

Fredrik Kavli Setnes

Med hest og karjol gjennom Romsdalen

En mikrohistorisk undersøkelse av aktører i turisttrafikken i Romsdalen fra 1850 til 1914

Masteroppgave i Lektorutdanning i historie

Veileder: Aud Mikkelsen Tretvik

Mai 2022



Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek. Gjengitt med tillatelse.

Fredrik Kavli Setnes

Med hest og karjol gjennom Romsdalen

En mikrohistorisk undersøkelse av aktører i turisttrafikken i Romsdalen fra 1850 til 1914



Masteroppgave i Lektorutdanning i historie
Veileder: Aud Mikkelsen Tretvik
Mai 2022

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Det humanistiske fakultet
Institutt for historiske og klassiske studier



Kunnskap for en bedre verden

Sammendrag

Dette er en mikrohistorisk undersøkelse av tre lokale aktører i turisttrafikken i Romsdalen fra 1850 til 1914: Harald Onsum, Elling Ormheim og Arne Mjelva. Problemstillingen er knyttet opp mot betydningen som turisttrafikken fikk for aktørene, og hvordan deres turistvirksomheter påvirket dagliglivet i Romsdalen. Undersøkelsen belyser turisttrafikkens betydning opp mot større sammenhenger, blant annet «det store hamskiftet» og fremveksten av et organisasjonssamfunn. Dette har også et historiedidaktisk perspektiv. Mikrohistorie kan være et nyttig og verdifullt undervisningsverktøy, da det legger vekt på enkeltindividets handlingsrom og det levde liv.

Konklusjonen er at turisttrafikken hadde stor betydning for de tre aktørene. Turisttrafikken økte betraktelig i perioden, og åpnet opp et stadig større handlingsrom for aktørene. Onsum og Ormheim gjorde etablerte gjestgiverier om til moderne og velrennomerte hoteller, som samtidig ble arenaer for økonomisk, sosial og kulturell utvikling for lokalbefolkningen. Arne Mjelva bemerket seg som den fremste vognmannen i turisttrafikken, men som stadig ble utfordret av andre vognmenn og offentlige myndigheter. Turisttrafikken involverte en stor del av lokalbefolkningen som kunne stille med hest og vogn, og som brakte dem betydelige kontantinntekter. Dette hadde innvirkning på jordbruket, som følge av mangel på arbeidskraft.

Abstract

This thesis is a micro-historical survey of three local actors in the tourist industry in Romsdalen in the period 1850 to 1914. It examines how Harald Onsum, Elling Ormheim, and Arne Mjelva, three local farmers, made tourism a key part of their livelihood, and how it affected the local community in Romsdalen. By using microhistory as a research method, I want to focus on the actor's agency, and how it was affected by developments in the tourist traffic and the development of the modern world. This method can illustrate how the course of history affects people at every level and walks of life, and that people are not passive and static bystanders. This can be a valuable teaching tool in the classroom.

In the examination of Onsum, Ormheim, and Mjelva it becomes clear that tourism played a considerable part in their livelihood. Onsum and Ormheim turned their guesthouses into modern and sought-after hotels in this period, which also affected the economic, cultural, and social development of their local communities. Arne Mjelva distinguished himself as a leader of the tourist traffic in Romsdalen. The tourist traffic involved a large part of the local population, which became notorious for its fierce competition and hijacking of tourists. My conclusion is that tourism became an integral part of daily life in Romsdalen during this period and that the three actors were key figures in this development.

Forord

Jeg vil takke min veileder, Aud Mikkelsen Tretvik, for motiverende og konstruktiv veiledning gjennom hele arbeidet.

Jeg vil takke mor og far for gode råd, korrekturlesing og lokalhistoriske kunnskaper.

Jeg vil takke min kjære Ingvill for all støtte og tålmodighet gjennom to intense semestre, og Jack for luftturer i ny og ne.

Jeg vil takke Romsdalsmuseet og Rauma Folkebibliotek for bruk av bilder i oppgaven, og hjelp til undersøkelser i arkivene. Takk til Romsdal Sogelag og Margit og Morten Parelius minnefond v/Bjørn Austigard for økonomisk støtte.

Veblungsnes

15. mai 2022

Innholdsfortegnelse

Kapittel 1 - Innledning	5
1.1 Tema og problemstilling	5
1.2 Begreper og avgrensning	7
1.3 Disposisjon	9
1.4 Tidligere forskning og litteratur	10
1.5 Teoretisk tilnærming	21
1.6 Kildemateriale og metode	23
Kapittel 2 – Turisttrafikken 1850-1880	30
2.1 Harald Onsum	30
2.2 Elling Ormheim del 1	46
Kapittel 3 – Turisttrafikken 1880-1914	54
3.1 Elling Ormheim del 2	54
3.2 Arne Mjelva	63
Kapittel 4 – Turisttrafikk og samfunnsutvikling	83
4.1 Turisme og dagligliv 1850-1880	83
4.2 Turisme og dagligliv 1880-1914	86
Kapittel 5 – konklusjon	93
Kilder	94
Litteratur	94
Primærkilder	105
Figurer	107

Kapittel 1 - Innledning

1.1 Tema og problemstilling

«Ja, her er ikkje lett å leva. Her skulle ikkje bu anna enn geiter og engelskmenn og målarar og kunstkjennarar frå flatlandet», skriver Aasmund Olavsson Vinje om Romsdalen i *Ferdaminne frå sumaren 1860*.¹ Men det bodde et handlekraftig folk her, og som etter hvert gjorde næring ut av disse engelskmennene og kunstkjennerne fra flatlandet. På Veblungsnes, ved bunnen av Romsdalen, ledet Harald Onsum det hele an, som tok de imot på sitt gjestgiveri, og stilte hester, karjoler og skysskarer til disposisjon. Øverst i Romsdalen var en ung haugianer, med navn Elling Ormheim, i ferd med å gjøre om sin skysstasjon til et moderne hotell. Så vendte en utvandrer hjem, som ble turisttrafikkens ubestridte leder. Hans navn var Arne Mjelva. Disse tre, sammen med en rekke andre, har gjort turisme til en vesentlig del av livet for mange i Romsdalen, og som denne oppgaven vil se nærmere på.

Oppgaven vil foreta en mikrohistorisk undersøkelse av lokale aktører i turisttrafikken i Romsdalen i perioden 1850-1914. Det vil handle om Harald Onsum (1818-1912), Elling Ormheim (1844-1933) og Arne Mjelva (1847-1922), tre gårdbrukere fra Romsdalen som involverte seg i turisttrafikken på ulike måter. Hensikten er å belyse handlingsrommet som turisttrafikken åpnet opp for, og hvordan turismen påvirket dagliglivet i Romsdalen i lys av de tre aktørenes virksomheter. Problemstillingene er derfor: Hvilken betydning fikk turisttrafikken for aktørene i Romsdalen i perioden i 1850-1914?

Jeg har valgt et tidsspenn på over 60 år for å fange opp turisttrafikkens utvikling, og hvordan nye muligheter og utfordringer dukket opp. Derfor vil jeg dele perioden opp i to delperioder. Underproblemstillingene vil dermed være: Hva kjennetegnet turisttrafikken og aktørenes turistvirksomhet i perioden 1850 til 1880, og i perioden 1880 til 1914? Dette skal igjen belyse hvilken betydning turisttrafikken hadde for dagliglivet i Romsdalen gjennom hele perioden.

En viktig grunn til at jeg valgte dette temaet, var boka *Turisttrafikken i Molde og Romsdal gjennom 100 år*, som er skrevet av min oldefar, Johan J. Setnes (1886-1947). Han var selv aktiv i turisttrafikken som skysskar og vognmann fra tidlig 1900-tallet, og ville skildre og hedre turisttrafikkens menn og kvinner med denne boken:

¹ Vinje, 2018, s. 334 (nyutgivelse, oppr. 1861).

Derved vil disse menn og kvinner som hver og en la ned et stort arbeid for turisttrafikkens fremme i Molde og Romsdal, bli husket av våre etterkommere. Vi vil minnes dem.²

Jeg har selv vokst opp i Romsdalen, noe som både har gitt meg et relevant utgangspunkt, og et ønske om å lære mer om livet i Romsdalen fra tidligere tider. Turisme er samtidig den største service-sektor-industrien i verden idag.³ I 2018 utgjorde den 4.2 % av Norges bruttonasjonalprodukt, og sysselsatte 168 700 personer.⁴ I tillegg har Corona-pandemien vist hvilke konsekvenser fraværet av turister kan skape for næringslivet. Å undersøke turisme i et mikrohistorisk perspektiv, kan vise hvilket handlingsrom turisme har skapt for enkeltaktører og lokalsamfunn, men også hvilke faktorer som denne næringen, og da deres dagligliv, blir påvirket av. Det tvinger en også til å undersøke objektet utover lokale og nasjonale grenser, da globale forhold kan ha stor betydning for lokalt næringsliv.

Det historiedidaktiske perspektivet i oppgaven er bruken av mikrohistorie som undervisningsverktøy. I boken *Hva skal vi med historie* påpeker Lise Kvande og Nils Naastad at mikrohistorie kan bidra til «innlevelse, identifikasjon, historiebevissthet og en dypere forståelse for hvordan enkeltaktører og grupper har levd».⁵ Det går da inn i historiefagets grunnleggende verdier. Et eksempel på bruk av mikrohistorie i undervisning, er at eleven kan få i oppgave å gjøre et nærstudium av besteforeldre, oldeforeldre, eventuelt andre personer de er interessert i, for så å bruke deres liv og virke som eksempel på større utviklinger i samfunnet. Dette passer godt med kompetansemålet: «utforske ein historisk person og diskutere hans eller hennar tenking, handlingsrom og val i lys av samtida han eller ho levde i», for VG3 i studieforbereende utdanningsprogram.⁶ En slik fremgangsmåte kan gjøre historieundervisningen mer relevant for elevene, ved at de får undersøkt enkeltmenneskers liv og handlingsrom. Oppgaven vil også vise at en historisk person ikke trenger å være en kjent og mektig person. Alle mennesker i fortiden kan bidra til å kaste lys over perioden de levde i, så lenge man har kilder og holdepunkter å basere det på.

² Setnes, 1995, s. 7

³ Zuelow, *A history of modern tourism* 2016, s. 1

⁴ Visit Norway, *Nøkkeltall om norsk reiseliv og turisme*, 2019. Det foreligger ikke nøkkeltall fra 2020 og 2021 på grunn av pandemien.

⁵ Kvande og Naastad, 2013, s. 165

⁶ Kunnskapsdepartementet, 2019, HIS01-03

1.2 Begreper og avgrensning

Det er turisme jeg vil legge vekt på i undersøkelsen, selv om annen reisetrafikk var en del av aktørenes virksomhet. Turisme var det nye fenomenet, og oppgaven vil være opptatt av hvordan turistenes kultur og krav skapte og påvirket infrastrukturen og tilbudene som enkeltaktørene etablerte for å tekkes turistene. I *A history of modern tourism*, definerer Eric Zuelow moderne turisme som «travel in pursuit of pleasure and an escape from everyday realities».⁷ En turist er da en som reiser for fornøynsens skyld. Dette må sees opp mot begrepet fritid. Wiebke Kolbe definerer fritid som «ledig, ändamålslostid», mens turisme er «ändamålslösa resor».⁸ Både fritid og turisme var nye fenomener som gjorde seg gjeldende på 1700- og 1800-tallet, selv om man finner flere eksempler på fornøynsreiser langt tilbake i tid.⁹ Det har også sammenheng med at en turistnæring i Norge var i ferd med å etablere seg utover 1800-tallet, og bruken av ord som turist og turisme kom inn i språket.¹⁰

Tidsavgrensning

Opgaven er avgrenset til perioden 1850-1914, som jeg vil dele inn i to delperioder. Den første perioden er 1850 til 1880. Det var da den første aktøren, Harald Onsum, etablerte seg som gjestgiver og handelsmann på Veblungsnes. Onsum var involvert i turisttrafikken i Romsdalen frem til sin død i 1912, men i mindre grad etter 1880-årene. I denne delperioden kunne jeg også ha undersøkt Andreas Landmark, eieren av Hotel Aak, som var en minst like betydningsfull aktør som Onsum i turisttrafikken.¹¹ Den andre aktøren, Elling Ormheim, vil jeg undersøke i begge perioder, da han overtok driften av Ormheim skysstasjon i 1870-årene, og var aktiv i turisttrafikken frem til 1913.

Den andre perioden er 1880 til 1914. Forskjellen mellom de to periodene, er at turisttrafikken var i betydelig større omfang etter 1880, særlig som følge av cruiseskipstrafikken, som var et nytt fenomen i 1880-årene, og at store deler av turisttrafikken i Romsdalen ble flyttet over til Åndalsnes fra Veblungsnes. I denne perioden vil jeg undersøke Elling Ormheims videre virksomhet i møte med disse endringene. Videre vil jeg undersøke Arne Mjelva, som var

⁷ Zuelow, 2016, s. 9

⁸ Kolbe, *Turismhistorie i Norden*, 2018, s. 8-9

⁹ Zuelow, 2016, s. 7-9

¹⁰ Zuelow, 2016, s. 9, Knutsen, *Veier til Modernisering*, 2009, s. 290 og 291 og Fjågesund og Symes, *The Northern Utopia*, 2003, s. 67

¹¹ Landmarks virksomhet i turisttrafikken er tilstrekkelig dekt av Bjarne Langseth i masteroppgaven *Trå oss ikke for nær! Møter mellom «high class» og allmuen i Romsdalen 1860-1926*, 2014, og boken *For Gjest og Jord*, 2017

vognmann og ansett som lederen av skysstrafikken. Mjelva var aktiv frem til rundt 1914-1915. Dermed er det naturlig å avslutte undersøkelsen med året 1914. Oppgaven vil ha søkelys på hestetransport, selv om transport med bil var i ferd med å etablere seg utover 1910-tallet.

Jeg kunne ha valgt flere aktører fra samme periode, men jeg har vurdert tre aktører til å være tilstrekkelig for å kunne besvare problemstillingen. Dette utvalget dekker alle aspekter av turismen i Romsdalen i perioden, særlig gjestgiver- og hotellvirksomhet, og vognmannsvirksomhet. Valget har også berodd på tilgjengelig og tilstrekkelig kildemateriale. Færre aktører gjør at jeg kan være mer spesifikk og se på konkrete handlinger og handlingsrom. Det er mer hensiktsmessig opp mot problemstillingen. Aktørene var også gårdbrukere. Det kan belyse hvordan turisttrafikken påvirket gårdsdriften i lys av deres primære livsgrunnlag.

Geografisk avgrensning

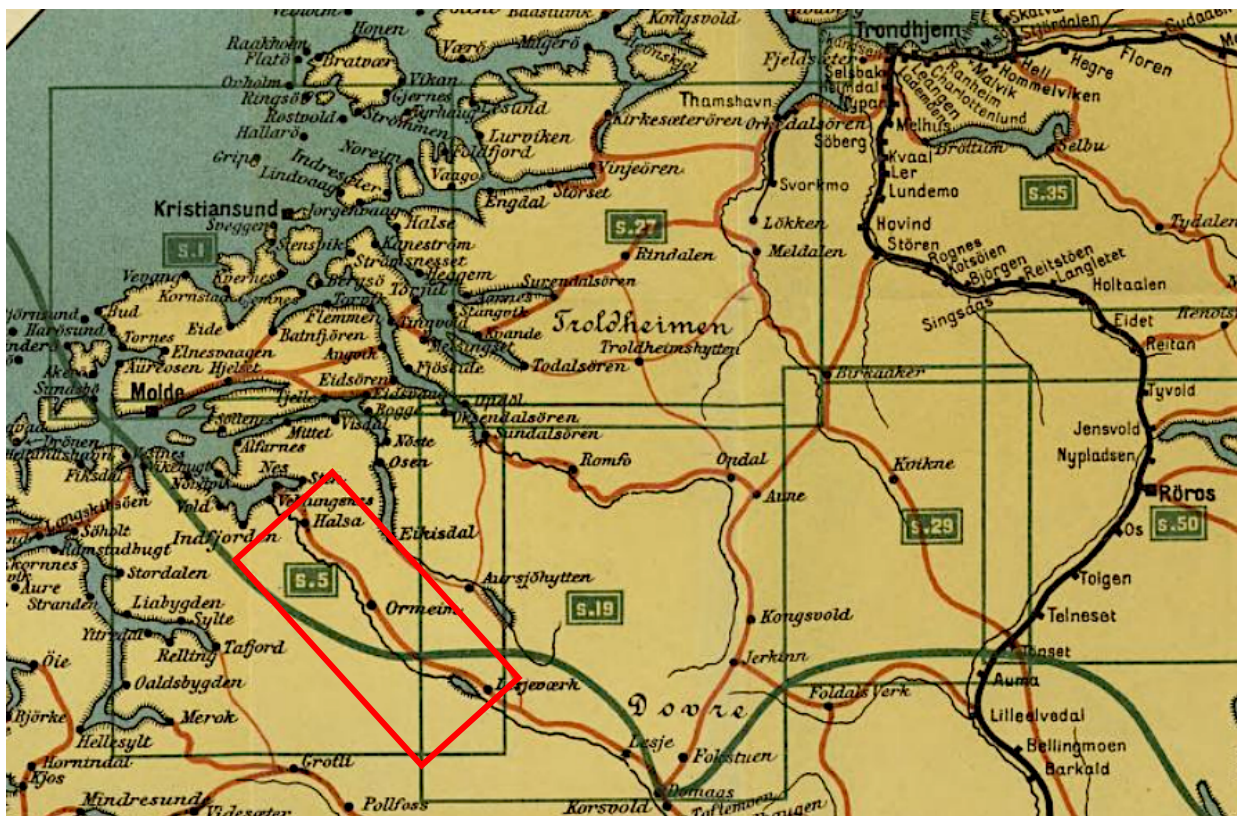
Oppgaven er avgrenset til selve dalføret Romsdalen: fra de to havnstedene Veblungsnes og Åndalsnes i bunnen, til skysstasjonen på Ormheim øverst i dalen. Selve Romsdalen ligger i dagens Rauma kommune i Møre og Romsdal fylke. I perioden jeg undersøker lå Romsdalen i Grytten herred, Romsdal fogderi, og Romsdal amt. Aktørens turistvirksomhet var i størst grad tilknyttet veien gjennom Romsdalen, som også hang sammen med sjøveien og skyssruten til Molde. Jeg har valgt Romsdalen da det er et område jeg kjenner godt med tanke på lokale forhold og historikk. Jeg anser denne lokalkunnskapen som betydningsfull for å kunne fremheve enkeltaktører fra dette området. Veien gjennom Romsdalen var i perioden en viktig hovedvei mellom Oslo og Molde, som knyttet Vestlandet og Østlandet sammen.¹² Dette ble tydeliggjort gjennom statens satsing på vei- og jernbaneutbygging gjennom Romsdalen på 1800- og 1900-tallet.¹³ Turisttrafikken på Vestlandet skilte seg også ut med tanke på turistkapring og privat vognmannstrafikk, noe situasjonen i Romsdalen kan belyse.¹⁴ I tillegg ble laksefisket i Rauma elv, som renner gjennom Romsdalen, en betydelig næringsvei utover 1800-tallet.¹⁵

¹² Jeg vil bruke Oslo fremfor Kristiania for enkelthets skylds.

¹³ Sanden, *Turistbyen Molde*, 1992, s. 87 og Gjesdal, *Underveis i vest*, 1978, s. 111

¹⁴ Rogan, *Det gamle skysstellet*, 1986, s. 94

¹⁵ Tvinnereim, *Grotid i grenseland*, 1992, s. 316



Figur 1 Romsdalen markert med rød rute. Utsnitt av Reisehaandbog over Norge. IV: Det nordenfjeldske Norge, Yngar Nielsen, 1908, s. 196-197. Kristiania: Cammermeyer. Offentlig eiendom.

1.3 Disposisjon

I kapittel 2 vil jeg undersøke Harald Onsum og turisttrafikken fra 1850 til 1880. Kapittelet vil bestå av en kort biografi, og en kronologisk undersøkelse av Onsums virksomhet gjennom perioden. Til slutt følger en epilog og en oppsummering av undersøkelsen. Jeg vil rette søkelyset mot Onsums virksomhet som gjestgiver og vognmann.

Neste delkapittel vil handle om Elling Ormheim. Her vil jeg rette søkelyset mot Ormheims virke som skystasjonsholder og gjestgiver. Undersøkelsen vil gi et innblikk i det gamle skystellets møte med turisttrafikken, og hvordan Ormheim tilpasset seg dette.

I kapittel 3 vil jeg fortsette undersøkelsen av Ormheim og hvordan han tilpasset seg en betydelig større og annerledes turisttrafikk, samt konsekvensene av jernbaneutbyggingen i Romsdalen. Neste delkapittel vil handle om Arne Mjelva, hans vognmannsvirksomhet og rolle som leder av turisttrafikken i Romsdalen.

I kapittel 4 vil jeg diskutere samspillet mellom turisttrafikken og dagliglivet i Romsdalen, i perioden 1850-1880, og perioden 1880-1914. Jeg vil forsøke å fange opp betydningen av turisttrafikken for lokalsamfunnet, og hvordan aktørenes virksomheter ble arenaer for økonomisk, sosial og kulturell utvikling. Jeg vil også diskutere turisttrafikkens betydning opp mot «det store hamskiftet», og fremveksten av organisasjonssamfunnet, som kan belyse turisttrafikkens påvirkning på den moderne samfunnsutviklingen i Romsdalen.

1.4 Tidligere forskning og litteratur

Forskning på turisthistorie har lenge blitt oversett i skandinavisk historiografi.¹⁶ Ifølge Berit Eide Johnsen har man undervurdert den betydningen som turismen har hatt på sosial og kulturell utvikling i Skandinavia fra 1800-tallet av.¹⁷ De siste årene har det endret seg, særlig med antologien *Turismhistoria i Norden* fra 2018.¹⁸ Redaktøren Wiebke Kolbe påpeker at «turismen kan betraktes som en spegel av den moderna samhällsutvecklingen».¹⁹ Turismen var påvirket av, og påvirket samfunnsutviklingen i perioden. Dette samspillet vil jeg forsøke å fange opp med enkeltaktører i Romsdalen som eksempler. Det foreligger et større utvalg historisk forskning på turistdestinasjoner i Europa og Skandinavia.²⁰ Ingen av studiene har primært sett tatt for seg lokale enkeltaktører. Min undersøkelse vil forsøke å løfte frem det menneskelige aspektet gjennom å sette søkelys på individer som gjorde næring ut av turismen.

Det innledende forskningsarbeidet har bestått i å undersøke beskrivelser av turisme i flere oversiktsverk over norsk historie i perioden 1850-1914 av nyere dato, men turisme er nevnt i liten grad.²¹ Det er påfallende med tanke på at de fleste nordmenn var «mangesyslere» i perioden.²² Et unntak er Fritz Hodne og Ola Grytten som påpeker at turisme «brakte også bøndene i kontakt med pengeøkonomien», som en ny tjenesteytendenæring rundt 1900, og da

¹⁶ Johnsen, Research on the history of Scandinavian summer and seaside tourism – transnational and transregional perspectives? I: *Journal of Tourism History*, 2013, s. 252. Imidlertid har forskning på reiselitteratur og reiser lange tradisjoner, Kolbe, 2018, s. 7.

¹⁷ Johnsen, 2013, s. 252

¹⁸ Kolbe, 2018

¹⁹ Kolbe, 2018, s. 7

²⁰ Se Walton og Borsay, *Resorts and Ports of Europe*, 2011, *Turismhistoria i Norden*, 2018 og *Journal of Tourism History*

²¹ Disse verkene har jeg undersøkt: *Norsk historie 1860-1914*, 1999 av Jostein Nerbøvik, *Norsk økonomi i det nittende århundre*, 2000 av Fritz Hodne, *Norges landbrukshistorie. Bind III*, 2002, av Brynjulv Gjerdåker, *Norgegr, Norges historie 1840-1914*, 2011 av May-Brith Ohman Nielsen, *Det Moderne gjennombrudd: 1870-1905*, 2015 av Gro Hagemann, *Norsk historie 1814-1905*, 2015 av Jan Eivind Myhre, *Nasjonens velstand*, 2018 av Pål Thonstad Sandvik, *En kort introduksjon til Norge på 1800-tallet*, 2018 av Merethe Roos

²² Nielsen, 2011, s. 57

særlig på Vestlandet.²³ Grunnen til dette tomrommet kan være mangt, for eksempel plasshensyn i det som er innførings- eller oversiktsverk, eller det at turisme kun var en betydelig binæring i enkelte regioner, og ikke har blitt vurdert til å ha betydning i et nasjonalt perspektiv.

Det er likevel flere regionale oversiktsverk som belyser turismens betydning, som for eksempel *Grotid i Grenseland*, om Møre og Romsdals historie fra 1835-1920, av Jon Tvinnereim, og *Fjordfylket på nye vegar*, om Sogn og Fjordanes historie fra 1875-1945, av Oddmund Løkensgard Hoel.²⁴ Det er også skrevet enkelte verk om norsk turisthistorie som trekker frem betydningen av turisme i et nasjonalt perspektiv.²⁵ Jeg vil komme tilbake til disse verkene i kapittel 4, for å sammenlikne og diskutere mine funn opp mot regionale og nasjonale perspektiver.

Moderne turisme

For å undersøke turisttrafikken i Romsdalen, vil det være hensiktsmessig å vise hvorfor turisme ble et fenomen på 1800-tallet, og hvordan det hang sammen med den moderne samfunnsutviklingen. Moderne turisme, definert som «travel in pursuit of pleasure and an escape from everyday realities», vokste frem mot slutten av 1700-tallet, i takt med en moderne samfunnsutvikling.²⁶ Zuelow viser til at et nytt forbruksmønster utviklet seg, hvor det å reise, og å reise til de riktige stedene, ble ansett for å gi høy status.²⁷ Dette hadde sin bakgrunn i det «the Grand Tour», som var en populær reiseform på 1700-tallet, hvor unge menn fra den britiske elite dro på dannelsesreiser til kulturelle storbyer i Europa.²⁸

En forutsetning for at fornøylesreiser kunne bli et større samfunnsfenomen, var teknologiske nyvinninger som jernbanen og dampskipet, og økt velstand og bedre samfunnsforhold i de landene hvor turistene kom fra.²⁹ Med utbygging, økt bruk og organisering av jernbane og dampskip ble reisene raskere, tryggere, mer komfortable, og

²³ Hodne og Grytte, *Norsk økonomi i det nittende århundre*, 2000

²⁴ Tvinnereim, 1992 og Hoel, 2017. Miriam Kayser Digernes' *Reiselivet i turistregionen Indre Sogn 1866-1910*, 2016 og Peter Fjågesunds, *Til Telemark! Utlendingers reiser på 1800-tallet*, 2001, vil også være interessant i denne sammenheng.

²⁵ Erling Welle-Strand, *Reiseliv og samfunn: Landslaget for reiselivet i Norge, 1903-1978*, 1978. Sverre Thon, *Vertskap i Norge: norsk hotell- og restaurantvirksomhet gjennom tidene*, 1993

²⁶ Zuelow, *A history of modern tourism*, 2016, s. 9 og Kolbe, 2018, s. 8

²⁷ Zuelow, 2016, s. 22

²⁸ Zuelow, 2016, s. 22

²⁹ Zuelow, 2016, s. 9-10

mindre ressurskrevende. John Armstrong og David M. Williams hevder at dampbåten spilte en pionerrolle når det kommer til utviklingen av turistindustrien.³⁰ Med dampbåten som ikke var væravhengig slik som seilbåter og robåter, kunne man anslå ankomst og avgang, og reisetid, i tillegg til at det ble mer komfortabelt og sikkert å reise. Med dampbåt over Nordsjøen kom turister fra Storbritannia og kontinentet seg raskere og tryggere til Norge enn før.

Det er flere som har forsket på hvorfor det kom turister til Norge på 1800-tallet, og hva disse turistene opplevde. Peter Fjågesund og Ruth Symes, i boken *The Northern Utopia*, viser til at de første fornøylesereisene til Norge kan dateres tilbake til 1820-årene.³¹ Kathryn Walchester påpeker at Norge ble ansett for å være et alternativ til «The Grand Tour».³² Det tiltrakk seg samme type reisende, altså menn fra samfunnets øvre sjikt, og skyldtes «a late-Romantic interest in wild and mouintaineous landscapes and by the abundance of game and fish which those landscapes contained».³³ Turistene kom til Norge for naturen, og for friluftslivet. Orvar Löfgren, som har skrevet boken *On Holiday. A history of vacationing*, påpeker at fjellene i Norge var Skandinavias første internasjonale turistattraksjon.³⁴ Dette må sees i sammenheng med nye estetiske idealer. I *The Discovery of Norway Abroad* viser Arnold Barton til at Norge ble formidlet i ulike bøker, magasiner og samtaler, som et land med et rikt omfang av pittoreske og sublime scener og opplevelser.³⁵ Det sublime betyr, ifølge den franske filosofen Denis Diderot: «all that surprises the soul, all that creates a sense of fear».³⁶ Vill natur, spektakulære fjellformasjoner og buldrende fosser ble da ansett som tiltrekkende. Det pittoreske handler om estetiske kvaliteter i natur- og kulturlandskaper.³⁷

Infrastrukturen i Norge ble kraftig utbedret på 1800-tallet. May-Brith Ohman Nielsen viser til at Norge gikk fra å være et land med begrensede kommunikasjonsmidler og et lite effektivt kommunikasjonssystem i 1840, til å bli et tett sammenbundet land med moderne kommunikasjonsmidler i 1914.³⁸ Kommunikasjonene ble sterkt forbedret med dampbåt,

³⁰ Armstrong og Williams, *The Steamboat and Popular Tourism*, 2015, s. 61

³¹ Fjågesund og Symes, 2003, s. 63

³² Walchester, *Gamle Norge and Nineteenth-Century British Women Travellers in Norway*, 2014, s. 8. Jeg vil også vise til bokkapittelet *Beyond the Grand Tour: Norway and the Nineteenth-Century British Traveller*, 2020

³³ Walchester, 2020, s. 202

³⁴ Löfgren, 1999, s. 53

³⁵ Barton, 2007, s. 30

³⁶ Denis Diderot, sitert i Löfgren, 1999, s. 45

³⁷ Löfgren, 1999, s. 35

³⁸ Nielsen, 2011, s. 133

jernbane og et omfangsrikt veinett beregnet for hest og vogn, samt postvesen, telegraf og telefon.³⁹ Ifølge Walchester var utbyggingen av slik infrastruktur en forutsetning for en demokratisering av turistreisene: det la et grunnlag for større partier fra middelklassen, og for kvinner, da det tok betydelig mindre tid og kostnader å reise, og det var mye sikrere.⁴⁰

En viktig grunn til moderniseringen av Norge på 1800-tallet, var «kommunikasjonsevangeliet». Uttrykket kommer fra Jens Arup Seip og andre historikere som en betegnelse på visjonen til sentrale norske politikere på 1800-tallet.⁴¹ Den norske stat ville knytte landet sammen. Et viktig steg var å opprette Departementet for det Indre, som ledet arbeidet.⁴² I boken *Veier til modernisering* belyser Sverre Knutsens statens rolle i kommunikasjonsutbyggingen i Norge fra 1850 til 1920, og hvordan det påvirket samfunnet.⁴³ Han viser til turisme som et eksempel på hvordan utviklingen av kommunikasjonsmidler og transportsystemer har «stor innvirkning på økonomiske og kulturelle endringer i samfunnet».⁴⁴ Turistene skapte etterspørsel etter transport, kost og losji og andre tjenester og tilbud.⁴⁵ Det gav muligheter for nordmenn å gjøre næring ut av denne etterspørselen, som man ser flere steder i Norge mot slutten av 1800-tallet etter hvert som etterspørselen og tilbudene økte.⁴⁶

Det gamle skysstellet

Turistene som kom til Norge rundt midten av 1800-tallet benyttet seg i stor grad av det etablerte skysstellet. Dermed vil Bjarne Rogans forskning være interessant.⁴⁷ Ifølge Rogan var det norske skysstellet et «høyst særpreget kommunikasjonssystem» i et europeisk lys.⁴⁸ Det var noe de utenlandske turistene lot seg fascinere og forarge over. Skysstellet hadde sine røtter i middelalderen hvor bønder som eide eller leide jord langs viktige ferdselsårer, hadde

³⁹ Knutsen, 2009, s. 291

⁴⁰ Walchester, 2020, s. 202

⁴¹ Særlig gjaldt det Ole Jacob Broch (1818-1889), som var jernbanedirektør og statsråd for marinedepartement, og Frederik Stang som var statsråd for Departementet for det Indre. Myhre, 2015, s. 166

⁴² Myhre, 2015, s. 170

⁴³ Knutsen, 2009. *Underveis i Vest* av Carl O. Gram Gjesdal, 1978, vil også være opplysende med tanke på et vestlandsk perspektiv på kommunikasjoner

⁴⁴ Knutsen, 2009, s. 290

⁴⁵ Knutsen, 2009, s. 290-291

⁴⁶ Knutsen, 2009, s. 291

⁴⁷ *Det Gamle Skysstellet*, 1986 og *Mellom tradisjon og modernisering: kapitler av 1800-tallets samferdselshistorie*, 1998. I tillegg har jeg benyttet meg av *Norge anno 1900: kulturhistoriske glimt fra et århundreskifte*, 1999 og artikkelen *Skysskaren - barn eller voksen?* Fra antologien *Fra barnas verden: klesdrakt - leker - barnarbeid*, 1983

⁴⁸ Rogan, 1998, s. 156

plikt til å skyssse kongen og hans menn, og senere embetsmenn og andre reisende. Det ble opprettet skysskifter hver mil, som vil si 11.3 kilometer idag, hvor de skysspliktige bøndene måtte møte opp når en reisende ankom, og et gjestgiveri hver tredje mil. Skysstellet ble endret ved opprettelsen av faste skysstasjoner, hvor én person tok ansvaret for skyssen, og man fikk kontant betaling for skyssen.⁴⁹ Opprettelsen av faste stasjoner hadde sammenheng med en profesjonalisering av skysstellet og skysstasjonene fra midten av 1800-tallet.⁵⁰

Rogan viser til at skyssing gikk fra å være en plikt og en byrde til en inntektskilde utover 1800-tallet.⁵¹ Bøndernes holdninger til skyssplikten må sees opp mot lønnsomhetsnivået.⁵² På Vestlandet var holdningen som regel positiv, da det var liten eller ingen tvang fra myndighetene, og at skyssingen var i stor grad drevet av private.⁵³ Rogan viser også til at skysstellet på Vestlandet var spesiell, på grunn av privatvognmannstrafikk og turistkapring, noe som offentlige myndigheter slet lenge med å håndtere.⁵⁴ Det vil da være interessant å undersøke situasjonen i Romsdalen, særlig da Elling Ormheim var skysstasjonsholder, og Arne Mjelva var vognmann, og hvordan endringene i skysslovgivningen og skysstellet virket inn i deres virksomheter.

Thomas Bennett

Fra 1850-årene ble turisttrafikken i større grad organisert, og man så en norsk turistnæring i sin innledende fase. Ifølge Fjågesund og Symes var det gjennom reiseoperatøren Thomas Bennett at den norske turistindustrien utviklet seg.⁵⁵ Bennett var også, direkte og indirekte, tilknyttet de tre aktørene jeg vil undersøke. Ole N. Hoemsnes' *Reiseliv gjennom 150 år: Bennett reisebureau AS*, vil da være opplysende om Bennetts betydning.⁵⁶ Grunnleggeren, Thomas Bennett (1814-1898) fra England, slo seg ned i Norge etter flere år på å reise, og etablerte et eget turistbyrå i 1850, kalt *Bennetts Tourist Office*, med hovedkontor i Oslo. Fra sitt kontor organiserte og arrangerte han fornøylesreiser langs flere hovedveier i Norge, hvor Romsdalen var et av de første reisemålene.⁵⁷ Hos Bennett fikk turistene låne eller kjøpe

⁴⁹ Rogan, 1998, s. 159-160

⁵⁰ Rogan, 1998, s. 159-160

⁵¹ Rogan, 1998, s. 160

⁵² Rogan, 1998, s. 160

⁵³ Rogan, 1998, s. 226 og 231

⁵⁴ Rogan, 1998, s. 208 og 226

⁵⁵ Fjågesund og Symes, 2003, s. 67

⁵⁶ I denne sammenheng vil jeg nevne *Hundreår for Norge: glimt av reiselivet før og nu* av Henrik Haugstøl og *Thomas Bennett* av Chr. Gierløff.

⁵⁷ Gierløff, 1995, s. 56

kjøretøyer, og de kunne få med seg en norsk guide, en reisehåndbok, og andre nødvendigheter. Turistene nyttiggjorde seg så av det norske skysstellet, med overnatting, bespisning og bytte av hester på skysstasjonene. Bennett utviklet etter hvert et reisekupongsystem, slik at turisten kunne betale alt på forhånd. Britiske turister ble så å si avhengig av ham, og de fleste reiseskildringer etter 1850 nevner Bennett.⁵⁸

Cruiseskipstrafikken og Thomas Cook

Cruiseskip gjorde seg gjeldende mot slutten av 1800-tallet, og medførte betydelige endringer i turisttrafikken. David Williams har forsket på flere ulike cruiseselskaper som startet opp i denne perioden, og viser til at fjordene på Vestlandet var blant de mest populære cruisedestinasjonene før 1914.⁵⁹ Cruiseturene var et fullverdig alternativ for turister med mindre ressurser og tid, og bidro til å demokratisere turismen. Helge Sørheim, i boken *Frå Kristiansund til Caribien: norsk cruisebart gjennom 120 år*, hevder at «cruiseskiptrafikken skapte ei ny næring på Nordvestlandet», og viser blant annet til Arne Mjelva som et eksempel.⁶⁰ Denne nye næringen var tilknyttet cruiseturistenes landturer.⁶¹ En viktig del av cruiseturene var nemlig landturer. Ifølge Williams søkte cruiseturistene «the experience of life in a foreign country, viewing historic and scenic locations, meeting local inhabitants and purchasing souvenirs».⁶² Boken *Mennesker og skip* av Martin Solemdal vil da være interessant, for Solemdal arrangerte slike landturer for cruiseturister på vegne av det norske Beyers turistbyrå.⁶³ I boken beskriver han også turisttrafikken på Åndalsnes, og gir innblikk i Mjelvas virksomhet.

Et turistbyrå som var vesentlig for turisttrafikken, og for cruiseskipenes popularitet og utvikling, var Thomas Cook fra England.⁶⁴ Byråets grunnlegger, Thomas Cook (1808-1892), var en pioner i turistnæringen på 1800-tallet, da hans metoder for organisering var en viktig grunn til at turismen ble demokratisert.⁶⁵ For enkelthets skyld vil oppgaven fra nå av referere

⁵⁸ Fjågesund og Symes, 2003, s. 67

⁵⁹ Williams, *A pioneering cruising enterprise*, 2021, s. 600. Også: *The Extent of Transport Services' Integration: SS Ceylon and the First "Round the World" Cruise, 1881-1882*, 2003 og *Market Pressures and Innovation: The Orient Steam Navigation Co. and the Development of Pleasure Cruising, 1888-1900, 2000*

⁶⁰ Sørheim, 1996, s. 29

⁶¹ Sørheim, 1996, s. 29

⁶² Williams, 2021, s. 608

⁶³ Solemdal, 1945. Theodor Casparis *Fra Rauma til Rhinen*, 1933 vil også være relevant. Han var ikke en aktør i turisttrafikken i perioden, men beretter om perioden, i tillegg til at han intervjuet noen av aktørene, blant annet Elling Ormheim.

⁶⁴ Williams, 2003, s. 137-138

⁶⁵ Lynn Withey, *Grand tours and Cook's tours: a history of leisure travel, 1750 to 1915*, 1998, s. 168

til selve turistbyrået som Thomas Cook eller Cook.⁶⁶ Cook arrangerte flere cruiseturer til Norge i samarbeid med flere cruiseselskaper.⁶⁷ For Cooks virksomhet i Norge, vil Ferdinand Scarletts *Turistlandet Norge* være opplysende både som litteratur og som primærkilde. For Scarlett (1850-1921) hadde ansvar for Cooks virksomhet i Skandinavia.⁶⁸ I boken *Turistlandet* beskriver han turismen til Norge frem til første verdenskrig, og gir en personlig beretning om sin tid som turistagent i Norge for Thomas Cook.⁶⁹ Scarlett var også med på å megle i en konflikt på Åndalsnes, som Arne Mjelva var en part i. Boka inneholder også et brev fra Arne Mjelva til Scarlett, hvor Mjelva presenterer sin historie om egen rolle i turisttrafikken. Gjennom Scarletts skildring av møter med Mjelva, kommer man inn på Mjelva som person, som vil være verdifullt i undersøkelsen, men som også er et kildekritisk hensyn å ta.

Turisttrafikken i Romsdalen

Johan J. Setnes' *Turisttrafikken i Molde og Romsdal gjennom 100 år*, vil være et viktig referanseverk i undersøkelsen, da Setnes beskriver viktige utviklingstrekk og de spesifikke aktørenes handlinger i perioden. Boken er basert på protokollopplysninger, intervju med ulike aktører og egne erfaringer, og vil da egne seg godt til å besvare problemstillingen. Setnes var involvert i turisttrafikken som vognmann, særlig etter 1910. I tillegg var hans bror Ole J. Setnes, og deres far, Johan Olsen Setnes, vognmenn i perioden.⁷⁰ Han hadde da personlig kjennskap og tilknytning til de utvalgte aktørene og lokalsamfunnet i perioden. Personlige vurderinger av aktørene, vil da være et kildekritisk hensyn å ta. Et etisk hensyn å trekke frem, er at forfatteren er min oldefar. Likevel anser jeg boken som en pålitelig informasjonskilde, som også vil bli nyansert ved å undersøke andre kilder. I tillegg vurderer Bendik Brenn Egge, som har skrevet masteroppgave om turisttrafikken i Molde og Romsdalen fra 1880-1890, denne boken som en «en rik kilde på informasjon om Molde og Romsdalens turisme fra et personlig perspektiv», og at den kan kategoriseres både som primær- og sekundærkilde, og som historisk verk og memoar.⁷¹

⁶⁶ Reisebyrået hadde ulike navn opp gjennom perioden, deriblant «Thomas Cook & Son» fra 1872

⁶⁷ Williams, 2000, s. 4-5 og 2003, s. 144

⁶⁸ Gjesdal, 1978, s. 97

⁶⁹ *Turistlandet Norge. Turisttrafikkens begyndelse og utvikling til verdenskrigens udbrud samt 30 aars erindringer som turistagent i Norge, 1921–22*

⁷⁰ Bakke, forord i Setnes, 1995, s. 9.

⁷¹ Egge, *3 Maaneder af Aaret er dens lille Provindstheater en kosmopolitisk Scene» Turisme i Molde og Romsdal 1880-1890*, 2019, s. 5-6

Bendik Brenn Egge har i sin masteroppgave kartlagt og undersøkt turismens forutsetninger og utvikling i Molde og Romsdal.⁷² Undersøkelsen hans er basert på *Romsdals Budstikk*s omtale av turisttrafikken i over en tiårsperiode. Egge har valgt å fokusere på den maritime infrastrukturen, og særlig dampskipsnettverket, men påpeker at for Romsdalen sin del, var utbyggingen av innenlands infrastruktur en viktig faktor.⁷³ Jeg vil gå nærmere inn på innenlands infrastruktur i Romsdalen. Likevel vil den maritime infrastrukturen være av betydning, da turismen til Romsdalen var tett tilknyttet Molde. Egge påpeker også at: «kystruten er sentral for å forstå hvordan turismen gjennom 1800-tallet utviklet seg».⁷⁴ Han konkluderer med at perioden fremstår som en tid hvor turismen preget lokalsamfunnet i større grad både med tanke på omtalen den fikk i avisen og utvikling av området som turistdestinasjon.⁷⁵ Egge omtaler derimot ingen av de aktørene jeg vil undersøke. I tillegg vil jeg undersøke temaet over en lengre periode.

Bjarne Langseth har skrevet masteroppgave om kulturmøter mellom utenlandsk «high class» og lokalbefolkningen i Romsdalen i perioden 1860-1926.⁷⁶ Hans utgangspunkt er gården Aak. Aak var et populært hotell fra 1860 til 1885, som ble drevet av Andreas Landmark og Hanna Birkeland. Hotel Aak ble et turistmål i seg selv, noe som er tydelig i reisehåndbøkene og reiselitteraturen i perioden.⁷⁷ Aaks popularitet, og virksomheten til Andreas Landmark som drev hotellet til 1885, vil være relevant å trekke inn i analysen. I 1885 ble det kjøpt av Henry Overton Wills fra England, som gjorde Aak til privat feriested, men som også et mottok et større antall gjester fra Storbritannia. Langseth konkluderer med at møtet med denne utenlandske «high class» påvirket lokalbefolkningen kulturelt og økonomisk sett. Kulturelt sett handler det om at lokalbefolkningen måtte forholde seg til en større verden, gjennom raske og lange møter med turistene, hvor turistenes kultur og språk påvirket denne middelstanden. Økonomisk sett gav det viktige ekstrainntekter gjennom de varer og tjenester som de kunne tilby turistene.⁷⁸

⁷² Egge, 2019

⁷³ Egge, 2019, s. 20-21

⁷⁴ Egge, 2019, s. 4

⁷⁵ Egge, 2019, s. 116-117

⁷⁶ *Trå oss ikke for nær! Møter mellom "high class" og allmuen i Romsdalen 1860-1926*, 2014. Per Øverlands artikkel *Romsdals første turisthotell i Molde og Romsdals turistforening: 75 år 1889-1964*, 1964, vil også være relevant.

⁷⁷ Langseth, 2017, s. 74 og Setnes, 1995, s. 47-48

⁷⁸ Langseth, 2014, s. 112

Det er flere som har undersøkt turisttrafikken i Romsdalen.⁷⁹ Bernt Gjelsten stadfester at Rauma elv har vært «en voksende kilde til tjenesteytende lønnsarbeid for bygdefolket via det britiske sportsfisket».⁸⁰ I tillegg var det en betydelig næringsvei utover 1800-tallet, for gårdene langs Rauma elv.⁸¹ I *Grotid i grenseland* påpeker Jon Tvinnereim at det var først mot slutten av 1800-tallet at turisttrafikken ble ei «attåtnæring for mange, og for somme jamvel hovudnæring».⁸² Han viser også til noen utfordringer tilknyttet turisttrafikken, særlig mangelen på tilfredsstillende innkvartering og traktering, og amtmennenes bekymring om at turisttrafikken gikk utover jordbruket.⁸³

Kjennskap til regionen og lokalsamfunnet vil være av betydning for å kunne analysere samspillet mellom turisttrafikken og dagliglivet. Jon Tvinnereim viser til at perioden 1835-1920 var i ei grotid for Romsdals amt, med vekst i folketall og bedre levekår, særlig på grunn av modernisering av jordbruket og fisket, og at det kom nye næringer til, deriblant turismen.⁸⁴ Han viser også til betydningen av dampskipstrafikken, som startet i 1841, men blomstret først i 1870-åra: «som rimeleg er, skapte utbygginga av dampskipsferdsla ei stor omvelting både i reiselivet og i varehandelen».⁸⁵ Man opplevde også et oppsving i landhandelen, hvor flere ble tilknyttet en pengeøkonomi.⁸⁶ Det vil være interessant opp mot Harald Onsums virke som både landhandler og gjestgiver.

Det vil være relevant å få frem utviklingen av tettstedene Veblungsnes og Åndalsnes i denne perioden, som utgjorde sentrum for turisttrafikken i Romsdalen, og som Harald Onsum og Arne Mjelva opererte ut ifra. Om Veblungsnes vil jeg vise til artikler av Ståle Rotevatn, Rolf Strand og O. Olafsen i *Romsdal Sogelags Årsskrift*.⁸⁷ Veblungsnes, som havnested, var et

⁷⁹ Egge påpeker at det er «utgitt forholdsvis lite litteratur om Molde og Romsdal som egner seg i bruk i en historisk masteroppgave», 2019, s. 5. Dermed vil kildekritiske hensyn veie tungt. Jeg har valgt ut enkelte artikler fra Romsdalsmuseet, Romsdal Sogelag og Rauma historielags årbøker, som er bygd på et større kildemateriale. Det gjelder spesifikt Jarle Sandens Turistbyen Molde 1880-1940 i *Romsdalsmuseets årbok*, 1992, Ågot M. Alnes Orviks Park Hotel i *Årbok for Rauma*, 2021, og Torgeir Næss' Grand Hotel Bellevue på Åndalsnes, i *Årbok for Rauma*, 2015

⁸⁰ Britisk sportsfiske, lakseturisme og næringsfiske i Rauma og delvis Eira, i *Romsdalsmuseets årbok* 2007, s. 261

⁸¹ Gjelsten, 2007, s. 271 og 285

⁸² Tvinnereim, 1992, s. 317. Tvinnereim har også forsøkt å tallfeste hva turismen hadde si for lokalbefolkningens økonomi i Romsdalen, i en utredning av Rauma/Ulvåa-området: *Rapport nr. 5. Ressursutnyttning i eldre tid: åkerbruk, husdyrbruk, sæterdrift, laksefiske og turisme*, 1976.

⁸³ Tvinnereim, 1992, s. 322 og 325

⁸⁴ Tvinnereim, 1992, s. 13, 38 og 322

⁸⁵ Tvinnereim, 1992, s. 129-131

⁸⁶ Tvinnereim, 1992, s. 116

⁸⁷ Rotevatn, 1977, Strand, 1995 og Olafsen, 1925

viktig trafikknutepunkt på hovedveien mellom Oslo og Molde. I tillegg var det betydelig handelsvirksomhet knyttet til Gudbrandsdalen og andre områder i Romsdal.⁸⁸ Det hadde sammenheng med at den årlige «Romsdalsmartnan» ble avholdt på Veblungsnes fra 1820.⁸⁹ Dette markedet samlet bønder fra Nordmøre, Sunnmøre og nordlige deler av Gudbrandsdalen, samt enkelte handelsmenn fra større byer som Trondheim og Bergen.⁹⁰ Veien gjennom Romsdalen var da en viktig handels- og kommunikasjonsåre. Gjestgiveriet på Veblungsnes ble første gang nevnt i skriftlige kilder fra 1722, i tillegg var det skysstasjon på gården Setnes, som lå mindre enn en kilometer fra Veblungsnes.⁹¹ Fra Veblungsnes/Setnes gikk det skyssruter videre til Molde og Ålesund, og til Gudbrandsdalen via skysstasjonene Horgheim, Flatmark og Ormheim i Romsdalen.

Fremveksten av Åndalsnes og Veblungsnes som turist- og kommunikasjonsentrum hang sammen med kommunikasjonsutbyggingen på 1800-tallet. I 1860 vedtok Stortinget å utbedre «Den Romsdalske Hovedvei». Ifølge Knutsen varte arbeidet fra 1860 til 1883, hvor hele veien ble farbar med hest og vogn.⁹² I 1856 ble det etablert regelmessig dampskipsforbindelse mellom Veblungsnes, Molde og Ålesund med lokale rutebåter. Det var likevel ikke før i 1880-årene at dampskiptrafikken var forutsigbar og effektiv.⁹³ Åndalsnes ble samtidig et betydelig havnested. Setnes viser til at Åndalsnes overtok omtrent all turisttrafikk i løpet av 1880-årene, særlig da turistbåtene valgte Åndalsnes som fast anløpssted.⁹⁴ Endestasjon for Raumabanen ble også lagt til Åndalsnes, som fikk stor betydning for dets videre utvikling da banen åpnet i 1924, men som denne oppgaven ikke vil behandle.

Turisttrafikken i Gudbrandsdalen var vesentlig for turisttrafikken i Romsdalen. For veien mellom Lillehammer og Veblungsnes ble en populær turistrute. Jeg vil dermed trekke frem *Skysstell og skysstasjonar i Gudbrandsdalen* av Arnfinn Engen, for å dette belyse samspillet.⁹⁵ Ifølge Arnfinn Engen var gode veier et vilkår for «ein livleg turisttrafikk» i

⁸⁸ Strand, 1995, s. 131. Havna var fra 1660, og ble bygd av Lesja jernverk.

⁸⁹ Det ble opprinnelig avholdt på Devold, noen kilometer østover for Veblungsnes. Markedet ble første gang nevnt i 1536 i et dokument fra riksmøtet på Bud. Markedet ble flyttet til Veblungsnes etter kongelig resolusjon i 1820, på grunn av sandoppbygging i elva som hindret større båter i å nå Devold.

⁹⁰ Tvinnereim, 1992, s. 110

⁹¹ Olafsen, 1925 s. 17. Dette var i forbindelse med en rettsak som omhandlet gjestgiverrettigheter som ble gitt Johannes Ager i en gjestgiverordinans fra 1717.

⁹² Knutsen, 2009, s. 108

⁹³ Egge, 2019, s. 24

⁹⁴ Setnes, 1995, s. 82. Stedsnavnet Åndalsnes ble førstegang brukt i 1888, da det ble poststed. Geir Thorsnæs, *Åndalsnes*, 2022.

⁹⁵ Engen, 2009

Gudbrandsdalen.⁹⁶ Veiutbyggingen gjennom Gudbrandsdalen nådde Dombås i 1866. Det hang sammen med jernbaneutbyggingen fra Oslo til Eidsvold som stod ferdig i 1859, samt dampskipstrafikken på Mjøsa fra 1840-årene av.⁹⁷ Frem til 1880-årene var det Østlandet som fikk flest besøk fra turister.⁹⁸ I tillegg er vognmannsvirksomheten i Gudbrandsdalen viktig å fange opp. Vognmenn og skysskarer i Gudbrandsdalen og i Romsdalen både samarbeidet og konkurrerte om skyssen mellom Veblungsnes og Lillehammer.⁹⁹ Engen viser også til betydning av statens diligence, som ble etablert på ruten mellom Lillehammer og Veblungsnes i 1877, og skulle gjøre skysstasjonene mer konkurransedyktig overfor private vognmenn.¹⁰⁰

«Det store hamskiftet»

«Det store hamskiftet» er relevant å trekke inn i undersøkelsen da de tre aktørene var gårdbrukere. Når det kommer til «det store hamskiftet», er historikere uenig om årsakene til dette, men enig om at betydelige endringer fant sted.¹⁰¹ Oppgaven vil ikke gå inn i den debatten, men vil vise til de endringene som er relevante for undersøkelsen. Jørn Sandnes' definisjon vil være opplysende:

Det store hamskiftet er en samlebetegnelse for de sosiale, økonomiske og kulturelle endringsprosessene i norske bygdesamfunn fra det tidspunkt av da endringene går over fra å være sporadiske og langsomme, - for hver mannsalder nesten umerkelige - til å bli raske og gjennomgripende, med sterkt økende tilpasning til markedsøkonomi og pengehushold.¹⁰²

Poenget er at utvalgte aktørene var bønder i en tid hvor jordbruket var preget av en større omstillingsprosess, i form av markedsretting og pengeøkonomi.¹⁰³ I tillegg var de fleste bønder mangesylere i perioden.¹⁰⁴ Jeg vil undersøke om turisttrafikken som binæring i forbindelse med hamskiftet i Romsdalen.

Organisasjonssamfunnet

⁹⁶ Engen, 2009, s. 16-17

⁹⁷ Engen, 2009, s. 17

⁹⁸ Welle-Strand, 1978, s. 6

⁹⁹ Setnes, 1995, s. 68-69 og 101

¹⁰⁰ Engen, 2009, s. 36-37

¹⁰¹ Roos, 2018, s. 101.

¹⁰² Sandnes, sitert i Pryser, 1982, etterord i Krokann *Det store hamskiftet i bondesamfunnet*, 1982, s. 123

¹⁰³ Sandvik, 2018, s. 22

¹⁰⁴ Gjerdåker, 2002, s. 172-173. Gjerdåker viser til 3 av 4 norske bønder i 1920 måtte ha en større eller mindre del av livsoppholdet fra en annen i næring

På 1800-tallet opplevde man også fremveksten av et organisasjonssamfunn. Merete Roos kaller det det sivile samfunn, og viser til at det:

Innebar en omorganisering av sosial orden så vel som samfunns- og arbeidsliv. Dette medførte økt oppmerksomhet på rettigheter og muligheter, og gjorde det også mulig å skape sterke allianser og bånd på tvers av tidligere sosiale normer.¹⁰⁵

Hans Try, i boken *Assosiasjonsånd og foreningsvekst i Norge*, påpeker at foreningslivet hadde en integrerende effekt, hvor folk ble mer aktivt involvert i samfunnet.¹⁰⁶ I kapittel 4 vil jeg belyse turistnæringens sosiale orden, og aktørenes involvering opp mot lokale, regionale og statlige myndigheter i forbindelse med de tiltak og reguleringer som virket inn på deres turistvirksomhet. I tillegg vil jeg undersøke betydningen av større organisasjoner som aktørene ble en del av, som Statens Diligence, Den norske turistforening, og reisebyråene. Det kan også illustrere aktørene som selvstendige personer med innflytelse gjennom å vise til det handlingsrommet de hadde.

1.5 Teoretisk tilnærming

Mikrohistorie

Fremgangsmåten i undersøkelsen er inspirert av mikrohistorie. Mikrohistorie er ikke én metode eller teori. I stedet handler det om å begrense skalaen, enten det er undersøkelsesobjektet eller tilnæringsmåten.¹⁰⁷ I antologien *Mikrohistorie* viser Arnfinn Kjelland til Istvan Szigartos definisjon av mikrohistorie som:

a) ei intensiv eller konsentrert gransking av eit relativt godt definert mindre objekt: b) denne granskinga har som siktemål å finne svar på store historiske spørsmål: c) ho legg vekt på at alle historiske aktørar har hatt handlingsrom.¹⁰⁸

Denne undersøkelsen kan kategoriseres som en mikrohistorisk tilnærming da den er et nærstudium av enkeltaktører i turistvirksomheten i Romsdalen fra 1850 til 1914. Granskingen prøver å belyse turismens betydning for folks dagligliv. Den belyser da sosiale, økonomiske, kulturelle og politiske aspekter, noe Ingar Kaldal påpeker er en fordel med mikrohistorie.¹⁰⁹ Jeg vil undersøke aktørenes virksomhet opp mot den moderne samfunnsutviklingen i perioden, noe som kan belyse enkelte «store historiske spørsmål». Jeg retter søkelyset mot aktørenes handlinger og handlingsrom ved nærlesing av et bredt omfang kildemateriale hvor

¹⁰⁵ Roos, 2020, s. 111. Jeg vil også trekke inn Myhre, 2015

¹⁰⁶ Try, 1985, s.70

¹⁰⁷ Kjelland, 2009

¹⁰⁸ Referert i Kjelland, 2020, s. 13. 3

¹⁰⁹ Kaldal, *Frå sosialhistorie til nyare kulturhistorie*, 2002, s. 84

aktørene og deres virksomhet stikker seg frem, og ved innsikt i samfunnsforholdene som deres handlingsrom var betinget av.

Kontekstualisering er et nøkkelord i mikrohistorie, særlig med tanke på «store historiske spørsmål». Det å finne svare på «store historiske spørsmål», er et omdiskutert krav.¹¹⁰ Mikrohistorie har blitt kritisert for å være irrelevant og lite representativt opp mot større sammenhenger, noe oppgaven vil forsøke å imøtegå.¹¹¹ Ine Fintland og Synnøve Østebø, som har undersøkt tilsynelatende «uviktige personer», anbefaler å analysere enkeltaktører «i lys av kunnskap om samtiden og de rådende samfunnsforholdene», for å gjøre undersøkelsen relevant i et større perspektiv.¹¹² Rådende samfunnsforhold kan si noe viktig om turistaktørenes handlinger og handlingsrom i alt fra rurale omgivelser og lokalpolitikk til «det store hamskiftet» og «kommunikasjonsevangeliet». Det interessante er å undersøke hvordan aktørene forholdt seg til samfunnsutviklingen i perioden, som turismen var en del av.

Aktørene jeg har valgt ut, er ikke kjente eller mektige personer utover et lokalt perspektiv. Hensikten er å vise at hvem som helst kan brukes som undersøkelsesobjekt gitt en relevant problemstilling, og at ingen personer er «uviktige». Det er et mål med undersøkelsen å få frem hvilken betydning omfattende samfunnsutviklinger kan få i dagliglivet, og det får man godt frem ved å se på enkeltpersoner. Det har også historiedidaktisk betydning, som nevnt i avsnitt 1.1.

I mikrohistoriske undersøkelser er man opptatt av handlingsrom fordi man ønsker å behandle historiske personer som aktive og bevisste individer, og ikke statiske objekter som blir styrt av historiske prosesser.¹¹³ På den måten bærer mikrohistorie med seg viktige perspektiv fra sosialhistorie og nyere kulturhistorie, hvor det levde liv, og hvordan det har endret seg, er sentralt.¹¹⁴ Mikrohistorie har vært en del av den utviklingen, sammen med hverdagshistorie og historisk antropologi.¹¹⁵ Det handlet om å gå bort fra abstrakte begreper og kategorier, og heller få frem menneskets egen stemme, som også førte nyere kulturhistorie et steg videre fra

¹¹⁰ Av plasshensyn i en masteroppgave går jeg ikke nærmere inn i debatten, annet enn å vise til at Sigurdur Gylfi Magnússon har argumentert for at mikrohistorie må frigjøre seg fra de «store fortellingene» for å fremheve betydningen av enkelttilfellet, se Kielland, 2020, s. 15

¹¹¹ Kaldal, 2002, s. 85-86

¹¹² Fintland og Østebø, 2020, s. 132

¹¹³ Magnússon og Szijarto, 2013

¹¹⁴ Kaldal, 2002, s. 24 og 27-30

¹¹⁵ Kaldal, 2002, s. 29-30

sosialhistorie.¹¹⁶ Undersøkelsen vil derfor se hvordan disse store endringene virket inn på handlingsrommet, altså de nye mulighetene og utfordringene som de medførte.

Undersøkelsen tar utgangspunkt i aktører tilknyttet et lokalsamfunn, og bærer da med seg et lokalhistorisk perspektiv. Det er flere forskjeller mellom lokalhistorie/bygdehistorie og mikrohistorie. Ifølge Harald Johannes Krøvel er lokalhistorie geografisk begrenset, mens mikrohistorie er begrenset av analysenivået eller tilnæringsnivået. Mikrohistorie går dypere inn i studieobjektet enn lokalhistorie, og forsøker å si noe om større sammenhenger i større grad.¹¹⁷ Lokalhistorie har ofte et mål om å utøve totalhistorie ved å dekke alle mulige aspekter. Denne oppgaven vil konsentrere seg om turisttrafikken og enkeltaktørers turistvirksomhet. Selv om det er lokale aktører og Romsdalen som er utgangspunktet, vil undersøkelsen ikke være geografisk begrenset med tanke på at turisttrafikken og aktørenes virksomhet berodde på forhold utover det lokale og det nasjonale. Undersøkelsen skal også si noe om større sammenhenger, som kan være relevant for utviklingen i andre turistdestinasjoner, og i et nasjonalt perspektiv, og ikke bare for Romsdalen.

Mikrohistorie er også mer teoridreven enn lokalhistorie, særlig da lokalhistorie ofte «har eit noko ambivalent forhold til syntesar og store forteljingar», ifølge Krøvel.¹¹⁸ Melve og Ryymin anbefaler å bruke teorier ved å prøve ut og blande ulike teorier i stedet for å binde seg til én tolkningsramme.¹¹⁹ Når det kommer til bruk av teori i mikrohistorie, har det to motsatte kjennetegn, ifølge Giovanni Levi.¹²⁰ På den ene siden kan man bruke det til å forsøke å forstå fenomenet, i dette tilfellet å forstå aktørenes handlinger, eller forstå hvordan turisme som et nytt fenomen virker inn i folks dagligliv. På den annen side kan mikrohistorie brukes til å kaste lys over, nyansere eller justere en teori eller kontekst. Min undersøkelse vil prøve å kaste lys over turisme som en ny og viktig del av dagliglivet på 1800-tallet, og da som viktig del av den moderne samfunnsutvikling.

1.6 Kildemateriale og metode

I valg av forskningsmateriale vil jeg å gå bredt ut for å fange opp det meste som kan belyse aktørenes handlinger og handlingsrom. En utfordring er mangelen på egodokumenter, det vil si dagbøker, brev og annet skriftlige materiale skrevet av aktørene. Dermed har jeg begrenset

¹¹⁶ Kaldal, 2002, s. 29-30

¹¹⁷ Krøvel, 2020, s. 33-35 og 45

¹¹⁸ Krøvel, 2020, s. 43

¹¹⁹ Melve og Ryymin, *Historikerens arbeidsmåter*, 2018, s. 33

¹²⁰ Referert, i Kjelland, 2020, s. 16-17.

tilgang til aktørenes tanker og handlinger annet enn det som er beskrevet av andre. Jeg mangler også dokumenter fra aktørenes forretninger og organisasjoner. Det kunne for eksempel vært interessant å se på regnskaper med tanke på hva aktørene fikk ut av turisttrafikken økonomisk sett. Det å vise usikkerhet overfor kildene, særlig tomrommene, er et viktig moment i en mikrohistorisk undersøkelse.¹²¹ Jeg vil derfor vise til tomrommene i analysen, og om mulig dekke dem ved hjelp av kontekst, selv om det ikke nødvendigvis kan si noe vesentlig om den aktuelle aktøren.¹²² Et annet poeng med mikrohistorie kan nettopp være mangelen på egodokumenter, da man gjerne undersøker personer som stikker seg ut i annet kildemateriale, og som gjør dem interessant.¹²³ Jeg vil hevde at dette er tilfellet med de tre aktørene jeg har valgt ut.

Aviser

Jeg vil undersøke aviser som ble utgitt i perioden 1850-1914, og særlig lokalaviser. Utvalget har berodd på digital tilgjengelighet, dermed vil jeg undersøke *Romsdal*, *Romsdals Budstikke*, *Romsdals Tidend* og *Molde Annonceblad*, da disse er digitalisert og søkbare på Nasjonalbibliotekets nettsider nb.no.¹²⁴ Jeg kunne også undersøkt avisen *Jordbrugerens* som ble utgitt på Åndalsnes mellom 1899 og 1926, men som kun er tilgjengelig på mikrofilm, og jeg har ikke satt av tid til å undersøke denne avisen.¹²⁵ Jeg vil også undersøke omtale av aktørenes virksomhet i andre aviser fra perioden som er digitalisert på nb.no. I tillegg vil aviser som har kommet ut etter perioden jeg undersøker være nyttige, da enkelte inneholder tilbakeblikk på turisttrafikken i Romsdalen, hvor enkelte artikler er skrevet av turistaktører som opererte i Romsdalen.¹²⁶ For å undersøke avisene vil jeg bruke søkeord tilknyttet turisme, samt aktørenes navn og organisasjoner, for å finne frem til relevante artikler. I tillegg vil jeg gå nærmere igjennom sommerperioden, fra juni til august, da turisttrafikken som regel foregikk i denne perioden. Noe relevant informasjon kan likevel bli oversett.

Når det kommer til aviser som kilder, er avisredaktørens subjektivitet, både av politisk og sosial art, et kildekritisk hensyn. I tillegg har redaktøren gjort et utvalg av hva avisen

¹²¹ Levi, referert i Kjelland, 2020, s. 17 og 18

¹²² Fintland og Østebø, 2020, s. 86-88.

¹²³ Fintland og Østebø, 2020, s. 131

¹²⁴ Avisen *Romsdal Tidend* ble utgitt mellom 1892 og 1916. *Molde Annonceblad* ble utgitt mellom 1893 og 1928. *Romsdal* ble utgitt mellom 1912 og 1928. *Romsdals Budstikke* har blitt utgitt siden 1843.

¹²⁵ Rauma Folkebibliotek

¹²⁶ Erik Midtgaard i *Fylket*, mandag 5. oktober 1936, og Ole Iversen i *Gudbrandsdølen*, lørdag 13. september 1924.

rapporterer om.¹²⁷ Hallvard Tjelmeland påpeker at aviser fra slutten av 1800-tallet og utover 1900-tallet som regel var tilknyttet et politisk parti.¹²⁸ Ifølge Rune Ottosen ble utviklingen av pressen «i stor grad preget av den politiske utviklingen» mellom 1860 og 1920.¹²⁹ Brenn Egge hevder derimot at *Romsdals Budstikke* og *Romsdals Tidends* politiske ståsted hadde lite å si for omtalen av turismen.¹³⁰ Likevel må det fremheves at turisme ble ansett for å være en trussel for gårdsdriften, noe som også var tydelig i enkelte omtaler i avisen i perioden, som jeg vil vise til i analysen.

Arkivkilder

Jeg vil bruke Digitalarkivets nettsider til å lete i pantebøker, kirkebøker og folketellinger. Kirkebøkene er nyttige til å avklare fødsels- og dødsdatoer, og aktørenes stillinger. Folketellingene viser hvilke stillinger aktørene hadde, og hvem som var tilknyttet husholdet. Jeg vil se på folketellingene fra 1865, 1875, 1891, 1900, 1910 og 1920. Matrikler og panteregistre kan gi informasjon om skjøter, bygselskontrakter og obligasjoner tilknyttet aktørenes eiendommer.

Kart, tegninger og fotografier vil være nyttig til å undersøke aktørenes virksomhet, særlig bygninger og annen infrastruktur. Jeg vil trekke frem Normann-samlingen, som består av 10 000 fotografier og 61 permer med tekster. Det er Andreas Normann (1911-1990) som har samlet fotografiene og skrevet billedtekstene. Normann-samlingen er digitalt tilgjengelig på Rauma Folkebiblioteks nettsider.

Statlige myndigheter

Lovverket kan belyse organiseringen av skyssvesenet og turisttrafikken i perioden. Det gjelder særlig *Lov om Skydsvæsenet* av 1893 og 1905.¹³¹ Jeg vil også bruke forarbeidene til denne loven, da de inneholder uttalelser som kan belyse turisttrafikkens utvikling og utfordringer i perioden.¹³² Forarbeidene inneholder høringsuttalelser fra amtmennene i Romsdal og Kristians amt, og fra Grytten herredstyre. Det gir et innblikk i den politiske konteksten rundt turisttrafikken. Stortingsforhandlingene tilknyttet Statens Diligence, vil også

¹²⁷ Tjelmeland, 2004, s. 117

¹²⁸ Tjelmeland, 2004, s. 117

¹²⁹ Ottosen, 2002, s. 37

¹³⁰ Egge, 2019, s. 8

¹³¹ Skydsloven. Lov om Skydsvæsenet av 14. juli 1893 og Skydslovens §25, Tillægslov av 14. mars. 1905. Lov om Skydsvæsenet av 14. juli 1893.

¹³² Departementet for det Indre, 1892 og 1893

være interessant.¹³³ En innstilling om bevilgning til diligencen fra 1898 viser til en høringsuttalelse fra 51 vognmann og én stasjonsholder fra Grytten, som en kan anta at de utvalgte aktørene var med på å utforme.¹³⁴ Jeg vil bruke Nasjonalbibliotekets nettsider og stortinget.no til å undersøke dette kildematerialet.

Skyssvesenet i Romsdal

Jeg vil benytte meg av dokumenter etter skyssvesenet i Romsdal fogderi, som er tilgjengelig på Statsarkivet i Trondheim. En del av dette kildematerialet omhandler saker tilknyttet bevillingstvang for privat skysskjøring, som Skyssloven av 1893 åpnet opp for.¹³⁵ I dette kildematerialet er det forskrifter fra Romsdal amt, en forhandlingsprotokoll, en uttalelse fra Grytten herredstyre, samt søknader og lister over gitte bevillinger i perioden 1905-1915. Forhandlingsprotokollen viser til et møte mellom flere amtmenn, deriblant amtmannen i Romsdal, hvor de utarbeidet forskrifter til bevillingstvangen. Det foreligger også et brev fra Arne Mjelva og tre andre vognmenn, til Romsdals Amtsting, hvor de kommenterer et utkast av forskriftene. Dette brevet gir innsikt i hvordan Mjelva organiserte sin virksomhet. Det er også to brev fra 1904 etter lensmannen i Grytten herred, Knud Tonberg, hvor han beskriver problemene med turisttrafikken i Romsdalen. Dette kildematerialet er interessant i samspillet mellom offentlige myndigheter og private aktører, særlig opp mot organisasjonssamfunnet og aktørenes handlingsrom.

Søknadene og listene etter bevillingstvangen gir et tallmessig grunnlag over turisttrafikken i Romsdalen fra 1905 til 1914. I enkelte år som 1907 og 1908, mangler det lister. Fra 1910 til 1914 er ikke antall hester opplyst, men listene viser til antall kjøretøy og avgiftene de betalte. I 1905 og 1906 sendte Arne Mjelva søknader med spesiallagde ark med et reklametrykk, som også andre brukte. Det kan belyse hvem Mjelva samarbeidet med.

Jeg kunne også ha brukt kildemateriale etter Grytten herredstyre, som møteprotokoller og vedtak. Av tidsmessige årsaker har jeg ikke fått undersøkt dette materialet i tilstrekkelig grad,

¹³³ Departementet for det Indre, 1879, 1889 og 1898

¹³⁴ Departementet for det Indre, 1898

¹³⁵ Statsarkivet i Trondheim, Romsdal Fogderi. Skyssvesenet vedrørende,
SAT/A-1867/Gbc/L0471,
SAT/A-1867/Gbc/L0472,
SAT/A-1867/Gbc/L0473,
SAT/A-1867/Gbc/L0474

Statsarkivet i Trondheim, Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Bevillingstvang for privat skyssstrafikk, amtstingssaker 73/1905 og 68/1906, SAT/A-0497/1/O/Ob/L0004/0005

men jeg har foretatt noen stikkprøver som jeg vil vise til. Det hadde vært interessant og undersøkt vedtakene i forbindelse med at Harald Onsum var ordfører i to perioder, og at Elling Ormheim satt i herredstyret, og hvorvidt det påvirket avgjørelser som hadde med turistnæringen å gjøre.¹³⁶ Eventuelt om det gjaldt andre med interesser i turistnæringen. De vedtakene som gjelder turisttrafikken, finner man også i dokumenter etter skyssvesenet som nevnt, og i aviser fra perioden.

Amtmanns- og medisinalberetninger

Amtmannsberetninger fra Romsdals amt, som kom ut i femårs-perioder fra 1830 til 1910, gir innsikt i økonomiske og sosiale forhold i amtet. Disse er transkribert og digitalisert av Romsdal Sogelag, og er tilgjengelig på www.romsdal-sogelag.no/kjeldeskrift.

Amtmannsberetningene kan være belysende med tanke på omtalen av turisttrafikken som næring, og hvilke holdninger amtmennene hadde til denne utviklingen. Amtmannen skulle rapportere om amtets tilstand til Finansdepartement, særlig det som var spesielt med distriktet, og det som var lovende utviklingstrekk.¹³⁷ Et kildekritisk hensyn er at beretningene var den ansvarlige amtmannens personlige vurderinger. I tillegg må man vurdere beretningene opp mot den politiske konteksten.¹³⁸ Særlig interessant er amtmennenes bekymring for at turistikjøringen tok for mye tid bort fra jordbruksarbeidet, som var det viktigste satsningsområde i perioden.¹³⁹

Jeg vil undersøke medisinalberetninger fra perioden, da de kan være opplysende om sosiale og kulturelle forhold i Romsdalen, Ifølge Ragnhild Rein Borge skulle *Beretning om Sundhetstilstanden og Medicinalforholdene i Norge* «gi en oversikt over befolkningens helsetilstand og den innflytelse klima, levemåte og de hygieniske forhold måtte antas å ha på denne».¹⁴⁰ Medisinalberetningene er tilgjengelige på Statistisk Sentralbyrås nettsider. I flere av beretningene vises det spesifikt til forhold i Indre Romsdal/Grytten herred, med utgangspunkt i kommunelege Erling Eides vurderinger.

Reiselitteratur og reisehåndbøker

¹³⁶ Dokumenter etter Grytten forlikskommisjon kan også være relevant med tanke på turistkapring og andre konflikter, men jeg har ikke prioritert å undersøke dette.

¹³⁷ Statistisk sentralbyrå, 2008

¹³⁸ Statistisk sentralbyrå, 2008

¹³⁹ Tvinnereim, 1992, s. 325

¹⁴⁰ Bore, 2006.

Det finnes et betydelig omfang reiselitteratur som omtaler Romsdalen i perioden, og som skildrer aktørenes virksomheter. En utfordring med reiselitteraturen er holdbarheten til utsagnene. Ifølge Fjågesund og Symes er reiselitteraturen mer egnet til en studie av britiske oppfatninger enn av fakta om Norge, da de reisende bringer med seg sine fordommer og ståsteder inn i skildringene.¹⁴¹ Reiselitteraturen kan likevel si noe om hvilke fasiliteter og muligheter som fantes for turistene i ulike perioder, hvis jeg holder det opp mot andre primærkilder. Et viktig perspektiv som reiselitteraturen var med på å etablere, var «a consumer society affected by fashion».¹⁴² Reiselitteraturen var med på å gjøre det å reise fasjonabelt, som også etablerte hvor det var fasjonabelt å reise, og hva man burde se.¹⁴³

Det ble også utgitt et stort omfang reisehåndbøker i perioden, både på norsk, engelsk og tysk, som omtaler aktørenes virksomheter gjennom hele perioden jeg vil undersøke. Ifølge Hoemsnes var reisehåndbøker «den viktigste informasjonskilden for alle utlendinger som besøkte landet».¹⁴⁴ Han påpeker at omtalen var av stor betydning for hotellene og skysstasjonene.¹⁴⁵ Kildekritiske hensyn vil være hva informasjonen var basert på og hvem som brukte reisehåndbøkene, samt forskjeller mellom håndbøkene med tanke på utgiverne. Blant annet gjelder det hvilke hoteller og skysstasjoner som reisebyråene hadde avtaler med. Jeg vil undersøke reisehåndbøker fra flere utgivere, og referere til dem ved etternavnet til utgiveren, som for eksempel *Bennett* eller *Nielsen*.

Den tidligste reisehåndboken på norsk som omtaler Romsdalen, er Jacob Christan Abelsteds *Lomme-reiseroute* fra 1849, i tillegg vil jeg bruke en utgave fra 1869. Den tidligste engelske reisehåndboka som omhandler Norge, ble utgitt av John Murray i 1839. Jeg vil benytte meg av Murrays reisehåndbøker fra 1858, 1871 og 1880.¹⁴⁶ Murrays reisehåndbøker var bygd på informasjon fra flere forskjellige forfattere og turister, og som stadig ble oppdatert.¹⁴⁷

En annen tidlig reisehåndbok, som ble utgitt på engelsk i 1848, var *Jones' Guide til Norge*, som var rettet mot engelske sportsfiskere, og var basert på informasjon fra turister som hadde

¹⁴¹ Fjågesund og Symes, 2003, s. 14-15 og 30

¹⁴² Black, Jeremy, referert i Fjågesund og Symes, 2003, s. 35

¹⁴³ Fjågesund og Symes, 2003, s. 35

¹⁴⁴ Hoemsnes, 1999, s. 73

¹⁴⁵ Hoemsnes, 1999, s. 74

¹⁴⁶ *A hand-book for travellers in Denmark, Norway, Sweden, and Russia*, 1839. *A Handbook for travellers in Denmark, Norway, Sweden and Iceland* (1858). *Murrays Handbook for travellers in Denmark, Norway, and Sweden*. (1871) og *Handbook for Travellers in Norway*. (1880).

¹⁴⁷ National Library of Scotland, 2022

vært i Norge, da redaktøren, Frederick Tolfrey, aldri var der selv.¹⁴⁸ Yngvar Niensens reisehåndbøker vil også bli benyttet.¹⁴⁹ Ifølge Rune Slagstad vandret Nielsen så og si overalt i hele Norge i andre halvdel av 1800-tallet, og hadde personlig kjennskap til det han omtalte i sine reisehåndbøker.¹⁵⁰ Nielsen skrev også reisehåndbøker om Norge for utgiveren Karl Baedeker og Thomas Bennett, men disse reisehåndbøkene vil jeg referere til som *Baedeker og Bennett*. Turistbyråene Thomas Cook, Thomas Bennett og F. Beyer gav også ut reisehåndbøker som jeg vil benytte meg av.¹⁵¹ I tillegg utarbeidet Bastian Dahl en reisehåndbok for Molde og Romsdal for et norsk publikum.¹⁵² Annet viktig kildemateriale fra turistaktører er reklame, pamfletter og annet, som viser hvordan de har markedsført og organisert turisttrafikken til Norge og Romsdalen.¹⁵³

«Foreningen for Reiselivet i Norge» gav ut en redegjørelse og statistikk for utenlandsk turisttrafikk i 1907, som vil være nyttig til å beskrive omfanget av turisttrafikken, og de utfordringer som turistnæringen stod overfor. Men, som foreningen selv påpeker «Af forskjellige Grunde tør det foreliggende Arbeide ikke gjøre Paastand at give en saa indgaaende og detailleret Fremstilling af Turistlivets Betydning som Indtægtskilde».¹⁵⁴ Det kan likevel gi en indikasjon på omfanget og betydningen av turisttrafikken. Jeg vil også bruke årbøkene til Den Norske Turistforening, da Ormheim var et aktivt DNT-medlem.¹⁵⁵

¹⁴⁸ Tolfrey, 2019, oversatt av Tor Larsen. Opprinnelig utgitt 1848, redigert av Frederick Tolfrey

¹⁴⁹ *Rejsehaandbog over Norge. 1879. Rejsehaandbog over Norge, 1883. Reisehaandbog over Norge. IV: Det nordenfjeldske Norge, 1893 og Reisehaandbog over Norge, 1893.*

¹⁵⁰ Slagstad, *Da fjellet ble dannet*, 2018, s. 178-179

¹⁵¹ *Bennett's handbook for travellers in Norway, 1880, 1882, 1886, 1893, 1912. Cook's Handbook to Norway, 1901, Handbook to Norway and Denmark: With Iceland & Spitsbergen, 1911, og Cook's Handbook to Norway, 1913. Olsvig, Beyer's Guide to Western Norway, 1887*

¹⁵² Dahl, *Molde og Romsdalen: en reisehåndbog*, 1892

¹⁵³ For eksempel *Cook's Excursionist and Home and Foreign Tourist Advertiser* fra Thomas Cook, og *Norway Illustrated* av Beyers Tourist Bureau 1889

¹⁵⁴ Foreningen for Reiselivet i Norge, *Den Fremmede Reisetrafik 1906, 1907*

¹⁵⁵ Den norske turistforening gav ut årbøker fra 1868. Jeg vil trekke frem de årbøkene som nevner Romsdalen, og aktørene.

Kapittel 2 – Turisttrafikken 1850-1880

2.1 Harald Onsum

«Husker De min Protegé – Fænomenet Harald Onsum i Veblungsnæs, som er opimod 100 aar og har været Forligelsescommisair fra Istiden?» Alexander Kielland¹⁵⁶

Kort biografi

Harald Isak Onsum ble født i Molde den 15. august 1818. Foreldrene var Marie Iversdatter Fyksen og Gulbrand Onsum.¹⁵⁷ Gulbrand kom opprinnelig fra gården Onsum på Fåberg i Gudbrandsdalen. I 1809 etablerte de seg på gården Veblungsnæs i Grytten herred, men i 1817 flyttet de til Molde, hvor Harald vokste opp.¹⁵⁸ Som 14 åring flyttet Harald Onsum til Oslo, og senere til Bergen, hvor han var kjøpmannsdreng, før han slo seg ned som kjøpmann i Drammen.¹⁵⁹ Der møtte han også sin kone, Betzy Juliane Evensen. I 1849 vendte de tilbake til Romsdalen, og som sin far, kjøpte Harald gården Veblungsnæs.¹⁶⁰ På Veblungsnæs var han gårdbruker, handelsmann, gjestgiver og lokalagent for Thomas Bennett og Statens Diligence, drev et notlag for sildefiske, hadde flere handelsbåter, og var medgrunnlegger og kasserer i Grytten og Vold Sparebank. Han var også aktiv i lokalpolitikken som ordfører i Grytten herred i to perioder (1853-1855 og 1868-1882), samt forlikskommisær, distriktskommisær og valgmann. Onsum ble også utnevnt som ridder av første klasse av St. Olavsordenen, på sin 90-årsdag.¹⁶¹ Han døde den 12. januar 1912 på Veblungsnæs, i en alder av 93 år.

¹⁵⁶ Brevsamling etter Alexander Kielland, redigert av Johs Lunde, *Brev 1869-1906*, 1981, s. 218. Kielland besøkte Onsum i 1903.

¹⁵⁷ Harald Onsum, Romsdals Budstikke, onsdag 24. januar 1912, s. 2

¹⁵⁸ Ministerialbok for Molde prestegjeld 1843-1872 (1502P). Hentet fra:

<https://www.digitalarkivet.no/view/279/pk00000001510359>

¹⁵⁹ Harald Onsum, Romsdals Budstikke, onsdag 24. januar 1912, s. 2

¹⁶⁰ SAT, Romsdal sorenskriveri, SAT/A-4149/1/2/2Aa/L0012: Panteregister nr. 12, s. 3. Hentet fra:

<https://media.digitalarkivet.no/view/25853/31>

¹⁶¹ Romsdals Tidende, onsdag 19. august 1908, 3



Figur 2 Bjørnstjerne Bjørnson og Alexander Kielland på besøk hos Harald Onsum (til venstre for Bjørnson) Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1903. Gjengitt med tillatelse.

1850-1870 - De første turistene

Da Onsum etablerte seg på Veblungsnes i 1848/49, overtok han en etablert gjestgivergård, landhandel og poståpneri. Han fikk selv bevilling som privilegert landhandler i 1849.¹⁶²

Romsdalen var da allerede «oppdaget» av briter og tyskere. Amtmannen i Romsdal, Gulbrand Thesen, skriver i amtmannsberetningen for perioden 1846-1850, at

Antallet af Reisende er i Periodens Løb fremdeles tiltaget særdeles betydeligt. [...] Distriktet synes at være blevet bekjendt i Udlandet, navnlig i Tydskland og Storbritannien og i flere Sommere efter hinanden har der været Reisende fra hine Lande saavel som ogsaa en enkelt fra Danmark. Rige Englændere opholde sig i Dalførerne i maanedsviis og forpagte Rettigheden til at drive Larefiskeri. Ogsaa mindre Formuende s. Er. Landskabsmalere og af den studerende Kaste have været her, som det synes, for at fortsætte deres Studig i landlig ro. Andre drive Jagt paa Bjørne og andre Rovdyr og atter Andre komme blot for at opholde sig lidt og reise videre.¹⁶³

Thesen etablerer her de viktigste faktorene som trakk turister til Romsdalen: natur, landlig ro, jakt og fiske. Rauma elv var kjent som en god lakseelv allerede på 1830-tallet. William H. Breton nevner mulighetene for laksefiske i Romsdalen i sin reiseskildring fra 1835.¹⁶⁴ Det samme gjør William Bilton som var i Romsdalen i 1839, og som ble anbefalt elva av to andre britiske fiskere.¹⁶⁵ Rauma elv blir også fremhevet i *Jones' Guide til Norge* fra 1848: «Uten å nøle råder vi ham (fiskeren) til å prøve Romsdal-elven (Rauma); for selv om dette edle

¹⁶² Britt Iren Neergård, Christian Løchra i *Årsskrift for Romsdal Sogelag*, 2008, s. 332-333

¹⁶³ Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1846-1850, s. 10. Med larefiske menes nok laksefiske.

¹⁶⁴ Breton, *Gamle Norge: reisehåndbok anno 1834*, 1975, s. 116 (oversatt. Thor Bryn. 1835).

¹⁶⁵ Bilton, *Two Summers in Norway, Volume II*, 1840, s. 74

vassfarene er blitt besøkt av mange av våre landsmenn, vil man finne et rikt fiske der». ¹⁶⁶ En kilde til denne informasjonen, var trolig William Bilton. ¹⁶⁷

Selve naturen i Romsdalen var også en tiltrekningsfaktor. William Wittich, en tysk-engelsk professor, skriver i 1848 at:

The Vale of Romsdalen, famous all over Norway for its sublime beauties and extraordinary views, opens between the scenes of vast and rude sublimity just now described. ¹⁶⁸

Wittich etablerer her Romsdalens sublime og pittoreske kvaliteter, som de fleste reiseskildringer etter han også legger vekt på. Naturen i Romsdalen ble også markedsført i aviser og malerier og tegninger fra. William Matthieu Williams, som var i Romsdalen i 1856, skriver at:

In the «Christiania Illustrated Norway,» there are numerous woodcuts of its (Romsdalen) finest scenic features, and every Englishman who comes to Norway is told that he must see it, and his expectations are raised to the highest. ¹⁶⁹

Landskapsmalerier og tegninger spilte en avgjørende rolle med tanke på markedsføring. Særlig viktig var dansken Johannes Flintoe og hans malerier med motiver fra fjordene på Vestlandet, samt I. C. Dahls landskapsmalerier fra norsk natur. ¹⁷⁰ Et eksempel fra Romsdalen er dette maleriet av Johan Fredrick Eckersberg, som ble publisert i *Illustreret Nyhedsblad* i 1861:

¹⁶⁶ Tolfrey, 2019, s. 72

¹⁶⁷ Bilton, *Two Summers in Norway, Volume II*, 1840, s. 74

¹⁶⁸ Wittich, *A Visit to the Western Coast of Norway*, 1848, s. 127

¹⁶⁹ Williams, *Through Norway with a Knapsack*, 1859, s. 182

¹⁷⁰ Digernes, 2016, s. 25 og Slagstad, 2018, s. 71



Figur 3 Skjerm bilde fra Illustreret Nyhedsblad 26. mai 1861. Fotokopi av maleri etter Johan Frederik Eckersberg: Offentlig eiendom. Hentet 2. april 2022 fra: <https://www.nb.no/items/9118e7350f890e80838da774fa09196d?page=95&searchText=Romsdalen>

Romsdalshorn, fjellet til venstre i bildet, og Trolltindene til høyre i bildet, var også noe som ble tegnet og beskrevet i de fleste reiseskildringer fra Romsdalen på 1800-tallet.¹⁷¹ Disse to fjellene var da Romsdalens største severdigheter.

Onsum etablerer seg

Gården Veblungsnes hadde vært gjestgiveri siden 1717/1722, og flere av gårdens senere eiere var handelsmenn og gjestgivere.¹⁷² På 1700-tallet og tidlig 1800-tallet var det vanlig å ta inn hos den lokale handelsmannen, eller på en prestegård.¹⁷³ William Breton og William Wittich tok nemlig inn hos sognepresten i Grytten.¹⁷⁴ Som følge av den økende reisetrafikken fra midten av 1800-tallet ble det derimot mer vanlig med gjestgivergårder.¹⁷⁵ På gjestgivergårdene var det vanlig å innlosjere gjestene i selve våningshuset. Hans Flatmark, som Onsum kjøpte gården av, holdt tradisjonen vedlike. For William Bilton tok inn hos han i 1839:

¹⁷¹ Den svenske turist August Gödecke skrev i 1875 at: «Trolltindane er teikna så mange gonger med penn og blyant at eg ikkje skal opphalde meg lenge med dei», 2018, s. 15

¹⁷² Olafsen, 1925, s. 16-18

¹⁷³ Rogan, 1986, s. 211 og 215

¹⁷⁴ Breton, 1975, s. 114 og Wittich, 1848, s. 131

¹⁷⁵ Rogan, 1986, s. 211 og 215

... though his charges were somewhat higher than those of the country, I found his house, both in accomodations and viands, one of the very best I met with in Scandinavia.¹⁷⁶

Dette gjestgiveriet blir også beskrevet i Jones fra 1848: «Vertshuset i Veblungsnes er godt, verten er innstilt på at gjestene skal ha det komfortabelt, og bekvemmelighetene er i det hele bedre enn man skulle vente».¹⁷⁷ Dette var før Onsums tid, men det sier noe om standarden på gjestgiveriet som han overtok, og de forventningene turistene kunne ha til det. Dette viser også at Flatmark tok seg betalt, og at det var mulig å tjene penger på turistene.

I 1850-årene begynte en turistnæring i Norge å ta form.¹⁷⁸ Det samme gjorde Harald Onsums gjestgiveri. Ifølge Setnes tok han imot turister fra 1856, da det gikk dampskip ukentlig mellom Veblungsnes, Ålesund og Molde.¹⁷⁹ I samme periode var det også regelmessig skipsfart mellom England og Norge fra 1840, og fra Tyskland i 1852.¹⁸⁰ I tillegg hadde den norske stat satt igang en storstilt kommunikasjonsutbygging. Romsdalen var et av de stedene med størst veibyggingsaktivitet i perioden, særlig da den «Romsdalske Hovedvej» ble kraftig utbedret i 1860-årene.¹⁸¹ Norge og Romsdalen ble mer tilgjengelig enn noen gang før, og fremkommeligheten innenlands var i ferd med å bli kraftig utbygd. Samtidig ble Romsdalen markedsført i reiselitteratur og reisehåndbøker. Det gav Onsum et økt handlingsrom, og som han benyttet seg av.

Rundt samme tid hadde utgiveren John Murray fanget opp utviklingen i sine reisehåndbok. I 1858-utgaven står det at det allerede på ni år har skjedd store endringer i Norge: «travelling, for gentlemen, is now as easy in Scandinavia as in the rest of Europe».¹⁸² Det fikk betydning for markedsføringen av Romsdalen. For i 1839-utgaven blir ikke Romsdalen nevnt annet enn i en bisetning, men i 1858-utgaven står det at «the scenery from Dombaas to Molde is amongst the grandest and most picturesque of any in Norway, particular in Romsdalen, and the upper part of the Romsdal Fjord».¹⁸³ Murray anbefaler sine lesere å reise fra Oslo til Molde, via Gudbrandsdalen og Romsdalen.¹⁸⁴ Det hadde trolig sammenheng med at veien var farbar med

¹⁷⁶ Bilton, 1840, s. 74

¹⁷⁷ Tolfrey, 2019, s. 88

¹⁷⁸ Welle-Strand, 1978, s. 6 og Knutsen, 2009, s. 22-23

¹⁷⁹ Setnes, 1995, s. 52

¹⁸⁰ Engen, 2009, s. 17.

¹⁸¹ Sanden, 1992, s. 87

¹⁸² Murray, 1858, s. iii

¹⁸³ Murray, 1858, s. 255

¹⁸⁴ Murray, 1858, s. 255

hest og kjerre, selv om den statsstøttede veiutbyggingen ikke ble satt igang før i 1860. Veblungsnes blir omtalt som «a capital place for head-quarters, while fishing, shooting, and sketching up this splendid stream and valley, which end here».¹⁸⁵ Det viser tilbake til det Thesen nevner i beretningen for 1846-60. Murray nevner derimot ikke hvor man kan overnatte på Veblungsnes. Det er først i 1871-utgaven av Murray at det står at Veblungsnes har et gjestgiveri.¹⁸⁶

Engelskmannen William Matthieu Williams var derimot på besøk hos Onsum i 1856, som kan bekrefte at Onsums gjestgiveri var åpent dette året.¹⁸⁷ Williams skildring av gjestgiveriet kan også indikere at Onsum hadde pusset det opp. For Williams beskriver gjestgiveriet som «a real hotel», og interiøret gjorde at han følte seg så flau over hvordan han så ut, at han måtte skifte klær og stelle seg før han kom tilbake.¹⁸⁸ Han skriver:

I made my way to the principal apartment of this hotel, which was furnished in a most reckless manner, with real mahogany chairs, big table, and little tables, and sofa of the same, with horsehair cushions, and a carpet, and everything French-polished [...] besides the furniture I before mentioned, there was a chandelier and a looking-glass; and not having seen myself since leaving Trondhjem, I was rather startled at the revelations of this article of furniture.¹⁸⁹

Williams påpeker at «hotellet» kunne være innredet på denne måten som følge av mottakelsen av kronprins Karl av Sverige og Norge, som skulle finne sted et par dager senere.¹⁹⁰

Mahognistoler, lysekroner og speil var nok ikke hverdagsartikler for nordmenn på denne tiden. Det må også nevnes at Onsum hadde vært kjøpmann i Oslo, Bergen og Drammen. I tillegg drev hans bror, Oluf Onsum, en isenkram- og jernvarehandel i Oslo, og hadde grunnlagt Kværner Brug og Christiania Spigerverk i 1853.¹⁹¹ Olof Onsum var i ferd med å bli en formuende og innflytelsesrik person i Norges hovedstad utover 1850-årene. Det kan belyse hvilke ressurser og kunnskaper som familien Onsum hadde allerede på 1850-tallet.

Kronprins Karl reiste nedover Romsdalen et par dager senere etter Williams. Kronprinsens adjutant, Fritz von Dardel, skrev dagbok fra denne reisen, og viser til at det var Harald Onsum

¹⁸⁵ Murray, 1858, s. 256

¹⁸⁶ Murray, 1858, s. 256 og 1871, s. 78

¹⁸⁷ Williams, *Through Norway with a Knapsack* 1859, s. 181. Williams opplyser ikke om når han besøkte Norge, men han skriver at kronprins Karl av Norge og Sverige var på kroningsreise gjennom Romsdalen på samme tid. Denne kroningsreisen var i 1856

¹⁸⁸ Williams, 1859, s. 181.

¹⁸⁹ Williams, 1859, s. 182

¹⁹⁰ Williams, 1859, s. 181

¹⁹¹ Kjeldstadli, *Oluf Onsum*, 2009.

som tok dem imot på Veblungsnes.¹⁹² Sammen med herredsstyret arrangerte Onsum fest for kronprinsen, men kronprinsfølget overnattet på skipet *Vidar*, og ikke på gjestgiveriet til Onsum som var så fint innredd til anledningen.

«Bokmålets far» Knud Knudsen, var innom Onsum i 1860.¹⁹³ Han viser til at to engelskmenn gikk fra Veblungsnes til Ormheim, da det var så dyrt hos Onsum, og at Onsum hadde en gjestebok.¹⁹⁴ Denne har trolig gått tapt i ettertid, og hadde vært interessant å undersøke. Den østerriksk-ungarske skuespilleren Lilla Bulyovszky, reiste gjennom Romsdalen i 1864, og overnattet hos Onsum. Hun beskriver rommene som pene og komfortable, og at «et nydelig aftensmåltid ventet oss på et pent dekket bord».¹⁹⁵ Det var ikke ofte hun ga slike gode skussmål på denne Norgesreisen.¹⁹⁶ Enkelte stikkprøver fra reiselitteraturen viser at Onsums gjestgivervirksomhet var igang fra 1856, og at et godt renommé var i ferd med å etablere seg.

Thomas Bennett

Thomas Bennett var en viktig faktor som trakk turister til Romsdalen i denne perioden. En av hans tidligste ruter var Oslo-Lillehammer-Gudbrandsdalen-Romsdalen. Denne ruten ble ansett for å være datidens «Grand Tour» i Norge, og en av de mest populære.¹⁹⁷ At Bennett sendte sine turister på denne ruten, hadde nok sammenheng med at kommunikasjonslinjen mellom Oslo og Molde var forbedret og blant landets mest effektive i datidens standard. Fra 1859 kunne man ta jernbane fra Oslo til Eidsvold, dampbåt fra Eidsvold til Lillehammer, hest og kjerre til Veblungsnes, og dampskip til Molde. I tillegg var det et etablert skystell, hvor flere faste stasjoner ble opprettet langs hele ruten.¹⁹⁸

Harald Onsum ble ansatt som lokalagent for Thomas Bennett, sannsynligvis da ruten ble åpnet. Det samme ble Andreas Landmark på Hotel Aak.¹⁹⁹ Rutene ble inspisert av Bennett selv, eller en av hans ansatte, før han åpnet nye ruter.²⁰⁰ Altså var Onsum veid og vurdert som skikket til å være agent, noe som også var naturlig da han var gjestgiver på rutens endepunkt. Som Bennett-agent ble Onsum utstyrt med Bennett-karjoler. Disse karjolene var av mye bedre

¹⁹² Dardel, *Visekong Karls reise i Romsdals amt sommaren 1856*, 2003, s. 14-15

¹⁹³ Knudsen, *Reiseminner. H. 3: 1857-1864*, utgitt i 1983

¹⁹⁴ Knudsen, 1983, s. 273

¹⁹⁵ Bulyovszky, 2000, s. 143 og 145. Boken kom opprinnelig ut i 1866 på ungarsk

¹⁹⁶ Ryall, etterord i Bulyovszky, 2000, s. 199

¹⁹⁷ Wilson, *Norway Illustrated*, 1889, s. 84

¹⁹⁸ Engen, 2009, s. 16 og 23

¹⁹⁹ Setnes, 1995, s. 16

²⁰⁰ Setnes, 1995, s. 56

standard enn det som var tilgjengelig i Norge på den tiden.²⁰¹ Turistene kunne leie, kjøpe, selge eller sette fra seg toppmoderne hestekjøretøy hos Onsum på Veblungsnes.

Det kom også et økende antall fisketurister til Romsdalen i denne perioden. Aasmund Olavsson Vinje var innom Romsdalen året 1860 på vei til Trondheim. Han skriver at «her kjem no også års årleg engelskmenn, som mest ligg og fiskar i Rauma nedunder Trolltindande på søre sida og Romsdalshornet på nordre».²⁰² Særlig viktig var William Bromley-Davenport, som i 1862 kjøpte gården Øvre Fiva med tilhørende rettigheter til Rauma elv, som familien eier den dag idag.²⁰³ Han kjøpte også gårdene Fiva og Tonberg med elverettigheter i 1866, men som familien senere solgte.²⁰⁴ Fisketurismen ble en betydelig næring i Romsdalen, særlig knyttet til utleie av elverettigheter, samt sysselsetting av tjenestefolk og løsarbeidere til klepping, bæring, roing, skyssing og lignende.²⁰⁵ Jeg har ingen opplysninger om hvorvidt Onsum eide deler av elva, men han tjente trolig på fisketuristene ved tilbud av tjenester som skyss, bevertning og overnatting.

I Abelsteds reisehåndbok fra 1869 blir Onsum og Andreas Landmarks gårder omtalt som «udmærket Logis at faa for Reisende, der ønske at opholde sig i Eggen i kortere eller længere Tid».²⁰⁶ Ifølge Langseth tok Andreas Landmark sannsynligvis imot gjester på Aak fra 1857.²⁰⁷ Landmark markedsførte Aak som et «hotell» både på norsk og engelsk i 1860-årene, blant annet i *Romsdals Budstikke*.²⁰⁸ I 1871-utgaven hadde Murray fått med seg utviklingen. Aak blir beskrevet som «most comfortable and charming quarters, and several days may very well be passed here ...»²⁰⁹ Onsums gjestgiveri blir bare beskrevet som «an inn», men Veblungsnes som «a capital head-quarters» står fortsatt.²¹⁰ Jeg har ikke funnet noe markedsføringsmateriale etter Onsum utenom reisehåndbøkene, slik det finnes etter Aak.

²⁰¹ Gierløff, 1995, s. 53

²⁰² Vinje, 2018, s. 316

²⁰³ Skiri, 2012, s. 79

²⁰⁴ Gjelsten, 2007, s. 266

²⁰⁵ Gjelsten, 2007, s. 285 og Tvinnereim, 1977, s. 2

²⁰⁶ Abelsted, 1869, s. 13

²⁰⁷ Langseth, 2017, s. 72

²⁰⁸ Langseth, 2017, s. 73. Landmark drev landbruksskole på Aak frem til 1857.

²⁰⁹ Murray, 1871, s. 173

²¹⁰ Murray, 1858, s. 256 og 1871, s. 78

Onsum etablerte seg også som vognmann i denne perioden, selv om han ikke nevnes med den tittelen i kildematerialet.²¹¹ Ifølge Setnes hadde han 10 hester og «de beste skyssvogner som kunne skaffes».²¹² For gode kjøretøyer var en viktig del av turistvirksomheten. Onsum hadde kalesjer som var innredet med hengeputer, avismapper og langpipeholder, og hadde hjulkapsler av sølv som var merket med «Drammens vognfabrikk».²¹³ Han hadde også tre karjoler.²¹⁴ Karjoler ble ansett for å være selve nasjonalkjøretøyet fra 1870-årene av.²¹⁵ Trolig hadde Bennetts-karjoler påvirkning på hvordan Onsum ville ha sine. Bennett bestilte også vogner fra Drammens vognfabrikk.²¹⁶

Turistene ble mer og mer synlige om somrene. Onsum arrangerte da skyss for turister som kom med lokalbåter eller private lystyachter. Ifølge Niels de Seve kom det engelskmenn med lystyachter fra 1851, og disse «yachtturistene» var i flertall frem til 1880-årene.²¹⁷ Det kunne også komme turister og andre reisende med robåt fra Torvik, som var siste skysstasjon før Veblungsnes fra Molde, eller med hest og kjerre fra Gudbrandsdalen. De kunne da ta inn på gjestgiveriet på Veblungsnes.²¹⁸ Samtidig vokste Hotel Aak frem som et enda mer populært alternativ.²¹⁹ Når det kommer til antall turister i denne perioden, har jeg ikke kildemateriale fra Onsums gjestgiveri, men man kan sammenlikne med tall fra Hotel Aak, selv om Aak sannsynligvis var mer populært. Per Øverland viser til at det var 61 innskrevne gjester i Aaks gjestebok i 1861, og de fleste var briter.²²⁰ Langseth viser til et økende antall besøkende i 1860-årene, hvor det høyeste antallet var 100 besøkende i 1866.²²¹ Setnes viser til at det var 160 reisende som skrev seg inn i skyssdagboka på Flatmark stasjon i 1855, hvor 50 var utlendinger.²²² I 1875 hadde det økt til 800 reisende, hvorav 300 utlendinger. Altså var turisttrafikken liten, men økende i denne perioden.

1870-1880

²¹¹ Vognmann vil i dette tilfellet si eier av hest og eventuelt kjøretøy, mens skysskar vil bli brukt for den som står for selve skyssingen

²¹² Setnes, 1995, s. 53

²¹³ Setnes, 1995, s. 53

²¹⁴ Setnes, 1995, s. 53

²¹⁵ Rogan 1986, s. 165

²¹⁶ Gierløff, 1995, s. 53

²¹⁷ Seve, *Molde Bys Historie II*, 1992, s. 175-176

²¹⁸ Setnes, 1995, s. 26

²¹⁹ Langseth, 2017, s. 73

²²⁰ Øverland, 1964, s. 81

²²¹ Langseth, 2017, s. 73

²²² Setnes, 1995, s. 62

Turisttrafikken i Romsdalen økte utover 1870-tallet, særlig på grunn av en mer regelmessig og effektiv båttrafikk.²²³ Det var mellom seks og sju dampskip som trafikkerte Romsdalsfjorden i dette tiåret.²²⁴ I Baedeker fra 1879 får turistene opplyst at det går dampbåt til Veblungsnes og Åndalsnes fire ganger ukentlig, og at det tar mellom 2 og 5 timer.²²⁵ Det står også at de fleste går av på Veblungsnes, og drar rett til Aak.²²⁶ Dampbåten går også videre til Næs (Åndalsnes), hvor man kan overnatte på «Aandals Inn», og at veien mellom Åndalsnes og Aak var god, og som var tilknyttet Veblungsnes med en bro over Rauma. Trolig var dette «Grøttørbrua» som ble satt opp i 1875, som gjorde veien mellom Åndalsnes og Veblungsnes betraktelig kortere.²²⁷ Samtidig var det en betydelig turisttrafikk fra Gudbrandsdalen til Romsdalen i disse årene.²²⁸

Statens Diligence

I 1877 ble det opprettet diligencerute fra Lillehammer til Veblungsnes, kalt Veblungsnesruten.²²⁹ Det skyldtes blant annet klager fra ulike hold om private vognmenn med utkjørte hester, tunge og dårlige vogner, og at de ikke benyttet seg av skysstasjonene.²³⁰ Diligencefart ble ansett for å være en løsning på det problemet. Først ble det opprettet en rute mellom Lillehammer og Støren i 1875, før Veblungsnesruten kom i 1877.²³¹ Diligencen organisert ved at skysstasjonsdriverne langs rutene skrev kontrakt med staten, hvor skysstasjonsholderne gikk sammen og dannet et interessentselskap som skulle drifte diligenceruta. Staten måtte stille med nødvendig materiell, men det var interessentselskapet som skulle lønne stasjonsdriverne og kuskene. Utbyttet skulle man fordele mellom medlemmene basert på hvor mange mil det enkelte medlem hadde kjørt.²³² Stasjonsdriverne på Veblungsnesruten var garantert en nettoinntekt på kr 1.60 per hest, per mil. I tillegg ble det utbetalt kr. 634,79 i tilskudd til stasjonsholderne på Veblungsnesruten i 1879.²³³ Man fikk også støtte til oppbevaring av vognene.²³⁴

²²³ Tvinnereim, 1992, s. 131

²²⁴ Tvinnereim, 1992, s. 131

²²⁵ Baedeker, 1879, s. 131

²²⁶ Baedeker, 1879, s. 132

²²⁷ Helland, *Norges land og folk: topografisk-statistisk beskrivelse over Romsdals Amt Byerne og herrederne*, Amund Helland, 1911, s. 689. Tidligere måtte man opp til Sogge, fem-seks kilometer østover fra Veblungsnes. «Grøttørbrua» be rundt to kilometer fra Veblungsnes.

²²⁸ Engen, 2009, s. 16-17

²²⁹ Departementet for det Indre, 1879, s. 86-88

²³⁰ Engen, 2009, s. 36-37

²³¹ Den første diligenceruten ble derimot opprettet mellom Lillehammer og Ringebu i 1860

²³² Departementet for det Indre, 1879, s. 86-88

²³³ Departementet for det Indre, 1879, s. 86-88

²³⁴ Departementet for det Indre, 1879, s. 86-88

Harald Onsum ble utpekt av amtmannen i Romsdal til å være kommisjonær for Statens Diligence på Veblungsnes.²³⁵ Onsum hadde da ansvar for bestillinger, og at hestene og kuskene stod klare til diligencens oppsatte avgang.²³⁶ Han hadde også ansvar for vognene og annet tilbehør. Det var stasjonsholderen som skulle ansette kusker, og de hadde ansvar for kuskene orden og velvillighet overfor de reisende.²³⁷ Kusken måtte være voksen, kjørevant og skikket, og ble lønnet av Interessentskapet. Enhver vogn krevde to hester, og tok inntil fire voksne, eller seks halv voksne, i tillegg til kusk og skysskar. Diligencen byttet hester på hver stasjon, og skysskaren tok da hestene med tilbake til stasjonen de dro ifra.

I *Romsdals Budstikke* søndag 17. juni 1877 kunne man lese at «Diligencefarten mellem Lillehammer og henholdsvis Stören og Veblungsnes tager sin Begyndelse den 1ste Juli».²³⁸ Det var avgang fra Veblungsnes hver søndag klokka 20:00, og torsdag klokka 20:30. Da ankom man Lillehammer henholdsvis onsdag og søndag. I tillegg korresponderte den med avgangstidene til «söndmöre-romsdalske Dampskibe» på Veblungsnes. Man kunne forhåndsbestille plass hele fjorten dager i forveien hos Onsum.²³⁹ Det er sannsynlig at man kunne forhåndsbestille via telegraf eller post, noe som illustrerer betydningen av kommunikasjonsutbyggingen. Veblungsnes fikk telegrafsamband med Molde og Trondheim i 1857/58, og Onsum eide telegrafstasjonen.²⁴⁰

På den annen side var diligencen sterkt utfordret av den private vognmannstrafikken. Baedeker fra 1879 fraråder å ta diligencen for de som skal reise i Romsdalen: «The traveller will find it far preferable to drive by carriage from Veblungsnes to Lillehammer (which costs about 50 kr.) devoting 4-5 days to the journey».²⁴¹ Ifølge Tvinnereim var det dyrt å reise med diligencen: det kostet én månedslønn for en voksen mannlig arbeider å reise fra Veblungsnes til Lillehammer, og to månedslønner for en tjenestepike.²⁴² Man kan anta de som tok diligencen var embetsmenn eller andre som reiste på tjenestens vegne, og at turistene foretrakk private vognmenn.

²³⁵ Statsarkivet i Trondheim, Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Diligencefart gjennom Romsdal, 1876-1882, SAT/A-0497/1/O/Ob/L0003/0006

²³⁶ Departementet for det Indre. 1879, s. 86-88

²³⁷ Departementet for det Indre, 1879, s. 86-88

²³⁸ Romsdals Budstikke torsdag 21.juni 1877

²³⁹ Romsdals Budstikke torsdag 21.juni 1877

²⁴⁰ Tvinnereim, 1992, s. 331

²⁴¹ Baedeker, 1879, s. 131

²⁴² Tvinnereim, 1992, s. 144

Hotel Onsum

I Baedeker fra 1879 blir Onsums gjestgiveri for første gang omtalt som et hotell.²⁴³

Forskjellen mellom et gjestgiveri og hotell i denne perioden, er ikke nødvendigvis stor, og handler nok mer om markedsføring. Det ble bygget flere overnattingssteder i Norge utover 1870-årene, og som kalte seg «hotell».²⁴⁴ Når det kommer til Onsums hotell, er det ingen fysiske rester igjen, ei heller noen dokumenter etter Onsums virksomhet.²⁴⁵ For omtrent hele Veblungsnes ble lagt i ruiner som følge av bomber og branner under andre verdenskrig. Men det finnes fotografier som viser hvordan Onsumgården så ut før 1940:



Figur 5 Fronten av Onsumgården. Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1920. Gjengitt med tillatelse



Figur 4 Onsumgården og bårstuen. Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1920. Gjengitt med tillatelse.

Våningshuset til Harald Onsum skilte seg ut. Det var kun to andre hus av samme materiale i Romsdalen på denne tida.²⁴⁶ Våningshuset ble trolig satt opp i slutten av 1820-årene.²⁴⁷ Det er uklart hvorvidt Onsum brukte våningshuset som gjestgiveri og hotell. Ifølge *Beyers Guide to Western Norway* fra 1887 hadde Onsum 14 hotellrom, noe som krever et større bygg, eller flere bygninger.²⁴⁸ På bildet nedenfor ser man Kolstadgaten på Veblungsnes med våningshuset til Onsum på høyreside:

²⁴³ Baedeker, 1879, s. 132.

²⁴⁴ Thon, 1993, s. 42

²⁴⁵ Det kan foreligge dokumenter og annet skriftlig materiale, men det har jeg ikke funnet tak i.

²⁴⁶ På Ner-Hole og Mjelva, men de ble trolig ikke satt opp på samme tid eller av samme person, se Austigard *Boka om Kabbin* 2016

²⁴⁷ Trolig var det Amund Amundsen Flatmark, som da var gårdbruker og gjestgiver på Veblungsnes, Austigard, 2016, s. 84

²⁴⁸ Olsvig, *Beyers Guide to Western Norway*, 1887, s. 159



Figur 6 Fra Veblungsnes etter 1900. Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1905. Gjengitt med tillatelse

Det hvite huset i bakgrunnen var våningshuset til en lokal innbygger med navn Edvard Heen. Ifølge Andreas Normann eide Onsum hus nr. 1 og 2 på venstreside i fotografiet, hvor det nærmeste huset var telegrafstasjon.²⁴⁹ Hus nr. 2 hadde landhandel i første etasje og hotellrom i andre etasje, som ifølge Normann var nummererte.²⁵⁰ Normanns beskrivelse stemmer overens med en matrikkel for strandstedet Veblungsnes fra 1879, hvor det er beskrevet hva som er bygget på de ulike tomtene på Veblungsnes.²⁵¹ I Kolstadgaten hadde Onsum to «vaanehus», hvor ett var «vaanehus», og ett var «vaanehus/telegrafstasjon». I tillegg hadde han en «krambod», som trolig var hus nr. 2 til venstre i fotografiet. Dette kan indikere at Onsum satte opp en ny bygning, eller gjorde om en egen bygning til hotell. Jeg har derimot ingen årstall for når dette bygget ble satt opp. Gudrun Bergvokste opp på Veblungsnes mot slutten av 1800-tallet, kaller hotellet for «Nybygninga».²⁵² Berg påpeker også at familien Onsum brukte den gamle prestegården i Grytten som sommerhus.²⁵³ Med tanke på kapasitet for overnatting og bespisning kan man anta at turistene overnattet i 2.etasjen av kramboden, og måltidene ble servert i våningshuset.

²⁴⁹ Normann, Kommentar til fotografi med arkivnummer RAU.0001-02748 i Normannsamlinga på Rauma Folkebibliotek. Hentet fra: <http://www.rauma.folkebibl.no/cgi-bin/websok-bilde?tnr=2748>

²⁵⁰ Normann, Kommentar til fotografi med arkivnummer RAU.0001-02748 i Normannsamlinga på Rauma Folkebibliotek. Hentet fra: <http://www.rauma.folkebibl.no/cgi-bin/websok-bilde?tnr=2748>

²⁵¹ Norges Brannkasse Romsdal, SAT/A-5499/Fa/L0002: Branntakstprotokoll, 1877-1893. Hentet fra: <https://media.digitalarkivet.no/view/86466/201>

²⁵² Berg, intervjuet av Dagfinn Krogsæter i 1968, sitert i Rotevatn, 1977, s. 70-71.

²⁵³ Berg, intervjuet av Dagfinn Krogsæter i 1968, sitert i Rotevatn, 1977, s. 70-71.

Veblungsnes som turiststed

Veblungsnes var et livlig strandsted på denne tiden. Det var rundt 200 innbyggere og 40 bebodde hus, som stod tett i tett. Her var flere dagarbeider, håndverkere og handelsmenn.²⁵⁴ Onsum fikk også en konkurrent på Veblungsnes da Christian Thorke satte opp Hotel Romsdal. Ifølge Setnes bygslet han tomt i 1870, og satte opp et hotell.²⁵⁵ *Beyer* viser derimot at hotellet ble bygd i 1881.²⁵⁶ Hotellene arenaer hvor lokalbefolkningen kom i kontakt med turistene, og som gav arbeid og kontantinntekter til flere. For Onsums sin del var det 14 rom som skulle ryddes, vaskes og settes i stand, servering av måltider, skyssing og andre arbeidsoppgaver. Dermed trengte han flere tjenestefolk. For han var også engasjert som handelsmann og gårdbruker, i tillegg til en rekke politiske verv. I folketellingene fra 1865 og 1875 ser man at husholdet til Onsum reflekterer de næringene han var involvert i. I folketellingen fra 1865 bestod det, i tillegg til hans kone og tre døtre, av en lærerinne, en husjomfru, en handelsbetjent, en tjenestedreng og tre tjenestepiker.²⁵⁷ Rolf Strand påpeker at den ene tjenestejenta til Onsum var husjomfru, som var mest vanlig for høystatusfamilier.²⁵⁸ I 1875 hadde han fått to døtre til, og hadde nå en husholderske, en stuepike, en kjøkkenpike og en budeie med samme husnummer som Onsum, samt en baker, en handelsbetjent, en bryggemann, en visergutt, en stalldreng, en telegrafist og en gårdsdreng, under husnummer 2.²⁵⁹

I tillegg var det andre på Veblungsnes som var tilknyttet Onsum og hans virksomheter. Blant annet Børge Dybdahl som var kusk for diligencen. Han fikk «medalje for lang tro Tjeneste» av «Selskabet for Norges Vel» for 25 års tjeneste for Onsum i 1893.²⁶⁰ Onsums søster, Mathea, var også postbetjent fra 1865.²⁶¹ Onsum, som trolig hadde en overordnet rolle i de ulike virksomhetene, sysselsatte en rekke mennesker til ulike roller i hans ulike virksomheter: stuepiker til å vaske og ordne gjesterommene, stalldreng til å ordne med hester og vogner til skyss og lignende. Hotell Onsum fikk sånn sett økonomisk og sosial påvirkning på dagliglivet på Veblungsnes.

²⁵⁴ Strand, 1995, s. 142

²⁵⁵ Åndalsnes Avis, lørdag 24.01.1948

²⁵⁶ Olsvig, 1887, s. 159

²⁵⁷ Folketelling 1865 for 1539P Grytten prestegjeld. Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/source/38293>

²⁵⁸ Setnes, 1995, s. 144

²⁵⁹ Folketelling 1875 for 1539P Grytten prestegjeld. Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/census/district/tf01052342001561>

²⁶⁰ Romsdals Tidende, lørdag 23. desember 1893, 2

²⁶¹ Folketelling 1865 for 1539P Grytten prestegjeld. Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/search/persons?s=Mathea+Onsum>

Den økende turisttrafikken til Romsdalen tiltrakk seg aktører fra andre distrikter, særlig fra Gudbrandsdalen. En sentral aktør var vognmann Simen Iversen, og hans sønn Johan, som drev en betydelig vognmannsforretning i Lillehammer i perioden.²⁶² Far og sønn Iversen var aktive i turisttrafikken mellom Veblungsnes og Lillehammer, hvor de hadde flere vogner i omløp, og i tillegg var Simen Bennett-agent. I en annonse i *Romsdals Budstikke* fra 1881 annonserer Simen Iversen at han befordrer reisende mellom Veblungsnes og Lillehammer, og at man kan bestille hos Onsum eller Landmark.²⁶³ På den måten sikret Onsum seg inntjening ved å samarbeide med Iversen og Landmark. For Iversen, og flere andre vognmenn fra Gudbrandsdalen, konkurrerte med vognmenn fra Romsdalen om skyssen, hvor de kapret hverandres turister.²⁶⁴

1880-1890 Onsum trekker seg tilbake

Det første rene cruiseskipet som la til på Veblungsnes, var «Ceylon» i 1884.²⁶⁵ Fra 1886 arrangerte rederiet «North of Scotland» flere turer til Vestlandet, med faste stopp i Romsdalsfjorden.²⁶⁶ Det var også flere rederier, også norske, som arrangerte cruiseturer til Vestlandet.²⁶⁷ Med cruiseskipene fikk man flere og flere besøkende for hver båt, og de kom i flokker i stedet for i små grupper og enkeltvis. Det ble da et stort oppbud av skysskarer med hester og vogner nede ved havna på Veblungsnes. Trafikken gikk rett gjennom Kolstadgaten og forbi Onsumgården. Veblungsnes var også tett bebygget rundt havna, og man kan anta Onsum og lokalbefolkningen opplevde trafikken mer og mer som en byrde. Scarlett beskriver resultatet i *Turistlandet*:

... han interessered sig aldeles ikke for Turistrafikken, som han helst ikke ønskede at have nogen Befatning med; thi han var ikke sprogkyndig og var ikke anlagt for Omgang med Udlændinger. Gamle Onsum var derfor vel tilfreds med, at Arne Mjelva paatog sig hele Ordningen og befriede ham for alt Bryderi med denne nye Trafik. Onsum var som sagt ingen Velynder af Turistrafikken, og da der stadig kom flere og flere Turistskibe, blev der et Leven omkring Holdepladsen som paa en Markedsplads.²⁶⁸

²⁶² Setnes, 1995, s. 68-69 og Engen, 2009, s. 40

²⁶³ Romsdals Budstikke, torsdag 9. juni 1881, 3

²⁶⁴ Setnes, 1995, s. 71-72

²⁶⁵ Kolltveit, 2016, s. 10

²⁶⁶ Sørheim, 1996, s. 6

²⁶⁷ Kolltveit, 2016, s. 46. Det Bergenske og Nordenfjeldske Dampskipsselskap, for eksempel.

²⁶⁸ Scarlett, 1921, s. 223

Det at Onsum ikke var interessert i turisttrafikken, må være en overdrivelse, for hans virksomhet før disse årene viser det motsatte. En kan heller hevde at han mistet interessen på grunn av støyet og ståket, i tillegg til at han ikke mestret språket. Det var heller ingen av hans etterkommere som ville overta. Setnes påpeker at Onsum ville satse på sin handelsvirksomhet, som han anså som sin viktigste næring.²⁶⁹ Trolig sa han fra seg stillingen som kommisjonær for Thomas Bennett og Diligencen. For på Åndalsnes ble Andreas Hanekamhaug Bennett-agent, og Grand Hotel Bellevue, som ble bygget i 1890, ble utgangspunkt for diligencen. Hotel Onsum var likevel i drift frem til hans død i 1912.

Epilog

Harald Onsum døde i 1912. Han overførte gården til sine fire gjenlevende døtre allerede året før han døde.²⁷⁰ Gården ble derimot solgt videre til Herman Balstad i 1913.²⁷¹ Hverken Balstad, eller de senere eierne av gården, førte hotelldriften videre. I begravelsen i Grytten kirke møtte det opp mot 1000 mennesker, og prostens og fogdens i Romsdal holdt taler.²⁷² I minneordet i Romsdals Budstikke blir han beskrevet som «En av vort Distrikts mest kjendte Personligheter». Det står videre at han var en årvåken og dyktig leder, og «en rettsindig Mand, som vilde alles beste, og for de Smaa i Samfundet var han en kjærlig Far, fra hvem man ikke gik bort uhjulpen».²⁷³ Samlet sett gir det en oppfatning av Harald Onsum som en innflytelsesrik og handlekraftig aktør i lokalsamfunnet og for turisttrafikken i Romsdalen.

Oppsummering

Turisttrafikken hadde stor betydning for Harald Onsum i denne perioden. Han engasjerte seg både som gjestgiver og vognmann. Gjstgiveriet ble også et velrennomert hotell helt frem til 1912. Det hadde også negativ betydning med tanke på at turisttrafikken vokste han over hodet. Undersøkelsen viser også hvilket handlingsrom som samfunnsutviklingen i Norge la til rette for gjennom turisttrafikken. Onsum etablerte seg som gjestgiver i 1856, samtidig som Romsdalsfjorden ble åpnet for dampskipsstrafikk. I tillegg ble kommunikasjonene i Norge og i Romsdalen utbedret i perioden, som gjorde at turisttrafikken økte, og det lønte seg å satse i turistnæringen for Onsum. Turistnæringen ble en av flere næringer som han var involvert i.

²⁶⁹ Setnes, 1995, s. 82

²⁷⁰ SAT, Romsdal sorenskriveri, SAT/A-4149/1/2/2Aa/L0012: Panteregister nr. 12, s. 3. Hentet fra: <https://media.digitalarkivet.no/view/25853/31>

²⁷¹ SAT, Romsdal sorenskriveri, SAT/A-4149/1/2/2Aa/L0012: Panteregister nr. 12, s. 3. Hentet fra: <https://media.digitalarkivet.no/view/25853/31>

²⁷² Romsdals Budstikke, onsdag 31. januar 1912

²⁷³ Romsdals Budstikke, onsdag 24. januar 1912

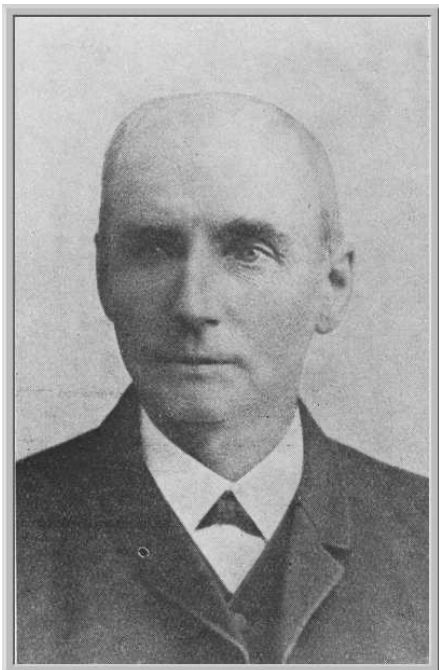
Man ser også hvordan en turistnæring var i ferd med å vokse frem i Norge, særlig gjennom Thomas Bennett og Statens Diligence, som Onsum ble tilknyttet.

2.2 Elling Ormheim del 1

«En turistmann av beste klasse». Johan J. Setnes²⁷⁴

Kort biografi

Elling Asbjørnsen Ormheim ble født den 30. september 1844, og vokste opp på gården Ormheim i Grytten herred.²⁷⁵ Faren het Asbjørn Ellingsen Ormheim (1811-1852) og moren Guri Jørgensdatter. I 1871 giftet Elling giftet seg med Anne Olsdatter Setnes, som han fikk flere barn med. I sitt lange liv var han gårdbruker, stasjonsholder, poståpner og hotellvert. Hans virksomhet i turisttrafikken var knyttet til driften av Ormheim skysstasjon, som han etter hvert gjorde om til et hotell. Han var styremedlem i Romsdal Turistforening og kommisjonær for Den Norske Turistforening.²⁷⁶ Da Raumabanen ble vedtatt, og arbeidet satt i gang, la Ormheim ned hotell- og stasjonsdriften. Han døde den 24.februar 1933.



Figur 7 Elling Ormheim 1920. Foto: ukjent. Hentet fra Den Norske turistforenings årbok (trykt utg.) Årbok. 1933, fra: <https://www.nb.no/items/01995d2b34895224f2c11160e7d5f19f?page=61>. Offentlig eiendom.

²⁷⁴ Setnes, 1995, s. 76

²⁷⁵ Ormheim går også under navnet Ormem, Ormen og Ormeim i ulike kilder, men oppgaven vil holde seg til Ormheim, som er den moderne formen for navnet.

²⁷⁶ Setnes, 1995, s. 64 og Den norske turistforening (DNT), 1873, s. 183-184

Skysstasjonen på Ormheim

Ifølge skjøtet på gården overtok Elling skysstasjonen i 1869.²⁷⁷ Skysstasjonen på Ormheim har røtter tilbake til 1700-tallet. Den eldste skyssdagboka fra Ormheim har sin første oppteignelse fra 1794.²⁷⁸ Ifølge Rogan var man pliktig til å føre skyssdagbøker på skiftene fra 1793.²⁷⁹ Det kan tyde på at Ormheim var et skysskifte allerede før 1794.²⁸⁰ Gårdbrukerne rundt Ormheim hadde plikt til å skyssse vestover til Flatmark, og østover til Brude (Stuguflåten fra 1864) mot Gudbrandsdalen. Det skulle også være gjestgiveri for hver tredje mil, altså omtrent 34 kilometer idag.²⁸¹ Dermed kan Ormheim ha vært et gjestgiveri da det lå over tre mil fra gjestgiveriet på Veblungsnes (fra 1717). I tillegg var det gjestgiveri på Nystuen i Lesja herred allerede fra 1714, litt over én mil fra Ormheim.²⁸²

Familien til Elling Ormheim, etablerte seg på gården Ormheim først i 1809, da hans farfar Elling Asbjørnsen Ormheim (1780-1844) kjøpte gården. Han og kona, Ragnhild Sivertsdatter Bruem (1771-1840), kom opprinnelig fra Luster i Sogn.²⁸³ Deres sønn, Asbjørn, overtok gårdsdriften i 1830-åren, for Elling den eldre led av en giktskyddom og var sengeliggende frem til sin død i 1844.²⁸⁴ Ormheim ble trolig fast stasjon i 1860-årene. For i *Abelsteds Lomme-reiseroute* fra 1869 er Ormheim oppført som fast stasjon.²⁸⁵ Det var Ellings mor, Guri, som da drev skysstasjonen. For døde Asbjørn Ormheim døde i 1852, og Elling var bare åtte år.²⁸⁶ I folketellingen i 1865 står hun oppført som gårdbruker og selveier, mens Elling «hjælper Moderen med Gaardsbruget».²⁸⁷ Hun var dermed ikke oppført som skysstasjonsholder.

1840-1870 De første turistene

²⁷⁷ SAT, Romsdal sorenskriveri, SAT/A-4149/1/2/2Aa/L0014: Panteregister nr. 14, s. 149. Hentet fra: <https://media.digitalarkivet.no/view/25855/151>

²⁷⁸ Statsarkivet i Trondheim, Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Ormem i Grytten 1794-1819, 1855-1871, 1883-1888, SAT/A-0497/1/O/Ob/L0009/0002

²⁷⁹ Rogan, 1998, s. 215

²⁸⁰ Trolig var Ormheim et tilsigelseskifte etter 1648, da en skyssforordningen fra 1648 ga hjemmel til å opprette faste skysskifter for hver mil på beferdede ruter, og at «Romsdalsmartnan», som har tradisjoner tilbake til 1536, gjorde veien gjennom Romsdalen til en viktig ferdselsåre.

²⁸¹ Rogan, 1998, s. 157

²⁸² Engen, 2009, s. 46 og Olafsen, 1925, s. 17

²⁸³ Svendsen, *Kristenliv i Romsdalen 1809 – 1864*, 1931, s. 42 og 44. De var haugianere og var kjent som dyktige og økonomisk driftige folk.

²⁸⁴ Svendsen, 1931, s. 43-44

²⁸⁵ Abelsted, 1869, s. 13. Ifølge Oskar Kristiansen opprettet man fast skysstasjon på Ormheim, Flatmark og Horgheim i 1817, men opprettelsen av stasjonen ble for dyrt, og det ble omgjort til tilsigelseskifte igjen året etter. Kristiansen, *Samførsel i Norge 1814-1830* 1926, s. 149 – viser til Trondhjems Adr-Efterr. 1818 nr. 103.

²⁸⁶ Ministerialbok for Grytten prestegjeld, Kors sokn 1818-1853 (1539P). Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/view/267/pg00000002319731>

²⁸⁷ Folketelling 1865 for 1539P Grytten prestegjeld. Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01038293003323>

Det vil være hensiktsmessig å vise til omtaler av skysstasjonen og gjestgiveriet på Ormheim før Elling den yngre overtok. En tidlig reiseskildring som omtaler skysstasjonen på Ormheim, er William Bilton fra 1840.²⁸⁸ Han overnattet på stasjonen, men var ikke like fornøyd med forholdene her sammenliknet med de på Veblungsnes: «I found very indifferent accomodations at Ormen (Ormheim): and to my disappointment, could obtain nothing better than barley bread, cheese, and brandy, (all bad) ...».²⁸⁹ Likevel blir Ormheim, sammen med Flatmark, omtalt i positive ordlag i *Jones* fra 1848, som er den tidligste reisehåndboka som omtaler Ormheim: «... og laksefiskeren kan begynne sine forretninger med å innkvartere seg på Ormem, der han får komfortabelt husvære på stasjonen».²⁹⁰ Fisketurismen, som preget turisttrafikken i Romsdalen fra 1840-årene av, var en inntjeningsmulighet for driveren av Ormheim skysstasjon. Dette ble også markedsført i *Murray* fra 1858, hvor Ormheim omtales som «excellent quarters for salmon-fishing».²⁹¹ Det var ikke bare fisket som trakk turister til Ormheim i denne tidlige fasen. Naturen, og særlig fossene rundt Ormheim, fikk stor oppmerksomhet i reisehåndbøkene og reiselitteraturen. Dette var særlig Vermafossen, som man så fra skysstasjonen, og Slettafossen som lå en kort kjøretur øst for stasjonen. I tillegg gode muligheter for jakt, fjellfiske og fotturer i fjellene og dalene rundt Ormheim.

Veiutbyggingen i Romsdalen på 1860-tallet var vesentlig for skysstasjonen på Ormheim. Stasjonen lå langs den mest utsatte strekningen i Romsdalen. I en bemerkning i skyssdagboka på Ormheim fra 1816 står det at «paa dette skiftested har jeg intet at klage; thi folkene ere snilde – men veiene ere saa slette, saa ufremkommelige, at ingen orden findes her for de reisendes befordring».²⁹² En svensk reisende med navn Alexis Lindblom skriver i 1838 at «Dalen, hvarigenom man härigrån får das till Ormem, förtjenar snarare att kallas en klyfta i fjället».²⁹³ Under veiutbyggingen i 1860-årene ble den nye veien lagt høyere opp i terrenget.

Det finnes flere reiseskildringer fra 1860-årene som beskriver Ormheim skysstasjon, og som gir et innblikk i det gjestgiveriet Elling overtok. Isabella Frances Copland var innom i juli 1860, og hun beskriver rommet hun fikk som «very poor», og konkluderer med at hun er svært skuffet over stasjonen selv om den var anbefalt.²⁹⁴ Lilla Bulyovszky besøkte Ormheim i

²⁸⁸ Bilton, *Two Summers in Norway, Volume II*, 1840

²⁸⁹ Bilton, 1840, s. 87

²⁹⁰ Tolfrey, 2019, s. 88

²⁹¹ Murray, 1858, s. 282

²⁹² Sitert i Rogan, 1986, s. 130

²⁹³ Lindblom, *Fragmenter af en resa i Norge år 1837, 1838*, s. 26

²⁹⁴ Copland, *Gamle Norge; or, Our holiday in Scandinavia*, 1860, s. 158-159

1864. Hun var ikke fornøyd med maten, for her fikk hun kun servert melk, ost og gammelt flatbrød.²⁹⁵ Selv om enkelte negative omtaler ikke er nok til å konkludere, kan det illustrere skysstelletts møte med turister som et nytt fenomen. De utenlandske turistene hadde en annen standard og forventning til innkvartering enn andre reisende i Norge, noe aktører som ville drive skysstasjoner og gjestgiverier etter hvert måtte innrette seg etter. Likevel blir Ormheim omtalt som «excellent quarters» i 1858 og 1871 i Murray.²⁹⁶ Skysstasjonene på Flatmark og Horgheim blir derimot omtalt som «small station» og «poor station».²⁹⁷ Stuguflåten ble omtalt som «no good».²⁹⁸ I Abelsted fra 1869 blir Ormheim omtalt som «Godt og billigt Logis».²⁹⁹ Onsums gjestgiveri blir derimot omtalt som «udmærket».³⁰⁰

1870-1884

Det var trolig fra 1869 at Elling var overhode på skysstasjonen. I folketellingen i 1875 står Elling oppført som skysstasjonsholder og poståpner.³⁰¹ Han fikk også stilling som poståpner etter kongelig resolusjon av 4.juni 1873.³⁰² En viktig grunn til det var at «gaarden Ormheim er meget søgt som Nattekvarter for Turister og Reisende og Er Poststasjon i Hovedruten mellem Kristiania og de romsdalske Steder».³⁰³ Som driver av fast skysstasjon var det en rekke forpliktelser som gjaldt. Blant annet måtte hest og kjøretøy måtte være klar innen 15 minutter. Man måtte ha et fast antall hester og kjøretøyer, samt skysskarer å kalle inn på kort varsel. Økonomisk sett var man innledningsvis avhengig av støtte fra det lokale skysslaget. Etter hvert kom det på plass statlige støtteordninger.³⁰⁴ Ifølge Arnfinn Engen trengte ikke skysstasjonene i Gudbrandsdalen statlig tilskudd, da de tjente godt nok.³⁰⁵ Det kan ha vært tilfelle i Romsdalen også etter hvert som turisttrafikken økt i omfang.

På grunn av den nye veien måtte Elling Ormheim sette opp et nytt stasjonsbygg.

Skysstasjonen så slik ut i 1870-årene, godt plassert inntil den nye veien:

²⁹⁵ Bulyovszky 1864, s. 149

²⁹⁶ Murray, 1871, s. 172

²⁹⁷ Murray, 1871, s. 172

²⁹⁸ Murray, 1871, s. 171-172

²⁹⁹ Abelsted, 1869, s. 13

³⁰⁰ Abelsted, 1869, s. 13

³⁰¹ Folketelling 1875 for 1539P Grytten prestegjeld. Hentet fra:
<https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01052342000160>

³⁰² Departementet for det Indre, 1874, s. 10

³⁰³ Departementet for det Indre, 1874, s. 10

³⁰⁴ Rogan, 1998, s. 168-169

³⁰⁵ Engen, 2009, s. 46



Figur 8 Ormheim i 1870-årene i retning Veblungsnes. Foto: Knud Knudsen/Normannsamlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1870. Gjengitt med tillatelse.

På bildet ser man at stasjonen ligger høyt i terrenget. Bygningen ser ut til å være i to etasjer med et loft. Til venstre for bygningen hadde man utsikt til Vermafossen. Olivia M. Stone, som besøkte Ormheim skysstasjon på sin Norgesferie i 1882, gir et innblikk i endringene på Ormheim.³⁰⁶ Hun viser til at Ormheim har et sommerhus og et vinterhus, men sommerhuset var ikke åpent på dette tidspunktet. Dermed måtte hun ned til vinterhuset.³⁰⁷ Rommet hun fikk i vinterhuset beskriver hun som «very small, close, and stuffy», og rett og slett ukomfortabelt. Hun fikk etter hvert tilbud av vertinnen i huset om å overnatte i sommerhuset. Rommene her var bedre, for hun ender opp med å anbefale Ormheim: «The station is clean and comfortable, and tea, bed, and breakfast for us both only cost kr. 3.60 or about 3s. 11d».³⁰⁸ I Murrays reisehåndbok fra 1880 blir Ormheim omtalt som «good quarters and cheap».³⁰⁹

Når det kommer til antall besøkende på Ormheim i 1870-årene, kunne jeg ha undersøkt skyssdagbøkene, men jeg har ikke prioritert dette i denne undersøkelsen, og vil heller vise til tall fra andre som har undersøkt. Tvinnereim viser til at det var 630 personer som skrev seg inn i gjesteboka på Ormheim i 1875.³¹⁰ Tvinnereim har også forsøkt å tallfeste inntektene som Ormheim skysstasjon kunne tjene dette året, basert på skyssprotokollen. Han kom frem

³⁰⁶ Stone, *Norway in June*, 1889, s. 18. Første utgave er fra 1882, og man kan anta at hun var i Norge mellom 1881 og 1882

³⁰⁷ Stone, 1889, s. 18

³⁰⁸ Stone, 1889, s. 18

³⁰⁹ Murray, 1880, s. 105

³¹⁰ Tvinnereim, 1976 s. 16-17

til at Ormheim kunne tjene minimum 1300 kroner, av innkvartering og elveutleie, noe som var verdt mer enn 20 kyr.³¹¹ Tallet er usikkert da flere sider i skyssprotokollen er vanskelig å tyde, og ofte kunne den være mangelfull med tanke på hvem som skrev seg inn, og hva de betalte for i løpet av et opphold.³¹² Det viser at det var betydelige summer å tjene for Ormheim. I tillegg var det en måte å skaffe seg kontantinntekter på, som han igjen kunne bruke på å kjøpe inn nødvendige varer, og til å gjøre forbedringer.

Ormheim la også nærområdet til rette for turistene. William Matthieu Williams skriver i 1859 at det var laget sti fra stasjonsbygningen på Ormheim til Vermafossen, og at det var bygd en plattform for turistene å stå på som gav dem «a fine view».³¹³ Ormheim samarbeidet også med Den Norske Turistforening (DNT), som han var kommisjonær for allerede i 1873. På stasjonen hadde han lagt ut innmeldingsprotokoller for foreningen som de reisende kunne skrive seg inn i.³¹⁴ Norsk fotturisme var også i ferd med å etablere seg utover 1870-årene gjennom DNT, og fra Ormheim ble det anbefalt fotturer til fjellet Storhatten. DNT viser i sin årbok fra 1877 at Elling Ormheim kan stille som fører, noe som viser at han var tildelt førerpatent av DNT.³¹⁵ Storhatten var også et populært turmål for utenlandske turister, noe Murray anbefaler i sine reisehåndbok fra 1880, og som DNT påpeker er mye besøkt av utenlandske turister i 1877.³¹⁶ I årboken til DNT i 1874 står det at «ved Slettafossen er med velvillig bistand af hr. Lensmand Landmark bleven opreist en solid og tydelig veiviser-tavle, [...] og at det overskydende er bleven anvendt til udbedring af gangstien hen til fossen».³¹⁷ Det er sannsynlig at Ormheim bidro til dette arbeidet, da fossen lå kun noen kilometer unna stasjonen, og at han i 1886 fikk midler til å utbedre denne broen.³¹⁸

Thomas Bennett

Thomas Bennett må også ha spilt en rolle for Ormheim, da Bennett tilknyttet seg stasjonsholderne på de rutene han anbefalte. Til gjengjeld måtte stasjonsholderne oppfylle en rekke betingelser. Det handlet om god kvalitet på kost og losji, hester og kjøretøy.³¹⁹ Dette skulle også gjelde for skysskarene, som fikk egne rom. Johan J. Setnes opplevde det selv i sin

³¹¹ Tvinnereim, 1976, s. 16-17

³¹² Tvinnereim, 1976, s. 16-17

³¹³ Williams, *Through Norway with Ladies*, 1877, s. 257

³¹⁴ DNT, 1873, s. 168

³¹⁵ DNT, 1877, s. 127

³¹⁶ DNT, 1877, s. 127 og Murray, 1880, s. 106-107

³¹⁷ DNT, 1874, s. 149

³¹⁸ DNT, 1883, s. 130

³¹⁹ Setnes, 1995, s. 16

tid som skysskar: «da også vi etter endt dagskjøring på ca. 60-70. km kunne bli likeså godt mottatt av stasjonsholderen som turistene, og kunne glede oss med god kveldsmat og en god, ren seng».³²⁰ I Bennett fra 1882 blir Ormheim stasjon omtalt som «Situation lovely. Very civil people; good food; en beds. A good place to dine at».³²¹

Statens Diligence

Statens Diligence spilte også viktig en rolle for Ormheims virksomhet. Ole Iversen som var vognmann, og foretok flere turer til Romsdalen i perioden, sier i et intervju i *Gudbrandsdølen* i 1924, at det var skysstasjonsdriverne som ville ha diligencefart, og som fikk myndighetene til å sette det igang.³²² Hvorvidt Elling Ormheim var for eller imot diligencen, har jeg ikke kilder til, men siden det ble opprettet diligence til Veblungsnes, kan man anta at han var med på å opprette diligence i Romsdalen. På Ormheim var det vanlig at de reisende med diligencen fikk middag og innkvartering, da det var over tre mil til Ormheim fra Veblungsnes. Ifølge Engen var det med hensikt at diligencen stoppet innom så mange stasjoner som en kunne, for at de også kunne tjene på det.³²³ Ormheim kunne da regne med fire oppdrag i uka for diligencen, og tjente da på utleie av hester, og kost og losji til de reisende. Ormheim hadde også ansvar for å sørge for at kuskene og skysskarene oppførte seg, og at det var skysskarer og hester tilgjengelig til avgangstidene. Som Onsum, var også Ormheim garantert en nettoinntekt på kr 1.60 per hest, per mil.

Dagliglivet på Ormheim

Driften av skysstasjonen og gårdsbruket reflekteres i husholdet til Ormheim. I folketellingen i 1875 hadde han én tjenestedreng, én skyssgutt, ei budeie, ei tjenestepike og ei barnepike.³²⁴ I tillegg hadde han tre barn under fire år. Moren, Guri, og søstera, Jørgine, var også tilknyttet husholdet, men er registrert under et annet husnummer. De hadde også en sypike hos seg. Arnfinn Engen påpeker at vertinna var en nøkkelfigur på skysstasjonene i Gudbrandsdalen: det var ofte vertinnene som de reisende skrev om.³²⁵ Dette var trolig tilfellet på Ormheim også, og Elling hadde da god hjelp fra sin søster, mor og kone. Knud Knudsen omtaler for

³²⁰ Setnes, 1995, s. 16

³²¹ Bennett, 1882, s. 41

³²² Fra turisttrafikkens barndom, *Gudbrandsdølen*, lørdag 13.september 1924

³²³ Engen, 2009, s. 37

³²⁴ Folketelling 1875 for 1539P Grytten prestegjeld. Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01052342000160>

³²⁵ Engen, 2009, s. 24

eksempel «Mor Ormheim» under sitt besøk i 1860, som sannsynligvis var Guri Ormheim, altså Ellings mor.³²⁶

Ormheim gav nok også arbeid og muligheter for inntjening til lokalbefolkningen i nærområdet. Han måtte ha skysskarer når det krevdes. I tillegg var elvefisket fra Ormheim populært, og fisketuristene trengte kleppere og andre tjenester. Turistene trengte også fjellførere. *Fetridge* fra 1883 skriver at det koster 4. kr med guide, og 4. kr med hest for turer til Storhatten fra Ormheim.³²⁷ Stasjonen kunne også tjene som utsalgssted for lokalbefolkningens hjemmelagde produkter. Det var flere som solgte reinsdyrskinn fra Ormheim, skriver William Matthieu Williams i 1877.³²⁸ Han hevder også at lokale jegere tjener mer på å guide turister enn å selge byttet.³²⁹ Da var det naturlig å ha Ormheim som utgangspunkt med tanke på overnatting, bespisning, proviant og leie av hester.

Oppsummering

Turisttrafikken hadde stor betydning for Elling Ormheim. Det gav han betydelig inntekter både av å tilby overnatting, bevertning og skyss, samt elveutleie. I perioden 1850-1880 tok Elling Ormheim over skysstasjonen og gjestgiveriet på Ormheim, som hadde skyss og innkvartert turister allerede fra 1830-årene. Man ser også at en økende turiststrøm gav ham et større handlingsrom, særlig ved hjelp av DNT til å utbedre nærområdet. Skysstasjonen fikk gode skussmål i reisehåndbøkene og reiselitteraturen fra perioden, til tross for enkelte negative bemerkninger. Nå vil oppgaven undersøke Ormheims virksomhet i møte med betydelige endringer i turisttrafikken som skjedde utover 1880-årene.

³²⁶ Knudsen, 1983, s. 271

³²⁷ Fetridge, *The American Travellers' Guides*, 1883, s. 4

³²⁸ Williams, 1877, s. 248

³²⁹ Williams, 1877 s. 250

Kapittel 3 – Turisttrafikken 1880-1914

3.1 Elling Ormheim del 2

Svak og rystende, men fremdeles åndsfrisk sitter den 89-årige hedersmann overfor mig og prøver å friske opp sine gamle minner. Sine velmaktsdager hadde Ormeim i tidsrummet 1880 til 1910, sier han. I den tid hendte det titt og ofte, at det satt opptil 130 turister om middagsbordene, mest tyskere og engelskmenn. Men spise ved samme bord – nei, det vilde ingen av de to germanske broderfolk.³³⁰

1880-1890

Elling Ormheim hevder selv at han opplevde sine velmaktsdager fra 1880 av. Det var også i disse årene at turisme ble en betydelig næring i Norge.³³¹ Ormheim var fortsatt et populært reisemål i 1880-årene. I 1884 søkte han om bidrag fra Romsdals amt til å legge om hovedveien til Veblungsnes, da det var for trangt på holdeplassen ved stasjonen, som han også brukte som gårdsplass.³³² Ordføreren i Grytten, Christian Thorke, viser til at:

touristrouten har nu forandret sig. De fleste Reisende kommer fra Molde eller Aalesund, overnatter paa Veblungsnæs eller Aak, kjøre saa til Ormheim, hvor Middag indtages, beser Slettefossen og vender derpaa tilbage til Ormheim, hvor der saaledes er mere Trafik end paa nogen anden Station i Romsdalen.³³³

Ormheim var et reisemål i seg selv, og ikke bare et nødvendig stopp for turer videre til Lillehammer eller Veblungsnes. Han mottok da et stort antall middagsgjester hver dag i sommersesongen. I tillegg var det flere som overnattet, særlig fisketuristene som gjerne bodde der over en lengre periode.³³⁴ På grunn av den økende turiststrømmen trengte han større boltreplass. Han ville gjøre veiarbeidet selv, men ønsket én tredjedel eller 200 kroner i bidrag.³³⁵ Romsdals amtsting avslo søknaden, selv om amtmannen uttalte at stasjonsbygningen ble flyttet «for de Reisendes Bekvemmelighed», og at det derfor var i det offentlige interesse å støtte Ormheim. Flertallet anså det for kun å være av privat interesse, og at det ville kostet mer enn det Ormheim hadde foreslått.³³⁶ Den betydelige turisttrafikken til Ormheim hang trolig sammen med at dampskipstrafikken i Romsdalsfjorden nå var effektiv og

³³⁰ Caspari, 1933, s. 17. Dikteren Theodor Caspari besøkte Elling Ormheim i anledning artikkelen *Turisttrafikken i Romsdalen i forrige århundre*

³³¹ Knutsen, 2009, s. 293

³³² Romsdals Amtstidende, lørdag 14. juni 1884, 1

³³³ Romsdals Amtstidende, lørdag 14. juni 1884, 1

³³⁴ Gjelsten viser til at det var et sportsfiskermiljø på Ormheim, blant annet gjennom en brite kalt Epps, som bodde Ormheim i flere perioder for å fiske, 2007, s. 281

³³⁵ Romsdals Amtstidende, lørdag 14. juni 1884, 1

³³⁶ Romsdals Amtstidende, lørdag 14. juni 1884, 1

regelmessig.³³⁷ I tillegg kom de fleste turistene med egne lystyachter, ifølge de Seve.³³⁸ Dette var altså før de første cruiseskipene kom til Veblungsnes.

En populær aktivitet for cruiseturistene, var landturer med hest og vogn. Fra Veblungsnes og Åndalsnes ble det arrangert turer til Flatmark, Horgheim og Ormheim, hvor det var vanlig å snu på Ormheim, akkurat slik Christian Thorke beskrev det. Det betydde en vesentlig økning i gjester per dag for Elling Ormheim. Den økende turisttrafikken gav Ormheim et enda større handlingsrom, som han også utnyttet: Han pusset opp og moderniserte skysstasjonen:



Figur 9 Ormheim i 1870-årene. Foto: Knud Knudsen/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1870. Gjengitt med tillatelse



Figur 10 Ormheim i 1880-årene. Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1887/1890. Gjengitt med tillatelse.

På bildene over ser man at bygningen fikk ny bekledning: fra tømmer til panel. Taket ser ut til å være løftet, slik at det er ganghøyde i begge etasjer, og et større loft med muligheter for flere soverom. Bygningen ser ut til å ha samme bredde og høyde. I tillegg fikk han satt opp en terrasse på vestsiden av huset, med utsikt til Vermasfossen:

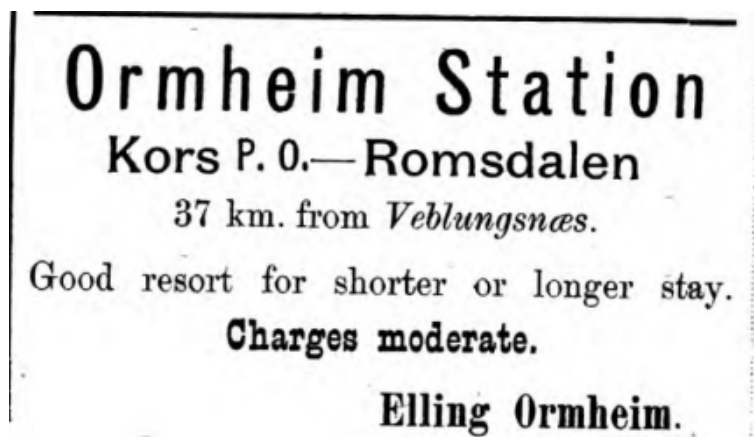
³³⁷ Tvinnreim, 1992, s. 131

³³⁸ De Seve, 1992, s. 76



Figur 11 Ormheim i 1880-årene. Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1890. Gjengitt med tillatelse.

Ifølge Beyers reisehåndbok fra 1887 hadde Ormheim nå 17 rom og 25 senger.³³⁹ I denne reisehåndboken er det også en annonse fra Ormheim:



Figur 12 Skjerm bilde av annonse fra Beyer's guide to western Norway, Olsvig, 1887, s. xxxiii. Offentlig eiendom. Hentet 10. mars 2022 fra: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=wu.89096290887&view=1up&seq=171&skin=2021>

Ormheim gjorde også andre endringer i 1880-årene. I 1885 sendte han brev til Departementet for det Indre om å få feste på Sandgrovbotnvatnet og tilstøtende tjern, imot at han innen fem år satte ut fisk, og at han fikk enerett på fisket i tjue år.³⁴⁰ Det fikk han, mot en avgift på 1 krone i året til Romsdal fogderi.³⁴¹ Sandgrovbotn lå bare noen hundre høydemeter og et par kilometer nord for Ormheim. Dermed fikk turistene mulighet til å drive fjellfiske. I 1889 fikk Ormheim etablert telegrafstasjon, og han meddelte nyheten til Beyers turistbyrå med telegraf.³⁴² *Bergens Aftenblad* skriver at: «Dette skyldtes væsentlig private Bestræbelser,

³³⁹ Olsvig, 1887, s. 60

³⁴⁰ Høyfjellskommisjonen, 1914, s. 26

³⁴¹ Høyfjellskommisjonen, 1914, s. 26

³⁴² Turistvæsenet, *Bergens Aftenblad* (Bergen: 1889-1942), torsdag 27. juni 1889

særlig Eieren af Ormheim Hotel, hr. Elling Ormheim». ³⁴³ Denne var kun åpen om sommeren, og til bruk for turisttrafikken. ³⁴⁴

Ormheim fortsatte også samarbeidet med DNT. I 1887 fikk han midler til å utbedre broen over Slettafossen. ³⁴⁵ 1889 søkte han om midler til å bedre tilgjengeligheten til et utkikkspunkt ved Kyllingfossen, som lå en kilometer fra Ormheim. ³⁴⁶ I 1892 fikk han 250 kr for å anlegge en enkel bro over elva mellom Ormheimfossen og Kyllingfossen. ³⁴⁷ Samarbeidet med DNT gav han sånn sett et større økonomisk handlingsrom.

1890-1900

Turisttrafikken fortsatt å øke i denne perioden. Fra 1886 til 1906 økte antallet turister til Norge fra 13 569 til 34 3342 i 1906. ³⁴⁸ Antall cruiseskipsturister økte fra 749 i 1886 til 8527 i 1906. ³⁴⁹ Handlingsrommet økte, og Ormheim gjorde stadig forbedringer. I 1890-årene utvidet han hotellet med ny bygning, hvor terrassen ble fjernet og byttet ut med balkonger på den nye bygget, som man ser i bildet nedenfor:



Figur 13 Ormheim 1912/1915 Foto: Edvard Sæterbø/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1887/1890. Gjengitt med tillatelse.

³⁴³ Turistvæsenet, Bergens Aftenblad (Bergen: 1889-1942), torsdag 27. juni 1889

³⁴⁴ Stavanger Amtstidende og Adresseavis, fredag 28. juni 1889, 2

³⁴⁵ DNT, 1887, s. 130

³⁴⁶ DNT, 1889, s. 157

³⁴⁷ DNT, 1893, s. 219

³⁴⁸ Foreningen for Reiselivet i Norge, 1907, s. 6

³⁴⁹ Foreningen for Reiselivet i Norge, 1907, s. 6 og Knutsen, 2009, s. 293

Dette hotellbygget var i sveitserstil. Flere andre hoteller i Norge og på Åndalsnes var også bygd i denne stilen mot slutten av 1800-tallet.³⁵⁰ I panteregisteret fra gården Ormheim, er det tinglyst en obligasjon fra Elling Ormheim til Molde sparebank på kr 6000 i 1890, som kan ha vært i forbindelse med det nybygde hotellet.³⁵¹ Dette bygget gav han større kapasitet. *Bennett* fra 1892 viser til at «the hotel has a lovely situation. Very civil people; excellent food; dining room seating 100 persons: 3 drawing rooms; good night quarters; 35 good spring mattresses». ³⁵² Det viser at han økte overnattingskapasiteten med 10 sengeplasser, i tillegg til å ha tre salonger og plass til 100 spisegjester. Skysstasjonen på Ormeheim var blitt et moderne hotell.

Det å servere middag til 100 gjester må ha krevd en godt organisert virksomhet med tanke på mat, oppbevaring av mat, oppvask og rydding, servering og liknende. Ormheim fikk også bevilling til å skjenke øl og vin for reisende og faste spisegjester.³⁵³ Det utgjorde en betydelig inntektskilde for hoteller i denne perioden.³⁵⁴ I tillegg kunne det være opp mot 35 personer som overnattet, hvor vasking og rydding av rom, servering av frokost og annen bevertning var nødvendig. Samtidig hadde han et gårdsbruk å drive. Sann sett kunne det være hektiske dager på Ormheim utover 1890-årene.

Turistvirksomheten involverte trolig hele husholdet, i tillegg til naboer. I 1891 hadde Ormheim ni barn, hvor fire av dem var under ti år. De to eldste døtrene hadde stilling som «husgjærning», og de to eldste sønnene hadde stilling som «gaardsarbeide». I tillegg hadde Ormheim tre tjenere, hvorav ei hadde «husgjærning» som stilling, ei hadde «kreaturstel», og én hadde «jordbrugsarbeide». ³⁵⁵ I 1900 var det ni i husholdet, hvor tre av barna var involvert i gårdsarbeidet, i tillegg hadde han en tjenestepike, en kjøkkenpike og en skyssgutt.³⁵⁶ I 1903 la Elling ut en annonse etter «en kvik gut, som taler engelsk» til hotellet.³⁵⁷ Man kan også at anta at lokalbefolkningen bidro som tidligere. Hotel Ormheim ble et turistsentrum øverst i Romsdalen, og som da gav et økt handlingsrom for flere enn bare Elling Ormheim.

³⁵⁰ Tvinnereim, 1992, s. 323 OG

³⁵¹ SAT, Romsdal sorenskriveri, SAT/A-4149/1/2/2Aa/L0014: Panteregister nr. 14, s. 149. Hentet fra: <https://media.digitalarkivet.no/view/25855/151>

³⁵² Bennett, 1892, s. 97

³⁵³ Romsdals Budstikke, tirsdag 21. desember 1897

³⁵⁴ Thon, 1993, s. 17

³⁵⁵ Folketelling 1891 for 1539 Grytten herred. Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01053050002960>

³⁵⁶ Folketelling 1900 for 1539 Grytten herred. Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01037395001490>

³⁵⁷ Romsdals Budstikke, onsdag 24. juni 1903, 3

Ormheim stilte fortsatt opp som fjellfører. *Dahl* fra 1892 viser til at Daniel Kylling og Elling Ormheim kan guide turister opp fjellet Storhatten.³⁵⁸ Festet på Sandgrovbotnvatnet fikk han forlenget i 1906. Ormheim hadde også Liasætra, på sørsiden av elva, som turistene kunne besøke. I 1900 hadde Ormheim også fått utvidet sine lakserettigheter i Rauma elv, en strekning som nå var på to mil.³⁵⁹ Ormheim leide blant annet ut elva via Konsul Bejer i Bergen, og i 1906 var det 17 personer som leide Ormheims del av elva.³⁶⁰

Statens Diligence

Diligencen ble aldri særlig populær i Romsdalen. I 1888 var det kun 160 passasjerer på Veblungsnesruten.³⁶¹ Det er et lavt tall med tanke på at det kunne være over 100 hester som trafikkerte opp og ned Romsdalen på én dag. Likevel bestemte Stortinget at ruten skulle opprettholdes dette året.³⁶² I innstillingen om bevilgning til diligencen i 1898, vises det til en uttalelse fra 56 vognmenn og én stasjonsholder fra Grytten, som ville avvikle diligencen.³⁶³ Jeg vet ikke om Ormheim var den ene stasjonsholderen, da det ikke kommer frem. I uttalelsen er vognmennene og stasjonsholderen bekymret for den konkurransefordelen som stasjonsholderne har ved at de får betaling gjennom postbefordringen, og er sikret god skyssbetaling grunnet lovverket.³⁶⁴ Vognmennene mener også at stasjonene er levedyktig uten statsstøtte. Ormheim var blant annet poståpner fra 1873 og fikk da betaling gjennom postbefordringen. I tillegg gjorde han store investeringer i skysstasjonen, og det kan tyde på at han kunne greie seg uten støtte. Uansett ble det bestemt at sommeren 1898 var den siste med diligencefarten mellom Otta og Åndalsnes.³⁶⁵ Dermed mistet han inntektene som han var sikret gjennom diligencen, men trolig var inntektene fra diligencen betydelige mindre enn det han tjente på cruise- og fisketurister.

1900-1910 Cruiseskip på godt og vondt

Amtmannen i Romsdal hadde tall på hvor mange cruiseturister som kom til Åndalsnes i sin beretning fra 1906-1910:

³⁵⁸ Dahl, 1892, s. 173

³⁵⁹ Gjelsten, 2007, s. 281

³⁶⁰ Skiri, 2012, s. 103

³⁶¹ Departementet for det Indre, 1889, s. 2-4

³⁶² Departementet for det Indre, 1889, s. 2-4

³⁶³ Departementet for det Indre, 1898, s. 64-65

³⁶⁴ Departementet for det Indre, 1898, s. 65-65

³⁶⁵ Departementet for det Indre, 1898, s. 64-65

For A a n d a l s n e s foreligger kun opgave for de egentlige turistskibe og kun for aarene 1907-1910:

i 1907.	58 skibe med	4 350 turister.
« 1908..	61 = « -	8 648 «
« 1909..	62 = « -	8 567 «
« 1910..	58 = « -	7 375 «
<hr/>		
1907- 1910, . . 239 skibe med 28 840 turister.		

Figur 14 Skjerm bilde fra Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1906-1910, s. 20. Hentet 1. desember 2021 fra: https://www.romsdal-sogelag.no/uploads/kjeldeskrift/Amtmann_1906_10.pdf

Amtmannen oppgir ikke hva tallene er basert på, men man kan anta det var passasjerlister fra båtene. Det var trolig ikke alle som tok turer til Ormheim. Likevel ser man et økende antall cruiseturister, og at Romsdalen var en populær cruisedestinasjon.

Selv om cruisetrafikken bidro til den økte turisttrafikken, var den også en trussel mot skysstasjonene og hotellene. Amtmannen i Romsdal var bekymret for hotellenes lønnsomhet som følge av den korte turistsesongen, innbyrdes konkurranse og at «turiststrømmen stadig mere og mere benytter sig af de saakaldte «flydende Hoteller».³⁶⁶ Cruiseturistene fikk alle måltider servert ombord i båten, og innkvarteringen holdt ofte høyere standard enn på hotellene i Norge. Det var derfor de ble kalt «flytende hoteller». Ferdinand Scarlett skriver i en artikkel fra 1902 at

Ethverts Lands Hoteller afspeiler i høi Grad Velstanden i det Land hvori de er. Norge er et fattigt og uproduktivt Land, og man bør derfor ikke vente for meget af dets Hoteller.³⁶⁷

De «flytende hoteller» fikk en negativ innvirkning på Ormheims virksomhet da flere cruiseselskaper sløyfet Ormheim som stoppested, og snudde heller på Flatmark eller Horgheim. Ifølge Setnes ble nesten alle landturene lagt til Horgheim i 1905.³⁶⁸ Her kunne jeg ha analysert skyssdagbøkene til Ormheim for å se hvilken innvirkning det hadde, noe jeg ikke har prioritert i denne oppgaven. Ormheim opplevde likevel sine velmaktsdager i disse årene. For ifølge Scarlett var det kun de mindre selskapene som kuttet turene til Ormheim.³⁶⁹ Orientkompaniet, som var et av de større selskapene på denne tiden, med skip som «Chimborazzo», «Garonne» og «Lusitania», fortsatte å sende sine turister til Ormheim.³⁷⁰

³⁶⁶ Det Statistiske Centralbyraa, 1906, s. 14

³⁶⁷ Scarlett, 1921, s. 285

³⁶⁸ Setnes, 1995, s. 77

³⁶⁹ Scarlett, 1921, s. 226

³⁷⁰ Scarlett, 1921, s. 226

Når det kommer til standard på Ormheims hotell, skriver Scarlett at Ormheim var «almindelig bekjendt blandt de engelske Reisende for sin Venlighed og det gode Stel i hotellet».³⁷¹ Scarlett kjente nok til de fleste hoteller i Norge på denne tiden. Også reisehåndbøkene fra denne perioden gir Ormheim gode skussmål. I *Nielsen* fra 1908 blir det beskrevet som «meget godt kvarter; mange soveværelser; stor Spisesal; anbefalet for længre Ophold».³⁷² Ormheim var altså velrenommert av sentrale reiseaktører i denne perioden. Han hadde også stor kapasitet til innkvartering, servering og skyssing av turister, og var da motstandsdyktig overfor de flytende hotellene. På Åndalsnes var det tre hotelleiere som måtte selge seg ut av økonomiske årsaker mellom 1890 og 1910, noe jeg vil komme tilbake til i kapitlet om Arne Mjelva. Det viser at hotellvirksomheten i Romsdalen slet til tross for den økende turisttrafikken, men Ormheim holdt det gående.

I 1910 var Ormheim blitt enkemann, og kun én sønn var igjen på gården, som var «sysselsat med gaardsarbeide». I tillegg hadde han én tjenestegutt som var «sysselsat med postkjøring og gaardsarbeide», én husholderske og en tjenestepike «sysselsat med kreaturstel».³⁷³ Han har fortsatt stilling som stasjonsholder i folketellingen det året.³⁷⁴ I tillegg er han oppført som hotellvert i forbindelse med datterens vielse det samme året.³⁷⁵ Men det var også det siste året av hans velmaktsdager.

1912-1914 Raumabanen og dens konsekvenser

Turisttrafikken fortsatt å øke utover fra 1910 til 1914. I 1912 ble det registrert 46 234 turister i Norge, hvorav 9586 kom med cruiseskip.³⁷⁶ I *Bennett* fra 1912 blir Ormheim omtalt som «Meget godt og hyggeligt Hotel».³⁷⁷ I *Cook* fra 1914 blir det omtalt som «Very good quarters», men det står også at «the hotel has been transferred to the railway which is being constructed».³⁷⁸

³⁷¹ Scarlett, 1921, s. 226

³⁷² Nielsen, 1908, s.8

³⁷³ Folketelling 1910 for 1539 Grytten herred. Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036774001823>

³⁷⁴ Folketelling 1910 for 1539 Grytten herred. Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/source/36774>

³⁷⁵ Klokkerbok for Grytten prestegjeld, Grytten sokn 1910-1937 (1539P). Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/source/2692>

³⁷⁶ Knutsen, 2009, s. 293

³⁷⁷ Bennett, 1912, s. 36

³⁷⁸ Cook, 1913, s. 164

«Kommunikasjonsevangeliet» gav Ormheim muligheter til å gjøre turist- og reisetrafikk til en viktig binæring for seg. Jernbanen, som er et sentralt satningsprosjekt, var derimot fatal for hans virksomhet.³⁷⁹ Da utbyggingen av Raumabanen ble satt igang i 1912, leide han ut deler av hotellet til arbeiderne og ingeniørene.³⁸⁰ Dermed måtte han ofre deler av sin turistvirksomhet, noe som trolig hadde negativ innvirkning på driften av hotellet. Det ble tydelig året etter. Da stod det i *Romsdals Budstikke* at «Elling Ormheim har sagt op Skysstationsholdet paa Grund av den nye Tingenes Tilstand. [...] hele den nye Hotel- og Stationsbygning er tat i Bruk for Jernbanen».³⁸¹ Sannsynligvis fikk Ormheim en betydelig kompensasjon for dette, men turistvirksomheten var et lukket kapittel. Fredrik Kylling på gården Kylling overtok som skysstasjonsdriver.³⁸² Den 14. juni 1913 annonserte Ormheim at han auksjonerte bort alt av hotellinventar da hotelldriften var opphørt.³⁸³ Den 9. august 1913 står det at han ønsker å bli fritatt ansvaret for rikstelefonen.³⁸⁴ Dermed ble Hotel Ormheim og skysstasjonen avviklet mellom 1912 og 1913.

Epilog

Ormheim fortsatte å bo på gården under jernbaneutbyggingen, helt frem til sin død i 1933. Blant annet overlevde han et snøras i 1926 som tok med seg deler av jernbanen, og deler av hotell- og gårdsbygningen. Han mistet betydelige verdier i sølvtøy og antikke gjenstander som han hadde samlet.³⁸⁵ I *Morgenbladet* den 20. februar 1933 kunne man lese at:

Med Elling Ormheim er en av bygdens i sin tid mest driftige menn og herredets for tiden næst eldste innvåner vandret bort. Ved siden av sin gårdbrukervirksomhet drev avdøde Ormheim skysstasjon og ofret meget på å oparbeide stedet for turister.³⁸⁶

Oppsummering

Den økende turisttrafikken fra 1880-årene gav Elling Ormheim et større handlingsrom enn tidligere. Det ble tydelig da han gjorde skysstasjonen om til et moderne hotell for den tiden å være. Investeringen kom trolig av økte inntekter som følge av turisttrafikken, og at han satset på at trafikken ville øke. Samtidig så man at handlingsrommet hans ble kraftig begrenset av utbyggingen av Raumabanen, da han måtte legge ned sin turistvirksomhet.

³⁷⁹ Høgslund, *Raumabanen: utgitt til banens åpning den 29. november 1924*, 1924, s. 6

³⁸⁰ *Morgenbladet*, mandag 20. februar 1933, 2

³⁸¹ *Raumabanen, Romsdals Budstikke*, 1913, tirsdag 18. mars, 1

³⁸² *Romsdal*, lørdag 9. august, 1913, 1

³⁸³ *Romsdal*, lørdag 14. juni, 1913

³⁸⁴ *Romsdal*, lørdag 9. august, 1913, 1

³⁸⁵ *Gudbrandsdølen*, lørdag 12. juni 1926, 2

³⁸⁶ *Morgenbladet*, mandag 20. februar 1933, 2

3.2 Arne Mjelva

Arne Mjelva het han, gårdmannssønn fra Mjelva nederst i Romsdalen. Kom efter flere års ophold i Amerika – hvor han hadde brukt sine øine godt og lært engelsk – tilbake til hjembygden. Her blev han agent for Cook, og takket være sin sterke og myndige personlighet, snart lederen av hele turisttrafikken. Gud nåde den vognmann og skyssgutt som viste opsetighet!

Theodor Caspari.³⁸⁷

Kort biografi

Arne Pedersen Mjelva ble født den 17. juni 1847 på gården Mjelva i Grytten herred.³⁸⁸ Faren het Peder Hansen Mjelva, og moren Kari Jensdatter, begge fra Luster i Sogn.³⁸⁹ De flyttet til Mjelva i 1845, og fikk til sammen seks barn, der Arne var det tredje barnet. I 1869 emigrerte han til USA. Der arbeidet han tre år i turisttrafikken ved Stillehavskysten i California.³⁹⁰ I 1879 vendte han tilbake til Romsdalen, og året etter giftet han seg med Laura Birkeland Landmark, datteren til Andreas Landmark og Hanna Helene Birkeland på Hotel Aak.³⁹¹ Arne tok over farsgården i 1880, og hadde stilling som gårdbruker og vognmann.³⁹² I turisttrafikken var han involvert med egen vognmannsforretning, som lokalagent for Thomas Cook og andre turistselskaper, og var styremedlem i Park Hotel. Han var også en av de første til å bruke automobil i skysstrafikken. Han døde den 6. november 1922, og hadde ingen etterkommere.

³⁸⁷ Caspari, 1933, s. 25

³⁸⁸ Ministerialbok for Grytten prestegjeld, Grytten sokn 1818-1853 (1539P). Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/view/255/pd00000040484780>

³⁸⁹ Folketelling 1865 for 1539P Grytten prestegjeld. Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01038293001870>

³⁹⁰ Scarlett, 1921, s. 222

³⁹¹ Ministerialbok for Grytten prestegjeld, Grytten sokn 1854-1886 (1539P). Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/view/327/pv00000003065283>

³⁹² SAT, Romsdal sorenskriveri, SAT/A-4149/1/2/2Aa/L0012: Panterregister nr. 12, s. 156. Folketelling 1891 for 1539 Grytten herred. Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01053050001962>



Figur 15 Arne Mjelva. Foto: Ukjent. Skjerm bilde fra Turistlandet av Ferdinand Scarlett, 1921, s. 226. Offentlig eiendom, Hentet 15. mai 2022 fra:
<https://www.nb.no/items/2a5e421a9d8048afd391dc12d62e6239?page=229&searchText=arne%20mjelva>

Fra skyssgutt til vognmann

Jeg har ikke funnet noen opplysninger om Mjelva var involvert i skysstrafikken før han dro til Amerika i 1869. Gården han vokste opp på, er registret med to hester i folketellingen fra 1865.³⁹³ Den lå rundt fem kilometer unna Veblungsnes og Åndalsnes, og rundt én kilometer unna Hotel Aak. I tillegg påpeker Scarlett at Mjelva han hadde godt håndlag med hester, og at det var skyssing med hest han tok seg arbeid med i USA.³⁹⁴ Man kan da anta at Mjelva hadde vært skysskar fra han var ung.

Som flere andre i Romsdal på denne tiden, emigrerte Mjelva til USA.³⁹⁵ Hans eldste bror, Hans, dro til Amerika før 1865.³⁹⁶ Trolig var det en grunn til at Arne kom etter. Han ankom Quebec i Canada den 7. juli 1869.³⁹⁷ Siden den datoen har jeg ikke funnet noe kildemateriale som dekker Mjelvas virksomhet i USA, med unntak av Scarlett, som skriver at Mjelva arbeidet i tre år i turisttrafikken ved Stillehavskysten i California, for «The Santa Cruz and

³⁹³ Folketelling 1865 for 1539P Grytten prestegjeld. Hentet fra:
<https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01038293001873>

³⁹⁴ Scarlett, 1921, s. 222

³⁹⁵ Ministerialbok for Grytten prestegjeld, Grytten sokn 1854-1886 (1539P). Hentet fra:
<https://www.digitalarkivet.no/view/291/pu00000000200374>. Det utvandret 22 600 mennesker fra Romsdals amt i perioden 1845 til 1905, Tvinnereim, 1992, s. 41

³⁹⁶ Folketelling 1865 for 1539P Grytten prestegjeld. Hentet fra:
<https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01038293001873>

³⁹⁷ Government of Canada, 2015.

San Mateo Coach».³⁹⁸ Ifølge Setnes dro Arne Mjelva to ganger til USA i perioden.³⁹⁹ I 1874 blir han nemlig nevnt i *Romsdals Budstikke*, som en av to lokale førere engasjert av en engelsk fjellklatrer med navn Mr. Carpenter, som forsøkte å bestige Romsdalshornet. Men som mange andre, mislyktes de.⁴⁰⁰

Mjelva arbeidet som postilion i USA, som er omtrent det samme som skysskar.⁴⁰¹ Santa Cruz og San Mateo, var en av flere stoppesteder på ulike «stage coach»-ruter i området rundt San Fransisco.⁴⁰² Jeg har likevel ingen kilder til Arnes virksomhet, eller til «The Santa Cruz og San Mateo Coach», men en kan hevde at han satt igjen med kunnskap, erfaringer og ressurser etter dette arbeidet, og som sannsynligvis påvirket hans måte å drive forretninger på

1880-1900 Tilbake i Romsdalen

Da jeg ud paa Forsommeren i 1879 kom hjem, var der allerede kommet Reisende til Aak, og der var ingen Tid til at anskaffe nogenlunde tilfredsstillende Kjørerredskaber for den Sommer, jeg maatte derfor nøie mig med at male og pudse op en gammel Skranglekjærre, som tilhørte min Far, og dermed fik det staa til for det Aar. Jeg trøstede mig med, at det reisende Publikum ikke var forvænt med Kjørerredskaber eller anden Luxus her i Landet i de Dage. Min Tid var desuden ogsaa optaget med mit Gaardsbrug, og undertiden reiste jeg som Tolk med Engelskmænd i de omliggende Distrikter.⁴⁰³

Ut ifra brevet etablerte han seg umiddelbart i turistnæringen i Romsdalen, både som vognmann og som tolk. Samtidig var han gårdbruker, for året etter overtok han farsgården fra sin far Peder, ifølge skjøtet på gården.⁴⁰⁴ Mjelva skriver videre til Scarlett at:

Da den næste Turistsæson kom, var jeg imidlertid bedre rustet med tidsmessige Kjøretøier, flere Heste og Kuske. Den stadig øgende Trafik gjorde det stadig nødvendig at anskaffe flere og flere Vogne og Heste, og jeg maatte overlade al Kjøring til mine Kuske, for selv at møde de Reisende ved Ankomsten, som havde bestilt Skyds paa Forhaand hos mig.⁴⁰⁵

³⁹⁸ Scarlett, 1921, s. 221-223

³⁹⁹ Setnes, 1995, s. 80-81

⁴⁰⁰ Romsdals Budstikke, torsdag 24. juni 1926, s. 1. Romsdalshorn ble første gang besteget i 1828 av to lokale romsdalinger: Kristen Hoel og Hans Bjermeland. Dette ble så én myte i lokalbefolkningen og for turistene, helt til danske Carl Hall besteg Romsdalshorn i 1881 etter seks mislykkede forsøk. Hall kunne bekrefte at Hoel og Bjermeland hadde vært der på toppen da de fant en menneskeskapt varde på toppen. Iver Gjelstenli, 2020, *Årstall for Romsdalshorns første bestigning*. Hentet fra: <https://tindemuseet.no/blog/romsdalshorn-aarstall>

⁴⁰¹ Definisjon: «one who rides as a guide on the near horse of one of the pairs attached to a coach or post chaise especially without a coachman». Hentet fra: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/postilion>

⁴⁰² Appletons' hand-book of American travel. Western tour, 1873.

⁴⁰³ Brev fra Arne Mjelva til Ferdinand Scarlett, sitert i Scarlett, 1921, s. 222-223

⁴⁰⁴ SAT, Romsdal sorenskriveri, SAT/A-4149/1/2/2Aa/L0012: Panteregister nr. 12, s. 156. Hentet fra: <https://media.digitalarkivet.no/view/25853/172>

⁴⁰⁵ Scarlett, 1921, s. 222-223

Hvis man antar at «næste Turistsæson» var året etter 1879, hadde Mjelva etablert sin vognmannsforretning i 1880. Ifølge Setnes opptrådte han som vognmann på Veblungsnes i 1883.⁴⁰⁶ For tidlig i 1880-årene gikk den største delen av turisttrafikken i Romsdalen over Veblungsnes. Enten tar Setnes feil årstall for når Mjelva startet opp, eller så var Mjelva kun involvert i skyssingen til og fra Hotel Aak, eller med andre oppdrag. For i Bennetts reisehåndbøker fra 1880, 1882 og 1886 blir han omtalt som:

a small farmer living within an English mile of Hølgenæs is an excellent fisherman, boatman, and guide, and will be found most useful in either of these capacities. He speaks English fluently.⁴⁰⁷

Fra 1880/83 etablerte Mjelva seg i turistnæringen i Romsdalen i ulike kapasiteter. Han drev en vognmannsforretning med flere hester, vogner og kusker. Turistene kunne bestille turer gjennom han. Han var også tolk og klepper for engelske turister. Turisttrafikken ga Mjelva et stort handlingsrom, og det viser at det bare var gjestgivere og skysstasjonsdrivere som kunne tjene på turist- og reisetrafikk i denne perioden. Det var også den private vognmannstrafikken som Mjelva satset videre på.

Åndalsnes vokser frem

De første cruiseskipene valgte Veblungsnes som havn.⁴⁰⁸ Derfor var det naturlig for Mjelva å etablere seg som vognmann der. Mjelva mottok da turistene ved havna, og fordelte skyssoppdrag til de fremmøtte skysskarene som stilte med hans hester og kjøretøyer, og sendte dem av gårde til Hotel Aak, hvor hans svigerforeldre fortsatt holdt på, eller på landturer til Horgheim, Flatmark, Ormheim, eller andre steder. Samtidig var Åndalsnes i ferd med å bli et betydelig havnested. Det har sammenheng at det ble anlagt dampskipskai, og riksvei fra Aak til Åndalsnes i 1869.⁴⁰⁹ Det stod allerede i Murray fra 1871 at man burde gå av på Åndalsnes og ikke Veblungsnes, for førstnevnte «is the most convenient port for Hotel Aak and the Romsdalen».⁴¹⁰ Åndalsnes var derimot et lite kjent turistsenter på denne tiden, og som dikteren Theodor Caspari beskriver det: «Åndalsnes var ennu bare en liten ansamling av gamle uflidde rønner og båtnøst».⁴¹¹

⁴⁰⁶ Setnes, 1995, s. 79

⁴⁰⁷ Bennett, 1886, s. 70

⁴⁰⁸ Scarlett, 1921, s. 221

⁴⁰⁹ Setnes, 1995, s. 65

⁴¹⁰ Murray, 1871, s. 173

⁴¹¹ Caspari, 1933, s. 24

Det endret seg da en pensjonert skipskaptein kom til Romsdalen. Han het Caspar Lossius. I 1885 kjøpte han en gjestgivergård på Åndalsnes, som den tidligere eieren, Jørgen Åndal, hadde satt i stand i 1870-årene.⁴¹² Åndal emigrerte til USA, for en stund. Lossius moderniserte gjestgiveriet, og kalte det «Hotel Bellevue», og kunne tilby 20 rom og 36 senger.⁴¹³ Han ble en ivrig forkjemper for å flytte turisttrafikken over til Åndalsnes. I tillegg satte Per Kylling opp «Hotel Romsdalshorn» i 1889, som hadde 15 værelser og 23 senger.⁴¹⁴ Hans Unhjem satte opp Hotel Hølgenes i 1891, som lå noen kilometer oppover dalen, og som tok imot turister som kom fra Veblungsnes og Åndalsnes.⁴¹⁵

Etter et par år kom Jørgen Åndal tilbake til Åndalsnes med sine sønner, og krevde gården til Lossius, med hotellet inkludert, tilbake på odel.⁴¹⁶ Det fikk de. Familien Åndal overtok driften av Hotel Bellevue. Lossius gav seg likevel ikke. Han hadde sikret seg nabotomta, og satte opp et nytt hotell, som han kalte «Grand Hotel Bellevue», som vist i figur 17, lå hotellene på en høyde overfor havna, og med utsikt til Romsdalshorn og Trolltindene på baksiden. Dette hotellet hadde 41 rom og 50 senger.⁴¹⁷ Det utviklet seg en hotellkrig mellom Åndal og Lossius, da de forsøkte å kapre hverandres turister. Midt i denne konflikten stod Arne Mjelva. I *Nielsen* fra 1893 står det at «Vognmand Mjelva anbefales af Aandal».⁴¹⁸



Figur 16 Grand Hotel Bellevue til venstre. Hotel Bellevue til høyre. Foto: L. Sødahl og Sponland/Normannsamlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1900:1911. Gjengitt med tillatelse.

⁴¹² Setnes, 1995, s. 81

⁴¹³ Beyer, 1887, s. 159

⁴¹⁴ Setnes, 1995, s. 86

⁴¹⁵ Setnes, 1995, s. 83-84

⁴¹⁶ Næss, *Grand Hotel Bellevue*, 2015, s. 93-94

⁴¹⁷ Bennett, 1892, s. 100

⁴¹⁸ Nielsen, 1893, s. 302

Åndalsnes' fremvekst som turistsentrum, hadde vesentlig betydning for Arne Mjelva. For Åndalsnes ble fast anløpssted for cruiseskipene i 1890-årene. Mjelva spilte sannsynligvis en rolle i denne overgangen. Ifølge han selv hadde man «med eller uden Grund beskyldt mig for denne pludselige Forandring: men hvorom alting er, havde Aandalsnæs en stor og rummelig Havn, og Holdepladsen var ogsaa mere rummelig end paa Veblungsnæs».⁴¹⁹ Setnes er ikke enig i vurderingen av havneforholdene: kaia på Veblungsnæs var god nok, og dampskip la fortsatt til på Veblungsnæs i denne perioden.⁴²⁰ Mjelva påpeker også at «Indvaanerne saa skjævt til Skydserne», noe som var tilfellet for Onsum.⁴²¹ *Bennett* fra 1892 fraråder å legge seg til på Veblungsnæs over flere dager på grunn av trafikkstøy, og støy fra rekrutter om sommeren.⁴²² Dermed var det naturlig å flytte turisttrafikken over til Åndalsnes.

Arne Mjelva – Carriage Proprietor

Mjelva etablerte seg på Åndalsnes med eget kontor rett ved landgangsvorren, som man ser i figur 18 og 19.⁴²³ Dermed var han sentralt plassert og hadde full oversikt da turistene steg i land. Kontoret hadde også vognhus i underetasjen, og tillegg eide han en større holdeplass ved landgangsvorren. Jeg har ikke funnet noen opplysninger i panteregistrene om Mjelva fikk bygsel eller skjøte på et grunnstykke på Åndalsnes. Men ifølge panteregisteret for gårdsnummer 26 under gårdsnavn Åndal, fikk Peder Pedersen Mjelva bygselskontrakt i 1883.⁴²⁴ Peder Pedersen Mjelva var Arnes bror. Dermed kan det være at Arne leide bygget av Peder. For i 1916 var det Peders sønn, altså Arnes nevø, som overtok dette bygget.⁴²⁵ Gården Åndal bygslet ut en rekke eiendommer i havneområdet på Åndalsnes mot slutten av 1800-tallet, og gårdsnummer 26 er tilknyttet havneområdet. Med sitt kontor ble det tydelig for turistene hvor de skulle bestille skyss, for på kontorbygningen stod i stor skrift: «Arne Mjelva – Carriage Proprietor»:

⁴¹⁹ Sitert i Scarlett, 1921, s. 223

⁴²⁰ Setnes, 1995, s. 82

⁴²¹ Scarlett, 1921, s. 223

⁴²² Bennett, 1892, s. 99

⁴²³ Scarlett, 1921, s. 224

⁴²⁴ Romsdal sorenskriveri, SAT/A-4149/1/2/2Aa/L0012: Panteregister nr. 12, s. 175. Hentet fra: <https://media.digitalarkivet.no/view/25853/189>

⁴²⁵ Bugge, *Møre fylkes næringsveie i tekst og bilder*, 1928, s. 339



Figur 17 Fra Åndalsnes mellom 1900-1916. Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek. Årstall ikke oppgitt. Gjengitt med tillatelse.

Denne bygningen stod altså rett ved landgangsvorren, og skysskarene stilte seg opp med sine hester og kjøretøyer i en lang rekke rett foran kontoret hans, som på bildet nedenfor:



Figur 18 Åndalsnes mellom 1900-1910. Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1900-1910. Gjengitt med tillatelse.

Det som gjorde Mjelva til en leder i turisttrafikken, var til dels tilknytningen til cruiseselskapene og reisebyråene. Dette gav han også et større handlingsrom. Ifølge Scarlett

fikk Mjelva «hele Ansvaret for Bestillingernes ordentlige Udførelse».⁴²⁶ De fleste bestillinger av landturer fra cruiseskipene gikk da gjennom han, i tillegg til at turister fra lystyachter og rutebåter kunne forhåndsbestille hos han. Mjelva var også agent for Thomas Cook i 1890-årene. Både i 1892 og 1893 er Arne Mjelva oppført som Cook-agent i Romsdalen i byråets markedsføringsmateriale.⁴²⁷ Han hadde ansvar for et «sub-agency», det vil si at han hadde fullmakt til å selge reisebilletter og hotellkuponger til turistene.⁴²⁸ Som Cook-agent var Mjelva synlig nede på holdeplassen, da han bar en hatt hvor det stod «Cook» i bremmen, som man så vidt ser i figur 16. Mjelva ble annonsert som kontaktperson i reisemagasinet *Cook's Excursionist and Home and Foreign Tourist Advertiser* og i reisehåndbøkene.⁴²⁹ Et symbol på at han var den øverste vognmannen i Romsdalen var da han fikk æren av å være skysskar for keiser Wilhelm II da han besøkte Romsdalen i 1890. Mjelva fikk en brystnål av keiseren som takk.⁴³⁰

Mjelvas innflytelse fulgte også av at han samarbeidet med flere vognmenn i Romsdalen. Setnes viser til at disse vognmennene ble kalt Arne-karerer.⁴³¹ Midtgaard kaller ordningen «hophester», men er trolig det samme.⁴³² Det var en form for sameie hvor Mjelva og Arne-karene kjøpte hver sin andel i en hest. Mjelva skulle sikre skyssoppdrag til hesten, mens Arne-karen skulle stå for foring, stell og skysskarer. Ifølge Setnes kunne de på én sesong få 350 kr per hest for skyssingen, og da 175 kr delt mellom Arne og Arne-karene.⁴³³ Én hest kostet derimot 300 kr ifølge Setnes, og man fikk da liten fortjeneste om man solgte hesten etter et år. Han nevner ikke til hvilke år dette gjaldt, ei heller hvem som var Arne-kar, men det viser at en sosial orden var i ferd med å etablere seg på i turisttrafikken på Åndalsnes.

Samarbeidet med hotellene var også viktig. En vesentlig del av hotellenes driftsgrunnlag var skysskjøring, noe amtmannen påpeker i rapporten fra 1896-1900.⁴³⁴ Hotellenes måte å sikre seg gjester på, ble derimot sterkt kritisert. Et eksempel er en artikkel i *Romsdals Budstikke* om

⁴²⁶ Scarlett, 1921, s. 224

⁴²⁷ The World's Fair at Chicago, 1893: Information for Travellers, Thomas Cook, 1893, s. 37, og *Programmes Issued by Thomas Cook & Son During the Year 1892*,

⁴²⁸ The World's Fair at Chicago, 1893: Information for Travellers, Thomas Cook, 1893, s. 90.

⁴²⁹ I 1892 solgte byrået 120 000 av det nevnte magasinet *Excursionist* med franske, østerrikske, amerikanske, indiske, australske og tyske utgaver, Steward, 2005, s. 46

⁴³⁰ Romsdals Tidende, lørdag 25. juli 1903, 3

⁴³¹ Setnes, 1995, s. 95

⁴³² Fylket, mandag 5. oktober 1936

⁴³³ Setnes, 1995, s. 93

⁴³⁴ Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1891-1895, s. 26

«rønnervesenet» av O. Th, som viser hvordan dette foregikk. En «rønner» kan tolkes til å være en løpegutt, eller en kaprer. Artikkelen er fra 1889, og det kan være Arne Mjelva han viser til. For O. Th. skriver at:

en hel Del primitive Vognmænd har etableret sig herinde (Romsdalen). En af dette Slags har etableret en Forretning i denne Brandsje rent i det store. [...] Eieren af dette Etablissement er en hjemvendt norsk Amerikaner, der har lært at gjøre Forretninger paa amerikansk. Foruten at vær «Coachsmann» optræder han som en af de ivrigste Rønnere – især paa Turistdampskibene. Denne Mand, en høi Mand med store lange Knebelsbarter, i Forening med en anden, som figurerer som Tolk paa et Hotel her, men er blot en Rønner, disse to tilsammen gaar ombord paa Turistiskibene overtar Skydsen. Saa følger de da Turisterne til Bønderne som faar en liden Betaling for Skydsen medens Rønnerne træffer Turisterne op tilgans. De skal ta, saa det blomstrer efter, siger de.⁴³⁵

Denne «Coachsmann» han refererer til, er trolig Arne Mjelva, da han hadde et etablissement i turistvirksomheten i 1889 da artikkelen ble publisert, var en hjemvendt norskamerikaner og er i flere fotografier avbildet med en betydelig bart. I tillegg påpeker han at hotellverten og «rønneren» «arbeider Forretningen i Hænderne paa den anden».⁴³⁶ Det var også flere hoteller i Romsdalen som gjorde det samme, deriblant Caspar Lossius.⁴³⁷ Setnes viser også til at portierene på Hotel Hølgenes «møtte opp ved dampbåtenes ankomst til Veblungsnes, og begynte sin kapring ombord».⁴³⁸

Caspar Lossius så seg etter hvert truet av Arne Mjelvas vognmannsvirksomhet. For Lossius anså seg selv som enehersker over turisttrafikken, ifølge Scarlett.⁴³⁹ Lossius hadde nemlig utkonkurrert nemlig Jørgen Åndal, som i 1895 måtte selge seg ut av hotellet, og hotelldriften ble avvirket. Åndal returnerte til USA.⁴⁴⁰ Lossius rettet blikket mot Mjelva, som han anklaget for å gjøre inngrep i sine rettigheter som Cook-agent. Dette stemmer ikke overens med at Mjelva er nevnt som Cook-agent i byråets magasiner og håndbøker fra 1892 og 1893. Det kan forklares med at Lossius hadde førsterett på å skyss overnattende Cook-turister, mens Mjelva hadde ansvar for Cooks cruiseturister. Denne uklarheten kan også være grunnen til konflikten. Scarlett måtte plassere en inspektør på Åndalsnes for holde øye med Lossius, men Lossius var umulig å ha med å gjøre. Scarlett måtte derfor dra selv til Åndalsnes for å mekle mellom

⁴³⁵ Rønnervæsen i Romsdalen, Romsdals Budstikke 10.8.1889, 2

⁴³⁶ Romsdals Budstikke, lørdag 10. august 1889, 2

⁴³⁷ Scarlett, 1921, s. 220-221

⁴³⁸ Setnes, 1995, s. 83

⁴³⁹ Scarlett, 1921, s. 224

⁴⁴⁰ Næss, 2015, s. 94-96

partene. De kom frem til en løsning: Lossius skulle være byråets agent, og Mjelva skulle være «Coach-master». Cooks kjøretøyer skulle gå ut ifra hotellet.⁴⁴¹

Det var flere som ville utfordre Mjelva og hans Arne-karer i 1890-årene. På den ene siden var det individuelle skysskarer som forsøkte å komme Mjelva i forkjøpet, ved kapring, praing og å tilby store prisnedslag.⁴⁴² På den annen side forsøkte flere vognmenn å organisere seg for å ta opp kampen. I 1891 ble «Romsdal skyssforening» stiftet, nettopp for å utfordre Mjelva.⁴⁴³ Men foreningen ble avvirket året etter. Det var ikke lett å utfordre Mjelva. For det første var det ofte flere skysskarer enn turister, og Mjelva prioriterte sine Arne-karer, og de han stolte på.⁴⁴⁴ For det andre var ikke næringen regulert av offentlige myndigheter på noen som helst måte, og Mjelva satt da med stor makt.

1900-1912

Turisttrafikken fortsatte å øke etter århundreskiftet.⁴⁴⁵ Fra 1905 til 1914 har man også tall på hvor mange vognmenn og hester og vogner som var involvert, da man fra 1905 måtte ha bevilling for å skyss mellom Veblungsnes og Otta. Mellom 1905 og 1912 var det rundt 70 vognmenn med bevilling til å skyss, og over 100 godkjente hester.⁴⁴⁶ Arne Mjelva stikker seg ut i dette kildematerialet med tanke på antall hester. De fleste vognmennene hadde én eller to godkjente hester hver, mens Mjelva hadde mellom 6 og 12 hester.⁴⁴⁷ I 1902 ble Mjelva utfordret av fem lokale vognmenn som gikk sammen i «Romsdals Vognmands Compagni».⁴⁴⁸ Ifølge Setnes var dette kompaniet mer levedyktig enn det nevnte «Romsdals Skyssforening» fra 1891.⁴⁴⁹ Blant annet drev de Grand Hotel Bellevue for Caspar Lossius, noe som betyr at forholdet mellom Lossius og Mjelva fortsatt var betent.⁴⁵⁰ Dette vitner om at skysstrafikken var en verdifull næring for stor del av lokalbefolkningen. Amtmannen i Romsdal skriver i sin rapport for perioden 1901-05 at «Det er utvilsomt, at Turisterne bragte mange Penge i Omløb, og at der indkasseredes betydelige Beløb for Skydsbefordring».⁴⁵¹ Det

⁴⁴¹ Scarlett, 1921, s. 224-225

⁴⁴² Setnes, 1995, s. 94-95

⁴⁴³ Setnes, 1995, s. 94-95

⁴⁴⁴ Scarlett, 1921, s. 224

⁴⁴⁵ Foreningen for Reiselivet i Norge, 1907, s. 6

⁴⁴⁶ Statsarkivet i Trondheim, Romsdal Fogderi. Skyssvesenet vedrørende. SAT/A-1867/Gbc/L0471-L0474

⁴⁴⁷ Ibid

⁴⁴⁸ Setnes, 1995, s. 94-95

⁴⁴⁹ Setnes, 1995, s. 94-95

⁴⁵⁰ Setnes, 1995, s. 94-95

⁴⁵¹ Foreningen for Reiselivet i Norge, 1907, s. 15

var i denne perioden at turisttrafikken i Romsdalen nådde sine velmaktsdager, og særlig for Mjelva som ble den ledende vognmannen i Romsdalen.

Arne Mjelva opprettet et eget selskap, kalt «Aandalsnes Vognselskab», som bestod av Ingvald Setnes, Peder Devold og Ole J. Bakke, tre andre gårdbrukere i Grytten.⁴⁵² Den eneste kilden jeg har til dette selskapet er et brev de skrev til Romsdals amtsting i 1905.⁴⁵³ Setnes nevner heller ikke dette selskapet, men man kan anta at Arne-karene var tilknyttet selskapet. Brevet gir innsikt i hvordan dette selskapet drev sin virksomhet. De skriver at turistbåtene og turistbyråene sender sine planer før sesongen, og at selskapet innretter seg etter dette.⁴⁵⁴ I tillegg hadde de ulike kjøretøyer etter hva turistskipene og turistbyråene ønsket å tilby sine passasjerer. De skriver også at deres kjøretøyer «hvilke efter turistens uttalelse er de beste i landet».⁴⁵⁵ De stadfester også at de har behov for et stort antall skysskarer, og at de ønsker å bruke skysskarer helt nede i 12-13-års alderen.⁴⁵⁶ De viser også til at skysskarene er sønner av gårdbrukere, og dermed vant med å kjøre og omgås hester.⁴⁵⁷

Mjelva var også involvert i et turistbyrå kalt «Norsk Tourist Bureau», som hadde base i London. Dette kommer frem i et søknadsark som Mjelva skrev i forbindelse med bevillingstvungen på privat skysskjøring som ble innført fra 1905. På søknadsarket har Mjelva fått trykt en forretningsprofil:

⁴⁵² Statsarkivet i Trondheim, Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Bevillingstvang for privat skysstrafikk, amtstingssaker 73/1905 og 68/1906, 1905-1906, SAT/A-0497/1/O/Ob/L0004/0005

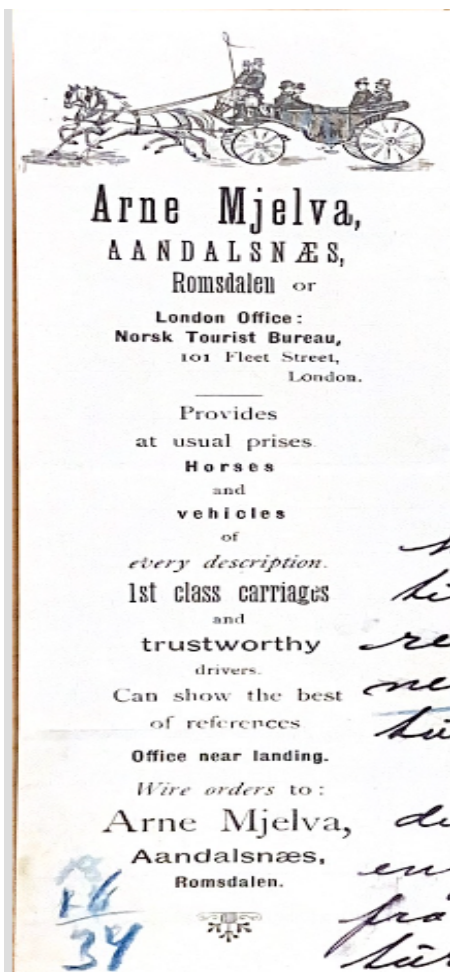
⁴⁵³ Ibid

⁴⁵⁴ Statsarkivet i Trondheim, Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Bevillingstvang for privat skysstrafikk, amtstingssaker 73/1905 og 68/1906, 1905-1906, SAT/A-0497/1/O/Ob/L0004/0005

⁴⁵⁵ Ibid

⁴⁵⁶ Ibid

⁴⁵⁷ Ibid



Figur 19 Utsnitt av søknad om bevilling 1905.
 Statsarkivet i Trondheim

Innehaveren het Jens Amundsen. Byrådet gav ut et turistmagasin kalt «Midnattsolen».⁴⁵⁸ Adressen til «Norsk Tourist Bureau», 101 Fleet Street London, blir også vist til i en søknad om skysbevilling fra en vognmann tilknyttet Hotel Hølgenes. På denne søknaden står det «Empire Hotels Ltd. Proprietors» under samme adresse. Dette selskapet kjøpte Hotel Hølgenes i 1901, og Arne Mjelva var med på å megle salget.⁴⁵⁹ I tillegg hadde Thomas Cook kontorer i Fleet Street i London. Det kan da være en sammenheng mellom «Norsk Tourist Bureau», «Empire Hotels Ltd. Proprietors» og Thomas Cook, som engasjerte Mjelva som sin representant på Åndalsnes. Jeg har ikke funnet andre opplysninger om de førstnevnte selskapene, annet enn at «Empire Hotels Ltd» eide Hotel Hølgenes fra 1901.

⁴⁵⁸ Bekjendtgjørelse, Aftenposten, onsdag 27. februar 1889, 4

⁴⁵⁹ Romsdals Tidende lørdag 12. oktober, 1901, 2

Hotel Hølgenes ble kjøpt i 1901 av «Empire Hotels Ltd.» ved briten Harold V. Aldred, som ble hotelletts offisielle eier. Aldred gjorde betydelig endringer på hotellet, og omdøpte det til Park Hotel. Ifølge Setnes var Aldred en betydelig bidragsyter til å trekke engelske turister til Romsdalen.⁴⁶⁰ Aldred arrangerte engelske idrettsleker på Setnesmoen militærleir, og anla Norges første golfbane på Setnesmoen. Park Hotel ble solgt til Ida Mathilde og Paul Hänel i 1907.⁴⁶¹ Det ble derimot solgt på tvangsauksjon i 1909. Jeg har ikke funnet noen opplysninger om Arnes tilknytning til Park Hotel i litteraturen, men han var altså involvert som styremedlem, og trolig var han involvert i å skyss turister til og fra Park Hotel.

Mjelva ble altså en ledende figur i turisttrafikken i Romsdalen i dens velmaktsdager. En viktig grunn til det var hans personlige egenskaper og nettverk. En ferdighet som Mjelva tok med seg hjem fra USA, var at han hadde lært seg engelsk flytende. På den måten var han ressursperson for engelske turister, og som gjorde at han opparbeidet seg et større nettverk gjennom Thomas Cook og Harold V. Aldred. Språkferdighetene var også en fordel overfor andre vognmenn. «Skyds-engelsk» var nemlig et velkjent begrep på denne tiden. Ifølge Scarlett var dette begrenset til: «Here! Good horse, very good! All right yes, very well, sir», som han beskriver som komisk.⁴⁶² Flere skysskarer og vognmenn i Romsdalen tok etter hvert kurs i engelsk.⁴⁶³ Arne reklamerte også på engelsk for sin virksomhet, og kalte sin forretning for «Arne Mjelva – Carriage Proprietor».⁴⁶⁴ Ingen andre vognmenn i Romsdalen reklamerte på engelsk, eller påtok seg tittelen «Carriage Proprietor». I 1895 fikk han satt opp et maleri av en hest og kjerre med to personer på 4x6 meter på en fjellvegg i Nordvika i Romsdalsfjorden, slik at turistene kunne se det fra båten på vei innover fjorden til Åndalsnes.⁴⁶⁵ Maleriet er synlig den dag idag. Dette viser at Mjelva også hadde en kreativ tilnærming til turistvirksomheten. Han skilte seg ut sånn sett:

⁴⁶⁰ Setnes, 1995, s. 84

⁴⁶¹ Park Hotel – Eiere, vertskap og gjester gjennom 80 år av Ågot M. Alnes Orvik i Årbok for Rauma 2021, s. 125

⁴⁶² Scarlett, 1921, s. 224

⁴⁶³ Setnes viser til et kurs kalt «100 timer i engelsk», 1995, s. 72

⁴⁶⁴ Barmann og Furø, *Romsdals amts adressekalender*, 1900, s. 102

⁴⁶⁵ Romsdal Sogelag, *Hesteskyss*, 2022. Maleriet ble restaurert i 1996 av Oddmund Moi



Figur 20 Hesteskysstasjon fra 1895. Foto: Mads Langnes/Romsdalsmuséet. 2018. Gjengitt med tillatelse.

Scarlett var godt fornøyd med Mjelva som agent, og beskriver han som kunnskapsrik, en ordensmann, at han hadde stor forståelse for hester og folk, og var fullt pålitelig.⁴⁶⁶ Erik Midtgaard skriver at Mjelva hadde «administrativ begavelse».⁴⁶⁷ Dette må man også se i sammenheng med at han ble engasjert av turistbyråer som Thomas Cook og Thomas Bennett, selv om han ikke var eier og driver av hverken skystasjon eller hotell. Ifølge Scarlett var det vanlig å tilknytte seg skystasjon- og hotell drivere ved rutenes endepunkt, noe Mjelva ikke var.⁴⁶⁸ Det krevde også en sterk personlighet å være en leder i turisttrafikken, særlig som følge av turistkapringen og konfliktene som preget turisttrafikken på Åndalsnes i denne perioden.

Bevillingstvangen

Åndalsnes fikk et dårlig rykte på seg på grunn av en utstrakt turistkapring, som offentlige myndigheter ikke greide å gripe inn i. Lensmannen i Grytten, Knud Tonberg, beskriver situasjonen i to brev til Romsdal amt i 1904, hvor han ber om hjelp. Han skriver at det ikke sjeldent er mellom 100 og 150 hester om dagen på Åndalsnes, og skysskarer som kriger om å stå først på landgangsvorren.⁴⁶⁹ Han skriver også at politiet forsøker å jage skyssguttene bort fra landgangsrampa for at de reisende skal kunne komme i land uskadet, men da kan de ikke

⁴⁶⁶ Scarlett, 1921, s. 222

⁴⁶⁷ Fylket, mandag 5. oktober 1936

⁴⁶⁸ Scarlett, 1921, s. 224

⁴⁶⁹ Statsarkivet i Trondheim, Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Bevillingstvang for privat skyssstrafikk, amtstingsaker 73/1905 og 68/1906, 1901

beskytte de reisende fra skyssguttene som omringer dem på holdeplassen.⁴⁷⁰ Tonbergs brev gir også innsikt i hvordan Arne Mjelva opererte:

dertil kommer at en eller to høvdinger, som gaar under navn «Agenter» kledt i straalende uniformer med skilt paa luen. Disse agenter skal da først og fremst trenge sig mellom paa Vorren. Man skulde tro at de var kommet for de reisendes skyld, men dette er ikke tilfelde. De har en masse hester staaende oppe paa kjørepladsen og det er dem om at gjøre at faa saa mange reisende som muligt.⁴⁷¹

Det er sannsynlig at høvdingene er Arne Mjelva og Andreas Hanekamhaug, da de var agenter for Cook og Bennett. Tonberg påpeker at agentene neker å flytte på seg når han prøver å jage dem bort, og at skyssguttene blir:

aldeles galne og raaber at politiet er urettferdig. [...] I virkeligheden føler politiet at de begaar noget som ikke ser saa ganske riktig; thi da med at agentene da får skyds paa sine heste, meden skydsguttene maa rane til sig de tiloverblevne.⁴⁷²

Dette illustrerer innflytelsen Mjelva hadde på Åndalsnes i denne perioden. Lensmannen hadde ikke myndighet eller autoritet til å gripe inn overfor ham. Det er sannsynlig at Mjelva hadde rett til å ta imot turistene på vorren da han var Cook-agent, og hadde da ansvar for at turistene fikk det de hadde bestilt. I tillegg måtte han være en autoritetsperson med tanke på de skysskarene som var «aldeles galne og raaber at politiet er urettferdig».⁴⁷³ Turistagent Martin Solemdal hevder det var Arne Mjelva som gjorde at turistkapringen ikke lot seg knekke av offentlige myndigheter:

Politibetjenten måtte dra bort med skam. Siden var der ingen på Åndalsnes som respekterte politi eller øvrighet i skyssaker. [...] Hadde bygden skaffet seg holdeplass, hvor politiet og ikke Arne Mjelva hadde full myndighet, ville de kunnet gle seg ved samme orden som hersket på andre steder.⁴⁷⁴

Departementet for det Indre og veikomiteen forsøkte å regulere den private vognmannstrafikken i denne nye Skyssloven av 1893.⁴⁷⁵ Det ble vedtatt en paragraf (§25), som gjorde at man ved kongelig resolusjon kunne kreve bevilling for privat skysstrafikk på bestemte ruter. Dette ble ikke benyttet i Romsdalen før i 1905. Grytten herredstyret skrev en uttalelse til Romsdals amtsting i 1901 at:

paa grund af de lokale forholde ikke kan forhindre, at samme næring blir drevet uden bevilling; thi ved side af den offentlige vei haves private pladse, hvor heste kjöretöi opstiles, og hvor de reisende dels selv söger hen og dels blir fört af skydskarlene, saa

⁴⁷⁰ Ibid

⁴⁷¹ Ibid

⁴⁷² Ibid

⁴⁷³ Ibid

⁴⁷⁴ Solemdal, 1945, s. 57-58

⁴⁷⁵ *Lov om Skydsvæsenet* av 14.juli 1893.

skydsen er i orden, før man kommer paa offentlig vei, hvilken man efter herredstyrets opfatning ikke har adgang til at forbyde benyttelsen af.⁴⁷⁶

Det var nemlig et smutthull i paragrafen: man kunne unndra seg bevillingstvungen ved å ta oppstilling utenfor offentlige veier og holdeplasser. Mjelva kunne utnytte smutthullet ved å stille seg på sin private holdeplass ved kontorbygningen, som vist i figur 19. Enkelte av skysskarene stod også oppstilt på hotellenes privat gårds plasser. I tillegg tok vognmenn som Mjelva og «Romsdals Vognmands Compagni» opp bestillinger fra turistene på forhånd, slik at de eventuelt ikke trengte å stå oppstilt før turistene var kommet i land. Grytten herredstyre skriver at de vurderte å ekspropriere de private holdeplassene, men på grunn av utgiftene det ville medføre, fant man ikke det tilrådelig.⁴⁷⁷ I tillegg påpeker de at enkelte skyssere har avtaler med dampskipene, og kunne likevel få til en løsning uten å måtte søke om bevilling. Dette var tilfellet for Arne Mjelva. Grytten herredstyret anbefaler da ikke å «træffes nogen forføining til skydsnæringens afhænniggjøreelse af bevilling».⁴⁷⁸

Amtmannen i Romsdal belyser også problemet med turistkapringen i sin beretning for perioden 1901-1905.⁴⁷⁹ Han påpeker at turisttrafikken lider av mangel på organisasjon, samarbeid og kontroll. På de største anløpsstedene er det ofte flere skysskarer enn reisende: «Dette medførte en paagaende og for de Reisende høist generende «Kapring» med uvittig Konkurrence og urimeligt Nedslag i Kjørepriser».⁴⁸⁰ Dette gikk også utover gårdsdriften, da det var flere som kunne stå på havna en hel dag uten å få noen kjøreoppdrag, og kastet da bort verdifull tid som kunne blitt benyttet i gårdsarbeidet.⁴⁸¹

I 1905 ble det vedtatt en endring av §25 i Skyssloven som omhandlet bevillingstvungen. Den skulle gjelde uansett om man stod på offentlig plass og vei eller ikke:

Kongen kan, efter at have indhentet Erklæring fra vedkommende Amtsting bestemme, at det i de Skysdruter, hvor det af Hensyn til Reisetrafiken findes paakrævet, skal være forbudt andre end Skydsanstalterne samt dem, som dertil har erholdt Politiets Tiladelse, at søge Erhverv ved Reisesendes Skydsbefordring. Saadant

⁴⁷⁶ Statsarkivet i Trondheim, Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Bevillingstvang for privat skysstrafikk, amtstingssaker 73/1905 og 68/1906, 1901

⁴⁷⁷ Ibid

⁴⁷⁸ Ibid

⁴⁷⁹ Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1901-1905, s. 15

⁴⁸⁰ Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1901-1905, s. 15

⁴⁸¹ Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1901-1905, s. 15

Forbud kan gjælde det hele Aar eller kun en Del af Aaret. Tilladelse meddeles kun for høist et Aar ad Gangen.⁴⁸²

Det samme året ble det vedtatt av at man kunne kreve bevilling på ruten fra Veblungsnes/Åndalsnes til Otta. Mellom 29. april og 1. mai 1905 ble det satt opp et møte mellom flere amtmenn, blant annet fra Kristians og Romsdals amt, og Arbeiderdepartementet ved byråsjef Gulbrandsen, for å utarbeide forskrifter til bevillingstvangen. Et utkast ble trolig sendt ut til en rekke interesserte parter. For den 27. mai 1905 kom det et brev fra «Aandalsnes Vognselskab» ved Arne Mjelva, Ingvald Setnes, Peder Devold og Ole J. Bakke. De var uenige i flere av kravene i forskriftene, nemlig kravet om avgifter for hvert kjøretøy, og aldersgrense på 18 år.

Den 24. juni 1905 sendte amtmann Alexander Kielland ut en bekjentgjørelse og forskrifter for bevillingstvangen, på vegne av Romsdals amt. Her kommer det frem bevillingstvangen skal gjelde for ruten Åndalsnes-Veblungsnes-Otta, og Geiranger-Grotlien-Otta og Stryn, i tidsrommet 1. juni til 30. september. Det var da forbudt å skyssse reisende uten bevilling på disse rutene fra 1905. Hver vognmann måtte sende inn søknad til lensmannen i distriktet, og man måtte legge ved en erklæring fra en autorisert dyrlege. Vognmennene og skysskarene måtte være edruelige, pålitelige og skikket til næringen. Hesten måtte være over fire år, og kunne ikke kjøre mer enn 75 kilometer per dag.⁴⁸³ Mjelva fikk ikke gehør for forslaget om avgifter på hester, men aldersgrensen ble strøket. Reguleringen av turistkapringen kom også med i forskriftene til Romsdals Amt: «nærgaaende kapring av reisende skal være forbudt. Naar kjøretøierne staar opstillede paa holdeplassen, skal vedkommende kusk opholde sig ved sit kjøretøi».⁴⁸⁴ Vognmennene i Romsdalen måtte sende inn søknad, og få sine hester godkjent, hvert år fra 1905 til 1914.

Bevillingstvangen satte ikke en stopper for turistkapringen. Med flere cruiseanløp og flere turister, desto mer konkurranse og kapring ble det. Vinteren 1911 kalte Arne Mjelva inn samtlige vognmenn i Romsdalen til et møte på Åndalsnes. Han hadde nemlig fått beskjed fra Thomas Cook om at samtlige skysskarer måtte underskrive en erklæring: «om at enhver skulde holde sig rolig ved sine Kjøretøier og ikke kapre, naar Turisterne kommer iland».⁴⁸⁵

⁴⁸² *Lov om Skydsvæsenet av 14.mars.1905, §25*

⁴⁸³ Statsarkivet i Trondheim, Romsdal Fogderi, Skyssvesenet vedrørende, Utskrift Forskrifter, 1908

⁴⁸⁴ Statsarkivet i Trondheim, Romsdal Fogderi, Skyssvesenet vedrørende, Utskrift Forskrifter, 1908

⁴⁸⁵ Turisttrafiken i Romsdalen. Romsdals Tidende, onsdag 15. november 1911

Hvorvidt Mjelva fikk Cook til å sette inn kraftigere skyts for å få til en bedre organisering, eller om dette ble bestemt av Cook, vites ikke. Men turistkapringen hadde likevel godt for langt.

Det var flere vognmenn som nektet å skrive under på erklæringen.⁴⁸⁶ Våren 1912 måtte amtmann Benjamin Kildal trå til. Han fikk med seg fogden i Romsdal, og kalte inn samtlige vognmenn til et møte for å få stablet en felles forening på beina. Etter flere møter kom de frem til enighet. Først måtte Arne Mjelva få igjennom at han skulle ha fortrinnsrett på seks hester. I tillegg fikk Andreas Hanekamhaug fortrinnsrett på én hest. Ifølge Setnes ble det akseptert av amtmann Kildal og de andre vognmennene på grunn av deres betydning for turisttrafikken i Romsdalen, og at de var agenter for Cook og Bennett.⁴⁸⁷ Den 5. mars 1912 ble skyssforeningen opprettet.

Med Romsdal Skyssforening fikk alle dens medlemmer offentlig autorisasjon av amtet til å drive sin virksomhet, og det ble betydelig bedre organisert enn tidligere.⁴⁸⁸ Skyssoppdragene ble nå mer rettferdig fordelt. I avisa *Romsdal* den 6. juli 1912 kunne man lese at:

Den nye Skydsforening som blev dannet herinde i vinter har hidtil fungeret godt. Skydserne behøver ikke at lægge sig saa haardt i Sælen som før; alt er ordnet og det hele gaar pent og stilfærdig for sig. Forandringen er stort utvilsomt til det bedre. Den utidige "kapring", som man var vidne til før om aarene, er en saga blot, og den nye ordning vil sikkert baade skydsere og turister være tilfredse med.⁴⁸⁹

Automobiler og lakselorder

Mjelva var en fremtidsrettet forretningsmann. I 1908 gjorde en ny teknologi sitt inntog i turisttrafikken i Romsdalen, nemlig automobilen. Aksjeselskapet «Romsdals Automobilselskap» ble dannet, og selskapets representant på Åndalsnes var Arne Mjelva.⁴⁹⁰ I annonsen står det at Arne Mjelva tok imot forhåndsbestillinger.⁴⁹¹ Men dette opplegget ble innstilt allerede i 1910.⁴⁹² Trolig var den ikke økonomisk levedyktig. I tillegg var skyss med hest og kjerre fortsatt ledende i turisttrafikken. Hvorvidt Arne gjorde nye forsøk med automobiler, har jeg ikke funnet kilder til, men han drev fortsatt stort i turisttrafikken med

⁴⁸⁶ Turisttrafikken i Romsdalen. Romsdals Tidende, onsdag 15. november 1911

⁴⁸⁷ Setnes, 1995, s. 108-110

⁴⁸⁸ Setnes, 1995, s. 108-110

⁴⁸⁹ Den nye Skydsforening. Romsdal, lørdag 6.juli 1912, 2

⁴⁹⁰ Romsdals Budstikke, lørdag 11. juli 1908,3

⁴⁹¹ Romsdals Budstikke, lørdag 11. juli 1908,3 og Romsdals Budstikke, onsdag 22. juli 1908

⁴⁹² Setnes, 1995, s. 112

hest. Skyssing med automobil ble likevel betydelig utover 1910-tallet, blant annet som følge av Ansgar Mjelva, som var en av Arne Mjelvas konkurrenter. I tillegg ble det opprettet flere automobilselskaper i Romsdals amt i perioden. Amtmannen i Romsdal påpeker i sin beretning for perioden 1906-1910, at de fleste turene ut over amtsgrensene var med automobil:

for flere ruters vedkommende blir langturene nu besørget av automobilerne. Dette er saaledes tilfældet i Romsdalen, hvor det nu næsten er et særsyn, at en kalesjevogn gaar over amtsgrænse». ⁴⁹³

Arne var også involvert i laksefisket i Rauma elv. Han ble, som nevnt, anbefalt som guide i *Bennett* i 1880, 1882 og 1886. Han blir også nevnt i *Cook* fra 1913 i forbindelse med et kapittel om «places where trout fishing may be had»: «Mr. Arne Mjelva, Aandalsnæs, will give particular and terms». ⁴⁹⁴ Mjelva så også muligheten for å tjene på utleie av fiskerettigheter. I 1900 kjøpte han fiskerettighetene til gården Soggebakke for 1600 kroner, som han trolig leide ut til fisketurister. ⁴⁹⁵ Dette salget var det derimot strid om. Langseth viser til brev fra Harald Gimnes, som var forpakter på Aak gård for H. O. Wills: «Wills føler seg tarvelig behandlet og mener at Arne Mjelva kanskje en dag vil angre på det han gjorde mot ham». ⁴⁹⁶ Om det skjedde noe etter det, har jeg ingen opplysninger om.

Epilog

Etter 1914 har jeg ikke funnet noe mer om Mjelvas aktiviteter i turisttrafikken. Det kan ha sammenheng med første verdenskrig. Setnes kom det ikke utenlandske turistbåter til Romsdalen på syv år. ⁴⁹⁷ Det er sannsynlig at Mjelva avsluttet sitt virke som «Carriage Proprietor» i 1916. For dette året drev hans brorsønn Peder Arneus Mjelva «Cykle- og Sportsforetning» i lokalet. ⁴⁹⁸ Året før hadde Arne solgt farsgården på Mjelva til Ivar Kleiven. ⁴⁹⁹ Inntektene av salget brukte han trolig til å bygge det arkitekt Kaare Vedeler Jürgens kaller en «liten villa – den rene orgie i rød og graa cementstenarkitektur», også det på Mjelva. ⁵⁰⁰ Han hadde også satt opp en «rundtømmerstue» på et berg ovenfor gården. Jürgens besøkte Mjelva i sitt leveår, og skriver: «Her tilbringer gamlingen sine kjæreste stunder

⁴⁹³ Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1906-1910. s. 21

⁴⁹⁴ Cook, 1913, s. 50

⁴⁹⁵ Gjelsten, 2007, s. 282

⁴⁹⁶ Langseth, 2014, s. 98-99

⁴⁹⁷ Setnes, 1995, s. 110

⁴⁹⁸ Bugge, 1928, s. 339

⁴⁹⁹ Romsdals Tidende, onsdag 24. november 1915

⁵⁰⁰ Jürgens, 1927, s. 215

sammen med det gamle som han gjennom aarrækker med en samlers interesse og energi har formaad at bringe sammen».⁵⁰¹ Den 6. november 1922 døde han, 75 år gammel.

Oppsummering

Turisttrafikken fikk vesentlig betydning for Arne Mjelva, noe han også selv hadde.

Arne Mjelva var en pioner når det kom til privat vognmannstrafikk med tanke på innflytelse, organisering og markedsføring. Mot slutten av 1800-tallet ble han en leder for denne trafikken i Romsdalen. Det var det ikke alle som likte, og flere forsøkte å utfordre han. Særlig tydelig var turistkapringen, som han trolig var skyldig i selv. Han var også involvert i hotellvirksomhet og laksefiske, og samlet sett viser det hvilke muligheter som turisttrafikken åpnet opp for.

⁵⁰¹ Jürgens, 1927, s. 216

Kapittel 4 – Turisttrafikk og samfunnsutvikling

4.1 Turisme og dagligliv 1850-1880

Det som kjennetegnet turisttrafikken i Romsdalen fra 1850 til 1880 var individuelle turister som kom for å fiske og jakte, tegne og male, og oppleve naturen og folket i Romsdalen, og som ble over en lengre periode. Trafikken var ikke stor, men den var økende, særlig hjulpet av regelmessig dampskipstrafikk i Romsdalsfjorden, og veiutbyggingen gjennom Gudbrandsdalen og Romsdalen. I tillegg ble turistene geleidet gjennom reisebyråer, som Thomas Bennett, og et økende antall reisehåndbøker, hvor Romsdalen og aktørenes virksomheter ble anbefalt. Samlet sett gav det et økt handlingsrom for Harald Onsum og Elling Ormheim, som etablerte sine gjestgivergårder i perioden.

Onsum og Ormheim utnyttet handlingsrommet som turisttrafikken åpnet opp for, ved å tilby ulike tjenester mot betaling. Sverre Knutsen viser til at gjestgivervirksomheten ble kommersialisert fra midten av 1800-tallet, som følge av økende turiststrømmen.⁵⁰² Før 1850 var det vanlig å ta imot reisende av gjestfrihetsprinsipper. Etter 1850 ble det vanlig å ta kontant betaling for samme tjeneste. Det hadde sammenheng med den økte etterspørselen som kom med turisttrafikken.⁵⁰³ Gjestgivervirksomheten kunne da bli en viktig binæring, og som da påvirket deres dagligliv gjennom økte kontantinntekter, men også gjennom driften av turistvirksomheten.

Turistvirksomheten til de to aktørene fikk også innvirkning på lokalsamfunnet, både som følge av at man omgikk turister i nærområdet, men også at det skapte arbeidsplasser for lokalbefolkningen. Som jeg har vist til, hadde Onsum og Ormheim store hushold, hvor tjenerne og flere av barna var oppført med spesifikke stillinger, selv om de sannsynligvis bidro på flere områder. Lokalbefolkningen fikk også mulighet til å selge egne produkter fra gjestgiveriene. Ormheim og Veblungsnes ble dermed hjørnesteiner i lokalsamfunnene, og en møteplass for kulturell, sosial og økonomisk utveksling med turister. Bjarne Langseth hevder det var den navnløse middelstand som hadde mest å gjøre med turistene i Romsdalen i perioden 1860-1926.⁵⁰⁴ Onsum og Ormheim er ikke navnløse ut ifra kildematerialet, men de gav arbeid til denne middelstanden, som da kom i kontakt med turistene: Alt fra stuepiker,

⁵⁰² Knutsen, 2009, s. 293

⁵⁰³ Knutsen, 2009, s. 293

⁵⁰⁴ Langseth, 2014, s. 24

kjøkkenpiker og skysskarer, til kleppere, roere og bærere. Langseth viser til at gjestgivergården Aak ble et sted for kulturmøter hvor «lokalbefolkningen fikk en større verden å forholde seg til. Mange lærte å beherske et annet språk, de fikk nærkontakt med en annen kultur, og det viktigste for dem; de fikk en kjærkommen ekstraintekt».⁵⁰⁵ Det samme må sies om Onsum og Ormheims turistvirksomhet.

Turisme og jordbruk

Når det kommer til samspillet mellom «det store hamskiftet» og turisttrafikken, vil jeg hevde turistvirksomhet var en av flere veier til økt markedstilpasning og pengehushold. Ifølge Pål Thonstad Sandvik var graden av markedsretting tilknyttet tenkemåten «det som svarte seg best».⁵⁰⁶ Dette utviklet seg over tid, særlig hjulpet av kommunikasjonsutbyggingen: selvforsyning svarte seg best da landet var kommunikasjonsmessig begrenset, mens det svarte seg bedre å produsere til et marked da landet ble vevd tettere og tettere sammen.⁵⁰⁷ Turisttrafikken, som følge av kommunikasjonsutbyggingen, gav nemlig muligheter til å produsere for et marked. For markedet kom til Romsdalen med hest og karjol, og de betalte for seg med kontanter. Turistene ble da også en binæring for enkelte, som Onsum og Ormheim

På den ene side handler det om å produsere og kjøpe inn varer for servering og salg til turistene. Det var ikke nok med ost, melk og flatbrød som Lilla Bulyvozsky klaget på etter å ha spist hos Ormheim i 1864. Det måtte gjøres endringer i utvalget for å tekkes turistene. Caspari viser i en anmerkning i gjesteboka på Ormheim fra 1871-1882, at man blant annet kunne få karbonade, biff, spekeskinke, molter med fløte og sukker, og øl til å drikke.⁵⁰⁸ En del av dette kunne nok Ormheim produsere selv, men det skulle også oppbevares over tid, og serveres til en stadig økende strøm av turister. Det viser også at man måtte tilpasse hva man produserte og eventuelt kjøpte inn. Hoel hevder at turisme var en «spydsspiss i ekspansjonen til pengeøkonomien i bygdene, og stimulerte til sterkere omlegging til salgsjordbruket», i Sogn og Fjordane.⁵⁰⁹ Man kan anta at det var tilfellet i Romsdalen også, ved at Ormheim og Onsum, og eventuelt andre lokale gårdbrukere, la om deler av gårdsdriften for å produsere varer til turistene.

⁵⁰⁵ Langseth, 2014, s. 112

⁵⁰⁶ Sandvik, 2018, s. 22 og Roos, 2020, s. 101

⁵⁰⁷ Sandvik, 2018, s. 22 og 78

⁵⁰⁸ Caspari, 1933, s. 18

⁵⁰⁹ Hoel, 2017, s. 38

Turisttrafikken betydde også en sterkere tilknytning til pengeøkonomien, da turistene betalte kontant. Som Tvinnereim viser til, kunne Ormheim tjene minst 1300 kroner på én sesong.⁵¹⁰ Det indikerer at turisme var en verdifull binæring, og som gav kontantinntekter. I tillegg gav det kontantinntekter til tjenestefolket. På den måten ble man introdusert for en pengeøkonomi gjennom turisttrafikken, og som trolig bidro til en økt levestandard for tilbydere av turistjenester i Romsdalen. Selv om turisttrafikken ikke var stor i denne perioden, gav det likevel ekstraintekter. Turisttrafikkens påvirkning på hamskiftet, blir likevel tydeligere i neste periode.

Organisasjonssamfunnet

Turisttrafikken var også et område hvor Ormheim og Onsum ble aktivt involvert i samfunnet. I denne perioden ser man det i hvordan de tilknytter seg større organisasjoner hvor deres interesser blir ivaretatt og kjempet for. Statens Diligence, Thomas Bennett og DNT. Diligencen ble etablert etter initiativ av stasjonsholderne, og driftet av stasjonsholderne, for å ivareta deres interesser, særlig når stasjonenes økonomiske grunnlag var truet av private vognmenn. Onsum, som kommisjonær, og Ormheim, som stasjonsholder, var involvert i dette. Det illustrerer det Hans Try mener med at foreningslivet hadde en integrerende effekt.⁵¹¹ Gjennom diligencen fikk de staten involvert for å beskytte sine interesser.

Thomas Bennett spilte også en rolle for organiseringen av turistnæringen i Norge og i Romsdalen. Han hadde betydelig innflytelse over hvor og hvordan turistene reiste, og han stilte en rekke krav til fasiliteter, kjøretøyer og hester, som agentene og skysstasjonsdriverne måtte oppfylle. Det påvirket sannsynligvis Onsum, som Bennett-agent, og Ormheim som stasjonsholder. Med Bennett ble de også tilknyttet et større nettverk i Norge. Gjennom å være Bennett-agent, fikk Onsum også en ledende rolle i turisttrafikken i Romsdalen, da han tok av seg bestillingene, og gjestgiveriet hans var avgang- og ankomststed.⁵¹²

Den norske turistforening var også en viktig organisasjon i turisttrafikken mot slutten av 1870-tallet, og særlig for Elling Ormheim da han var kommisjonær for foreningen, og fikk støtte til å bygge ut infrastrukturen i nærområdet. På den måten ble Ormheim en del av

⁵¹⁰ Tvinnereim, 1976, s. 16-17

⁵¹¹ Try, 1985, s. 70

⁵¹² Setnes, 1995, s. 53

nasjonalt nettverk som DNT etablerte, som arbeidet for å fremme turisme for nordmenn. Ormheim selv sa til Caspari i 1933 at «den som først slo til lyd for turisttrafikken i Romsdalen, og det allerede i 1860-årene, var Thomas Johannesen Heftye».⁵¹³ Heftye var en av DNTs grunnleggere, og var foreningens første formann. DNT var også blant høringsinstansene ved stortingsforhandlingene om bevillingstvang i 1893, da de hevdet at privat skysskjøring kunne gå utover turistene og hestenes ve og vel.⁵¹⁴

4.2 Turisme og dagligliv 1880-1914

Det som kjennetegnet turisttrafikken i Romsdalen i perioden 1880 til 1914 var en kraftig økning i antall turister, en ny type turisme som følge av cruiseskipene, og at turisttrafikken ble flyttet over til Åndalsnes fra Veblungnes. Bjarne Rogan påpeker at i 1890-årene «var dampskip og jernbaner, hoteller og reisebyråer godt i gang med å skape en moderne næring ut av folks reiselyst».⁵¹⁵ For Romsdalen sin del var cruisetrafikken fra 1880-årene en vesentlig grunn til at en moderne turistnæring ble formet. Kommunelege Erling Eide skildrer endringene i Romsdalen i sin medisinalberetning fra 1900:

Naar de flydende Hôtelier ankommer — ofte 2—3 paa en Gang, — ser man Karavaner paa 100 -- 150 Vogne sprænge opover Dalen, reisende en hvid Støvsy sky himmelhøit efter sig. Mange Hundrede Kroner kan en saadan Dag komme ind i Bygden, og Tusinder lægges aarlig igjen i Bygden paa forskjellig Vis.⁵¹⁶

Turisttrafikken engasjerte en betydelig del av lokalbefolkningen i Romsdalen om somrene. Ut ifra bevillingene som ble gitt for ruten Åndalsnes-Otta mellom 1905-1914, var det rundt 70 vognmenn i gjennomsnitt, og et flertall var lokale gårdbrukere. I tillegg kunne det være oppmot 200 hester og skysskarer involvert.⁵¹⁷ I folketellingen fra 1900 for Grytten, er det 16 personer som har «vognmand» som stilling.⁵¹⁸ Tallene fra anløpslister for Åndalsnes i perioden 1907-1910 viser at det kunne komme mellom 50 og 60 skip med opp mot 8000 turister i løpet av én sommer.⁵¹⁹ For lokale vognmenn og skysskarer ble dette som en gullgruve å regne, noe som er tydelig med tanke på omfanget av vognmenn og skysskarer. I amtmannsberetningene fra 1896-1900, blir skyssinntektene fremhevet som «Distrikternes

⁵¹³ Caspari, 1933, s. 17

⁵¹⁴ Departementet for det Indre, 1893, s. 7

⁵¹⁵ Rogan, 1999, s. 34

⁵¹⁶ Eide, sitert i Direktøren for det civile Medicinalvæsen, 1900, s. 203

⁵¹⁷ Scarlett, 1921, s. 224 og

⁵¹⁸ Folketelling 1900 for 1539 Grytten herred. Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/source/37395>

⁵¹⁹ Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1906-1910, s. 20

væsentligste Fortjeneste af Turiststrømmen».⁵²⁰ I tillegg var laksefisket en betydelig næringsvei for gårdene med elverettigheter i Rauma elv, som også engasjerte lokalbefolkningen som kleppere, roere, bærere og med andre tjenester.⁵²¹

Dette var også en periode hvor cruiseselskaper og turistbyråer som Beyer, Cook og Bennett hadde stor betydning for turistnæringen i Romsdalen, som følge av markedsføring og organisering av turer til Romsdalen. Det ble en binæring næring for flere i Romsdalen: hotelleiere og hotellpersonell, vognmenn og skysskarer, til kleppere, fjellførere og andre tjenesteytere. Denne næringen var samtidig sterkt påvirket av globale forhold, noe første verdenskrig er et eksempel på. For etter utbruddet i 1914, kom det ikke utenlandske cruiseskip på sju år, ifølge Setnes.⁵²²

Cruiseskipene selv, var også en utfordring for turistnæringen i Romsdalen. Cruiseskipene ble kalt for «flytende hoteller», og kunne tilby turistene bedre fasiliteter ombord enn på de fleste gjestgiveriene og hotellene i Norge på denne tiden. Ifølge Kolltveit var flere cruiseselskaper skeptiske til å arrangere cruiseturer på Vestlandet på grunn av betente konflikter med lokale dampskipsselskap og hotelleiere, da cruiseskipene ble oppfattet som en begrensning, og ikke som et bidrag til deres virksomhet.⁵²³ Dette var en utfordring for Elling Ormheim, da flere cruiseselskaper sløyfet landturene opp til hotellet hans.

Samtidig var det å arrangere landturer en måte å komme overens på.⁵²⁴ Mjelva var derfor et viktig mellomledd i en næring med kryssende interesser. «Foreningen for Reiselivet i Norge» påpeker at disse landturene bydde på «ikke saa ganske ubetydelige Indkjøp».⁵²⁵ Det gjaldt innkjøp av suvenirer, fotografier, handelsvarer og husflid. Men turistene som kom med dampbåt eller jernbane og ble i landet over lengre tid, la igjen det dobbelte av det man fikk igjen fra cruiseturistene. Likevel gjorde landturene, og da vognmenn som Mjelva, at lokalbefolkningen fikk mulighet til å selge sine produkter til turistene, og da fikk de tilgang på kontantinntekter.

⁵²⁰ Det Statistiske Centralbyrå. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1896-1900, s. 26. Hentet fra: https://www.romsdal-sogelag.no/uploads/kjeldeskrift/Amtmann_1896-1900.pdf

⁵²¹ Gjelsten, 2007, s. 285

⁵²² Setnes, 1995, s. 108-110

⁵²³ Kolltveit, 2016, s.60

⁵²⁴ Kolltveit, 2016, s.60

⁵²⁵ Foreningen for Reiselivet i Norge, 1907, s. 23

Turisttrafikken var i enda større grad enn tidligere, med på å endre dagliglivet i Romsdalen, særlig gjennom hotell- og skyssvirksomheten. Ifølge Bastian Dahls reisehåndbok fra 1892, var det sju hoteller i Romsdalen på denne tiden.⁵²⁶ Det gav arbeidsplasser, ekstrainntekter, og en arena for sosial og kulturell utvikling for lokalbefolkningen. Kommunelege Eide skriver at unge piker får opplæring på hotellene: «hvor baade matstel og anretning er fuldkommen mønstergyldig og tildels meget sirlig. De søker ogsaa gjerne til hotellerne i turisttiden».⁵²⁷ For fattigfolket var også turisttrafikken en positiv påvirkning på dagliglivet. Eide påpeker at fattigfolk fikk bedre adgang til fortjeneste ved hotellene og i turisttrafikken.⁵²⁸ Han viser til turisttrafikken «er en stor Indtægtskilde for Bygden, og mange Personer, Mænd og Kvinder, Gaardbrugere og Løskarle, er optaget af den helt eller delvis, som Kuske, Hôteltjenere, Hôtelpiger, Runnere og Roere».⁵²⁹ Turisttrafikken var da en betydelig faktor i å knytte lokalbefolkningen opp mot en pengeøkonomi, som var en sentral samfunnsutvikling i Norge på denne tiden.⁵³⁰

Åndalsnes vokste frem som tettsted i samspill med turisttrafikken i denne perioden. I tillegg til en rekke hoteller, var det flere som satte opp hus og forretninger rundt havneområdet.⁵³¹ . Bildet nedenfor er illustrerende. Huset til venstre for Mjelvas kontor var et bakeri. Huset med det lille spiret var en kiosk som solgte postkort og souvenirer, og huset helt til høyre i bildet var landhandel.



Figur 21 Åndalsnes mellom 1900-1910. Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1900-1910. Gjengitt med tillatelse.

⁵²⁶ Dahl, 1892, s. 150

⁵²⁷ Eide, sitert i Direktøren for det civile Medicinalvæsen, 1905, s. 184

⁵²⁸ Eide, sitert i Direktøren for det civile Medicinalvæsen, 1900, s. 202

⁵²⁹ Eide, sitert i Direktøren for det civile Medicinalvæsen, 1900, s. 203

⁵³⁰ Hodne og Grytten, 2000, s. 259, og Sandnes, 1982, s. 123

⁵³¹ Setnes, 1995, s. 95

Turisttrafikken hadde også påvirkning på offentlige forhold i Romsdalen. Særlig viktig var skjenkebevillingene. Herredene fikk fullmakt til å gi skjenkebevillinger etter kommunestyreloven fra 1904.⁵³² Erling Welle-Strand påpeker at dette var en fanesak for hotelleiere i Norge, særlig på grunn av konkurransen fra flytende hoteller som kunne skjenke til alle døgnets tider.⁵³³ Jeg har ikke undersøkt gitte bevillinger i Grytten herred i perioden, men enkelte stikkprøver vil være belysende. I 1904 gav Grytten herred skjenkebevillinger til flere av hotellene og skysstasjonene, og til Grytten Øl- og vinsamlag.⁵³⁴ Både Elling Ormheim og Harald Onsum hadde skjenkebevilling, og betalte henholdsvis 30 og 20 kroner i avgifter.⁵³⁵ De fikk kun skjenke til faste spisegjester og reisende som kom utenfra herredet, og kun i spesifikke perioder. Man var nemlig bekymret for bygdefolkets og skysskarenes forhold til alkohol.⁵³⁶

Bendik Brenne Egge har vist til at turismen i Molde og Romsdal ble hyppig omtalt i *Romsdals Budstikke* i perioden 1880-1890.⁵³⁷ Den samme utviklingen så man i Romsdalen gjennom avisen *Romsdal*, som kom ut hver lørdag på Åndalsnes fra 1912.⁵³⁸ I sommermånedene annonserte avisen hvilke cruiseskip som kom, og når, og hvor mange passasjerer de hadde. Avisen kommenterte også hva som kunne forventes av turisttrafikk før sesongen, og gav interesserte turistaktører i Romsdalen viktige opplysninger om internasjonale hendelser som kunne virke inn. Et tydelig eksempel er første verdenskrig: Året 1914 startet normalt, og den 6. juni annonserte dyrlege Karl Hogstad i *Romsdal* at han var på plass på Åndalsnes for å inspisere hestene før sesongens turisttrafikk.⁵³⁹ Den 4. juli kunne avisa opplyse om at turistene strømmet til Åndalsnes, og man opplevde en meget livlig turisttrafikk.⁵⁴⁰ Den 1. august stod det derimot at:

Usikkerheten i Europa vil bevirke at turisttrafikken vil avta. Østerrikske, tyske, franske og engelske turister reiser hjem for at ivareta sine interesser. Den store tyske turistbaat Schleswig som skulde være her idag er reist tilbake til Tyskland».⁵⁴¹

⁵³² Welle-Strand, 1978, s. 27

⁵³³ Welle-Strand, 1978, s. 27

⁵³⁴ Statsarkivet i Trondheim, Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Grytten herredstyrevedtak, SAT/A-0497/1/Z/Za/L0031

⁵³⁵ Statsarkivet i Trondheim, Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Grytten herredstyrevedtak, SAT/A-0497/1/Z/Za/L0031

⁵³⁶ Welle-Strand, 1978, s. 27

⁵³⁷ Egge, 2019, s. 116-117

⁵³⁸ Utgiveren var Erik Lerheim, og avisen skulle være «upolitisk og opprettes til at ivareta særlig stedets og distriktets interesser, vil tillike bli et nyhets og avertissementsblad». *Romsdal* lørdag 6. juli, 1912

⁵³⁹ *Romsdal*, lørdag 6. juni 1914

⁵⁴⁰ *Romsdal*, lørdag 4. juli 1914

⁵⁴¹ *Romsdal*, lørdag, 1. august 1916

Det kom likevel turister fra Norden. I 1916 kunne avisa melde at reisetrafikken fortsatt var stor, til tross for at de utenlandske turistene uteble etter krigens utbrudd: «Der er væsentlig nordmændene som reiser og dertil en hel del dansker og svensker, mest dansker. Hotellerne her er ofte overfyldt».⁵⁴²

Turisttrafikken hadde også sine negative sider. Det ble tydelig på Veblungsnes i 1880-årene. Det ble trangt rundt havna på Veblungsnes da cruiseskipene kom regelmessig. I tillegg skapte skysskarene stor trengsel, og deres oppførsel ble oppfattet som sjenerende. Blant annet var kappkjøring til havna et kjent syn. Erik Midtgaard skriver i en avisartikkel fra 1936, at:

Skysserne pleiet [...] å møte på Setnesjordene ved bautaen hvorfra de i åndeløs spenning fulgte skibets ferd innover fjorden for å se om det tok kurs mot Veblungsnes eller Aandalsnes. Straks de blev klar over hvilket sted det vilde ankre op, blev det så en ordentlig kappkjøring til dette sted for å bli førstemann ved landstigningen.⁵⁴³

Kappkjøring til havna, og knuffing og leven på havna, var nok grunnen til at innbyggerne på Veblungsnes «saa skjævt til Skydserne», som Arne Mjelva påpeker.⁵⁴⁴ Samtidig valgte Onsum å trekke seg tilbake fra skyssvirksomheten.

Turisme og jordbruk

Jeg vil hevde at turisttrafikken var en viktig årsak til et hamskifte i jordbruket i Romsdalen. På den ene siden har det med mangel på arbeidskraft å gjøre. Mangel på arbeidskraft var en grunn til å effektivere og mekanisere jordbruket, for å gjøre seg mindre avhengig av arbeidshjelp. Oddmund Løkensgard Hoel påpeker at turisme bidro til mekanisering av jordbruket i Sogn og Fjordane, da «han trekte arbeidskraft bort frå jordbruket i den delen av året det var mest bruk for ho».⁵⁴⁵ Dette var også tilfellet i Romsdalen. I en liste over skyssbevillinger fra 1910 har 56 av 73 søkere oppgitt at de er gårdbrukere eller forpaktere.⁵⁴⁶ 15 av de 17 som er oppført uten stilling, har likevel stillinger tilknyttet et gårdsbruk i folketellingen av 1910.⁵⁴⁷ De fleste skysskarene var «sønner af gardbrugere, hvilke er vant med at kjøre og omgaes heste», skriver Arne Mjelva og co, til Romsdals Amtsting i 1905. Amtmann Ludvig Leth skriver i rapporten for perioden 1891-1895 at turisttrafikken «kræver

⁵⁴² Romsdal, lørdag, 12. august, 1916

⁵⁴³ Fylket, mandag 5. oktober 1936

⁵⁴⁴ Mjelva, sitert i Scarlett, 1921, s. 223

⁵⁴⁵ Hoel, 2017, s. 38

⁵⁴⁶ Statsarkivet i Trondheim, Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Bevillingstvang for privat skyssstrafikk, amtstingssaker 73/1905 og 68/1906, SAT/A-0497/1/O/Ob/L0004/0005

⁵⁴⁷ Folketelling 1910 for 1539 Grytten herred. Hentet fra: <https://www.digitalarkivet.no/source/36774>

megen og kostbar Tid, som vistnok mangen Gang vilde være langt fordelagtigere anvendt til Gaardsdriften». ⁵⁴⁸ Amtmann Kildal skylder også på skysskjøringen og turistkapringen for mangelen på arbeidskraft i 1901-1905:

Endelig maatte naturligvis en hel Del reise hjem - ofte lange Veie - med uforrettet Sag, med en bortkastet Dag uden nogensomhelst Fortjeneste, for ikke at tale om det Tab af Folke- og Hestehjælp, som Gaardsdriften led paa en Tid, da der stadig klages over manglende Arbeidskraft. ⁵⁴⁹

Samtidig ser man tegn på «hamskiftet» i Romsdal i den samme amtmannsberetningen:

fremdeles mer og mer [...] anvende(r) (gårdbrukerne) maskiner og kunstige gjødningsmidler og i det hele lægge an paa et mere rationelt jordbruk. [...] Der klages jo ogsaa fremdeles over mangel paa arbeidskraft og altfor kostbar hjælp, idet utvandringen fremdeles vedvarer, og tjenernes fordringer stiger». ⁵⁵⁰

At «tjenernes fordringer stiger» kan skyldes turisttrafikken, hvor ungdommen sannsynligvis tjente bedre som skysskarer og hotellansatte enn som tjenestefolk på gårdsbruk. Mangelen på arbeidskraft skyldtes også en stor utvandring til Amerika, og at flere søkte mot fabrikker og store fiskerier. ⁵⁵¹ Dette kan likevel illustrere hvordan turisttrafikken var en av flere grunner til at man måtte effektivisere jordbruket i denne perioden

Turisme og organisasjonssamfunnet

Turisttrafikken i Romsdalen kan også tjene som eksempel på hvordan det norske folk ble mer aktivt involvert i samfunnet i denne perioden. Det er tydelig gjennom vognmenn som Arne Mjelva, som hevdet sine interesser opp offentlige myndigheter. Da Stortinget skulle forhandle om bevilgningen til diligenceruten Otta-Åndalsnes i 1898, sendte 51 vognmenn og én stasjonsholder fra Grytten inn en høringsuttalelse. I uttalelsen vil de avvikle diligencen. De påstår blant annet at statsunderstøttelsen er skadelig og en hemske for privat virksomhet, og at man ikke trenger stats- og kommunebidrag til fast stasjonshold hvis det private fikk utvikle seg fritt. ⁵⁵² Det endte med at diligencen ble innstilt etter 1898-sesongen, og viser at vognmennene hadde sterke stemmer og stort engasjement, særlig med tanke på privat næringsliv. Et annet eksempel er da «Aandalsnes Vognselskab», ved Arne Mjelva og fler,

⁵⁴⁸ Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1891-1895, s. 20-21. Hentet fra: https://www.romsdal-sogelag.no/uploads/kjeldeskrift/Amtmann_1891-1895.pdf

⁵⁴⁹ Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1901-1905, s. 15 Hentet fra: https://www.romsdal-sogelag.no/uploads/kjeldeskrift/Amtmann_1901_05.pdf

⁵⁵⁰ Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1901-1905, s. 15. Hentet fra: https://www.romsdal-sogelag.no/uploads/kjeldeskrift/Amtmann_1901_05.pdf, s. 184

⁵⁵¹ Tvinnereim, 1992, s. 42

⁵⁵² Departementet for det Indre, 1898, s. 65

fikk uttale seg om amtmennenes forskrifter i forbindelse med bevillingstvungen fra 1905. Dette er eksempler på det Hans Try mener med fremveksten av foreningslivet på 1800-tallet, nemlig at folket fikk sine stemmer hørt, og ikke kun det gamle hegemoniet.⁵⁵³

Skyssnæringen på Åndalsnes var lenge en næring hvor privat aktører styrte uten innblanding fra offentlige myndigheter. Det var en egen sosial orden, som var basert på allianser og sosiale bånd. Det illustrerer det Roos mener med et sivilt samfunn, som vokste frem på 1800-tallet.⁵⁵⁴ Arne Mjelva var lederen av denne næringen, men ble utfordret av fra flere hold. Det å organisere seg var da en måte å hevde sine interesser på. I 1891 var det flere vognmenn som gikk sammen i «Romsdal Skyssforening» for å utfordre Mjelva og hans Arne-karer.⁵⁵⁵ På holdeplassen på Åndalsnes ble det tydelig hvem som stod på hvilket lag, for skyssforeningens medlemmer brukte luer med initialene: «R.S».⁵⁵⁶ Det neste forsøket var i 1902 da «Romsdals Vognmands Compagni» ble opprettet. Ifølge Setnes var dette kompaniet en sterk konkurrent.⁵⁵⁷

Statlige og lokale myndigheter slet med å håndtere turisttrafikken i Romsdalen, og de private foreningene gjorde ikke situasjonen bedre. Blant er det tydelig da Grytten herredstyret ikke anbefaler at det «træffes nogen forføining til skydsnæringens afhæninggjørelse af bevilling».⁵⁵⁸ Amtmann Kildal skriver i rapporten for 1901-1905 at:

der ikke var nogen Oversigt over Forholdet mellem «Efterspørgsel og Tilbud», saaledes at der paa de større Anløbssteder jævnlig fremmødte et større Antal Folk og Heste, end der var Behov for. Dette medførte en paagaaende og for de Reisende høist generende «Kapring» med uvittig Konkurrence og urimeligt Nedslag i Kjørepriser.⁵⁵⁹

Dette ble først løst etter at vognmennene i Grytten til å gå sammen i «Romsdal Skyssforening» i 1912. Dette ble imidlertid presset frem av amtmann Kildal og turistbyråene. Det var likevel noen humper som måtte forseres, og som illustrerer hvor viktig skysskjøringen var for lokalbefolkningen. Det første møtet, som Arne Mjelva kalte inn til, fulgte av at flere

⁵⁵³ Try, 1985, s.70

⁵⁵⁴ Roos, 2020, s. 111.

⁵⁵⁵ Setnes, 1995, s. 94-95

⁵⁵⁶ Setnes, 1995, s. 94-95

⁵⁵⁷ Setnes, 1995, s. 94-95

⁵⁵⁸ Statsarkivet i Trondheim, Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Bevillingstvang for privat skyssstrafikk, amtstingssaker 73/1905 og 68/1906, SAT/A-0497/1/O/Ob/L0004/0005

⁵⁵⁹ Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1901-1905, s 15. Hentet fra: https://www.romsdal-sogelag.no/uploads/kjeldeskript/Amtmann_1901_05.pdf

cruisearrangører truet med å sløyfe Åndalsnes som anløpssted. Det ville vært kritisk med tanke på den økonomiske betydningen skyssingen hadde.

Kapittel 5 – konklusjon

Turisttrafikken fikk stor betydning for Harald Onsum, Elling Ormheim og Arne Mjelva, og for dagliglivet i Romsdalen i perioden 1850-1914. I den tidlige fasen fra 1850 til 1880 så man tegn på en begynnende turistnæring ved at Harald Onsum og Elling Ormheim moderniserte sine gjestgiverier, og ble involvert i en turistnæring med større aktører som Thomas Bennett, Den norske turistforingen og Statens Diligence. Det hadde sammenheng med at kommunikasjonene i Norge og i Romsdalen ble kraftig forbedret i perioden, som bidro til å skape en økende turisttrafikk, og et økt handlingsrom for aktørene. Samtidig var Romsdalen et populært turistmål allerede fra 1840-årene, og som ble formidlet i et stort antall reisebøker og reiseskildringer, hvor Ormheim og Onsum fikk gode skussmål. Samlet sett gav det et godt grunnlag for å satse på turisttrafikk som en binæring, selv om den ikke nødvendigvis gav store inntekter.

Fra 1880-årene av opplevde man en kraftig økning i turisttrafikken, noe som ble synlig i Romsdalen med tanke på at det ble satt opp flere hoteller, i tillegg til at flere moderniserte og bygde om sine etablerte gjestgiverier, slik som Elling Ormheim gjorde. Samtidig vokste det frem en betydelig privat vognmannstrafikk, som rekrutterte en vesentlig del av Romsdalens bondebefolkning. Det var dette Arne Mjelva gjorde seg stor på. Turistnæringen i Romsdalen var preget av konkurranser og konflikter, som særlig slo seg ut i form av turistkapring. Offentlige myndigheter slet lenge med å få has på dette, og det var ikke før de private

vognmennene slo seg sammen i en felles forening, at kapringen tok slutt.

Vognmannstrafikken hadde stor innvirkning på gårdsdriften, da de fleste skysskarer og vognmenn var gårdbrukere, og myndighetene fryktet at dette gikk utover gårdsdriften. Alt i alt ble turisttrafikken en vesentlig del av dagliglivet i Romsdalen i perioden jeg har undersøkt.

Kilder

Litteratur

- Abelsted, Jacob Christian. (1869). *Lomme-Reiseroute for 1869: der angiver Hovedveiene mellem Christiania og næsten samtlige Kjøb- og Ladestæder*. Kristiania: Abelsted
- Armstrong, John og Williams, David M. (2005). The steamboat and popular tourism. I *The Journal of Transport History* vol 26, nr 1, 2005: 61-77.
- Appleton, D. (1873). *Appleton's hand-book of American travel. Western tour, 1873*. New York: Appleton and Company Hentet fra: <https://catalog.hathitrust.org/Record/009605900>
- Austigard, Bjørn. (2016). *Boka om Kabbin*. Åndalsnes: Rauma Historielag
- Baedeker, Karl
 - (1879). *Norway and Sweden*. Leipsic: K. Baedeker
 - (1903). *Norway, Sweden, and Denmark; handbook for travellers*. Leipsic: K. Baedeker
- Barmann, O og Furø, J. E. (1900). *Romsdals amts adressekalender*. Ålesund: Barmann og Furø. Hentet 1. april 2022 fra: <https://www.nb.no/items/a4088780a82cfff00783a14aaab6df5b?page=0>
- Barton, Arnold. (2007). The Discovery of Norway Abroad, 1760-1905. I *Scandinavian Studies*, 79(1), s. 25–40. Hentet fra: <http://www.jstor.org/stable/40920726>
- Bennett, Thomas
 - (1880). *Bennett's handbook for travellers in Norway*. Christiania: T. Bennett
 - (1882). *Bennett's handbook for travellers in Norway*. Christiania: T. Bennett

- (1886). *Bennett's handbook for travellers in Norway*. Christiania: T. Bennett
- (1893) *Bennett's handbook for travellers in Norway*. Christiania: T. Bennett
- (1912). *Bennett's reisehaandbog over Norge*. Christiania: Thomas Bennett
- Bilton, William. (1840). *Two Summers in Norway, Volum 2*. London: Saunders and Otley
- Bore, Ragnhild Rein. (2006). *Medisinalberetningene tilgjengelige på web*. Hentet 13.februr 2022: <https://www.ssb.no/a/histstat/artikler/art-2006-12-04-01.html>
- Borsay, Peter og Walton, John K. (2011). *Resorts and Ports of Europe. European Seaside Towns Since 1700*. Bristol: Channel View Publications
- Breton, William H. (1975). *Gamle Norge: reisehåndbok anno 1834 (1835)*. Oversatt av Bryn, Thor. Oslo: Cappelen
- Bugge, Kristian. (1928). *Møre fylkes næringsveie i tekst og bilder*. Oslo: Hanches forlag
- Bulyovszky, Lilla (2000). *Reiseminner fra Norge 1864. (1866)*. (Oversatt av Faskerti, Maria og Meyer, Randi). Oslo: Pax Forlag
- Caspari, Theodor. (1933). *Fra Rauma til Rhinen: reiseskildringer og kulturbilleder fra gamle dager*. Oslo: Nasjonalforlaget
- Cook, Thomas.
 - (1892). *Cook's Excursionist and Home and Foreign Tourist Advertiser 1892*. London: Thomas Cook & Son.
 - (1893). *The World's Fair at Chicago, 1893: Information for Travellers*. London: Thomas Cook & Son.
 - (1901). *Cook's Handbook to Norway, 1901*. London: Thomas Cook & Son.
 - (1911). *Handbook to Norway and Denmark: With Iceland & Spitsbergen*. London: Thomas Cook Ltd
 - (1913). *Cook's Handbook to Norway*. London: Thomas Cook Ltd.
- Copland, Isabella Frances. (1860). *Gamle Norge; or, Our holiday in Scandinavia*. London: Hamilton, Adams & Co.
- Dahl, Bastian. (1892). *Molde og Romsdalen. 1892 En reisehåndbog udgivet af Molde og Romsdals turistforening*. Kristiania: Cammermeyer
- Dardel, Fritz Von. (2003). *Visekong Karls reise i Romsdals amt sommaren 1856. (oversatt av Sørås, Odd)*. I *Romsdal Sogelag Årsskrift 2003*. Molde: Romsdal Sogelag
- Direktøren for det civile Medicinalvæsen. (1900). *Beretning om Sundhedstilstanden og Medicinalforholdene*. Hentet fra: https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iv_055.pdf

- Direktøren for det civile Medicinalvæsen. (1905). *Beretning om Sundhedstilstanden og Medicinalforholdene*. Hentet fra: https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_v_055.pdf
- De Seve, Niels. (1992). *Molde Bys Historie II. 1838-1916. Eksportby – Turistby – Industriby*. Molde: Molde Kommune
- Den norske turistforening. (1873). *Årbok 1873*. Kristiania: Cammermeyer. Hentet fra: <https://www.nb.no/items/16a819c40a8b5aae599a1b655456f5c7?page=0>
- Den norske turistforening. (1874). *Årbok 1874*. Kristiania: Cammermeyer. Hentet fra: <https://www.nb.no/items/16a819c40a8b5aae599a1b655456f5c7?page=148&searchText=%22Lensmand%20Landmark%22>
- Den norske turistforening. (1877). *Årbok 1877*. Kristiania: Cammermeyer. Hentet fra: <https://www.nb.no/items/b3dab9a2caabe070531556d56a5701af?page=0>
- Den norske turistforening. (1883). *Årbok 1883*. Kristiania: Cammermeyer. Hentet fra: <https://www.nb.no/items/d820fcdc234647d1a9134bd461fd1e04?page=0>
- Den norske turistforening. (1889) *Årbok 1889*. Kristiania: Cammermeyer Hentet fra: <https://www.nb.no/items/bfcad6f6ec47fe47e79c6d1a1470afa8?page=185>
- Den norske turistforening. (1892) *Årbok 1891/92*. Kristiania: Cammermeyer Hentet fra: <https://www.nb.no/items/c48f0cbc69c079178ea9ebc5acb48dc4?page=103&searchText=%22Elling%20Ormheim%22>
- Den norske turistforening. (1893). Kristiania: Cammermeyer *Årbok 1893*. Hentet fra: <https://www.nb.no/items/167c7906168b303127385d01755177f6?page=119&searchText=%22Elling%20Ormheim%22>
- Digernes, Miriam Kayser. (2016). *Reiselivet i turistregionen Indre Sogn 1866-1910*. (Masteroppgave). Universitetet i Bergen: Bergen
- Egge, Bendik Brenn. (2019). *3 Maaneder af Aaret er dens lille Provindstheater en kosmopolitisk Scene» Turisme i Molde og Romsdal 1880-1890*. (Masteroppgave). Universitetet i Oslo: Oslo
- Fetridge, William Pembroke. (1883). *The American Travellers' Guides: Hand-books for Travellers, Volum 22, part 3*. New York: Harper & Brothers.
- Fintland, Ine og Østebø, Synnøve. (2020). Av papir kan du atter oppstå - Arkivenes uhørte fortellinger om liv i I Kjelland, Arnfinn, Krøvel, Harald Johannes, Teige, Ola og Kaveh, Chalak. (Red) (2020) *Mikrohistorie*. Trondheim: Museumsforlaget.
- Fjågesund, Peter og Symes, Ruth (2003). *The Northern Utopia. British Perceptions of Norway in the Nineteenth Century*. Amsterdam: Rodopi

- Fjågesund, Peter. (2001). *Til Telemark! utlendingers reiser på 1800-tallet*. Oslo: Landbruksforlaget
- Foreningen for Reiselivet i Norge. (1907). *Den Fremmede Reisetrafik i Norge 1906*. Kristiania: Stamnes Bogtrykkeri
- Government of Canada. (2015). *Immigration Records 1865-1900*. Hentet fra: <https://www.bac-lac.gc.ca/eng/discover/immigration/immigration-records/passenger-lists/passenger-lists-quebec-port-1865-1900/Pages/item.aspx?IdNumber=292212&>
- Høgslund, O. (1924). *Raumabanen: utgitt til banens åpning den 29. november 1924*. Oslo: Norges statsbaner
- Magnússon, Sigurður Gylfi og Szijártó István M. (2013). *What is Microhistory? Theory and Practice*. London: Routledge
- Mjelva, Kari Henden og Mjelva, Karl. (2006). *Geiranger, Norway: ei god historie*. Førde: Selja Forlag
- Gierløff, Christian. (1995). *Thomas Bennett*. Oslo: Bennett Reisebureau
- Gjelsten, Bernt. (2007). Britisk sportsfiske, lakseturisme og næringsfiske i Rauma og delvis Eira i *Romsdalsmuseets Årbok 2007*. Molde: Romsdalsmuseet
- Gjelstenlie, Iver. (2020). *Årstall for Romsdalshorns første bestigning*. Hentet 14. mai fra: <https://tindemuseet.no/blog/romsdalshorn-aarstall>
- Gjesdal, Carl O. Gram. (1978). *Underveis i Vest*. Bergen: Turisttrafikkomiteen for Bergen og Vest-Norge.
- Gödecke, August. (2018). Turistbref från en resa i Norge sommeren 1875. (oversatt Austigard, Dagrun Gjelsvik). I *Romsdal Sogelag Årsskrift 2018*.
- Helland, Amund. (1911). *Norges land og folk: topografisk-statistisk beskrivelse over. 15 D. 2: Romsdals Amt Byerne og herrederne*. Oslo: Aschehoug
- Hodne, Fritz og Grytten, Ola Honningdal (2000). *Norsk økonomi i det nittende århundre*. Oslo: Fagbokforlaget
- Hoel, Oddmund Løkensgard. (2017). *Fjordfylket på nye vegar: 1875-1945. Soga om Sogn og Fjordane, Bind III*. Oslo: Fagbokforlaget
- Hoemsnes, Ole. (1999) *Reiseliv gjennom 150 år: Bennett Reisebureau AS – Bennett BTI Nordic Norge AS: 1850-2000*. Oslo: Bennett reisebureau AS
- Høyfjellskommisjonen (1914). *Høyfjellskommisjonens forhandlinger, kjennelser og dommer, 1914*. Hentet fra: <https://www.nb.no/items/0b6fe87a8c1cd34ab3e1272db34c9a2d?page=23>

- Gjerdåker, Brynjalv. (2002) *Kontinuitet og modernitet 1814-1920, bind 3 av Norges landbrukshistorie*. Oslo: Det Norske Samlaget
- Johnsen, Berit Eide. (2013). Research on the history of Scandinavian summer and seaside tourism – transnational and transregional perspectives? I *Journal of Tourism History*, 5:3, 246-264. Hentet fra:
<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/1755182X.2014.898703>
- Jürgen, Kaare Vedeler. (1927). Gamle bygninger i Romsdalen. I *Årsberetning for. 1922 Vol. 78*. Kristiania: Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevaring.
- Kaldal, Ingar (2002). *Frå sosialhistorie til nyare kulturhistorie*. Oslo: Samlaget
- Kjelland, Arnfinn. (2009). Norsk lokalhistorie og «nyare» mikrohistorie. *Heimen*, bind 46, 2009 hefte 3, s. 237–254.
- Kjelland, Arnfinn. (2020). Kva er mikrohistorie? I Kjelland, Arnfinn, Krøvel, Harald Johannes, Teige, Ola og Kaveh, Chalak. (Red) (2020) *Mikrohistorie*. Trondheim: Museumsforlaget.
- Kjeldstadli, Knut. (2009). *Oluf Onsum*. Hentet 13. mai 2022 fra:
https://nbl.snl.no/Oluf_Onsum
- Knudsen, Einar. (1934). *Ålesunds Museum gjennom 30 år: 1903-1933*. Ålesund: Ålesund Museum
- Knutsen, Sverre. (2009). *Veier til modernisering*. Oslo: Pax Forlag
- Kolbe, Wiebke. (2018). Innledning: Turismhistoria i Norden. I *Turismhistoria i Norden*. Kolbe, Wiebke og Gustavsson, Anders (red.). Uppsala: Kungliga Gustav Adolfs Akademien för svensk folkkultur
- Kollveit, Bård. (2016). *Eventyret om norsk cruisebart: fra vestlandsfjorder til verdens hav*. Oslo: Orfeus
- Kristiansen Oskar. (1926). *Samfærrelse i Norge: 1814-1830*. Oslo: Cammermeyer
- Krokann, Inge. (1982). *Det store hamskiftet i bondesamfunnet*. 3. utgave. Oslo: Samlaget
- Kunnskapsdepartementet. (2019). Læreplan i historie – fellesfag i studieforberedende utdanningsprogram (HIS01-03). Hentet 2. april 2022 fra: <https://www.udir.no/lk20/his01-03/kompetansemaal-og-vurdering/kv85?lang=nob>
- Kvande, Lise og Naastad, Nils. (2013). *Hva skal vi med historie? Historiedidaktikk i teori og praksis*. Oslo: Universitetsforlaget
- Langseth, Bjarne. (2014). *Trå oss ikke for nær! Møter mellom "high class" og allmuen i Romsdalen 1860-1926*. (Masteroppgave). Høgskulen i Volda

- Langseth, Bjarne. (2017) *For gjest og jord - Aak gårds historie om reiseliv og landbruk*. Selvpublisert gjennom Et skrivende menneske
- Löfgren, Orvar. (1999). *On Holiday: A History of Vacationing*. Los Angeles: University of California Press.
- Melve, Leidulf & Ryymin, Teemu (2018). *Historikerens arbeidsmåter*. Oslo: Universitetsforlaget
- Murray, John
 - (1839). *A Hand-book for travellers in Denmark, Norway, Sweden, and Russia*. London: John Murray
 - (1858). *A Handbook for travellers in Denmark, Norway, Sweden and Iceland*. London: John Murray
 - (1871) *Murrays Handbook for travellers in Denmark, Norway, and Sweden*. London: John Murray, Kristiania: Bennett
 - (1880). *Handbook for Travellers in Norway*. London: John Murray
- Myhre, Jan Eivind. (2015). *Norsk historie 1814-1905*. Oslo: Samlaget
- National Library of Scotland. (2022). *Guidebooks in John Murray Publishing*. Hentet 13.mai 2022 fra: <https://www.nls.uk/collections/john-murray/genres/guidebooks/>
- Neergård, Britt Iren. (2008). Christian Løchra. I *Årsskrift for Romsdal Sogelag*, 2008. Molde: Romsdal Sogelag
- Nerbøvik, Jostein (1990). *Norsk historie 1870–1905: Frå jordbrukssamfunn mot Organisasjonssamfunn*. Oslo: Det Norske Samlaget
- Neweyer, Trent. (2008). Under the Wing of Mr. Cook?: Transformations in Tourism Governance. I *Mobilities* Volume 3, 2008, Issue 2. Hentet fra: <https://doi.org/10.1080/17450100802095320>
- Nielsen, Yngvar
 - (1879) *Rejsehaandbog over Norge: med 6 Karter*. Kristiania: Cammermeyer
 - (1893). *Reisehaandbog over Norge. IV: Det nordenfjeldske Norge*. Kristiania: Cammermeyer
- Nielsen, May-Brith Ohman. (2011). *Norvegr, Norges historie 1840-1914. Aschehougs Norgeshistorie bind 4*. Oslo: Aschehoug
- Normann, Andreas. (u.å). Kommentar til fotografi med arkivnummer RAU.0001-02748 i Normann-samlinga på Rauma Folkebibliotek. Hentet 3. mai 2022 fra: <http://www.rauma.folkebibl.no/cgi-bin/websok-bilde?tnr=2748>

- Næss, Torgeir. (2015). Grand Hotel Bellevue. I *Årbok for Rauma 2015*. Åndalsnes: Rauma historielag
- Olafsen, O. (1925). Veblungsnes. I *Romsdal Sogelag Årsskrift 1925*. Molde: Romsdal Sogelag
- Olsvig, Viljam. (1887). *Beyer's Guide to Western Norway*. Bergen: F. Beyer
- Orvik, Ågot M. Alnes. (2021). Park Hotel – Eiere, vertskap og gjester gjennom 80 år av. I *Årbok for Rauma 2021*. Åndalsnes: Rauma historielag
- Rogan, Bjarne (1983). Skyskaren - barn eller voksen? I Fossberg, Jorun m.fler (red) *Fra barnas verden: klesdrakt - leker – barnarbeid*. Oslo: Norsk folkemuseum
- Rogan, Bjarne. (1986). *Det gamle skysstellet. Reiseliv i Noreg frå mellomalderen til førre hundreåret*. Oslo: Det Norske Samlaget
- Rogan, Bjarne. (1998). *Mellom tradisjon og modernisering: kapitler av 1800-tallets samferdselshistorie*. Oslo: Novus Forlag.
- Rogan, Bjarne. (1999). Meninger og myter om landet i Norge. I Rogan, Bjarne (red) *Norge anno 1900: kulturhistoriske glimt fra et århundreskifte*. Oslo: Pax forlag
- Romsdal Sogelag. (2022). Hestekyss, 2022. Hentet 1.mai 2022 fra: <https://www.romsdal-sogelag.no/minnesmerke/hestekyss/37>.
- Roos, Merethe. (2018). *En kort introduksjon til Norge på 1800-tallet*. Oslo: Cappelen Damm akademisk.
- Rotevatn, Ståle. (1977). Veblungsnes. Litt om framvokster og folkeliv. I *Romsdal Sogelag Årsskrift 1977*. Molde: Romsdal Sogelag
- Ryall, Anka. (2000). Etterord i Bulyovszky, Lilla. *Reiseminner fra Norge 1864*. (1866). (Oversatt av Faskterti, Maria og Meyer, Randi). Oslo: Pax forlag
- Sanden, Jarle. (1992). Turistbyen Molde 1880-1940. i *Romsdalsmuseets Årbok 1992*.
- Sandvik, Pål Thonstad. (2018) *Nasjonens velstand*. Oslo: Fagbokforlaget.
- Scarlett, Ferdinand (1921). *Turistlandet Norge. Turisttrafikkens begyndelse og udvikling til verdenskrigens udbrud samt 30 aars erindringer som turistagent i Norge, 2 bd, 1921–22*. Kristiania: Steenske Forlag
- Setnes, Johan J. (1995). *Turisttrafikken i Molde og Romsdal gjennom 100 år*. Molde: Romsdal Sogelag,
- Skiri, Vidar. (2012). Rauma elv – fra lakselord til lakselus. I *Romsdalen - naturens måte å vise seg fram på!: Åndalsnes og Romsdal reiselivslag 1947-2012*. Lange, Odd Roar. (2012). Åndalsnes: Åndalsnes & Romsdal Reiselivslag

- Skydsloven. *Lov om Skydsvæsenet av 14. juli 1893*. Hentet fra: <https://www.nb.no/items/5f446bf9fd10ace985939cf845965b83?page=913>
- Skydsloven. Tillægslov av 14. mars. 1905. *Lov om Skydsvæsenet av 14. juli 1893*. Hentet fra: <https://www.nb.no/items/5f446bf9fd10ace985939cf845965b83?page=919>
- Slagstad, Rune (2018). *Da fjellet ble dannet*. Oslo: Dreyers Forlag
- Solemdal, Martin. (1945). *Mennesker og skip*. Bergen: J. W. Eides forlag
- Statistisk Sentralbyrå. (2008). *Amtmannsberetninger tilgjengelige på ssb.no*. Hentet fra: <https://www.ssb.no/a/histstat/artikler/art-2008-04-18-01.html>
- Steward, Jill. (2005). 'How and Where To Go': The Role of Travel Journalism in Britain and the Evolution of Foreign Tourism, 1840–1914. I Walton John K. (red). *Histories of Tourism Representation, Identity and Conflict*. Bristol: Channel View Publications.
- Stone M. Olivia. (1889). *Norway in June*. (3.utg). London: The British Library
- Strand, Rolf. (1995). Strandstedet Veblungsnes. I *Romsdal Sogelags Årsskrift 1995*. Molde: Romsdal Sogelag.
- Svendsen, Sigrid. (1931). *Kristenliv i Romsdalen 1809 – 1864*. Oslo: Lutherstiftelsen
- Sørheim, Helge. (1996). *Frå Kristiansund til Caribien: norsk cruiseferd gjennom 120 år*. Ålesund: Sunnmøre Museum
- Thon, Sverre. (1993). *Vertskap i Norge: norsk hotell-og restaurantvirksomhet gjennom tidene*. Oslo: Norsk hotell og restaurant forbund.
- Thorsnæs, Geir (2022). *Åndalsnes*. Hentet 2. mai 2022 fra: <https://snl.no/%C3%85ndalsnes>
- Tjelmeland, Hallvard (2004). Aviser som historisk kilde. I *Pressehistoriske skrifter 2004*, vol. 1, nr. 3. 114-131.
- Tolfrey, Frederick (2019). *Jones' guide til Norge*. (Oversatt av Tor Larsen). Opprinnelig utgitt 1848 som Jones's Guide to Norway. Oslo: Matei publishing
- Try, Hans. (1979). *To kulturer en stat*. Norges historie bd. 11. Oslo: Cappelen
- Try, Hans (1985). *Assosiasjonsånd og foreningsvekst i Norge: forskningsoversyn og perspektiv*. Øvre Ervik: Alvheim & Eide
- Tvinnereim, Jon. (1976). *Ressursutnytting i eldre tid: åkerbruk, husdyrbruk, sæterdrift, laksefiske og turisme*. Volda: Møre og Romsdal Distriktshøgskule
- Tvinnereim, Jon (1992). *Fylkeshistorie for Møre og Romsdal: Grotid i grenseland. 1832-1920*. Oslo: Det Norske Samlaget.

- Vinje, Aasmund Olavsson. (2018). *Ferdaminne frå sumaren 1860* (opprinnelig utgitt 1861). Oslo: Samlaget
- Visit Norway (2019). *Nøkkeltall om norsk reiseliv og turisme*. Sist nedlastet 15.mai 2022 fra: <https://business.visitnorway.com/no/markedsdata/nokkeltall/>
- Walchester, Kathryn (2014). *Gamle Norge and Nineteenth-Century British Women Travellers in Norway*. London: Anthem Press
- Walchester, Kathryn. (2020). Beyond the Grand Tour: Norway and the Nineteenth-Century British Traveller. I *Continental Tourism, Travel Writing, and the Consumption of Culture, 1814–1900*. Colbert, Benjamin og Morrison, Lucy (red). Cham: Palgrave Macmillan
- Welle-Strand, Erling. (1978). *Reiseliv og samfunn: Landslaget for reiselivet i Norge, 1903-1978*. Oslo: Nortrabooks/Landslaget for reiselivet i Norge
- Wilson, Thos. M. (1889). *Norway Illustrated*. Bergen: Giertsen og Halvorsen
- Williams, William Matthieu. (1859). *Through Norway with a Knapsack*. London: Smith, Elder and Co.
- Williams, William Matthieu. (1877). *Through Norway with Ladies*. London: Edward Stanford
- Williams, David. (2000). Market Pressures and Innovation: The Orient Steam Navigation Co. and the Development of Pleasure Cruising, 1888-1900- *The Northern Mariner/Le Marin du nord*, X, No. 4 (October 2000), 1-12. Hentet fra: https://www.cnrs-scrn.org/northern_mariner/vol10/tnm_10_4_1-12.pdf
- Williams, David. (2003). The Extent of Transport Services' Integration: SS Ceylon and the First "Round the World" Cruise, 1881-1882. I *International Journal of Maritime History*. Vol 15 issue 2, 2003. Hentet fra: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/084387140301500208>
- Williams, David. (2021). A pioneering cruising enterprise: The North of Scotland, Orkney and Shetland Steam Navigation Company, 1886–1908. *International Journal of Maritime History*, 33(4), 599–613. <https://doi.org/10.1177/084387142111063784>
- Withey, Lynne. (1998). *Grand tours and Cook's tours: a history of leisure travel, 1750 to 1915*. New York: William Morrow
- Wittich, William (1848). *A Visit to the Western Coast of Norway*. London: C. Cox
- Zuelow, Eric (2016). *A History of Modern Tourism*. London: Palgrave.

- Øverland, Per. (1964). Romsdals første turisthotell. Parelius, Nils (red). I *Molde og Romsdals turistforening: 75 år 1889-1964*. Molde: Molde og Romsdal turistforening

Aviser

Aftenposten (1889)

Bergens Aftenblad (Bergen: 1889)

Fylket (1936)

Gudbrandsdølen (1924 og 1926)

Illustrered Nyhedsblad (1861)

Molde Annonceblad (1893-1918)

Morgenbladet (1933)

Norsk Kundgjørelsestidende (1909)

Romsdals Budstikke (1860-1933)

Romsdal (1912-1916)

Romsdals Amtstidende (1884)

Romsdals Tidende (1892-1916)

Stavanger Amtstidende og Adresseavis (1889)

Åndalsnes Avis (1948)

Amtmannsberetninger

- Det Statistiske Centralbyrå. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1846-1850. Hentet fra: https://www.romsdal-sogelag.no/uploads/kjeldeskrift/Amtmann_1846_50.pdf
- Det Statistiske Centralbyrå. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1856-1860. Hentet fra: https://www.romsdal-sogelag.no/uploads/kjeldeskrift/Amtmann_1856_60.pdf
- Det Statistiske Centralbyrå. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1861-1865. Hentet fra: https://www.romsdal-sogelag.no/uploads/kjeldeskrift/Amtmann_1861-1865.pdf
- Det Statistiske Centralbyrå. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1880-1885. Hentet fra: https://www.romsdal-sogelag.no/uploads/kjeldeskrift/Amtmann_1881_85.pdf

- Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1886-1890. Hentet fra: https://www.romsdal-sogelag.no/uploads/kjeldeskrift/Amtmann_1886_90.pdf
- Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1891-1895. Hentet fra: https://www.romsdal-sogelag.no/uploads/kjeldeskrift/Amtmann_1891-95.pdf
- Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1896-1900. Hentet fra: https://www.romsdal-sogelag.no/uploads/kjeldeskrift/Amtmann_1896-1900.pdf
- Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1901-1906. Hentet fra: https://www.romsdal-sogelag.no/uploads/kjeldeskrift/Amtmann_1901_05.pdf
- Det Statistiske Centralbyraa. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1906-1910. Hentet fra: https://www.romsdal-sogelag.no/uploads/kjeldeskrift/Amtmann_1906_10.pdf

Stortingsforhandlinger

- Departementet for det Indre. (1879). Indstilling fra Veikomiteen angaaende Diligencevæsenet (Indst. S. No. 33.) Hentet fra: https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Stortingsforhandlinger/Lesevisning/?p=1879&paid=6&wid=a&psid=DIVL311&pgid=a_0098&vt=a&did=DIVL470
- Departementet for det Indre. (1889). Ang. Bevilgning til den offentlige Diligencefart (Vol. 38 Nr. 1a. 1889). Hentet fra: <https://www.nb.no/items/90a9d21a70fb906ec45ad8c762ef0eb1>
- Departementet for det Indre. (1892). Ang. Udfærdigelse af Lov om Skydsvæsenet (Oth. Prp. No. 23. 1892). Hentet fra: <https://www.nb.no/items/d5aa5188cb84667dd9aa0221b7ff13ac?page=963>
- Departementet for det Indre. (1893). Indstilling fra Veikomiteen angaaende kongelig Proposition til Lov om Skydsvæsenet (Indst. 0.1. 1893). Hentet fra: https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Stortingsforhandlinger/Lesevisning/?p=1893&paid=6&wid=b&psid=DIVL881&pgid=b_0309

- Departementet for det Indre. (1898). Indstilling fra Veikomiteen angaaende den kongelige Proposition om Bevilgning til Skyds, Turist og Diligencevæsenet. (Indst. S. No. 30. 1898). Hentet fra: <https://www.nb.no/items/4bc34e4e83d9e9230698f4361ac8d14c?page=89&searchText=Grytten>
- Departementet for det Indre. (1905). Angaaende udfærdigelse af en lov indeholdende forandring i lov om skydsvæsenet af 14de juli 1893 (Ot.Prp.Nr.3 1904-1905). Hentet fra: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Stortingsforhandlinger/Lesevisning/?p=1904-05&paid=3&wid=a&psid=DIVL149>

Primærkilder

Arkivkilder

- Digitalarkivet, Folketelling 1865 for 1539P Grytten prestegjeld. Hentet 1. februar 2022 fra: <https://www.digitalarkivet.no/source/38293>
- Digitalarkivet, Folketelling 1875 for 1539P Grytten prestegjeld. Hentet 1. februar 2022 fra: <https://www.digitalarkivet.no/source/52342>
- Digitalarkivet, Folketelling 1891 for 1539P Grytten herred. Hentet 1. februar 2022 fra: <https://www.digitalarkivet.no/source/53050>
- Digitalarkivet, Folketelling 1900 for 1539P Grytten herred. Hentet 1. februar 2022 fra: <https://www.digitalarkivet.no/source/37395>
- Digitalarkivet, Folketelling 1910 for 1539P Grytten herred. Hentet 1. februar 2022 fra: <https://www.digitalarkivet.no/source/36774>
- Digitalarkivet, Folketelling 1920 for 1539P Grytten herred. Hentet 1. februar 2022 fra: <https://www.digitalarkivet.no/source/74102>

Ministerialbøker

- Digitalarkivet, Ministerialbok for Molde prestegjeld 1843-1872 (1502P). Hentet 1. februar 2022 fra: <https://www.digitalarkivet.no/view/279/pk00000001510359>
- Digitalarkivet, Ministerialbok for Grytten prestegjeld, Grytten sokn 1818-1853 (1539P). Hentet 1. februar 2022 fra: <https://www.digitalarkivet.no/view/255/pd00000040484780>

- Digitalarkivet, Ministerialbok for Grytten prestegjeld, Grytten sokn 1854-1886 (1539P). Hentet 1. februar 2022 fra:
<https://www.digitalarkivet.no/view/291/pu00000000200374>
- Digitalarkivet, Ministerialbok for Grytten prestegjeld, Kors sokn 1818-1853 (1539P). Hentet 1. februar 2022 fra:
<https://www.digitalarkivet.no/view/267/pg00000002319731>
- Digitalarkivet, Ministerialbok for Grytten prestegjeld, Kors sokn 1854-1882 (1539P). Hentet 1. februar 2022 fra:
<https://www.digitalarkivet.no/view/327/pv00000002311802>
- Digitalarkivet, Ministerialbok for Grytten prestegjeld, Grytten sokn 1854-1886 (1539P). 1. februar 2022 Hentet fra:
<https://www.digitalarkivet.no/view/327/pv00000003065283>

Panteregister

- Statsarkivet i Trondheim, Romsdal sorenskriveri, SAT/A-4149/1/2/2Aa/L0012: Panteregister nr. 12, s. 3. Hentet 1. februar 2022 fra:
<https://media.digitalarkivet.no/view/25853/31>
- Statsarkivet i Trondheim, Romsdal sorenskriveri, SAT/A-4149/1/2/2Aa/L0012: Panteregister nr. 12, s. 156. Hentet 1. februar 2022 fra:
<https://media.digitalarkivet.no/view/25853/172>
- Statsarkivet i Trondheim, Romsdal sorenskriveri, SAT/A-4149/1/2/2Aa/L0014: Panteregister nr. 14, s. 149. Hentet 1. februar 2022 fra:
<https://media.digitalarkivet.no/view/25855/151>
- Statsarkivet i Trondheim, Romsdal sorenskriveri, SAT/A-4149/1/2/2Aa/L0012: Panteregister nr. 12, s. 175. Hentet 1. februar 2022 fra:
<https://media.digitalarkivet.no/view/25853/189>

Annet

- Norges Brannkasse Romsdal, SAT/A-5499/Fa/L0002: Branntakstprotokoll, 1877-1893. Hentet 10. februar 2022 fra: <https://media.digitalarkivet.no/view/86466/201>
- Statsarkivet i Trondheim, Romsdal Fogderi. Skyssvesenet vedrørende. SAT/A-1867/Gbc/L0471
- Statsarkivet i Trondheim, Romsdal Fogderi. Skyssvesenet vedrørende. SAT/A-1867/Gbc/L0472
- Statsarkivet i Trondheim, Romsdal Fogderi. Skyssvesenet vedrørende.

SAT/A-1867/Gbc/L0473

- Statsarkivet i Trondheim, Romsdal Fogderi. Skyssvesenet vedrørende.

SAT/A-1867/Gbc/L0474

- Statsarkivet i Trondheim, Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Ormem i Grytten 1794-1819, 1855-1871, 1883-1888, SAT/A-0497/1/O/Ob/L0009/0002
- Statsarkivet i Trondheim, Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Grytten herredstyrevedtak, SAT/A-0497/1/Z/Za/L0031
- Statsarkivet i Trondheim, Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Bevillingstvang for privat skysstrafikk, amtstingssaker 73/1905 og 68/1906, SAT/A-0497/1/O/Ob/L0004/0005

Figurer

- Figur 1 Romsdalen markert med rød rute. Utsnitt av Reisehaandbog over Norge. IV: Det nordenfjeldske Norge, Yngar Nielsen, 1908, s. 196-197. Kristiania: Cammermeyer. Offentlig eiendom. 9
- Figur 2 Bjørnstjerne Bjørnson og Alexander Kielland på besøk hos Harald Onsum (til venstre for Bjørnson) Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1903. Gjengitt med tillatelse. 31
- Figur 3 Skjerm bilde fra Illustreret Nyhedsblad 26. mai 1861. Fotokopi av maleri etter Johan Frederik Eckersbergt: Offentlig eiendom. Hentet 2. april 2022 fra:
<https://www.nb.no/items/9118e7350f890e80838da774fa09196d?page=95&searchText=Romsdalen> 33
- Figur 4 Onsumgården og bårstuen. Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1920. Gjengitt med tillatelse. 41
- Figur 5 Fronten av Onsumgården. Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1920. Gjengitt med tillatelse 41
- Figur 6 Fra Veblungsnes etter 1900. Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1905. Gjengitt med tillatelse 42

Figur 7 Elling Ormheim 1920. Foto: ukjent. Hentet fra Den Norske turistforenings årbok (trykt utg.) Årbok. 1933, fra: https://www.nb.no/items/01995d2b34895224f2c11160e7d5f19f?page=61 . Offentlig eiendom.	46
Figur 8 Ormheim i 1870-årene i retning Veblungsnes. Foto: Knud Knudsen/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1870. Gjengitt med tillatelse.	50
Figur 9 Ormheim i 1870-årene. Foto: Knud Knudsen/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1870. Gjengitt med tillatelse	55
Figur 10 Ormheim i 1880-årene. Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1887/1890. Gjengitt med tillatelse.	55
Figur 11 Ormheim i 1880-årene. Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1890. Gjengitt med tillatelse.	56
Figur 12 Skjerm bilde av annonse fra Beyer's guide to western Norway, Olsvig, 1887, s. xxxiii. Offentlig eiendom. Hentet 10. mars 2022 fra: https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=wu.89096290887&view=1up&seq=171&skin=2021	56
Figur 13 Ormheim 1912/1915 Foto: Edvard Sæterbø/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1887/1890. Gjengitt med tillatelse.	57
Figur 14 Skjerm bilde fra Det Statistiske Centralbyrå. Romsdals Amt. Beretning om den økonomiske tilstand. Femaaret 1906-1910, s. 20. Hentet 1. desember 2021 fra: https://www.romsdal-sogelag.no/uploads/kjeldeskrift/Amtmann_1906_10.pdf	60
Figur 15 Arne Mjelva. Foto: Ukjent. Skjerm bilde fra Turistlandet av Ferdinand Scarlett, 1921, s. 226. Offentlig eiendom, Hentet 15. mai 2022 fra: https://www.nb.no/items/2a5e421a9d8048afd391dc12d62e6239?page=229&searchText=arne%20mjelva	64
Figur 16 Grand Hotel Bellevue til venstre. Hotel Bellevue til høyre. Foto: L. Sødahl og Sponland/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1900:1911. Gjengitt med tillatelse.	67
Figur 17 Fra Åndalsnes mellom 1900-1916. Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek. Årstall ikke oppgitt. Gjengitt med tillatelse.	69
Figur 18 Åndalsnes mellom 1900-1910. Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1900-1910. Gjengitt med tillatelse.	69
Figur 19 Utsnitt av søknad om bevilling 1905. Statsarkivet i Trondheim	74
Figur 20 Hesteskyssreklame frå 1895. Foto: Mads Langnes/Romsdalsmuséet. 2018. Gjengitt med tillatelse.	76

Figur 21 Åndalsnes mellom 1900-1910. Foto: Ukjent/Normann-samlingen ved Rauma Folkebibliotek, 1900-1910. Gjengitt med tillatelse.

88

