

Cleng Andersen Eikje

Ferdsle- og turistvegen mellom Gjerde og Tokheim

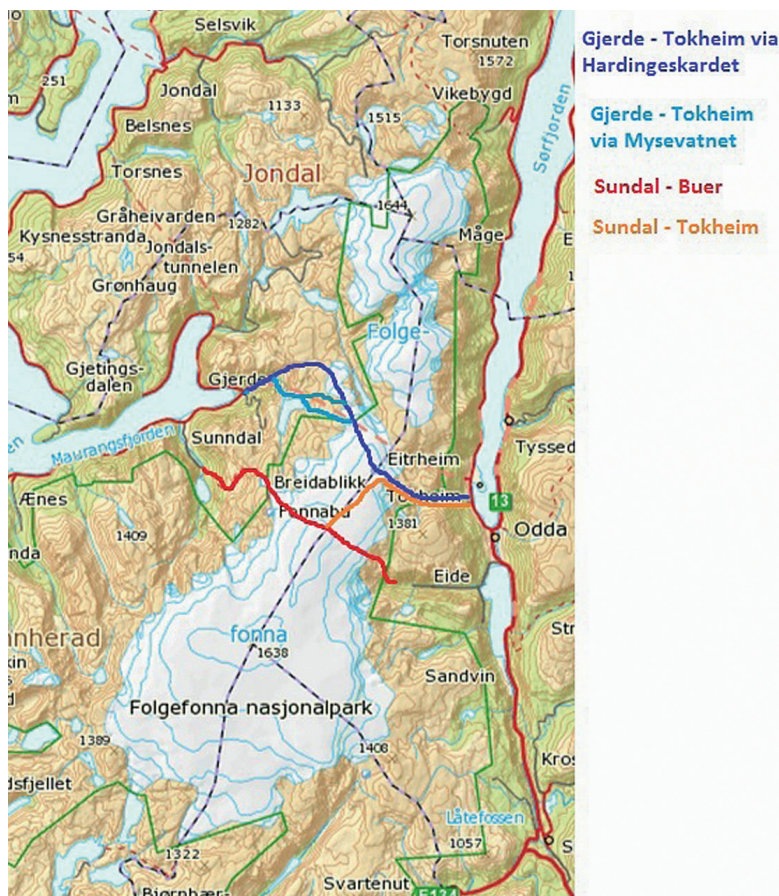


Foto: 10.1 Gjerderuta og Sundalsruta over Følgefonna halvøya.

Kartgrunnlag: Kartverket, kartverket.no

4. juli 2015 blei ruta mellom Sundal og Tokheim lansert som ei av sju «Historiske vandreruter» av Den Norske Turistforening og Riksantikvaren. Sundalsruta har mange kvalitetar å by på, inkludert ei svært spennande historie. Likevel er det ruta frå Gjerde til Tokheim

gjennom Hardingeskaret, som er kjend som den eldste. Gjennom studier av historiske kart, reiseskildringar, reisehandbøker, førarhandbøker samt årbøker og styreprotokollar frå turistforeininga har eg i denne artikkelen fordjupa meg i historia til Gjerderuta. Tre spørsmål står sentralt:

Kor lang tradisjon har Gjerderuta som ferdslе- og turistveg, og når fekk ho konkurranse frå Sundalsruta? På folkemunne vert Gjerderuta omtalt som DNT-ruta, då Den Norske Turistforening i si tid gav støtte til denne ruta. *Kva gjorde Turistforeininga for å støtta Gjerderuta?* I dag er Sundalsruta mest nytta. *Når blei Sundalsruta den mest føretrekte turistvegen over Folgefonna?* Eg har med bakgrunn i disse spørsmåla, så langt tilbake som kjeldene har lete meg gjera, sett på historia til Gjerderuta og dei som ferdast der.¹

Ferdsleveg

Det har truleg føregått ulike former for nytteferdsle over Folgefonnhalvøya og over sjølve Folgefonna langt tilbake i tid, kanskje så lenge det har budd folk her. Topografien gjer at ei kryssing av Folgefonna i mange tilfelle vil vera den raskaste vegen mellom bygdene på dei ulike sidene av halvøya. Alternativt kunne ein ferdast på fjorden, men denne kommunikasjonsvegen var meir tidkrevjande. Den ti mil lange roturen frå Mauranger til Odda ville truleg ta mellom 18 og 27 timar uten seglvind, medan ei kryssing av Folgefonna (nærare bestemt Sørfonna) mellom dei to stadane tek rundt ti timar. Dette talar for at ein har nytta ferdslevegen over fjellet og breen istadenfor å ro rundt.²

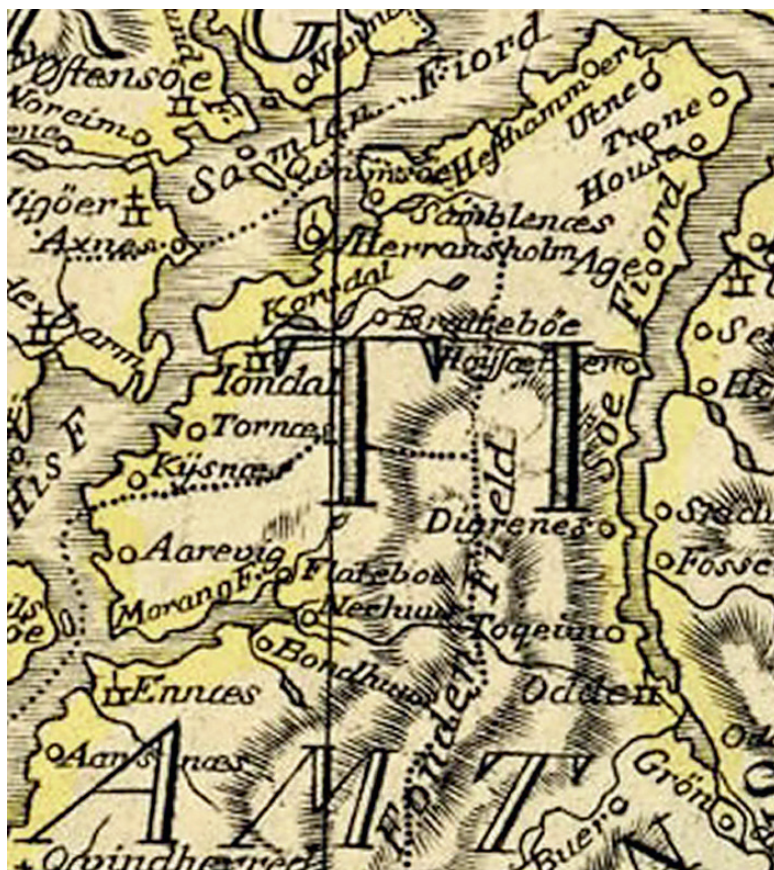
Oversikt over gamle ferdsleveggar kan ein få ved å studera historiske kart. Norges Grændsers Opmaaling, seinare Statens kartverk, blei stifta i 1773. I starten var oppmåling av grensetraktene mot Sverige prioritert, og ikkje før 1826 blei det første kartbladet i den seinare landsdekkjande Amtskart-serien gjeve ut.³ I tillegg til dei statlege karta hadde ein fleire utanlandske kart og kart teikna av private. Eit av dei mest nytta karta på denne tida var i målestokk

1) Artikkelen er skriven på bakgrunn av forfatternen si mastergradsoppgåve i historie ved Universitetet i Bergen:

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

2) Helberg i DNT årbok 1974:111-118. Byrkjeland 1980:39.

3) Bentzen 1923:131-144. Aanestad 1998.



Gjerderuta på Pontoppidans kart frå 1785.

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

1:850 000⁴ og teikna i 1785 av den danske kartografen Christian L. Pontoppidan (1739-1807) Pontoppidan hadde ikkje sjølv vore i Norge, og kartet var eit produkt av tidlegare utforma kart, samt opplysningar om Norges geografi, som elles var tilgjengelege.

Illustrasjonen viser Folgefonna på Pontoppidans kart. Her er rutemellom Gjerde (Nerhus) og Tokheim teikna inn, samt ei rute frå Jondal til Sørflorden. Det er ikkje merka nokon rute over Sørfonna frå Sundal/Bondhus. I tillegg til kartet publiserte Pontoppidan

4) 1 cm på kartet er 8,5 km i terrenget. Omlag same målestokk som eit moderne bilkart over Sør-Norge.

Tilgjengeleg ved Digitalarkivet til UiB: http://da2.uib.no/pontopkart/sn_r3_c3.htm

boka *Geographisk Oplysning til Cartet over det sydlige Norge i trende Afdeeling* i 1785. Her gjorde han blant anna greie for dei ulike rutene ein kunne velgja mellom Bergen–Odda–Christiania. Den eine var fjellvegen frå «Jondal til Brattebø og over Fieldet til Reisæter» og den andre var frå «Nerhus (Gjerde) Over Folge Fonde Field allene om Sommeren».⁵ Ruta over Sørfonna blei altså berre tilrådd nytta om sommaren, men ho var ifølgje boka kortare enn den frå Sørfjorden til Jondal, med sine 10 «Mile» mot Jondalsruta sine 12,5 «Mile». Dette viser at Gjerderuta hadde tradisjon som ferdsleveg allereide på 1700-talet. Ikkje berre som ein del av lokal ferdsle mellom bygdene i Sørfjorden og Mauranger, men som ein del av kommunikasjonsnettverket elles i landet.

Turistveg

På slutten av 1700-talet byrja turistar og reisande å finna vegen inn i Europas fjellverd. Tidlegare hadde middelhavsregionen og antikkens Italia vore mellom favorittane, men no trekte også alpelandskapet reisande til seg. Utover 1800-talet fann stadig fleire av desse reisande vegen til Norges fjellverd, og fjellandskapet i Norge blei det første internasjonale reisemålet i Skandinavia.⁶ Folgefonna var i andre halvdel av 1800-talet blant dei best besøkte fjellområda her i landet.

Det er rett nok ikkje enkelt å slå fast når den første turisten gjekk over Folgefonna på Gjerderuta. Den tidlegaste skildringa eg har kome over om ein tur over Folgefonna handlar om ein «Professor Smith», og er skriven av Prost Niels Hertzberg (1759-1841) i Ullensvang. Dette var den kjente botanikaren Christen Smith (1785-1816). Professor Smith gjekk «over Folgefond, fra Tokheim i Odde til Øvrehus (Gjerde) i Moranger» i 1812.⁷ Hertzberg hadde sjølv besøkt Folgefonna i 1805. «Den 25te Sept. 1805 besteeg jeg Folgefond, fra Reisæter Gaard i Ullensvangs Sogn».⁸ Hertzberg tok imot mange reisande, noko som var vanleg på prestegardane, spesielt før gjestgjeveri, hotell o.l. var godt nok utbygd.⁹ Hertzberg førte ei gjestebok over utanlandske besøkjande. Mellom desse var det fleire

5) Pontoppidan 1785:295.

6) Löfgren 1999:34.

7) Hertzberg 1818:716.

8) Hertzberg 1818:715.

9) Rognan 1986:34.

reisefølge som kryssa Folgefonna. I 1836 var tre engelske herrar på besøk for å jakta reinsdyr. Dei «vilde over Fonden ved Tokheim til Øvrehus (Gerde) at see Glætscheren ved Bondhuus, men de traf Taage paa Fonden, fore de der vild. Søndagen og Natten til Mandagen paa Fonden. Dog de medhavde 10 Mænd og 5 Heste at bære Tøjet. De måtte vende tilbage til Bustetuun (Tokheim)». ¹⁰

På vestsida av Sørfonna var det på garden til Jan Bondhus dei fleste reisande søkte kost og losji. Gjesteboka frå denne tida eksisterer framleis, og har innskrifter tilbake til 1828. ¹¹ Fleire av gjestene kryssa Folgefonna, men endå fleire besøkte Bondhusbreen. Dette tyder på at hovudattraksjonen for dei besøkjande på Bondhus har vore Bondhusbreen, som er vesentleg lettare tilgjengeleg enn ei oppstiging til sjølve bre-plataet, eller å kryssa til den andre sida. På 1850-talet kom det stadig fleire besøkjande til garden Bondhus. ¹² Dette blei blant anna hjelpt fram av at dampskipstilbodet blei utvida. Den 28. juni 1851 kom dampskipet Bjørgvin inn Maurangerfjorden og rundt 17 personar besøkte Jan Bondhus. «Det var første gang der havde været damp skib herinde» heiter det i gjesteboka. ¹³

Mellom dei som overnatta på Bondhus, var glasiolog (breforskar) James David Forbes (1809-1868). Han kryssa Folgefonna i 1851, då han var i Norge for å studera isbrear. Arbeidet resulterte i boka «Norway and its Glaciers» utgitt 1853, og blei ein oppfølgar til boka om brear i Alpane «Travels Through the Alps of Savoy» frå 1843. Forbes besøkte Bondhusbreen med Jan Bondhus som guide: «a most picturesque figure - very tall and once muscular, but still erect, and with a commanding, yet mild and sombre expression of countenance». ¹⁴ Forbes ønskte å kryssa breen, og på Jan Bondhus si tilråding reiste han då vidare inn til Øvrehus (Gjerde). Her førde gardbrukar Svale Øvrehus Forbes over til Tokheim, med hjelp av ei dotter og ein son. Svale Øvrehus var tilsynelatande ikkje uvand med

10) Hertzberg i DNT-årbok 1929:26.

11) Takk til Siri og Tore Bondhus for lån av gjesteboka.

12) Gjesteboka på Bondhus.

Markhus 1996; viser også til ei auke i reiselivet i Hardanger på 1850-tallet.

13) Gjesteboka på Bondhus, 28.07.1851. Kolltveit 1980:34-36.

Dampskipet Bjørgvin blei kjøpt inn frå England av eit interessentskap i 1839 og var tilnærma einerådande i

Hardangerfjorden fram til 1854, då dampskipet Patriot starta opp med faste ruter.

14) Forbes 1851:134.



Dampskipskaia i Sundal.

Foto: Skøien. Wikimedia Commons.

å vera førar for turistar: «Bondhuus introduced us at the untimely hour of eleven to a peasant named Swale at Oevrehuus, who, with his wife, immediately rose to receive us, and to make preparations for crossing the fond the following morning».¹⁵

Ein annan reisande som skreiv utfyllande om ei kryssing av Folgefonna, var den engelske presten og forfattaren Frederick Metcalfe (1815-1885). Han kryssa Folgefonna i 1857 frå Odda til «Ovrehus» med to andre engelskmenn som han møtte dagen før. Utsikten fall i smak: «Between us and the sea, purple ranges of mountains intersect each other, the furthestmost melting into the waves».¹⁶ Dei nytta to førarar frå Odda; «On the 20th of August, at an early hour, we started with two guides, one Ole Olsen Bustetun, and Jørgen Olsen Prestegaard». Underveis blei det fortalt ein versjon av segnet om Folgefonna:

«Well, then, it is said among the bonders that once on a time under all this mountain of ice and snow there was a valley, called Folgedal, with no less than seven parishes in, it. But the dalesmen were a proud and ungodly crew, and God determined to destroy (...) So He caused it to snow in the valley for ten weeks running. (...) the valley got filled up.

15) Forbes 1851:134.

16) Metcalfe 1858:268

*The church spires were covered, and not a living soul survived. And from that day to this the ice and snow has gone on increasing».*¹⁷

Gjerderuta har blitt besøkt av turistar sidan tidleg på 1800-talet, men omtale som turistrute kan ho nok ikkje gjera seg fortent til før på 1850-talet. Utover dei historiske reiseskildringane gjev også dei første reisehandbøkene informasjon om turistrutene over Folgefonna. Dei første moderne reisehandbøkene blei utgitt av den tyske forleggaren Karl Badeker og den engelske forleggaren John Murray i åra 1835 og 1836. Den første av desse reisehandbøkene for Norge blei utgitt av Murray i 1839. Her var berre ei skildring av hovudreiserutene i Norge. Likevel inneheldt ho noko informasjon om Folgefonna: «Crossing here an arm of the Hardanger Fjord you are at once among the wildest and most magnificent of the mountain scenery of the Folgefond; but no traveller should think of venturing amid these eternal snows without a guide whose local knowledge may be relied on».¹⁸

Ein seinare versjon av Murrays reisebok, frå 1858, inneheld meir utfyllande informasjon. Den viser til at ein kunne leiga førarar og hestar både ved Jondal, Odda, Bleie og Bondhus. Her var det tale om kortare turar opp til breplataet. Om kryssing av Folgefonna står det; «If desirous of crossing the peninsula of the Folgefond from Bondhuus, go to Ovrehuus (Gjerde), and sleep; thence pedestrians with a good guide can cross to Odde».¹⁹

Gjennom denne skildringa, i ei internasjonalt velkjend reisehandbok, kunne Gjerderuta verkeleg omtalast som ei turistruta. Ruta var då etablert som eit produkt i det internasjonale reiselivet.²⁰

Konkurransen frå Sundalsruta

Det er noko uklart kor langt tilbake Sundalsruta har vore i bruk. Ifølge den første hytteboka på Breidablikk ved Sundalsruta, hadde ho allereide vore i bruk i over 60 år då hytta blei bygd i 1893.²¹ Om dette stemmer, så har ho tradisjon tilbake til 1830-åra. Likevel kan

17) Metcalfe 1858:263.

18) Murray 1839:66.

19) Murray 1858:180.

20) I den same boka vert det informert om moglegheit til å leiga førar til stader som

«Gousta Fjeld», «Glaciers of the Justedal» og «Jotumfeld». Murray 1858:174, 176, 195.

21) Breidablikk hyttebok, 20.06.1893. Kåre Eik i Brendehaug 1990:118.



Sju mann og hest «Paa Vei til Folgefonden, Hardanger – Norge».

Foto: Postkort frå Mittet. Wikimedia Commons.

ingen av dei andre kjeldene eg har kome over, stadfesta at Sundalsruta har vore i bruk så lenge, snarare tvert imot.

Den nemnde reisehandboka viser at ein frå Bondhus blei råda til å bruka Gjerderuta når ein skulle kryssa Folgefonna til Tokheim, og noko alternativ frå Sundal vert ikkje nemnt. Ingen av reiseskildringane eg har kome over, skildrar kryssing av Folgefonna langs Sundalsruta så tidleg. Først på 1860-talet kan ein i mine kjelder sjå at ein tilbød turistane å kryssa Folgefonna frå Sundal/Bondhus. I gjesteboka på Bondhus viser ei innføring frå 1862 at dette førde til konkurranse. Føraren på Gjerderuta var då Anders Gjerde. I Sundal hadde Ole Hansen Sundal i 1862 nyleg byrja føra turistar frå Sundal til Sørfjorden, men ifølgje gjesteboka var denne ruta «langt længere, og dertil ikun 2 Gange betrådt af Mennesker».²²

Samla viser dette at Sundalruta først blei ein konkurrent til Gjerderuta på 1860-talet, men kanskje har førstnemnde vore i bruk også før dette.

Turistforeininga støtta Gjerderuta

Interessa for å reisa i den norske fjellheimen auka i andre halvdel av 1800-talet, både mellom norske og utanlandske reisande. Norske

22) Gjesteboka frå Bondhus. 6.-7. juni 1862.

turistar sitt ønskje om ein felles organisasjon resulterte i oppretting av Den Norske Turistforening 21. januar 1868. 1860-åra var det store tiåret for stifting av slike foreiningar; Oesterreichischer Alpenverein blei stifta i 1862, Club Alpino Italiano og Schweizer Alpen-Club blei stifta i 1863 og Deutscher Alpenverein blei stifta i 1869. Stiftarane av Turistforeninga var inspirerte av disse Alpeforeiningane, som igjen var inspirerte av The Alpine Club i London, stifta i 1857. Turistforeninga viste tidleg interesse for Gjerderuta. På denne tida var det den legendariske føraren Gotskalk Andersen Gjerde, son av den nemnde Anders Gjerde, som oftast tok på seg å føra turistane over Folgefonna. Gotskalk hadde i lengre tid hatt eit godt forhold til Turistforeninga, og i årboka frå 1875 blei han framheva som førar; «Som pålidelig fører fra Østrepollen (Gjerde) over Folgefonna til Odde kan anbefales gårdbruger Gotskalk Andersen Gjerde».²³ Lars Olsen Bustethun blei tilrådd frå Oddasida. I årboka for 1879 blei det trykt ein artikkel om Gjerderuta. Denne var skriven av geograf, etnograf og historikar Yngvar Nielsen (1843-1916), som besøkte Folgefonna sommaren 1879.²⁴ Nielsen kryssa Folgefonna med hjelp av Gotskalk, som han gjekk god for; «Han gjorde indtryk af at være brævant som få, og den, der har ham til fører på Folgefonna, vil neppe risikere noget, i hvilket som helst veir han end kan komme ud».²⁵

Dei brukte den tradisjonelle ruta opp Hardingeskaret, som var svært bratt. Dette skaret har fleire av dei reisande kommentert. Den tidlegare omtala Frederick Metcalfe samanlikna det med nokon av dei kjende klatreturane i Alpane: «The descent was uncommonly steep, even in the opinion of one of my companions, who had ascended the Col du Géant (fjellpass inn til Mount Blanc), and the stiffest passes in the Tyrol».²⁶ Vidare hadde føraren Jørgen Olsen Prestegaard hatt slitsom tur ned skaret på 1850-tallet: «I guided a German state-councillor across the Fond. How he did drink brandvii! I think it was to give him courage (...) I had to go down to Ovrehus

23) DNT årbok 1875:161-162. Også andre førarar blei framheva: «Lars Asbjørnsen Tokheim, boende på Odde, udmærket fører.» DNT årbok 1872:9.

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

25) DNT årbok 1879:64.

26) Metcalfe 1858:271.

(Gjerde), and get four men with lanterns, and at last we got him down at two o'clock in the morning".²⁷

Gotskalk føreslo å leggja om ruta via Mysevatnet slik at ein kunne unngå Hardingeskaret, mot at han fekk pengestøtte til å byggja ei nødvendig bru over elva ved utosen av Mysevatnet.²⁸ Nielsen var på dette tidspunktet medlem av styret, og skulle seinare bli formann i foreininga frå 1890-1908. Han var positivt innstilt, men tilskotet kom ikkje før i 1887 då Gotskalk fekk løyvd 100 kr til brua.²⁹

Dette var det første av fleire tilskot som Gotskalk fekk frå Turistforeininga. Brua blei inspisert av Yngvar Nielsen sommaren 1888, og då blei det også utpeikt tomt for ei hytte nær breen på Gjerdesida.³⁰ Hytta skulle liggja i Urdabotnen, og blei støtta av foreininga med 460 kr, utbetalt over to år.³¹

På den same inspeksjonsreisa blei det for første gong gjort forsøk på å kryssa breen med hest og slede, noko som var vellukka. Dette var ein draum, som ifølge mor hans, Gotskalk hadde hatt lenge: «Den Tanke at faa Hesteskyds over Fonden havde Gotskalk havt fra Sin Ungdom, (...) men folk hadde bare anset det for Fjas og Løier». ³² Då turen skulle gjennomførast, var det med naud og neppe at Gotskalk kom med, då han var forseinka med eit ærend i Bergen. Reisefølget hadde byrja turen med andre førarar frå Gjerde, men Gotskalk tok opp jakta.

«Medens vi stod og ventede, saa vi en Skikkelse komme springende raskt oppover det Svaberg, som vi netop med stort Besvær hadde arbeidet os opad. Det var den Maurangerske Kolumbus, Gotskalk Gjerde, der var kommet hjem den samme Formiddag, og var ilet opover for at naa os igjen, inden Slædeturen begyndte.» ³³

Turen fall i smak, og ein konkluderte med at «Noget lignende ikke kunne præsteres noget andet sted i Europa». ³⁴

27) Metcalfe 1858:271.

28) DNT årbok 1879:65.

29) Eikje 2015. Truleg hadde ikkje Turistforeininga tilgjengelege midlar før dei fekk statsstøtte for dette året.

30) DNT årbok 1888:92-93

31) DNT årbok 1888:121, DNT årbok 1889:91.

32) Aftenposten 31.07.1888.

33) Aftenposten 31.07.1888.

34) Aftenposten 31.07.1888.

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

Avisutklipp frå Aftenposten om sledetur på Gjerdelinja. Aftenposten 28.07.1888. Henta frå nb.no.

For ytterlegare å forbetra ruta blei det gitt 200 kr til ei mindre omlegging av stien, som inkluderte endå ei ny bru, då nedanfor Sundefossen, slik at oppstiging til Mysevatnet blei lettare. Disse arbeida blei inspiserte sommaren 1891 av sekretæren i Turistforeininga.³⁵ Han var fornøyd med arbeidet; «Om eftermiddagen bestigede jeg den oparbejdede del af rideveien fra Gjerde, der viste seg at være meget god».³⁶ Han inspiserte også Urdabotnhytta, som bestod av to rom med fire senger tilsaman, samt ein kjellar med kjøkken og rom til førarane.³⁷ Etter dette følgde fleire løyvingar til ei forlenging av ridevegen heilt opp til brekanten. 300 kr blei løyvd i 1891, og vegen blei inspisert sommaren etter.³⁸ Veganlegget var ved inspeksjonen ikkje helt ferdig, og deler var ifølge inspektøren ikkje godt nok bygd, men ytterlegare 500 kr blei løyvd same året. Etter at arbeidet var ferdig, blei vegen inspisert av lensmannen og funnen i orden. Støtta frå Turistforeininga til Gotskalk inkluderte tilskot på over 1500 kr i ein sjuårsperiode. Dette var store midlar, då det årlege statstilskotet til Turistforeininga i perioden var mellom 3000 og 5000 kr.³⁹ Med

35) DNT årbok 1892:143-147.

36) DNT årbok 1892:144.

37) Hytta blei demd ned ved utbygginga av Mauranger kraftverk på 1970-talet.

38) DNT årbok 1893:159-160.

39) Eikje 2015.

ein god veg som gav opning for å nytta kløvhestar, og ei kvilehytta, blei turen enklare å gjennomføra for turisten. Tilskota frå Turistforeininga, og tallause arbeidstimar frå Gotskalk og dei andre oppsitjarane på Gjerde, gjorde Gjerderuta i stand til å ta i mot det breide lag av cruise-turistar i Hardangerfjorden.⁴⁰

Utover den økonomiske støtten fekk også Gotskalk og Gjerderuta støtte gjennom rosande omtale. Turistforeininga arbeidde med å vidareutvikla turistlivet i Norge, og dette leda blant anna til oppretting av eit organisert førarorgan, Patentførervesenet etablert 17. mars 1890.⁴¹ Gotskalk blei godkjend som patentførar alt første sommaren, saman med 18 andre førarar frå heile landet. Hovudføraren på Sundalsruta, Samson Olsen Sundal, fekk ikkje førarpatent.⁴²

Konkurransen med Sundalsruta – Deutcher Nordlandsverein støtta Sundalsruta

Samson Olsen Sundal, som var son av den tidlegare nemnde Hans Sundal, føretok også ein vellukka prøvetur med hest og slede over breen i 1888, ein månads tid etter dei på Gjerderuta.⁴³ I telegrammet trykt i Aftenposten 25. august heiter det: «Naturen henrivende, storartet. Opstigningen paa denne Linje er let. Overfarten med Skydskarl Samson Sundal farefri.»⁴⁴

I 1889 opna eit lite hotell nede på dampskipskaaien, og Sundal hadde då jamnleg dampskipsstopp.⁴⁵ Det blei som kjent bygd ei hytte, Breidablikk, oppe ved brekanten tilsvarande den på Gjerderuta. I tillegg skjenka Deutcher Nordlandsverein ein større pengesum til bygging av ein rideveg opp til brekanten.⁴⁶ Denne tyske turistforeininga valde dermed å støtta den andre av dei to konkurrerande rutene. Fordelen med Sundalsruta var at ho gjekk like ved Bondhusbreen, som var eit besøk verd i seg sjølv. Turistforeininga løyvde i 1888/89 kr 200 til føraren Samson, men 130 av desse blei inndratt som restsum i 1890/91, truleg fordi dei ikkje var blitt

40) I tillegg til pengestøtta frå DNT fekk folk på Gjerde pengestøtte frå reisebyrået Coocs & Sons; Ulvund 2005:65.

41) Eikje 2015.

42) Eikje 2015.

43) Aftenposten 25.08.1888.

44) Aftenposten 25.08.1888.

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

46) Aftenposten 18.08.1890, Ulvund 2005:65.

I Vangslæde over Folgefonden.
 Fra Utne telegraferes til "Berg. Tid.:" Lørdag kom Bestyrer Wilson til Odde fra Mauranger esterat have kjørt i Vangslæde over Folgefonden.
 Han gik op fra Sundal forbi Garshammerjøderen. Naturen henrivende, storartet. Opstigningen paa denne Linje er let. Overfarten med Skydskarl Samson Sundal forefri.

Avisutklipp frå Aftenposten om sledetur på Sundalslinja. Kjelde: Aftenposten 25.08.1888. Henta frå nb.no.

nytta.⁴⁷ Turistforeininga støtta altså ikkje Sundalsruta i særleg grad. Turistforeininga klaga elles over at Deutcher Nordlandsverein hadde gitt pengestøtte til Sundalsruta uten å inspisera begge eller forhøyra seg med Turistforeininga;

Beklageligt er det, at ikke begge linjer blev ordentlig undersøgt og kalkulerede, inden linjevalget på en måde blev truffet derved at «Deutcher Nordlandsverein» uanset direktionsens henvendelse om at udsætte med arbeidet, indtil nærmere undersøgelser havde godtgjort, hvilken linje var den bedste, ved sin befuldmægtige besluttede, at det af nævnte forening bevilgedes store bidrag (...) skulde anvendes på Sundalslinjen.⁴⁸

Medverkande til at Turistforeininga valde å støtta Gjerderuta istadenfor Sundalsruta, var at dei oppfatta sistnemnde som mindre sikker og meir tidkrevjande enn førstnemnde. Sikkerheitsutfordringane på Sundalsruta var knytte til at ruta i større grad gjekk igjennom område med bresprekker, og at ho hadde mindre landkjenning slik at det var større risiko for å gå seg bort ved dårleg sikt. Sommaren 1892 blei førstnemnde illustrert, då eit følge på fire engelskmenn, to køyregutar og føraren Torbjørn Bondhus skulle kryssa Folgefonna frå Sundal til Buer. Den eine hesten fall i ei bresprekk, følget klarde

47) DNT årbok 1890:112.

48) DNT årbok 1891:146-147.

ikkje å redde han og hesten omkom. Kristian Bing frå Turistforeningen for Bergen By og Stift forhørde føraren om ulukkeshendinga og kommuniserte med dei engelske turistane etter at dei var reiste heim. Han konkluderte med at ruta frå Sundal til Buer var farleg på grunn av bresprekker, både frå Sundal til Buer og frå Sundal til Tokheim.⁴⁹

Konkurransen tilspissa seg i 1890 då førarane på Gjerde inngjekk ein avtale om einerett til nedgangen ved Tokheim, som var rekna som tryggare og mindre strabasiøs enn den ned til Buer.⁵⁰ Denne avtalen er omtala av Arne Tokheim i tidsskriftet *Hardanger* fra 2007. Turistforeningen for Bergen By og Stift gjekk inn og mekla i denne saka, og fekk oppsitjarane på Gjerde til å fråfalla avtalen i 1894.⁵¹ Sjølv om avtalen om einerett var gjeldande i fire år, viser fleire reiseskildringar at førarane frå Sundal nytta nedstiginga til Tokheim også før avtalen var heva.⁵²

Sundalsruta blei i likheit med Gjerderuta framheva som ei flott rute, og til tross for ulykka fekk ho mange besøkjande. Hotellet og dampskipskaien i Sundal var viktige konkurransefordeler. Det skjedde heller ingen nye ulykker på ruta, og frå sommeren 1894 fekk Samson Sundal også førarpatent. Turistforeininga anerkjende med dette Sundalsruta. Likevel var det fleire i foreininga som fortsatt føretrakk Gjerderuta. Då *Aftenpostens* redaktør i 1895 kryssa *Følgefonna*, gjorde han det langs Gjerderuta etter tilråding frå Yngvar Nielsen, formann i Turistforeininga.⁵³ Dette var elles den første og einaste turen gjennomført med reinsdyr som trekkdyr. Gotskalk hadde arbeidd med denne idéen i fleire år. Allereide i 1890 fremja han eit spørsmål om pengestøtte frå Turistforeininga på 200 kr årleg til reinsdyrskys på Gjerderuta. Førspørselen blei avslått, men i 1894 gjekk han på eigenhand til innkjøp av fire reinsdyr. Desse kom bort på fjellbeite, men i 1895 skaffa han nye, og turen blei ein realitet.⁵⁴ Reinsdyra kan ha vore eit forsøk på å vinna kundar frå Sundalsruta.

49) *Aftenposten* 07.11.1892. Ifølge Bing låg sprekkene i samband med brefalla Buerbreen og Blådalsbreen.

50) Avtalen er trykt i *Tidsskriftet Hardanger*, Tokheim 2007.

51) *Ulvund* 2005:66-67.

52) Sjå eks. reiseskildring i *Aftenposten* 01.08.1891, der følget brukar ruta Sundal-Tokheim.

53) *Aftenposten* 01.08.1895.

54) Eikje 2015.



Sundal Hotell.

Foto: Axel Lindahl. Wikimedia Commons.

Sundalruta vinn fram

Storhetstida for turistr trafikken på Folgefonna var på 1890-talet. For å få eit innblikk i tal på reisande har eg studert førarhandbøkene til dei to patentførarane, Gotskalk A. Gjerde og Samson O. Sundal.⁵⁵ Det går ikkje klart fram kor mange personar som var med i kvart følge. I fleire tilfelle kan ein telja underskrifter, men i andre tilfelle ser ein at reisefølget klart har vore større enn talet på underskrifter tilseier. I nokon av innskriftene er det presisert kor mange personar det var i følget, men dette er unntaksvis. Det høgaste stadfesta talet var 137 personar på ein tur. Dette var på Gjerderuta i 1891. Slike turar engasjerte sjølvsagt også mange andre i bygda. Både som assistentar, og som hestekarar dei gongene følget ønskte å bruka hesteskyss/kløvhestar. Førarhandbøkene viser at Samson gjekk forbi Gotskalk i talet på turar rundt 1894, og allereide i 1895 hadde han fleire turar enn Gotskalk hadde i sitt toppår i 1892.

Storheitstida til turistrutene over Folgefonna var kortvarig. Nedgangen starta like før århundreskiftet og fortsette utover 1900-tallet. Først kom nedgangen i talet på norske reisande. I Aftenposten i 1906 heiter det: «Det synes næsten, som om den engang saa berømte

55) Dette er laga i arkivet til Norsk Fjellmuseum i Lom. Se Eikje 2015.

Følgefondsovergangen gaar af Mode. (...) For Tiden viser det seg, at udlændinger i langt høiere Grad en de Infødte har aabent Øie for denne sjeldne Gletscherrute» Seinare kom det også færre utanlandske reisande. Nedgangen utover 1900-talet kan delvis forklarast med industrireiseinga i Odda og krigsutbrotet i 1914.⁵⁶

Gjerderuta i dag

På lik linje med Sundalsruta er det også rikt med spor etter rideveien på Gjerderuta. Ein stad langs ruta ligg også restar etter dei gamle sledane som vart brukte til turistfarten. Ein fjelltur vert for mange ei ekstra interessant oppleving når han vert krydra med spennande lokalhistorie. Når ein ferdast på Gjerderuta, går ein i fotefara til historien om det norske friluftslivet. Ruta er merka av Kvinnherad turlag og går opp til Mysevassdemninga og vidare langs Mysevatnet forbi Bakdalen til Sledane og Hundsoyra.⁵⁷ Herifrå går ein over breen til Holmaskjær og ned på merka sti til Tokheim. Merkinga til Mysevassdemninga er nyleg oppfriska, mens merkinga vidare til Hundsoyra er eldre og stadvis lite synleg. Hytta i Urdabotnen, og éin del av den gamle ridevegen, er sett under vatn etter oppdemminga. Likevel er spora etter ridevegen mange, og oppsitjarane på Øvrehus restaurerte for nokre år sidan den nedste delen av ridestien på Øvrehus-sida. Gjerderuta er i dag mindre trafikkert enn Sundalsruta. Kanskje kan artikkelen bidra til at fleire oppsøker denne fascinerande vandreturen. God tur!

Litteratur og kjeldeliste

- Aftenposten 1888-1906. [Internett] www.nb.no. [Besøkt 01.05.2016]
- Bentzen 1923. «Vore karter». I: Amundsen, red. 1923. Idrætsboken. Kristiania. H. Aschehoug & Co. s. 131-144.
- Brendehaug, Erik, red. 1990. Vestafjells. Bergen. Bergen Turlag.
- Byrkjeland, Sigbjørn. 1980. Folgefonn – Tradisjon om friluftsliv. Nokre kulturhistoriske trekk knytte til ferdsl og verksemd i samband med isbreen i tidsrommet 1700-1850. Refleksjoner over emnet som del av friluftundervisninga ved Stord lærarhøgskule. Hovedoppgave. Levanger Lærarhøgskole.
- Breidablikk hyttebok. Fra 1893. Avskrift. I privat eige.
- Bårtvedt, Randi. 1984. «Vor gode bræ også i sommer beskuet af høifornemme øine». Møte mellom turistar og bygdefolk i Odda 1861-1914. Hovudoppgåve i folkelivsgransking. Universitetet i Bergen.

56) Bårtvedt 1984 & Eikje 2015.

57) Takk til Kåre Eik og Hermund Fenne for informasjon om tilhøva i dag.

- Den Norske Turistforenings årbøker. 1868-2000.
- Eikje, Cleng 2015. De første fjellførerene. Fremveksten av førervesenet i Norge 1820-1940, med sideblikk til Alpene. Masteroppgave i historie. Universitetet i Bergen.
- Forbes, James David. 1845 (1. utg 1843) *Travels through the Alps of Savoy and other parts of the Pennine chain*. I: Coolidge, W. A. B. 1900. *Travels Through the Alps*. London. Adam and Chales Black.
- Forbes, James David. 1851. *Norway and its Glaciers. Visited in 1851*. Edinburgh. Adam and Charles Black.
- Gjerde, Gotskalk A. Utstedt 1890. Den Norske Turistforening. Fører-Patent. I privat eige.
- Gjesteboka frå Bondhus. 1828-1923. Innskrift på framsida: Denne Bog er nedlagt hos John
- Bondhus sommeren 1828. I privat eige.
- Hertzberg, Niels. 1818. «Noget om Sneebræen Folgefond i Søndhordlen og Hardangers Fogderie». I: Platou & Kraft 1818. *Bustikken. Et Ugeblad af statistisk-økonomisk Inhold*, No. 90 & 91. Christiania. Chr. Grøndahl.
- Löfgren, Orvar. 1999. *On Holiday. A History of Vacationing*. Berkeley/Los Angeles/London. University of California Press.
- Markhus, Knut. 1996. *Den magiske fjorden. Hardanger i engelske reiseskildringer 1820-1914*. Hovedoppgåve. Universitetet i Bergen.
- Metcalf, Frederick. 1858. *The Oxonian in Thelemarken. Or, notes of travel in south-western Norway in the summer of 1857. With glances at the legendary lore of that district*. Vol II. London. Hurst and Blackett Publishers.
- Murray. red. 1839. *A Hand-Book for Travellers in Denmark, Norway, Sweden, and Russia*. London. John Murray.
- Murray. red. 1858. *A Hand-Book for Travellers in Denmark, Norway, Sweden, and Iceland*. London. John Murray.
- Pontoppidan, Christian J. 1785. *Geographisk Oplysning til Cartet over det sydlige Norge i trende Afdeeling*. Kiøbenhavn. Trykt hos August Friderich Stein.
- Rognan, Bjarne. 1986. *Det gamle skystellet. Reiseliv i Noreg frå mellomalderen til førre hundreåret*. Oslo. Det Norske Samlaget.
- Sekse, Sjur. 2012. *Prost Niels Hertzberg. Universalgeniet som vart eit ljøs for sine fjordar*. Liv og Gjerning. Hardanger Folkeminnelag. Odda Trykk & Reklame.
- Slagstad, Rune. 2008. (Sporten) – En idéhistorisk studie. Oslo. Pax Forlag.
- Sundal, Samson O. Utstedt 1894. Den Norske Turistforening. Fører-Patent. Norsk Fjellmuseum i Lom.
- Tokheim, Arne. 2007. «Folgefonna som turområde og turistvegen i Odda». I: Bleie, Lars O. & Reinsnos, Inge L. red. 2007. *Hardanger 2007*. Hardanger Historielag. Odda Trykkeri.
- Ulvund, Frode. 2005. «Tiden 1890-1946» i Gjerstad, Jo. red. 2005. *Vilt- vårt og vakkert*. Bergen Turlag 1890-2005. Bergen Turlag. Bergen. Bondi forlag. s 37-148.
- Aanrud, Roald. 1998. *Statens kartverk 1773-1998. 225 år – i et historisk perspektiv*. Hønefoss. Statens kartverk.