsen og natursynet på denne tiden. I kontrast til Bohr og Neumann sine beskrivelser står f.eks. historikeren Blom. På sin lille bretur så han seg rundt og: “[...] speidede opmerksomt efter alt hvad der

kunde forsonne mig med dette Afhul. Men af Ynde fandt jeg intet, af majestetætisk Naturskjønhed kun lidt, men af Rædsler meget". (Her etter Giverhoit 1946, s. 284). Bohr griper også til lignende uttrykk i sin beskrivelse. Breen omtales f.eks. som "[...] det døde isuhyre [...]", og sprekkene som "[...] dødssvælg [...]". (Bohr 1874, s. 94). "Hele naturen var omgivet af dødsstille og øde [...]". (Bohr 1874, s. 99).

### Nasjonalromantikken

Nasjonalromantikken var den herskende tidsånden i Norge i perioden 1830 - 1850. Ifølge Christensen innebar nasjonalromantikken bare en videreføring av idéene om den norske nasjonalkulturen som ble definert allerede på slutten av 1700-tallet. (Christensen 1993, s. 80). Under nasjonalromantikken intensiverte imidlertid borgerskapet arbeidet med å søke tilbake til sitt eget folk, dets historie, folkelige tradisjoner, diktning, musikk etc., med trang til å levendegjøre og idealisere en fortid som i Norge særlig bøndene hadde tatt vare på.

Minst like viktig for nasjonalromantikerne var oppdagelsen og idealiseringen av fjellnaturen. Med romantikken endres borgerskapets syn på naturen ytterligere. Fjellene omtales stadig oftere som vakre. (Richardson 1994, s. 31). Nasjonalromantiske kunstmalerer som Johannes Flintoe og J. C. Dahl malte fjell- og bre-landskaper, bl.a. med motiver fra Jostedalssbreen. (Se figur 14 på neste side). Den samme tidsånden fikk gjennombrudd i diktningen fra ca. 1840. Diktene omhandlet ofte de norske fjell og breer. Johan S. Welhaven tok f.eks. med breene i diktet *En norsk alpedal*. Det samme gjorde bl.a. Henrik Wergeland, Bjørnstjerne Bjørnson, Aasmund Olavsson Vinje, Theodor Caspari og Henrik Ibsen. Sistnevnte lot t.o.m. en liten del av skuespillet *Brand* foregå på en isbree. (Midtun 1961).

Romantikken forsterket naturfølelsen og naturdyrkingen blant embetsmenn og byborgere rundt midten av 1800-tallet. Selve naturopplevelsen ble i løpet av nasjonalromantikken den viktigste grunnen til at man vandret på Jostedalssbreen og ellers i fjellheimen. Ivar Aasen beklaget f.eks. at han gikk glipp av utsikten til Lodalskåpa p.g.a. tykk tåke på sin tur over breen i 1855. (Aasen 1862, s. 55). En annen turist beskrev utsikten mot Lodalskåpa slik: "[...] Et så vildt prospekt har jeg aldrig seet, det var skjønt, men gruopvækkende". (B. 1875, s. 150).





Figur 14. Maleriet "Tverrbreen" av Johannes Flintoe, Hentet fra Bang 1987, s. 148.

I en avhandling om *Norsk naturfølelse* understreket imidlertid Theodor Caspari at fjellbegeistringen var temmelig platonisk til langt ut på 1800-tallet. Han hevdet videre at fjellbegeistringen var: "[...] mere et Udslag af national Patriotisme end af dybere Naturglæde!" (Caspari 1917, s. 78). Dette ser vi også i reiseskildringene fra Jostedalbreen. For parallelt med begeistrede naturskildringer kjenner vi igjen noe av den samme skepsisen til fjell- og brelandskapet som vi kunne lese hos Gottfried Bohr og Gustav Blom fra 1820-årene. Turisten "B" skrev f.eks: "Dette dødens landskab kastedes et svagt skjær af den netop nu nedgående sol [...]". (B. 1875, s. 150). Og Ivar Aasen uttrykte sin uhygge i sin skildring av turen ned Erdalsbreen: "Det er inkje at tenkje paa nokot groande slag, inkje so godt som ein Mosedott, inkje so myket som den minste Rur eller Skorpa paa Steinen. Denne Livløysa er eit uhyggjeleg Syn". (Aasen 1862, s. 55).

At den dypere naturgleden trolig ble viktigere etterhvert viser imidlertid følgende sitater etter William C. Slingsby, som gjorde en rekke turer på Jostedalbreen f.o.m. 1870-årene. Slik beskriver han f.eks. soloppgangen:

The grand orb of day suddenly touches the snowy crown of the highest peak with a delicious rose colour which spreads down the peak, and as it does so the snow passes through the softest gradations and most delicate tints to pure glistening white at last. Each peak in order of height receives the gladdening rays, and soon bright daylight takes the place of brilliant starlight. (Slingsby 1881, s. 101).

Om utsikten oppe på breen skriver han at den var en skjønnhet som ingen kan fatte hvis man ikke har opplevd det. (Her etter Giverholt 1946, s. 294). Og i en artikkel fra 1880-årene kom han med følgende oppfordring: "Hold af dine fjelde og søg at finde deres hemmelighedsfulde afkroge, men giv dem din respekt såvel som din kjærlighed!" (Slingsby 1884, s. 16).

Mange nordmenn kunne slutte seg til Slingsby sin begeistring for fjellnaturen. For borgerskapet i Norge ble fjellet selvste "nasjonal naturen" fra rundt midten av 1800-tallet. Dette førte til en nasjonal naturtilknytning, som bl.a. kom til uttrykk gjennom idretten og friluftslivet. (Goksøyr 1994, s. 182). De første skikonkurransene ble f.eks. arrangert i 1840-årene. "Central-foreningen for Udbredelse af Vaabenbrug og Legemsøvelser" ble stiftet i 1861. (Bø 1992, s. 67). Ibsen brukte ordet "friluftsliv" for første gang i diktet *Paa vidderne* (Dahle 1997, s. 73), og Den Norske Turistforening ble stiftet i 1868.

### Fritids- og rekreasjonslandskapet

Tidsåndene jeg har beskrevet ovenfor førte til at aktiviteten i fjell- og brelandskapet forandret seg i løpet av 1800-tallet. Fra midten av 1800-tallet ble naturen etablert som et sted for estetiske naturoplevelser og for rekreasjon blant borgerskapet. (Christensen 1993, s. 125). Idrettshistorikeren Matti Goksøyr sier det slik:

Fjellandskapet som kun fjellbønder, jegere, gjetere og driftkarer oppsøkte for økonomiske formål; jakt, fiske og seterliv, ble nå gjenstand for en helt *ny aktivitet*. Folk uten økonomiske interesser dro til fjells for å *oppleve* naturen. Og denne opplevelsen var blitt en opplevelse i seg selv. (Goksøyr 1994, s. 182).

For borgerskapet var den næringsmessige betydningen av naturen blitt ubetydelig. (Christensen 1993, s. 126). For denne gruppen var det ikke lenger årstidene som avgjorde hvordan man skulle organisere livene sine. Industrialisering og urbanisering hadde skapt et skille mellom deres arbeidstid og fritid.<sup>2</sup> Dette skillet, og ideen om nødvendigheten av rekreasjon, var en forutsetning for fremveksten av turismen og friluftslivet. (Richardson 1994, s. 10 f. 13).

<sup>2</sup> I Norge var retten til årlig ferie anerkjent rundt 1900.

Videre førte industrialisering og urbanisering til at det lokale miljøet ikke lenger utgjorde et “produksjons-landskap” for borgerskapet. Naturen ble istedet til noe eksotisk, med det resultat at det ikke lenger var jordbruksbygda som ble gjenstand for borgerskapets naturdyrking. Det var derimot den ikke-produktive naturen, spesielt fjell og bre, som trakk til seg natursvermere, kunstnere og turister i Norge og ellers i Europa. (Frykman og Löfgren 1994, s. 51 f. 52). I stedet for produksjonslandskapet fikk vi det nye fritidslandskapet som var utrustet med helt andre kulturelle verdier:

I produktionslandskapets ställe kom alltså konsumtionslandskapet, som vi möter det i den första vågen av naturälskare, turister, konstnäre og författare under senare delen av 1800-talet. I dessa kretsar skapades en estetiserande og romantiserande attityd till naturen. Bland borgerskapet kommer landskapet att defineras i termer av vackra vyer, skönhetsvärden og äkthet. Naturopplevelsen blir til konsumtion och landskapet till en “vue”, ett vykort eller ett måleri, som kan betraktas och avnjutas [...]. (Ibid, s. 53).

Tendensen var den samme i store deler av Europa, og friluftslivet var en aktivitet som vokste frem i en rekke europeiske land. Gunnar Breivik har i den forbindelse hevdet at opprinnelsen til det moderne friluftsliv sannsynligvis må søkes i England. (Breivik 1992, s. 11). Dette begrunner han med følgende:

England var først ute med industrialisering. Mange mennesker, begynnende industri, mye bykultur fører lettere til savn av liv i natur. Samtidig hadde England en overklasse som hadde tid og penger til å være i natur. [...] Man drev “Outdoor life” enten det var spasertur, ridning, jakt, fiske, klatring. Dette utviklet seg fra begynnelsen av 1800-tallet og det var ikke lenge før engelske lorder hadde utvidet sin “playground” til en rekke europeiske land, deriblant Norge. Dermed ble laksefiske som sport, fjellvandring som oppdagelsesferd og fjellklatring som utfordring innført i Norge. (Ibid).

At engelskmennen var tidlig ute med å drive friluftsliv og turisme på Jostedalsgreen bekreftes av kilder jeg har gjort rede for tidligere. Jeg minner om Biskop Neumann's bemerkning om at engelskmenn hadde for vane å oppsøke breen allerede rundt 1820. (Neumann 1824, s. 59).

### 5.3. Økningen i antall “Lystreisende” fra og med 1880-årene

Ifølge veiviseren Rasmus Larsen Faaberg var brevandrerne på overgangen mellom Fåberg og Greidung i hovedsak “Lystreisende” i 1883. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev datert 3. Apr. 1883). Med utgangspunkt i turistferdselen mellom Fåberg og Greidung vil jeg i det følgende vise hvordan turismen og friluftslivet på Jostedalsbreen økte i omfang mot slutten av 1800-tallet. I den sammenheng vil jeg også gjøre rede for hvordan brevandrerne spredte seg til andre breoverganger.

#### Turismen og friluftslivet på breovergangen mellom Fåberg og Greidung

Tallene i “Skydsdagbok for Skydsstationene” Myklemyr og Nigar i Jostedalen gir oss opplysninger om omfanget av reisevirksomheten øverst i Jostedalen frem til 1884. I 1860- og 1870-årene var det liten trafikk mellom skydsstasjonene i dalen. I denne perioden ble det bare registrert 1 - 5 hesteskyssoppdrag pr. år. (S.A.B. Sogn F.g.d. Dag.b. Skysst. Nigar Jost.d. 1875-1879, S.A.B. S.f. Skyss d.b. Skysst. Mkl.m. Jost.d. S.f. 1837-1884.). Disse tallene trenger imidlertid ikke å fortelle hele sannheten om trafikken. Den totale reisevirksomheten i området kan ha vært noe større. Tallene omfatter f.eks. ikke de reisende som kom over breen fra Oppstryn. Årsaken til det er at denne gruppen som regel skaffet seg hesteskyss allerede på gården Fåberg, som var den første gården de kom til. I forhold til deres behov lå stasjonen både på Myklemyr og Nigar uheldig til. De lå lengre nede i dalen i forhold til Fåberg:

De der kommer over Bræen eller Fjeldet faar i regelen Skyds allerede paa Faaberg, der er det første beboet Sted man kommer til og er beliggende 4 Kilometer længre fremme i Dalen, end Nigar. (S.A.B. Fylk.m. S og Fjrd. XIII. Skys.st. Indr. S. 2 A 3. 1843-1936. Brev 26. sept.1882).

Denne informasjonen fikk amtmannen i Nordre Bergenhus Amt fra lensmannen i Jostedalen i 1883. Dette førte til at amtmannen sørget for at skyssansvaret ble flyttet fra Nigar til Fåberg og fra Myklemyr til Sperle i 1886. (S.A.B. Fylk.m. S og Fjrd. XIII. Skys.st. Indr. S. 2 A 3. 1843-1936. Brev 8. des. og kontrakt av 28. Jul. 1886). Samme året rapporterte lensmannen igjen til amtmannen om turisttrafikken:

Skydsdagbogen i Faaberg indviser, at der fra dette Skydsskifte er udgaaet i 1883 - 4, i 84 -5 og i 1885 ogsaa 5 heste. Skydsskafferen bemærker, at der ikke er indført i Protokollen de Reisende, der privat have engasjeret sig Skyds, hvorved det vilde havet været endel flere. (S.A.B. Fylk.m. S og Fjrd. XIII. Skys.st. Indr. S. 2 A 3. 1843-1936. Brev 2. feb. 1886).

Av tallene i sitatet ovenfor ser vi at det ikke var noen økning i skyssbehovet i begynnelsen av 1880-årene i forhold til 1860- og 1870-årene. I hele 30-års perioden var det bare 1-5 oppdrag pr. år. Først i begynnelsen av 1890-årene registreres det en markant økning. I løpet av tre-års perioden 1890-1892 gikk det ut totalt 43 hesteskyss fra Fåberg og 102 fra Sperle, noe som i gjennomsnitt utgjør henholdsvis ca. 14 og 34 skyssoppdrag pr. år. (S.A.B. Fylk.m. S og Fjrd. XIII. Skys.st. Indr. S. 2 A 3. 1843-1936. Brev 18. mai. 1893).

Når det gjelder kilder som forteller noe om omfanget av turisttrafikken over selve breen, har vi veiviserens opplysninger om antall oppdrag pr. år å støtte oss til. Veiviseren Thor A. Gredung kunne f.eks. opplyse at det i årene før 1881: "I almindelighed indtreffer 6 a 8 Losninger aarlig". (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 2. mai 1881 og 26. okt. 1882). I 1882 skrev han imidlertid til lensmannen i Stryn at: "Afvigte Somer har jeg paseret Bræen 15 gange som Veiviser". (Ibid). Om dette utgjør en økning sammenliknet med 1860- og 1870- årene er sannsynlig, men vanskelig å stadfeste på grunn av manglende tallmateriale fra dette tidsrommet. Veiviseren Rasmus L. Faaberg opplyste imidlertid amtmannen i Nordre Bergenhus Amt om at han hadde ført mange turister over breen i 1883, og at han forventet en økning i trafikken i løpet av de neste årene:

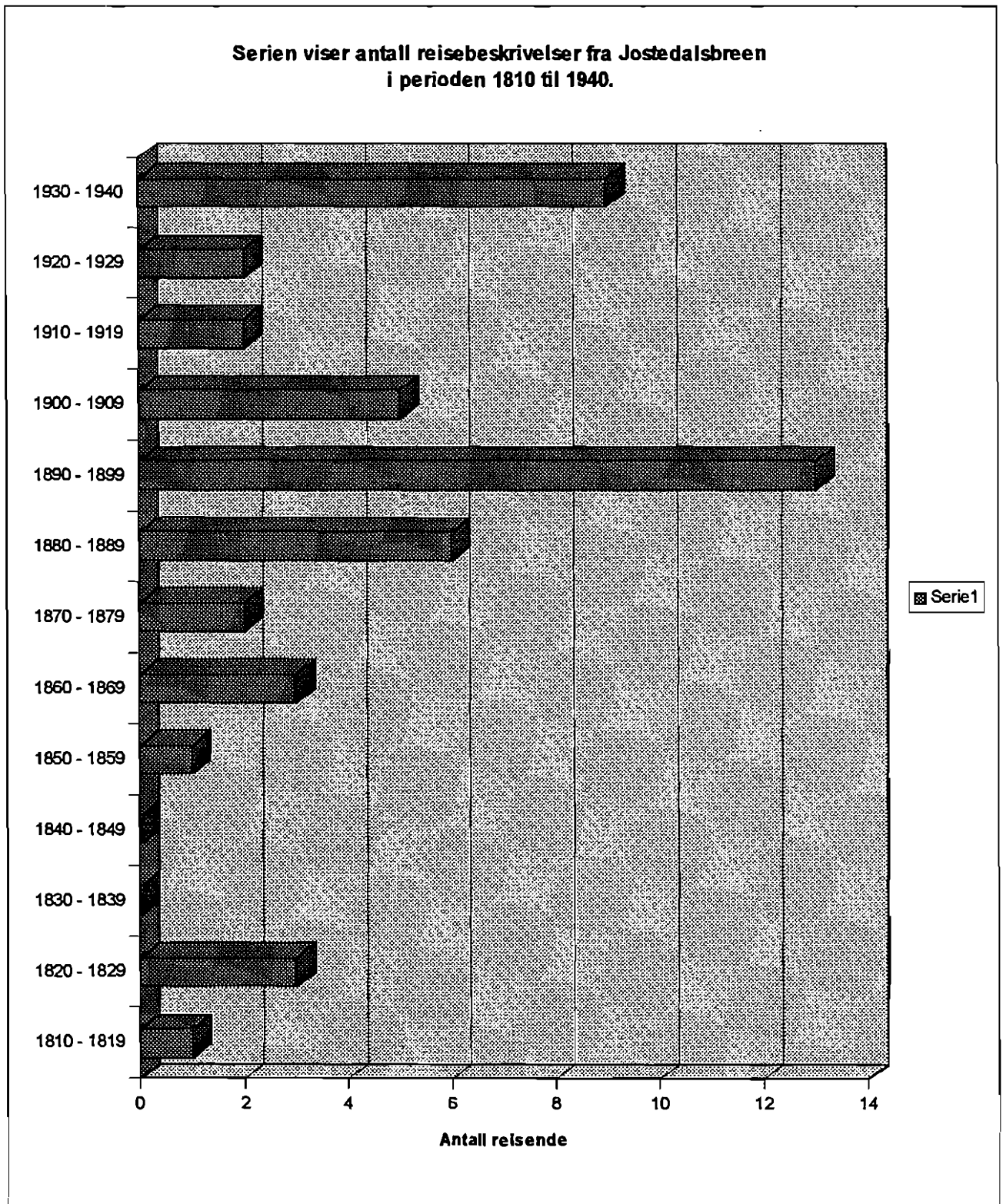
[...] i indeværende sommer har [jeg] maattet foretaget mange Ture over Bræen med Reisende som Fører, og det synest at Færdelen vil tiltage for hvert Aar efter denne Linie. [...] De Reisendes Antal i hvert Selskab, har i Sommer vekslet fra 1 til 3 Personer. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. I.C.a. Jrl. 1883-1886. Brev 28. aug. 1883).

Denne økningen som Faaberg forventet bekreftes av at det ble skrevet flere reiseberetninger etter turer på Jostedalsbreen i 1880- og 1890-årene enn i 1860- og 1870-årene, noe som går frem av diagram 1 på neste side. Nå er ikke antall reiseberetninger representativt for hvor mange som faktisk gikk over breen, men trolig gir antallet en viss indikasjon på omfanget av turistenes ferdsel.

Fra 1883 og 1891 har vi også Gredung's to førerhåndbøker som kilde for omfanget av ferdselen mellom Fåberg og Greidung. Han noterte seg folk som reiste over breen her, både sine egne oppdrag og Rasmus L. Faaberg sine, samt andre som reiste uten veiviser. Antall turer og antall personer pr. år er oppgitt i diagram 2 på side 86. Av diagrammet ser vi at trafikken varierte en del fra år til år. Sammenstiller vi tallene i diagram 1 og 2 med informasjonen ovenfor ser det ut til å være en markant økning i turismen på begynnelsen av 1880-årene og en ny økning utover i 1890-årene.

**Diagram 1.****Antall reisebeskrivelser fra Jostedalsgreen i perioden 1810 til 1940.**

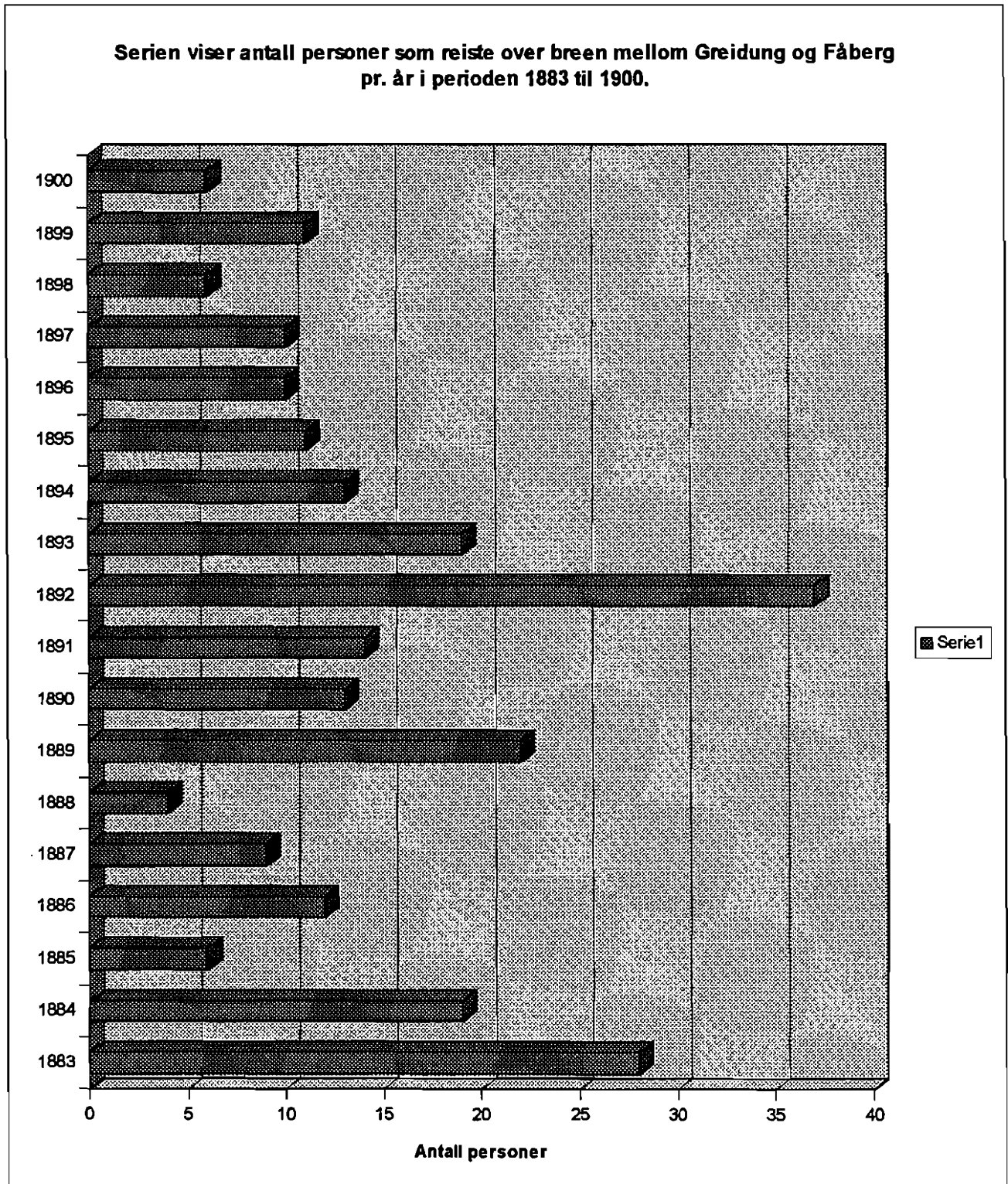
Diagrammet viser antall reisebeskrivelser fra Jostedalsgreen pr. 10 år, i perioden 1810 til 1940.



**Kilder:** Samtlige reiseberetninger skrevet av turister og naturvitenskapsmenn som jeg har hatt til rådighet. Disse er i hovedsak hentet fra DNT's årbøker.

**Diagram 2.**

**Antall personer som reiste over breen mellom Greidung og Fåberg i perioden 1883 til 1900.**  
 Diagrammet viser antall registrerte personer som reiste over Jostedalsgreen mellom Greidung i Oppstryn og Fåberg i Jostedalen pr. år. Diagrammet omfatter ikke drifteferdselen i denne perioden.



**Kilder:** Greidung, NBA's førerhåndbok for årene 1883 - 1940.  
 Greidung, DNT's patentførerhåndbok for årene 1890 - 1907.

### Turistferdsel over nye ruter på Jostedalsbreen

I løpet av 1880-årene gikk enkelte lokale veivisere noen av de gamle breovergangene på Jostedalsbreen på nytt. Trolig gjorde de dette for å gjøre seg kjent på overganger der de senere kunne ta med seg turister for å tjene penger på veiviseroppdrag. Slingsby skrev f.eks. i 1890 at veviseren Rasmus L. Faaberg var en av dem som så behovet for nye ruter: “He fully recognices the necessity of re-opening the various passes over the snow-field, which were well known to, and often trodden by, the good folk of 100 years ago”. (Slingsby 1890, s. 36).

Siden 1815 var det bare rutene mellom Greidung og Fåberg, samt Fjærland og Jølster, som var blitt opprettholdt som bygdefolkets ferdselsveier mellom brebygdene. Inntil 1880-årene var det sannsynligvis bare Greidung - Fåberg ruten som ble trafikkert av turister. Dette bildet forandret seg imidlertid fort. “Gjenåpning” av gamle breoverganger åpnet for nye turmuligheter også for turistene. I 1880 gikk f.eks. turistføreren Ole Rødsheim fra Jotunheimen, den engelske presten E. B. Trotter og 2 jostedøler en av de gamle rutene som senere skulle bli ganske populær blant turistene. Dette var den gamle ferdselsveien mellom Krundalen og Loen som ikke hadde vært i bruk siden 1814. (Notiser. DNT årbok 1881, s. 165, Notiser. Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 7). En nordmann med initialene E. B. H. gikk også denne ruten i 1884, ført over av Johannes Snetun og Rasmus Bergset fra Jostedalen, noe som bekrefter at ruten ble tatt i bruk av lokale veivisere i Jostedalen. (E. B. H. 1884, s. 1).

Kort tid etter ble den gamle ruten mellom Krundalen og Olden også gjenåpnet. I et brev fra lensmann A. Tvedt i Jostedalen til amtmannen i Nordre Bergenhus Amt står det at denne ruten var i ferd med å bli mer populær enn overgangen mellom Greidung og Fåberg allerede i 1890:

I de sidste Par Aar er de Reisende begyndt at benytte mere Linjen over Bergsethbræen til Olden og omvendt og tror jeg uden overdrivelse at kunne sige, at det er flere, som har valgt denne, end Faaberg - Stryn. Den skal baade være kortere og mindre farefuld. De Reisende, jeg har talt med om denne Linje omtaler den meget rosende. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br Brev. 18. mar. 1890).

Lokale bygdefolk gjorde seg også kjent på alternative ruter mellom de samme bygdene noen år senere:

Anders Ellingsen Brigsdal og Rasmus Rasmusen Aabrekke hadde om Pinsehelgen sig en Tour til Justedalen for at gjøre seg kjendt over Bræen. Efter gamle folk sigende tog de en Vei som over 60 Aar ikke har været pasert men er meget knap og hvorover Der i gamle Dage var meget færsel. De kan gaa enten fra Brigsdal eller Aabrekke og komme til



Bergstad eller Snetun i Krondalen. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev. 5. jun. 1890).

En annen kilde som bekrefter at stadig flere ruter ble tatt i bruk er et brev fra Den Norske Turistforening til Nordre Bergenhus Amt fra 1890. I dette brevet ønsket DNT's sekretær Anders Aars opplysninger om hvor på Jostedalsbreen det var behov for å ansette førere i forbindelse med nye overganger. I amtmannens svar anbefales ruten mellom Loen og Jostedalen:

M.h.t. spørsmålet om hvorvidt det kan ansees ønskeligt, at der andre steder i amtet ansættes førere, tillader jeg mig [...] at påpege: Loen - Jostedal. Under et besøg for nogle dage siden i Jostedal fortalte lensmanden mig, at der for nylig var kommen folk over højeste fra denne vej, og at dette skulde være hurtigste og tryggeste linje. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Sk.st. In. S. 2 A 3. 1843-1936. Brev. 3. jun. 1890).

I samme brev anbefalte amtmannen at det var behov for førere på ruten mellom Fjærland og Lunde. (Ibid). På denne overgangen hadde det forøvrig vært turisttrafikk siden tidlig i 1880-årene. Andreas Lunde tok f.eks. på seg føreropdrag fra Lunde rundt 1880 (Sørgnesand 1992, s. 1), mens Mikkel S. Mundal virket som fører fra Fjærland fra 1887. (Mauritzen 1991, s. 19).

### **Nedgang i turisttrafikken i Jostedalen**

De aller fleste turistene som ferdes på Jostedalsbreen inntil 1880 var trolig innom Jostedalen, enten før eller etter turen over breen, fordi overgangen mellom Fåberg og Greidung lenge var det eneste alternativet brevandrerne var kjent med. Dette ser ut til å endre seg i løpet av 1890-årene. I begynnelsen av dette ti-året mente lensmannen i Jostedalen og fogden i Sogn å registrere en nedgang i den totale turisttrafikken i Jostedalen. Til tross for at det var turistferdsel på hele tre breoverganger fra Nordfjord var skysstasjonene på Fåberg og Sperle relativt lite besøkt. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Sk.st. In. S. 2 A 3. 1843-1936. Brev. 20. jun. 1893 og 8. feb. 1894). Fogden i Sogn mente at nedgangen kunne forklares med den økende turisttrafikken i Fjærland:

[...] Efter den nu saagodtsom daglige Dampskibsfart paa Fjærland, hvor man har Anledning til paa en letvindt Maade at besee et Par af Jostedalsbræens større forgreininger, vil Antallet af Turister gjennem Jostedal formentlig heller indskrænkes end forøges, saa at man neppe kan gjøre Regning paa et større Antal reisende end det, som i de sidste Par Aar har passert Dalen, ialfald paalenge [...]. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Sk.st. In. S. 2 A 3. 1843-1936. Brev 20. jun. 1893).

Lensmann Tvedt i Jostedalen gav fogden medhold i dette:

[...] Jeg tror ogsaa, som hrr Fogden, at Hotellet i Fjærland og Færdselen der, har havt megen Indflytelse paa Skydstrafikken her. De Reisende er ogsaa nu mere kjendt med Forholdene og ved bedre at indrette sig derefter. (Ibid. Brev. 2. okt. 1893).

Fogden pekte på at brearmene var lettere tilgjengelig for turistene i Fjærlands-området enn i Jostedalen og at dette, sammen med dampbåttrafikken, var årsaken til nedgangen i turisttrafikken i dalen. Den typen turisme som fogden og lensmannen her sannsynligvis omtalte, hvor turistene oppsøkte Jostedalsbreen for å få et glimt av breen på betryggende avstand, ser ut til å ha blitt vanligere og vanligere f.o.m. 1890-årene. I Sognefjorden anløp det f.eks. på denne tiden daglig lokaldampskip til Mundal i Fjærland. “Ligesaa har private yachts og de “flydende hoteller” omtrent alle Fjærlandsfjorden paa sit program”. (Bing 1894, s. 83).

I tillegg er det grunn til å tro at tilsvarende båttrafikk gjorde Nordfjord til et mer attraktivt turistmål enn Jostedalen. Store cruiseskip begynte nemlig også å anløpe Nordfjorden på denne tiden. Engelske “The Midnight Sun” og “Argonaught” var blant de første, og disse flytende hotellene var med på å legge grunnlaget for masseturisme i dette området også. (Eide 1959, s. 49). I en reiseskildring fra Nordfjord skrev Didrik Grønvold i den sammenheng følgende:

[...] hver dag anløber overfylde fjorddampere paa ind og udgaaende. Private, pragtfulle lystyachter ankrer side om side med flydende engelske og norske turisthoteller. Man møder paa landeveien hele procesjoner af engelske reisende [...]. (Grønvold 1894, s. 62).

I Loen var det særlig Bødalsbreen og Kjenndalsbreen som ble besøkt av turister. Breføreren Elias Monssen Hogrenning skrev f.eks. i 1894 at turistene i Kjenndalen farer: “[...] som ei jolaskreid med skjyss og braaking fraa fjell til fjøra”. (Hogrenning 1894, s. 61).

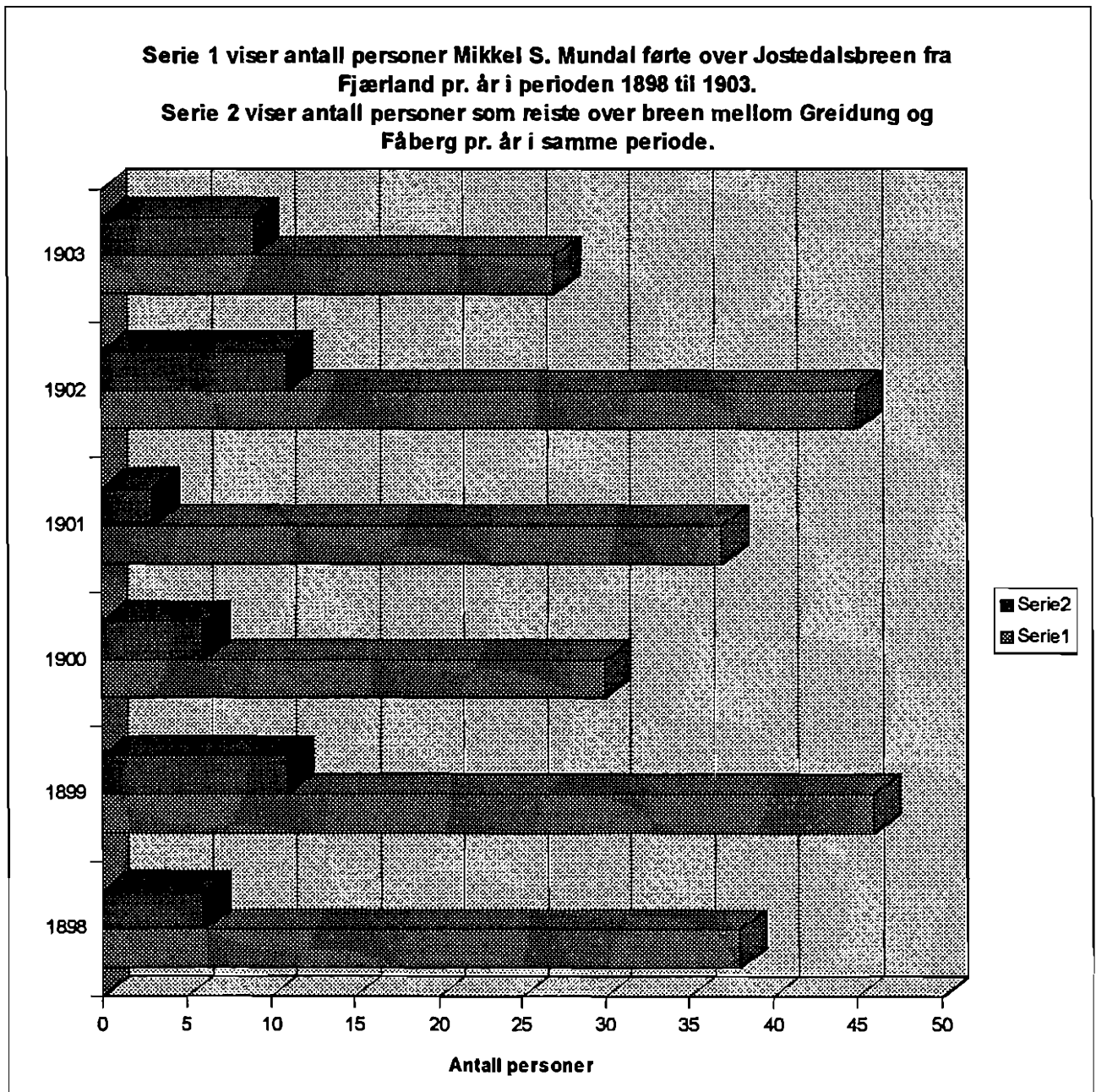
Det finnes også tallmateriale som kan bekrefte at det var relativt mange turister som valgte Fjærland som utgangspunkt for baturene sine rundt 1900, sammenliknet med Fåberg i Jostedalen og Greidung i Nordfjord. Dette tallmaterialet er presentert i diagram 3 på neste side. Av tallene ser vi at ferdsele på breene ved Fjærland var langt større enn på ruten mellom Greidung og Fåberg i samme periode. Det kan i den sammenheng nevnes at det i tillegg til Mundal var minst to andre veivisere som tok på seg breføringer fra Fjærland på denne tiden, nemlig Kristian Virkesdal og Johannes Mundal, broren til

Mikkel. (Kars 1885, Mundal, DNT's patentførerhåndbok for årene 1898 - 1903). Noe som tyder på at antallet føringer sannsynligvis var enda høyere.

### Diagram 3.

Antall personer som ble ført over Jostedalbreen fra Fjærland, sammenliknet med antall personer som reiste over breen mellom Greidung og Fåberg, i perioden 1898 til 1903.

Diagrammet viser antall personer som ble ført over Jostedalbreen fra Fjærland pr. år, av Mikkel S. Mundal i perioden 1898 til 1903. Sammenliknet med Thor A. Gredung's oversikt over antall personer som reiste over Jostedalbreen mellom Greidung og Fåberg i samme periode.



Kilder: Gredung, DNT's patentførerhåndbok for årene 1890 - 1907.  
Mundal, DNT's patentførerhåndbok for årene 1898 - 1903.

### Ferdslen over Jostedalsbreen i mellomkrigstiden.

Som jeg har vist i diagram 3 var ferdselen mellom Greidung og Fåberg relativt liten på begynnelsen av 1900-tallet. Fjærland var tydeligvis et langt mer populært utgangspunkt for breturer i denne perioden. Dessverre mangler jeg tall-materiale som viser omfanget av ferdselen mellom 1903 og 1934 på andre ruter enn den mellom Greidung og Fåberg. Det er derfor vanskelig å si noe generelt om omfanget av turismen og friluftslivet på Jostedalsbreen under 1. verdenskrig og i mellomkrigsstiden. Nedenfor vil jeg imidlertid peke på noen lokale tendenser i forbindelse med turisttrafikken på enkelte breoverganger.

Utover på 1900-tallet varierte antall reisende på overgangen mellom Greidung og Fåberg i stor grad fra år til år. Diagram 4 på neste side viser dette. Ut fra diagrammet kan man også se at det kun unntaksvis var mer enn ti reisende pr. år i tidsrommet 1900 - 1925 på denne ruten.<sup>3</sup> Videre var det store variasjoner i antall reisende for årene frem imot 1940, men det kan registreres en økning i trafikken i 1930-årene. At turismen i 1930-årene var relativt høy på hele Jostedalsbreen bekreftes av to forhold. For det første ser vi den samme tendensen i Olden. Av diagram 5 på side 93 går det fram at breføreren i Olden opplevde en økning i antall reisende på midten av 1930-tallet. For det andre ble det skrevet flere reisebeskrivelser i 1930-årene enn i 1910- og 1920-årene. (Se diagram 1 på s. 85).

En rekke ny-ansettelser i DNT's patentførervesen i 1930, 1934 og 1937 kan også tyde på at turismen på Jostedalsbreen var på vei oppover i denne perioden. I Jostedalen, Oppstryn, Loen, Olden, Stardalen, Fjærland og Veitastrond ble det tilsammen ansatt 15 nye breførere i disse årene. Førerhåndbøkene til fire av dem gir oss en indikasjon på hvordan turismen fordelte seg på breen. Av diagram 5 på side 93 ser vi f.eks. at Oppstryn og Olden var populære områder blant de reisende, mens Veitastrond var mindre besøkt. Dessverre mangler jeg tilsvarende tallmateriale fra breførerne i de andre brebygdene.

Økningen i antall reisende skyldtes så avgjort ikke utenlandske turister. Nedtegnelsene i førerhåndbøkene til Thor A. Gredung tyder på at svært få utenlandske turister oppsøkte hans område både under 1. verdenskrig og i hele mellomkrigstiden. Mellom 1914 og 1940 er det bare registrert 8 reisefølger med utenlandske turister av totalt 98 reisefølger. Den samme tendensen ser vi igjen i

---

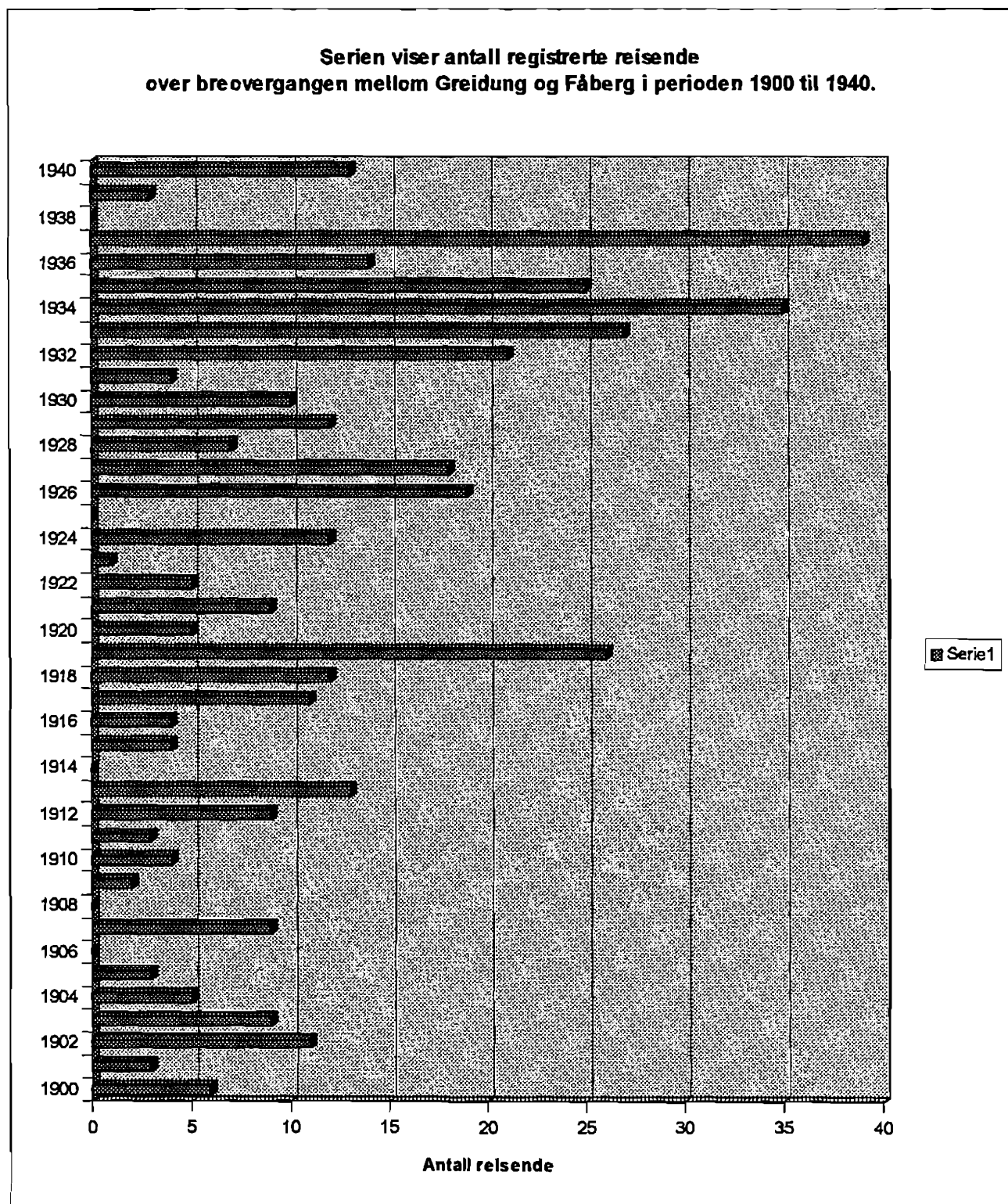
3

Den markante økningen i 1919 skyldtes to store reisefølger fra Jostedalen som reiste over breen i forbindelse med et gjestebud. (Gredung, NBA's førerhåndbok for årene 1883 - 1940).

**Diagram 4.**

**Antall reisende på breovergangen mellom Fåberg og Greidung i perioden 1900 til 1940.**

Diagrammet viser antall registrerte reisende som passerte breovergangen mellom Fåberg i Jostedalen og Greidung i Oppstryn pr. år. Diagrammet omfatter ikke driftsferdselen i denne perioden.

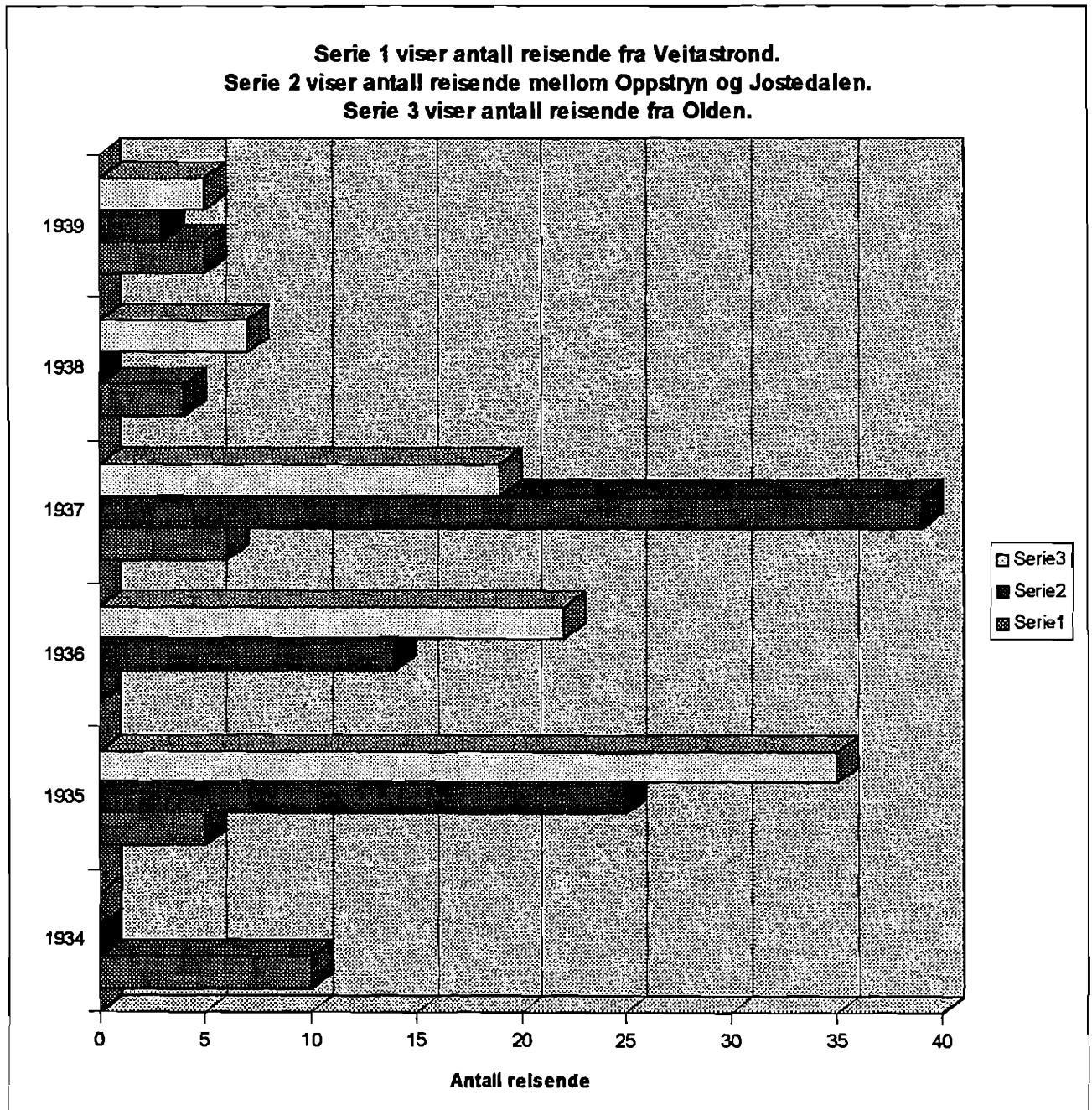


**Kilder:** Gredung, NBA's lærerhåndbok for årene 1883 - 1940.  
 Gredung, DNT's patentførerhåndbok for årene 1890 - 1907.  
 Grønfor, DNT's patentførerhåndbok for årene 1935 - 1939.

**Diagram 5.**

**Antall reisende i området rundt Veitastrand, Oppstryn/Jostedalen og Olden i perioden 1934 til 1939.**

Diagrammet viser antall reisende pr. år, fra Veitastrand, Oppstryn/Jostedalen og Olden. De reisende fra Veitastrand er registrert i patentførerhåndboken til Nils Neset. De reisende mellom Oppstryn og Jostedalen er dels registrert i patentførerhåndboken til Per J. Grønfar og dels i førerhåndboken til Thor A. Gredung. De reisende fra Olden er registrert i patentførerhåndboken til Rasmus R. Aabrekke.



**Kilder:** Gredung, NBA's førerhåndbok for årene 1883 - 1940.  
Neset, DNT's patentførerhåndbok for årene 1936 - 1956.  
Grønfar, DNT's patentførerhåndbok for årene 1935 - 1939.  
Aabrekke, DNT's patentførerhåndbok for årene 1936 - 1946.

patentførerhåndbøkene til Nils Neset, Per J. Grønfur og Rasmus R. Aabrekke.<sup>4</sup> De fleste turistene var norske og mange av dem var lokale bygdefolk som gikk på ski på breen, f.eks. i forbindelse med turer i påsken og pinsen. (Gredung, NBA's førerhåndbok for årene 1883 - 1940). Dette viser at også bygdefolket hadde begynt å drive friluftsliv på Jostedalsbreen, noe som bidro til en økning i trafikken. Bygdefolkets friluftsliv kommer jeg forøvrig tilbake til senere i avhandlingen.

Tilrettelegging og markedsføring hadde trolig en avgjørende innvirkning på turismen og friluftslivet på Jostedalsbreen utover på 1900-tallet. Økningen i trafikken i 1930-årene kan nemlig også skyldes den publisiteten breturer på Jostedalsbreen fikk bl.a. i DNT's publikasjoner. I 1924 og 1935 kom f.eks. *Til Fots* bøkene ut, der publikum kunne finne mange rutebeskrivelser fra Jostedalsbreen. I 1930-årene var det også ofte reisebeskrivelser fra Jostedalsbreen i årbøkene. (Se diagram 1 på s. 85). Årboken for 1936 handlet f.eks. i sin helhet om Jostedalsbreen. Ser vi på 1920-årene derimot, da trafikken på breen var noe mindre, var det relativt få reisebeskrivelser fra Jostedalsbreen. Dessuten var dette ti-året "skogens tiår" for DNT og ressursene gikk i stor grad med til å tilrettelegge forholdene på Østlandet. (Aars 1936, Giverholt 1943, Giverholt 1946, Hagen 1992, Helberg 1993)..

Som en kuriositet kan jeg til slutt nevne at en av de siste nedtegnelsene i Thor A. Gredung's gamle førerhåndbok er gjort i forbindelse med en "Undersøkningspatrolje til Jostedalsbreen" i april 1940. Det rapporteres om: "[...] stygt tåket ver på breen, so siktbarheten var dårlig. Ingen fientlig avdeling vart observert". (Ibid).<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Kilder: Gredung, NBA's førerhåndbok for årene 1883 - 1940, Neset, DNT's patentførerhåndbok for årene 1936 - 1956, Grønfur, DNT's patentførerhåndbok for årene 1935 - 1939, Aabrekke, DNT's patentførerhåndbok for årene 1936 - 1946.

<sup>5</sup> Jostedalsbreen ble også oppsøkt av friluftslivinteresserte bygdefolk under den 2. verdenskrig. Enkelte tilreisende var det også, men ingen utenlandske. (Kronen, gjestebok for gården Kronen årene 1912 - 1951). I 1940 ble enkelte breoverganger t.o.m. brukt som rømningsrute for norske og engelske soldater etter kamphandlinger bl.a. i Gudbrandsdalen. (Fjordingen nr. 1. 14. årgang 1948).

I 1950-årene var det relativt få turister som oppsøkte Jostedalsbreen og breinteressen syntes å være liten. (Kronen, Gjesteboek for gården Kronen årene 1912-1951, Tornøe og Eitzen 1954). Med det for øye å "redde" bresporten arrangerte imidlertid DNT to brekurs på Finse i 1958: "Kursenes formål var å gi deltakerne så solid kjennskap til breer og brevandring at de på egen hånd kunne lede følger over breene". (Helberg 1959, s. 212). Dette innledet oppblomstringen av den moderne bresporten der breinteresserte gikk på kurs, og på den måten lærte seg å bli selvstendige brevandrere som kunne ta vare på sin egen sikkerhet.

## 5.4. Fjellsporten på Jostedalsbreen

Samtidig som stadig flere “Lystreisende” oppsøkte Jostedalsbreen ble området en arena for fjellsportsfolk. Ifølge forfatteren av *Encyclopedia of Mountaineering*, Walt Unsworth, er definisjonen av “Mountaineering as a sport” følgende:

The sport of climbing mountains, or, the exploration of high mountains for scientific purposes or simply conquest. [...] basic to it is the acknowledgement of some degree of difficulty, only overcome by skill on the part of the mountaineer. (Unsworth 1992, s. 223).

Helt fra turistene begynte å ferdes på Jostedalsbreen tidlig på 1800-tallet og frem mot slutten av hundreåret var det mest vanlig at de tilreisende gjorde småturer på brearmene og gikk over de kjente breovergangene med lokale veivisere. Unntak var turene til Bohr, Boeck og Keilhau i 1820 som jeg har gjort rede for tidligere. William C. Slingsby tok utgangspunkt i deres turer da han oppsummerte den norske fjellsporten mellom 1820 og 1900 da han skrev:

After this excellent example had been set, one would naturally have expected that Norsemen would have continued to practise and to develop the sport of mountain climbing until the present day. Such, however, was not the case, and during the space of at least a century, ice-axes were not used by the natives as implements of snow-craft, and the sport died out entirely, and even the science of glaciology became neglected as well. (Slingsby 1904, s. 305).

Breturene til Bohr, Boeck og Keilhau la altså ikke grunnlaget for noen norsk fjellsportsbevegelse. Dette ville også vært oppsiktsvekkende da bestigningen av Wetterhorn i Alpene i 1854 regnes som starten på fjellsporten i Europa. Tidligere bestigninger sees på som isolerte hendelser og regnes ikke som fjellsport i den betydningen av ordet jeg bruker her.<sup>6</sup> (Unsworth 1992, s. 23).

I løpet av 1880-årene begynte man også drive fjellsport i Norge og på Jostedalsbreen. Noen engelske turister, med Slingsby i spissen, begynte å gjøre mer krevende breturer. Nedenfor vil jeg gjøre rede for hvem fjellsportsfolkene var. Jeg vil peke på forhold som gjorde at de skilte seg ut fra de vanlige turistene og jeg vil prøve å skissere hovedmotivene bak turene deres. Mot slutten vil jeg se nærmere på bakgrunnen for utbredelsen av fjellsporten i Norge og jeg vil gjøre rede for hvordan fjellsporten endret seg f.o.m. hundreårskiftet.

<sup>6</sup> “Considerable exploration (and ascents) took place before 1854, but from then until the ascent of the Matterhorn in 1865 is known as the Golden Age [...]. From 1865 to 1914 was the Silver Age, during which the route rather than the peak became important [...]”. (Unsworth 1992, s. 23).



## Fjellsportsorganisasjonene

Som bre-turistene tilhørte fjellsportsfolkene borgerskapet fra inn- og utland. Likevel er det ulikheter og spesielle kjennetegn som gjør at man kan skille de to gruppene fra hverandre. Dette har bl.a. med motivene for breturene å gjøre, samt breturenes karakter, som jeg skal gjøre rede for senere. Ulikhetene mellom de to gruppene viste seg også i organisasjonslivet. De tradisjonelle bre-turistene fant seg trolig til rette i Den Norske Turistforening f.o.m. stiftelsen i 1868. Ideen til foreningen ble unnfanget året før av Thomas Johannessen Heftye (Tønsberg 1933, s. 18), ikke som en fjellsportsorganisasjon: “[...] for det er ikki so myket up paa bratte Tinder vi vilja kliva og brotja Halsen”. (Vinje 1866, her etter Johnsen 1991, s. 32). DNT var snarere en organisasjon med en vandrersprofil hvor hovedmengden av medlemmene var bosatt i byene på østlandet. (Hagen 1992, s. 12). I Bergen ble det også stiftet en tilsvarende forening. Turistforeningen for Bergen by og stift så dagens lys i 1890. Denne foreningen hadde den samme profilen som DNT, det var fjellvandrerens organisasjon. Formålet var å legge forholdene til rette for vandring, spesielt i fjellet. (Turistforeningen for Bergen by og stifts årbok 1890, s. 3 f. 8).

Fjellsportsmannen og sakføreren Kristian Magdalon Bing var den første sekretæren for Turistforeningen for Bergen by og stift (Ibid), men p.g.a. vandrersprofilen valgte han å bryte ut og stifte sin egen forening. Bergens fjellmannalag ble stiftet i november 1895, som en eksklusiv herreklubb etter britiske Alpine Club sitt mønster. Fjellferder som idrett ble fremhevet i statuttene:

Dets formaal er - efter statutterne - at pleie medlemmernes interesse for fjeldfærd som idræt og bibringe medlemmerne praktisk insigt i udøvelser af samme - altsaa væsentlig forskjelligt fra de lokale turistforeningers, hvis opgave er at virke til fremme af reiselivet i sin almindelighet. (Notiser. Turistforeningen for Bergen by og stift aarsberetning 1896, s. 54).

Laget prøvde å drive reklame for fjellsporten bl.a. ved å arrangere fellesturer til Jostedalbreen og andre fjellområder. Noen stor suksess ble fjellmannalaget imidlertid ikke til tross for at lagets eksklusive rolle ble tonet ned etter noen få år.<sup>7</sup> (Rønne 1909, s. 89).

I 1908 ble det dannet en tilsvarende eksklusiv forening for fjellsportsfolk. Slik fjellmannalaget hadde sine røtter i Turistforeningen for Bergen by og stift, hadde Norsk Tindeklubb's (NTK) første medlemmer sine røtter i DNT og østlandsområdet. (Tønsberg 1933, s. 16). De fleste norske fjellsportsfolkene som

<sup>7</sup> Turistforeningen for Bergen by og stift heter i dag Bergen turlag, etter en sammenslåing med turistforeningen Kjenn ditt land i 1947. I 1957 ble Bergens fjellmannalag oppløst og gikk inn i Bergen turlag.

ferdes på Jostedalssbreen, og som skrev om turene sine, var enten medlemmer i Bergens fjellmannlag eller NTK. At behovet for disse fjellsportsorganisasjonene oppstod viser at de avanserte brevandrerne og fjellklatrerne ikke fant seg til rette i turistenes foreninger. Fjellsporten inneholdt noe annet enn vanlige fjell- og bre-vandringer som vi forbinder med turistforeningene.

### Uten veivisere

En viktig faktor som skilte fjellsportsfolkene fra turistene var at fjellsportsfolkene ikke benyttet seg av lokale veivisere på samme måte som turistene. Slingsby fungerte f.eks. selv som veiviser og brefører på sine turer, enten han gikk sammen med lokale bygdefolk eller andre turister og fjellsportsfolk fra England. Dette var karakteristisk for de fleste av fjellsportsfolkene turer ifølge Henning H. Tønnsberg, en av NTK's grunnleggere: "En tur med fører var ikke deres egen tur, og følelsen av selvstendig terrengbehandling var for verdifull". (Tønnsberg 1933, s. 36).

Selv de kjente turistførerne Johannes H. Vigdal og Mikkel S. Mundal var, tidlig i 1880-årene, med fjellsportsfolkene som turkamerater fremfor som førere. De var for det første ikke særlig kjent utenfor de vanlige rutene, og de var heller ikke vant til den relativt teknisk avanserte brevandringen som Slingsby og andre fjellsportsfolk la opp til på turene sine. (Slingsby 1884, Slingsby 1904). Det samme mønsteret gikk igjen hos Kristian M. Bing, C. W. Patchell, Daniel Martens Huun og andre. Det var de som staket ut kursen, og de lokale karene var med først og fremst som taulagskamerater. (Bing 1894, Bing 1896, Bing 1897, Huun 1898, Huun 1900, Patchell 1896, Hoddinott 1891). Selvfølgelig ble mange av de lokale karene etterhvert svært dyktige, og man skal ikke se bort ifra at de overgikk fjellsportsfolkene i mangt og meget når det kom til stykket. Men i den første perioden, som jeg her har gjort rede for, er det mye som tyder på at fjellsportsfolkene faktisk lærte opp mange av de fremtidige breførerne på Jostedalssbreen. Dette vil jeg forøvrig utdype i kapittel 6.0. om veiviserne.

## 5.5. Motivene bak fjellsportsfolkenes breturer

*Snow-craft is still the highest branch of mountaineering. (Slingsby 1914, s. 30).*

Viktige motiver bak fjellsportsfolkenes breturer ser ut til å være ønsket om å utforske nye breområder og ønsket om å gå nye og utfordrende ruter. Selv om Jostedalsgreen var kartlagt i løpet av 1860- og 1870-årene var det fortsatt mulig å utforske brefall og ruter som ingen hadde gått tidligere. I de neste avsnittene vil jeg gjøre rede for motivene bak fjellsportsfolkenes turer og vise noen karakteristiske sider ved breturene deres.

### Utforskning av de hvite flekkene på kartet

Den økonomisk uavhengige fabrikkieren William C. Slingsby hadde besøkt Norge og Jostedalsgreen ved flere anledninger i 1870-årene. Han hadde vært inne i dalene og beundret ismassene, og han hadde gjort noen enkle vandringer over kjente breoverganger. I 1880- og 1890-årene kom han tilbake mange ganger og foretok en rekke nye turer. Dette var turer som ingen hadde prøvd seg på tidligere, noe som var karakteristisk for fjellsportspionerene på denne tiden.<sup>8</sup> Enkelte engelskmenn fulgte hans eksempel, og i begynnelsen av 1890-årene begynte også nordmannen Kristian M. Bing å foreta tilsvarende turer.<sup>9</sup> Disse breturene var av en helt annen karakter enn de som var blitt gjennomført tidligere. Istedet for å gå over de kjente breovergangene med veiviser, begynte man å utforske det indre av Jostedalsgreen og dens brearmer. Sammen bidro bl.a. disse to til at store deler av green ble beferdet.

Utforskningen av de hvite flekkene på kartet var opplagt et viktig motiv for flere av breturene, kanskje spesielt for Bing. Han uttalte f.eks. at han ønsket å kontrollere det eksisterende amtskartet på en av turene sine. På denne tiden var det fortsatt mulig å gjøre nye "oppgaver", samt å få æren av å døpe brefall og fjelltopper etc. På en av Bing's turer døpte han f.eks. et parti av green for "Bing's brekuppel" og gjennomførte førstebestigningen av en topp som han døpte "Yngvar Nielsens tind". (Bing 1893, s. 34). I 1894 utforsket han de nordre delene av Jostedalsgreen, og i 1897 la han ut på tur sammen med Johannes S. Mundal for å utforske den sørlige delen av green. På denne turen gjorde de den oppsiktsvekkende oppdagelsen at green ikke var sammenhengende hele veien slik amtskartet

<sup>8</sup> Siden "erobringen" av Store Skagastølstind hadde han klatret i Alpene og hjemme i Lake Distrikt i England. At han ble valgt til medlem av den britiske "The Alpine Club" tyder på at han hadde utviklet seg til å bli en habil klatrer. (Snod 1994, s. 35).

<sup>9</sup> Bing gjorde sine første breturer på Folgefonna allerede som 16-åring i 1877. Tilsammen krysset han denne green 8 ganger i tidsrommet 1878 til 1892. Deriblant gikk han opp brefallen til Bondhusgreen og Buargreen, sannsynligvis som den første. (Personalia. DNT årbok 1929, s. 238).

viste.<sup>10</sup> (Bing 1896, s. 31). På tilsvarende måte hevdet Slingsby å ha oppdaget Jostedalsbreens virkelig grense mot vest i forbindelse med en tur i 1894. (Slingsby 1895, s. 35). Nye oppdagelser var tydeligvis viktig, og det var knyttet en god del prestisje til det å være først. Som gentmenn forsøkte man å unngå åpenlys konkurranse, men av og til var det med nød og neppe. I 1894 var nemlig Slingsby og Bing nær ved å møtes i forbindelse med en prestisjefylt tur i området på og ved Austerdalsbreen. Denne armen av Jostedalsbreen var vanskelig tilgjengelig, og på den tiden var den nærmest en hvit flekk på amts-kartet. Den siste store pionerbedriften på Jostedalsbreen gjenstod.

Sommeren 1894 møttes Slingsby og Bing på Mundal hotell i Fjærland. Slingsby gjorde Mikkel S. Mundal og “Herr Bing of Bergen” oppmerksom på at det ikke var gått opp noen rute fra Austerdalsbreen og opp på selve breplatået tidligere.<sup>11</sup> Noen dager senere startet Slingsby, Mundal og Slingsby's nevø på turen over til Veitastrom for å gjennomføre denne turen. (Slingsby 1895, s. 18). I forbindelse med at de stod på toppen mellom Lokebreen og Odinsbreen omtalte forøvrig Slingsby området som: “[...] the finest ice scenery in Europe”, og samtidig: “[...] a terra incognita”. (Slingsby 1895, s. 23). Men til sin store forbauselse fant de en varde med en stor klump hvit kvarts øverst. Kvitsteinsvarden var bygget noen timer tidligere, av samme mann som hadde gitt de tre brefallene ovenfor Austerdalsbreen navnene Torsbreen, Odinsbreen og Lokebreen. (Slingsby 1895, s. 27). Bing hadde kommet dem i forkjøpet, og det er nærliggende å tro at dette var et aldri så lite prestisjeoppgjør, spesielt fra Bing sin side. Selv hevdet han at han plutselig fikk ideen til turen dagen etter at han hadde pratet med Slingsby i Fjærland. Han påstod at han bare hadde tatt Slingsby's kommentar om Austerdalsbreen som en generell bemerkning og ikke som et tegn på en konkret plan. (Bing 1894, s. 86). Det er tydelig at han hadde behov for å forklare det merkelige sammentreffet. Han hadde ihvertfall reist over breen til Lunde i Jølster, muligens for å unngå en åpenlys kappestrid med Slingsby. Fra Lunde turiststasjon startet han på turen nordover sammen med gårdbrukeren Daniel Ivarson Søgnesand. På toppen mellom Loke- og Odinsbreen rakk de å bygge Kvitsteinvarden noen timer før

<sup>10</sup> Årsaken til at amtskartet var feil var kanskje den at breen hadd trukket seg tilbake siden 1860-årene, da amtskartet ble laget, slik at det ble bart fjell mellom de to breområdene. Jostefonn ble uansett fra nå av sett på som en egen bre, og Jostedalsbreens lengde ble avkortet med 8 km. Det faktum at det langt tilbake hadde vært to forskjellige navn på breene kan imidlertid tyde på at de som brukte breen som ferdselsvei i tidligere tider hadde opplevd dette før. Dette antydte også Bing og han skrev at: “[...] Hændelsesvis foregaar nemlig over denne snebræ trafik mellem Mundal og Grønningsdalen”. (Bing 1896, s. 31).

<sup>11</sup> Kristoffer Knud Næs fortalte imidlertid Slingsby, 5 år i forveien, at han selv og mange andre menn hadde vært inne på Austerdalsbreen på bjørnejakt. (Slingsby 1890, s. 32). Det må derfor understrekes at det bare var en eventuell oppgang fra brearmen til breplatået som fremdeles var ugått.

Slingsby nådde samme punktet. Begge taulagene hadde sett hverandres spor uten at et direkte møte hadde funnet sted. (Slingsby 1895, s. 27, Bing 1894, s. 90).

Slingsby og Bing ble imidlertid ikke uvenner etter dette. Slingsby var inneforstått med at det var Bing som hadde retten til å navngi de tre brefallene. En rett som Bing var meget ivrig på å hevde: “[...] denne ret vil jeg i dette tilfælde hævde, saameget mer som vedkommende andre navne efter min mening ikke var videre heldige”. (Bing 1897, s. 82). Navnene Slingsby hadde foreslått var forøvrig: “Godt Håbs bræ”, “Hymir`s bræ” og “Mikkelsbræ”, den siste etter sin turkamerat Mikkel S. Mundal. (Slingsby 1895, s. 24).



**Figur 15.** *Hopp over bresprekk. Tegning av Koren Olsen etter skisse av Kristian M. Bing. Hentet fra Bing 1894, s. 63.*

### Nye og krevende ruter i kjente områder

I tillegg til å utforske nye områder ble det også fokusert på andre prestasjoner som f.eks. å gå nye og mer krevende ruter i allerede kjente områder. “The aims of mountaineering pass through three phases: to reach the summit; to create a more difficult route; to reduce the aid needed on a difficult route. (Unsworth 1992, s. 223). I denne sammenhengen ser det ut som om rekord- og konkurransemotiver var viktige. Sommeren 1898 gikk f.eks. Bing sammen med nordfjordingene Per Jørgensen Grønfur og Absalon Jonssen Erdal Jostedalbreen på langs fra Hjelle til Fjærland: “[...] hvad der ikke havde vært udført af nogen”. (Bing 1899, s. 101). Turen ble nøyaktig målt til å ha tatt 47 timer, og: “[...] den

længste sammenhengende brætur, som overhovedet kan foretages i gamle Norge og paa Europas fastland [...]” var overstått. (Bing 1899, s. 103). For å klare av denne bedriften trengte Bing to forsøk <sup>12</sup> Av følgende sitat, fra det første forsøket, ser vi at rekord- og konkurransemotivet helt klart var tilstede:

[...] Vi kom ved at gaa mod nord bort til en snekant, som styrtede brat ned, - hvor dybt ned kunde vi riktignok ikke se, thi taagen var tæt og skjulte alt; men paa det uviste at stige ned stupbratte og ukjendte snestyrtinger i taage, fandt vi at være risikabelt. [...] at inklade mig paa nogen vidtløftighet for at sætte en ny rekord fandt jeg for mit vedkommende uforsvarligt [...]. (Bing 1899, s. 101).

På det andre forsøket fikk Bing forklaringen på den “stupbratte og ukjendte snestyrting: “Det viste seg nemlig, at der tversover bræen, hvor denne er paa det smaleste [...] gaar en 10 meter høi, yderst brat snemur. En oval isgryde med glatte vægge”. (Bing 1899, s. 108). Det var på denne turen den kjente isformasjonen “Bings gryte” ble “oppdaget”. Om den imidlertid var kjent blant lokalbefolkningen fra før er uvisst, men ikke usannsynlig. (Bing 1899, s. 101).

Konkurranseånden og behovet for utfordringer blant fjellsportsfolkene vises i det stadig tilbakevendende behovet for å gjøre nye og større utfordringer. Den første pionerturen Slingsby gjorde var å bestige Høgste Breakul, breens høyeste punkt. I sin turbeskrivelse poengterte han nettopp det at han regnet Høgste Breakul som jomfruelig (maiden mountain), noe som tyder på at det var knyttet en viss prestisje til en eventuell “førstebestigning”. <sup>13</sup> (Slingsby, 1881, s. 102). Søkningen etter nye ruter og tøffere motstand vises også i Bings planer om å bestige det bratte brefallet i Briksdalsbreen sommeren 1895. Kulturkollisjonen med lokalbefolkningen kom tydelig frem idet folkene på gården Brigsdal “[...] erklærede som sin bestemte overbevisning, at en bestigning var simpelthen umulig”. (Bing 1896, s. 34). Likevel fikk Bing med seg gårdbrukeren Rasmus Rasmussen Aabrekke og sammen hogget de en mengde trinn i isen for å komme seg opp. <sup>14</sup> (Bing 1896, s. 34).

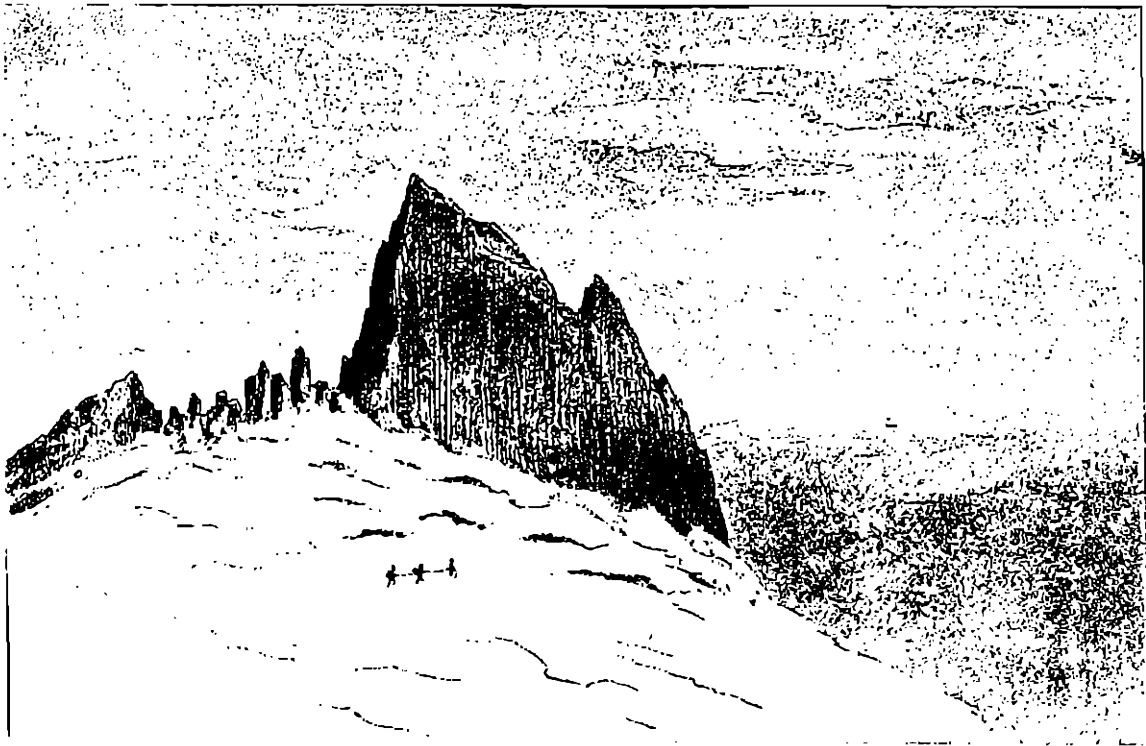
<sup>12</sup> Uken i forveien hadde han prøvd å gå motsatt vei sammen med fjærlendingen Mikkel S. Mundal og en engelskmann. (Bing 1899, s. 101).

<sup>13</sup> Høgste Breakul ble imidlertid besteget av karttegneren Karsten Lorang i 1870. (Klingenberg 1936, s. 21). Helge Giverholt hevdet sågar at Lorang var den første på breens høyeste punkt. (Giverholt 1946, s. 286). Personlig anser jeg dette som noe tvilsomt da punktet ikke ligger så langt fra den gamle breovergangen mellom Lodalen og Krundalen som ble brukt av bygdefolk langt tidligere.

<sup>14</sup> Bing kunne være nokså nådeløs mot sine følgesvenner når det gjaldt å nå sine turmål. I Krundalen besteg han en gang Bergsetbreen sammen med kjentmannen Anders Grov. Underveis ønsket Anders å snu flere ganger. Han hadde jo både kone og unger hjemme på gården. Men til dette svarte Bing, som ikke ville gi seg: “[...] jeg har nå en gammel tante i Bergen, jeg også!” (Her etter Kjærvik 1989, s. 85).

I de tilfellene det ikke var mulig å være førstebestiger var det om å gjøre å finne en ny rute til topps, gjerne en som var vanskeligere enn den som tidligere var gått. I 1897 besteg f.eks. Bing Lodalskåpa ad en ny rute fra Kaupevatn. (Bing 1897, s. 85). Noen år tidligere hadde Slingsby og kameraten Geoffrey Hastings også sett seg ut en ny rute på Lodalskåpa. Denne ruten ble målet for deres siste tur sommeren 1889:

[...] Clearly enough, the expedition for us was to solve the problem of the ascent of Lodalskaupen from the east, which the veterans of the old guard [...] unfortunately had not been successful in doing in 1820. (Slingsby 1890, s. 35).



**Figur 16.** *Lodalskåpa fra nord/øst. Tegning av H. W. Smith etter skisse av Slingsby. Hentet fra Slingsby 1890, s. 44.*

I turbeskrivelsen videre fokuseres det i stor grad på vanskelighetene og strabasene, og det skyves ikke under en stol at rutevalget krevde sin mann:

Hastings and I were in perfect training, and felt quite able to cope with them, though I must confess that, it is one of the most persistently difficult rock faces, that I have ever ascended. (Slingsby 1890, s. 45).

Det meget krevende rutevalget til tross, Slingsby og Hastings nærmet seg raskt toppen, men “the third man”, en tilfeldig turist, skapte problemer for de to klatrerne. Resultatet var at de måtte overnatte på en liten hylle i snøvær og sterk vind. Der ble de sittende i hele 8 ½ time, men klarte seg bra takket være ekstra klær og mat. Når det lysnet igjen kunne de fortsette. Etterhvert ble klatringen lettere. Kl. 05.10, ett døgn etter at de startet fra Fåberg, nådde de toppen. (Slingsby 1890, s. 47).

### **Fjellsportsfolkene mentale kamp med naturen**

Til tross for at fjellporten skilte seg ut fra turistvandringene på mange måter, finner man de samme estetiserende og romantiserende naturskildringene hos fjellsportsfolkene som hos andre fjellvandrere på denne tiden. Dette kan tyde på at fjellsportsfolkene i stor grad også søkte naturopplevelser på samme måten som turistene gjorde. Eksempelvis skildret Slingsby Jostedalsbreen på denne måten:

Jostedalsbreen består av tilsynelatende uendelige, bølgende snømarker og de reneste hvite kupler [...]. Det er en egn med betagende og høytidelig ensomhet, et rike av fullkommen, plettfri renhet hvor de vakreste linjer strømmer sammen og danner et harmonisk og majestetisk hele. Det virker nesten som helligbrøde å tre inn her. Jeg har aldri sett noe lignende annetsteds. (Her etter Giverholt 1946, s. 292).

I den samme estetiserende stilen skrev han: “Det var en skjønnhet som ingen kan fatte hvis han ikke har opplevd det”. (Her etter Giverholt 1946, s. 294). Av og til omtales også fjellene som kvinner: “Også han (Johannes H. Vigdal) hadde sett jomfruen og ville gjerne beile henne og vinne henne”. (Slingsby 1990, s. 131). Og han oppfordret leserne til følgende: “Hold af dine fjelde og søg at finde deres hemmelighedsfulde afkroge, men giv dem din respekt såvel som din kjærlighed”. (Slingsby 1884, s. 16).

Samtidig ser det ut som om fjellsportsfolkene hadde en mental holdning til breturene sine som kamper med naturen. Slingsby og Hastings rutevalg i 1889 var f.eks. ikke bare ekstremt vanskelig, men turen krevde også en overnatting på en fjellhylle i snøvær og sterk vind. I turbeskrivelsene fokuseres det i stor grad på disse elementene; vanskelighetsgraden og strabasene underveis. Andre eksempler på dette er Slingsby sin retur fra “Høgste Breakul” og ned Kjenndalsbreen til Nesdal i 1881. Slingsby skrev i den forbindelse at nedgangen på Kjenndalsbreen “[...] is by far the most awful glacier work I have ever done, and will ever be indelibly impressed on my memory”. (Slingsby 1881, s. 107). Om en bestemt passasje skrev han: “Never had I such anxious moments as during the five minutes we were occupied, and never was I more thankful, than when we merged from that fearful place”. (Ibid, s. 104). Det er



viktig å understreke at breturer med den vanskelighetsgraden aldri hadde vært gjennomført på Jostedalsbreen tidligere. Turen innledet en ny æra i brevandringen i Norge der naturen var et hinder man oppsøkte på veien for å nå et mål. Fjellsportsfolkene oppsøkte de områdene der hindringene var så store som mulige. Jo vanskeligere og mer strabasjøst, jo bedre:

Hensikten med å komme opp på en fjelltopp lå i kampen for å nå dit. [...] Dette førte med seg en ny felleestetikk og en ny forståelse av vitsen med fjellivet. (Johnsen 1991, s. 29).

Søkningen etter utfordringer og “a good sport” illustreres forøvrig ved Slingsbys rutevalg på vei opp Austerdalsbreen i 1894. De hadde valget mellom å gå på sydsiden av breen, en lett rute over sne som noen gamle skred hadde lagt igjen der, eller å gå i blåisen på nordsiden. Det siste ble foretrukket, da dette var det mest “sportsmessige”. Det førstnevnte rutevalget: “[...] was not sporting enough”. (Slingsby 1895, s. 22).

Det virker som om kampen med naturen utgjorde en viktig del av motivasjonen for breturene til mange av fjellsportsfolkene. Ofte beskrev f.eks. Slingsby turene sine som rene krigsfelttog mot tindene. En av hans turer omtales i en artikkel som sommerfelttoget i Norge. (Slingsby 1990, s. 59). Etter en bestigning foretok han et tilbaketog. (Ibid, s. 42). Han planla angrep på fjelltopper: “[...] to attack the Vængetinder [...]”. (Ibid 1881, s. 87). Videre tok de ryggsekkene av og væpnet seg til kamp. (Ibid 1990, s. 132). Som følge av at turene ble sett på som små krigstog, ble følgesvennene hans av og til omtalt som soldater. Johannes Hansen Vigdal kaltes f.eks. en gang for krigeren fra Solvorn i forbindelse med en tur på Jostedalsbreen. (Ibid, s. 125). Karene som prøvde å bestige Lodalskåpa i 1820 ble betegnet av Slingsby som “mountain warriors”. (Ibid 1884, s. 1). Og sammen med Vigdal holdt han: “a brief council of war” før de gikk ned Kjenndalsbreen i 1881. (Ibid 1881, s. 103). Naturen ble videre tildelt personlige egenskaper som motstander. Fjellet han ikke kom opp på ble f.eks. til den seierrike tinden. (Ibid 1990, s. 43). I 1884 besteg han Lodalskåpa og i oppsummeringen av turen skrev han at: “[...] the Kaupe was won”. (Ibid 1884, s. 7). Denne mentale innstillingen til fjellsporten var vel og merke ikke unik for Slingsby. De tre engelskmennene Patchell, Mather og Simpson som prøvde å bestige Lodalskåpa i 1894, hadde også “krigerske” planer på Jostedalsbreen: “Our intention had been to combine an attack on the N. face of the Kaupe with a descent to Bødal”. (Notiser. DNT årbok 1895, s. 91). C. W. Patchell skrev i samme stil, i en annen sammenheng, at det som kom til å bli husket fra breåret 1895 var “Herr. Bing’s splendid conquest of the Brigsdalsbræ”. (Patchell 1896, s. 61). Denne individets kamp med naturen hadde ingen tradisjon på Jostedalsbreen fra tidligere tider. Det er også lite som tyder på at det fantes en slik tradisjon i Norge forøvrig. De eldste artiklene som omtaler

breturene på denne måten er skrevet av engelskmenn. Dette tyder på at det var engelskmennene som førte denne tradisjonen med seg til Jostedalbreen og Norge. Men individets kamp med naturen ble tidlig adoptert av enkelte i det norske fjellsportmiljøet. Kristian M. Bing vurderte f.eks. hvor fjellet "burde angribes" på vei mot toppen av Tindofjell i 1893. (Bing 1893, s. 33). Terminologien ble også brukt av andre skribenter innen norsk fjellsportslitteratur i årene som fulgte. (Tønsberg 1933).



**Figur 17.** *Nedstigningen av Kjenndalsbreen. Hentet fra Slingsby 1904, s. 100.*

## 5.6. Bakgrunnen for fjellsportens utbredelse i Norge

Jeg vil her drøfte bakgrunnen for fjellsportens utbredelse i Norge generelt og på Jostedalssbreen spesielt. Deretter vil jeg gjøre rede for hvordan fjellsporten på Jostedalssbreen endret seg utover på 1900-tallet og hvordan interessen for bresporten etterhvert avtok.

Ovenfor har jeg vist at fjellsportsfolkene skilte seg ut i forhold til turister, forskere og bygdefolk ved bevisst å oppsøke spesielle vanskeligheter og utfordringer. På en helt ny måte i Jostedalssbreens historie ble det knyttet prestisje til breturene. Som jeg har vist var prestisjen ofte knyttet til vanskelighetsgraden. Minst like viktig var det at turene skulle være "nybrottsarbeid". Det var f.eks. en klar målsetting å være først og å gjøre nye oppdagelser. I den forbindelse er det likhetstrekk mellom fjellsporten og idretten. Konkurransen blant fjellsportsfolkene viser at dette var to sider av samme sak.

Det er neppe tilfeldig at de tradisjonelle aktivitetene som vi forbinder med idrett stadig fikk større utbredelse parallelt med fremveksten av fjellsporten. Foreningen til Ski-idrettens Fremme ble f.eks. stiftet i 1883. I 1890 ble det dannet særforbund for de enkelte idrettene og Norges Skiforbund ble stiftet i 1908. I likhet med fjellsporten foregikk de store idrettene (skiidretten) på slutten av 1800-tallet ute i naturen. Idrettshistorikeren Matti Goksøyr skriver i den forbindelse at det var en sammenheng mellom den voksende interessen for naturen og utviklingen av både idretten og friluftslivet:

Historisk var det en nær sammenheng mellom den voksende interessen for natur og naturdyrking og utviklingen av idrett og friluftsliv. Den alt overveiende delen av den nye framvoksende idrettsbevegelsen som vokste fram over hele Norden i de siste tiårene av 1800-tallet var naturidretter. Aktivitetene som ble lansert og dyrket foregikk utendørs i det fri. (Goksøyr 1994, s. 182).

Impulsen til å drive fjellsport som naturidrett, både på Jostedalssbreen og i Norge generelt, kom fra England. Engelskmannen William C. Slingsby har f.eks. blitt kalt den norske fjellsportens far, og han var en pioner i fjell-Norge generelt og på Jostedalssbreen spesielt. Han var en av dem som brakte med seg den engelske "Outdoor life" tradisjonen til Norge. Gunnar Breivik har hevdet at "Den engelske formen for friluftsliv ble bestemmende for norsk turliv". (Breivik 1992, s. 25). Som jeg har vist ovenfor, var den i stor grad bestemmende for fjellsporten på Jostedalssbreen. Frykman og Löfgren antyder i den sammenheng at fjellsporten var et uttrykk for en tidsånd i deler av Europa på slutten av 1800-tallet hvor bl.a. askese, prestasjoner og individualisme stod sentralt:

Den nya faiblesen [tilbøyeligheten] för bergbestigning och ödemarksvandringar speglar både askes- och prestationsmoralen liksom den nya individualismen. Mannen som under strapatser och i ensamhet bestiger bergstoppen utför en ritual som uttrycker ett grundtema i den nya världsbilden: Individens i kamp med naturen. (Frykman og Löfgren 1979, s. 54).

Prestasjonsmoralen, individualismen og individets kamp med naturen på Jostedalsbreen er godt dokumentert ovenfor i avsnittet om fjellsportsfolkernes motiver. Prestasjonsmoralen kan imidlertid også eksemplifiseres gjennom uttalelser i forkant og etterkant av turene. I forbindelse med Kristian M. Bing sin bestigning av Tindfjell understreket han prestasjonen med følgende uttalelse: "Man fortalte mig at, at ingen havde besteget det, og at det var anset for ubestigelig". (Bing 1893, s. 29). I en annen reisebeskrivelse fremhevet også Bing at Brigsdalsbreen ble regnet som ubestigelig både i reisehåndbøker og blant lokalbefolkningen. (Bing 1896, s. 34). I etterkant av denne bestigningen ble jo også prestasjonen fremhevet av C. W. Patchell som skrev at det som ville bli husket fra fjellsportsesongen 1895 var Bing's: "[...] splendid conquest of the Brigsdalsbræ". (Patchell 1896, s. 61). At prestasjonene ikke bare var knyttet til selve bestigningene, men også til tidsaspektet, viser følgende sitat etter C. W. Patchell: "We had no difficulty in breaking Mr. Slingsby's record for the journey [...]". (Ibid).

Askesemoralen kan eksemplifiseres gjennom de frivillige lidelsene fjellsportsfolkene lot seg gjennomgå, f.eks. ved å overnatte ute under åpen himmel oppe på selve breplatået. Etter bestigningen av Brigsdalsbreen la Kristian M. Bing og Rasmus R. Aabrække seg til å sove på et lite breskjær: "Paa skjæret lå vi nu i fire klokke timer, altsaa saa godt som ubeskyttet mot veir og vind, i en 2000 meters høide, i tæt snedrev. Selvfølgelig var det vaadt og koldt, saa det var kun saavidt, vi nu og da smaablundede". (Bing 1896, s. 38). Bing og hans turkamerater overnattet også ute i området rundt Lodalskåpa: "Trætte som vi var, faldt vi snart i søvn, uagtet vi var temmelig vaade". (Bing 1899, s. 106). Per J. Grønfur var med på denne turen og beskrev situasjonen slik da de våknet: "Om natten havde det klaret op, saa vort soverom var ikke af de varmeste! Vore sko var stivfrosne, og tæppet, vi havde under os, var frosset fast til fjeldet [...]". (Ibid).

Slingsby og Hastings opplevde også ublide forhold mens de overnattet på den tidligere omtalte fjellhyllen under toppen av Lodalskåpa: "Three times during the night, gusts of Wind swept straight down upon us. [...] the stream of snow poured down our necks, and I almost shiver now when I think of it". (Slingsby 1890, s. 49). Til slutt et eksempel fra H. A. Day sin reisebeskrivelse hvor han og Johannes H. Vigdal valgte å overnatte ute på breplatået: "We were not provided with anything for

sleeping out and we had no extra clothing with us. [...] We awake stiff and cold and with our teeth chattering”. (Day 1902, s. 149).

På denne tiden kom også prestasjonsmoralen og individets kamp med naturen frem innenfor fjellklatrermiljøet og innenfor det polare ekspedisjonsmiljøet. William C. Slingsby klatret f.eks. Store Skagastølstind i 1876, mens Fridtjof Nansen gikk på ski over Grønland i 1888 og prøvde å nå Nordpolen i 1895.



Figur 18. *Lodalskåpa sett fra vest. Hentet fra Slingsby 1890, s. 50.*

Til nå har jeg pekt på tidsånden med prestasjonsmoral og individualisme som ideologisk bakgrunn for lanseringen av naturidrettene og de nye fjellsportsimpulsene fra England. Men for utbredelsen av fjellporten blant nordmenn i den unge nasjonen Norge hadde også nasjonalismen en viss betydning. Matti Goksøyr skriver at: “Den nasjonale identiteten kunne sees og oppleves i landskapet”. (Goksøyr 1994, s. 185). Mens Ben Johnsen hevder at det var tydelige nasjonalistiske trekk i det norske klatremiljøet etter hundreårskiftet. Han siterer f.eks. *Morgenbladet* fra 1910:

Vi ønsker Norsk Tindeklubb en god fortsettelse i det virke den så ærerikt har begynt. Så ærerikt, at vi har vist å ha fjellsportsmenn, som står fullt på høide med Europas beste. (Johnsen 1991, s. 143).

Carl Wilhelm Rubenson og Ingvald Monrad Aas hadde i den forbindelse satt ny høyderekord på Kabru i Sikkim i Øst-Himalaya i 1907. (Tønsberg 1933, s. 43). Ved hundreårskiftet understrekes det videre at nordmennene nå var i flertall i fjellområdet Hurrungane: “De norske preget sporten i Hurrungtindene, og samtlige nyruter fra 1901 er gått av dem”. (Tønsberg 1933, s. 43). Det ser ut som om tindebestigninger i enkelte miljøer ble sett på som symboler på nasjonal selvhevdelse, i likhet med f.eks. skiidrettene og polarekspedisjonene.

### **Fjellsporten i endring**

Pioneren Slingsby oppsøkte Jostedalsgreen både i 1899 og 1900, men pionerturenes tid var forbi. Turene han gjorde i disse årene minner mest om vanlige turistvandringar. (Slingsby 1901). Artiklene hans ser imidlertid ut til å ha hatt betydning for turismen og fjellsporten på green rundt hundreårskiftet.<sup>15</sup> Engelske fjellsportsfolk som Moorfield og Patchell var f.eks. tydelig inspirert av ham. (Moorfield 1888, s. 48, Patchell 1896, s. 61). Omtrent samtidig med nordmenn som Kristian M. Bing, Peder Annæus Øyen, Daniel M. Huun og Birger Huun gjorde de flere krevende breturer i årene rundt 1900. (Aars oversyn. Bergen turlag årbok 1899, s. 74, Eide 1901, s. 28).

Det ser imidlertid ut som om de ubestegete tindene i andre fjellområder trakk til seg den nye generasjonen med fjellsportsfolk, og Hurrungane ble et sentrum for det norske fjellsportsmiljøet. Hovedgrunnen til dette var at Jostedalsgreen var utforsket i sin helhet rundt 1900. De fleste brefallene som den tidens teknikk og utstyr gjorde det mulig å gå var allerede gått, og alle topper av betydning var besteget. Dette gjorde green mindre interessant for fjellsportsfolkene som nettopp var opptatt av prestasjoner i forbindelse med nye bestigninger og nye ruter.

Utover på 1900-tallet ser det ut til at det ble mer og mer klatring og mindre og mindre brevandring på fjellsportsfolkene. Henning Tønsberg hevdet sågar at: “Bing er vår første og eneste utpregede bre-mann”. (Tønsberg 1933, s. 26).

<sup>15</sup> William Cecil Slingsbys betydning for norsk fjellsport illustreres ved at han ble æresmedlem i Norsk Tindeklubb ved stiftelsen i 1908 og æresmedlem i DNT fra 1909. (Jensen 1930, s. 1, Snoad 1994, s. 37).

Av de meget faa norske, der har interessert sig for bræarbeide som sport, staar Kr. Bing fremmest. Fra ottiaarene av har han særlig paa Jostedalbræen utført en lang række fremragende bræture. (Tønsberg 1914, s. 209).

Han antydte med dette at bresporten aldri var særlig utbredt i det norske fjellsportsmiljøet. Norsk Tindeklubb var ledende i dette nye miljøet fra 1908, og en av klubbens medlemmer har prøvd å forklare den manglende breinteressen utover på 1900-tallet:

I Norge indgaar sjelden forcering av bræ som nødvendig led i bestigningerne. Tindestigeren faar derfor liten utvikling i isarbeide og føler sig som oftest mindre hjemme paa brat is end i fjeld. (Ibid, s. 208).

Senere skrev han at: “Utpreget isarbeide har klubbens medlemmer i liten utstrekning gitt seg i kast med. Nordmenn er - merkelig nok - lite innstillet på denne side ved tindesporten [...]”. Forklaringen på dette var at det var tindene som hadde den ledende posisjonen og: “[...] som ledd i bestigninger [...] inngår skjeldent større bræarbeide [...]”. (Tønsberg 1933, s. 48). Hederlige unntak var Henning Tønsberg selv, og O. Bjerknes, begge medlemmer av Norsk Tindeklubb. De gjennomførte flere krevende turer som omfattet store deler av breen i 1910, 1912 og 1913, i tillegg til en rekke klatreturer i ulike fjellområder. (Tønsberg 1933, Giverholt 1946).

Noen av de ivrigste klatrerne i det norske fjellsportsmiljøet så imidlertid nye utfordringer i Jostedalbreen, nemlig vinterturer med ski og overnattingsutstyr. Ferdinand Scheldrup og fire kamerater var f.eks. de første “turistene” som la ut på langtur over Jostedalbreen om vinteren. (Scheldrup 1922, s. 173). Rundt 1930 gjorde også Martin Mehren, Rolv Ødegaard og Boye Schlytter tilsvarende skiturer, de to siste vel og merke på sommerstid. (Ødegaard 1932, Mehren 1936). I 1920 og 1930-årene var det også andre friluftsfolk som oppsøkte Jostedalbreen for å gå på ski. (Henden 1968, Øygard 1980). Hvilket omfang disse skiturene hadde på denne tiden er imidlertid vanskelig å dokumentere da kildematerialet er begrenset.

## 5.7. Noen årsaker til og virkninger av turismen på Jostedalsbreen

Jeg har tidligere gjort rede for tidsånden på 1800-tallet som førte til at borgerne søkte ut i naturen for naturopplevelsenes skyld og dermed la grunnlaget for turismen og friluftslivet i Norge generelt og på Jostedalsbreen spesielt. Enkelte faktorer som var med på å forsterke veksten i turismen på Jostedalsbreen mot slutten av 1800-tallet kan også sees på som virkninger av turismen. I dette kapitlet vil jeg gjøre rede for noen slike faktorer, som markedsføring, bedre transportmuligheter, fremveksten av hoteller, etableringen av skysslag og turistforeningenes arbeid med tilrettelegging for turisme.

### Markedsføring

De første turistene fikk trolig kjennskap til Jostedalsbreen gjennom topografiske beskrivelser og vitenskapelige artikler. Når turistene selv begynte å skrive reiseberetninger førte dette til at breen ble “markedsført” i stadig videre kretser. Markedsføringen ble også mer omfattende ettersom turistene og fjellsportsfolkenes turbeskrivelser kunne publiseres i turistforeningenes årbøker. Det ble viden kjent hvilke mektige naturopplevelser man kunne få ved å vandre på breen. Naturen var urørt og helt unik på den tiden som idag.

Skotten James David Forbes og engelskmannen John Robert Campbell gav Norge og Jostedalsbreen publisitet i England. (Forbes 1853, Campbell 1871). Deres reisebeskrivelser inspirerte trolig mange briter til å oppsøke fjellområdene i Norge. J. Snoad skriver f.eks. at William C. Slingsby leste utgivelser av både Forbes og Campbell. (Snoad 1994, s. 35). Professor James D. Forbes' avhandling er allerede nevnt, og i 1869 skrev Campbell en artikkel om norske fjell i *The Alpine Journal*.<sup>16</sup> I 1871 gav han også ut boken: *How to see Norway*. I den var det spesielt to fjellområder han festet seg ved, nemlig Jotunheimen og Jostedalsbreen. Selv hadde han besøkt områdene rundt breen under 6 sommerturer i begynnelsen av 1860-årene. Han reiste rundt store deler av breen og var bl.a. inne ved brearmene i Loen og Olden. Videre besteg han Ceciliekruna og omtalte Bøiumsbreen i Fjærland som: “[...] the most striking glacier I know in Norway”. (Campbell 1871, s. 65). I hvilken grad han selv hadde ferdest oppe på selve breen er imidlertid vanskelig å si ut fra hans egne beskrivelser.

Markedsføringen av Jostedalsbreen i Norge var det nordmenn som stod for. Ivar Aasen var tidlig ute med artikkelen i *Dølen*. De første artikkelen i DNT årbøkene, som omhandlet Jostedalsbreen, kom ut med årboken i 1874. (Bohr 1874, Keilhau 1874). Reisehåndbok-forfatteren Yngvar Nielsen var

<sup>16</sup> Den engelske The Alpine Club's tidsskrift. (Unsworth 1992, s. 21).



imidlertid trolig den viktigste bidragsyteren til at turismen rundt Jostedalsbreen tiltok i omfang mot slutten av 1800-tallet. Allerede i 1864 gikk han for første gang over breen, fra Jostedalen til Oppstryn, sammen med sin far. Arbeidet med *Reisehaandbog over Norge* startet han på i 1873. Den ble gitt ut 6 år senere i 1879 og kom deretter ut i stadig nye og større utgaver frem til 1915. (Nielsen 1908, Eide 1959, s. 45).

### Bedre transportmuligheter

En viktig faktor som gjorde naturen og naturopplevelsen mer tilgjengelig utover på 1800-tallet, og rundt år 1900, var stadig bedre transportmuligheter. (Goksøyr 1994, s. 186). Dette var også viktig for turismen på Jostedalsbreen.

Skikkelige veier eksisterte knapt i området rundt Jostedalsbreen på 1800-tallet, og en sorenskriver skrev i 1823 at: “Søen er og vil blive Bergenhusingernes Communications-Vei”. (Førsund 1983, s. 93). Han fikk lenge rett. Nesten all samferdsel i Sogn og Fjordane foregikk til sjøs helt frem til 1930-årene. (Førsund 1983). På sjøen var det tidkrevende å ta seg fram med årer og seil. Det kunne f.eks. ta uker å komme seg fra Bergen og inn til de innerste bygdene i Sognefjorden. For turistene og for alle andre reisende utgjorde dermed starten på dampbåttrafikken en revolusjon. Theodor Caspari pekte på at reiselivet generelt her i landet ble fremmet av utbedrete transportmuligheter på 1800-tallet:

Alt eftersom nu Samfærdselsmidlerne udigjennem 60-Aarene bedres, gamle Veie omlægges og nye bygges, Jernbaner og Dampskibsruiter lægges, Skydsstationer udvides, og Hoteller skyder op, altsom Reiselivet som Følge heraf fremmes og tar faste Former, Turisttrafikken blir en fast aarveis Institution [...]. (Caspari 1917, s. 107).

Enkelte reisebeskrivelser tyder på at turistene benyttet dampbåtene på sine reiser til området rundt Jostedalsbreen. Sannsynligvis var det en sammenheng mellom økningen i turismen og organiseringen av “Fylkesbaatene” som begynte å trafikere Sognefjorden regelmessig i 1858. Fra da av fikk Nordre Bergenhus Amt, som administrerte fylkesbåtene, dampskipet *Framnæs* i trafikk på Sognefjorden. Året etter begynte *Fjalir* å trafikere Sunnfjord og Nordfjord og i årene som fulgte ble det stadig flere båter og lokalruter. (Ibid, s. 54). Antall stoppesteder økte f.eks. fra 42 i 1858, til 139 i 1893 og til 180 stoppesteder i 1908. (Ibid, s. 75). Tilsvarende økte passasjertrafikken fra 19 395 reisende i 1862 til 86 994 reisende i 1887. (Ibid, s. 67).

## Fremveksten av hoteller og gjestgiverier

Økningen i turismen førte trolig til økt etterspørsel etter steder å overnatte. Noen av turistene som oppsøkte Jostedalsbreen fikk overnatte hos lokale gårdbrukere i deres private hjem eller på sætre. I 1881 var det f.eks. noen turister som skulle gå over breen fra Fåberg til Greidung. De hadde tatt sikte på å kunne overnatte på Øiesæteren øverst i Jostedalen:

I øsregn stod vi utenfor sæterlågen. "Skal vi ikke slippe ind", spurte jeg utålmodig; det siledede ned ad paraplyen. "Du for vente, kua er inde", var svaret. Da kua endelig var melket og skubbet ud, slap vi ind. (Agr. 1886, s. 41).

Renslighet og plassmangel gjorde disse overnattingene til en prøvelse for mange fine byfolk, og da var prestegården det nærmeste man kunne komme et "dannet" hjem i bygde-Norge. Noen av de første turistene i Jostedalen søkte derfor tak over hodet hos presten. (Naumann 1857, s. 65, Forbes 1853, s. 159). Men enkelte gårdbrukere var tidlig ute med å kunne tilby turistene overnatting. Allerede i 1850-årene nevnes f.eks. gården Kronen i Krundalen som et respektabelt overnattingsted. (Forbes 1853, s. 161). Det ser ut til at brukerne på gården tok godt vare på denne tradisjonen utover på 1800-tallet. I 1884 opplyste nemlig Thøger Kronen om at det var et herberge på gården hans. Videre kunne han stå til tjeneste med å skaffe hesteskyss, veiviser og bærer for de reisende. På oppfordring fra Thøger Kronen selv, kunne en turist med initialene E. B. H. informere om dette i en artikkel i DNT's årbok for 1884.<sup>17</sup> (E. B. H 1884, s. 1).

Forøvrig var det mulig å få overnatte på skystasjonene. I 1896 opplyste f.eks. C. W. Patchell at det fantes "accommodation" på Sperle i Jostedalen. I samme artikkel beklaget han imidlertid at det ikke fantes overnattingstilbud lenger nord i dalen. (Patchell 1896, s. 65). Sannsynligvis visste han ikke om at Rasmus L. Faaberg hadde innlosjert Slingsby og Hastings i sin 3-roms tømmerhytte allerede i 1890. Hytten var satt opp som et herberge, og Fåberg omtalte seg selv som "herbergeier" i et brev til amtmannen i 1893. (Slingsby 1890, S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. I.C.a. Jrl. 1883-1886. Brev. 28. aug). Først i 1920 ble det bygget turisthotell i Jostedalen. Dette ble oppført ved Elvekrok med utsikt til Nigardsbreen. (Kjærvik 1989, s. 103).

I Oppstryn var det lenge gården Greidung som fungerte som overnattingsted for breturistene. I likhet med brukerne av Fåberg og Kronen, kunne man på Greidung skaffe de reisende skyss, veiviser, bærer

<sup>17</sup> Kronen bel flittig brukt som overnattingsted utover på 1800-tallet også. Det bekrefter tallene på gårdens gjestebok. (Kronen, Gjesteboek for gården Kronen årene 1912-1951).

og tak over hodet. (Gredung, NBA`s førerhåndbok for årene 1883 - 1940). Etter åpningen av Strynefjellsvegen i 1896 ble det også bygget hoteller ikke så langt fra Oppstryn. I 1897 stod f.eks. hotellet på Hjelle ferdig og i 1903 ble Videsæter hotell, nesten oppe på Strynefjellet, åpnet. (Berge 1963, s. 109, Scheen 1969, s. 48).

Det ble også satt opp gjestgiverier og hoteller i tilknytning til de andre breovergangene. I 1896 kunne C. W. Patchell informere sine lesere om at det var mulig å overnatte på et lite gjestgiveri i Brigsdal ved Oldevatnet. (Patchell 1896, s. 65). I selve Olden kunne man forøvrig ta inn på *W. Yris hotell*, og i Loen på hotell *Alexandra*. På østsiden av Lovatnet, inne i Kjenndalen, ble det satt opp en stue som turiststasjon. Gården Lunde i Jølster etablerte seg som turiststasjonen allerede rundt 1880, mens Daniel Aamot åpnet skysstasjon i Stardalen rundt 1890. I Fjærland ble hotell *Mundal* åpnet i 1891, og avlastet dermed Mikkel S. Mundal sin butikk som tidligere også hadde fungert som overnattingsted. (Slingsby 1904, Nielsen 1908, Nesdal 1983, Mundal 1991).

Skålatårnet var også et overnattingsalternativ for folk som ferdest på breen. Tårnet ble bygget i 1891 på toppen av fjellet "Skåla" etter initiativ fra dr. Hans Henrik Gerhard Klouman. Bergen turistforening overtok etterhvert ansvaret for tårnet og i 1899 var alt klart til å ta imot de første overnattingsgjestene. (Bing 1897, Notiser. Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1898, Faleide 1991).

### **Bygdefolket organiserte seg i skysslag**

Fra hotellene, gjestgiveriene og ikke minst fra kaiene der turistskipene la til, var det mange steder nødvendig å finne en transportordning for turistene inn til brearmene. I Olden innebar f.eks. transporten en møysommelig reise da denne lille bygda ligger relativt langt fra Brigsdalsbreen og Mjølkevolls breen som var og er de store bre-attraksjonene i området. Løsningen var at bygdefolket slo seg sammen i skysslag der hver og en stilte opp med det man hadde av hester og vogner. Denne transporten var først og fremst beregnet på turister som ønsket å se breen på nært hold, men fasilitetene kom trolig også brevandrene til gode. Skysslagene var organisert slik at sommerens inntekter ble delt imellom gårdbrukerne utpå høsten når turisttrafikken var over. Fra Olden til Eide ble turistene transportert med stolkjerrer langs bygdeveien. Fra Eide gikk turen med båt over Oldevatnet inn til Kvamme. Der møtte andre gårdbrukere opp på bryggen og kjørte turistene videre inn til breen. Etterspørselen etter båtskyss kunne være stor. I 1893 rodde man f.eks. 33 robåter over Oldevatnet, alle fulle av turister som ville se Brigsdalsbreen. Senere, i 1926 - 1927 kunne det på enkelte dager være 1300 mennesker som reiste

innover i dalen for å se på breene. (Nielsen 1908, s. 104, Prestgard 1928, s. 24, Eide 1955, s. 37, Eide 1959, s. 44).

I nabobygda Loen ble det både dannet skysslag og "Dampbåtlag". Som på Oldevatnet måtte turistene roes over Lovatnet frem til 1893 da man dannet dampbåtlaget, kjøpte båten *Gordon* og satte den inn i turisttrafikken. Dampbåter erstattet også robåtene på Veitastrondsvatnet inn til Veitastrond, på Jølstervatnet/Kjøsnesfjorden inn til Lunde, på Oldevatnet inn til Kvamme og på Strynevatnet over til Oppstryn. (Ibid). "Gjennem Anskaffelsen af Dampslupper er Adkomsten nu overalt meget let [...]", skrev Yngvar Nielsen i sin "Reisehaandbog over Norge" i 1908. (Nielsen 1908, s. 105).

I Fjærland gikk bøndene sammen i et andelslag i 1889. Da hadde de både rett og plikt til å stille hest og stolkjerre for transport av turister inn til breene. Samtidig var de pliktet til å stå for bygging og vedlikehold av kjærreveier. Inn til Bøyabreen ble det f.eks. bygget vei i 1891. Enkelte dager, når de store cruiseskipene anløp Fjærlandsfjorden, kunne det være bestilt hele 55 stolkjerrer til breen kl. 9 lørdags morgen, slik et eksempel fra 1912 viser. (Mauritzen 1991, s. 23).

### **De frivillige organisasjonene begynte å tilrettelegge for turisme**

I 1890-årene samarbeidet bygdefolket med enkelte turistforeninger for å utbedre bl.a. veier, broer og stier rundt Jostedalsbreen. I 1896 startet f.eks. Bergen fjellmannalag på arbeidet med å utbedre en sti fra Austerdalsbreen og opp på selve Jostedalsbreen etter ruten som William C. Slingsby hadde gått 2 år tidligere. I 1897 uttalte Kristian M. Bing at: "[...] ruten Austerdalsbræen - Olden er den mest storartede af Jostedalsbræens overgange". (Bing 1897, s. 84). Det var han som hadde vært foregangsmann for prosjektet året før. Amtsingeniør Borch hadde da fått i oppdrag å konstruere en sti i fjellsiden opp til det ovenforliggende breplataet. Dette prosjektet hadde forøvrig DNT bevilget 500 kr. av "statsbidraget" i 1895/96 for å få gjort. Stien ble konstruert ved å sprengte ut trinn i fjellet mellom Loke- og Odinsbreen i løpet av sommeren. Arbeidet ble avsluttet den 1. juli 1896 med det resultat at ca. 30 personer var i stand til å krysse Jostedalsbreen fra Veitastranden til Olden, så å si i hælene på Slingsby og Mundal. I årene som fulgte skulle dette komme til å bli en svært populær rute. (Bing 1897, Martens 1897, Backer 1961). I en artikkel om Bergens Fjellmannalag sin tur til Jostedalsbreen i 1908 uttrykte artikkelforfatteren t.o.m. et ønske om å gjøre Austerdalsbreen almindelig tilgjengelig:

Dernæst vil jeg fæste oppmerksomheten ved, at Norge ikke har råd til at spare de faa tusen kroner, som skal til for at Austerdalsbræen - det mægtigste av alle vore isvidundere - kan bli almindelig tilgjengelig. (Rønne 1909, s. 101).

DNT var med på å bidra til dette ved å støtte patentfører Lasse Neset i arbeidet med å etablere en turisthytte på Tungestølen, like ved Austerdalsbreen, f.o.m. 1910. Omtrent samtidig begynte organisasjonen forøvrig å støtte turiststasjonen Kronen i Jostedalen. (Kronen, Gjestebok for gården Kronen årene 1912-1951, Hagen 1992).

## 5.8. Turistenes påvirkning av lokalbefolkningen

Selv mot slutten av 1800-tallet var reisende et sjeldent syn i enkelte av bygdene rundt Jostedalbreen. Moorfield's reiseskildring fra 1888 er et eksempel på hvordan et møte mellom turistene og bygdefolket i de isolerte bredalene kunne fortone seg. Han og en kamerat ankom Nystølen ved Veitastrond hvor de skulle starte på en bretur og opplevde at det ble stor oppstandelse på seteren: "Here we found, that they had so few visitors, that we were objects of great terror to the children, and of intense curiosity to the older natives [...]" (Moorfield 1888, s. 43). Etter turen over breen ankom de gården Fonn i Stardalen hvor de ble møtt på liknende måte. Folk lurte dessuten på hvor de hadde kommet fra: "Whence we had come was therefore doubtless a mystery to these simple folk". (Moorfield 1888, s. 47). En liknende opplevelse hadde også William C. Slingsby på en liten gård etter nedstigningen av Kjenndalsbreen: "The people received us very hospitably, thought we had come from the skies and were long before they belived our tale". (Slingsby 1881, s. 108).

Mange steder tok det imidlertid ikke lang tid før enkelte bygdefolk viste stor interesse for turistenes og fjellsportsfolkenes turer på breen. Enkelte beretninger kan bekrefte at bygdefolket lot seg inspirere til å foreta breturer som ikke hadde noe med den tradisjonelle nytteferdselen på breen å gjøre. Fra Stardalen er det et eksempel på at bygdefolket gjorde etter turene til de tilreisende. Engelskmannen Russel Starr gikk over breen fra Stardalen til Veitastrond i 1885. Fire år senere var det flere i bygda som gikk den samme ruten, til de kunne se ned i Langedalen på Veitastrond-siden: "[...] to find out the way which Mr. Russell Starr had discovered". (Slingsby 1890, s. 27). Den samme idéen hadde tydeligvis noen på Veitastrond-siden også: "Like the Stardal men too, earley last summer, three guids in embryo crossed the snows to the head of Tværdal just to find out the way". (Slingsby 1890, s. 34).

I det siste tilfellet var det ifølge Slingsby tre førere som gikk over for å bli kjent på ruten. Disse karene kan nok hatt økonomiske motiver for turen, men samtidig er det mye som tyder på at mange av førerne hadde stor glede av turene sine. Tidligere har jeg vært inne på at førerne kunne være vel så entusiastiske og oppriktig interesserte som turistene. Midt i høyonna ble f.eks. Lars J. Batalden tilbudt å være med Slingsby og Ecroyd da de skulle utforske Mjølkevollsmbreen i 1884:

Lars, still thirsting for glory, and promised the use of my wife's ice-axe, hailed with delight the proposition that he should join us, and I believe would have been really glad to go without any payment whatsoever, had he wished to be niggardly, as he seemd to be very anxious to emulate the deeds of his ancestors, and to feel, as they undoubtedly did, at home on the snow-fields. (Slingsby 1904, s. 316).

Jens Gabriel Rustøen ble også spurt om å slå følge: “We pointed to the glacier sparkling like diamonds in the sun, showed him a business-like axe, which we had brought for his use, and asked him if he would go up there *“for moro skyld”* ? “Ja, Ja”, he replied”. (Ibid).

### “Utferdshug”

Det virker som om enkelte av de lokale karene adopterte det sportslige synet på bre- og fjellvandring som fjellsportsfolkene hadde. Johannes Vigdal uttrykte f.eks. skuffelse over at han og fjellsportsmannen H. A. Day ikke var de første som hadde gått Jostedalbreen på langs i 1901. En kaptein Edvard Aanes kunne nemlig fortelle dem at Bing hadde vært hele 3 år tidligere ute. (Day 1902, s. 148). Videre skrev Birger Huun at: “Mikkel Mundal var ingen almindelig fører, der gikk for å tjene nogen kroner om dagen ved å slepe turister over til Lunde. Han var den idealistiske sportsmann [...]” (Huun 1933, s. 245). Noe som kom klart frem da Slingsby foreslo for Mundal å krysse Fonndalskaret en av dagene etter deres utforskning av Austerdalsbreen. Men nei, det vil han ikke vite noe av. Det hadde vært gjort tidligere og smakte ikke av eventyr. Mikkel ble nesten fornærmet over Slingsby’s forslag. (Slingsby 1990, s. 163).

Mye tyder også på at enkelte breførere utover på 1900-tallet ble grepet av den samme entusiasmen over brenaturen som turistene og fjellsportsfolkene. Om Elias M. Hogrenning er det skrevet at:

Når det lid fram på sumaren og fjelli tek til å berrkast, lokkar dei og dreg. Og ein god dag stryk han frå kjerring og born og fer upp i fjelli og bredane [...] I eventyri les vi um vene gjentor som vart bergtekne. Men store, sterke menn kan og verta bergtekne av dei norske fjelli. Dei som fyrst vert bergtekne, kjem seg vondt eller aldri meir lause att. So er det og med Elias Hogrenning. (Myrhaug 1933, s. 247).

Patentføreren Tore O. Eide i Oldedalen skrev i den sammenheng en artikkel i Turistforeningen for Bergen by og stift sin årbok fra 1901 der han ble rent poetisk i sine begeistrete naturskildringer:

En faar “utferdshug” en saadan dag. Man drages mod høiden - husker alle fjeldturene med de storslagne utsyn over hei og tind, - man længes efter fjeldet med sne under fod og vekslende syn mod det evige blaa [...] Jeg vil med! Jeg vil vaske mig ren i de hvasseste vindes bad! Jeg vil høit! Jeg vil dukke mig ren i det skinnende døbefad. (Eide 1901, s. 28).

Mikkel Mundal uttrykte kanskje noe av det samme på sin spesielle måte da han sa: “Det er med fjeldture just som med tobak, faar man først smagen derpaa, saa er man ikke god for at holde op”. (Bing 1896, s. 27).

### Bygdefolkets friluftsliv

I eksemplene ovenfor dro breførerne og lokalbefolkningen på tur etter å ha blitt inspirert av fjellsportsfolkene, eller på initiativ fra disse. Fjellklatreren Henning Tønsberg mente at dette var vanlig blant fjellbøndene på denne tiden. Han skrev at fjellbøndene først ble inspirert til å foreta fjellturer for turens egen del etter at turistene og fjellsportfolkene hadde gått foran og “vist vei”. Den lokale gårdbrukeren Hans Olsen Vigdal sin bestigning av Store Skagastølstind, i “hælene” på dansken Carl Hall, ble brukt som et eksempel på dette:

I 1890 får vi atter se et av de overbevisende utslag av bondebefolkningens iboende evner, denne karakteristiske reageren når en annen utmerker sig - men først da. Danskens seire gav ikke sogningen Hans Olsen Vigdal ro. Alene og i all stillhet snek han sig op i Skagastølstinden og når plataet under Hefteyrennen. (Tønsberg 1933, s. 26).

I den sammenheng skriver Ben Johnsen følgende om fjellklattermiljøet på samme tid: “Det er [...] ytterst få eksempler på at førerne selv tok initiativ til turer eller dro av sted på egen hånd”. (Johnsen 1991, s. 84). Walt Unsworth hevder at det var tilsvarende forhold i Alpene på samme tid: “The great peaks and glaciers were of no interest to the native population before visitors arrived”. (Unsworth 1992, s. 23).

Slike eksempler er det heller ikke mange av fra Jostedalsbreen, men dette kan forklares med manglende kilder. Vi vet at bygdefolket ikke skrev om opplevelsene sine slik mange av turistene og fjellsportsfolkene gjorde. Likevel er det f.eks. dokumentert at gårdbrukerne Rasmus R. Aabrekke og Anders E. Brigsdal “gjenåpnet” overgangen mellom Oldedalen og Krundalen på eget initiativ i 1888. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev. 5. jun. 1890). Med gjenåpning mener jeg at rutene ble gått på nytt, etter å ha vært ute av bruk i en lengre periode. Samme år gjenåpnet Bertel E. Fonn og Hans E. Fonn, samt flere andre Jølstringer, ruten mellom Fonn i Stardalen og Fjærland. (Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 7). Videre ble det foretatt flere omfattende turer på initiativ fra A. Kvamme og Martines Kvamme fra Olden i 1894. Sammen med 4 sambygdinger gikk de bl.a. tur/retur fra gården Brigsdal, over Kattenakken, “[...] til øvre rand af Langedalsbræen”. (Ibid s. 9). A. Kvamme hevdet forøvrig at de var de første som gjorde denne turen. Samme sommer var 20 Lodøler på tur til “Lodalskaupen”. Fem av dem, deriblandt føreren Elias M. Hogrenning, besteg selve toppunktet. (Ibid).



Bing fortalte i den forbindelse om gårdbrukeren Kolbein Lasseson Erdal, som fulgte med ham på førstebestigningen av Tindefjeld ved Oppstryn i 1893, “[...] at han hadde vært oppe paa alle fjeldtoppe og tinder i Oppstryn undtagen Tindefjeld”. (Bing 1893, s. 29). Videre fortalte Sivert Nesdal at noen unggutter la ut på Bretur i 1895. De gikk fra Nesdal, opp Ruteflotdalen og bort til Kjenndalskruna. Derfra gikk de til Ståleskardet og Lodalskåpa, ned Brattebakkene til Bødal og hjem i båt over vannet. (Standal 1994).

Anders Lunde fortalte at det tidligere ble holdt bygdestevner “på toppen” av Lundeskardet hver sommer. (Lavik 1970, s. 1). “Rundt siste hundreårskifte var stemnehelga mellom sogningar og sunnfjordingar på Lundefjellet eit årvisst tiltak” (Bruaset 1996, s. 149). Tilsvarende stevner ble også holdt på fjellovergangene mellom Oldedalen og Stardalen, samt på Handspiki mellom Jostedalen og Skjåk. (Ibid). Som jeg har vært inne på tidligere var også mange av turistene i 1930-årene lokale bygdefolk som gikk på ski på breen, f.eks. i forbindelse med turer i påsken og pinsen. (Gredung, NBA's førerhåndbok for årene 1883 - 1940). På denne tiden ser det ut til at rekreasjon og naturopplevelser var vel så hyppige årsaker til at bygdefolket la ut på Bretur som f.eks. kommunikasjon og sosiale sammenkomster.

Disse eksemplene tyder på en gryende interesse for brevandring som friluftsliv blandt lokalbefolkningen fra rundt 1880 - 1890, og at denne interessen fikk rotfeste utover på 1900-tallet. Fra mitt ståsted er det rart om lokalbefolkningen ikke skulle få lyst til å dra på Breturer for turopplevelsens egen del. Eller som Tove Nedrelid sier det:

[...] samtidig som man kan fatte at menneskene mest brydde seg om den naturen som ga føden, faller det vanskelig idag å akseptere at ingen i primærnæringene skal ha hatt øye for det storslagne, fantastiske i norsk natur. (Nedrelid 1993, s. 29).

Spørsmålet er om slike turer hadde blitt gjennomført om ikke turistene hadde gått foran som eksempler på tilsvarende turer. Turene jeg har vist til ovenfor ble vel og merke ikke foretatt på direkte initiativ fra turistene, men det er god grunn til å hevde at lokalbefolkningen i disse tilfellene var påvirket av turistene og fjellsportsfolkene. Turene ble nemlig foretatt i en periode hvor de tilreisendes turer skulle være godt kjent blandt befolkningen i området.

Kun unntaksvis finnes det eldre eksempler på at lokalbefolkningen rundt Jostedalsbreen reiste på Breturer tilsynelatende for turens egne del:

I 1798 eller 1799 ved vinterstid vilde en Ola Bøyasva fra Fjærland tage på ski over til Jølster. Kommen op på storbræen fik han imidlertid lyst på en større tur. Og det berettes med krav på at være pålidelig, at han så drog nordover bræen helt til Opstryn via Greidungsbræen; han blev en dag i Opstryn og tog samme vei tilbage til Fjærland. (Turistforeningen for Bergen by og stift . Årbok 1895, s. 5).

Videre ble Lodalskåpa besteget allerede i 1844 av Gabriel Knutsen Bødal, Jon Samuelson Bødal og Ole Arnesen Dragsæt fra Innvik.<sup>18</sup> (Ibid, s. 6). De besteg fjellet fra Bødal og i den forbindelse skrev William C. Slingsby at: “[...] for many years a large reward was offered to any person or persons who should succeed in climbing the mountain from this side [fra Jostedalen]”. (Slingsby 1904, s. 333).

Likevel må konklusjonen bli at brevandring, som friluftsliv blant bygdefolket, først ble vanligere etter at turistene og fjellsportsfolkene for alvor begynte å ferdes på Jostedalsbreen f.o.m. 1880-årene.

---

<sup>18</sup> Noe forvirring synes det å være rundt navnene på disse karene. Helland opplyste f.eks. at førstebestigerne var Gabriel Grustøen, og to andre nordfjordinger. (Helland 1901, s. 4). Mens Slingsby hevder at det var Gabriel Rustøen, en kamerat av ham og en kar fra Innvik. (Slingsby 1884, s. 10, Slingsby 1904, s. 310). Et annet sted skrev han forøvrig Kristen Rustøen (Slingsby 1902, s. 92).

## 5.9. Sammendrag

Turismen og friluftslivet på Jostedalsbreen startet allerde rundt 1820 og trolig var det kontinuitet i turismen gjennom hele 1800-tallet. De første turistene oppsøkte breen p.g.a. sin naturinteresse. På mange måter kan det være vanskelig å skille mellom noen av disse turistene og naturvitenskapsfolkene. Turistene fremhevet imidlertid naturopplevelser og begeistring over selve friluftslivet i sine reisebeskrivelser. Mye tyder på at deres naturinteresse var med på å bane vei for den gryende naturfølelsen og naturdyrkelsen som la grunnlaget for turismen og friluftslivet videre utover på 1800-tallet.

Denne gryende naturfølelsen og naturdyrkelsen, forsterkes av nasjonalromantikken i perioden 1830 - 1850. Fjellet opphøyes til Norges "nasjonal natur". Samtidig medvirket industrialisering og urbanisering til at borgerskapet distanserte seg fra naturen. Naturen utgjorde ikke lenger et produksjonslandskap for dem. Istedet etablerte naturen seg som et fritids- og rekreasjonslandskap i borgerskapets bevissthet. Opplevelsen av naturen kom i sentrum, og ønsket om naturopplevelser gjorde at folk følte en draging mot fjell- og bre-landskapet. Disse faktorene førte til at fjell-turismen økte utover på 1800-tallet. Engelskmennene, som var kommet lenger m.h.t. industrialisering og urbanisering, viste vei og nordmennene fulgte etter, også på Jostedalsbreen.

Under siste halvdel av 1800-tallet var det betydelig turisttrafikk på Jostedalsbreen, med en økning i 1880- og 1890-årene. På denne tiden omfattet turistferdselen stadig flere ruter over breen. Dette var ruter som var kjent fra gammelt av, men som var gått ut av bruk rundt 1815, for så å bli gått opp igjen i løpet en ti-års periode f.o.m. 1880. Turistene holdt seg til disse kjente rutene og benyttet seg av veivisere på turene sine. Rundt hundreårskiftet går antall brevandrerer noe tilbake og trafikken utover på 1900-tallet var relativt liten. Først i 1930-årene tar trafikken seg opp igjen, dels fordi bygdefolket bruker breen mer aktivt i forbindelse med rekreasjon og dels fordi Jostedalsbreen markedsføres bl.a. i DNT's ulike publikasjoner.

En gruppe turister som gjorde seg spesielt bemerket i 1880- og 1890-årene var fjellsportsfolkene. De skilte seg ut fra den vanlige turist på flere måter. For det første foretrakk de å gå uten veivisere. De var av den oppfatning at det lå større utfordringer i turene ved å klare seg alene, eller bare sammen med likemenn. Turene deres var dessuten ofte preget av kamp med naturen, der utforskning av nye områder lenge var det essensielle. Etterhvert som disse områdene stadig ble mindre lå utfordringen i å finne nye

og gjerne vanskeligere ruter. Vanskelighetene og strabasene fikk ofte en sentral plass i reiseberetningene, og noen turer beskrives som rene felttog mot tindene.

Fjellsporten vokste frem parallelt med den nordiske idrettsbevegelsen, der naturidrettene stod sentralt på denne tiden. Impulsene til å drive fjellsport som naturidrett kom likevel trolig fra England, med engelske fjellsportsfolk som ønsket å drive "Outdoor life" i Norge. Fjellsporten var ett av flere uttrykk for en tidsånd i samfunnet der prestasjoner og individualisme stod sentralt. I tillegg hadde sannsynligvis nasjonalismen en viss betydning. Tindebestigninger ble i enkelte miljøer sett på som symboler på nasjonal selvhevdelse, i likhet med skiidrettene og polarekspedisjonene. Rundt hundreårskiftet dalte imidlertid interessen for Jostedalsbreen som arena for fjellsportsfolkene. Andre områder med ubestegede tinder virket mer forlokkende. Unntaksvis oppsøkte fjellsportsfolk breen utover på 1900-tallet, men da i forbindelse med skiturer, gjerne på vinterstid.

De viktigste årsakene til at Jostedalsbreen ble et attraktivt turistfelt var selvsagt de spektakulære omgivelsene, naturopplevelsene og utfordringene området kunne by på. Tidsånden på slutten av 1800-tallet var i tillegg med på å legitimere naturdyrkelse og turer i fjellet, samtidig som urbaniseringen og industrialiseringen var tiltagende i samfunnet. I tillegg fikk byborgerne mere fritid og bedre økonomi, kommunikasjonene rundt byene og rundt Jostedalsbreen ble bedre, samtidig som breen ble markedsført gjennom reisebeskrivelser og reisehåndbøker.

Noen av virkningene av den økte turismen var at det vokste opp en turistnæring rundt Jostedalsbreen. Hoteller ble bygget og skysslag ble organisert. Dette var faktorer som trolig var med på å gjøre reiser i området mer bekvem og mere tiltalende for et større publikum. En annen virkning av turismen var at lokalbefolkningen ble inspirert til selv å legge ut på breturer for turenes egen del. Breturer for fornøynsens skyld lar seg knapt dokumentere blant bygdefolket før mot slutten av 1800-tallet.

## 6.0. Veiviservesenet for Jostedalsbreen

Innledningsvis i dette kapitlet vil jeg kort gjøre rede for hvordan bygdefolket organiserte seg m.h.t. veivisere rundt 1750. Så vil jeg gjøre rede for fremveksten og organiseringen av det eldste offentlige veiviservesenet man kjenner til i Norge. Deretter vil jeg komme inn på hva som var opptakten til organiseringen av veiviservesenet, for så å greie ut om hvordan veiviservesenet ble organisert frem t.o.m. ansettelsen av de første veiviserne i 1828. Til slutt vil jeg vise hvordan amtet forvaltet veivisertjenesten frem t.o.m. 1881.

I andre del av kapittelt vil jeg gjøre rede for hvordan veiviservesenet ble reorganisert i løpet av 1880-årene og hvordan det senere ble privatisert. Avslutningsvis vil jeg komme inn på hvem breførerne var, og hvordan de fikk sin yrkesopplæring.

### Ledsagere for bygdefolket

I 1750 skrev Matthias J. Foss at dersom man skulle over breen måtte man ha med seg lokalkjente folk som ledsagere. Forholdene på overgangen mellom Krundalen i Jostedalen og Kvamme i Olden var så vanskelige at til tross for varder av tre:

[...] maa man have med sig herfra velbekiendte Folk til Ledsagere: at man ikke skal enten fare vild eller falde ned i de forborgne dybe Huler og Gab, som paa sine Steder findes paa Bræen, hvor Sneen kan være sammendreven og ligge løselig ovenpaa Hulerne og Bedække dem. (Foss 1750, s. 19).

På overgangen mellom Fåberg og Oppstryn var det noe lettere å finne veien ifølge Foss, men likevel: “[...] maa man have kiendte Veivisere med sig, eftersom Veiene ere ligesaa vildsomme og farlige her”. (Ibid, s. 20). Disse ledsagerne eller veiviserne var trolig personer som jevnlig hadde benyttet seg av de tradisjonelle breovergangene i forbindelse med handel og annen ferdsel, slik at de hadde bedre kjennskap til rutene enn andre. Ingenting tyder på at disse veiviserne var organisert på noe vis, eller tok seg betalt av sambygdinger.

## 6.1. Det offentlige veiviservesenet 1826 - 1881

Jeg har tidligere gjort rede for at tilreisende engasjerte veivisere i forbindelse med breturer f.o.m. 1820-årene. (Se s. 75). Både biskop Neumann, Bohr, Boeck og Keilhau hadde veivisere, og Neumann kunne fortelle at engelske turister også benyttet seg av lokale veivisere. (Neumann 1824, s. 59). De reisendes interesse for Jostedalsbreen la dermed grunnlag for ny næringsvirksomhet blant lokalbefolkningen. I begynnelsen var det fritt fram for private tiltak. Sokneprest Aabel hevdet f.eks. i 1826 at de reisende ble tilbudt veivisning av tilfeldige veivisere. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev datert 15. apr. 1826).

### Opptakten til organiseringen av det offentlige veiviservesenet

Når vitenskapsfolk og turister begynte å oppsøke Jostedalsbreen på begynnelsen av 1800-tallet, utgjorde disse et marked for veiviserne. Veiviserne var som sagt ikke organisert på noen måte, og tilbud og etterspørsel bestemte prisene på veivisertjenesten. Dette kommer fram i et brev fra sokneprest Aabel til amtmannen i Nordre Bergenhus Amt der soknepresten beklaget seg over at de reisende ble utsatt for vilkårlige og høye priser. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev datert 15. apr. 1826). I det samme brevet henviste han til en samtale mellom de to på sist avholdte sommerting for Luster og Jostedalen, hvor presten hadde foreslått:

[...] at der paa sidstnævnte Sted [i Jostedalen] maatte af Amtet indsatt vorte en vismand som mod en fastsat Betaling skulde være forbundet til at ledsage Reisende over den farlige og uveibare Justedals-Bræen til Nordfjord. (Ibid).

Aabel begrunnet initiativet med at dette for det første ville sikre de reisende en veiviser, samt at de reisende ikke: “[...] udsettes for enkeltes vilkaarlige og ubillige fordringer, men ogsaa for at sikre egnens beboere en passende Godtgjørelse for en saa farlig og besværlig Reise [...]”. (Ibid). En annen kilde som bekrefter at høye priser var et problem, er biskop Neumann i sin rosende omtale av veiviseren sin, “Skydsskafferen Bernt” fra Marifjøra:

[...] som og paa Bræerne; et paalideligt Menneske, og billig i sine Fordringer, hvilket sidste ellers begynder at gaae af Moden, siden Englænderne have faaet Vane paa at komme her, og med rund haand at udøse Sedler, ei blot af de hvide, men selv af de blaae og de gule, som havde de intet værd. (Neumann 1824, s. 59).

Av dette ser vi at sokneprest Aabels bekymringer var betimelige. Allerede i 1820-årene var omfanget av engelske turister på Jostedalsbreen så stort at det oppstod et behov for å regulere prisene på

veivisertjenestene. Det var altså starten på turismen og friluftslivet på Jostedalsbreen som førte til at det ble hensiktsmessig og nødvendig å organisere veiviserne i ett veiviservesen.

Som veiviser fra Sogn, anbefalte Aabel Paul Ottesen Mjelvær (1776-1847), som var eier og gårdbruker på gården Mjelvær i Jostedalen. Han ble beskrevet i brevet som redelig og godt kjent på breen, og de vilkårene han satte var både billige og passende ifølge folk som presten hadde snakket med. Bruket hans lå dessuten gunstig til og han var allerede den de fleste reisende henvendte seg til når de trengte en veiviser. Dette var også naturlig da gården fungerte som skystasjon på den tiden. Aabel foreslo avslutningsvis at veiviseren skulle avgis et mannskap fra det militære som hjelpere i forbindelse med veiviseroppdrag, samt at en tilsvarende anordning ble organisert i Nordfjord. (Ibid, S.A.B. 1875. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Sk.st. In. S. 2 A 3. 1843-1936. Brev datert 24. feb).

### **Organiseringen av det offentlige veiviservesenet**

Som følge av initiativet til Aabel kan man følge saksgangen i korrespondansen til og fra amtmannen i Nordre Bergenhus Amt fra perioden 15. april 1826 til 26. januar 1829. I hovedsak består denne korrespondansen av brev fra amtmannen til fogdene i Sogn og Sønd- og Nordfjord, og videreforsendelser til lensmennene i henholdsvis Jostedalen og Oppstryn, samt svarene på disse henvendelsene. Ett av svarene, fra lensmann Ole Hansson Urdahl i Jostedalen, støttet initiativet fra sokneprest Aabel. I et brev datert 29. september 1826 skrev han følgende:

[...] denne underretning ville blive meget nyttig og forebygge mange ubehageligheder ligesom og den foreslagne Paal Mielvær der er bekiendt af sin redelighed synes at være den aller bekvemmeste til at blive ansatt som Veiviser. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev datert 29. sep. 1826)

Fogd Endresen i Sogn kunne i tillegg begrunne behovet for en veiviser med at ordningen kunne virke forebyggende m.h.t. ulykker. Han skrev at han var:

[...] underrettet om, at der ofte reiser Folk over Justedalsbræen mellom Nordfjord og Sogn og det har ved flere Gange været Tilfælde, at folk ere paa saadan Reise omkomne ved at falde ned i Iissprekkerne, deels paa anden maade, saa anseer jeg det meget gavnligt at træffe Indrætning hvorved ovenmeldte Ulykker kan forebygges [...]. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev datert 25. feb. 1827).





Amtmann Hagerup fulgte også rådet fra sokneprest Aabel, om å undersøke om tilsvarende anordning var nødvendig i Nordfjord. Den 4. mai 1827 skrev sokneprest Kammermeyer et brev til fogd Hanssen i Sønd- og Nordfjord, hvor han gjorde rede for de undersøkelser han hadde foretatt, på amtmannens forespørsel:

Foranstaltningen er med Bifald funden baade nødvendig og høyst gavnlig; thi anbefales i saa henseende enten en eller begge de Mænd Lasse Lassesen og Anders Martinusen, der bor paa Gaarden Gredung, beliggende tæt under Bræen, som duelige, paalidelige og med den høyst farlige Vej saa bekiendte at bemeldte Function Kunde dem overdrages og de af Amtet dertil ansettes. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev datert 4. mai. 1827).

De to som ble anbefalt som veivisere fra Oppstryn var Lasse Lasseson Gredung (1785-1851) og Anders Martinusen Erdale Gredung (1791-1853), begge gårdbrukere på hvert sitt bruk på gården Greidung. (Aaland 1932, s. 253). I et brev fra lensmann Kirkhorn i Oppstryn anbefales dessuten gårdbrukeren og drifte karen Rasmus Martinusen Erdale (1788-1858) som veiviser på samme overgang,. (Ibid, brev datert 23. mai. 1827. Dette forarbeidet førte til at amtmannen henvendte seg til "Den Kongelige Norske Regjerings Justis- og Politi-Departement" i februar 1828. (Ibid. Kladd datert februar 1828). Et drøyt halvår senere lå den Kongelige resolusjonen av 20. september 1828 på amtmann Hagerups kontorpult. (Ibid, brev datert 4. okt. 1828). I resolusjonen står det følgende:

-Kongl. Res. 1. at her ved Foranstaltning af Amtmanden over nordre Bergenhus Amt skulle ansættes 2 Veivisere, den ene i Justedalen og den Anden i Indvigens Præstegjæld, til at ledsage Reisende, der pasere Justedals Bræerne, hvis Betaling m. B. reguleres af Amtmanden.

2. At vedkommende Sessionsdeputation bemundiges til indtil Videre til hjælp ved Veivisningen paa Forlangende at afgive til enhver af de ansættende Veivisere et ungt med de locale Omstændigheder nøie bekjent, værnepligtig Mandskab, hvis Tjenestetid fastsættes til 7 Aar, og hvem der skal paaligge, personligen at udføre den overtagne Ombudstjeneste. (Schmidt 1849. Kongelige Resolusjon av 20. september 1828).

Av dette ser vi at amtmannen i Nordre Bergenhus Amt, samt Justis- og Politi-departementet, anså det som viktig at det ble organisert et veiviservesen på breovergangen mellom Jostedalen og Stryn.

Ref. ang. Ansatt. af 2 Veivisere i Justedalens og Indvigens Præstegj. 661 1828.

**Kongl. Ref. 1.** at der ved Foranstaltning af Amtmanden over 20 Sept. nordre Bergenhus Amt skulle ansattes 2 Veivisere, den Ene i Justedalens og den Anden i Indvigens Præstegjæld, til at ledsage Reisende, der passere Justedals-Bræerne, hvis Betaling m. A. reguleres af Amtmanden. 2. At vedkommende Sessionsdeputation bemundiges til indtil Videre til Hjælp ved Veivisningen paa Forlangende at afgive til enhver af de ansættende Veivisere et angt med de locale Omstændigheder noie bekjendt, værnepligtigt Mandskab, hvis Tjenestetid fastsattes til 7 Aar, og hvemt det skal paaligge, personligen at udføre den overtagne Ombudstjeneste.

**Figur 20.** Den kongelige resolusjonen slik den ble trykket i Schmidt sin bok "Love, Anordninger, Tractater, Resolutioner, kundgjørelser, Departementsskrivelser, Circulær m.m. for Kongeriget Norge i Tidsrummet 1814-1848", i 1849.

### Ansettelsen av veiviserne

Så til selve ansettelsen av veiviserne. I det siste daterte brevet jeg har hatt til rådighet kunne fogden i Sønd- og Nordfjord informere amtmannen om at:

Efter Indberetning fra Lænsmand Kirkhorn have baade Lasse Lassesen og Anders Martinusen Gredung, erklæret sig villige til at paatage sig at være Veiviser for Reisende over Jostedalbræen fra Stryen af paa de i Amtets Skrivelse af 14de October f.A der angaaende omhandlede og med dette Conditioner. Af de nevnte mænd anseer Lænsmanden Lasse Lassesen Gredung for den bequemeste af disse tvende. Hvilket herved ærbødigst meddeles. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K l. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev datert 26. jan. 1829).

Av brevene fra perioden 1826 - 1829 fremgår det imidlertid ikke hvem som ble ansatt som veivisere i Jostedalen og Oppstryn, og heller ikke om det ble ansatt noen veivisere. Korrespondansen vedrørende saken etter den 26. januar har ikke vært å finne i arkivmappen. Men i fylkesmannens Journal 7, fra 1879 - 1882, henvises det i 1881 til beskikkelser av breførere fra 1829, så beskikkelsene ble foretatt. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. I.C.a. Jrl. 7. 1879-1882). I den sammenheng er det verdt å merke seg at det ikke finnes henvisninger til andre årstall før 1881 vedrørende denne saken i denne journalen.

Selve beskikkelsene av veivisere fra 1829 ble imidlertid innført i fylkesmannens kopibok fra 1826 - 1831. Initiativet fra sokneprest Aabel i 1826 førte altså både frem til en kongelig resolusjon og offentlige beskikkelser av veivisere både i Jostedalen og i Oppstryn. Beskikkelsene er datert 10. februar 1829, og den første beskikkelsen lyder: "Beskikkelse for Lasse Lassesen Gredung af Indvigens

Præstegjeld til at være Veiviser over Justedals Bræen fra Gredung til Mjelvær”.<sup>1</sup> Det henvises til kongelig resolusjon av 20. september 1828, og brevet fra justis- og politi-departementet 4. oktober 1828. Det andre punktet er beskikkelsen av brefører Paul Ottesen Mjelvær som er: “[...] beskikket til Veiviser over Bræen fra Sogn til Nordfjord”.<sup>2</sup> (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. I.B. Kb. 1. 25.7. 1826-31. 12. 1830. 1829. No. 21).

**Figur 21.** Beskikkelsen av Lasse Lassesen Gredung fra 1829. Hentet fra arkivet til Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. XIII. I.B. Kopibok 1. 25.7. 1826-31. 12. 1830. 1829. No. 21. Statsarkivet i Bergen.

<sup>1</sup> Fra Oppstryn hadde trolig både Lasse L. Gredung, Anders M. E. Gredung og Rasmus M. Erdale fungert som tilfeldige veivisere i tiden før beskikkelsen fant sted. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev datert 23. mai. 1827 og 26. jan. 1829). Sannsynligvis har det bodd potensielle veivisere på Greidung langt tilbake i tid. Gården har jo det fortrinnet at den ligger nærmest breen på Oppstryn-siden. Hvis veiviseryrket har gått i arv fra far til sønn, kan det tenkes at f.eks. Lasse Lassesen sin far Lasse Lassesen Folven (1767-1830) var brefører rundt 1800. (Aaland 1932).

<sup>2</sup> Paul Ottesen Mjelvær fungerte sannsynligvis som tilfeldig veiviser i tiden før han ble amtets offisielle veiviser. Han ble født i 1776 som eldste sønn og var voksen nok til å være veiviser i minst 30 år før han ble beskikket i 1829. Faren hans Otto Paulson Mjelvær (1747-1832) kan også ha vært veiviser før ham igjen. Det finnes nemlig mange eksempler på at veiviseryrket gikk i arv fra far til sønn. Slekten deres har vært brukere av gårdene Mjelvær, Lien eller Kronen helt tilbake til tidlig på 1600-tallet. (Øyane 1994). Dette er alle gårder som ligger gunstig til i forhold til breen og breovergangene, og det har vært veivisere i tilknytning til alle disse gårdene i perioder på 1800- og 1900-tallet.

### Beordring av vernepliktig mannskap i Jostedalen

I brevene fra perioden 1826 - 1829 fremgår det heller ikke noe vedtak om besikking av et "værnepligtigt Mandskab", som omtales i resolusjonen fra 1828. Sokneprest Aabel foreslo i 1826 at et slikt mannskap skulle bistå veiviseren. Resolusjonen fastslo videre at den lokale "Sessionsdeputation" skulle avgi unge, lokalkjente, vernepliktige menn som veiviserens hjelpere. Den eneste kilden som viser at denne ordningen trådte i kraft i denne perioden er et brev i privat eie, utformet som en "sessions-resolution". Av dette brevet fremgår det at Anders Andersen Haugen ble beordret til å bistå Paul Ottesen Mjølver i Jostedalen, som veiviser over Jostedalstræen:<sup>3</sup>

Sessions-Resolution for Ungt Mandskab Anders Andersen Haugen til at være til hjelp med Veivisningen over Jostedalstræen fra den 1ste August 1829. (Sessions-Deputation for det Sognske nationale Jægercorps den 13de October 1829).

Dette var i henhold til "Lov om Værnepligten" av 5. juli 1816. Der det i § 10 står følgende: "Til de civile Ombud afgives de fornødne unge Mandskaber, naar disse dertil er villige og af Overøvrigheden forlanges. De tjene som saadanne, i 7 Aar [...]". (Schmidt 1849, s. 17). Liknende ordning ble sannsynligvis også iverksatt i Oppstryn, uten at jeg har kilder som bekrefter dette fra denne perioden.

---

<sup>3</sup> Sannsynligvis Anders Andersson Haugen (1809-1882) som den gangen var 20 år. (Øyane 1994).

AMM. No. 131 248 24 9903 p. 119.  
964

I Anledning af indkommen Ansøgning fra Poul Olofson Michelson, født den 16. 28, som tidligere var Jostedalssbreen, om at ung Mandskab, Anders Andersen Haugen, af alt Lighedstid og Ansøgning, Løgs. No. 28. 10. 1809 1/2 maatte afgives til sig selv med Ansøgningen om Jostedalssbreen i den 1. Sedet for ansøgningen med kongelig Resolution af 10. September 1829. bliver herved udstædet saadan

Resolution.

Efter at man, i Folge de indhentede Oplysninger og derved forklarede Omstændigheder, har bragt i Erfaring, at den eller de nævnte i Ansøgningen om Jostedalssbreen, Anders Andersen Haugen, og alle andre, som i den 1. Sedet for ansøgningen med kongelig Resolution af 10. September 1829. er nævnte, og indtil videre

maa indvilges det herved, i Medhold af de Kongelige Anordninger, at Mandskabet Anders Andersen Haugen ansættes til sig selv med Ansøgningen om Jostedalssbreen - paa 7 - Aar fra den 1. September 1829, dog paa de Vilkaar, at han, i saadan Tid, steds selv skal forrette denne Tjeneste.

Naar saaledes disse 7 Aar ere udrundne, skal han, for al militair Forpligtelse, være aldeles fritagen; men skulle han invidertid fravige eller afgives fra Tjenesten, da bliver han straf i de militaire Regler igien at indføre.

Med den første indtræffende Completerings-Session møder Mandskabet med denne Resolution.

Sessions-Deputationen for det Kongelige nationale Regiments Corps den 13. October - 1829.

Ansøgningsmanden Poul Olofson Michelson, født den 16. 28, som tidligere var Jostedalssbreen, og alle andre, som i den 1. Sedet for ansøgningen med kongelig Resolution af 10. September 1829. er nævnte, og indtil videre

Stamps Koller

Sessions-Resolution

for Ungt Mandskab Anders Andersen Haugen til at være til sig selv med Ansøgningen om Jostedalssbreen fra den 1. September 1829.

Figur 22. "Sessions Resolution" for Anders Andersen Haugen fra 1829. Oppbevares privat. Eieren ønsker å være anonym.

## 6.2. Forvaltningen av veiviservesenet 1829 - 1881

Som jeg har nevnt tidligere, er det ikke arkivert noe korrespondanse vedrørende den offentlige veivisertjenesten på Jostedalsbreen etter beskikkelsene i februar 1829. Korrespondanse til og fra amtmannen angående denne saken ble trolig ikke gjenopptatt før i 1881. Dette viser fortegnelser gjort i journalen til fylkesmannen 8. april 1881. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. I.C.a. Jrl. 7. 1879-1882. 8. apr. 1881). Da skrev amtmannen i Nordre Bergenhus Amt et brev til fogden i Sogn:

Ved Kongl. Resol. af 20 Sept 1828 er bestemt, at der i Jostedalen skal være en Veiviser for at ledsage Reisende der passerer Jostedalsbræen og at hans Betaling derfor skal reguleres af Amtmanden. I den anledning skal jeg bede undersøgt og meddelt, om der nu er ansat nogen saadan Veiviser og i bekræftende Fald under hvilke Vilkaar. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev datert 8. apr. 1881).

Tilsvarende brev ble også sendt til fogden i Sønd- og Nordfjord. (Ibid). Av disse brevene kan det se ut som om amtmannen i Nordre Bergenhus Amt ikke var oppdatert m.h.t. veivisertjenesten. Dette er trolig riktig, for den siste veiviser-beskikkelsen amtmannen foretok selv er fra 1846. Da ble Knud Lassesen Gredung (1824-1857) beskikket som veiviser etter faren Lasse Lassesen Gredung. (April 1846. N 476. Fylk.m. S. og Fjrd. I.Aa. Kol. k.b. 35. 1845-1846. S.A.B, Aaland 1932).

### Overoppsynet med veivisertjenesten delegeres

Årsaken til at amtmannen ikke var oppdatert m.h.t. veivisertjenesten skyldes sannsynligvis at ansvaret for veivisertjenesten ble delegert til lavere myndigheter rundt 1850. Enkelte kilder tyder på at en slik delegering fant sted. En beskikkelse av Anton Thorsen Gredung (1799-1893) som veiviser ble f.eks. foretatt av lensmannen i Oppstryn i 1857, tilsynelatende uten at høyere myndigheter var inne i bildet. (S.A.B. L.m. Str. og Innv. 27,7. Jrl. 1856-1863).

Amtmannen har trolig ikke mottatt rapporter om hvordan veivisertjenesten ble forvaltet fra sine embetsmenn. Dette kan ha medført at amtmannen har mistet oversikten. Dessuten tyder enkelte kilder på at hverken fogd eller lensmann har hatt den helt store oversikten selv. I korrespondansen mellom amtmann, fogder og lensmenn i perioden 1881 - 1882, spørres det nemlig stadig etter kopier av gamle veiviserkontrakter, uten at slike kan finnes i noen arkiver. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev datert 26. sep og 19. nov. 1881 og 4. feb. 1882). Den eneste kilden som bekrefter beskikkelsen fra 1857 er f.eks. lensmannens journal. Noen kontrakt har ikke vært mulig å oppspore. (S.A.B. L.m. Str. og Innv. 27,7. Jrl 1856-1863. 19. Marts. 1857).

## Veiviserne fra Oppstryn

I 1881 var det tydelig at amtmannen ønsket å oppdateres m.h.t. veivisertjenesten. I svaret på amtmannenens henvendelse fra fogden i Sønd- og Nordfjord, ble det henvist til lensmannens beskikkelse utstedt den 8. mai 1857: “[...] for Anton Thorsen Gredung til at fungere som Veiviser over Breden fra Greidung i Opstryn til Mjelver i Jostedalen [...]”. Videre skrev fogden:

Anton T. Gredung er nu en gammel mand, der ikke paa flere Aar har fungeret som veiviser. - Losningen, som den kaldes, har i den senere Tid været udføret efter acort af hvem som helst og navnlig af Anton T. Gredungs søn, Thor Anthonsen Gredung. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev datert 2. mai 1881.).

I Oppstryn overtok altså Anton Thorsen Gredung som veiviser i 1857, mens det var sønnen Thor Antonsen Gredung (1834-1917) som fungerte som veiviser i 1881. Når sønnen overtok etter faren vet jeg ikke. Men kilder viser at sønnen f.eks. tok på seg et veiviseroppdrag i 1875. (B. 1875, s. 149).

Amtets første veiviser i Oppstryn, Lasse Lassesen Gredung, døde i 1851. Før den tid hadde han overlatt veiviseransvaret til sin sønn Knud Lassesen Gredung. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev datert 22. jun. 1881, Aaland 1932). Denne overtakelsen var amtmannen kjent med da dette var den siste beskikkelsen som ble foretatt fra hans kontor i april 1846: “-med Vedtagelse af navnet Knud Lassesen istedetfor Lasse Lassesen, ordlydende med sidstnævntes Beskikkelse af 10. Februar 1829”. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. I.Aa. Kol. k.b. 35. 1845-1846. April 1846. N 476).

Veiviseryrket i Oppstryn gikk altså i arv i to generasjoner inntil Knut Lassesen Gredung døde i 1857. Da beskikkelsen ble overført til Anton Thorsen Gredung på nabobruket. På dette tidspunktet var Knut Lassesen Gredung's sønn, Lasse Gredung, bare 11 år og for ung til å overta etter faren. (Aaland 1932, Folketellingen 1865. 331 B. Stryn). Senere fremgår det av korrespondansen at Anton Thorsen Gredung lot veiviseryrket gå i arv til sin sønn, Thor Antonsen Gredung, sannsynligvis en gang i 1860- eller 1870-årene, uten at det ble foretatt en formell overtakelse i samråd med det offentlige. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev datert 2. mai 1881). For fullstendig oversikt over veiviserne fra Oppstryn i perioden 1828 - 1870, se tabell 2 på neste side.

**Tabell 2.****Veivisere fra Oppstryn i perioden 1828 - 1870.**

Tabellen viser hvilke veivisere som tok på seg veiviseroppdrag på Jostedalsbreen fra Oppstryn i perioden 1828 - 1870. Nordre Bergenhus Amt er forkortet med NBA.

<b>Rasmus Martinusen Erdale</b>	- Kandidat til veiviserstilling i NBA i 1828
<b>Anders Martinusen Erdale Gredung</b>	- Kandidat til veiviserstilling i NBA i 1828
<b>Lasse Lassesen Gredung</b>	- Ansatt som NBA sin veiviser fra 1829 til 1846
<b>Knud Lassesen Gredung</b>	- Ansatt som NBA sin veiviser fra 1846 til 1857
<b>Absalon Absalonsen Ytreeide</b>	- Registrert som vernepliktig mannskap som skulle bistå NBA sin veiviser fra 1846
<b>Anton Thorsen Gredung</b>	- Ansatt som NBA sin veiviser fra 1857

**Beordring av vernepliktig mannskap i Oppstryn**

Når det gjelder beordring av vernepliktige mannskap i Oppstryn ser det ut til at amtmannen egentlig ønsket at Knud Lassesen Gredung skulle tjene sin verneplikt som "veiviser-dreng" i 1846, noe "Krigscommissariatet" gikk imot:

[...] paa Krigscommissariatets Skrivelse af 24. Marts 1846 om at Knud Lassesen Gredung ikke antages at kunne afgives til Veiviserdreng paa grund af foranførte har Amtet fundet sig foranlediget til at beskikke Knud Lassesen Gredung til Veiviser [...]. "- Det bemerkes at denne beskikkelse ikke fritager Knud Lassesen for den ham paaliggende Vernepligt. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. I.Aa. Kol. k.b. 35. 1845-1846. April 1846. N 476 og N 478).

Som veiviserens hjelper ble vernepliktige Absalon Absalonsen Ytreeide rekvirert. I henhold til pkt. 2 i den kongelige resolusjonen fra 1828. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. I.Aa. Kol. k.b. 35. 1845-1846. April 1846. N 478. Schmidt 1849, s. 17). Denne ordningen varte imidlertid bare i 6 år. Da Anton Thorsen Gredung ble beskikket fikk han nemlig ingen "veiviserdreng", ifølge lensmannens journal:

[...] med 1 bilag til Fogden i Sønd- og N. fogderi, skal jeg tillade mig at oplyse, at Gaardmand Anton Thorsen Grædung, paa Grund af Amtets foranstaaende paategning af 10 f.M, nu for mig har erklært sig villig til indtil videre at overtage Veivisertjenesten over Jostedalsbræen, uden at erholde noget ungt værnepligt Mandskab. (S.A.B. Lensmannen i Stryn og Innv. 27,7. Journal 1856-1863. 8. april 1857).

Dette kildematerialet viser at ordningen med et vernepliktig mannskap som skulle bistå veiviseren også ble praktisert i Oppstryn, som i Jostedalen, i én periode.



## Veiviserne fra Jostedalen

I 1881 ønsket amtmannen også å oppdateres m.h.t. situasjonen i Jostedalen. I svaret på amtmannens henvendelse, fra lensmann Faaberg, opplyses det at det ikke hadde vært ansatt noen veiviser i Jostedalen på de siste 7 å 8 år. Dette hadde imidlertid ikke medført noen vanskeligheter for de reisende, fordi det bodde en kar i dalen som var godt kvalifisert som veiviser. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev datert 19. apr. 1881).

Lensmannen siktet da til sin sønn Rasmus Larsson Faaberg (1843-1922). Hvem som var veiviser i Jostedalen etter at Paul Ottesen Mjelvær ble for gammel og før Rasmus Larsson Faaberg overtok rundt 1870 er uvist p.g.a. manglende kildemateriale.<sup>4</sup> Det eneste som synes på det rene er at brukerne av Faaberg, på ett eller annet tidspunkt, overtok veiviseransvaret. Da kan det tenkes at lensmann Lars Rasmusson Faaberg (1803-1883) selv fungerte som veiviser inntil sønnen kunne overta.<sup>5</sup> (Øyane 1994). For fullstendig oversikt over veiviserne fra Jostedalen i perioden 1820 - 1860, se tabell 3.

### Tabell 3.

#### Veivisere fra Jostedalen i perioden 1820 - 1870.

Tabellen viser hvilke veivisere som tok på seg veiviseroppdrag på Jostedalsbreen fra Jostedalen i perioden 1820 - 1870. Nordre Bergenhus Amt er forkortet med NBA.

<b>Endre Hansson Lien</b>	- Registrert som veiviser i 1820
<b>Anders O. Faaberg</b>	- Registrert som veiviser i 1820
<b>Claus Olson Elvekrog</b>	- Registrert som veiviser i 1820
<b>“Skydsskafferen Bernt”</b>	- Registrert som veiviser på breen i 1823
<b>Paul Ottesen Mjelvær</b>	- Ansatt som NBA sin veiviser fra 1829
<b>Anders Andersson Haugen.</b>	- Registrert som vernepliktig mannskap som skulle bistå NBA sin veiviser fra 1829
<b>Lars Rasmusson Faaberg</b>	- Registrert som veiviser i 1850-årene

<sup>4</sup> Veiviser-yrket kan ha gått i arv fra far til sønn. Paul Ottesen Mjelvær's eldste sønn, Anders Paulsen Mjelvær (1798-1858) tok f.eks. over bruket etter faren. Men om han, eller andre etterkommere overtok veiviseryrket, er det ingen kilder som kan bekrefte. Mjelvær fungerte forøvrig som skyssstasjon frem til 1875, da skyssansvaret ble overført til gården Nigar. (Øyane 1994, S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Sk.st. In. S. 2 A 3. 1843-1936. Brev datert 24. feb. 1875).

<sup>5</sup> Faren til lensmann Lars Rasmus Faaberg het Rasmus Endreson Faaberg (1802-1887) og flyttet fra Endreheim under gården Lien, til gården Faaberg i 1833. Jeg har ingen kilder som kan bekrefte at han var veiviser, men han var sønn til Endre Hansson Lien som var veiviser for Gottfried Bohr på hans tur til Lodalskåpa i 1820. (Øyane 1994).

### Det offentlige veiviservesenet anno 1881

I 1881 manglet brebygdene offentlig ansatte veivisere. Resultatet av dette var at prisene på veivisertjenestene ble vilkårlige, og gjerne for høye, til tross for at det var en viss konkurranse om veiviseroppdragene. I Oppstryn måtte Thor A. Gredung, som uoffisielt overtok som veiviser etter sin far, konkurrere med Jørgen Pedersen Grønfur (1843-1906). I et brev fra Grønfur til lensmann A. Lund i Stryn bekreftes det at prisnivået på veivisertjenesten kunne være relativt høyt:

[...] jeg har fulgt mange Reisende der over og jeg har hørt at der Blev Klaget til Amtet, at Thore er for Dyr, som han ogsaa er han tar fra - 20 Kr til 40 Kr. Jeg tengte da jeg hørte at det var klaget da tengte jeg det var en som hed Gulber i fra Kristiania som Jeg og min Broder Iver fulgte over i 1880 han var vred paa Thore for at han var for Dyr. (S.A.B.Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 22. jun. 1881).

I Jostedalen kunne Rasmus L. Faaberg sannsynligvis også ta seg godt betalt da han nærmest hadde monopol på veivisningen over til Oppstryn. Kanskje dette var bakgrunnen for at presten i Jostedalen, i 1881, tok initiativ ovenfor amtmannen for å få reorganisert veiviservesenet. I et brev til fogden i Sogn etterlyste nemlig presten Wollert Johan Lyder Davidson Frich fast ansatte veivisere:

Jeg skal tillade mig at udtale, at ansættelse af en Veiviser for Reisende, der Krysser Jostedalsbreen, maa efter min formening ansees for ønskelig, for ikke at sige nødvendig Foranstaltning, I de snart 5 Aar, jeg har boet i Jostedal og kommen i kontakt med alle de Reisende, har jeg ofte haat Anledning til at beklage, at jeg ikke har kunnet henvise dem til en fast ansat Fører, men har maattet overlade til dem selve at opsøge en Veiviser og at akkedere med denne om Betalingen, hvilket paa Grunn af de flestes Ubekjendskab til Sproget fører til atskillige Vanskeligheder. (Ibid. Brev 3. mai 1881).

Dette brevet ble videresendt til amtmannen i Nordre Bergenhus Amt som konkluderte med at det burde ansettes en veiviser i Jostedalen. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. I.C.a. Jrl. 7. 1879-1882. 20. mai 1881). Dette førte til at amtmannen sendte brev til fogdene i Sogn og Sønd- og Nordfjord der det ble henvist til “[...] Kongl. Resol. af 20 Sept 1828 [...]” hvor det var bestemt at det skulle være offentlig ansatte veivisere over Jostedalsbreen. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 8. apr. 1881). Det var i dette brevet han etterlyste informasjon om situasjonen m.h.t. veiviservesenet i begge fogderiene. Jeg minner om svarene, der det fra Oppstryn opplyses at Anton Thorsen Gredung hadde overlatt veiviseransvaret til sin sønn Thor A. Gredung. Og fra lensmannen i Jostedalen der det opplyses at Rasmus L. Faaberg var den som vanligvis tok på seg veiviseroppdrag på den siden av breen. (Ibid. Brev 19. apr. og 2. mai 1881).

### 6.3. Veiviservesenet reorganiseres 1881 - 1890

Situasjonen m.h.t. til veiviserne i 1881 var nesten den samme som i 1826, da sokneprest Aabel tok initiativet til et organisert veiviservesen. Denne situasjonen var neppe tilfredstillende, hverken for veiviserne, det offentlige eller de reisende. Dessuten forelå det en kongelig resolusjon som sa at det skulle være offentlig ansatte veivisere på Jostedalsbreen. Dette var bakgrunnen for at amtmannen i Nordre Bergenhus Amt startet reorganiseringen av veiviservevesenet i 1881.

#### Økonomiske forhandlinger.

Reorganiseringen av veiviservesenet skulle komme til å innebære tøffe økonomiske forhandlinger for Nordre Bergenhus Amt, spesielt i forbindelse med ansettelse av ny veiviser i Jostedalen. At det var relativt gode penger å tjene som veiviser på slutten av 1800-tallet er nemlig udiskutabelt. Inntektene kunne vel og merke variere avhengig av konkurransen, men 20 - 40 kroner for en tur over breen, som i sitatet ovenfor, var mye penger på den tiden. Et annet eksempel på god betaling er følgende episode fra Nesdal i Olden fra 1889. På den tiden var veiviserne i Oppstryn og Fåberg igjen organisert av det offentlige, men ny-oppgåtte breoverganger åpnet for at andre uoffisielle veivisere kunne tjene gode penger. Jacob Næsdal begynte f.eks. på eget initiativ som veiviser fra Olden.<sup>6</sup> På en tur forlangte han:

[...] 40 Kr for sig og en Ledsager hos en Tysker, han fulgte hertil f.A og uaget Tyskeren trackerte ham med baade Aftensmad og Øl til, knurrede han over at han ikke erholdt "Drikkepenge". De var gaaet ut Kl 3 Morgen og var her Kl 8 Aften og Føreren var sikker paa at være hjemme den næste dag. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 25. mar. 1890).

Lensmannen i Jostedalen konkluderte i den forbindelse med at: "Sligt forekommer mig at være vel skikket til at skremme Folk fra at besøge vore Tractr". (Ibid).

Når veivisertjenesten ble regulert av amtet måtte det opereres med mer moderate priser. Kanskje dét var en av grunnene til at amtet ikke til enhver tid ble holdt informert om hvem som var veivisere i 1860- og 1870-årene? I kontrakter fra 1883 kommer det f.eks. klart frem hvilken ulempe det kunne være for veiviserne at amtet regulerte prisene. Den gang var lønnen fastsatt til 12 kroner for overgangen mellom Greidung og Faaberg, med et tillegg av 2 kroner hvis turen tok mer enn 14 timer.<sup>7</sup> (Ibid. Kontrakt 26.

<sup>6</sup> Sannsynligvis Jacob Abrahamson Næsdal (1851-1905). (Aaland 1932).

<sup>7</sup> Til sammenlikning ble det i 1826 foreslått en betaling på 1 spesidaler (Delt i 5 ort á 24 skilling) og 60 skilling for å føre en mann på overgangen Greidung - Faaberg. (1 spesidaler var ca. 4 kroner ved overgangen til kronemyt i 1874). Fra midten av oktober til midten av mars anbefales det imidlertid å høyne betalingen til 2 spesidaler: "[...] da saavel Været

apr. 1883). Hvis man som uoffisiell veiviser noen ganger kunne få hele 40 kroner for en tur, innebar dette en lønnsforskjell på hele 28 eller 26 kroner i forold til amtets regulativ.

### Ny veiviser i Oppstryn

I Oppstryn var det lensmannen som fikk ansvaret for å lyse ut stillingen som amtets veiviser, og i bygda var det flere aktuelle kandidater. Jørgen Pedersen Grønfur skrev f.eks. til lensmannen at han hadde “stor trang” for penger og avsluttet brevet med en bønn til lensmannen: “Kjære jør vad jøres Kan for at faa mig ansat [...]”. (Ibid. Brev 22. jun. 1881). Grønfur var forøvrig gift med Pernille Knutsdatter Gredung, datteren til den gamle veiviseren Knut Lassesen Gredung. Det var Knut som var sønn til den første offentlig veiviseren fra Oppstryn, og normalt skulle veiviseryrket ha gått videre i arv fra Knut til sønnen Lasse Gredung. Men da Knut døde var Lasse bare 11 år og veiviseryrket ble overtatt av Gredung-familien på nabobruket. Grønfur skrev i den forbindelse at hans svigerbror Lasse lenge hadde ønsket at veiviser-kontrakten skulle tilbakeføres til familien. (Ibid. Brev 22. jun. 1881, Aaland 1932, S.A.B. Folketellingen 1865. 331 B. Stryn). Grønfurs instendige bønn og engasjement i saken bekrefter at det var økonomisk fordelaktig å være veiviser.<sup>8</sup>

I tillegg til Per J. Grønfur søkte også Rasmus Jansen Erdal og Thor A. Gredung på jobben.<sup>9</sup> Til tross for Grønfurs bønn anbefalte lensmann Lund Thor A. Gredung som veiviser. Lensmannens begrunnelse var som følger:

Jeg har intet synderlig personlig Bekjendskab til noen af Ansøgerne, men efter almindligt omdømme skal Thor Antonsen Gredung være den af den mest anbefalelsesverdige. (Ibid. Brev 22. jun. og 27. jun. 1881).

---

som Føret paa den tid er ustadigere enn paa den øvrige Aarets Tid”. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 15. apr. og 23. mai 1887).

<sup>8</sup> At veiviseryrket kunne hjelpe på økonomien tyder følgende på: I februar 1884 erklærte Lars Larssen Lien at han ønsket å ta på seg jobben som veiviser fra Jostedalen. Han gjorde dette for å hjelpe noen naboer og to husmenn under sitt eget bruk slik at disse kunne få en ekstra inntekt. Selv hadde han bare tenkt å ha det formelle ansvaret siden de andre karene ikke var tilstrekkelig kjent oppe på breen. Da dette kom for en dag ble disse oppfordret av lensmann Tvedt i Jostedalen til å gjøre seg kjent på breen og søke på nytt om et år: “[...] der er tre fire Personer, nemlig L. Liens 2de Husmænd og 2de af hans Naboer, der meget gjerne ønsker Posten, kunde det maaske henstilles til en eller flere af disse i indeværende Sommer, at erhverve det manglende Kjendskab til Bræen, mod Udsigt til Ansættelse senere. Det er alle unge og raske Mænd”. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. I.C.a. Jrl. 1883-1886. Brev 13. feb. og 24. mai 1884).

<sup>9</sup> Sannsynligvis Rasmus Jansen Erdal (1853-1924). (Aaland 1932).

Thor A. Gredung tok også selv initiativ direkte ovenfor amtmannen i Nordre Bergenhus Amt, vel et halvt år etter at han var blitt anbefalt av lensmann Lund:

I anledning af at min fader Anton Thors. Gredung, som beskikket og ansat Lods eller Veiviser over Jostedalsbreen er bleven saa gammel, at han for lengere Tid tilbage, ikke har været i Stand selv, at forrette som Veiviser men, at jeg som hans eldste Søn, og Gaardbruger Thor Antons. Gredung har fungert som Veiviser i lengre Tid. Saa er det jeg herved ærb. tillader mig at ansøge det høie Amt om at blive beskikket Veiviser fra Gredung i Stryen til Faaberg i Jostedalen. I 20 til 30 Aar har jeg forstaaet og forrettet i min Faders Sted, og Indherberget Reisende og min Dagboginviser, at de reisende, har fundet sig vel fornøiet i Hjemmet, saavel som paa Reisen. (Ibid. Brev 6. jan. 1882).

Amtmannen tok dette brevet og lensmannens anbefaling til følge og startet forhandlinger med Gredung. Forslag til kontrakter ble utvekslet og kommentert. I et brev framla Thor A. Gredung et forslag om at han, som offentlig veiviser, burde ha krav på halve betalingen hvis en konkurrent tok på seg å ledsage en reisende over breen. Dette begrunnet han med at han selv var kontraktbundet til hele tiden å være tiggjengelig for de reisende. (Ibid. Brev 26. okt. 1882). Det bekrefter også at konkurransen om turistene kunne være hard i Oppstryn på denne tiden. Kravet ble imidlertid ikke tatt til følge. Likevel kom partene til enighet i Oppstryn, og kontrakten mellom Thor A. Gredung og Nordre Bergenhus Amt ble underskrevet av veiviseren den 27. mars 1883 og "vedtages" av amtet den 26. april samme år. (Se figur 23 på neste side). Samtidig mottok Gredung NBA's førerhåndbok. I den skulle de reisende føre seg opp og legge til eventuelle kommentarer. Boken skulle så kontrolleres av fogden med jevne mellomrom, noe som også ble gjennomført f.eks. den 19.10. 1986. (Ibid. Kontrakt 27. mar. 1883, Gredung, NBA's førerhåndbok for årene 1883 - 1940). For fullstendig oversikt over veivisere fra Oppstryn i perioden 1870 - 1940, se tabell 4 på side 142.

**Figur 23. Kontrakt om Veivisertjeneste fra Opstryn over Jostedalbræen.**

1. Jeg Thor Antonsen Gredung paatager mig at forrett som Veiviser fra Gredung i Opstryn over Jostedalbræen.
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 nødvendigt 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 værge 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.
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\_ fjorten\_ 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, Braadder 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 måtte 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.

(S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Kontrakt 27. mar. 1883).

**Veivisere fra Oppstryn i perioden 1870 - 1940.**

Tabellen viser hvilke veivisere som tok på seg veiviseroppdrag på Jostedalsbreen fra Oppstryn i perioden 1870 - 1940. Nordre Bergenhus Amt er forkortet med NBA.

<b>Lasse Lassesen Gredung</b>	- Registrert som veiviser i 1871
<b>Thor Antonsen Gredung</b>	- Registrert som veiviser i 1870-årene - Ansatt som NBA sin veiviser fra 1883 - Patentfører for DNT fra 1890 til 1910
<b>Jørgen Pedersen Grønfur</b>	- Veiviserkandidat til stilling i NBA i 1883
<b>Rasmus Jansen Erdal</b>	- Veiviserkandidat til stilling i NBA i 1883
<b>Kolbein Lasseson Erdal</b>	- Registrert som brefører i 1893
<b>Tor Thorsson Gredung</b>	- Registrert som brefører i 1897
<b>Elias Monssen Hogrenning</b>	- Patentfører for DNT fra 1909 til ca. 1930
<b>Klaus Berge</b>	- Patentfører for DNT fra 1910 til 1934
<b>Rasmus Thorsson Greidung</b>	- Patentfører for DNT fra 1934 til 1943
<b>Per Jørgensen Grønfur</b>	- Patentfører for DNT fra 1934 til 1938
<b>Jørgen Grønfur</b>	- Patentfører for DNT fra 1939

**Ny veiviser i Jostedalen**

Den 20. mai 1881 ble det besluttet at det burde ansettes en ny offentlig veiviser i Jostedalen. Fogden i Sogn gav lensmann Lars R. Faaberg oppdraget med å lyse ut stillingen. Bekjentgjørelsen ble dermed lest opp på kirkebakken og oppslag ble hengt opp i prestegården den 24. november 1881. To anbud kom lensmannen i hende. Det ene var fra husmannsønnen og løskaren Anders Nielsen Faaberg og det andre fra gårdbrukeren og veviseren Rasmus L. Faaberg, lensmannens egen sønn.<sup>10</sup> (Ibid.

Brev. 4, 5, 10. jan og 2. jun. 1882). Om anbydernes kvalifikasjoner uttalte lensmannen følgende:

[...] Rasmus Larsen Faaberg er den Mand, som i flere Aar saagodtsom udelukkende har ledsaget de Reisende over Breden paa forannevnte Strøg. Han er saaledes vel bevandret og kjendt med Breden i enhver henseende, og mange saaledes have lært ham at kjende, som en erfaren, duelig og paalidelig Veiviser. Anders Nielsen Faaberg er meget litet bekjent med Reisen over Breden og i vanskelige Tilfælde har han ingen erfaring. Han ansees derfor være mindre paalidelig og stø. Jeg tør saaledes ikke anbefale ham til Veiviser over Breden. (Ibid. Brev 10. jan. 1882).

<sup>10</sup> Trolig var dette den samme Anders Nielsen Faaberg (1850-1931) som drev som husmann på plassen Bjørnheim, under gården Øvre Faaberg, f.o.m 1882. (Øyane 1994).

Rasmus L. Faaberg ble dermed anbefalt som veiviser av amtmannen den 6. februar 1882. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. I.C.a. Jrl. 7. 1879-1882. 6. feb. 1882).

Av korrespondansen fremgår det at det foregikk forhandlinger over flere måneder i første halvdel av 1882, mellom de to partene, om prisen på veivisertjenesten. Som betaling forlangte Rasmus L. Faaberg 20 kr for hver tur helt over breen. Thor A. Gredung hadde fått kontraktfestet bare 12 kr, mens tilbudet fra ham hadde vært helt nede i 8 kr pr. tur helt over breen. Amtmannen konkluderte derfor med at Faaberg sitt krav var for høyt og anmodet den nye lensmannen i Jostedalen, lensmann Tvedt, om å finne “[...] en paalidelig Mand, der maatte ville overtage Veivisertjenesten og Bæretjenesten over Jostedalsbræen for en rimeligere Betaling end af Rasmus Larsen Faaberg forlangte [...]”. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 1. mar. 1882).

Lensmann Tvedt syntes imidlertid ikke at den forlangte betaling var så urimelig. Han syntes derimot at Thor A. Gredung var for billig. I et brev til fogden i Sogn påpekte han at turen frem og tilbake over breen tok minst 2 døgn. Likevel ble han pålagt av amtet: “[...] at opfordre til Anbud paa Overtagelse af heromhandlende Veivisertjeneste”. (Ibid. Brev 23. mar og 4. apr. 1882).

Tydeligvis var det mindre konkurranse om den ledige veiviserstillingen i Jostedalen enn i Oppstryn. Dette tyder på at det var få jostedøler som var kompetente veivisere på Jostedalsbreen på denne tiden. Oppfordringen til å komme med anbud ble igjen opplest på kirkebakken og hengt opp i prestegården uten at noen meldte sin interesse. Først etter en muntlig henvendelse meldte det seg to karer; Anders N. Faaberg igjen og gårdbruker Lars Larsson Lien (1853-1917). Det bemerkes også at Faaberg ikke hadde trukket sitt anbud tilbake, og lensmann Tvedt understreket ovenfor fogden i Sogn at sistnevnte utvilsomt var den mest erfarne veiviseren. (Ibid. Brev 12. jun. 1882).

Så vanskelig var det å finne en kvalifisert veiviser i Jostedalen, som kunne bli enig med amtet om en rimelig godtgjørelse, at amtmannen i Nordre Bergenhus Amt ba Marine- og Post Departementet om å få lov til å utsette beskikkelsen av ny veiviser. Dette hadde departementet ingenting imot og dermed ble ansettelsen utsatt. (Ibid. Brev 19. sep. 1882). Når forhandlingene ble tatt opp på nytt året etter ble Rasmus L. Faaberg gjort oppmerksom på følgende:

[...] at det i nægtende Fald antagelig vil i Reisebøger og lignende blive indtaget til Underretning for de Reisende, at de ville kunne paaregne billigere Veiviser i Opstryn end i Jostedal, hvoraf



Følgen antagelig vil blive, at Overgangen over Bræen i Regelen vil blive foretaget fra Opstryn og ikke fra Jostedal. (Ibid. Brev 9. mars 1883).

På denne henvendelsen svarte Rasmus L. Faaberg at “[...] det maatte blive til en Byrde, forbundet med Andsvar og direkte Tab, at overtage Veiviser-tjenesten over Bræen for en Betaling som den i Kontrakten opstillede [...]”. (Ibid. Brev 3. apr. 1883). Disse langvarige forhandlingene bekrefter at enkelte veivisere sannsynligvis foretrakk å være “selvstendig næringsdrivende” så lenge det ikke var konkurranse om veiviseroppdragene. I Oppstryn var konkurransen stor og Gredung foreslo bare 8 kr som rimelig godtgjørelse pr. veiviseroppdrag. I Jostedalen ser det derimot ut som om Faaberg hadde monopol og nektet å skrive kontrakt med mindre betalingen var på kr 20 pr. veiviseroppdrag.

Mens forhandlingen pågikk kunne Faaberg uanfektet fortsette sin veiviservirksomhet. Høsten 1885 kom det sågar inn en klage på takstene han opererte med. Det var herrerne M. Daniel Friele fra Bergen og Herman Wedel Jarlsberg fra Christiania som uttrykte sin misnøye etter en tur over breen i august. De hadde skrevet klagen inn i en: “[...] Bog til antegning af Reisende [...]”, på gården Greidung, og klagen ble videresendt til amtmannen av lensmann A. Lund i Stryn. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 14. des. 1885. Ibid, brev 23. okt. 1885, Gredung, NBA`s førerhåndbok for årene 1883 - 1940).

Hvilke følger dette fikk for Faaberg er uvisst. I arkivet finnes det ikke korrespondanse i saken før fra april året etter. Da hadde saken tatt en helt ny vending. På initiativ fra lensmannen i Jostedalen erklærte nemlig Rasmus L. Faaberg seg villig til å skrive under på kontrakten med Nordre Bergenhus Amt. På de samme vilkårene som Thor A. Gredung inngikk på i 1883. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. I.C.a. Jrl. 1883-1886. Brev 9. april 1886. Ibid, og 12. apr. 1886). Kontrakten mellom Rasmus L. Faaberg og Nordre Bergenhus Amt ble undertegnet av veviseren den 29. april 1886 og av amtet den 31. mai samme år. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. I.C.a. Jrl. 1883-1886. Kontrakt 31. mai 1886). Figur 24 på neste side viser en kopi av kontrakten. For fullstendig oversikt over veivisere fra Jostedalen i perioden 1860 - 1940, se tabell 5 på side 146.

Følgen antagelig vil blive, at Overgangen over Bræen i Regelen vil blive foretaget fra Opstryn og ikke fra Jostedal. (Ibid. Brev 9. mars 1883).

På denne henvendelsen svarte Rasmus L. Faaberg at “[...] det maatte blive til en Byrde, forbundet med Andsvar og direkte Tab, at overtage Veiviser-tjenesten over Bræen for en Betaling som den i Kontrakten opstillede [...]”. (Ibid. Brev 3. apr. 1883). Disse langvarige forhandlingene bekrefter at enkelte veivisere sannsynligvis foretrakk å være “selvstendig næringsdrivende” så lenge det ikke var konkurranse om veiviseroppdragene. I Oppstryn var konkurransen stor og Gredung foreslo bare 8 kr som rimelig godtgjørelse pr. veiviseroppdrag. I Jostedalen ser det derimot ut som om Faaberg hadde monopol og nektet å skrive kontrakt med mindre betalingen var på kr 20 pr. veiviseroppdrag.

Mens forhandlingen pågikk kunne Faaberg uanfektet fortsette sin veiviser-virksomhet. Høsten 1885 kom det sågar inn en klage på takstene han opererte med. Det var herrene M. Daniel Friele fra Bergen og Herman Wedel Jarlsberg fra Christiania som uttrykte sin misnøye etter en tur over breen i august. De hadde skrevet klagen inn i en: “[...] Bog til antegning af Reisende [...]”, på gården Greidung, og klagen ble videresendt til amtmannen av lensmann A. Lund i Stryn. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 14. des. 1885. Ibid, brev 23. okt. 1885, Gredung, NBA's førerhåndbok for årene 1883 - 1940).

Hvilke følger dette fikk for Faaberg er uvisst. I arkivet finnes det ikke korrespondanse i saken før fra april året etter. Da hadde saken tatt en helt ny vending. På initiativ fra lensmannen i Jostedalen erklærte nemlig Rasmus L. Faaberg seg villig til å skrive under på kontrakten med Nordre Bergenhus Amt. På de samme vilkårene som Thor A. Gredung inngikk på i 1883. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. I.C.a. Jrl. 1883-1886. Brev 9. april 1886. Ibid, og 12. apr. 1886). Kontrakten mellom Rasmus L. Faaberg og Nordre Bergenhus Amt ble undertegnet av veiviseren den 29. april 1886 og av amtet den 31. mai samme år. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. I.C.a. Jrl. 1883-1886. Kontrakt 31. mai 1886). Figur 24 på neste side viser en kopi av kontrakten. For fullstendig oversikt over veivisere fra Jostedalen i perioden 1860 - 1940, se tabell 5 på side 146.

#### Neste side:

**Figur 24.** Kontrakten mellom Rasmus L. Faaberg og Nordre Bergenhus Amt fra 31. mai 1886. Hentet fra Fylkesmannen i Sogn og Fjordane sitt arkiv. XIII. I.C.a. Journal 7. 1879-1882. Statsarkivet i Bergen.



**Tabell 5.****Veivisere fra Jostedalen 1870 - 1940.**

Tabellen viser hvilke veivisere som tok på seg veiviseroppdrag på Jostedalsbreen fra Jostedalen i perioden 1870 - 1940. Nordre Bergenhus Amt er forkortet med NBA.

<b>Rasmus Larsson Faaberg</b>	- Registrert som brefører i 1870-årene - Ansatt som NBA sin veiviser fra 1886 til 1890
<b>John Andreas Snethun</b>	- Registrert som brefører i 1880
<b>Johannes Eriksen Snethun</b>	- Registrert som brefører i 1880
<b>Johannes Hansen Vigdal</b>	- Registrert som brefører fra 1880-årene - Patentfører for DNT, for Jostedalsbreen og Hurrungane, fra 1890 til 1902
<b>Lars Larsson Lien</b>	- Ansatt som NBA sin veiviser fra 1890 - Patentfører for DNT fra 1890 til 1907
<b>Anders Grov</b>	- Registrert som kjentmann på breen i 1890-årene
<b>Lars Rasmusson Faaberg</b>	- Patentfører for DNT fra 1910 til ca. 1930
<b>Lars Haugen</b>	- Registrert som brefører i 1912
<b>Tøger Larsson Faaberg</b>	- Patentfører for DNT fra 1930 til 1956
<b>Anders Hesjevoll</b>	- Patentfører for DNT fra 1933 til ca. 1950
<b>Halvor Horpen</b>	- Patentfører for DNT fra 1935 til 1956
<b>Thøger Kronen</b>	- Patentfører for DNT fra 1934
<b>Leif A. Nordheim</b>	- Patentfører for DNT fra 1934

**Veiviserkontraktene reforhandles**

I januar 1890 kom det en henvendelse til amtet i forbindelse med prisene på veivisertjenesten.<sup>11</sup> Brevet er et godt eksempel på at en frivillige organisasjon prøver å påvirke det offentlige til fordel for sine egne medlemmer. Avsenderen var nemlig Den Norske Turistforening, som ønsket å forandre prisene på veivisertjenestene over Jostedalsbreen til fordel for turistene:

Man finder den efter Kontrakten heraf flydende Betaling adkillig for høi og antager, at den i betragtelig grad vilde hindre Turister fra Overgangen over Bræen. Turistforeningen vil, som

<sup>11</sup> De kontraktfestede prisene for en veiviser var 12 kroner for hver tur mellom Greidung og Faaberg, med et tillegg på 2 kroner hvis turen tok mer enn 14 timer. For bærer skulle det betales 10 kroner mellom 14. april og 29. september og 8 kroner ellers i året. I tillegg kom avgifter for leie av utstyr. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Kontrakt 31. mai. 1886).

etter deres mening passende Godtgjørelse nævne: For føreren Kr 12.00, de fornødne Rekvizita som Taug, thi m.a. iberegnet. For Bæreren Kr. 6.00 [...]. (Ibid. Brev 24. jan. 1890).

Anmodningen fra DNT ble tatt til følge av amtmannen og Thor A. Gredung ble forespurt om han var villig til å inngå kontrakt på disse nye betingelsene. På dette svarte han som følger:

Deres ærede skrivelse er modtaget og Bemærket. Jeg skulde ønske at Lensmanden vilde gjøre sig en tur over Justedals-Bræen - Jeg skal følge ham for ingen Betaling - saa er jeg sikker paa at de ikke vilde synes at Førerlønnen er for høi. At faa Bærer for Kr. 6 tror jeg vilde Blive en umuelighed da det er som oftest paa den travleste aarstid [...]. Nogen skikkelig mand kan ikke faaes at bære over Bræen for Mindre end Kr. 10 og at reise alene er umuligt. Jeg er sikker paa at alle som har reist der, ikke synest at Betalingen er for høi og jeg er ligeledes sikker paa at de ikke vil faa nogen paalidelig fører at reise for Mindre Betaling. (Ibid. Brev 30. jan. og 13. feb. 1890).

Likevel ser det ut til at Thor A. Gredung gikk med på et kompromis. I et annet brev bekreftet han nemlig at han gikk med på at betalingen skulle være 18 kroner for 2 mann, slik DNT hadde foreslått. Dette var 2 kroner mindre enn det kontrakten fastslo for perioden mellom 14. april og 29. september. Amtmannen ser ut til å ha klart å overtale Thor A. Gredung ved å love ham 14 kroner hvis han lot være å ta med seg bærer og gikk alene over bræen. (Ibid. Brev 17. feb. 1890). På den måten kunne amtmannen imøtekomme anmodningen fra DNT uten å komme i konflikt med veiviseren i Oppstryn.

Det samme tilbudet som Gredung gikk inn på her ble også forelagt Rasmus L. Faaberg i Jostedalen. Amtmannen husket nok de årelange forhandlingene med Faaberg fra noen år tilbake og gav lensmannen følgende ordre:

Vægrer han sig derfor, anmodes Hr. Lensmanden om at undersøge og meddele, om der er nogen anden bekvemt boende, paa Bræen kjendt, paalidelig Mand, der vil indgaa paa saa danne Vilkaar. Kan man ikke faa afsluttet Kontrakt paa de anførte Betingelser med nogen til Veiviser skikket Jostedøl, vil der antagelig opstaa spørgsmaal om at henvise de reisende, der ønsker at gaa over Jostedalstræen, til at indrette Reisen saaledes, at de befare Bræen med Stryn som Udgangspunkt, saaledes at Veiviser i Jostedal bliver overflødig. (Ibid. Brev 26. feb. 1890).

Rasmus L. Faaberg sitt svar ble et bestemt nei og lensmannen startet enda en gang undersøkelser om hvorvidt det fantes andre aktuelle veiviserkandidater i Jostedalen. (Ibid. Brev 18. mar. 1890). Igjen var det Lars Larsson Lien som meldte sin interesse:

Angaaende hans Kvalificationer oplyses, at han er i sin kraftigste Alder og er en frisk Kar. Paa Bræen siger han sig godt Kjendt, og er det mig bekjendt, at han i de Aar jeg har været bosat her, tildels flere gange om Aaret, har befaret Bræen. (Ibid. Brev 25. mar. 1890).

I motsetning til Faaberg aksepterte Lien betingelsene oppsatt av Nordre Bergenhus Amt, men betvilte at han kunne skaffe en bærer for bare 6 kroner. (Ibid. Brev 18. mar. og 25. mar. 1890). Likevel anmodes fogden om å la lensmannen i Jostedalen avslutte kontrakten med Rasmus L. Faaberg og å la det skrives ny kontrakt med Lars L. Lien. (Ibid. Brev 23. og 29. apr. 1890). "Rasmus Faaberg modtog Opsigelse og fratraadte 31. juli fra hvilken Tid Lars Lien har forpligtet sig". (Ibid. Brev 29. aug. 1890). Lien fungerte dermed som amtets veiviser f.o.m. sommeren 1890. Ivertfall mens han var hjemme. Lien var nemlignogså fehandler og var ute på ferdifter i lengre perioder av gangen.<sup>12</sup> (Ibid. Brev 27. aug. 1890 og 4. feb. 1891).

### Veiviser på ny rute fra Olden

I 1880 var John Andreas Snethun, og trolig også Johannes Eriksen Snethun, med på å gjenopppta bruken av den gamle ferdselsveien mellom Krundalen og Loen, som ikke hadde vært i bruk siden 1814.<sup>13</sup> Utover i 1880-årene begynte de å føre reisende over denne ruten til Norfjordbygdene Loen og Olden. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 18. mar. 1890, Notiser. DNT årbok 1881, E.B.H. 1884.).

Etterhvert som turistene begynte å søke nye ruter på breen ble det aktuelt for Nordre Bergenhus Amt å vurdere ansettelse av nye veivisere. Ifølge lensmannen i Jostedalen så det ut som om overgangen mellom Krundalen og Olden: "[...] ville fortrænge Faaberg - Strynelinjen", og ut fra dette anbefalte han amtmannen å skrive kontrakt med begge Snethun-karene, samt med Jacob Næsdal, som tok på seg veiviseroppdrag fra Olden. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 18. og 25. mar. 1890, Øyane. 1994). Amtmannen fulgte rådet og beordret fogden i Sønd- og Norfjord til "[...] at undersøge mod hvilken billigste Betaling en i Olden bosat, bekvemt boende og til Fører skikket mand og indgaa Kontrakt om veivisertjenesten til Krondalen i Jostedal. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 23. apr. 1890).

<sup>12</sup> Dette var også grunnen til at lensmannen i Jostedalen ikke lyktes i å få Liens underskrift på noen kontrakt før i februar 1891. (Ibid. Brev 27. aug. 1890 og 4. feb. 1891).

<sup>13</sup> Trolig var dette John Andersson Snethun (1838-1909), kårmann på gården Snøtun. Og Johannes Erikson Snethun (1858-1941), gårdbruker på Nigar, Mjølvær (bnr.3). (Øyane 1994).

I Olden kunne M. Bødal opplyse, på vegne av Anders Ellingsen Brigsdal og Rasmus Rasmusson Aabrekke (1864-1918), at disse hadde gjort seg kjent på ruten mellom Olden og Krundalen og var interessert i veiviseroppdrag: "En eller begge af ovennevnte er villige at paatage sig at være fører for Reisende over Bræen. Begge har en fast Karakter og er paalidelige Karle". (Ibid, Brev 5. jun. 1890, Aaland 1932). I det samme området ble forøvrig Jens Gabriel Rustøen nevnt som en annen aktuell kandidat. (Ibid, Brev 30. juni 1890). Men fogden anbefalte amtmannen å ansette Brigsdal og Aabrekke. (Ibid, Brev 17. jul. 1890). Saken avsluttes imidlertid fra amtmannens side sommeren etter, uten at noen var ansatt. I juni 1891 fikk amtmannen nemlig et brev fra Den Norske Turistforening's sekretær der det stod at Lars Jansson Batalden, etter anbefaling fra enkelte turister, var ansatt som foreningens fører fra Olden, mellom Olden og Krundalen:

Da den norske Turistforening ifølge Skr. af 2 d.M har truffet Overenskomst med Lars Jansen Batalden i Olden som fører paa Bræovergangen mellem Olden og Krundalen i Jostedal, findes ikke grund til videre Forføining [...]. (Ibid, Brev. 18. jun. 1891).

Dette gjorde amtets engasjement i saken overflødig, og jeg har ikke funnet noen annen korrespondanse som omhandler dette i amtmannens arkiv. For fullstendig oversikt over vevisere fra Olden i perioden 1890 - 1940, se tabell 6.

**Tabell 6.**  
**Vevisere fra Olden i periode 1880 - 1940.**  
 Tabellen viser hvilke vevisere som tok på seg veiviseroppdrag på Jostedalsbreen fra Olden i perioden 1880 - 1940. Nordre Bergenhus Amt er forkortet med NBA.

<b>Jacob Abrahamson Næsdal</b>	- Registrert som brefører i 1890
<b>Lars Jansson Batalden</b>	- Registrert som brefører i 1884 - Patentfører for DNT fra 1890 til 1891
<b>Jens Gabrielson Rustøen</b>	- Registrert som brefører i 1884 - Veviserkandidat til stilling i NBA i 1890
<b>Anders Ellingsen Brigdal</b>	- Veviserkandidat til stilling i NBA i 1890
<b>Rasmus Rasmusson Aabrekke</b>	- Veviserkandidat til stilling i NBA 1890 - Patentfører for DNT fra 1898 til 1935
<b>Rasmus Kristenson Rustøen</b>	- Registrert som brefører i 1892
<b>Anders Kvamme</b>	- Registrert som brefører i 1894

<b>Martines Kvamme</b>	- Registrert som brefører i 1894
<b>Tore O. Eide</b>	- Patentfører for DNT fra 1903 til 1932
<b>Ole Benes</b>	- Registrert som brefører i 1908
<b>Rasmus Rasmusson Aabrekke</b>	- Patentfører for DNT fra 1934 til 1964
<b>Ola T. Eide</b>	- Patentfører for DNT fra 1934 til 1963
<b>Ola J. Kvamme</b>	- Registrert som brefører i 1934

### Veiviser på ny rute fra Krundalen

Parallelt med arbeidet med å finne en veiviser fra Olden ble lensmannen i Jostedalen beordret til å inngå kontrakt med en veiviser i Krundalen, for overgangen mellom Krundalen og Olden. (Ibid. Brev 29. apr. 1890). Dette ble imidlertid vanskelig:

I Krundalen har det ikke lykkedes at faa engasjeret nogen Veiviser, hvilket mulig har sin Grund i at, de, der kunde være Spørgsmaal om, er Driftebønder, som paa den Aarstid derfor ikke ville være bundet ved nogen Forpligtelse. (Ibid. Brev 4. feb. 1891).

Snethun-karene som bodde i Krundalen var tydeligvis ikke interessert. Dessuten var behovet for en egen veiviser i Krundalen omdiskutert, fordi Lars L. Lien, som hadde veiviseransvaret mellom Fåberg og Greidung, bodde slik til at han også kunne føre turister over til Olden. (Ibid. Brev 27. aug. 1890). I 1891 hadde Nordre Bergenhus Amt altså bare to ansatte veivisere, Lars L. Lien i Jostedalen og Thor A. Gredung i Oppstryn. P.g.a. et gryende engasjement fra Den Norske Turistforening hadde amtet avsluttet arbeidet med å ansette veivisere på de nye breovergangene. Engasjementet fra DNT sin side skulle vise seg å være så stort at de ønsket å ta over hele organiseringen av veiviservesenet på Jostedalsbreen.





**Figur 25.** *Fra venstre: Breførerne Mikkell S. Mundal, Anders Lunde og Thor A. Gredung. Henholdsvis hentet fra Søgneand 1992, s. 16, Huun 1900, s. 32 og Ryssdal 1974, s. 13.*

#### 6.4. Veiviservesenet privatiseres

Det var trolig økningen i fjellturismen i Norge generelt, på slutten av 1800-tallet, som førte til at Den Norske Turistforening startet organiseringen av sitt landsomfattende patentførervesenet i 1890. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Sk.st. In. S. 2 A 3. 1843-1936. Brev 30. mai 1890). I forbindelse med dette førervesenet var det også naturlig å ansette breførere i bygdene rundt Jostedalsbreen. Den 30. mai 1890 henvendte Andersen Aars, sekretæren i DNT, seg til amtmannen for Nordre Bergenhus Amt i denne sakens anledning:

Saaledes som det muligens vil være Herr Amtmanden bekjendt, vil Turistforeningens Direction gennem Istandbringelse og Uddeling af Førerbøger udfærdigede nogenlunde i Lighed med dem, hvormed deres Førere er forsynede, forsøge om muligt at faa istandbragt en Ordning af vort Lands Førervesenet, der neppe under nuværende Forholde kan siges at modsvare de Fordringer som det stedse voksende Turistliv stiller dertil. (Ibid).

Videre i brevet ble det foreslått at amtets to veivisere i Oppstryn og Jostedalen skulle utstyres med turistforeningens førerpatent og det opplyses i tillegg at “[...] der allerede fra Turistforeningens side er skeet Henvendelse til Johannes Vigdal i Hafslo [...] og [...] Lars Jensen Batalden i Oldøren [...]”. (Ibid). Amtmannen var positiv til turistforeningens initiativ og konkluderte med at: “Antagelig vilde det være bedst, at disse sager helt overgik fra amtet til turistforeningen”. (Ibid. Brev 3. jun. 1890). I svaret fra amtmannen opplyses det videre om arbeidet som var blitt gjort i forbindelse med undersøkelsene rundt eventuelle ansettelser av veivisere i Olden og Krundalen. Amtmannen kunne også informere om at det var behov for veivisere mellom Fjærland og Lunde i Jølster, samt mellom Loen og Jostedalen. (Ibid).

I 1890 ble 18 bre- og fjellførere ansatt av DNT som patentførere i ulike deler av fjell-Norge.<sup>14</sup> Tre av dem hadde patent på en eller flere breoverganger på Jostedalsbreen med utgangspunkt fra gården eller bygda hvor de selv bodde. Disse var Thor Antonsen Gredung i Oppstryn, Lars Larsson Lien i Jostedalen og Lars Jansson Batalden i Olden. I tillegg ble Johannes Hansson Vigdal fra Hafslo patentfører for Jostedalsbreen og Hurrungane. Nordre Bergenhus Amt avsluttet sannsynligvis sitt engasjement rundt førervesenet i løpet av 1891. Fra tiden etter 18. juni finnes det ihvertfall ingen korrespondanse i sakens anledning i amtmannens arkiv.

<sup>14</sup> I den forbindelse kan det nevnes at DNT allerede hadde innført takster for veivisere på en del breoverganger i Jotunheimen, før selve patentførerordningen kom igang. (Jensen 1943).

## Patentførerordningen

Besittelsen av patentførerbeviset gjorde førerne pliktet til å føre turistene over ulike deler av breen på den eller de rutene de hadde patent på. For å bli tildelt Turistforeningens patent måtte man være kjent på breen og forøvrig inneha de nødvendige egenskaper:

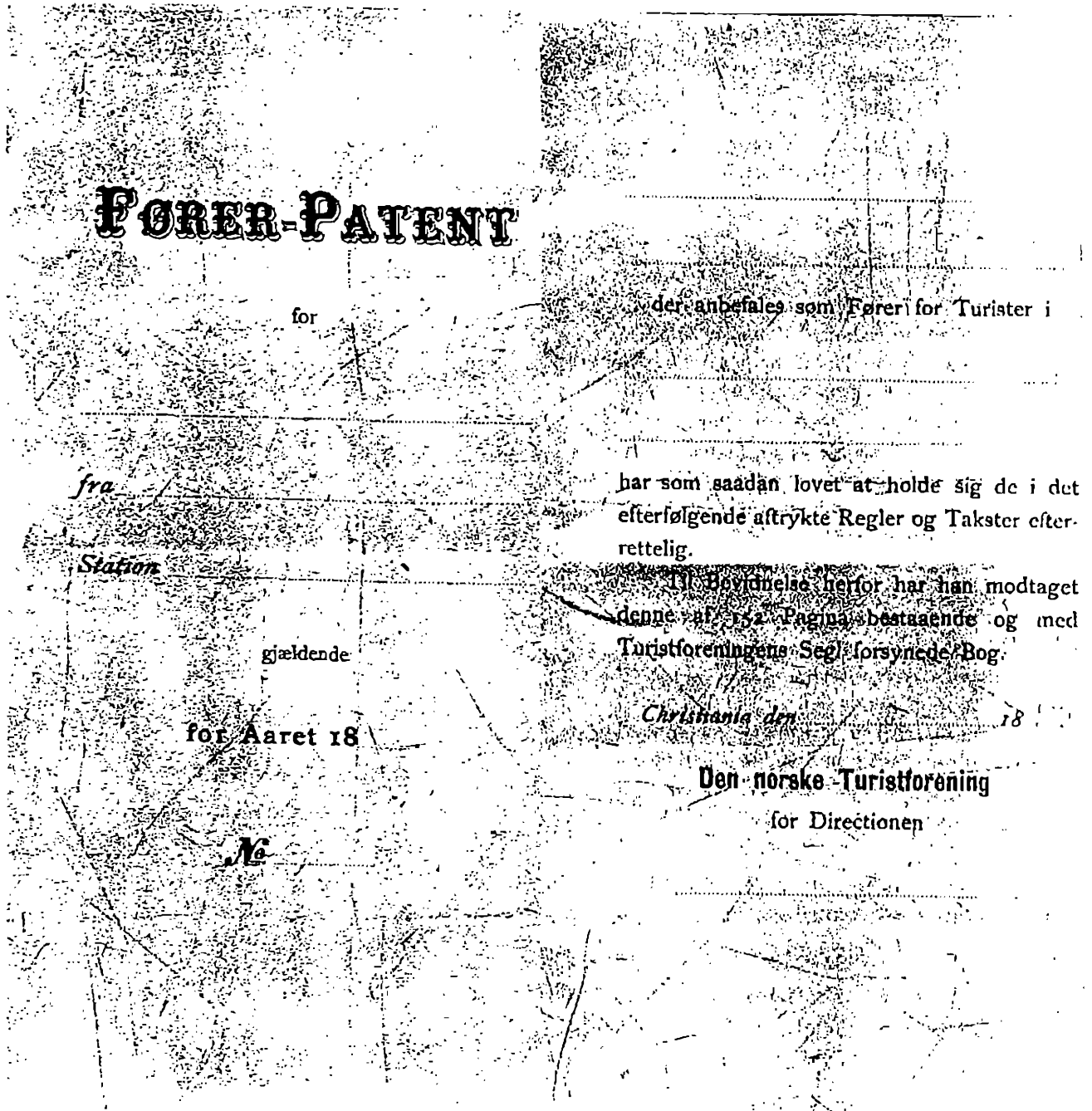
Førerpatent utstedes av Turistforeningens Direction og meddeles efter dens nærmere Bestemmelse til den, der paa fyldestgjørende Maade har godtgjort at være kjendt i vedkommende egn og at have de for en fører i Almindelighet nødvendige Egenskaber. Det lyder paa Navn og maa under ingen Omstændigheder udlaanes eller overdrages til andre. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Sk.st. In. S. 2 A 3. 1843-1936. § 1. Kop. F-p. vedl. br. f. DNT t. NBA.30. mai 1890).

Førerpatentet var gjeldende i ett år av gangen og patentføreren forpliktet seg til å alltid ha med seg patentførerboken for å vise den fram på turens begynnelse. Den reisende skulle etter endt tur oppfordres til å føre inn navn, beskrivelse av turen og summen på betalingen i patentføreboken. Som en kontroll skulle patentførerboken hvert år sendes inn til turistforeningen for godkjennelse og fornying, eller inndragelse. Det siste var straffen for eventuelle brudd på de reglene som patentet innebar. (Ibid. § 2 og § 3.). På denne måten kunne DNT ha kontroll med hva hver og en av førerne foretok seg i løpet av sesongen. Allerede i 1891 førte denne kontrollen til at DNT hadde betenkeligheter med å forhandle frem en ny kontrakt med Lars J. Batalden:

[...] at man ifjor Vaar efter forskjellige Reisendes Anbefaling ansatte Lars Janssen Batalden i Olden som Fører for den ovennævnte Strekning; da man imidlertid for enkelte Tures Vedkommende fandt hans Taxter noget høie, vil Directionen før den iaar fornyes hans Førerbog være betenkt paa at føre Forhandlinger med ham om en Nedsættelse, spesielt i Taxten for Breovergangen til Krøndalen, hvor hans Forlangende var - ibergnet 1 Mand til Følge - 24 Kroner hvori dog indbefattet ogsaa Roning over Oldenvandet. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 2. jun. 1891).

Jeg har forøvrig ikke kjennskap til noe kildemateriale som tyder på at Batalden fikk videre engasjement som patentfører etter 1891.

Det er også et relativt lite kildemateriale som kan fortelle oss mer om detaljene rundt DNT sin organisering av patentførervesenet. Som nevnt tidligere er foreningens arkiv pr. idag hverken ordnet eller katalogisert og har ikke vært tilgjengelig for meg av praktiske årsaker. Det er av den grunn i hovedsak årsmeldinger og gamle førerpatenter som forteller oss noe om formalitetene rundt det nye førervesenet.



Figur 26. Kopi av de to første sidene fra DNT sin patensførerhåndbok fra 1890. Hentet fra arkivet til Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. XIII. I.C.a. Journal 7. 1879-1882. Statsarkivet i Bergen.

## Førerpatentet

Førerpatentet innebar en rekke plikter for breførerne. For det første måtte de være tilstede på gården gjennom hele sesongen da førerens hjemplass var oppgitt som utgangspunkt for breturene i reisehåndbøker e.t.c. For det andre måtte de være utstyrt med passende og forsvarlig utstyr og var forpliktet til å bære den reisendes bagasje “[...] indtil en Vægt af 12 Kilogram”. Videre skulle de se til broer og varder som turistforeningen hadde satt opp og melde ifra når noe ikke var i forsvarlig stand. Førerne var også “[...] pligtigt til at opføre sig høflig ligeoverfor den Reisende, at advare ham mod Fare samt efter bedste Evne sørge for hans Behagelighed og Sikkerhed [...]”. Sist men ikke minst var førerne forpliktet til “[...] at holde sig de vedfødte, af ham vedtagne, Takster [...]”. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Sk.st. In. S. 2 A 3. 1843-1936. § 4 - 9. Kop. F-p. vedl. br. f. DNT t. NBA. 30. mai 1890).

Pliktene var mange og det står lite i reglementet om førernes rettigheter. Paragraf 4 er i så måte et unntak. Der står det at: “Utilbørlig Behandling og urimelige Forlangenheder fra den Reisendes Side vil ligeledes berettige Føreren til at nægte at fortsætte Turen”. (Ibid. § 4).

Turistforeningen på sin side forpliktet seg til å informere turistene om breførernes navn og oppholdsted i sesongen: “Turistforeningens Direction vil drage Omsorg for, at Førerens Navne og deres Stationer bekjentgjøres i Aarbogen og paa anden hensigtssvarende Maade”. (Ibid. § 9). På denne måten visste brevandrerne hvem de skulle søke og hvor de kunne finne en anerkjent fører. Dette gav trolig patentførerne et fortrinn fremfor eventuelle uoffisielle breførere i bygda.

## Patentførerne og andre breførere

Turistforeningen foretok nye ansettelser utover i 1890-årene. På ruten mellom Fjærland og Lunde, hvor amtmannen hadde opplyst at det var behov for fører, ble Mikkel S. Mundal fra Fjærland ansatt i 1898. På den andre siden av breen tyder mye på at Andreas Lunde allerede hadde fungert som fører fra Lunde turiststasjon og over til Fjærland siden 1880-årene. (Mundal, DNT`s patentførerhåndbok for årene 1898 - 1903, Søgnesand 1992, s. 1).

I 1911 var det ansatt 7 patentførere i bygdene rundt Jostedalssjøen. I Oppstryn hadde Klaus Berge og Elias Monsen Hogrenning (1873-1932) overtatt etter Thor A. Gredung, som gav seg en gang mellom

1907 og 1910.<sup>15</sup> (Gredung, DNT's patentførerhåndbok for årene 1890 - 1907, Fortegnelse over førere. DNT. F-p. Årb. 1923, s. 20). I Jostedalen overtok Lars Rasmusson Faaberg (1866-1957) etter Lars L. Lien. I Olden ble Lars J. Batalden erstattet med Rasmus Rasmusson Aabrekke (1864-1918) og Tore O. Eide. I Veitastrand ble Lasse Næsset ansatt som fører og fra Fjærland står Mikkel S. Mundal fortsatt oppført som fører. (Fortegnelse over førere. DNT. F-p. Årb. 1911, s. 212, Øyane 1994, Aaland 1933).

Som jeg har vist tidligere var det imidlertid ikke alle breførerne på Jostedalsbreen som fikk amtets veiviserbevis eller turistforeningens førerpatent. Jeg har f.eks. nevnt at breførerne Jørgen P. Grønfuld og Rasmus J. Erdal ikke nådde opp i konkurransen med Thor A. Gredung om amtets veiviserbevis i Oppstryn i 1880-årene. I Jostedalen var heller ikke Rasmus L. Faaberg den eneste veiviseren til tross for at han var amtets offisielle f.o.m. 1886. John A. Snethun, Johannes E. Snethun og den kommende patentføreren Lars L. Lien var alle kompetente veivisere på samme tid. I Olden var Jacob A. Næsdal tidlig ute med å vise vei for turister, og både Jens G. Rustøen, Rasmus R. Aabrekke og Anders E. Brigdal "konkurrerte" med Lars J. Batalden om turistforeningens patentførerbevis i 1890. Omtrent på samme tid var også Johannes H. Vigdal, Mikkel S. Mundal, Andreas Lunde, Elias M. Hogrenning, Lasse Næsset o.a. aktive førere på hver sin kant av breen

Reisebeskrivelsen til engelskmannen Hoddinott i DNT sin årbok fra 1892, viser hvordan dette "nettet" av offisielle og uoffisielle breførere kunne fungere på Jostedalsbreen på denne tiden. Først besteg han Lodalskåpa fra Bødalsæter med patentfører Lars J. Batalden som fører. Noen dager senere hyret han Rasmus Rustøen til å føre seg over Oldeskaret til Stardalen. Derfra tok han seg videre til Lunde i Jølster på egen hånd. På gården Lunde fikk han endelig Andreas Lunde til å føre seg over Marabreen til Fjærland. (Hoddinott 1892). På tilsvarende måte ble flere av medlemmene i Bergens Fjellmannalag ført rundt på Jostedalsbreen i 1908. Fra Bødalsæter i Loen førte Simon Bødal hele gruppen opp på toppen av Lodalskåpa. Mens Rasmus R. Aabrekke førte dem fra Olden og over Jostedalsbreen til Tungastølen dagen etter. (Nielsen 1908). For fullstendig oversikt over veiviserne fra Fjærland og Veitastrand i Sogn, Lunde og Stardalen i Jølster, samt Loen i Nordfjord, se tabell 7, 8, og 9 på s. 157 og 158.

<sup>15</sup> Elias Monsen Hogrenning var opprinnelig fra Hogrenning ved Lovatnet og debuterte som fører derfra. Men som 25 åring slo han seg ned i Flo-bygda i Stryn. I 1898 giftet han seg nemlig med "jorgjenta" Johanne Fagerheim på Flo i Oppstryn. (Myrhaug 1933).

**Tabell 7.****Veivisere fra Fjærland og Veitastromd.**

Tabellen viser hvilke veivisere som tok på seg veiviseroppdrag på Jostedalnbreen fra Fjærland og Veitastromd i Sogn, henholdsvis i perioden 1887 - 1940 og i perioden 1897 - 1940.

<b>Veivisere fra Fjærland 1887 - 1940</b>	
<b>Mikkel S. Mundal</b>	- Registrert som brefører fra 1887 - Patentfører for DNT fra 1898 til 1930
<b>Kristian Virkesdal</b>	- Registrert som brefører i 1890-årene
<b>Johannes Mundal</b>	- Registrert som brefører i 1890-årene
<b>Hans Bøium</b>	- Registrert som brefører i 1890
<b>Erik Øygard</b>	- Patentfører for DNT fra 1930 til 1956
<b>Veivisere fra Veitastromd 1897 - 1940</b>	
<b>Sjur Olsen Hedlaren</b>	- Registrert som brefører i 1897
<b>Lasse Olsen Næs</b>	- Registrert som brefører i 1897
<b>Lasse Næsset.</b>	- Patentfører for DNT fra 1910 til 1934
<b>Nils Neset</b>	- Patentfører for DNT fra 1934 til 1955

**Tabell 8.****Veivisere fra Lunde og Stardalen.**

Tabellen viser hvilke veivisere som tok på seg veiviseroppdrag på Jostedalnbreen fra Lunde og Stardalen i Jølster, henholdsvis i perioden 1880 - 1940 og i perioden ca. 1890 - 1940.

<b>Veivisere fra Lunde i perioden 1880 - 1940</b>	
<b>Andreas Lunde</b>	- Registrert som brefører fra 1880-årene
<b>Daniel Ivarson Søgnesand</b>	- Registrert som kjentmann på breen i 1894
<b>Anders Lunde</b>	- Registrert som brefører i 1919 - Patentfører for DNT fra 1927 til 1936
<b>Veivisere fra Stardalen 1890 - 1940</b>	
<b>Elling Aamot</b>	- Registrert som brefører i 1890
<b>Daniel Aamot</b>	- Patentfører fra 1934 til 1959

**Tabell 9.****Veivisere fra Loen i Nordfjord i perioden 1896 - 1940.**

Tabellen viser hvilke veivisere som tok på seg veiviseroppdrag på Jostedalsbreen fra Loen i Nordfjord i perioden 1896 - 1940.

<b>Simon S. Rødi</b>	- Registrert som brefører i 1896
<b>Ole O. Bødal</b>	- Registrert som brefører i 1896
<b>Simon Bødal</b>	- Registrert som brefører i 1908
<b>Lars Næsdal</b>	- Registrert som brefører i 1908
<b>Anders Næsdal</b>	- Registrert som patentfører for DNT i 1923
<b>Arnbjørn Nesdal</b>	- Patentfører for DNT fra 1911 til 1936
<b>Rasmus Myrhaug</b>	- Patentfører for DNT fra 1927 til 1936
<b>Jacob Hogrenning</b>	- Patentfører for DNT fra 1937 til 1977
<b>Hans H. Nesdal</b>	- Patentfører for DNT fra 1937
<b>Einar R. Bødal</b>	- Patentfører for DNT fra 1937



## 6.5. Breførerne

Breførerne på Jostedalsbreen kom selvsagt fra bygdene rundt breen. De var som regel gårdbrukere og bosatt på en av gårdene som lå nærmest breen, lengst oppe i dalen. For dem var føreryrket en sesongbetonet binæring som kom i tillegg til driften av gården.

Noen av de breførerne som var aktive rundt hundreårsskiftet kunne vise til en familietradisjon der mannfolkene hadde vært veivisere på breen i generasjoner. De var opplært til å bli breførere av sine fedre og førte selv tradisjonen videre ved å lære opp sine sønner. Andre hadde etablert seg som førere i løpet av 1880- og 1890-årene som følge av økningen i turismen og fjellsporten på denne tiden. Mange av dem som tilhørte denne siste gruppen var opplært i føreryrket av fjellsportsfolkene.

I dette kapitlet vil jeg først gjøre rede for den gamle tradisjonen hvor kunnskapen og kjennskapen til breen ble overført fra generasjon til generasjon. Deretter vil jeg gjøre rede for hvordan mange breførere ble opplært og påvirket av fjellsportsfolkene, for til slutt å komme inn på hvordan utdanningen av nye førere ble organisert i mellomkrigstiden. Avslutningsvis vil jeg vise til noen beretninger om hva føreryrket kunne innebære i praksis.

### Breførere i flere generasjoner

Breførerne som førte folk over breen mellom Greidung i Oppstryn og Fåberg i Jostedalen på begynnelsen av 1900-tallet, kunne vise til lange breførertradisjoner i familien. Breførerne på denne overgangen hadde i generasjoner bodd på gårdene Greidung (Tidligere Gredung) og Nedre Fåberg som er blant de øverste gårdene i henholdsvis Erdalen og Jostedalen.

På Greidung har det f.eks. vært navngitte breførere i 170 år, helt tilbake til 1829. I en og samme familie har mannfolkene vært breførere i 4 generasjoner, siden 1857 og frem til våre dager. Tor Greidung, den siste i rekken, gav seg nylig som aktiv patentfører. Hans far Rasmus Thorsen Greidung, bestefar Thor Antonsen Gredung og oldefar Anton Thorsen Gredung var alle breførere.<sup>16</sup> (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br Brev 6. jan. 1882, Pers. med. Tor Greidung 1997, Aaland 1932). På nabobruket, på samme gård, bodde også den familien som kunne vise til breførertradisjoner helt tilbake til 1829, Lasse Lassesen Gredung som første generasjon og sønnen Knud Lassesen Gredung

<sup>16</sup> I den gamle førerhåndboken til Thor A. Gredung står Tor Thorsson Gredung også oppført som brefører ved en anledning i 1897. (Gredung, NBA's førerhåndbok for årene 1883 - 1940). Trolig var dette også en av sønnene til Thor A.

som andre generasjon. Sistnevnte virket som veiviser helt frem til sin død da naboen Anton Thorsen Gredung overtok.<sup>17</sup> (Ibid. Brev 22. jun. 1881).

Det er bare familien Faaberg i Jostedalen som kan vise til flere generasjoner med førere. Tøger Larsson Faaberg (1896-1968) var den siste i rekken av hele 6 generasjonsledd. Av kilder som jeg har gjort rede for tidligere har jeg funnet ut at faren hans, Lars Rasmusson Faaberg, var patentfører for DNT, bestefaren Rasmus Larsson Faaberg, var veiviser for Nordre Bergenhus Amt og at oldefaren, Lars Rasmus Faaberg også var brefører. Om tippoldefaren var brefører er imidlertid usikkert, men tipp-tippoldefaren, Endre Hansson Lien var med sikkerhet veiviser på breen i 1820-årene. (Se s. 75).

Sønnene lærte breen å kjenne på føreropdrag sammen med fedrene sine. I tillegg til å se og lære hadde de dessuten en viktig funksjon. De var nemlig først og fremst med for at faren skulle unngå å måtte gå alene over breen tilbake igjen. De hadde altså en sikkerhetsfunksjon, og noen ganger var de også med som bærere.

Det er ingen andre breførerfamilier som har holdt seg til føreryrket i så mange generasjoner. Slik er familiene på Greidung/Fåberg-overgangen unik. Grunnen til at breføreryrket kunne gå i arv fra far til sønn i så mange generasjoner akkurat her, er kontinuiteten i ferdselen mellom Oppstryn og Jostedalen. Mellom disse bygdene har det vært kontinuerlig ferdsel, med sikkerhet fra 1750 og helt frem til idag, noe som har skapt et grunnlag for breføring i alle disse årene. På de andre tradisjonelle breovergangene var det, som nevnt tidliger, et lengre avbrekk i ferdselen på 1800-tallet. Slik at det ikke ble naturlig for eventuelle veivisere i andre bygder å lære bort sine brekunnskaper til neste generasjon. Derfor var det relativt uerfarne karer som etablerte seg som breførere i andre bre-bygder på slutten av 1800-tallet.

<sup>17</sup> Denne familien bodde på "Lassebruket". (Aaland 1932). Breføreryrket kom forøvrig tilbake til familien ved at svigersønnen til Knud Lassesen Gredung, Jørgen Pedersen Grønfur (1843-1906) ble brefører. Sønnensønnen, Per Jørgensen Grønfur (1872-1939) var også en aktiv brefører i likhet med oldebarnet; Jørgen P. Grønfur (f. 1901) som utgjorde det siste generasjonsleddet i breførerfamilien. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 22. jun. 1881, Mork 1988).

## De nye breførerne

Med økningen i turismen på Jostedalsbreen f.o.m. 1880-årene dukket det opp et behov for breførere i stadige flere bygder rundt breen, noe jeg har gjort rede for tidligere. I likhet med de etablerte førerfamiliene kom de nye breførerne fra gårdsbruk som lå i nærheten av breen. Disse karene var vant til å ferdes i utmarken i forbindelse med fedrifter, seterliv, utslåtter, jakt, fangst og annen ferdsel. Mikkel S. Mundal var f.eks. godt kjent i fjellet etter lange økter med "smalajag" om høsten (Mauritzen 1991, s. 19) og den blivende patentføreren Rasmus R. Aabrekk (1890-1976) ble sendt til fjells for første gang som 8-åring for å gjete en gjeiteflokk på 60 - 70 dyr. (Hagen 1982, s. 69). Det var derfor naturlig at fjellsportsfolkene søkte turkamerater og førere blant gårdbrukerne i bre- og fjell-bygdene. (Slingsby 1902, s. 102).

Noen av drifteveiene gikk som kjent over breen, og seterveiene kunne være bratte og kronglete. Gjeting av dyr, samt innsankingen om høsten kunne medføre utsatt klyving i bratte fjellskråninger. Det fortelles at noen av de karene som ble med fjellsportsfolkene på tur var de samme som ble tilkalt når det var en geit eller sau som hadde gått seg fast oppe i fjellet. Slingsby skrev i den forbindelse følgende om den blivende patentføreren Lars J. Batalden:

For many years Lars has been the man at Olden who has undertaken the rescue of any unfortunate goat that had got stuck on rocks [...] in fact he is the general volunteer for any adventurous work to be done [...]. (Slingsby 1884, s. 6).

Det er imidlertid viktig å påpeke at det var de generelle ferdighetene i å ferdes i utmark, og ikke kjennskapen til breen, som førte til at disse karene var naturlige taulagskamerater for fjellsportsfolkene. Enkelt hadde faktisk liten eller ingen erfaring med brevandring da de ble med på sine første turer. Selv de ansatte førerne viste seg å ha begrenset erfaring når de beveget seg utenom sine velkjente ruter. Slingsby hevdet i den sammenheng at det var få førere i Norge som var så dyktige fjellklatrere og brevandrere at det lønte seg å ta dem med på turer utenfor deres eget distrikt. (Slingsby 1902, s. 102). T.o.m. erfarne førere som Rasmus Fåberg kunne f.eks. være uvøren med bruk av tauet som sikringsmiddel ifølge Slingsby:

I have already, several years ago called attention to the gross carelessness of Rasmus Fåberg on the pass he leads so many people over. When Dewhurst and I insisted on having the rope bound firmly round our bodies, he laughed at us - but later on, when he actually fell into a small crevasse, he ceased his laughter. (Slingsby 1881, s. 96).

Når den erfarne breføreren Rasmus L. Faaberg kunne vise til en slik mangel på bruk av tauet er det ikke oppsiktsvekkende at det var mange andre lokale karer som kunne trenge opplæring. De som ikke hadde en familietradisjon m.h.t. breføring å støtte seg på var i begynnelsen av sin karriere med fjellsportsfolkene som turkamerater fremfor som førere. På denne måten var det mange som fikk opplæring i føreryrket.

### “Opplært av turistene”

Fjellsportspionerene William C. Slingsby og Kristian M. Bing må ta mye av æren for å ha lært opp flere lokale karer til å bli breførere. For å kunne legge ut på sine krevende turer måtte de ha med seg noen i taulaget og taulagskameratene ble rekruttert i brebygdene der de kom. Begge var tilsynelatende oppdatert m.h.t. datidens sikringsteknikker, og Slingsby hadde dessuten erfaring med brevandring fra Alpene. På grunnlag av dette hadde han klare formeninger om hvilke egenskaper en dyktig fører måtte inneha:

En fører maa være en mand med utveie. Han maa være en født stifinder. Han må kunne læse en fjeldside foran sig, som han læser en side i en bog [...]. Han maa fuldt ud forstaa sig paa den rette brug af tauget, og sørge for, at den, der følger efter ham, altid vil kunne have fuld nytte af det. Det paahviler ham at tilse, at hver af deltagerne er sikkert bundet, og at ingen af dem gaar sjødesløst. I farens øieblik maa han være fuldstændig rolig og fattet, og til alle tider maa han være omtænksom og forsigtig. (Slingsby 1902, s. 103).<sup>19</sup>

Slingsby hadde forøvrig hatt en dårlig opplevelse med en såkalt fører på Jostedalbreen i 1881. På forsommeren gikk han en tur over den gamle breovergangen mellom Fjærland og Lunde og med seg hadde han en udugelig fører som han hensynsfullt kalte “Sam” i sin artikkel. (Slingsby 1881, s. 88). På et tidspunkt mente han at: “In Norway, the probably greatest mountaineering danger is that of climbing with so called guides”. (Slingsby, her etter Johnsen 1991, s. 72). Videre uttalte han at:

Undoubtedly, the absence of capable guides in the past has prevented Norsk Mountaineering from becoming a Sport up to comparatively recent years. [...] In my own early mountaineering days in Norway, if I could have met with guides, worthy of the name, I should certainly have employed them, and by doing so I should have made more successful ascents than fell to my lot. (Slingsby 1914, s. 16).

Kanskje var det derfor Slingsby så det som en viktig oppgave å lære opp sine lokale turkamerater til å bli dyktige brevandrere og førere. Eksempler på kjente førere som trolig lærte mye av Slingsby er Lars

<sup>19</sup> Sitatet er hentet fra en artikkel som ble oversatt av Therese Bertheau. Jeg har ikke funnet artikkelen eller sitatet på originalspråket.

J. Batalden, Jens G. Rustøen, Johannes H. Vigdal og Mikkel S. Mundal, som alle var turkamerater av Slingsby i 1880-årene. På disse turene var det Slingsby som var veiviser og fører, inntil kameratenes ferdigheter ble bedre. Under nedgangen av Kjenndalsbreen i 1881, sammen med Johannes Vigdal, var det f.eks Slingsby som ledet hele veien ved å hogge hundrevis av trinn i isen. (Slingsby 1881, s. 104). Om Mikkel Mundal er det i den forbindelse fortalt at han “[...] er opplært af turisterne”. (Huun 1900, s. 13).

Et annet eksempel er en tur til Lodalskåpa i 1884. Til tross for at både Lars J. Batalden og Jens G. Rustøen var med på turen var det Slingsby selv som var “[...] responsible guide”. (Slingsby 1884, s. 5). Noen dager senere stod utforskingen av Mjølkevolls-breen for tur. Igjen fikk Batalden og Rustøen tilbud om å være med. På denne turen var deres mangel på erfaring helt tydelig. Slingsby fungerte igjen som fører og de to nordmennene var med som “læregutter”. Etter denne turen lagde imidlertid Batalden seg sin egen isøks og Slingsby konkluderte med at begge to nå var pålitelige førere på vanskelige steder. (Slingsby 1884, s. 16). Ikke lenge etter kunne forøvrig Batalden føre engelskmannen Spencer Watson opp “Greidungsbræen” og videre til Olden. (Notiser. Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 7).

Kristian M. Bing introduserte også noen av brebygdenes karer for mere “sportsmæssig” brevandring. Et eksempel er Daniel Ivarson Søgnesand som var med på turen gjennom “mare incognitum” for å utforske Austerdalsbreen. Da satte Søgnesand som betingelse for sin egen deltagelse at “[...] du fær vera vegviser”. Underveis utbrøt han en gang: “[...] me kjem aldri meir til manne”, og i ettertid skrev Søgnesand: “Jeg reiste imod mit eget husfolks vilje [...]”, og “[...] havde jeg ikke reist, saa havde der ikke blit nogen anden med paa denne tur”. (Bing 1894, s. 94). Sitatene viser at det var Bing som var føreren på turen, at Søgnesand sin breerfaring var relativt begrenset og at det trolig var langt mellom breførerne i Jølster på denne tiden.

Et annet eksempel på at fjellsportsfolkene hadde vel så mye erfaring og kunnskap om å ferdes på breen som de lokale, er Bing og Elias M. Hogrenning sin tur i 1890-årene. Da Hogrenning ønsket å snu i tåken tok Bing rolig frem kompasset og fortsatte å gå, “[...] nett som me sku voret midt i Strandgata”. Hogrenning ga seg imidlertid ikke og anmodet etter en stund om å snu igjen: “Men det var dækernten, um bykaren ga seg”, skrev Hogrenning selv i en DNT-årbok. (Hogrenning 1894, s. 66).

Bing tok også på seg å vise lokale førere veien på nye ruter. Etter at det var utbedret "sti" fra Austerdalsbreen og opp til breplatået i 1896, kunne f.eks. Bing vise vei for Sjur Olsen Hedlaren og Lasse Olsen Næs på overgangen mellom Veitastrond og Olden. På returen tok disse med seg Rasmus R. Aabrekke slik at også han ble kjent. I Bergen turlag sin årbok for 1897 ble disse tre anbefalt som førere på strekningen, i tillegg til Johannes H. Vigdal, og Mikkel S. Mundal som forøvrig var selvskreven fordi han hadde vært med på Slingsby sin førstebestigning. (Bing 1897, Notiser. Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1897, Notiser. DNT årbok 1897).

Rundt 1900 skrev Slingsby at det for et par år siden ikke var mer en ett dusin virkelig dyktige førere å oppdrive i hele Norge. (Slingsby 1990, s.102). Hvor mange av dem som var bosatt i bygdene rundt Jostedalsbreen er uvist, men etterhvert var det stadig flere kompetente breførere i brebygdene. Turistene og fjellsportsfolkene som oppsøkte området utover i 1890-årene og rundt hundreårskiftet var som regel rosende i sin omtale av breførerne. Slingsby uttrykte selv at han var imponert over mange av karene i området rundt Jostedalsbreen:

What a contrast these West Justedal men are to many of the so-called guides in Jotunheimen. Would they go up there "for moro skyld", "for penges skyld", or for" any other "skyld"? (Slingsby 1884, s. 13).

Videre hadde Kristian M. Bing bare lovord å komme med i sin omtale av Rasmus R. Aabrekke etter deres tur opp Brigsdalsbreen i 1895: "Jeg har aldrig havt en mer dygtig, dispot og behagelig ledsager, og ikke tror jeg heller, at man i det hele skal træffe stort kjækere fjeldmand". (Bing 1896, s. 35). Aabrekke hadde forøvrig blitt med ene og alene fordi "[...] opgaven interesserede ogsaa ham". (Ibid, s. 37). Johannes Vigdal fikk også meget rosende omtale av engelskmennene Mather, Simpson og Patchell etter en langtur på Jostedalsbreen i 1896:

[...] we are glad to have an opportunity of speaking of his competency and of his cheerfulness as a companion even under trying and depressing circumstances. We parted from him with real regret. (Notiser. DNT årbok 1895, s. 92).

I enkelte av føremes håndbøker står det forøvrig side opp og side ned med positive kommentarer fra turistene. (Mundal, DNT's patentførerhåndbok for årene 1898 - 1903).

### Førerkurset 1935

Ikke før i 1935 ble det holdt breførerkurs for førerne på Jostedalsbreen. Kurset ble avholdt på Bødalsæter i Loen og var rettet mot de nye patentførere som ble engasjert i begynnelsen av 1930-årene. Ingeniør Bjørn Lyche var kursleder og sakfører Ottesen var med som instruktør. Anders Hesjevoll fra Jostedalen kom på ski fra Styggevasshytta der han var stasjonert. Per J. Grønfur kom fra Stryn, Rasmus Myrhaug og Arnbjørn Nesdal kom fra Loen, Dagfinn Aamot kom fra Stardalen og Rasmus R. Aabrekke kom fra Olden. (Lyche 1936, s. 139).

På kurset ble det gjennomgått en hel rekke sider ved redning og brevandring. Taubruk, bruken av isøksen, knyting av knuter, forankringer og hugging av trinn. Videre ble det holdt øvelser i nedfiring og redning av folk etter fall i bresprekk ved bruk av hjelpetau-metoden. (Lyche 1936, s. 140). Året etter avholdtes det et nytt kurs på samme sted, men denne gangen med patentfører Per J. Grønfur som kursleder.<sup>20</sup> (Jensen 1943, s. 40).

---

<sup>20</sup> Det siste førerkurset på Jostedalsbreen ble holdt av Bjørn Lyche på Bødalsæter i 1947. (Hagen 1992, s. 25). I 1956 var det registrert 8, og i 1959 var det reistret 10 patentførere på Jostedalsbreen. (Årsberetning for DNT for 1957, s. 239 og 1960, s. 237). Likevel var patentføernes storhetstid forbi. I 1958 begynte DNT å arrangere brekurs for folk som var interessert, og i den forbindelse uttalte patentfører Anders Øygard at det var: “[...] vakse fram ein ny “rase” brefolk”, etter at disse kursene startet. (Øygard 1971, s. 1). Med det mente han at de nye brevandrerne klarte seg selv, både med hensyn til å ta seg sikkert fram på breen og med hensyn til å overnatte ute, sommer som vinter. De gamle førerne ble dermed til en viss grad overflødige og rekrutteringen av nye førere fra bygdene rundt breen stagnerte.

## 6.6. Sammendrag

De tilreisende turistene og forskerne utgjorde grunnlaget for ny næringsvirksomhet for bøndene i brebygdene. I tillegg til hesteskysse og losji kunne enkelte bygdefolk tilby de reisende veivisning på Jostedalsbreen. Dette har vi eksempler på f.o.m. 1820-årene. Etterhvert ble prisene på veivisertjenestene så høye at det i 1826 ble tatt initiativ til å organisere veiviserne i et offentlig veiviservesen, underlagt Nordre Bergenhus Amt sin administrasjon. Initiativet ble vel mottatt hos det offentlige. Man konkluderte også med at et slikt veiviservesen kunne ivareta sikkerheten til de reisende.

I 1828 forelå det dermed en kongelig resolusjon som påla amtmannen i Nordre Bergenhus Amt å ansette to veivisere på den mest trafikkerte ruten over Jostedalsbreen. Ansettelsene ble foretatt i 1829. Fra da av var det en offentlig veiviser i Jostedalen og en i Oppstryn. Det ble også opprettet en ordning der vernepliktige mannskap skulle bistå de offentlige veiviserne. Denne ordningen ble med sikkerhet iverksatt i Jostedalen f.o.m. 1829 og i Oppstryn f.o.m. 1846. Om ordningen også ble iverksatt i Oppstryn i 1829 er usikkert p.g.a. manglende kildemateriale.

Utover på 1800-tallet delegerte amtmannen ansvaret for veivisertjenesten til lavere myndigheter. Dette førte til at amtmannen mistet oversikten, trolig p.g.a. manglende rapportering. I 1860- og 1870-årene foregikk det ingen formelle beskikkelser av veivisere. Veiviseryrket gikk istedet i arv fra far til sønn, uten at det offentlige var delaktig, eller ble informert. Dette resulterte i at det i begynnelsen av 1880-årene ikke var offentlig ansatte veivisere for Jostedalsbreen. I de siste 15 - 20 årene hadde ulike privatpersoner tatt på seg veiviseroppdrag på begge sider av breen, med det resultat at prisene ble vilkårlige og ofte for høye. Noe som førte til at daværende amtmann så det nødvendig å reorganisere veiviservesenet slik at det igjen skulle bli i henhold til den kongelige resolusjonen av 1828.

I løpet av 1883 ble det ansatt ny veiviser for Oppstryn. Uenigheter vedrørende veiviserens betaling førte til at forhandlingene tok lengre tid i Jostedalen, men i 1886 ble det også ansatt en veiviser der. Betalingen skulle imidlertid bli et stridstema også i de neste årene. I 1890 tok nemlig Den Norske Turistforening et initiativ for å få satt ned prisene på veivisertjenestene til fordel for turistene. Nordre Bergenhus Amt innledet dermed på nytt forhandlinger med sine veivisere. Mye tyder på at veiviserne ble presset hardt i spørsmål om betaling, og konkurranse om veiviserstillingene ser ut til å gi amtet et godt forhandlingsutgangspunkt. I Oppstryn førte forhandlingene til at man inngikk et kompromiss, mens det i



Jostedalen førte til brudd mellom amtet og veiviseren. Ny veiviser ble imidlertid ansatt, og Nordre Bergenhus Amt kunne dermed imøtekomme henvendelsen fra Den Norske Turistforening.

I 1880-årene begynte turistene å søke nye ruter over Jostedalsbreen. I flere bygder hadde dette resultert i at privatpersoner begynte å ta på seg veiviseroppdrag. Amtmannen i Nordre Bergenhus Amt startet dermed arbeidet med å utvide det offentlige veiviservesenet. Samtidig tok DNT initiativ til et landsdekkende patentførervesen. Bakgrunnen for DNT sitt engasjement var den stadig voksende fjellturismen i Norge.

I 1890 foreslo DNT ovenfor amtet at amtets veivisere også skulle utstyres med organisasjonens patentførerhåndbøker i tillegg til amtets håndbøker. Amtmannen var svært positiv til dette og antydte at DNT burde ta over ansvaret for veiviservesenet. I 1891 ble dermed amtets veivisere i Oppstryn og Jostedalen lagt under DNT sin administrasjon og veiviservesenet ble privatisert. Samme år ansatte DNT ytterligere to veivisere for Jostedalsbreen.

Turistforeningens patentførere ble utstyrt med et førerpatent som fungerte som en kontrakt. Veiviseren forpliktet seg til å følge de gitte retningslinjene, mens DNT forpliktet seg å gjøre førerens navn og bosted kjent blandt turistene, bl.a. gjennom årbøkene. DNT kunne dermed tilby sine medlemmer trygg og rimelig breføring, mens førerne trolig fikk et betydelig konkurransefortrinn ovenfor de andre breførerne i bygda. I 1911 hadde DNT 11 patentførere i bygdene rundt Jostedalsbreen.

Når det gjelder opplæringen av breførerne i sitt yrke, er det to tradisjoner som utpeker seg. Den eldste tradisjonen bygger på at brekjennskapen og ferdighetene ble overlevert fra far til sønn gjennom flere generasjoner. Det faktum at ferdselen opphørte helt mange steder på 1800-tallet førte imidlertid til at flere generasjoner var uten kjennskap til breen på slutten av 1800-tallet. Disse fikk hovedsakelig sin opplæring på turer sammen med enkelte fjellsportsfolk. Ikke før i 1935 ble det første formelle breførerkurset arrangert.

## 7.0. Sikkerhet og utstyr

I brevandring er det en klar sammenheng mellom sikkerhet og utstyr, og ikke minst mellom sikkerhet og bruken av utstyret. I dette kapittelet vil jeg først gjøre rede for hvordan sikkerheten ble ivaretatt i forbindelse med ferdselen på Jostedalsbreen mellom 1740 og 1940. Senere vil jeg gjøre rede for endringene i brevandrerens utstyr og bekledning i samme tidsrom. I den forbindelse vil jeg også komme inn på hva slags turmat man hadde med seg.

### 7.1. Sikkerhet

På Marabreen mellom Fjærland og Lunde skal det ha vært et område som ble kaldt "Olafaldet" etter en mann som falt ned i en sprekk og omkom der. (Notiser. Turist-foreningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 5). Når dette skjedde er usikkert, men Matthias J. Foss kunne rapportere om ulykkeshendelser på breen både i 1742 og 1743. Det første året var det en mann som omkom etter et fall i en bresprekk, og året etter var det en hest med kornkløv som brast igjennom et tynt snølag over en sprekk. Men Foss kunne opplyse at man "[...] hører dog ellers ikke gjerne nogen at komme til Skade eller Ulykke paa Bræen [...]". (Foss 1750, s. 22).

#### Orientering

En viktig del av sikkerheten, den gangen som i dag, var evnen til å kunne orientere seg og finne en trygg rute over breen. Å gå seg bort kunne være vel så farlig som å falle ned i en bresprekk. For å finne trygt fram var det f.eks. satt opp steinvarde der man gikk inn på breen og av breen. William C. Slingsby traff på en slik gammel varde etter et forsøk på å bestige Lodalskåpa i 1884:

[...] much to our surprise, came suddenly upon some rocks and a large cairn, which at first sight we mistook for a couple of bears. This cairn was doubtless erected in the good old times when men took as naturally to the snow (not ice) passes between Nordfjord and Justedal, as their grandsons do now to their steamboats. (Slingsby 1884, s. 8).

Det er reist slike kjempevarde på flere breoverganger der man forlater fast fjell og brevandringen begynner.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Noen av disse vardene hadde t.o.m. navn av ulik opprinnelse, som i noen tilfeller også er i bruk den dag i dag. Vi finner navn som "Skyl-Jo" i Rauddalen nord for Jostedalsbreen. Vider har vi Steinmannen ovenfor Krundalen, samt "Haakon Adelstein", "Store Rasmus", "St. Olav", Kongsvarden, Kjelkevarde, Nordfjordvarden, Kvitevardane og Slingsbyvarden for å nevne noen eksempler. (Bing 1899, Eide 1955, Standal 1995, Jostdalsbreen 1: 100 000. Statens kartverk 1995).

Oppe på selve breen var det også satt opp trevarder i en periode på 1700-tallet: “[...] for ikke at fare vild, har man opsat Varer paa Bræen af Træ som Milepæle”. (Foss 1750, s. 19). Jeg har imidlertid ikke funnet kildemateriale som tyder på at trevardene ble vedlikholdt og var i bruk på 1800-tallet. Men i 1826 antydet lensmannen i Jostedalen at trestenger burde brukes til å merke ruten over breen mellom Jostedalen og Oppstryn. Han mente at det var nødvendig “[...] at 8 å 10 træstenger blive oppsatte paa det høieste af Bræen, hvilke Veivisere maatte paalegges at holde oppreist og vedlige”. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 26. sept. 1826). Fra lensmann Kirkhorn i Oppstryn kom det like etter en korreksjon til lensmann Urdahles uttalelse: “Efter Sagkyndige Mænds Mening, burde det idet hele paa Bræen opsættes 100 Træstænger da det i Lensmand Urdahles Skrivelse anførte 8 å 10 stykker ere aldeles utilstrekkelig”. (Ibid. Brev. 23. mai). Forslaget var også oppe ca. 60 år senere, i 1883, denne gangen på veiviseren Rasmus L. Faaberg sitt initiativ:

[...] jeg vilde forsøge at opføre en Deel Stænger paa de vanskeligste Punkter paa Bræen, for derved at gjøre Færdselen over samme mindre afhængig af Veiret. Jeg andtager at det vilde fornødiges omtrent 150 stykker med en 100 Alen mellem hver [...]. (Ibid. Brev. 28. aug. 1883).

Det kom imidlertid ikke noe konkret ut av forslagene, og jeg har ikke funnet noen kilder som tyder på at trestengene ble oppsatt på breen hverken i 1820- eller i 1880-årene.

Det ble også brukt landemerker for å finne veien over breen. På overgangen mellom Fåberg og Greidung, like ved nedgangen til Erdalsbreen, ligger nemlig fjellet Stornosa. Hvis tåken var ekstra tett pleide en av førerne på denne ruten å “hauke” kraftig for så å lytte etter ekkoet. Hvis “Stornåse svare” visste man at man hadde den riktige nedgangen. (Kullberg 1982, s. 107).

I tillegg til varder og landemerker hadde man også helt spesielle teknikker for å orientere seg på breen uten kart og kompass. Øyvind Kullberg, som bl.a. ferdest en del på Jostedalbreen i 1950-årene, spurte en av de gamle førerne mellom Olden og Veitastrond om hvordan han fant veien over breen i tåke uten kompass. Til det svarte han følgende:

Frau uttaksvar`en helde du same høgdi i to time me høgrefoten legre enn vinstrefoten. So stig du opp i halvannen time framleis med høgrefoten noko legre enn vinstrefoten. Dao e du pao ei flata. Etterpao gjenge du ein halv time bratt utføre me beggje føtna jamhøgt ti dess du e ne` pao Nordfjordsia. (Kullberg 1982, s. 107).

Denne uttalelsen gir oss et eksempel på teknikker man kunne utvikle i naturnære kulturer uten våre moderne hjelpemidler. Et annet eksempel er bruken av solen som rettningsviser. Om folkene som skulle over breen fra Oldedalen til Jostedalen skrev tidligere patentfører og lokalhistoriker Tore O. Eide følgende: “[...] i solrenninga og utover morgonen låg sola i den lei dei skulle. Om det så vart skodde, kunne dei timja solbleket”. (Eide 1955, s. 29).

### **Normer og regler for sikker ferdsel**

Foruten varder og landemerker fantes det flere enkle regler som tok vare på sikkerheten. En slik uskreven regel fra midten av 1700-tallet sa at man bare burde gå over breen i visse perioder: “De tider, man allene kan reise over Bræen, er fra Paaske til Mikkelsdag [...]”. (Foss 1750, s. 20). Mikkelsdag vil si 29. september. Tanken bak denne regelen var sannsynligvis at det ble oppfattet som utrygt å ferdes på breen sent på østen og midtvinters. Fra 1800-tallet finnes det imidlertid kilder som bekrefter at det også var ferdsel over breen om vinteren. I et brev fra lensmann Kirkhorn i Oppstryn til fogden i Sønd- og Nordfjord står det i den forbindelse følgende:

[...] i henseende til den foreslaaede Betaling synes det efter min formening passende at Veiviseren fra medio October til medio Marts burde erholde fra Gaarden Greedung i Nordfjord, til Gaarden Mjelvær i Justedalen 2 spdrl da saavel Været som Føret paa den tid er ustadigere enn paa den øvrige Aarets Tid. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 23. mai. 1827).

Brevet bekrefter vel og merke at vær og føre kunne gjøre ferdselen vanskeligere om vinteren, men likevel regnet man med at veiviserne kunne få oppdrag også i vinterhalvåret. En annen uskreven regel fra midten av 1700-tallet understreket i den forbindelse at været måtte være gunstig hvis man hadde tenkt seg over breen:

[...] man maa passe, det er klart Veir, formedelst den tykke Skaadde, der ellers ligger paa Bræen, naar himmelen er skyet, da man ikke kan see for sig, mindre fare Veien, ligesom men da umuelig kan vide, hvor man er, men maa frygte for at nedsjunke hvert Øieblik i Afgrunden [...] og indrette sin Reise saaledes, at man begiver sig paa den, af frygt baade for paakommende Uveir og Mangel paa hvilesteder. (Foss 1750, s. 21).

Været tok man tydeligvis hensyn til, og sammen med føret på breen var det bestemmende for hvor lang tid det tok å reise mellom Jostedalen og Oppstryn. Noen ganger var man tvunget til å vente i flere dager på godt vær:

At bestemme hvor lang tid det utfordres til at reise frem og tilbake over Bræen er meget uvisst da dette kommer an paa hvilken tid det er paa aaret, item paa været og føret Over Bræen. Ved St Hans dags tiden naar føret er godt over Bræen og været oplyst har det hendt at 2 raske karle have gaaet fra Mielvær til Greidun paa en dag, paa den kanten af aarets tid kan det medgaa 3 a 4 undertiden en hel uge og mere for at komme frem og tilbake. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 26. sept. 1826).

I de tilfellene det tok flere uker å komme seg over breen var det p.g.a. at man holdt seg i ro og ventet på bedre vær. I den gamle førerhåndboken til Thor A. Gredung finnes det imidlertid en nedtegnelse fra 1889 som viser at ventetiden noen ganger kunne bli for lenge: "Efter Uværet har hindret os fra at reise over Jostedalsbræen saa af vender vi og reiser om Lom i Gudbrandsdalen". (Gredung, NBA's førerhåndbok for årene 1883 - 1940. Datert 19.07. 1889).

### **Normen om å aldri gå alene over breen**

På midten av 1700-tallet understreket Matthias J. Foss at man burde være flere hvis man skulle gå over breen. Hvis man ikke selv var kjent måtte man, til tross for vardene, ha med seg en lokalkjent ledsager: "[...] enda maa man have med sig herfra velbekiendte Folk til Ledsagere". (Foss 1750, s. 19).

Likevel skjedde det ulykker. Det kunne Foss selv bekrefte. (Foss 1750, s. 22). Det samme kunne Gottfried Bohr. Han gjenfortalte følgende historie om en ensom vandrer som forulykket på breen trolig en gang mellom 1810 og 1820:

En bonde, der for få år siden skulde gå fra Justedalen til Nordfjord, faldt ned i en stor sprække, som sneen skjulede. Hans eneste ledsager, en tro hund, ilede gjøende og tudende ned til Justedalen for at varsle om hjælp [...] Der nedsænkedes et réb, der råbtes; men forgjæves. Døden havde bonden fundet i den umålelige afgrund. Kun tvungen forlód hunden sprækken. (Bohr 1874, s. 94).

Slike ulykker var delvis bakgrunnen for opprettelsen av det offentlige veiviservesenet i 1826. Ulykkene gjorde offentligheten oppmerksom på faremomentene. Dette førte til at fogden i Sogn argumenterte ovenfor amtmannen for opprettelsen av et slikt veiviservesen ved å vise til at det enkelte ganger skjedde ulykker på breen:

[...] jeg er underrettet om, at der ofte reiser Folk over Justedalsbræen mellom Nordfjord og Sogn og det har vel flere Gange været Tilfælde, at folk ere paa saadan Reise omkomne ved at falde ned i lissprekkerne, deals paa anden maade, saa anseer jeg det meget gavnligt at træffe Indrætning hvorved ovenmeldte Ulykker kan forebygges,

hvilket vel ikke kan skee paa anden maade end som af velbemeldte Sogneprest og Lensmanden er foreslaaet [...]. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev. 25. feb. 1827).

Ved opprettelsen av veiviservesenet var det sikkerheten til turistene som ble ivaretatt. Jeg har tidligere vært inne på at veiviservesenet ikke hadde lokalbefolkningen som målgruppe. Det finnes ikke noe kildemateriale som kan dokumentere at lokalbefolkningen hadde med seg veivisere over breen. Til tross for normen var det ikke uvanlig å gå alene, noe flere historier kan bekrefte. En merknad i kirkebok nr. 2 for Innvik forteller f.eks. følgende:

Omtrent i Midten af Juni Maaned 1832 blev Gaardbruger David Andersen Skarsteen, omtrent 30 Aar gammel, borte i den Isbreed der ligger mellem Oppstryn og Loen. Saasnart han savnedes, søgte man efter ham uden dog at kunde opdage ham. Formodentlig har Uveir eller Ubekjentskab med Veien foraarsaget hans endeligt. (Her etter Standal 1994, s. 118).

Et annet eksempel er en beretning som Ivar Aasen hørte i forbindelse med sin egen tur over Jostedalsbreen i 1855:

Ein Mann havde eingong gjenget einsaman yver Breden med ei liti Nistibumba paa Ryggen. Der havde han fallet ned i ei stor Sprunga, men kom daa so heppelegt ned, at han fekk sitja paa Bumba si; der havde han Mat, so han slapp at Svelta, men ellers vardt han sitjande baade ein Dag og fleire og saag inkje annat en visse Dauden fyre Augom. Daa høvde det til, at det gjekk nokre Menner yver Fjellet, og Mannen i Sprunga fekk høyre Maalet deira; daa tok han til at hua og ropa det sterkaste han vann, og heppelega nog vardt han høyrd, so han fekk Hjelp og vart uppatter dregen or Dauda Svelgen. (Aasen 1862, s. 55).

T.o.m. føreren som var veiviser for Aasen returnerte alene over breen etter å ha vist vei for Aasen og hans reisefølge over til Greidung. Dette til tross for at alle tre hadde gått innbundet i tau på vei over, og til tross for at veiviseren på denne turen iherdig hadde sondert terrenget for hvert skritt han tok med en kort stav. Vel fremme på gården Greidung, hvor de overnattet, sendte Aasen noen tanker til veiviseren som skulle gå alene tilbake over breen neste morgen: "[...] og det var inkje fritt, at han sytte fyre det sjølv, sidan han daa skulde fara so einsaman i uvænt Veder med Snjo og Skodda. [...] Då lyt ein vera frisk i Fotom og hava Kne og Knokar i dugande Stand". (Ibid).

I forbindelse med en klagesak på Rasmus L. Faaberg i 1889 ble det fra amtmannens side foretatt en grundig undersøkelse om nødvendigheten av å være to personer ved veiviseroppdrag over Jostedalsbreen. Bakgrunnen for klagesaken var at turistene Lippestad og Myklebust mente at Faaberg, i

henhold til sin kontrakt, ikke var berettiget til å ta med seg en ekstra kar som medhjelper, og forlange ekstra betaling for dette. Rasmus L. Faaberg “[...] paastod derimod, at det var en bestemt aftale mellom ham og amtet, at der bestandig skulde være 2 mand og at Kontrakten var forfattet i saa uheldige udtryk, at den kunde misforstaaes”. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 7. aug. 1889). Til sitt forsvar ovenfor lensmannen i Jostedalen understreket Faaberg at: “[...] det var absolut nødvendig at være to Mand, naar Bræen skulde passeres”, og at det var hastverk i forbindelse med undertegnelsen av kontrakten som var årsaken til misforståelsen. (Ibid). I det samme brevet forklarte han lensmannen årsaken til at det var nødvendig med en medhjelper:

Det hender ikke saa skjelden, om vi har noksaa pent Veir og Føre paa Touren til Nordfjord at det om Natten bliver Styggeveir og snee oppe paa Bræen, saa det, har hendt, at vi har haft 2 fod Nysne at vade igjennom paa Tilbageveien, og da har alle Sprækker, undtagen de største været skjulte, hvor jeg da ofte har faldt igjennem, saa, hvis jeg havde været allene, havde jeg været sporløst forsvunden [...]. Ikke altid er de Reisende saa stærke Mænd at de kand trække Føreren op igjen, naar en reise allene; men stod i Fare for at blive trukken med ned i Dybet [...]. (Ibid. Brev 5. sep. 1889).

Faaberg avsluttet brevet med å understreke at han: “[...] bestemt fastholder, at jeg ikke en eneste Gang, hverken som Fører, eller under andre Omstendigheter vil passere Bræen allene”. (Ibid). Lensmannen foretok så sine egne undersøkelser og kom til den samme konklusjonen. Erfarne brefolk i bygda hadde uttalt at “[...] det vilde være farligt og i høiste grad uforstandigt at begaa sig ud paa Bræen uden Ledsager”. (Ibid. Brev 25. sep. 1889). Veiviseren på den andre siden av breen, Thor A. Gredung, hadde imidlertid et litt mer nyansert syn på saken. I et brev erklærte han at “[...] han ikke finder det farligt at gaa alene over Bræen, paa Forsommeren indtil 14 Dage efter St. Hans tid. - Men efter denne tid anseer han en Vandring over Bræen alene for farlig [...]”. (Ibid. Brev 24. okt. 1889).

Mye tyder på at kunnskapen om og synet på dette med sikkerheten i forbindelse med brevandring var varierende fra person til person i bygdene rundt Jostedalsbreen. Det ble praktisert ulikt og slett ikke alle fulgte normene som f.eks. Matthias J. Foss skrev om allerede i 1750.

## Folketroen regulerte ferdselen

Den naturen bonden beveget seg i var befolket av overnaturlige vesener, f.eks. de under-jordiske, vetter og huldra, på 1700- og 1800-tallet: “En del av dessa väsen definierades som naturens rådarkere [herskere], de vakade över landskapet och kunde influera naturkrafter som väder, vind och växtlighet”. (Frykman og Löfgren 1979, s. 50). Trolig kunne man også opprettholde visse normer og regler ved å henvise til disse “herskerne”. Disse kunne nemlig ta på seg rollen som både straffere og hevnerne ved brudd på normer og tabuer. (Frykman og Löfgren 1983, s. 48). En slik tabu var trolig en eventuell bestigning av Lodalskåpa i én periode:

Lodalskåbe, en høi og steil tind, som hæver sine sorte sider over den lange, lyse snéflade. -Ingen dødelig, siges der, havde endnu besteget den, og således er det beskikket, lægger derimens overtro til, at heller ingen må komme derop. (Keilhau 1874, s. 104).

Under Keilhau og Boeck sitt forsøk på å bestige fjellet i 1820, ble Boeck truffet av en stein over ryggen. Dette førte til at de gav opp bestigningen og returnerte til Jostedalen. Vel nede ved de øverste sætrene var det “[...] tydelig at sé på folkene, at de havde ventet vort uheld”. Den “[...] ulykkelige hændelse tilintetgjorde planen og bestyrkede hin overtro iblandt bønderne”. (Keilhau 1874, s. 105).

Normen om å ikke ferdes på fjell og bre uten ærend ble uttrykt av Steinar Sulheim i forbindelse med førstebestigningen av Galdhøpiggen i 1850.<sup>2</sup> Han mente den gangen at det ikke tok seg ut for en bonde å fly på fjelltopper “ærendelaus” siden det hverken fantes rein å jakte på, eller sauer å sanke der oppe. (Hagen 1992, s. 15). Trolig fantes det en liknende norm i brebygdene på denne tiden.

## Nye sikkerhetsnormer

*Glaciers are glorious highways and friends of the mountaineer, but they do claim our respect as well as our admiration.* (Slingsby 1881, s. 97).

Med fjellsportfolkene sitt inntog på Jostedalsbreen kom det nye normer og regler for sikkerhet. Fjellsportsfolkene stilte andre krav, brakte med seg nytt utstyr og behersket andre teknikker enn bygdefolket. Som jeg har vært inne på i kapitlet om veiviserne var mange av de lokale karene uerfarne m.h.t. brevandring, og enkelte ganger oppstod det uenighet mellom førere og turister når det kom til sikkerhet. I 1884 syntes Slingsby at det var nødvendig å ta et oppgjør med nordmenns holdninger til utstyr som var med på å bedre sikkerheten ved brevandring: “Det er sikkert også på høi tid for spottere

<sup>2</sup> Steinar Sulheim var fjell- og brefører på Spiterstulen rundt midten av 1800-tallet. (Møller 1994).



og folk, som gjør sig lystige over brugen af taug, isøks og søm under skoen, at tie!!!".<sup>3</sup> (Slingsby 1884, s. 28). Slingsby hadde f.eks. opplevd slike holdninger i forbindelse med en tur på overgangen mellom Fåberg og Greidung ti år tidligere:

I have already, several years ago called attention to the gross carelessness of Rasmus Fåberg on the pass he leads so many people over. When Dewhurst and I insisted on having the rope bound firmly round our bodies, he laughed at us - but later on, when he actually fell into a small crevasse, he ceased his laughter.<sup>4</sup>  
(Slingsby 1881, s. 96).

Den gangen hadde Rasmus L. Fåberg falt ned i en sprekk opp til midjen. (Ibid). Så det var kanskje den erfaringen som førte til at han, i 1889, understreket ovenfor lensmannen at han aldri ville gå alene over breen.

Etter en stygg nesten-ulykke på Mjølkevoldsbreen i 1884, forårsaket av to lokale karer, gav Slingsby noen gode råd m.h.t. sikkerhet:

Vær dristig, men vær forsiktig. Når du er på noget sted, som du tror er farligt, husk på dem hjemme og gå tilbake, medens der endnu er tid. Feighed er ikke at rose, men forsigtighed er en dyd. Dumdristighet er ligefrem slethed. (Slingsby 1884, s. 16).<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Sitatet er hentet fra et notis Slingsby skrev, som kom på trykk i forbindelse med artikkelen "Gleanings from Nordfjord" i DNT's årbok fra 1884. Jeg har ikke funnet notisen eller sitatet på originalspråket.

<sup>4</sup> Slingsby kunne også fortelle om avvikende meninger om sikkerheten mellom ham selv og føreren en gang på vei opp Styggebreen, mot Galdhøpiggen. "Vår fører ville ta av seg tauet da vi nådde kammen, men da der var en stripe sne og der ennå var breis under føttene, insisterte vi på å ha tauet på". (Slingsby 1990, s. 30).

<sup>5</sup> Sitatet er hentet fra et notis Slingsby skrev, som kom på trykk i forbindelse med artikkelen "Gleanings from Nordfjord" i DNT's årbok fra 1884. Jeg har ikke funnet notisen eller sitatet på originalspråket.

## 7.2. Sikkerhetsutstyr og annet utstyr

William C. Slingsby skrev en gang at den viktigste utrustningen for en tindebestiger var følgende:

“Gode lunger, sundt hjerte, god fordøielse, brede skuldre og kraftige lemmer; desuden jevnt humør, en god portion taalmodighed, beslutsomhed og seig utholdenhet”.<sup>6</sup> (Slingsby 1902, s. 96). I dette kapittelet skal jeg imidlertid gjøre rede for de praktiske sidene ved utrustningen.

### Kart og kompass

Første gangen kompass ble nevnt blandt de redskapene en veiviser burde være utstyrt med var i 1826. Lensmannen i Jostedalen uttalte den gangen at “[...] for uden den i andragende nevnte Redskaber maatte nok Veiviseren forsyne sig med et godt compas”. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 26. sept. 1826). Om veiviserne ble utstyrt med kompass er imidlertid usikkert. Fra 1883 finnes det også kilder som bekrefter at kompasset ble sett på som en del av veivisernes faste utrustning. Dette går fram av kontrakten mellom Thor A. Gredung og Nordre Bergenhus Amt i 1883, samt i patenførerreglene til DNT fra 1890: “Føreren skal være forsynet med Kompas og et godt Specialkart [...]” (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Sk.st. In. S. 2 A 3. 1843-1936. § 5. Kop. F-p. vedl. br. f. DNT t. NBA. 30. mai 1890). I 1911 ble det forøvrig tilføyet at: “[...] Kart og kompas [...] utlaanes av Turistforeningen til førerne, som er ansvarlig for at sakerne behandles ordentlig og forsiktig”. (§ 3. Regl. For førere. DNT. F-p. Årb. 1911). Disse normative kildene kan tyde på at kart og kompass var i bruk rundt 1900.

Såvidt jeg kjenner til var det ingen som brukte kart og kompass før fjellsportsfolkene og turistene begynte å ferdes på breen. At det ikke ble brukt kart har forøvrig sin helt naturlige forklaring. Kartleggingen av Jostedalsbreen startet nemlig ikke før i 1863, og ble først avsluttet i 1870. (Giverholt 1946, s. 285). Det første amtskartet over Nordre Bergenhus Amt ble derfor ikke trykket og gitt ut før i 1880, mens et eget turistkart ikke ble laget før i 1910, etter initiativ fra Den Norske Turistforening. (Eide 1961, s. 90).

William C. Slingsby brukte amtskartet allerede i 1881, mens Kristian M. Bing foretrakk “Cammermeyers lille lommekart” på sine turer i 1898, til tross for at dette bare dekket Jostedalsbreen sør for Lodalskåpa. (Slingsby 1881, s. 99, Bing 1899, s. 103). I den forbindelse bør det nevnes at det

<sup>6</sup> Sitatet er hentet fra en artikkel som ble oversatt av Therese Bertheau. Jeg har ikke funnet artikkelen eller sitatet på originalspråket. Dette gjelder for alle sitater etter Slingsby 1902.

helst var fjellsporfolkene som hadde behov for kart. De la jo ofte ut på turer som ikke fulgte de kjente breovergangene og måtte finne veien selv. Turistene, som i hovedsak holdt seg til de etablerte overgangene, brukte gjerne førere som kjente veien, noe som gjorde kart mer eller mindre overflødig.

### Taubruk

Allerede på midten av 1700-tallet brukte bygdefolk tau på Jostedalsbreen.<sup>7</sup> Ifølge Matthias J. Foss hadde man tau med i tilfelle man skulle få bruk for det. Hans beskrivelse tyder ikke på at man konsekvent gikk i tau på snødekket bre:

[...] de, som reise herover, pleie at have Reeb med sig, paa det, om Taage og Uveir skulde paakomme, medens de ere paa Bræen, de da kan være samlede, og da binde de sig fast den ene til den anden, at, ifald en ulykkelig skulde falde i et Gab, de andre da strax kunne være tilstede og hielpe ham op igien. (Foss 1750, s. 23).

Fra 1826 har jeg også kilder som bekrefter at tau kan ha vært i bruk. Sogneprest Aabel, som tok initiativ til det første offentlige veiviserveesenet, antydte at tau burde være en viktig del av veivisernes utstyr: "Det bør da paaligge den fastsatte Ledsager at forsyne seg med et fornødne Reeb [...]". (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 15. apr. 1826). Videre brukte pionerene Keilhau og Boeck også tau på Jostedalsbreen i 1820. (Keilhau 1874, s. 105). Ben Johnsen hevder at de to hadde tilegnet seg kunnskap om bruk av tau som sikringsmiddel gjennom litteraturen:

Vi ser at Boeck og Keilhau dro på breer med en ferdig lært teknikk. Den hadde de lest seg til fra Saussures bok: *Voyages dans les Alpes*. Her fremgår det med bilder og tekst hvordan man var utstyrt for bretur på den tiden. De fulgte oppskriften med stenger, øks og tau [...].<sup>8</sup> (Johnsen 1991, s. 77).

Tauet var også i bruk som sikringsmiddel av de lokale veiviserne utover på 1800-tallet. I 1855 ble f.eks. Ivar Aasen innbundet i tau da han gikk over breen: "Han [veiviseren] hadde med seg eit Tog, som me bundo fast kring um Brjostet, soleides at det var so langt som tri Famnar imillom oss [...]". (Aasen 1862, s. 55). Den samme praksisen fulgte også veiviseren Thor A. Gredung ifølge en turist som gikk over breen i 1875. Oppsiktsvekkende er det imidlertid å lese at tredjemann i følget, som gikk imellom Gredung og turistene, ikke var innbundet i tauet:

<sup>7</sup> Tau ble også brukt i forbindelse med forsering av snødekte pass av gjetere i Alpene på 1500-tallet. (Johnsen 1991, s. 79).

<sup>8</sup> Horac Bénédicte de Saussures, fra Sveits, var vitenskapsmann og en av de første fjellsporfolkene i Europa. (Unsworth 1992, s. 279).

[...] da spændte føreren et toug om sit liv og den anden ende om mit, medens gutten holdt fast om midten, og således gik vi frem, føreren i spidsen, med en afstand fra hverandre af omtrent 8 - 10 alen, stadig påseende, at touget stod stramt. (B. 1875, s. 150).

F.o.m. 1883 var “[...] 20 favne solid Taug [...]” en del av det utstyret som Thor A. Gredung var kontrakt-forpliktet til å ha med seg på veiviseroppdragene sine. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. I K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Kontrakt 26. apr. 1883). Tau er dessuten nevnt som standard utstyr for patentførerne i DNT siden 1890 og fremover: “[...] ved Bræpassager skal desuden Føreren være forpligtet til at medhave et passende langt og forsvarligt Toug”. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Sk.st. In. S. 2 A 3. 1843-1936. § 5. Kop. F-p. vedl. br. f. DNT t. NBA. 30. mai 1890). I 1911 ble det tilføyet at det:

[...] 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. (§ 3. Regl. For førere. DNT. F-p. Årb. 1911).

Til tross for at tau hadde vært brukt i forbindelse med ferdselen på Jostedalsbreen langt tilbake i tid, hevdet William C. Slingsby at mange av de lokale breførerne hadde liten eller ingen erfaring med bruk av tauet som hensiktsmessig sikringsmiddel på slutten av 1800-tallet: “Many a Norskman has said to me: “I will hold the rope in my hand, it will be quite plenty””. (Slingsby 1881, s. 96). Et annet sted skrev han at dette med å holde i tauet var en vanlig måte å sikre seg på, men tilføyet at enkelte t.o.m. eksperimenterte med å binde tauet rundt håndleddet. (Slingsby 1904, s. 257).

Praksisen med å holde i tauet, som bl.a. gutten som var med Thor A. Gredung gjorde, hadde trolig bakgrunn i en mistillit til tauet som en sikkerhetsfaktor. Johnsen hevder nemlig at også de tidlige norske klatreførerne hadde en slik mistillit til tauet. På den ene siden hadde de et ønske om å være sikret med tau, mens de på den andre siden var bekymret for å bli trukket med ned ved eventuelle fall: “[...] De ønsket for egen del begge fordelene. De andre skulle være bundet inn. Selv ville de bare holde i tauet”. (Johnsen 1991, s. 72). Jeg mangler imidlertid kildebelegg for at dette var en uttalt holdning blant veiviserne på Jostedalsbreen

Som jeg har gjort rede for tidligere, spilte Slingsby en aktiv rolle i opplæringen av en rekke breførere på Jostedalsbreen. I den forbindelse presiserte han flere ganger at en fører måtte forstå den rette bruk av tauet og sørge for at de han hadde med seg alltid hadde full nytte av det. (Slingsby 1902, s. 103).

Generelt presiserte han at tre personer var det minste taulag som uten risiko kunne vandre sikkert på snødekket bre. (Ibid 1990, s. 127). For et taulag på tre personer sa normen at det var tilstrekkelig med 20 meter tau, men da burde reservetau medbringes. (Ibid 1902, s. 97). Videre uttalte Slingsby at: "Where the ice is covered with snow, - use the rope. Where the snow has gone away, - do as you like. In any case there may be natural dangers". (Ibid 1881, s. 97). Her ser vi at enkelte fjellsportsfolk hadde helt klare normer for hva som var sikkert, også m.h.t. bruk av bretau.

Norsk Tindeklubb gav sine anbefalinger m.h.t. sikker brevandring i 1910 og fulgte dermed opp de normene som bl.a. Slingsby var eksponent for. I punkt 1. understrekes det f.eks. at: "Paa bræ brukes altid taug, hvori samtlige deltagere maa være forsvarligt bundet. For hver 3 deltager avendes et 60 å 80 fods absolut solid tau". (Norsk Tindeklubb 1910, s. 190). Det anbefales videre at det helst burde være minst tre personer i taulaget og det ble gitt veiledning i ulike teknikker i å gå i taulag (Ibid), teknikker og normer som også er vanlige den dag i dag.

### Isøkser

Jeg har ingen kilder som bekrefter at lokalbefolkningen i brebygdene brukte isøkser i forbindelse med brevandring, før isøksene ble introdusert av fjellsportsfolk i 1870-årene. Før isøksen ble konstruert nogenlunde slik den ser ut i dag, brukte man en kombinasjon av vanlige vedøkser og lange staver. Øksene ble brukt til å hogge trinn i isen, mens stavene ble brukt til sondering på snøfelt og til støtte i vanskelige partier. Baltazar M. Keilhau skrev f.eks. at de forserte et brefall "[...] ved hjælp af réb, stænger og øxe" i 1820. (Keilhau 1874, s. 105). I 1855 brukte veiviseren til Ivar Aasen: "[...] ein liten Staur, som han gjekk og stakk med i Snjoen fram føre seg, ein Styng fyre kvart Stig, til at kjenna, um det var Rivnor i Isen". (Aasen 1862, s. 55). I kontrakten mellom Thor A. Gredung og Nordre Bergenhus Amt fra 1883 står det at veiviseren skulle være utstyrt med: "[...] en Økse, en Kniv, en Naver og en Stav med forsvarlig Pig".<sup>9</sup> Til disposisjon for de reisende skulle han også ha "[...] "4 Pigstave". (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Kontrakt 26. apr. 1883). Øksen som her ble omtalt var også trolig en vanlig vedøks. Jeg regner det som lite sannsynlig at Thor A. Gredung allerede på dette tidspunktet hadde skaffet seg en isøks, da slike ikke ble produsert her i landet på den tiden.

<sup>9</sup> En Naver er det samme som et bor med spiralform.

Staver med jernpigg var i bruk i Alpene allerede på 1500-tallet. (Johnsen 1991, s.79).

Vedøksen og piggstaven gjorde tilsammen nytte for seg. Det var trolig ønsket om å kunne ferdes enda lettere, med enda mindre utstyr, som førte til at man lagde et redskap som forente egenskapene til øksen og piggstaven. Isøksen til fjellføreren Michel-Auguste Croz fra Chamonix var i 1860-årene en lang stav med noe som lignet en liten vedøks på toppen, kombinert med et pigg-blad på den andre siden av “hodet”. To smier i Frankrike begynte å produsere isøkser omtrent på den tiden (Arnesen 1997, s. 5), og det varte ikke lenge før det lille “vedøksbladet” ble vridd slik at isøksene ble seende ut omtrent som i dag:<sup>10</sup>

Isøksen var til at begynde med en vanlig øks, som imellem blev fæstet til alpestokken. Siden blev den forsynet med et langt skaft. Saa fandt man på at snu øksebladet, og tilslut forlænget man øksehammeren til en lang pigg [...]. (Rubenson 1923, s. 39).

Edward Whymper, førstebestigeren av Matterhorn, hadde forøvrig en slik klassisk utseende isøks allerede i 1871. (Whymper 1900, s. 225).

Det var sannsynligvis de første engelske fjellsportsfolkene som brakte med seg isøksen til Norge, trolig en gang i 1870-årene. I følge Walt Unsworth ble ikke piggstaven, eller “the Alpenstock”, byttet ut med den tradisjonelt utseende isøksen før på denne tiden. (Unsworth 1992, s. 19). Charles M. Doughty brukte f.eks. bare en “iron-tipped stick” på Nigardsbreen i 1864. (Doughty 1864, s. 4). Dermed var trolig William C. Slingsby den første som brukte isøks på Jostedalbreen. På en av sine første turer i Norge, kanskje allerede i 1870-årene, brukte nemlig Slingsby en isøks laget på verkstedet til familiebedriften hans i Charleton. (Snoad 1994, s. 33). Kristian M. Bing var med sikkerhet utstyrt med isøks i 1890-årene (Bing 1896, s. 35), og fra 1890 vet vi at “[...] isøks [...] utlaanes av Turistforeningen til førerne”. (Regler for førere. DNT årbok 1911, §.3).

Så tidlig som rundt 1889 begynte forøvrig smeden og snekkeren Andreas O. Sunde i Olden å lage isøkser og fjellstaver. Den første forespørselen fikk han av tre engelskmenn som ønsket å bestige Ceciliekruna. Han lot seg motvillig overtale til å gjøre et forsøk. Når karene kom tilbake etter turen og bestilte to til, var det tydelig at de var fornøyd med håndverket. William C. Slingsby kjøpte også to økser av ham, og skrev i den forbindelse følgende i 1889: “I have much pleasure in recommending the iceaxes which are made by Andreas Sunde [...]”. (Notiser. Aarvog for Turistforeningen for Bergen by og stift. 1900, s. 5). Bruk av isøks var imidlertid ikke allment utbredt i Norge rundt hundreårskiftet. Det

---

<sup>10</sup> De to isøksprodusentene var Simond i Chamonix og Grivel i Cormayeur. (Arnesen 1997, s. 5).

tyder følgende sitat på: “Det er på høi tid, at enhver norsk tindestiger indser, at en isøks udgjør en meget vigtig del af hans udrustning”. (Slingsby 1902, s. 97).

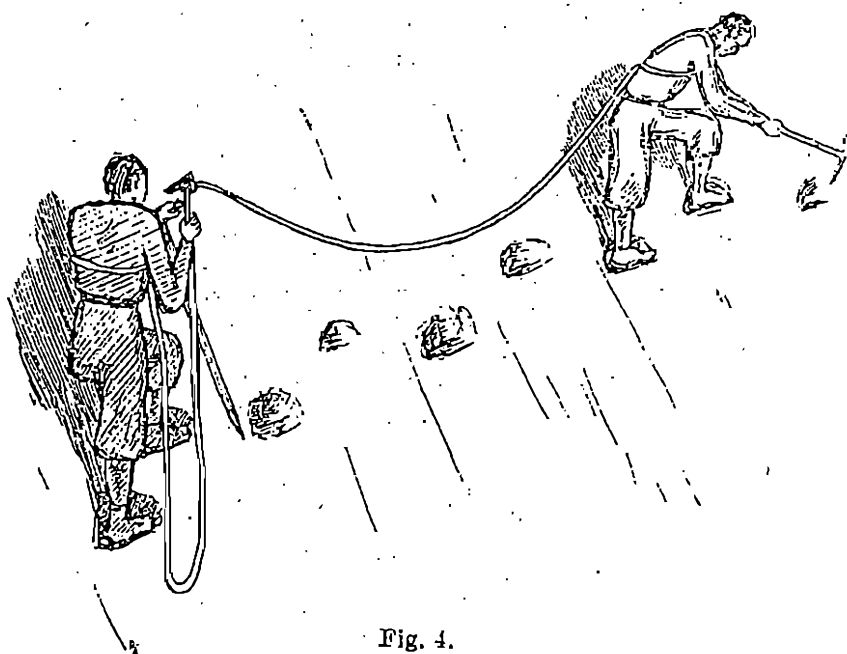


**Figur 27.** Fjellføreren Michel-Auguste Groz fra Chamonix med en tidlig utgave av isøksen.  
*Hentet fra Breposten nr. 4 1997, s. 4.*

I Norsk Tindeklubb's "Kort veiledning i brævandring og klatring" fra 1910 anbefales det at: "Mindst én av deltagerne maa være forsynet med isøks, og under vanskeligere bræarbeide bør samtlige være det". (Norsk Tindeklubb 1910, s. 191). I den forbindelse veiledet Norsk Tindeklubb sine lesere i trinnhugging som var teknikken man brukte for å ta seg frem i brattere is-partier. Denne trinnhuggingen var tydeligvis fremdeles en viktig del av brævandrerens teknikk. Keilhau skrev om trinnhugging allerede i 1820-årene,

og Slingsby hugget hundrevis av trinn i løpet av sin karriere. (Slingsby 1904). Norsk Tindeklubb understreket i den forbindelse at: "Paa bratte skraaninger, hvor det er haard sne eller is, maa trin hugges. Trinene skal være saa store, at hele foten faar plads og kan gjerne helde svakt indover". (Norsk Tindeklubb 1910, s. 191). I tillegg til sondering og trinnhugging ble det anbefalt at isøksen også burde brukes til forankring for taulaget. På snø skulle tauet kveiles om skaftet på hver og en av isøksene i taulaget, før skaftet ble stukket ned i snøen med brevandrers kroppstygnde oppå. På is gjorde man omtrent det samme, bare at man festet isøksen i en sprekk, eller ved å slå øksehodets pigg ned i isen for så å kveile tauet rundt øksehodet. Det opplyses videre at Tindeklubben kunne anbefale norske isøkser med en lengde på 103 cm. fra Ludvig Torgersen & Co. i Kristiania. (Ibid, s. 194).

Utover på 1900-tallet endret isøksen seg lite bortsett fra at den gradvis ble noe kortere. Etterhvert begynte man imidlertid å klatre brattere is. Det ble upraktisk med et langt skaft, og nye stegjern gjorde brevandrene mindre avhengig av trinnhugging. Dette førte til at skaftet ble stadig kortere og at bladet stadig fikk ny design og nye finesser. (Unsworth 1992, s. 176).



**Figur 28.** Trinnhugging. Hentet fra en artikkel om "Tindesport og brevandring", av Augdahl og Scheldrup, trykket i DNT førerpatentet til Nils Neset fra 1935.



## Brodder

Allerede i 1826 skrev sokneprest Aabel om bruk av brodder i forbindelse med brevandring på Jostedalsbreen: “Det bør da paaligge den fastsatte Ledsager at forsyne seg med fornødne [...] Braadder [...]”. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 15. apr. 1826). Hvordan disse broddene så ut er uvisst. Kanskje lignet de på skoene som enkelte fjellbønder brukte under arbeid i bratte lier i Alpene på 1500-tallet. De så ut som hestesko med tre pigger som ble festet til føttene. (Johnsen 1991, s. 79, Unsworth 1992, s. 100). Tilsvarende modeller var nemlig i bruk under klatring i Alpene allerede i 1689. (Unsworth 1992, s. 100)

I kontrakten mellom Thor A. Gredung og Nordre Bergenhus Amt fra 1883 står det under pkt. 5 at veiviseren var forpliktet til å kunne utstyre de reisende med brodder. Han skulle minst ha “[...] 4 Par Braadder [...]” til disposisjon. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Kontrakt 26. apr. 1883).

Omtrent på samme tid var bruken av brodder og spikerstøvler noe omstridt i det norske fjellsportmiljøet. I forbindelse med bestigningen av Store Skagastølstind i 1876 kunne f.eks. William C. Slingsby fortelle at hans norske ledsagere av prinsipp hverken brukte støvler med brodder eller pigger. Dette var også tilfellet med førere han hadde benyttet seg av på sine turer:

Deep-seated prejudices - especially with respect to the use of good nailed boots - have been most difficult to eradicate from the minds of would-be Norsk guides, and I myself have seen several near escapes from dreadful accidents by men slipping on steep snow. (Slingsby 1914, s. 16).

Selv brukte han tyrolske broddsko og etter turen på “Storen” måtte hans turkamerater innrømme at deres teorier var gale og at brodder var å foretrekke. Johannes H. Vigdal var sannsynligvis mindre konservativ i den sammenheng. Han brukte nemlig spikerstøvler allerede i 1881 på en tur sammen med Slingsby. (Slingsby 1881, s. 100). Slingsby understreket forøvrig nødvendigheten av spikerstøvler i en artikkel i 1902. Han mente at det var “[...] paa høi tid, at alle tindestigere forstaar, at det er ligesaa vigtigt at have spiker i støvlerne som fingre paa hænderne”. (Slingsby 1902, s. 97). På Brigsdalsbreen i 1895 brukte Kristian M. Bing isbrodder, såkalte “Mummery spikes” som måtte skrues inn i skosålen. Han hadde fått dem av Slingsby året før og kunne også utstyre Rasmus R. Aabrekke med seks brodder i forbindelse med den turen. Begge kunne da skru inn to brodder fremme under fotsålen og en under hver hæl. (Bing 1896, s. 35).

I den Norsk Tindeklub's veiledning i brevandring og klatring fra 1910 anbefales spiker i støvlene som “[...] heldig ved brævandring og nødvendig ved klatring”. (Norsk Tindeklubb 1910, s. 190). Allerede da var 8-taggers stegjern i bruk og omtrent samtidig fant Oscar Eckenstein opp 10-taggers stegjern. (Arnesen 1997, s. 9). Det var sannsynligvis noe tilsvarende DNT sine patentførerne ble utstyrt med på breførerkurset i 1935. (Lyche 1936, s. 140). Generelt kan man si at turismen og fjellsporten medførte at det ble utviklet utstyr som var spesiallaget for brevandring. Der bygdefolket utelukkende brukte utstyr og redskaper som også var nyttige i forbindelse med andre gjøremål, brukte turistene utstyr som var konstruert for brevandring.

### **Ski, truger og skikjelker**

Den eldste bruken av ski jeg kjenner til på Jostedalsbreen, er Ola Bøyasva sin skitur fra Fjærland til Oppstryn. Han gikk denne strekningen frem og tilbake på slutten av 1700-tallet. (Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1895, s. 5). Samtidig vet vi at flere driftekarer gikk på ski over breen på 1800-tallet, og trolig enda tidligere. Flere funn av gamle ski kan tyde på at slike skiturer fant sted. Johan H. Skåre fant f.eks. et gammelt skipar under en stein i uren nord for Vetledalsætra øverst i Erdalen. (Standal 1995, s. 114). Og den tidligere patentføreren Rasmus Myrhaug fant et par lette ski på toppen av Brattebakkene ovenfor Bødalen. Disse hadde ligget i isen i lange tider. (Nesdal 1983, s. 15).

Jeg har også andre belegg som kan bekrefte bruken av ski på breen. Sokneprest Aabel nevnte f.eks. ski i forbindelse med korrespondansen rundt organiseringen av veiviservesenet i 1820-årene: “Det bør da paaligge den fastsatte Ledsager at forsyne seg med fornødne [...] Skie [...]”. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Brev 15. apr. 1826).

I kontrakten til Thor A. Gredung fra 1883 står det i den forbindelse følgende: “Til Benyttelse for de Reisende skal jeg være forsynet med: 4 Par Ski med tilhørende Stave, 4 Par Truger samt Fornødne Ski - og Trugebaand”. (S.A.B. Fylk.m. S. og Fjrd. XIII. Ymse. 1 K 1. L. 4. Vegv. Jost.br. Kontrakt 26. apr. 1883). Thor A. Gredung hadde også en skikjelke som de brukte til å dra tunge ting over breen med (Skåsheim 1951, s. 4), og funn av liknende kjelker andre steder tyder på at slike var i bruk også på andre breoverganger. (Eide 1955, s. 29).

I kontrakten til Thor A. Gredung står det som nevnt også oppført truger som en del av det utstyret som skulle være til de reisendes disposisjon. Enkelte kilder tyder dessuten på at truger var i bruk i området rundt midten av 1700-tallet. Matthias J. Foss skrev f.eks. at ruger var en av de tingene jostedølene

produserte og solgte på den andre siden av breen. (Foss 1750, s. 21). Kristian M. Bing fant i den forbindelse to gamle truger ved Høgste Breakulen:

[...] paa dette fjeld findes en stor ældgammel varde. Inde i denne laa to par meget gamle tryger, som synes at bevise, at bønderne i gamle dage undertiden maa have benyttet tryger paa sine vandringer over bræen. (Bing 1899, s.107).

Liknende funn har også blitt gjort ovenfor Kvamme i Oldedalen. Der ble det funnet truger, samt en gammel sledemeie. (Standal 1994, s. 124).

Bygdefolket brukte altså både ski, truger og skikjelker i forbindelse med turene sine over Jostedalsbreen, i motsetning til fjellsportsfolkene og turistene. Dette hadde trolig sammenheng med turenes hensikt. Før de første vinterskiturene i 1919 er ski bare såvidt nevnt av enkelte fjellsportsfolk. Bing gjorde seg imidlertid refleksjoner om ikke ski hadde vært “[...] det mest praktiske hjelpemiddel [...] over snebræer ved sommertid”. (Bing 1899, s. 107).

### **Bekledning, overnattingsutstyr og annet utstyr**

Det er et svært begrenset kildemateriale som forteller noe om hva bygdefolket hadde på seg i forbindelse med turene over Jostedalsbreen. Den eldste kilden som forteller noe om dette er Matthias J. Foss som skrev ned følgende: “Man maa og klæde sig skarp vinterklædt formedelst kulden af Bræen, der forhindrer Solens hede høieste Sommers Dag [...]”. (Foss 1750, s. 21). Bortsett fra at man tok på seg ekstra mye klær avvek sannsynligvis ikke bekledningen noe særlig fra det daglige arbeidsantrekket. Driftekarene hadde f.eks. klær av vadmel som var vanlig på den tiden. I tillegg brukte de gjerne et garvet skinn på ryggen som beskyttelse mot regnvær. (Ohnstad 1980, s. 228).

Når det gjelder turistlivet utover på 1800-tallet finnes det et mer omfattende kildemateriale. I tillegg til turbeskrivelser finnes det også bilder og enkle skisser av turistlivet i fjellet. Av dette kan det se ut som om mange av vandrerne stort sett gikk i de samme klærne som de brukte i lavlandet og i byene. Av en tegning fra 1870-årene, fra brevandring på Fanaråken, gikk f.eks. kvinnene med side skjørt og mennene med lange bukser og matroshatter. De nasjonalromantiske malerne malte byfolk i fjellet med flosshatter, frakker, livkjoler, lange, trange bukser, m.a.o med sine sedvanlig byklær. (Bugge 1968, s. 117).

I 1879 kom *Reisehaandbog over Norge* ut. Forfatteren var Yngvar Nielsen og i boken kom han med en rekke råd med hensyn til bekledning. Til fotturer generelt måtte drakten være lett, men samtidig varm,

derfor anbefales flanellskjorte. Regnkappe eller et pledd kunne medbringes i tilfelle regnvær da ingen norsk turist burde bruke paraply. Nordmenn burde videre ta etter engelskmennene og ta i bruk knebukser, pga. bekvemmeligheten. Ullstrømper anbefales til lange som til korte bukser og ikke minst burde man ha høy i skoene. (Ibid, s. 119). På et foto fra 1880 årene, fra Styggebreen, gikk damene fremdeles i fotside skjørt, noe som også var vanlig ved hundreårskiftet. Therese Bertheau gikk riktignok i nikkers og skjørt til knes allerede i 1902, men hun var vel og merke langt forut for sin tid. (Bugge 1968, s. 131).



**Figur 29.** *Over breen mot Fanaråken i Hurrungane. Hentet fra Bugge 1968, s. 117.*

I 1902 anbefalte Slingsby følgende drakt for menn i fjellet: “Hvad klæder angaar, kan en jakke efter Norfolk-snitt anbefales”. Videre anbefalte han vest, “knæbensklæder” av hardt tvunnet sterkt ullstoff, flanellskjorte, jersy eller islandstrøye og et mavebelte - “det forebygger forkjølelse og annet”. “Varme vanter er uundværlige, og i rigtig surt veir kan det være godt at have en strikket uldhue til at trække over ørene”. Om kvinnene skrev han bare: “Damene maa være klædt slig, at dragten ikke hindrer dem i deres bevægelser”. (Slingsby 1902, s. 99).

På de omfattende turene til fjellsportsfolkene var det enkelte som hadde med seg ekstra klær. På tur med Elias M. Hogrenning i begynnelsen av 1890-årene hadde f.eks. Kristian M. Bing med seg klesskift

fra topp til tå, i motsetning til turkameraten som bare hadde med seg sokkeskift. Da de måtte overnatte ute i en isgrotte kunne Bing kle på seg alt han hadde for natten, mens Hogrenning måtte nøye seg med å bruke den ene sokken som lue. (Hogrenning 1894, s. 64). Hogrenning var imidlertid ikke alene om å ha sparsomt med klær med seg. Fjellsportmannen H. A. Day skrev fra sin tur på Jostedalsbreen at:

Once when there was no rock in sight we lay down on the snow [...] We were not provided with anything for sleeping out and we had no extra clothing with us [...] We awake stiff and cold and with our teeth chattering”. (Day 1902, s. 149).

Et eksempel på en godt utrustet brevandrers utrustning anno 1898 er som nevnt Kristian M. Bing. Når han gikk Jostedalsbreen på langs dette året hadde han med seg isøks, truger, en stokk, strømpebytte, votter, to tynne tøyposer, et stort ullpledd og randsel, i tillegg til det han hadde på seg. Felles, i taulaget på tre, hadde de med to kompass, “Cammermeyers lille lommekart” og tau. (Bing 1899, s. 103).

Når det gjelder overnattingsutstyr som telt o.l. ble slikt utstyr ikke benyttet på turer på Jostedalsbreen før på 1900-tallet. Telt anbefales imidlertid av Slingsby “[...] i de vildere trakter i den nordlige del af landet”. (Slingsby 1902, s. 98). På turer på Jostedalsbreen ble telt trolig oppfattet som overflødig da det var mange overnattingsmuligheter på setrene og i bygdene rundt breen. De gangene det var aktuelt å overnatte en natt eller to oppe på selve breplatået lå de gamle hardhausene like godt under åpen himmel. De kledte på seg alt de hadde med seg av klær og krøllet seg sammen for noen timer med hvile. Både Slingsby og Bing gjorde dette ved flere anledninger, og i 1899 kan det nevnes at Daniel Huun, Mikkel S. Mundal og Kristian Virkesdal hadde med seg en enkel presenning som ble brukt som underlag for overnatting på breen. Noen sovepose eller ullpledd var det ikke snakk om. Også de kledte på seg alt de hadde av klær før natten og sov under åpen himmel. Senere, på en av Huun sine turer like etter år 1900, hadde han tatt med seg sitt “[...] spiritusapparat med thekjedel”, som ble tatt i bruk da han og Tore O. Eide overnattet ute. Forøvrig hadde de ikke annet utstyr til overnatting enn gamle aviser og ryggsekkene til å ligge på. (Eide 1901, s. 28).

Den første turen der det ble brukt telt foregikk i 1903 da Per J. Grønfur og Mikkel S. Mundal førte det tyske ekteparet Ebeling Jostedalsbreen på langs. Da hadde de med seg telt, klær, instrumenter og proviant som ble trukket på en skikjelke. I teltet hadde de en oljeduk til å legge direkte på sneen samt medbrakte strå til å legge oppå. Det var soveposer til alle, men likevel skalv Grønfur “som en hund” da han våknet med jevne mellomrom hver natt. (Grønfur 1912, s. 213).

På Ferdinand Scheldrup sin vinterskitur i 1919 hadde de også med seg både telt og soveposer. Noen av dem hadde reinskinnpuser mens de andre hadde edderdunspuser: “[...] de av os som laa i renposer hadde det riktig lunt å bra”. Men for de med edderdunspusene var saken en annen: “Dunet flot op paa sidene, saa de praktisk talt laa paa bare bræen, hvis flere hundre meter tykke islag de jo ikke kunde varme op noget nævneverdig”. (Scheldrup 1922, s. 172). Martin Mehren og hans kamerater dro også på telttur på Jostedalsbreen i mellomkrigstiden (Mehren 1936), men å si at telting nå var blitt vanlig vil være en sterk overdrivelse, for liknende turer har jeg ikke funnet eksempler på før etter 2. verdenskrig.

Av annet utstyr kan jeg nevne at Slingsby skrev om snøbriller; at det var uunværlig på breturer i solskinn. (Slingsby 1902, s. 98). At dette ikke var vanlig f.eks. i 1820-årene bekrefter artikkelen til Gottfried Bohr. Etter forsøket på å bestige Lodalskåpa fikk de føle at de ikke hadde hatt med seg noe som kunne beskytte øynene og huden mot det skarpe sollyset: “Efter 19 timers ophold i sné- og is-regioner kom vi tilbage til Stordalen med svækkede øine og meget opsvulmede ansigter og læber”. (Bohr 1874, s. 100). En turkamerat av Slingsby hadde glemt sine snøbriller da de dro avgårde på bretur. Løsningen ble da å mørklegge huden rundt øynene hans. (Slingsby 1890, s. 30). I den forbindelse rådet reisehåndbokforfatteren Yngvar Nielsen sine lesere å ha med seg “[...] grønne snebriller” når de skulle på bretur. (Bugge 1968, s. 118). Det samme gjorde Norsk Tindeklubb i 1910. (Norsk Tindeklubb 1910, s. 190).

## Mat og drikke

*Tag altid rigelig proviant med. Turen kan tage længere tid, end man venter. Drik ikke aquavit eller cognac før efter endt dagsverk. Og bliver du nødt til at tilbringe natten ude, saa sky begge dele som gift. (Slingsby 1902, s. 106).*

De fleste som ferdest på Jostedalsbreen før 1920-årene baserte seg som regel på å gå fra bebyggelsen i en dal til bebyggelsen i en annen på relativt kort tid. Man kunne spise og sove på nær sagt hvilken som helst gård, og etterhvert dukket det også opp hoteller og turiststasjoner i bygdene rundt breen. Dessuten var det seterdrift i bredalene på sommerstid, som var høysesongen for brevandrerne. På setrene kunne man i tillegg til tak over hodet få tak i ferske melkeprodukter. Man kunne enten kjøpe noe med seg eller spise og drikke seg mett når man kom sultne ned fra breen. Før Kristian M. Bing la avgårde på “Josten på langs” fikk han og følget hans f.eks. med seg smør og to flasker fløte av kona på gården Sundal. Forøvrig kan det nevnes at de hadde med seg “[...] almindelig god kost for et par dager”. (Bing 1899, s. 104). Da Bing og Daniel Søgnesand kom ned til Tungasæter etter pionerturen på Austerdalsbreen, fikk de servert “deilig rømmekolle”. (Bing 1894, s. 92). Liknende eksempler, på folk som fikk melke-

produkter på gårdene og setrene, er Per J. Grønfur som fikk melk på Storsætra i Erdalen mens han var på tur opp til breen i 1903. Som proviant kan det nevnes at hans oppdragsgiver Ebeling bl.a. hadde med seg hermetikk og tørket frukt. (Grønfur 1912, s. 213). Andre eksempler på turistenes turmat var reinsdyrbiff og kald te (Grieg 1892, s. 17), flesk, sardiner og brød (Martens 1897, s. 4), sjokolade, rosiner, flatbrød og ost (Slingsby 1890, s. 48) samt: “[...] braud, smør, kjøt, sardinar og kald the”. (Hogrenning 1894, s. 64).

Ofte kan man lese at tørsten plaget brevandrerne på denne tiden, og rent drikkevann kan være et problem hvis man ikke har medbrakt tilstrekkelig. William C. Slingsby, som alltid var villig til å dele sine erfaringer med andre, anbefalte i 1902 “[...] en læderflaske eller tinflaske med svag, men opfriskende drik, som kan hænges over skulderen”. (Slingsby 1902, s. 98). Forøvrig var det ikke uvanlig å medbringe sterkere saker på fjellturene for vel 100 år siden. (Kars 1885, s. 9). En brevandrer kunne f.eks. fortelle at:

Omtrent midt på breen [Lodalsflata] ligger et av de største “brebord” jeg har sett. En kjempestein som hviler på en sokkel av is. Den er kalt konjakksteinen efter en engelsk turist som der nød sin dram før han fortsatte ned til Jostedal. (Backer 1936, s. 28).

Slingsby skrev at det kunne forekomme anledninger “[...] hvor en draabe cognac kan gjøre god virkning som medicin betragtet”. Men advarer samtidig:

Brændevin og aquavit bør skyes som gift den dag, man bestiger en tind. Mangt et selskab har ikke naaet frem til sit efterlængtede maal, bare fordi en af deltagerne under paaskud af træthed har drukket om ikke mer end et fingerbøl brændevin. En slurk brændevin vil have en opstivende virkning de første par minutter, men saa vil der komme en reaktion, og kræfterne vil aftage, idet hjertet ikke længer vil funktionere, som det skal. (Slingsby 1902, s. 98).

Når det gjelder lokalbefolkningen avvek sannsynligvis ikke ferdakosten noe særlig fra de vanlige matskikkene i samtiden. Marie Ryssdal forteller at vanlige måltider i Nordfjord rundt år 1900 bestod av potetkake med smør til “Måråbiskken”, og flatbrød med poteter og spekesild til frokost. Middagen bestod gjerne av grøt av ulike slag, mens til nons var det flatbrød igjen. Kvelds var dagens siste måltid og bestod gjerne i “oppattheta graut” fra middagen. (Ryssdal 1987, s. 17).

Selvfølgelig var det ikke all mat som kunne taes med som turmat, ihvertfall ikke hvis ferden skulle vare i flere dager. Men man visste å innrette seg. Fehandlerne på 1800-tallet hadde f.eks. med seg en stor

matskreppe med holdbar mat som spekekjøtt og mye flatbrød. Dessuten kunne de utnytte melken fra dyrene slik at de kunne koke seg rømmegrøt og "mølsa". I tillegg til flatbrød spiste man lefser ved siden av spekeflesk, spekekjøtt eller røykesild. (Berge 1961, s. 105, Ohnstad 1980, s. 228). Svale Andersson, som var brefører på Folgefonna i 1851 spiste "[...] flad brod and butter", på en tur sammen med glasiologen James Forbes. (Forbes 1853, s. 136). Av nyere dato kan jeg også nevne at Rasmus R. Aabrekke som gjetergutt hadde en niste bestående av potetkaker, lefser, sveler, flatbrød, spekeflesk og spekepølser. (Hagen 1982, s. 69).



### 7.3. Sammendrag

Bygdefolket tok vare på sikkerheten gjennom ulike praktiske tiltak. For å finne trygt fram bygget man store steinvarder der man forlot fast fjell og startet på selve brevandringen. Rundt midten av 1700-tallet tyder enkelte kilder på at det også ble satt opp merkinger med trestokker oppe på selve breen. Slik merking ble også foreslått i 1820- og 1880-årene uten at det lar seg dokumentere at merkingen ble iverksatt. Utover dette orienterte man seg ved å bruke landemerker, solen og etterhvert klokka som hjelpemidler.

En tilsynelatende viktig måte å ta vare på sikkerhet på var uskrevne normer og regler. Fra midten av 1700-tallet ble det f.eks. sagt at man bare kunne ferdes over breen på visse tider av året. Ferdsel over breen på vinterstid ble trolig forbundet med fare. Det ble også vektlagt at man måtte vise respekt for vær og vind uansett på hvilken tid av året man skulle reise over breen.

I tillegg til faremomentet ved å gå seg bort var man selvsagt oppmerksom på den faren bresprekkene representerte. Enkelte kilder tyder på at man i den forbindelse understreket viktigheten av å være flere sammen i forbindelse med reisene over breen. Var man ukjent burde man dessuten ha med kjentfolk som ledsagere ble det hevdet på midten av 1700-tallet. Flere alvorlige ulykker man kjenner til på 1800-tallet var likevel fall i bresprekker med døden som utgang. Disse ulykkene rammet folk som, til tross for normen, gikk alene og dermed uten tau. Kjennskapen til faremomentet som bresprekkene utgjorde ble brukt som ett av argumentene for å få opprettet veivisesvesenet i 1820-årene. Dermed ser det ut til at sikkerheten for turistene ble ivaretatt. Ingenting tyder imidlertid på at lokalbefolkningen benyttet seg av veivisesvesenet. Tvertimot skjedde det ulykker med enslige bygdefolk på breen også i årene etter at veivisesvesenet ble opprettet.

Hvor sterk normen om å ikke gå alene over breen stod i brebygdene mot slutten av 1800-tallet er usikkert. Så sent som i 1889 foregikk det f.eks. en diskusjon om hvorvidt veiviseren hadde rett til å ha med seg en medhjelper for å gjøre tilbaketuren over breen sikker. Diskusjonen avslører ulike synspunkter og ulik praksis.

Med fjellsportsfolkenes inntog på Jostedalsbreen i løpet av 1880- og 1890-årene kom det imidlertid nye normer og regler for sikkerheten. Denne gruppen var f.eks. helt klar m.h.t. nødvendigheten av å være

flere i følget over breen. Dessuten var deres normer og regler sterkt knyttet til bruk av utstyr, og ikke minst til riktig bruk av utstyret.

Tau var i bruk ved ferdsel på Jostedalsbreen allerede på 1700-tallet. Ingenting tyder imidlertid på at man konsekvent var innbundet i tau. Tau var medbrakt når man gikk flere i følge og ble tatt i bruk når det var behov for det, f.eks. i dårlig vær. Tau ble også foreslått som en del av standardutrustningen for veiviserne i 1820-årene, og var i bruk i forbindelse med veiviseroppdrag utover på 1800-tallet. Selve bruken av tau som sikringsmiddel blant bygdefolk og veivisere var imidlertid uforsvarlig sett med fjellsportsfolkernes øyne. Deres normer om at man alltid skulle være minst tre i taulaget, at det ikke var tilstrekkelig å holde i tauet og at tauet alltid skulle være i bruk på snødekket bre, var helt fremmed selv for veiviserne. Disse normene ble gradvis opptatt av veiviserne i tiden frem imot hundreårskiftet og allment praktisert først utover på 1900-tallet.

Isøkser ble ikke tatt i bruk i forbindelse med ferdsel på Jostedalsbreen før tidligst i 1870-årene, og da av enkelte turister. Før den tid brukte både lokalbefolkningen og turistene staver med pigg i kombinasjon med vanlige vedøkser. Tilsammen dekket disse redskapene isøksens bruksområder. I løpet av 1890-årene ble bruken av isøkser vanligere i Norge. DNT sine patentførere fikk fra da av tilbud om å låne isøkser fra foreningen.

Når det gjelder annet utstyr, klær og mat ser det ut til at de som ferdest på breen lenge nyttet det de var vant til fra hverdagen. Det er først hos fjellsportsfolkene og turistene på slutten av 1800-tallet vi finner detaljerte beskrivelser av hva som var hensiktsmessig å bringe med seg på breturer.

## 8.0. Konklusjoner

### Breen som ferdselsvei

I hele perioden 1740 til 1940 ble Jostedalsbreen brukt som ferdselsvei mellom brebygdene. Brukerne var bygdefolk fra brebygdene i Sogn, Nordfjord og Jølster, samt tilreisende handelsfolk fra andre deler av landet. Motivene bak ferdselen var sosiale sammenkomster, kommunikasjon, varehandel, driftehandel og annen næringsvirksomhet. Årsaken til at breen ble benyttet som ferdselsvei var dens topografiske beliggenhet mellom Nordfjord og Sogn. De naturlige forholdene i bre- og fjord-landskapet gjorde breen til en hensiktsmessig ferdselsvei til og fra flere brebygder både på øst- og vest-siden av Jostedalsbreen. Alternativet var å bruke båt, noe som var svært tidkrevende i tiden før dampbåter ble tatt i bruk.

Rundt 1815 skjedde det viktige endringer m.h.t. bygdefolkets nytteferdsel på Jostedalsbreen. Fra da av avtok varehandelen og annen ferdsel gradvis og opphørte helt på flere breoverganger. Dette skyldtes brearmenes tilbaketrekning som vanskeliggjorde ferdselen opp og ned mange brefall. F.o.m. midten av 1800-tallet forsterkes trolig tendensen med avtagende nytteferdsel p.g.a. opprettelsen av dambåtruter på fjordene. Bygdefolkets ferdsel ble i denne perioden avgrenset til bare noen få breoverganger. I 1920-årene opphørte også drifteferdselen helt. I løpet av første halvdel av 1900-tallet var båtforbindelsene på Sognefjorden og Nordfjorden ytterligere forbedret, noe som førte til at Jostedalsbreen ble uhensiktsmessig som ferdselsvei både for fehandlerne og for den øvrige lokalbefolkningen. Jostedalsbreen ble bare sporadisk brukt som ferdselsvei i forbindelse med nytteferdsel frem imot 1940.

En annen viktig endring i bygdefolkets ferdselsmønster var at enkelte begynte med brevandring som friluftsliv på slutten av 1800-tallet. Denne typen turer lar seg knapt dokumentere blandt bygdefolket tidligere. Med få unntak viste lokalbefolkningen i brebygdene liten interesse for friluftsliv på breen før i 1880-årene og senere. Turister og fjellsportsfolk hadde da drevet friluftsliv på breen i en 50-års periode allerede. Trolig var bygdefolkets interesse for friluftsliv et resultat av impulser fra disse gruppene. Utover på 1900-tallet ble imidlertid slike turer vanligere. I den grad lokalbefolkningen ferdes på breen i 1930-årene ser det ut til at rekreasjon og naturopplevelser var vel så viktige motiver som f.eks. kommunikasjon og sosiale sammenkomster.

## Turisme og friluftsliv

Den mest omfattende endringen som fant sted m.h.t. ferdslen på Jostedalsbreen på 1800-tallet var starten på turismen og friluftslivet. Allerede i 1820-årene, og trolig noe tidligere, begynte turister og forskere å ferdes på breen. De første breturistene var i hovedsak norske og utenlandske naturvitenskapsmenn, samt brevandrere fra den engelske overklassen. Representanter fra disse to gruppene var foregangsmenn i 1820-årene, og engelskmennene var også foregangsmenn da turismen tiltok kraftig mot slutten av 1800-tallet. Norske brevandrere fra borgerskapet fulgte imidlertid etter og f.o.m. 1900-tallet var disse klart i flertall på breen.

Trolig var den tidligste breinteressen et resultat av opplysningstidens generelle interesse for naturen og naturfenomener. Denne interessen var sannsynligvis utgangspunktet for den gryende naturfølelsen som la grunnlaget for dyrkingen av friluftslivet på breen. Naturfølelsen ble så forsterket av nasjonalromantikken rundt midten av 1800-tallet. Fjell og bre ble opphøyet til Norges “nasjonal natur” der man søkte naturopplevelser. Trolig medvirket også industrialisering og urbanisering til at naturen ble til noe eksotisk for borgerne i byene. Regulerte arbeidstider og mere innearbeid la grunnlaget for fremveksten av fritids- og rekreasjonslandskapet blant byborgerne. Samtidig ble kommunikasjonene rundt breen utbedret og stadig flere reiseberetninger markedsførte området. Dette bidro til at tilgjengeligheten ble større og at Jostedalsbreen ble bedre kjent i Norge og i utlandet. Tilsammen var disse faktorene med på å legge et grunnlag for økningen i turismen på Jostedalsbreen i 1870-, 1880- og 1890-årene.

I denne perioden oppsøkte også engelske og norske fjellsportsfolk Jostedalsbreen. Denne gruppens inntog på breen innebar en endring i turistlivet. I likhet med “de vanlige” brevandlerne søkte fjellsportsfolkene også naturopplevelser på turene sine. I tillegg var imidlertid ønsket om tekniske og fysiske utfordringer en viktig drivkraft. Videre stod utforskning av nye områder sentralt. Mange fjellsportsfolk foretrakk også å gå uten veivisere. De var av den oppfatning at det lå større utfordringer i turene ved å klare seg alene sammen med likemenn. I denne perioden spredte ferdselen seg til nye ruter og nye områder, og stadig større deler av breen ble utforsket. Etterhvert som de u-utforskede områdene ble mindre og mindre, ble målet å finne nye og vanskeligere ruter i allerede kjent terreng. Nettopp vanskelighetene, strabasene og kampen med naturen hadde ofte en sentral plass i reiseberetningene til fjellsportsfolkene.

Impulsene til å drive fjellsport kom fra England, med engelske fjellsportsfolk som ønsket å drive “outdoor life” i Norge. Fjellsporten kan sees på som et uttrykk for en tidsånd i samfunnet der

prestasjoner og individualisme stod sentralt. Fjellsporten vokste f.eks. frem parallelt med den nordiske idrettsbevegelsen, der de individuelle naturidrettene hadde en sentral plass på denne tiden. I tillegg hadde sannsynligvis nasjonalisme og nasjonalromantikk en viss betydning. Tindebestigninger ble f.eks. i enkelte norske miljøer sett på som symboler på nasjonal selvhøvdelse, i likhet med skiidrettene og polarekspedisjonene.

Rundt hundreårskiftet dalte imidlertid interessen for Jostedalsbreen som arena for fjellsportsfolkene. Andre områder med ubestegede tinder virket mer forlokkende. Bare unntaksvis oppsøkte fjellsportsfolk breen utover på 1900-tallet, men da i forbindelse med skitur, gjerne på vinterstid. Når det gjelder interessen blandt turistene var også den moderat. Utover på 1900-tallet nøyde de fleste seg med å beundre brefallene på avstand. Antall utenlandske turister som vandret over breen var f.eks. nede i et minimum i mellomkrigstiden. Men også nordmennene sviktet. Andre områder og andre naturtyper virket trolig mer forlokkende på mange friluftinteresserte. Ferdselen på Jostedalsbreen var relativt liten i 1920-årene, for så å ta seg noe opp igjen i 1930-årene.

### **Veiviserne**

Når det gjelder spørsmålet om hvordan ferdselen på Jostedalsbreen foregikk er organiseringen av veiviserne en viktig faktor. Turisttrafikken og friluftslivet på Jostedalsbreen var allerede i 1820-årene så omfattende at de reisende utgjorde et betydelig marked for lokale veivisere som kunne tilby veivisning på Jostedalsbreen. I en periode på minst 10 - 15 år var disse turist-veiviserne uorganisert. Etterhvert ble imidlertid prisene på veivisertjenestene så høye at lokale embetsmenn innså behovet for å endre veiviserens status. I 1826 ble det dermed tatt initiativ til å organisere veiviserne i et offentlig veiviservesen underlagt amtmannen i Nordre Bergenhus Amt. I tillegg til å regulere prisene på veivisertjenestene konkluderte man med at et slikt veiviservesen også skulle kunne ivareta sikkerheten til de reisende. Dette var årsakene til at Nordre Bergenhus Amt opprettet et offentlig veiviservesen i 1828.

En gang mellom 1850 og 1870 mistet amtmannen oversikten over veiviservesenet, trolig p.g.a. manglende rapportering fra lavere myndigheter som hadde ansvaret for organiseringen av veivisertjenesten. I denne perioden foregikk det ingen formelle beskikkelser av veivisere. Veiviseryrket gikk istedet i arv fra far til sønn, uten at det offentlige var delaktig eller ble informert. Resultatet av dette var at amtmannen måtte reorganisere veiviservesenet i 1881. Samtidig hadde økningen i turismen ført til at stadig flere breoverganger var blitt tatt i bruk. I enkelte bygder resulterte dette i at personer

utenfor veiviservesenet begynte å ta på seg veiviseroppdrag. Noen steder ble prisnivået på veivisertjenestene igjen urimelig høye. Dette medførte at amtmannen besluttet at veiviservesenet også måtte utvides til å omfatte veiviserne på disse breovergangene.

Amtmannen i Nordre Bergenhus Amt startet arbeidet med å reorganisere og utvide det offentlige veiviservesenet i løpet av 1880-årene. Mens dette arbeidet pågikk tok Den Norske Turistforening (DNT) initiativ til et landsdekkende patentførervesen. Bakgrunnen for dette engasjementet var den stadig voksende fjellturismen i Norge generelt. I 1890 foreslo DNT ovenfor amtmannen at amtets veivisere skulle utstyres med organisasjonens patentførerhåndbøker i tillegg til amtets førerhåndbøker. Dette var amtmannen svært positiv til og han antydte dessuten at DNT burde ta over hele ansvaret for veiviservesenet. I 1890 ble dermed veiviservesenet privatisert. Amtet's veivisere i Oppstryn og Jostedalen ble underlagt DNT sin administrasjon og DNT ansatte nye veivisere på andre aktuelle breoverganger på Jostedalsbreen.

### **Sikkerhet og utstyr**

Lokalbefolkningen i brebygdene tok vare på sikkerheten gjennom ulike praktiske tiltak. Disse praktiske tiltakene var først og fremst rettet mot det å finne trygt fram over isviddene. I den sammenheng ble det bygget varder av stein der man gikk inn på og av breen. I én periode ble det også satt opp trestokker oppe på selve breplatået for å vise hvor ruten gikk. En annen viktig måte å ta vare på sikkerhet på var uskrevne normer og regler. Disse normene antydte hvilke tider på året det var trygt å reise over breen. De vektla at folk måtte ha respekt for vær og vind, og at man ikke burde ferdes alene. Var man ukjent burde man dessuten ha med kjentfolk som ledsagere. Enkelte alvorlige ulykker på 1800-tallet rammet likevel bygdefolk, som til tross for normen gikk alene over breen. I den sammenheng er det viktig å få frem at ingenting tyder på at lokalbefolkningen benyttet seg av offentlige veivisere som ledsagere. Var det nødvendig gikk man alene over breen og dermed uten tau.

Med fjellsportsfolkenes inntog på Jostedalsbreen legges grunnlaget for varige endringer m.h.t. synet på trygg ferdsel på breen. Med denne gruppen kom det nye normer og regler som i stor grad likner dem man praktiserer i dag. Disse normene og reglene ble gradvis innarbeidet blant lokalbefolkningen, blant vanlige turister og ikke minst blant veiviserne.

Fjellsportsfolkene understreket nødvendigheten av å være flere i følget over breen, noe som også ble praktisert. Dessuten var deres normer og regler sterkt knyttet til bruk av utstyr, og ikke minst til riktig

bruk av utstyr. Sett med fjellsportsfolkenes øyne var f.eks. lokalbefolkningens bruk av tauet som sikringsmiddel ofte uforsvarlig, selv blant veiviserne. Fjellsportsfolkenes normer om at man alltid skulle være minst tre i taulaget, at det ikke var tilstrekkelig å holde i tauet og at tauet alltid skulle være i bruk på snødekket bre, var upåaktet blant lokalbefolkningen. Dette til tross for at folk i brebygdene hadde erfaring som tilsa at det var fornuftig å ha med seg tau på breen allerede på 1700-tallet. De offentlige veiviserne var forøvrig også utstyrt med tau i forbindelse med veiviseroppdrag utover på 1800-tallet, men ingenting tyder på at man konsekvent var innbundet i tau på snødekket bre.

Fjellsportsfolkene førte ikke bare med seg nye normer. De introduserte også nytt utstyr. Der lokalbefolkningen og de første turistene hadde brukt redskaper som også hadde andre bruksområder, utviklet man etterhvert redskaper med spesielle egenskaper for brevandring. Til langt ut på 1800-tallet var f.eks. vedøkser og staver med pigg vanlige redskaper blant lokalbefolkningen og blant de første turistene. Disse redskapene ble henholdsvis brukt til trinnhugging og sondering i forbindelse med brevandring. Oppfinnelsen av isøksen førte til at egenskapene ved disse redskapene ble forenet. Vedøksen og piggstaven gikk dermed ut av bruk etter at engelske fjellsportsfolk brakte med seg de første isøksene til Jostedalsbreen i 1870-årene. Generelt kan man si at utstyret ble mer spesialisert mot slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet, både m.h.t. isøkser, brodder, støvler og annet utstyr.

**UTRYKTE KILDER****Arkivmateriale fra Statsarkivet i Bergen**

Folketelling 1865. 331 B. Stryn.

Futearkivet. Sogn futedømme. Dagbog for Skydsstationen Nigar i Jostedal Sogn. Sogns Fogderi. 1875 -1879.

Futearkivet. Sogn futedømme.  
Skydsdagbog for Skydsstationen Myklemyr i Jostedal. 1835 -1884.

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. XIII. I.C.a.  
Journal 7. 1879-1882. Samt journalene fra tidsrommet 1883-1886.

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. I.Aa.  
Kollegiale kopibøker 40. 1855-1858.

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. XIII. I.B.  
Kopibok 1. 25.7. 1826-31. 12. 1830.

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. XIII.  
Skysstasjonar. Indre Sogn. 2 A 3. 1843-1936.

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane. XIII. Ymse. 1 K 1. Legg 4.  
Vegvisarar, Jostedalsbreen. 1826-1829 og 1882-1891.

Lensmannen i Stryn og Innv. 27.7. Journal 1856-1863.

**Arkivmateriale fra Riksarkivet i Oslo**

Bergenshus lensregnskap 1653-54. Vedlegg 8 til futeregnskapene for Sunnfjord.

Sorenskriveren i Ytre Sogn. Tingbok A.1. Fol. 53 ff. Forhør 17.05.  
Mikrofilm HF 1706. Side 52-57.

**Brev, notater og patentførerhåndbøker i privat eie**

Aabrekke, Rasmus R. Fører-patent for 1936-1946. I privat eie hos DNT v/Claus Helberg.

Berge, Kristian. Fedrifter. Brev 1951. I privat eie. Eieren av originalen er ukjent for meg.

Gredung, Thor A. Nordre Bergenshus Amt's (NBA) førerhåndbok for årene 1883-1940.  
I privat eie hos Tor Greidung i Oppstryn

Gredung, Thor A. Den Norske Turistforening's (DNT) patentførerhåndbok for årene 1890-1907.  
I privat eie hos Jostedalsbreen Nasjonalparksenter.



Greidung, Rasmus og Skåsheim, Anders. Fedrifter over Jostedalsbreen til Sogn. Brev. 1951-1952.  
I privat eie. Eieren av originalen er ukjent for meg.

Grønfur, Per. Fører-patent for årene 1935-1939. I privat eie hos DNT v/Claus Helberg.

Haugen, Anders. Sessions Resolution for Anders Andersen Haugen. 1829.  
"Sessions-Deputation for det Sognske nationale Jægercorps den 13de October 1829".  
Eieren ønsker å være anonym.

Kronen, Tøger. Fører-patent for 1936. I privat eie hos Oddvar Kronen i Jostedalen.

Kronen, Tøger. Gjestebok for gården Kronen årene 1912-1951.  
I privat eie hos Oddvar Kronen i Jostedalen.

Mundal, Mikkel. Fører-patent for årene 1898-1903.  
I privat eie hos DNT v/Claus Helberg.

Neset, Nils. Fører-patent for 1934. I privat eie hos DNT v/Claus Helberg.

Neset, Nils. Fører-patent for 1935-1956. I privat eie hos DNT v/Claus Helberg.

Røneid, Henrik H. Fehandel. Personlige notater ifra 1 des. 1962.  
I privat eie hos Aslaug Røneid i Gaupne.

**TRYKTE KILDER OG LITTERATUR**

Aabrekke, Rasmus: Hedret. *DNT årbok 1934*, 251.

Aaland, Peder: Skreppekarere og skreppehandelen. *Årbok for Nordfjord 1986*, 15 - 18.

Aaland, Jacob: *Nordfjord fraa gamle dagar til no. I.*

Dei einskilde bygder. 3. Innvik-Stryn. II del. Utgjeve av ei nemnd. Sandane 1932.

Aaland, Jacob: *Nordfjord fraa gamle dagar til no. II.*

Dei einskilde bygder. 3. Innvik-Stryn. II del. Utgjeve av ei nemnd. Sandane 1932.

Aars, Andersen: Tungaseter og Veitestrand. *DNT årbok 1936*, 81 - 85.

Aasen, Ivar: Justedals-breden. *Artikkel fra Dølen. 17 August 1862*, 55 - 56

Agr: Fra Hallingdal til Sogn. -Veitistrandskaret. - Jostedalsbræen. Sommeren 1881. *DNT årbok 1886*, 38 - 42.

Arnesen, Roger: Whippet`er og andre "isvåpen". *Artikkel i breposten nr. 4 1997*, 4 - 11. (Breposten er medlemsblad for DNT`s fjellsportsgrupper).

B: En overgang over Justedalsbræen. *DNT årbok 1875*, 148 - 153.

Backer, Andreas: Severdighetene og de viktige overgangene. *DNT årbok 1936*, 23 - 31.

Backer, Anders: På ukjent vei til Lodalskåpa. *Frihustsliv. Fra fjell og skog, fra sjø og land.* Blix forlag. Oslo 1939. 260 - 275.

Backer, Andreas: Av brevandringens saga. *DNT årbøker 1961*, 35 - 54.

Bang, M: *J.C. Dahl 1788-1857. Life and works.* Universitetsforlaget. 1987.

Berg, Arngeir og Gjermundsen Arne Johan: *Da Norge ble oppdaget.* J:W Cappelens forlag. 1992.

Berge, Kristian: Utslåttar. *Årbok for Nordfjord 1959*, 87 - 94.

Berge, Kristian: Driftevegar og fedrifter frå Oppstryn i framfarne tider. *Årbok for Nordfjord 1961*, 98 - 109.

Berge, Kristian: Turistferdsla med hesteskyss gjennom Videdalen i Oppstryn. *Årbok for Nordfjord 1963*, 109 - 116.

Bergens turlag: *Turistforeningen for Bergen by og stift. Årsberetninger og notiser. 1890, 1891, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1909, 1912.*

Bing, Kristian M: Tindekjeld i Nordfjord.

*Turistforeningen for Bergen by og stift. Aarsberetning 1893*, 29 - 35.

Bing, Kristian M: Paa Jostedalsbræen. *Turistforeningen for Bergen by og stift. Aarsberetning 1894*, 81 - 94.

Bing, Kristian M: To nyture på Jostedalsbræen. *DNT årbok 1896*, 27 - 38.

Bing, Kristian M: Den nye Stryneveis høifjeldsombgivelser. *Turistforeningen for Bergen by og stift. Årbok 1896*, 16 - 18.

Bing, Kristian M: Paa Jostedalsbræen forsommeren 1896. *Turistforeningen for Bergen by og stift. Aarsberetning 1897*, 81 - 87.

Bing, Kristian M: Paalangs over Jostedalsbræen. *DNT årbok 1899*, 101 - 109.

Bing, Kristian M: Personalialia. *DNT årbok 1929*, 238.

Bohr, Gottfried: Om isbræerne i Justedalen og om Lodalskåbe. *DNT årbok 1874*, 88 - 102.

Borchgrevink, Anne-Berit: *Etnologisk feltarbeid i Opsryn*. Institutt for folkelivsgranskning. Universitetet i Oslo 1972.

Borchgrevink, Louise Storm: *Frå ei anna tid. Folkeminne frå Nordfjord*. Norsk folkeminnelag nr. 78. Oslo 1956.

Breivik, Gunnar: To tradisjoner i norsk friluftsliv. Artikkelsamling "*Friluftsliv*". Red. G. Repp. Volda Lærarhøgskule. 1992, 6 - 12

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

Bruheim, Steinar: Turister og breførarar. *Jostedalsbreen og bygda den fikk navn etter*. Grøndal og søn forlag as. Oslo 1989. 90 - 98.

Bruheim, Steinar: Patentførarordninga. *Jostedalsbreen og bygda den fikk navn etter*. Grøndal og søn forlag as. Oslo 1989. 106 - 107.

Buch, Leopold von: *Resa igenom Norrige åren 1806, 1807 och 1808*. Strinholm och Haeggstrøm. Stockholm 1814.

Bugge, Astrid: Klær i fjellet. *DNT årbok 1968*, 116 - 131.

Bø, Olav: *På ski gjennom historia*. Det norske samlaget. Oslo 1992.

Campbell, John: *How to see Norway*. Longmans, Green, and Co. London 1871.

Caspari, Theodor: *Norsk naturfølelse i det nittende aarhundrede*. Forlagt af H. Aschehoug og Co. Kristiania 1917.

Christensen, Olav: *Skiidrett før Sondre. Vinterveien til et nasjonalt selvbilde*. Ad Notam Gyldendal 1993.

Dahle, Børge: *Friluftslivets utvikling*.

Artikkel i *Friluftsliv - Magasin for naturopplevelse*. Nr 2. 1997. 72 - 74.

Day, H. A: *The Jostedal-bræ end to end*. *DNT årbok 1902*, 148 - 150.

Djupedal, Reidar: *Meldingar frå prestane i Nordfjord 1743 til det danske kanselliet*. *Årbok for Nordfjord 1953*, 66 - 119.

DNT: *Notiser*. *DNT årbok 1881*, 165. *DNT årbok 1895*, 90 - 93. *DNT årbok 1897*, 75.

DNT: *Regler for førere*. *DNT årbok 1911*, 210 - 213.

DNT: *Regler for førere*. *DNT årbok 1923*, 207 - 208.

Doughty Charles M: *On the Jostedal-bræ glaciers in Norway. With some general remarks*. Edward Stanford, 6, Charing cross. London 1866.

E. B. H: *En overgang over Jostedalbæen*. *DNT årbok 1884*.

Eide T. O: *Til Sogn*. *Bergen turlag årbok 1901*, 28 - 32.

Eide, T. O: *Handel og ferdsel over bredden*. *Norveg. Folkelivsgranskning nr. 5*. H. Aschoug og co. Oslo 1955. 26 - 40.

Eide, T. O: *Turist- og reiseliv i Nordfjordbygdene i 1800-åri*. *Årbok for Nordfjord 1959*, 39 - 50.

Eide, T. O: *Jostedalbreen*. *DNT årbok 1961*, 87 - 95.

Eide, T. O: *Bondeføraren Hagleik Tungøen frå Oldedalen*. *Årbok for Nordfjord 1961*, 20 - 27.

Eide, Hans Jakob: *Tankesprang langs en ferdavei*. *DNT årbok 1980*, 198 - 202.

Faaberg, Anne Berit: *Intervjuer. Av eldre personer i Jostedal 1980-82*.

I samband med arbeid med Jostedal bygdeboknemd. Privat eie hos Anne Berit Faaberg.

Faaberg, Anne Berit: *Naturkrefter. Jostedalbreen og bygda den fikk navn etter*. Grøndal og søn forlag as. Oslo 1989. 64 - 70.

Faaberg, Anne Berit: *Nytteferdsel på breen. Jostedalbreen og bygda den fikk navn etter*. Grøndal og søn forlag as. Oslo 1989. 71 - 78.

Faleide, Rolv: *Skålatårnet 1891-1991*. *Årbok for Nordfjord 1991*, 81 - 107.

Faye, Andreas: *Norske folkesagn*. Norsk Folkeminnelags Forlag. Oslo 1948. Første gang utgitt 1833.

Fjordingen. *Artikkel. Intervju med Greidung R. T*. Nr. 1. 14 årgang. Stryn 6. jan. 1948.

Forbes, James David: *Norway and its glaciers. Visited in 1851.*  
Adam and Charles Black. Edinburgh 1853.

Foss, Matthias: *Kort beskrivelse over Justedalen.* Thaarups Magazin 2, 1803.

Fridtun, Jon: Store-Jo Erdal frå Oppstryn. 1829-1907. *Årbok for Nordfjord 1979*, 119 - 126.

Frey, John: Av vardenes kulturhistorie. *DNT årbok 1964*, 121 - 123.

Frykman, Jonas og Löfgren, Orvar: *Den kultiverade människan.* Liber Förlag. Lund 1979.

Fure, Kristian: Nordfjordingar på Røros for 300 år sidan. *Årbok for Nordfjord 1967*, 80 - 85.

Førsund, F: "*Den mageligste Maade at reise paa*". 300 års samferdslesoge frå Sogn og Fjordane. Sogn og Fjordane Distriktshøgskule. Sogndal 1983.

Gilje, Nils og Grimen, Harald: *Samfunnsvitenskapens forutsetninger. Innføring i samfunnsvitenskapenes vitenskapsfilosofi.* Universitetsforlaget, Oslo 1993.

Giverholt, Helge: En ferd gjennom vestheimen. *DNT årbok 1943*, 213 - 225.

Giverholt, Helge: *Jotunheimens erobring.* Cappelen 1946.

Glambek, I: *Om kunst de siste 150 år.* Undervisningslitteratur. Oslo 1984.

Godal, Jon: Naturliv. Artikkelsamling "*Friluftsliv*".  
Red. G. Repp. Volda Lærarhøgskule. 1992. 84 - 87.

Goksøyr, Matti: Nasjonal identitetsbygging gjennom idrett og friluftsliv.  
*Nytt Norsk Tidsskrift 1994*: 2, 182 - 193.

Goodman, E. *The best tour in Norway.* Sampson Low, Marston & Company. London 1903.

Grønfor, Per: *Hilsen fra Norge. Det skjønneste land.* Wheeloc H. Dal Forfatterens forlag.  
Nord-Dakota USA 1912.

Grønvold, Didrik: *Fra by til bræ. Skildringer og stemninger fra Vestlandet og Jotunheimen.*  
Ed. B. Giertsen forlag. Bergen 1894.

Guddal, P. M: Gamalt frå Stryn. *Årbok for Nordfjord 1965*, 125 - 129.  
Utgjeve av Nordfjord sogelag og Firda ungdomslag.

Grøndahl, Nils Backer: Fjeldsport og sundhet.  
*Idrætsboken. Bind 4.* Utgit av Kristiania distriktslag for idræt.  
Under redaktion av K. Vilh. Amundsen. Forlagt av H. Aschehoug og Co. Kristiania 1923.

Hagen, Nils: Rasmus R. Aabrekk til minne. *DNT årbok 1976.*

Hagen, Nils: Rasmus Aabrekk. *DNT årbok 1982*, 68 - 81.

Hagen, Nils: *Fra Slingsby til bregruppa. Den Norske turistforeningen og fjellspporten.* Bregruppen DNT. Gan Grafisk a.s Oslo 1992.

Hegge, Hjalmar: *Mennesket og naturen.* Antropos forlag. Oslo 1993.

Helberg, Claus: *De første vandrerne.* DNT 1994.

Helland, Amund: *Norges land og folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Nordre Bergenhus amt.* Aktie bogtrykkeriet. Kristiania 1901.

Helland, Amund: *Norges land og folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Søndre Bergenhus amt.* Aktie bogtrykkeriet. Kristiania 1896.

Hellevik, O: *Sosiologisk metode.* Universitetsforlaget. Oslo 1995.

Henden, Olav: Jostedalsbreen på langs. *Bergen turlag årbok 1968*, 43 - 44.

Hoddinott, J. J: Jostedalsbræ and Horunger. *DNT årbok 1891*, 68 - 69.

Hodne, Ørnulf: *Jørgen Moe og folkeeventyrene.* Universitetsforlaget. Oslo. 1979.

Hodne, Bjarne, Kjeldstadli, Knut og Rosander, Göran: *Muntlige kilder. Om bruk av intervjuer i etnologi, folkeminnevitenskap og istorie.* Universitetsforlaget. Oslo, Bergen, Tromsø. 1981.

Hogrenning, Elias: Ei eventyrleg ferd.  
*Turistforeningen for Bergen by og stift. Aarbog 1894*, 61 - 66.

Hohle, Per: Norsk tindesport gjennom hundre år. *DNT årbok 1968*, 86 - 99.

Holme, Idar Magne og Solvang, Bernt Krohn: *Metodevalg og metodebruk.* TANO 1986.

Horn, H: Fjeldsport. *Idrætsboken. Bind 4.* Utgit av Kristiania distriktslag for idræt. Under redaktion av K. Vilh. Amundsen. Forlagt av H. Aschehoug og Co. Kristiania 1923.

Huun, Birger: Mikkel S. Mundal. Nekrolog. *DNT årbok 1933*, 245.

Huun, Daniel: To langture paa Jostedalsbræen.  
*Turistforeningen for Bergen by og stift. Aarbog 1898*, 12 - 19.

Huun, Daniel: Fra bræer og høifjeld.  
*Turistforeningen for Bergen by og stift. Aarbog 1900*, 10 - 31.

Isachsen, Fridtjov: Fra Hallingskeid til Nordfjord i driftekarenes fotefar.  
*Norsk geografisk tidsskrift Nr. 8.* Universitetsforlaget. Oslo 1933. 488 - 513.

Isachsen, Fridtjov: Raundalen mellom vest og øst. *Bergen turlag årbok 1949*, 37 - 44.

Jensen, Chr. L: Sne og is. *Idrætsboken. Bind 4.* Utgit av Kristiania distriktslag for idræt. Under redaktion av K. Vilh. Amundsen. Forlagt av H. Aschehoug og Co. Kristiania 1923.

- Jensen, Chr. L: William Cecil Slingsby. *DNT årbok 1930*, 1 - 2.
- Jensen, Chr. L: DNT gjennom 75 år. *DNT årbok 1943*, 37 - 40.
- Johnsen, Ben: *Jotunheimens Stortopper*. Norsk Tindeklubb. Oslo 1991.
- Joleik, Albert: Ei "Hetla-sak" frå Jølster i 1642-53. *Jol i Sunnfjord 1933*.
- Joleik, Albert: Soga um Jølst fram til 1801 og litevetta um Breim. *Jølster sogenemnd 1967*.
- Jørgensen, Ragnvald: Patentføreren forteller. *DNT årbok 1961*, 127 - 137.
- Kars, Pål: Fra Fjærland til Jølster. *DNT årbok 1885*, 3 - 13.
- Keilhau, Baltazar Mathias: Keilhaus og Boecks forsøg på at bestige store Lodalskåbe. *DNT årbok 1874*, 103 - 108.
- Kjeldstadli, Knut: *Fortida er ikke det den en gang var. En innføring i historiefaget*. Universitetsforlaget, Oslo 1992.
- Klakegg, A: *Bygdebok for Jølster ættesoge 1801-1974*. Jølster kommune - kulturstyret 1985.
- Klingenberg, K. S: Jostedalsbreens kartlegning. *DNT årbok 1936*, 18 - 22.
- Knudsen, Knud: Over Tystigen. *DNT årbok 1936*, 159 - 160.
- Kraft, Jens: *Historisk-topografisk Haandbog over Kongeriget Norge 1845-1848*. Christiania 1848.
- Kullberg, Øivind: Fra de gamle fjellførerne til dagens brekurs. *DNT årbok 1982*, 104 - 111.
- Laberg, Jon: Jostedal. *DNT årbok 1936*, 66 - 73.
- Lavik, Håkon: Anders Lunde. *Ukens nytt. 14.08.70 Nr. 93. 81 årgang*.
- Loen, A. O: *Bygdesagn, folketro, skrøner etc*. Eget forlag. J. O. Olsens bogtrykkeri. Nordfjordeid 1893.
- Lyche, Bjørn: Wm. Cecil Slingsby og Jostedalsbreen. *DNT årbok 1936*, 41 - 53.
- Lyche, Bjørn: Med geit til Lodalskåpa. Førerkurset 1935. *DNT årbok 1936*, 138 -146.
- Martens, Broch: Austerdalsbræ - Kattnakken. *Turistforeningen for Bergen by og stift. Aarbog 1898*.
- Mauritzen, M: *Hotell Mundal 1891-1991. Jubileumsbok*. Tangen Grafisk Senter. Fjærland 1991.
- Mehren, Martin: Bretur med pose og telt. *DNT årbok 1936*, 175 - 182.

- Midtun, Olav: Breane i norsk dikting. *DNT årbok 1961*, 55 - 74.
- Moorfield: A short passage of the Justedals-brae. *DNT årbok 1888*, 41 - 49.
- Mork, Knut: I drift over Jostedalsbreen. *Fjordingen i Stryn. Julenummeret 1988*.
- Myrhaug, Rasmus: Elias Hogrenning. Nekrolog. *DNT årbok 1933*, 246 - 247.
- Myrhaug, Rasmus: Einsam på Jostedalsbreen. *DNT årbok 1936*, 147 - 152.
- Møller, Arvid: *Galdhøpiggen*. Cappelen's Forlag. 1994.
- Nesdal, Sigurd: Lodalen-fager og fårleg.  
*Norsk folkeminnelags skrifter 1983*, 13 - 15, 27 - 31, 141.
- Nedrelid, Tove: *Ut på tur på nordmenns vis*. Cappelen, Oslo 1993.
- Nesje, Atle og Kvamme, Mons: Jostedalsbreen - en rest fra istiden?  
*Geonytt nr. 4. 1990*, 32 -35, 51 - 52.
- Nesje, Atle: *Brelære*. Høyskoleforlaget. 1995.
- Nesje, Atle og Jostedalsbreen Nasjonalparksenter: Indre Nordfjord - Geologi og landskap.  
*Faghefte nr. 2. Geologi 1995*. Jostedalsbreen Nasjonalparksenter.
- Neumann, Jacob: *Bemærkninger af Biskop J. Neumann paa hans Visitats-Reiser i Bergen Stift i Aarene 1823, 1824 og 1825*. Universitas Bergensis.
- Nielsen, Yngvar: *Reisehaandbog over Norge*. Større udgave.  
Alb. Cammermeyers forlag. Christiania 1908.
- Nordahl-Olsen, Joh: Kristian Bing in memoriam. *Bergen turlag årbok 1936*, 21 -22.
- Norsk Tindeklubb: Kort veiledning i brevandring og klatring. Ny isøks.  
*DNT årbok 1910*, 190 -194.
- Norsk tindeklubb: En del viktigere førstebestigninger i Norge. *Norsk Fjellsport 1933*.  
Grøndahl & søns forlag. Oslo 1933, 179 - 186.
- Nyquist, Finn P: *Jotunheimen fra veidemark til nasjonalpark*.  
Grøndal og søn forlag as. Oslo 1977.
- Næss, Stein: Jostedalsbreen på langs og på på tvers.  
*Jostedalsbreen og bygda den fikk navn etter*. Grøndahl og søn forlag A.s. Oslo 1989. 9 - 23.
- Ohnstad, Anders: Driftehandel. *Fra Bygd til by. Sogn og fjordane*, 226 - 240.
- Ormhaug, Knut: *Johan Christian Dahl*. Bergen 1988.



Patchell, C. W: Things new and old on the Jostedalsbræ and in the Horunger.  
*DNT årbok 1896*, 67 - 71.

Patchell, C. W: Johannes Hansen Vigdal and Jostedalsbre.  
*Norsk fjellsport 1933*. Utgitt i anledning av Norsk Tindeklubs 25-års jubileum.  
Red: Henning Tønsberg. Grøndahl og søns forlag. Oslo 1933.

Pontoppidan, Erik: *Norges naturlige historie. 1752-53. Bind 1*.  
Rosenkilde og Bagger. København 1977. (Første gang trykket i 1752.)

Prestgard, Kristian: *En sommer i Norge*. Bladmandsferden.  
Minneapolis, Minn. Augsburg publishing house 1928.

Refsdal, B: På ski over Jostedalsbreen. *Bergen turlag årbok 1955*, 110 - 117.

Rekstad, J: Fra Jostedalsbræen. *Bergen museum Aarvog 1904. No 1*. Utgitt av Bergens museum v/ Dr.  
J. Brunchorst. John Griegs bogtrykkeri. Bergen 1904. 3 - 88.

Richardson, Heidi: *Kraftanstrengelse og ensomhet - en analyse av det norske friluftslivets kulturelle konstruksjoner*. Hovedoppgave i etnologi. Institutt for kunsthistorie og kulturvitenskap. UiB 1994.

Rubenson, Carl Wilhelm: Fjeldsport før og nu. *Idrætsboken. Bind 4*.  
Utgitt av Kristiania distriktslag for idræt. Under redaktion av K. Vilh. Amundsen.  
Forlagt av H. Aschehoug og Co. Kristiania 1923. 28 - 39.

Rubenson, Carl Wilhelm: Vor sport. *Norsk fjeldsport*. Utgitt av Norsk Tindeklub. Steenske bogtrykkeri  
og forlag. Kristiania 1914. 1 - 9.

Ruud, Bjørn: Til høgste breakuen. *DNT årbok 1936*, 110 - 113.

Ryssdal, Marie: Om mat og matskikkar i Nordfjord. *Årbok for Nordfjord 1987*, 14 - 21.

Ryssdal, John: Jostedalsbreen - Sambandsveg og skilje. Den gamle breboka fortel.  
*Jul i Nordfjord. Firda ungdomslag 1974*, 12 - 14.

Ryvardsen, Leif og Wold, Bjørn: *Norges isbreer*. Universitetsforlaget. 1991.  
Rønne Jacob: Mellem bræer. *DNT årbok 1909*, 89 - 101.

Sande Olav: *Segner frå Sogn*. Utgjevne av Bjørkum A. og Bondevik J.  
Norsk bokreidingslag L/L. Bergen 1992. Første gang utgitt i 1892.

Scheen Erland: Utenlandske reiseskildringer fra Nordfjord i gamle dager.  
*Årbok for Nordfjord 1969*, 24 - 66.

Scheldrup, Ferdinand: På jostedalsbreen ved vintertid. *DNT årbok 1922*, 171 - 181.

Schmidt Julius August: *Love, Anordninger, Tractater, Resolutioner, kundgjørelser, Departementsskrivelser, Circulær m.m. for Kongeriget Norge i Tidsrummet 1814-1848*.  
Chr. Tønsbergs forlag. Christiania 1849.

Schulz Carl: Nogen notiser om turist- og reiselivet i Norge for omkring 100 år siden. *DNT årbok 1929*, 187 - 198.

Sexe Sjur Aamundssøn: Om Sneebræen Folgefonn. *Universitetsprogram for andet Halvaar 1864*. Brøgger og Christie's Bogtrykkeri. Christiania. 1864.

Sexe Sjur Aamundssøn: Boiumbræen. *Universitetets program for første semester 1869*. Chr. Johnsens Bogtrykkeri. Christiania. 1869.

Shannon, A. M. S: A new route to Lodalskåpa. *DNT årbok 1936*, 161 - 168.

Sindre, Svein: Minne fra våren 1940. *Årbok for Nordfjord 1985*, 139 - 148.

Skjerven, Eivind: Dronninga på Jostedalsbreen: Lodalskåpa. *DNT årbok 1982*, 61 - 67.

Skåsheim, Anders: Minne kring Jostedalsbreen. *Sogn avis 23 juli 1951*.

Skåsheim, Anders: Driftehhandel. *Tidsskrift av historielaget for Sogn. nr. 19. 1958*, 56 - 61.

Slingsby, William Cecil: Chips from the ice-axe in Norway 1881. *DNT årbok 1881-82*, 88 - 165.

Slingsby, William Cecil: Gleanings from Nordfjord. *DNT årbok 1884*, 21 - 53.

Slingsby, William Cecil: The Jostedalsbræ revisited. *DNT årbok 1890*, 22 - 51.

Slingsby, William Cecil: Unknown corners of the Jostedalsbræ. *DNT årbok 1895*, 15 - 35.

Slingsby, William Cecil: Some new expeditions in Norway in 1900. *Turistforeningen Bergen by og stift årbok 1901*, 25 - 27.

Slingsby, William Cecil: Fjeld og fjeldvandrere. Oversat av Therese Bertheau. *DNT årbok 1902*, 88 - 107.

Slingsby, William Cecil: *Norway the northern playground. Sketches of climbing and mountain exploration in Norway between 1872 and 1903*. Edinburgh 1904.

Slingsby, William Cecil: The history and development of Norsk Mountaineering. *Norsk fjeldsport*. Utgitt av Norsk Tindeklub. Steenske bogtrykkeri og forlag. Kristiania 1914. 10 - 30.

Slingsby, William Cecil: *Til fjells i Norge*. J. W. Cappelens forlag AS. Lillehammer 1990.

Snoad, John: Slingsby, kven er det? *Lustrafjell - om fjell og fjellfolk i Luster*. Red: Kjærvik N. Luster turlag 1994. 31 - 39.

Sogn avis: *Dei gamle fedriftene*. Avisartikkel fra 23 feb. 1994.

Sommerfelt, Chr. og Mohr, H: En tur over Jostedalsbreen med sykkel. *DNT årbok 1912*, 178 - 181.

Standal, Ragnar: *Vegar før vegar var 1. Farleier over fjell og bre i Nordfjord*. Eige forlag. Volda 1995.

Statens kartverk: *Jostdalsbreen 1: 100 000*. Statens kartverk 1995.

Statens kartverk: *Lodalskåpa 1: 50 000*. Statens kartverk 1992.

Svendsen, F. C: Kristian Bing en veteran i fjellet. *DNT årbok 1936*, 33 - 40.

Søgnesand, Sigmund: Breførar Anders Lunde. *Jul i Sunnfjord*. Sunnfjord sogelag. Førde 1992. 15 - 19.

Tobiassen, Anna Helene: *Driftehandel. Rapport fra pågående undersøkelse omkring fehandel mellom Vestlandet og Østlandet*. Institutt for folkelivsgranskning. Universitetet i Oslo 1975.

Tobiassen, Anna Helene: *Driftehandel med storfe i Norge, ca. 1850-1930*. Doktoravhandling. Institutt for etnologi, Universitetet i Oslo 1989.

Trøtteberg, Gunnvor: Omfarshandel. *Norveg Nr. 2*. Red. Olaf Sunde. Oslo.

Tveit, O. J: *Indre nordfjord*. Lunde forlag as. Oslo 1994.

Tønsberg, Henning: Norsk tindesport - dens utvikling. *Norsk fjeldsport*. Utgitt av Norsk Tindeklub. Steenske bogtrykkeri og forlag. Kristiania 1914. 203 - 215.

Tønsberg, Henning: Fjeldsport i Norge. *Idrætsboken. Bind 4*. Utgit av Kristiania distriktslag for idræt. Under redaktion av K. Vilh. Amundsen. Forlagt av H. Aschehoug og Co. Kristiania 1923.

Tønsberg, Henning: Tindesport, Norsk tindesport, Norsk tindeklubb. *Norsk fjellsport 1933*. Utgitt i anledning av Norsk Tindeklubs 25-års jubileum. Redigert av H. Tønsberg. Grøndahl og søns forlag. Oslo 1933, 15 - 50.

Unsworth, Walt: *Encyclopedia of Mountaineering*. Hodder & Stoughton. London, Sydney, Auckland 1992.

Waaraas, H. O: *Kunsten i det nye Norge. På europeisk bakgrunn*. Bø 1994.

Whymper, Edward: *Scrambles Amongst the Alps in the Year 1860-69*. Thomas Nelson & sons. London, Eidinburgh, Dublin and New York. 1900.

Wold, Bjørn: Litt brekunnskap. *Jostedalsbreen og bygda den fikk navn etter*. Grøndahl og søn forlag A.s. Oslo 1989, 36 - 51.

Ødegaard, Rolv: Jostedalsbreen på langs i juni måned. *DNT årbok 1932*, 203 - 209.

Østby, Leif: *Med kunstnerauge. Norsk natur og folkeliv i biletkunst.*  
Det norske samlaget. Oslo 1969.

Østby, Leif: *Norges kunsthistorie.* Gyldendal Norsk Forlag. Oslo 1977.

Øyane, Lars: *Gards- og ættesoge for Luster kommune. Band V - Jostedal sokn.*  
Luster kommune, kulturetaten 1994.

Øyen, Peder Annæus: Bræforandringer. 1901, 1903, 1904, 1905.  
*DNT årbøker 1902, 1905, 1906, 54 - 55, 129, 128 - 129.*

Øygaard, Anders: Bre- og fjellruta Fjærland - Lunde. *DNT årbok 1980, 133 - 138.*

Øygaard, Anders: Fyrst og fortast, lengst og yngst på Jostedalsbreen.  
*Aftenposten 02.10.71.*