

Storartet Udsigt mot det, som før var

Fremstillinger av forholdet mellom natur og teknologi i turistindustriens formative fase. Reisehåndbøkers omtale av foss og kanal (1839-1914): Rjukan og Telemarkskanalen, med sideblikk på Trollhättefallene og Göta kanal.

Signy Reindal Alvsåker

Masteroppgave i historie – våren 2022
60 studiepoeng

Institutt for arkeologi, konservering og historie (IAKH)
Det humanistiske fakultet



Sammendrag

I denne oppgaven har jeg undersøkt hvordan forholdet mellom natur og teknologi fremstilles i turistindustriens formative fase, gjennom å se på reisehåndbøkers omtale av foss og kanal i perioden 1839-1914. Undersøkelsen har vært avgrenset til Rjukan og Telemarkskanalen, med et sideblikk på Trollhättefallene og Göta kanal. Oppgaven har hatt et todelt formål. Jeg ønsket å finne ut om skjedde en endring i hvordan natur og teknologi ble fremstilt. Videre så jeg også på om reisehåndbøkernes utvikling *som* teknologi påvirker hvordan natur og teknologi fremstilles. Jeg hadde en hypotese om at økningen i turisttrafikken og veksten i turistindustrien både kunne ses i formaliseringen av reisehåndbøkene som sjanger, og ville sammenfalle med endringer i hvordan reisehåndbøkene fremstiller natur og teknologi. Mitt bidrag til forskningslitteraturen har, utover å bidra på transnasjonalt nivå, med større kunnskap om norske og engelskspråklige reisehåndbøker og hvordan de fremstiller natur og teknologi i beskrivelser av foss og fjell, også vært å synliggjøre utviklingen av turistindustrien i Telemark, både gjennom å vise endring i reisemønstre, og hvilken påvirkning aktører fra turistindustrien hadde på turismen.

Forord

I arbeidet med en masteroppgave er det mange som skal takkes.

Først og fremst vil jeg rette en stor takk min veileder Ulrike Spring, som gjennom hele prosessen har gitt god og konstruktiv veiledning, og for å ha hatt troen på prosjektet mitt når jeg selv har tvilt. Det var også hun som introduserte meg for reisehåndbøker som den morsomme og interessante kilden det er! Takk også til mine medstudenter på veiledningsgruppa for mange gode innspill underveis, og til mine medstudenter på lesesalen i sluttinnspurten og tidligere i studiet.

Tidlig i prosessen fikk jeg også god hjelp til å kartlegge hva som fantes av materiale lokalt i Vest Telemark. Takk til daværende hotelldirektør Thor Morten Halvorsen på Dalen Hotel for at jeg fikk komme og gå gjennom gamle gjestebøker og bilder på hotellet, og til Vest-Telemark Museum for at jeg fikk gå gjennom deres materiale.

En spesiell takk må rettes til Øystein Kostveit, som lot meg gå gjennom de gamle gjestebøkene fra 1888-1911, fra gården Nigard Midtgarden i Rauland.

God hjelp fikk jeg også på Statsarkivet i Kongsberg, der Telemarkskanalens arkiv ligger, samt på Nasjonalbiblioteket og Universitetsbiblioteket. Takk til Norsk Industrimuseum for bruk av Theodor Kittelsens Svelgfoss-serie. Takk også til Norsk Lokalhistorisk Institutt for stipendet på kr 15 000,- høsten 2019.

Sist, men ikke minst, må jeg rette en takk til familie og venner. Tusen takk til mamma og pappa, som tok oss søsknene med på tur, og lærte oss å bli glad i naturen, både Telemarksnaturen og det vakre vestlandslandskapet. Tusen takk til besteforeldre for all hjelp med barnepass.

Ketil og Luna - Tusen takk. Dere er mitt alt.

Innhold

1	Innledning	6
1.1	Problemstilling	7
1.2	Avgrensning.....	9
1.3	Historiografi	13
2	Teori	20
2.1	Begrepsavklaringer.....	20
2.1.1	Fremstillinger og forestillinger	20
2.1.2	Natur og teknologi.....	22
2.1.3	Estetiseringen av naturen: Sublimt, vakkert og picturesque	23
2.1.4	Fra dannelsesreiser til dannet blikk: Tourist gaze og panorama	26
2.2	Kilder og metode	29
2.2.1	Hypotesegenererende forstudie	29
2.2.2	Tilnærmingen til reisehåndbøker som kilde.....	30
2.2.3	Det nasjonale og det transnasjonale	34
2.2.4	Representasjonsanalyse	35
3	Nye teknologier.....	38
3.1	Moderne reisehåndbøker i et historisk lys.....	38
3.1.1	Reisehåndboken som teknologi.....	39
3.1.2	Å finne en form	41
3.2	Kanalen som teknologi.....	48
3.2.1	Göta kanal	49
3.2.2	Telemarkskanalen	53
3.2.3	Rjukan.....	57
4	Fremstillinger av natur og teknologi	60
4.1.1	Det nasjonale nivået.....	60
4.1.2	Regionalt: Fremstillinger av Telemark.....	63
4.2	Første fase (1839-1878)	67
4.2.1	Fossen	68
(1)	Rjukanfossen – og en avstikker til Vøringsfossen.....	68
(2)	Fra romantisk dikt til øyenvitneskildring.....	70
(3)	Trollhättefallene og mennesket <i>i</i> naturen.....	72
4.2.2	Kanalen.....	75
(1)	Beskrivelsen av Telemarksvassdragene i første fase.....	75
(2)	En helt spesiell reisemåte.....	76
(3)	Opplevelsen av rom og tid på kanalbåten.....	77

(4)	Klasseskiller på kanalreisen	79
(5)	Ingeniøren - geniet som temmet naturen	80
(6)	Når teknologien ikke lenger er ny	82
(7)	Sammenfatning	83
4.2.3	Betydningsendringer i naturestetiske begreper	83
4.2.4	Bruken av sublime, picturesque og beautiful i andre fase	88
4.3	Den andre fasen (1879-1914).....	90
4.3.1	Rjukan – mellom foss og fjell.....	90
(1)	Fremstillingen av Rjukanfossen før 1908	92
(2)	Fossen som forsvant.....	95
4.3.2	Telemarkskanalen – bindeleddet mellom øst og vest?	100
(1)	Etableringen av en naturmytisk geografi	100
(2)	Kanalens øyeblikk.....	102
(3)	Bergensbanen avløser kanalen	104
(4)	Sammenfatning	105
5	Konklusjon.....	106
6	Litteraturliste	109
	Primærkilder	109
	Sekundærlitteratur.....	113

1 Innledning

«To the true lover of nature in her wildest mood, the artist, the angler, and the sportsman, this line of country has very great attractions, which are increased by their freshness, as well as their novelty.»¹

Denne beskrivelsen av Telemark er hentet fra reisehåndboken *The Knapsack Guide to Norway*, utgitt av John Murray og datert 1869. John Murray hadde siden 1839 utgitt reisehåndbøker der Norge var omtalt. Telemark appellerte ifølge Murray særlig til naturelskere, kunstnere og jakt- og fiskeinteresserte reisende. Telemark har helt inn i moderne tid ofte blitt presentert, og har presentert seg selv, som et historisk sett lite tilgjengelig område, der det opprinnelige norske fikk leve i fred, minimalt påvirket utenfra.² Så sent som i en kartutgave fra 1636 over Sør-Norge er Telemark fremstilt som en *terra incognita*, uutforsket eller ukjent område, og markert som en stor hvit flekk på kartet.³ I løpet av 1800-tallet økte antallet reisende til Telemark på jakt etter vill og uberørt natur.

I 1805 foretok justisråd Christen Henriksen Pram omfattende reiser i Norge etter oppdrag fra den danske kongen. På veg fra Kongsberg skrev han: «Eggen består av sønderknuste Felde. Det er nu hvor man rejser for det meste som i Ruinerne af en afbrændt eller ved Jordskielv kuldkastet By, nemlig mellom store og smaae sammendyngede Stenmasser».⁴ Den dårlige vegstandarden var et kapittel for seg, men vel nede i Telemark finner man «et højiligen skjønt og frugtbart landskab; tildeels Fladelider eller Afhænge af ikke meget høie Skovbegroede Felde, ved siden af et Vanddrag eller en Række af Indsøer, som paa en eneste Fos nær ere seilbare lige ned forbi Scheen til havet.»⁵ Det er øverste delen av Heddalsvatnet som skildres, og fossen som skaper problemer har fått navn på grunn av at den skaper slike hindringer; den heter Vrangfoss.

I 1810, bare 5 år etter Prams reise gjennom Telemark, ble Rjukanfossen «oppdaget» av geologiprofessor Jens Esmark, og innrapportert til kongen i København som «verdens høyeste

¹ John Murray (Firm), *The Knapsack guide to Norway*, Murray's Handbooks (London: J. Murray, 1870), 102, <https://catalog.hathitrust.org/Record/100197610>.

² Briså, B.G. og Löw, L. S., Nordkappmuseet (2010). *Mot nord - ved verdens ytterkant*. Nordkappmuseet, 46-47, Briså viser hvordan manglende kildekritikk hos 16- og 1700-tallets kartografer førte til at Telemark ble fremstilt som ukjent land hos europeiske kartforlag.

³ *Nova et accurata Tabula episcopatuuum Stavangriensis, Bergensis et Asloiensis, apud Ioannem Ianssonium*. Kart. 1636, 18.05.2022. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digikart_gaa0010000805

⁴ Pram, Christen, og Sigurd Grieg. *Kopibøker fra reiser i Norge 1804-06*. Nr 1. De Sandvigske samlingers kildekriftserie (trykt utg.). Lillehammer: De Sandvigske samlinger, 1964, 184.

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2006082200064.

⁵ Pram, *Kopibøker fra reiser i Norge 1804-06*, 183

fossefall».⁶ Rjukanfossen ble malt av Johannes Flintoe allerede i 1821.⁷ Maleriet vakte interesse, og var sterkt medvirkende til at mange tilreisende siden kom for å oppleve de rykende vannmassene som styrtet ned i avgrunnen. At Rjukanfossen ble en av landets første store turistattraksjoner, før vi egentlig kan snakke om turisme som fenomen, henger sammen med det romantiske natursynet som dominerte i tiden.

Et annet kjent motiv fra Telemark på 1800-tallet er nettopp ikoniske Vrangfoss sluser ved Ulefoss. Slusene stod ferdige i 1892. De var for sin tid teknologisk imponerende, og ble omtalt som «verdens ottende underverk».⁸ Vannvegen fra Skien til Dalen fikk etter 1892 navnet «Telemarkskanalen» i reisehåndbøkene. Til å begynne med var det relativt beskjeden trafikk på vassdragene, men i perioden fra 1892 til Bergensbanens åpning i 1909 ble dette hovedreiseruta mellom øst og vest i Norge.

1.1 Problemstilling

Hver på sin måte representerer Rjukanfossen og Telemarkskanalen viktige sider av det lange 1800-tallet. Det er den voldsomme og henrivende naturen mot de store ingeniørbragdene. Det er romantikkens føleri mot fremskrittstro og optimisme. Det er den reisende og det er turister. Og det er ulike fremstillinger av Telemark, i en periode da det moderne samfunnet og turistindustrien vokser frem. I dette skjæringspunktet ligger formålet med denne oppgaven:

Hvordan fremstilles forholdet mellom natur og teknologi i turistindustriens formative fase? Reisehåndbøkers omtale av foss og kanal (1839-1914): Rjukan og Telemarkskanalen, med sideblikk på Trollhättefallene og Göta kanal.

Kildematerialet i oppgaven består av norsk- og engelskspråklige reisehåndbøker. I dag er både Rjukan og Telemarkskanalen populære turistmål, en status de først fikk i løpet av 1800-tallet, da mange av de reisende besøkte Rjukanfossen og Gaustatoppen, og kanskje tok kanalbåt vannveien gjennom Telemark før eller etter turen. Både Telemarkskanalen og Rjukan er geografiske betegnelser som oppstår i løpet av 1800-tallet. «Telemarkskanalen» brukes i reisehåndbøkene først etter at den øverste delen, Bandak-Norsjøanlegget, stod ferdig i 1892. «Rjukan» var i bruk også før 1800, men betegnet da bare den berømte fossen, som sammen med landemerket Gaustatoppen i samme område var omtalt i de første moderne

⁶ Gaukstad, Haakon. *Gripe og bli grepet: Om natursyn og naturskildring i DNTs årbøker*, 1998, 13. Fossens fall er i virkeligheten 104 meter, og slik sett ikke høyest i hverken Norge eller verden. *Store norske leksikon*, s.v.

«Rjukanfossen,» av Lars Mæhlum. 09.06.2022. <http://snl.no/Rjukanfossen - Tinn>

⁷ Slagstad, Rune. *Da fjellet ble dannet*. Oslo: Dreyer, 2018, 11

⁸ Lister tirsdag 1.9.1896. 03.05.2022

https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_listerfarsundatten_null_null_18960901_18_69_1

reisehåndbøkene. Navnet *Rjukan* som industristed fester seg rundt 1910, på samme tid som fossen ble lagt i rør. I 2015 fikk Rjukan sammen med Notodden status industriarv på UNESCOs verdensarvliste.⁹ For dagens turister er det ikke lenger fossen, men Gaustatoppen og verdensarvbygningene, som lokker.

Når Rjukan og Telemarkskanalen også sammenlignes med sin relevante motsvarighet i Sverige, nemlig fossefallene ved Trollhättan og Göta kanal, er dette grepet gjort med dobbelt siktemål. Både Trollhättan og **Göta** kanal var viktige turistattraksjoner i Sverige. Sammenligningen gir mulighet for å få et bedre grep om fenomenenes egenart, samtidig som generelle tendenser i kildematerialet vil bli tydeligere.¹⁰ Analysen kan for eksempel avdekke om reisehåndbøkens beskrivelser er preget av skjematiske fremstillinger i beskrivelsen av fosser og kanaler, eller også indikere transnasjonale tendenser i materialet. Et viktig spørsmål i analysen av primærkildene vil være om måten natur og teknologi omtales eller fremstilles på utgjør en endring i løpet av tiden jeg tar for meg. Det er i tillegg interessant å undersøke om norske og engelske reisehåndbøker fremstiller dette ulikt. I tillegg kan utviklingen av reisehåndbøker som sjanger og/eller teknologi påvirke hvordan natur og teknologi fremstilles.

Et utgangspunkt for oppgaven er to viktige teknologiske hendelser lokalt som på ulike måter kan medføre endringer i hvordan natur og teknologi fremstilles i reisehåndbøkene i perioden. Hendelsene brukes for å se på endring, i form av brudd versus kontinuitet. Den første hendelsen gjelder Telemarkskanalen, nemlig kanaliseringen av Skien-Norsjø og Bandak-Norsjøvassdragene. Den nederste delen, der Løveid sluser ligger, stod ferdig i 1861, mens den øverste delen, med Vrangfoss sluser, ble kanalisert i perioden 1887-1892.¹¹ Den første kanaliseringen opplevde liten oppmerksomhet i aviser og lignende, utover noe omtale i lokalpressen, mens den andre kanaliseringen fikk mye omtale nasjonalt og stor påvirkning for reisemønstrene til internasjonale reisende i de kommende årene. Jeg vil derfor hevde at særlig perioden 1893-1909 kan kalles «Telemarkskanalens øyeblikk».

Den andre sentrale hendelsen er knyttet til Sam Eydes oppkjøp av Rjukanfossen i 1902, og transformeringen fra turistattraksjon til industrihovedstad i årene som fulgte. Fossen var omtalt som en av de mest imponerende i sin tid, mye på grunn av sin veldige fallhøyde. I

⁹ Norges verdensarv, «Rjukan-Notodden Industriarv.» 18.05.2022. <https://www.norgesverdensarv.no/rjukan-notodden-industriarv.361723.no.html>

¹⁰ Melve, Leidulf, og Teemu Ryymin. *Historikerens arbeidsmåter*. Oslo, Universitetsforl, 2018, 78-79

¹¹ Bandak-Norsjø-kanalen. *Kanalens anleggshistorie 1950*. Skien, 1950, 11. og Bandak-Norsjø-kanalen. *Kanalens drift i 50 år 1892-1942*. Skien, 1950, 11.

perioden 1909-1911 ble fossen lagt i rør av Norsk Hydro.¹² Som redaktøren av *Landsbladet* skrev: «Fossens Skønhed må vige – men isteden sender den sin frugtbargjørende Kraft ud over hele Jorden og setter det ensomme Fjeldfolk i intim Forbindelse med Verdenskulturen».¹³ Gjennom teknologiske fremskritt erstattet kultur natur. Hendelsene er på hver sin måte viktige, da de påvirker måten Telemarkskanalen og Rjukan fremstilles på i reisehåndbøkene. I tillegg påvirkes reisemønstrene i områdene av hendelsene. Det får også følger for turistindustrien.

1.2 Avgrensning

Formålet i denne oppgaven er todelt. Det første er å undersøke hvordan reisehåndbøkene fremstiller Telemarkskanalen og Rjukan i perioden 1839-1914, med vekt på om det skjer en endring i hvordan natur og teknologi fremstilles. Jeg ser også på om reisehåndbøkene utvikling *som* teknologi påvirker hvordan natur og teknologi fremstilles. Jeg legger til grunn at endringene dels kan forklares med et endret syn på natur og teknologi i moderniteten. Ifølge Store norske leksikon brukes *modernitet* generelt som et uttrykk for en tilstand i verden, og i bredeste forstand forstås begrepet som ensbetydende med kapitalismen, industrialisering, kommunikasjonssamfunnet eller andre trekk som er ansees som karakteristiske når man vil kontrastere Vesten med andre typer samfunn.¹⁴

I denne oppgaven forstås modernitet som en form for *tankemessige grunnlag*, eller *mentalitet* i en avgrenset tidsperiode. Et viktig poeng å understreke er at jeg ikke ser moderniteten som et uttrykk for noe enhetlig og generelt, slik man i romantikken hadde en forståelse av ideen *Zeitgeist* (tidsånd),¹⁵ snarere heller det motsatte. Sentralt i forståelsen av modernitet står nemlig det dialektiske, der motsetninger går opp i en høyere enhet. Denne tilstanden kan eksempelvis fremstilles som en *dissonans*, i betydningen disharmonisk relasjon mellom gammelt og nytt, og moderne samfunn og moderne natur.¹⁶ Jeg forsøker dermed ikke å utlede eller essensialisere et grunnleggende natur- eller teknologisynt i reisehåndbøkene, men vil heller se på reisehåndbøkene som representasjoner for hvordan man så på naturen, i en tid der teknologiske endringer påvirket omgivelsene i økende grad. Dermed er nettopp

¹² Ulstein, Geir Stian, og Ulstein, Tor Simen. *I hjertet av Rjukan: Bygget som samlet gründere, motstandshelter og konger*. Oslo: Spartacus, 2018, 24, 83.

¹³ Ulstein, Geir Stian, og Ulstein, Tor Simen. *I hjertet av Rjukan*, 103, 248

¹⁴ Store norske leksikon, s.v. «Modernitet», av Espen Wæhle. 14.02.2022. <https://snl.no/modernitet>

¹⁵ *Zeitgeist* kan defineres som «the informing spiritual moment which, according to romantic idealism, determines the outlook, choices and destiny of a given historical period.» Beller, Manfred, og Joep Leerssen. *Imagology*, (Leiden: BRILL, 2007), 365. ProQuest Ebook Central.

¹⁶ Se f.eks. bruk av begrepet *dissonans* i Mårald, Erland og Christer Nordlund. «Modern nature for a modern Nation.», 495.

tvetydigheten i moderniteten utgangspunktet for denne oppgavens formål, gjennom å utforske fremstillinger av natur og teknologi i reisehåndbøkene i perioden 1839-1914.

Gjennom å bruke reisehåndbøker som primærkilder fokuserer oppgaven på det visuelle, siden et særtrekk ved reisehåndbøker er at de særlig appellerer til synssansen, gjennom beskrivelser av reiseruter, samt henvisninger til hvor det er naturlig å rette blikket underveis. I tillegg inneholder de kart og noen av de har etter hvert også panoramabilder, som representasjoner av de fysiske stedene. Dette er med på å etablere en form for visuell geografi av stedene de representerer.

Reiseskildringer har tradisjonelt vært en vanligere kildetype i historieforskningen enn reisehåndbøker. Kolbe peker i sin innledning til *Turismhistoria i Norden* på hvordan mye av den historiske reise(litteratur)forskningen har hatt et særlig fokus på 16- og 1700-tallet, perioden da europeerne gjennomførte store oppdagelses- og dannelsesreiser, og produserte mange reiseskildringer.¹⁷ De moderne reisehåndbøkene ble ikke utviklet før første halvdel av 1800-tallet. Reisehåndboken oppstod, i likhet med fotografiet, som nytt medium i denne perioden, i en tidsalder som både var preget av teknologiske fremskritt og romantiske naturidealer. Det gjør reisehåndboken spesielt godt egnet for å utforske min problemstilling. Gjennom å sammenligne reisehåndbøker med ulikt geografisk opphav i denne studien håper jeg derfor også å kunne bidra med ny kunnskap innen feltet.

Undersøkelsen av kildene er avgrenset i tid fra 1839-1914. Siden oppgaven tematiserer fremveksten av turistindustrien er dette en tidsramme som synes fornuftig. 1839 markerer året for utgivelsen av den første moderne engelskspråklige reisehåndboken til Norge og Telemark, John Murrays *A Hand-book for Travellers in Denmark, Norway, Sweden, and Russia*. Det er også rundt 1840 at den moderne turistindustrien i England utvikles, med dampskipalderen, utbygging av jernbane og organisering av pakketurer.¹⁸ At det ble faste seilinger fra England til Norge med dampskip medførte for eksempel en kraftig forenkling av reisemåte for engelskmenn som ønsket å besøke Norge, og trolig også en økning av antall reisende. I Norge og til Telemark kommer damp og jernbane først seinere på 1800-tallet, og det er mulig å følge utviklingen av teknologi i form av infrastruktur i reisehåndbøkene.

En annen god grunn til at tiden rundt 1840 synes fornuftig som startpunkt for undersøkelsen, er at fotografiet blir oppfunnet på 1840-tallet. Flere har tidligere påpekt sammenhengen mellom fotografiet og fremveksten av turismen: «From 1840 onwards tourism and photography were assembled together and they remake each other in an irreversible and

¹⁷ Kolbe, Wiebke. «Inledning», 8. Se også Zuelow, Eric. *A history of modern tourism*, London: Palgrave, 2016, 14-29.

¹⁸ Zuelow, Eric. *A history of modern tourism*, 61

momentous double helix», skriver Urry og Larsen.¹⁹ Löfgren på sin side påpeker at kameraet og bildepostkortet var de viktigste verktøyene i billedliggjøringen av turisterfaringen.²⁰ Fotografier og trykk vil i tillegg til aviser i noen sammenhenger bli brukt som supplement til reisehåndbøkene for å gi en utvidet forståelse av den aktuelle konteksten. Sluttidspunktet for undersøkelsen er 1914, og utbruddet av første verdenskrig medførte kraftige endringer i reisemønstre.

Et eksempel er trafikken på Telemarkskanalen: Gjennom hele perioden, fra øverste del av sluseanlegget åpnet i 1892 og til krigens frembrudd var det en markant økning i persontrafikk. På grunn av molybdengruvene på Dalen øverst i Telemarkskanalen opplevde for eksempel båtene på Telemarkskanalen tilnærmet like stor omsetning i varetrafikk i perioden 1916-19 som før krigsutbruddet, mens nedgangen i persontrafikk var markant, sammenlignet med perioden før.²¹ Krigen medførte som turistagenten Scarlet skriver, «den pludselige og absolute Stansning af den internationale Reise- og Turisttrafik.»,²² og fordi turismen etter første verdenskrig antar andre former enn tidligere, er 1914 derfor et fornuftig sted å avslutte denne undersøkelsen. Det er selvfølgelig mulig å se for seg at turistindustriens formative fase skulle betegne en kortere tidsperiode enn det jeg har tatt for meg her. Imidlertid er Telemark et område som innen turisthistorien både var tidlig og seint ute. Selv om Rjukanfossen regnes som en av Norges tidligste turistattraksjoner, var Telemark, sammenlignet med andre områder i Norge lenge lite besøkt av turister, noe oversikten i vedleggene viser, basert på reiseskildringer skrevet av utlendinger til Norge, viser. Dette skyldtes mye at infrastrukturen lenge var lite utbygd.

Ulempen med et så langt tidsrom som 75 år er at det er mye kildemateriale å ta av, og utfordringen ligger i å avgrense, og finne et dekkende og representativt utvalg, da kildematerialet har vært rikholdig, siden alle reisehåndbøkene kom i flere utgaver.²³ Min tilnærming her har vært å se på de første og største aktørene, da de trolig har vært ledende i utviklingen av denne typen turistindustri. Valget falt da på reisehåndbøkene til Murray, Baedeker og Yngvar Nielsen. For å undersøke moderne reisehåndbøkers utvikling kunne utvalget også vært annerledes. Britiske Thomas Bennett kom for eksempel med sin første

¹⁹ Urry, John og Jonas Larsen. *The tourist gaze 3.0*. London: SAGE Publications, 2011, 165

²⁰ Löfgren, Orvar. *On holiday: A history of vacationing*. Vol. 6. California studies in critical human geography; Berkeley: University of California Press, 1999, 76

²¹ *Norsjø-Skienkanalen: en oversigt over kanalens anlægs- og driftshistorie til 1911*, 193 og eget kildemateriale samlet inn i arkivet som omfatter perioden 1892-1920 i Bandak-Norsjø. Se vedlegg.

²² Scarlett, F. *Turistlandet Norge: Turisttrafikkens begyndelse og udvikling til verdenskrigens udbrud samt 30 aars erindringer som turistagent i Norge: Bind. 1*. Kristiania: Steenske forlag, 1921, 5.

²³ Melve, Leidulf og Teemu Ryymin. *Historikerens arbeidsmåter*. Oslo: Universitetsforlaget, 2018, 27.

norske utgave i 1859.²⁴ Norske Chr. Tönsberg, som også utga *Norge fremstillet i Tegninger* i flere utgaver fra 1848, kom også med en engelsk- og to norskspråklige illustrerte reisehåndbøker i perioden 1874-1880. For å bedre kunne undersøke utvikling over en lengre tidsperiode, valgte jeg imidlertid utgivere som kom med mange utgaver, og som klarte å holde seg i markedet over lengre tid.

I fremstillingen av turistindustriens formative fase har jeg videre valgt å *dele perioden inn i to faser*. Den første fasen regner jeg i foregår i ca 40 år, fra 1839-1878. Den påfølgende fasen (1879-1914) avsluttes med utbruddet av første verdenskrig. Begrunnelsen for denne inndelingen er blant annet begrunnet i kildematerialet mitt. Murray kom i perioden 1839-1992 med 12 ulike utgaver av reisehåndbøker til Skandinavia, og i mitt materiale var han enerådende i utgivelsen av moderne reisehåndbøker til Norge i perioden 1839-1878. I 1879 kom både Baedekers første skandinaviske utgave på engelsk, i tillegg til den første moderne reisehåndboken på norsk, utgitt av Yngvar Nielsen.²⁵ Da Baedekers og Nielsens utgaver kom, var det allerede for en stor del etablert dampskips- og togruter i de aktuelle områdene i min studie, og antall reisende til og i Norge var i ferd med å ta seg opp. I andre fase har jeg lest færre utgaver av hver reisehåndbok, og valgt ut reisehåndbøkene med tanke på tidspunktet for viktige teknologiske endringer. Jeg har lagt vekt på å sammenligne reisehåndbøker som har kommet i perioden før og etter følgende teknologiske hendelser som særlig har kunnet påvirke reisemønstre regionalt i regionen:

- 1887-1892 (Haukelivegen og øverste del av Telemarkskanalen står ferdig)
- 1907-1909 (Rjukanfossen legges i rø og Bergensbanen åpner)

Utvalget mitt består dermed av 12 ulike utgaver av John Murray, utgitt i perioden 1839-1892, samt 5 av Baedekers og 4 av Nielsens reisehåndbøker. Jeg har lest alle utgaver av Murrays reisehåndbøker, da jeg var interessert i å følge reisehåndbokens utvikling som medium tett i innledende del av turistindustriens formative fase. I den andre fasen har jeg nærlest færre utgaver, men konsultert flere utgaver for enkeltopplysninger om det har vært spesielle ting jeg har måttet undersøke nærmere. Baedeker utga 10 utgaver av sin engelskspråklige reisehåndbok til Skandinavia i perioden 1879-1914. Her har jeg særlig sett på utgavene fra 1879, 1892, 1899, 1909 og 1912, som alle er fellesutgaver for Norge og Sverige. Disse er sammenlignet med Yngvar Nielsens norske variant, som utkom i 12 utgaver i perioden 1879-1915. Her har jeg sett

²⁴ Slagstad, Rune. *Da fjellet ble dannet*, 162.

²⁵ Chr. Tönsbergs nevnte reisehåndbøker stod i en forlengelse av Voyage Picturesque-tradisjonen, selv om de også hadde noen fellestrekk med moderne reisehåndbøker av den typen Baedeker, Murray og Nielsen gir ut.

på utgavene fra 1879, 1893, 1908 og 1912. 1908-utgaven dekker bare «Det søndenfjeldske Norge», da Nielsen fra denne utgaven hadde som intensjon å gi ut reisehåndbøkene i mindre, regionbaserte deler, i ved siden av en mindre håndbok for hele landet.²⁶ 1912-utgaven har tittelen *Bennetts reisehåndbok*, men er redigert av Nielsen. De viktigste formelle endringene i reisehåndbøkene som teknologi vil bli kommentert i kapitlet «Nye teknologier». Både der og i den øvrige analysen er et underliggende spørsmål hvordan endringer i reisehåndbøkernes form kan påvirke endringer i utformingen av natur- og teknologibeskrivelser.

En fordel med at perioden for undersøkelsen er såpass lang som 75 år er at det kan være enklere å avdekke eventuelle endringer i hvordan natur og teknologi fremstilles, når undersøkelsen foregår over en lengre tidsperiode. Selv om jeg i denne oppgaven har valgt en representasjonsanalyse, fremfor en mentalitetshistorisk tilnærming, bygger jeg likevel til en viss grad på den dominerende tanken fra mentalitetshistorien om at det å analysere kollektive mentaliteter i nær sammenheng med sosiale og materielle forhold utgjorde strukturer som forandret seg sakte, gjennom *la longue durée*.²⁷ Med et større tidsspenn er endringene i hvordan reisehåndbøkene fremstiller Rjukan og Telemarkskanalen lettere å se.

1.3 Historiografi

Turismehistorie er fremdeles et relativt nytt felt innen historiefaget, og det er tidligere skrevet lite om turistindustrien i Telemark på 1800-tallet. «To study modern tourism is to examine the modern age», hevder Eric Zuelow i sin introduksjon til *A history of modern tourism*, mens Wiebke Kolbe i forordet til *Turismhistoria i Norden* fremholder at turismen «kan betraktas som en spegel av den moderna samhällsutvecklingen».²⁸ Med denne oppgaven forsøker jeg å synliggjøre hvordan reisehåndbøker som kilde på ulike måter speiler samfunnsutvikling og tenkemåter i perioden de ble til, fra 1839-1914. Som det vil fremgå i den historiografiske gjennomgangen er turismehistoriefeltet i seg selv preget av mye tverrfaglighet, og også denne oppgaven gjør bruk av idéhistorisk, litteraturvitenskapelig, (medie-)kulturhistorisk og sosiologisk faglitteratur i tillegg til (turisme-)historiefaglige tekster. Turismehistoriefeltet har i sin utvikling tatt opp i seg ulike fagfelt innen historiefaget. I artikkelen «Common Ground – Linking Transport and Tourism History» (2007) argumenterer Baranowski for at turismehistorikere og samferdselshistorikere har mye å lære av hverandre til tross for ulike

²⁶ Nielsen, Yngvar. *Reisehaandbog over Norge. I. Det Søndenfjeldske*. Cammermeyers forlag, http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2016070508043, 3

²⁷ Se f.eks. Braudel, Fernand og Richard Mayne. *A history of civilizations*. New York: Penguin Books, 1994, 22.

²⁸ Zuelow, Eric. *A history of modern tourism*, 2016, x, og Kolbe, Wiebke. «Inledning». 2018, 7

utgangspunkt. Her plasseres turismehistorie som en del av den nye kulturhistorien, med fokus på diskurser, semiotikk og identitet, men med en tydelig arv fra sosialhistorien. Samferdselshistorien har tradisjonelt tilhørt feltene økonomisk og teknologisk historie. Likevel har feltene viktige berøringspunkter gjennom koblinger mellom turistisk erfaring og infrastruktur, samt produksjon og konsum/forbruk.

Etnologen Orvar Löfgren advarer mot tilnærminger innen turismeforskningen som utelukkende legitimeres i den betydningen turismen har hatt økonomisk og sosialt. Han fremhever i stedet muligheten feltet har til å få en mer generell forståelse av hvordan den moderne verden fungerer. *On holiday: a history of vacationing* (1999) er en klassiker innen turismehistorieforskningen, som tar for seg turismehistorie i Vesten, nærmere bestemt USA og Europa, med et komparativt blikk. Löfgren fokuserer på mulighetene som ligger i turismehistorie som interdisiplinært felt, og sammenhengen mellom det lokale, nasjonale, og transnasjonale, ideer jeg også legger til grunn for min oppgave. Grunnleggende er også Löfgrens tanker om hvordan turister har gått foran i nye måter å se landskapet på.²⁹ Han advarer mot overforenkling i forklaringer av måten det turistiske blikket utvikles på, og stiller seg slik noe kritisk til teorien om «the tourist gaze», som er utviklet av John Urry.³⁰

Wiebke Kolbe er blant de som har påpekt det viktig skillet mellom *turismeforskning*, som behandler nåtiden, og *turismehistorie*, som er et betraktelig mindre felt, og som fremdeles har et visst preg av «mångvetenskaplighet».³¹ Et blikk på turismehistorie av nyere dato presenteres i *A history of modern tourism* (2015) av Eric Zuelow. I de ulike kapitlene kommer det tverrfaglige perspektivet i turismehistorien til syne gjennom utstrakt bruk av referanser til fagpersoner innen flere ulike fagområder, både historikere, etnologer og sosiologer. Dette gjør at teksten åpnes opp og ikke domineres av «feltinterne» problemstillinger og spørsmål gjennom å være selvrefererende. Både Löfgren og Zuelow sine fremstillinger fremstår som vestlig orienterte. Zuelow advarer mot denne tendensen i forordet, og oppfordrer til et mer globalt perspektiv. Turismehistorie får ofte et lett anglifisert preg, særlig i beskrivelsen av den tidlige historien. Et virkemiddel Zuelow bruker for å motvirke dette er ved å anlegge et til dels tematisk perspektiv. Temaer som dampskipsalderen, utviklingen av pakketurer og turisme i imperienes og nasjonalismens tidsalder er behandlet, og har vært nyttig bakgrunnsmateriale også for meg.

I *Touring beyond the nation: a transnational approach to European tourism history* (2011), en artikkelsamling redigert av Zuelow, tar han tydelig avstand til metodologisk

²⁹ Löfgren, Orvar. *On holiday: A history of vacationing*. 1999, 7.

³⁰ Löfgren, Orvar. *On holiday: A history of vacationing*. 1999, 21

³¹ Kolbe, Wiebke, «Inledning». 2018, 7.

nasjonalisme ved å påpeke at en svakhet med narrativene innen turismehistorien er at de ofte er knyttet til nasjonale grenser og geografisk avgrensede områder, som amerikansk eller tysk turisme. Hvis utviklingen eventuelt forstås i en større kontekst er forholdet mellom aktørene overraskende begrenset. For eksempel er irsk turisme nesten alltid undersøkt som et ledd i det irskengelske forholdet, større transnasjonale forbindelser er det mindre av.³² Metodologisk nasjonalisme brukes om tilnærminger som er koblet til regioner eller nasjoner, der det nasjonale rammeverket blir tatt for gitt, slik at f.eks. europeisk historie forstås som en samling (isolerte) nasjonalhistorier.³³ «Are there broader transnational discourses, developments, or trends that drove the history of tourism, both in terms of tourist practices and in terms of the evolution of national tourist movements?» spør Zuelow.³⁴ Min egen oppgave forsøker å svare på denne utfordringen. For det første gjennom i liten grad å ha et utpreget nasjonalt perspektiv i min egen fremstilling, selv om oppgaven i seg selv er forankret geografisk i tid og rom. Dernest gjennom å vise hvordan fremstillingen av natur- og teknologi kommer til syne i reisehåndbøker fra turistindustriens formative fase. Dette er ikke en utvikling som er særegent britisk, tysk eller norsk – men jeg åpner eksempelvis for at reisehåndbøkene til Murray, Baedeker og Yngvar Nielsen viser ulike tilnærminger, fordi de har oppstått i ulike kontekster til ulike tidspunkter i perioden som belyses, og at de kan ha ulike formål.

Antologien *Turismhistoria i Norden* av Gustavson og Kolbe (red.) ser utviklingen av turisme i Skandinavia i et transnasjonalt perspektiv. Antologien har et bredt spekter av innfallsvinkler til turismefeltet. I denne sammenhengen er særlig kombinasjonen av samferdselshistorie og utviklingen av ulike syn på landskapet interessant. I artikkelen ««Schöner als in der Schweiz»: - norsk-sveitsiske relasjoner i diskusjoner om norsk turisme» hevder Kristina Skåden at moderne landskapsforståelse og veibygging til fremme for turismen ble to sider av samme sak i Norge på 1800-tallet. Marie-Theres Fojuth analyserer et utvalg norske og svenske jernbanelinjeguides fra 1897-1910. Begge tekstene har vært nyttig bakgrunnsmateriale for mitt eget arbeid. Et annet arbeid som tydelig viser de nye perspektivene på landskapet som dannes på 1800-tallet, og viser hvordan menneskers oppfatning av tid og rom var i endring er Wolfgang Schivelbusch' *The Railway Journey* (2014/1977), som har en tydelig mentalitetshistorisk innfallsvinkel. I denne oppgaven anvender jeg hans perspektiver i

³² Zuelow, Eric. *Touring around the nation*. 2011, 3-4

³³ Storm, Eric. «Overcoming methodological nationalism in nationalism studies: The impact of tourism on the construction and diffusion of national and regional identities.» I *History Compass* 12, no. 4 (2014): 361-73, 361. Se også Tvedt, Terje. «Om metodologisk nasjonalisme og den kommunikative situasjonen: En kritikk og et alternativ.» I *Historisk Tidsskrift (Oslo)*. 91 nr. 4 (2012), 489-510. for en diskusjon om metodologisk nasjonalisme-debatten i Norge fra 2008.

³⁴ Zuelow, Eric. *Touring around the nation*. 2011, 4

særlig analysen av kanalreisen på Göta kanal, slik den fremstilles i Murrays førsteutgave.

I norsk sammenheng er også etnologen Bjarne Rogans *Mellom tradisjon og modernisering: kapitler av 1800-tallets samferdselshistorie* et svært nyttig oversiktsverk for forståelsen av endringer i infrastruktur og reisemåte i Norge, og hvordan dette påvirket forestillinger om det å reise.³⁵ Boken kan regnes for å være det første helhetlige samferdselshistorieverket i norsk sammenheng, og har en særegen kulturhistorisk innfallsvinkel. Rogan fremhever bruken av et bredt kildegrunnlag, som for eksempel reisendes beskrivelse av reiseopplevelsen, som et kjennetegn ved den nye kulturhistorien. I tillegg drøfter han fordelene av å kombinere kvantitative og kvalitative tilnæringsmåter i omgang med kildematerialet. Her er arven fra sosialhistorie tydelig. Jeg har selv samlet inn data og brukt kvantitativ tilnærming i analyse av primærkilder når jeg kommenterer utviklingen av persontrafikk på Telemarkskanalen. (Se hypotesegenererende forstudie» i kildekapittelet).

En annen tilnærming til turismefeltet fokuserer på reiselitteratur. Mange av bidragsytene som skriver om reiselitteratur har litteraturvitenskapelig og/eller kulturhistorisk bakgrunn. I *The beaten track: European tourism, literature, and the ways to culture, 1800-1918* (1993) er hensikten til James Buzard å «historisere konseptet turist for å bedre forstå fenomenet». Dette gjøres med mange referanser til litteratur, da det for han er litterær analyse som «fundamentally engages and tests cultural representations».³⁶ Tittelen «The beaten track» spiller på dikotomien som reiselitteraturforskningen hevder at finnes mellom den reisende og turisten. Dette er ifølge Buzard et kunstig skille og en overforenkling som bidrar til stereotypiske oppfatninger av reisemønstre. Han problematiserer også antiturismen som fenomen. Ett av de viktigste bidragene fra forskningslitteraturen som har vært nyttige i min oppgave har en litteraturvitenskapelig og imagologisk tilnærming, nemlig *The Northern utopia. British perceptions of Norway in the nineteenth century* (2003) av Peter Fjågesund og Ruth A. Symes. I en lesning av nærmere 200 britiske reisebeskrivelser fra 1800-tallet undersøker de hvordan Norge ble sett med engelske reisendes øyne. I bokens siste kapittel, «A peculiar savage grandeur. Nature worship and escape from civilisation» viser de hvordan ideer om det sublime og picturesque kobles til naturbeskrivelser i de britiske reisebeskrivelsene.³⁷ Den mer populærvitenskapelige *Til Telemark!* av Peter Fjågesund fokuserer på reiseskildringer og bilder fra Telemark på 1800-tallet. Begge verkene gir en god oversikt over perioden og temaer i

³⁵ Rogan, Bjarne. *Mellom tradisjon og modernisering*. Oslo: Novus, 1998.

³⁶ Buzard, James. *The beaten track*. Oxford: Clarendon Press, 1993, 13

³⁷ Fjågesund, Peter, and Ruth A. Symes. *The northern utopia*: Vol. 10. *Studia Imagologica*. Amsterdam: Rodopi, 2003, 267-345

reiselitteraturen. Å se på utviklingen i bruk av naturestetiske begreper er en innfallsvinkel jeg også har valgt i min egen analyse, men jeg fokuserer på reisehåndbøker, ikke reiseskildringer som primærkilder. Min egen analyse av reisehåndbøker kan forhåpentligvis bidra til å utvide forståelsen av turistindustrien som fenomen.

Å undersøke *naturesyn* i tekster fra 1800-tallet med reiser i Norge som tema har vært gjort tidligere. I 2020 kom masteroppgaven *Tyske reisende til Telemark: En analyse av tyskspråklig reiselitteratur om det indre av Telemark fra 1844 til 1914* av Erik Teodor Barholt. Med 14 tyskspråklige reiseskildringer som utgangspunkt undersøker han hvordan oppfatninger om natur og folk i Telemark endret seg i perioden 1844-1914. Gjennom en mentalitetshistorisk analyse kommer Barholt frem til at selv om Telemark gjennomgikk store endringer i infrastrukturen i siste halvdel er oppfatningene de reisende har om naturen de samme.³⁸ Det er de reisendes erfaringer, slik de formidles gjennom reiseskildringene, som er undersøkt. Barholt knytter *naturesynet* til «endringer i europeiske samfunn som førte med seg (...) en ny oppfatning av landskap og romantikken», der han vil ha et «fokus på menneskets følelser i møtet med natur».³⁹

En mer systematisk tilnærming til *naturesynet* som idé finnes i Haakon Christian Gaukstads omfattende hovedfagsoppgave fra 1998, *Gripe og bli grepet. Om naturesyn og naturskildring i DNTs årbøker*. Oppgaven har en gjennomgående idéhistorisk innfallsvinkel, og har tendenser til å være en fremstilling av *naturesynets* historie, ikke *naturesynet* i årbøkene og dets historie, som formålet med oppgaven er å undersøke. Oppgaven undersøker alle årbøker i DNTs historie fra 1868 til 1998, men det presiseres at denne analysen av *naturesynet* i årbøkene ikke samtidig er en analyse av DNTs *naturesyn*, blant annet fordi DNT aldri har stått for et enkelt konsistent og enhetlig syn på naturen.⁴⁰ Likevel har innholdet i årbøkene, på samme måte som reisehåndbøkene i min egen oppgave, gjennomgått en form for utvelgelse og redaksjonell behandling. Et grep som er vellykket i teksten er kategoriseringen av *naturesynet* som den vakre, ville, utfordrende, naturlige og sårbare naturen, som gjenspeiler uttalelser om naturen i årbøkene. *Naturesynet* er også for Gaukstad preget og bestemt av betrakterens plassering i tid og rom: «Enhver tid vil se naturen i sitt bilde.»⁴¹ Forfatterne av årboktekstene kobles til idéer i samtiden. I Gaukstads fremstilling kommer den historisk-kronologiske utviklingen av *naturesynet* kommer i bakgrunnen, noe som skyldes den tematiske orienteringen. Jeg forholder

³⁸ Barholt. *Tyske reisende til Telemark: En analyse av tyskspråklig reiselitteratur om det indre av Telemark fra 1844 til 1914*. 2020, 107.

³⁹ Barholt. *Tyske reisende til Telemark*, 41-42

⁴⁰ Gaukstad, Haakon. *Gripe og bli grepet*, 6-7

⁴¹ Gaukstad, Haakon. *Gripe og bli grepet*, 6

meg til andre kategorier enn Gaukstad (*mennesket i naturen* versus *mennesket mot naturen*) men vil i større grad fokusere på endring og utvikling i fremstillingen av natur og teknologi i mine kilder.

Det må understrekes at det kan være problematisk å basere seg på master- og hovedfagsoppgaver som bærende kilder i eget arbeid. Likevel kan de være gode orienteringsverktøy i forskningslitteraturen.⁴² Derfor er Barholt og Gaukstads tilnærminger interessante å vise til, med de forbehold som er nevnt over. I likhet med Fjågesund og Symes fokuserer Barholt primært på reiseskildringer som primærkilde. Deres innfallsvinkel er dermed en annen enn min, da reisehåndbøker som kilde ikke gir seg ut for å formidle enkeltpersoners subjektive følelser, men heller etterstreber en viss grad av objektivitet.⁴³ Reisehåndbøker kan i tillegg sees på som et produkt av turistindustrien, mens de reisende på den eller andre måten blir forbrukere av turistindustrien. Gjennom å bruke reisehåndbøker som primærkilder for å besvare problemstillingen håper jeg å kunne tilføre ny og interessant kunnskap til et forskningsfelt i vekst.

Forskningen på reisehåndbøker har ulike innfallsvinkler, avhengig av om ståstedet eksempelvis er turismeforskning, turismehistorie eller sosiologi. Bouke van Gorp kontekstualiserer reisehåndboken som turismetekst og gjør en innholdsanalyse i «Guidebooks and the representation of 'other' places.»⁴⁴ Urs Stäheli har undersøkt hvordan for eksempel Baedeker bruker lister i sine tidlige reisehåndbøker som en viktig teknikk for å kunne organisere og navigere i et landskap.⁴⁵ Malin Zillinger har på sett på kriterier for valg av turistattraksjoner i reisehåndbøker.⁴⁶ Andre er mer opptatt av den historisk kontekstualiseringen av aktører som John Murray og Baedeker, som Rudy Koshar og Jan Palmowski i antologien *Histories of Leisure*.⁴⁷ Også David M. Bruce' sin tilnærming i «Baedeker: The perceived inventor of the formal guide book»,⁴⁸ samt Grainne Goodwin & Gordon Johnstons «Guidebook publishing in the nineteenth century: John Murray's Handbooks for travellers» har vært nyttige, og vil bli

⁴² Melve, Leidulf, and Teemu Ryymin. *Historikerens arbeidsmåter*. Oslo: Universitetsforl, 2018, 22

⁴³ Buzard, James. *The beaten track*. 1993, 67

⁴⁴ Gorp, B.H. Van. *Guidebooks and the Representation of 'other' Places*. 2012.

⁴⁵ Staeheli, Urs. «Traveling by lists: Navigational knowledge and tourism.» *LiLi, Zeitschrift Für Literaturwissenschaft Und Linguistik* 47, no. 3 (2017): 361-74.

⁴⁶ Zillinger, Malin. *Guided Tourism: The Role of Guidebooks in German Tourist Behaviour in Sweden*. Doktorgradsavhandling, Umeå Universitet 2007.

⁴⁷ Koshar, Rudy. *Histories of Leisure. Leisure, Consumption and Culture*. Oxford: Berg, 2002. Se også Koshar, R. «'What Ought to Be Seen': Tourists' guidebooks and national identities in modern Germany and Europe.» *Journal of Contemporary History* 33, no. 3 (1998): 323-40.

⁴⁸ Bruce, David M. «Baedeker: The perceived inventor of the formal guide book.» *Giants of tourism*, red. av Richard W. Butler og Roslyn A. Russell. CABI, 2010.

diskutert i denne oppgaven.⁴⁹

At reisehåndbøker ikke bare kan leses som verbaltekst, men også forstås som et visuelt medium er til en viss grad behandlet tidligere, og da særlig innen tyskspråklig turismehistorie. Allerede i 1977 presenterte Günter Hess i et essay som har fått lite oppmerksomhet sammenhengen mellom reisehåndbøker og andre visuelle medier.⁵⁰ Cord Pagenstecher etterlyste i 1998 forskning på reisehåndbøker, både innholdet, samt hvordan reisehåndbøkene ble mottatt og «virket».⁵¹ Han tok selv utfordringen, med *Der bundesdeutsche Tourismus* i 2003, da han analyserte turisttekster som feriekataloger, reisehåndbøker og fotoalbum. Her behandlet han forskningsobjektene konsekvent som visuelle medier, fordi «viktigere enn den rene kategoriseringen er en analyse av reisehåndbøkernes funksjonalitet» (min oversettelse).⁵² Sabine Gorsemann har understreket reisehåndbøkernes praktiskpedagogiske funksjon gjennom å behandle dem som en «turistisk bruksanvisning» (min oversettelse).⁵³ Endelig har historikeren Susanne Müller med utgivelsen av monografien *Die Welt des Baedekers* (2012) skrevet en «mediekulturhistorie», der hun viser hvordan reisehåndbøker som Baedeker oppstår som et nytt medieformat.⁵⁴ I reisehåndboken er det ikke nødvendig med illustrasjoner for at den skal betraktes som et visuelt medium: «Tatsächlich leisten Bücher wie der Baedeker, auch wenn sie keine Abbildungen enthalten, 'Augenarbeit'».⁵⁵ Med utgivelsen fyller også hun et tomrom i forskningsfeltet, da en monografi om Baedeker ikke har vært utgitt tidligere.⁵⁶ Müllers monografi har vært viktig fordi den diskuterer konteksten Baedeker-reisehåndbøkene utgis i, men også med tanke på at den diskuterer reisehåndboken som visuelt medium.

⁴⁹ Goodwin, Gráinne, and Gordon Johnston. «Guidebook publishing in the nineteenth century: John Murray's Handbooks for travellers.» *Studies in Travel Writing* 17, no. 1 (2013): 43-61.

⁵⁰ Müller, Sabine. *Die Welt des Baedekers. Eine Medienkulturgeschichte des Reiseführers 1830-1945*, 2012, 19

⁵¹ Pagenstecher, Cord. "Neue Ansätze für die Tourismusgeschichte. Ein Literaturbericht." (591-619). 1998, 594

⁵² Müller, Sabine. *Die Welt des Baedekers*, 19

⁵³ Se Müller, *Die Welt des Baedekers*, 19, om Sabine Gorsemanns bok *Bildungsgut und touristische Gebrauchsanweisung* (1995).

⁵⁴ Müller, Sabine. *Die Welt des Baedekers*, 26

⁵⁵ Müller, Sabine. *Die Welt des Baedekers*, 19

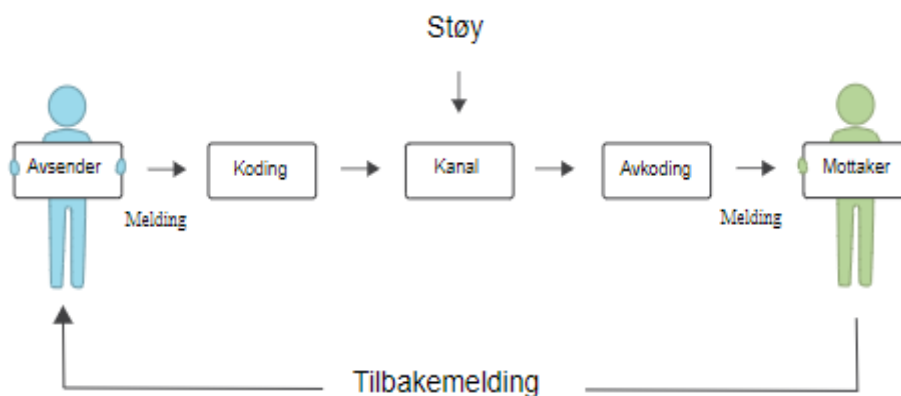
⁵⁶ Pagenstecher, Cord. «Die Welt Des Baedeker. Eine Medienkulturgeschichte Des Reiseführers 1830-1945.» *Zeitschrift Für Volkskunde* 110, no. 1 (2014): 170-71.

2 Teori

2.1 Begrepsavklaringer

2.1.1 Fremstillinger og forestillinger

I en analyse av fremstillinger av natur og teknologi i reisehåndbøkene er det nyttig å se på betydningsforskjellen mellom *fremstillinger* (representasjoner) og *forestillinger* (syn). Jeg legger til grunn at basert på min analyse av *fremstillinger* (representasjonene i reisehåndbøkene) vil det med forbehold være mulig å si noe om hva reisehåndbøkene indikerer av eksempelvis reisehåndbøkene eller turistenes *forestillinger* (syn) på for eksempel natur og industri eller teknologi. Samtidig kan en reisehåndbok bare formidle meldinger, ikke sende meninger. Jeg har derfor funnet det nyttig å bruke et begrepsapparat som skaper bevissthet rundt og skiller mellom de ulike aktørene i kommunikasjonssituasjonen. Her har jeg brukt en variant av kommunikasjonsmodellen (ofte referert til som «prosessmodellen»), da formålet med modellen er å rette fokuset mot hensikten med kommunikasjonen.⁵⁷



Halvorsen, S. *Prosessmodell for kommunikasjon*, 01.06.2022. <http://ndla.no/article/26572>. CC BY-SA 4.0.

Som i tradisjonelle kommunikasjonsmodeller skiller jeg i analysen mellom *avsender* (som oftest reisehåndboksredaktør eller forlag), *meldingen* som blir sendt (reisehåndboka), og *mottaker*, som avkoder og tilskriver meldingen mening. For enkelhets skyld refereres det til avsenderen i det enkelte tilfellet som «Baedeker», «Murray» eller «Nielsen», som ikke må forveksles med privatpersonene Karl Baedeker, John Murray III eller Yngvar Nielsen. Der det

⁵⁷ Dahl, Øyvind og Kjell Habert. *Møter mellom mennesker: Interkulturell kommunikasjon*. Oslo: Gyldendal Akademisk, 2001, 36.

er utdrag fra reiseskildringer som siteres i reisehåndbøkene, benevnes dette som regel som *fortellerstemmen*, for å skille denne fra f.eks. Murray som avsender. Den intenderte mottakeren er gjerne en reisende eller turist, slik forordet i reisehåndbøkene ofte indikerer.

En viktig innvending mot tradisjonelle kommunikasjonsmodeller er at de ikke tar opp i seg alle sider ved kommunikasjon, eller tar høyde for at også *konteksten* vil innvirke på hvordan meldingen blir tolket. I tillegg tar ikke modellen opp i seg hvordan mening blir til i et dialogisk samspill mellom avsender og mottaker.⁵⁸ Den enkle kommunikasjonsmodellen blir videre kritisert for å være en typisk stimuli-respons-modell, som ikke tar høyde for at mottakerne selv er aktive meningsskapere.⁵⁹ Siden jeg har valgt representasjonsanalyse som innfallsvinkel er naturligvis konteksten også relevant, og historiseres i oppgaven. Mer detaljerte prosessmodeller, som den jeg bruker her, viser også tilbakemeldinger fra mottaker til avsender, forstått som den umiddelbare responsen på meldingen. Om responsen utvikler seg til en dialog utvikles toveiskommunikasjon.⁶⁰

I utgangspunktet skulle man kunne tenke seg at en reisehåndbok fra 1800-tallet ble regnet som enveiskommunikasjon. En interessant side ved reisehåndboken som nytt medium var imidlertid at den aktivt ba leserne om å sende inn *tilbakemeldinger* i form av tilleggsopplysninger og forslag til feilrettinger for at reisehåndbøkene skulle være så oppdaterte som mulig.⁶¹ Mediet åpner dermed for *tidsforskjøvet respons*, og om endringene tas til følge kan f.eks. endringer i rutebeskrivelsen leses i neste utgave av reisehåndboken. Fordi utgavene av de fleste reisehåndbøkene utgis med minimum 2 års mellomrom, vil representasjonene av teknologi og natur ikke nødvendigvis være hverken helt oppdaterte eller sanne, sammenlignet med den historiske virkeligheten, noe som kan oppleves som et eksempel på det kommunikasjonsmodellen kaller *støy* hos den enkelte mottaker, om opplysningene er utdaterte. Fremstillingene av natur og teknologi vil tolkes av den enkelte mottakeren, de vil fremstå som mer eller mindre relevante, og bidra i større eller mindre grad til å forme den enkelte reisendes forestillinger. For representasjonsanalysen i seg selv er det egentlig irrelevant om meldingene som sendes er objektivt sanne eller ikke. Dette fordi jeg forholder meg til hvordan noe blir fremstilt, ikke hvor «sant» det som fremstilles er.⁶²

⁵⁸ Svennevig, Jan. *Språklig samhandling: Innføring i kommunikasjonsteori og diskursanalyse*. 2. utg. ed. Oslo: Landslaget for Norskundervisning. Cappelen Akademisk Forlag, 2009, 98-99.

⁵⁹ Dahl, Øyvind og Kjell Habert. *Møter mellom mennesker: Interkulturell kommunikasjon*, 47-48.

⁶⁰ Dahl, Øyvind og Kjell Habert. *Møter mellom mennesker: Interkulturell kommunikasjon*, 40.

⁶¹ Se forordene i den enkelte utgave.

⁶² Andresen, Astri. *Å gripe fortida: Innføring i historisk forståing og metode*. 2. utg. Samlagets bøker for høgare utdanning. Oslo: Samlaget, 2015. 109-110

2.1.2 Natur og teknologi

For å undersøke hvordan forholdet mellom natur og teknologi fremstilles er det nødvendig å definere hva jeg i denne oppgaven forstår med begrepene *natur* og *teknologi*. Innledningsvis vil jeg skille mellom naturforståelse og natursyn: *Naturforståelse* henviser til all viten, praktisk så vel som vitenskapelig – som finnes i et samfunn på en bestemt tid om naturen. Begrepet *natursyn* viser til de samlede, underforståtte meninger som en gruppe mennesker har til felles, og som kommer til uttrykk gjennom formingen av natur til landskap, men som den enkelte kan ha vansker med å sette ord på.⁶³ Utgangspunktet for analysen er en antagelse om at *natursynet er et uttrykk for en grunnleggende holdning eller sinnstilstand om natur, som brytes mot nye tankemønstre som oppstår i moderniteten*. Det er tradisjonelt *mentalitetshistorien* som har beskjeftiget seg med slike problemstillinger.⁶⁴ Denne oppgaven plasserer seg nærmere den nye kulturhistorien, nettopp gjennom at den studerer representasjoner i form av reisehåndbøker, med det formål å finne ut hvordan meninger har blitt dannet og uttrykt gjennom historien.⁶⁵

Ny teknologi gjør oss i stand til å se og erfare de landskapene og kulturene vi reiser i på nye måter.⁶⁶ Etymologisk stammer «teknø» (teknikk) fra gresk, og «techné», som betyr «kunst».⁶⁷ En smal forståelse av teknologi omfatter gjerne bare læren om teknikker og de tilhørende materielle produktene innenfor et bestemt område. I denne oppgaven er det mer hensiktsmessig å operere med en bred definisjon.⁶⁸ Teknologi forstås her som «integrasjon av kunnskap, organisering og teknikker (verktøy, bruksanvisninger, m.m.), rettet mot materiell omdannelse».⁶⁹ Definisjonen utvider forståelsen av hva teknologibegrepet, der kunnskap, organisering og teknikker operer sammen for å skape endring. Ikke bare sluseporter og turbiner, veger og transportmidler, men også reisehåndbøker og fotografier regnes som teknologi i oppgaven. Disse teknologiene bidrar både i infrastrukturutviklingen av områdene, og med kunnskap som reisende får om områdene. Gitt det todelte formålet mitt blir reisehåndbøker i

⁶³ Hansen-Møller, Jette. *Mening med landskap: En antologi om natursyn*. København: Museum Tusulanums forlag, 2004, 7

⁶⁴ Kjeldstadli, Knut. *Fortida er ikke hva den en gang var: En innføring i historiefaget*. Oslo: Universitetsforlaget, 2000, 87. Mentalitetsbegrepet er omdiskutert, blant annet fordi det har blitt sett på som noe som er generelt for sin tid, på tvers av sosiale og kulturelle forskjeller, og det står dermed i fare for å kunne få samme totaliserende meningsinnhold som *tidsånd* og *folkesjel* har hatt i tidligere kulturhistorie. Se Kaldal, Ingar. *Frå sosialhistorie til nyare kulturhistorie*. Utsyn & innsikt. Oslo: Samlaget, 2002, 33.

⁶⁵ *Store norske leksikon*, s.v. «Kulturhistorie,» av Ina Louise Stovner. 04.04.2022.

⁶⁶ Totten, Gary. «Technology». 247

⁶⁷ *Store norske leksikon*, s.v. «Teknologi,» av Gunhild Gursli-Berg og Knut A. Rosvold. 17.02.2022.

<https://snl.no/teknologi>

⁶⁸ Å anvende en bred definisjon av teknologi er også vanlig blant i nyere studier av den industrielle revolusjon, av for eksempel økonomiske historikere som Mokyry (2017), Allen (2003) og Ashworth (2017).

⁶⁹ Bruland, Kristine, og David C. Mowery «Technology and the spread of capitalism.» 84.

denne oppgaven både brukt som kilde til å se hvordan teknologi blir fremstilt, samt undersøkt som teknologi i seg selv. I oppgaven ser jeg derfor først på reisehåndbøkene *som* teknologi, før jeg ser på hva reisehåndbøkene sier *om* teknologi og natur. Jeg er både interessert i hvordan reisehåndboken som medium utvikler seg i turistindustriens formative fase, og hvordan den fremstiller forholdet mellom natur og teknologi i det samme tidsrommet.

Teknologiske endringer opptrer ikke isolert, men må sees som en del av et større bilde. De kan forstås som *innovasjoner*, altså prosessen der noen eller alle delene av teknologi forandres. Det er vanlig å skille mellom *inkrementelle* og *radikale* innovasjoner. Der den inkrementelle innovasjonen står for små forbedringer av en eksisterende teknologi (for eksempel fra manuelle til elektriske skrivemaskiner), vil en radikal innovasjon erstatte en hel teknologi med en ny, for eksempel fra seil til damp innen skipsfart, noe som gir helt nye teknologiske og økonomiske muligheter.⁷⁰ I oppgaven har jeg mest fokus på radikale innovasjoner. De teknologiske hendelsene jeg tar utgangspunkt i, Telemarkskanalen og omdanningen av Rjukanfossen til vannkraft, er begge eksempler på dette, og påvirket både turistindustrien og lokalsamfunnet i stor grad. Jeg regner også den moderne reisehåndboken som en form for radikal innovasjon. Selv om det fantes guidebøker før Murray og Baedekers kompakte reisehåndbok i lommeformat oppstod, er endringene såpass radikale at det nye medieformatet indikerer en form for radikal innovasjon.

2.1.3 Estetiseringen av naturen: Sublimt, vakkert og picturesque

På 1700-tallet vokste det frem en estetisk holdning til naturen, som var en vesentlig forutsetning for naturturismen som vokste frem på samme tidspunkt, og det ble skrevet en rekke reiseskildringer og filosofiske avhandlinger som tematiserte og reflekterte over naturens ytre prakt, skjønnhet og storhet.⁷¹ I denne estetiseringen av naturen ble særlig begrepene *sublim*, *picturesque* og *beautiful* brukt i naturbeskrivelsene. Sublim betyr «opphøyet, av en høyere orden», og betegner noe som overskrider vår normale fatteevne. I dag brukes sublim som synonym til «det skjønn» (*beautiful*), to begreper man tidligere skilt skarpt mellom, slik også reisehåndbøkene i min analyse gjør. I reiselitteraturen er det sublime ofte assosiert med et møte med et naturfenomen som strekker observatørens forestillingsevner til det ytterste. Begrepet opptrer allerede hos Longinos (213-273) som en egen estetisk kategori, men det er forklaringen til britiske Edmund Burke i *Enquiry into the sublime and the beautiful* (1757) som påvirker

⁷⁰ Bruland, Kristine, og David C. Mowery «Technology and the spread of capitalism.» 84

⁷¹ Gaukstad, Haakon. *Gripe og bli grepet*, 8.

samtidens forståelse av begrepet.⁷² Burke sier om det sublime at «it is productive of the strongest emotion which the mind is capable of feeling», og kobler det til ideen om fare og smerte, som når det oppleves på tilstrekkelig avstand kan fungere som noe positivt.⁷³ Når mennesket står overfor det sublime i naturen blir det helt fylt av objektet; «...that it cannot entertain any other, nor by consequence reason on that object which employs it. (...) Astonishment (...) is the effect of the sublime in its highest degree; the inferior effects are admiration, reverence, and respect.»⁷⁴

Det sublime kobles til «silence, melancholy, power and strength», og skiller seg fra det vakre og det picturesque, som mangler frykten som er assosiert med det sublime.⁷⁵ Det sublime er også sterkt knyttet til det vertikale. Bolla og Ashford peker på forskjellen mellom det sublime som «blasting waterfalls and dizzying declivities» og den picturesque tendensen til å domestisere og myke opp landskapet.⁷⁶ Det picturesque kan beskrives som en harmonisk og sentimentalisert versjon av det sublime, og en røffere versjon av det vakre. Der det naturlige sublime er knyttet til overveldelse, og landskaper og fenomener som er totalt utenfor menneskelig kontroll, er det picturesque forbundet med et landskap som er mestret og underlagt menneskets vilje.⁷⁷

Picturesque dukker ofte opp som beskrivelse av landskap i reisehåndbøker på 1800-tallet. I dagens betydning blir *pittoresk* definert som «malerisk», eller «estetisk tiltalende på en gammeldags, sjarmerende måte», noe som er en reduksjon av den opprinnelige betydningen.⁷⁸ For å skille mellom dagens betydning og 1800-tallets forståelse av begrepet har jeg valgt å bruke betegnelsen «picturesque» for sistnevnte i denne oppgaven. Som estetisk begrep var *picturesque* et svar på den binære estetikken til Burke, og pekte på at det fantes landskap som den betraktende ville oppleve som lystbetonte, men på en slik måte at det falt utenfor kategoriene sublimt og vakkert. Den britiske presten og skolemesteren William Gilpin definerte det picturesque som «expressive of that peculiar kind of beauty, which is agreeable in

⁷² *Store norske leksikon*, s.v. «Sublim,» av Lars Fredrik Händler Svendsen. 05.04.2022. <https://snl.no/sublim>

⁷³ Burke, Edmund. *Philosophical enquiry into the origin of our Ideas of the sublime and beautiful*. London: Printed for J. Dodsley in Pall-mall, 1787, 58-59.

⁷⁴ Burke, Edmund. *Philosophical Enquiry*. 95-96

⁷⁵ Oudit, Sharon. «Sublime.», 241

⁷⁶ Ashfield, Andrew, og Peter De Bolla. *The sublime*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996, 15.

⁷⁷ Fjågesund, Peter, and Ruth A. Symes. *The northern utopia*. 286

⁷⁸ Engelske reisehåndbøker brukes stavemåten picturesque. *Norsk akademisk ordbok*, s.v. «Pittoresk,» 10.02.2022 <http://naob.no/ordbok/pittoresk>

a picture». I 1792 publiserte han «Three Essays: On Picturesque Beauty; On Picturesque Travel; and On Sketching Landscape». ⁷⁹

Sentralt for forståelsen av særlig Murrays reisehåndbøker er utviklingen av *picturesque travel*, eller *picturesque turisme*. Opprinnelig stammet uttrykket fra italienske landskapsmalerier, samt reisebøker med etsninger innen sjangeren *voyages pittorseques*, som reisende på Grand Tour sør for Alpene tok med hjem til nord som suvenirer, og introduserte en ny måte å se og bedømme landskapene hjemme på. I England ble søken etter det picturesque i kombinasjon med det å reise institusjonalisert. Fra 1782 utgav Gilpin reisehåndbøker fra Lake District, som både instruerte den reisende i hvordan han skulle se etter det picturesque, og hvordan han skulle fange det i skisser ved hjelp av et Claude-glass. ⁸⁰ Claude-glasset og -speilet, oppkalt etter den franske landskapsmaleren Claude Lorrain (1600-1682), ble brukt som hjelpemiddel for å ramme inn og begrense motivet, i tillegg til at det tilførte en fargetone som harmonerte med tidens smak. Hjelpemidlet reduserte landskapet til postkortstørrelse slik at formen, balansen og perspektivet kunne sees med ett blikk. ⁸¹ Dette bidro til å «skolere» blikket til den reisende, og slik se etter og vurdere naturen som motiv.

Det *picturesque* var altså sammen med det *sublime* tett knyttet til visuelle erfaringer. Det er en klar sammenheng mellom interessen for det sublime og det picturesque som estetiske kategorier og fremveksten av turisme. ⁸² 1700-tallets pionerer for moderne turisme utviklet «the kind of virtual reality called the picturesque: a certain way of selecting, framing and representing views» - som ikke bare viste turistene hvor de skulle rette blikket, men også hvordan de skulle *føle* landskapet. ⁸³ Den picturesque turismen hadde andre formål enn de tidligere dannelsesreisene til kontinentet. Gilpin uttalte i *On picturesque travel* at hans intensjon ikke var å bringe picturesque «into competition with any of the more useful ends of travlling». I stedet hevdet han at modellen hans for pittoreske reiser kunne være av verdi på to måter: «first, it would provide purpose and direction for those with ‘vacant minds’ who otherwise travel without ‘any end at all’, and second, it would offer ‘a rational amusement to such as travel for more important purposes’». ⁸⁴ Hvilken forståelse reisehåndbøkene presenterer av formålet med

⁷⁹ Kinsley, Zoë. «Picturesque.» 184

⁸⁰ Löfgren, Orvar. *On holiday: A history of vacationing*, 20

⁸¹ Fjågesund, Peter, and Ruth A. Symes. *The northern utopia*, 286 og Maillet, Arnaud, and Jeff. Fort. *The Claude glass: Use and meaning of the black mirror in western art*. New York: Zone Books, 2004, 32.

⁸² Fjågesund, Peter, and Ruth A. Symes. *The northern utopia*, 281

⁸³ Löfgren, Orvar. *On holiday: A history of vacationing*, 19

⁸⁴ Kinsley, Zoë. «Picturesque», 184, og Gilpin, William. *Three essays on picturesque beauty; on picturesque Travel; and on sketching landscape: To which is added a poem, on landscape painting., M. A. Prebendary of Salisbury; and Vicar of Boldre in New Forest, Near Lymington*. London, 1792, 41.

å reise varierer, slik det kommer frem i forordene til reisehåndbøkene, men arven fra både Grand Tour og den picturesque turismen er tydelig i reisehåndbøkene fra første fase.

2.1.4 Fra dannelsesreiser til dannet blikk: Tourist gaze og panorama

De moderne reisehåndbøkene, slik de ble formet av Murray og Baedeker fra 1830-tallet, oppstod på et tidspunkt da reisemønstre var i endring, og en turistindustri vokste frem. Innholdet i reisehåndbøkene gjenspeiler imidlertid tidligere tiders reisetradisjoner. Når Baedekerguidebøkene, som tidlig ble synonymt med internasjonale reiser, særlig har vært kjent for å fokusere på historie og kunst, samsvarer det med hva Malin Zillinger har kalt «educational intention» i reisehåndbøkene.⁸⁵ Dette kan spores tilbake til formålet med en Grand Tour, som var den dominerende reisemåten for unge aristokratiske og velstående menn på 16- og 1700-tallet, og var en europeisk dannelsesreise av ett til tre års varighet, med fokus på klassisk kultur og renessansesivilisasjon.⁸⁶ I siste del av perioden endret premissene seg: I løpet av 1700-tallet var det stadig flere som heller «reiste for å reise», enn for dannelsens skyld. Reisene ble også kortere, og foregikk gjerne bare i sommermånedene. Slike reisemønstre eksisterte også før Napoleonskrigene satte en stopper for reiser til kontinentet.⁸⁷

I siste del av 1700- og tidlig på 1800-tallet skifter fokuset fra dannelsesreiser til lystreiser der naturen stod i fokus. John Towner, som gjorde det første større arbeidet på Grand Tour med turismehistorisk fokus, skiller mellom det han kaller «klassisk» og «romantisk» Grand Tour. På 1800-tallet vokste det frem en form for «scenisk turisme», som hadde et romantisk syn på urbane og rurale landskap, og som dyrket kjærligheten til den ville naturen, det sublime og det picturesque. I motsetning var interessen for natur liten i den klassiske varianten av Grand Tour, og begrenset seg stort sett til spredte betraktninger om fruktbare landlige landskap, som de reisende observerte på veg til Paris eller Roma.⁸⁸ Ikke bare formålet med å reise endret seg, det skjer etter hvert også et skifte av fokus hos de reisende, fra dannede diskusjoner til dannet blikk. Denne endringen fikk etter mitt syn særlig stor betydning for hvordan reisehåndbøkernes rutebeskrivelser ble utformet. I dag tenker vi at det å reise, og det å *se* henger naturlig sammen, slik termen «sightseeing» betegner et sted som er «verd å se», det Murray i sin førsteutgave til kontinentet betegnet som «What ought to be seen». At synet ble den dominerende sansen var

⁸⁵ Zillinger, Malin. *Guided tourism*, 58.

⁸⁶ Seaton, A. V. «Grand Tour, 109-110

⁸⁷ Fjågesund, Peter, and Ruth A. Symes. *The northern utopia*, 35-36

⁸⁸ Towner, John. «The Grand Tour.» *Annals of Tourism Research* 12, no. 3 (1985): 297-333, 312-315

en endring som skjedde før selve turistindustrien oppstod. I reiselitteraturen fra 1600-1800 skjer det en endring fra det auditivt orienterte til det visuelle.⁸⁹

Lenge spilte det estetiske liten eller ingen rolle i europeisk sightseeingspraksis, og reisebeskrivelser fra denne tiden kjennetegnes gjerne av at de etterstreber idealet om et objektivt blikk, der fokuset er mer bestemt av allmennhetens interesse, heller enn det private.⁹⁰ Mot slutten av 1700-tallet endres dette, når ideen om *connoisseurship*, eller «The well-trained 'eye'» blir dominerende: «The well-trained 'eye' judiciously attributed works of art, categorized them by style, and made authoritative judgements of aesthetic merit, as travel itself became an occasion for the cultivation and display of 'taste'.»⁹¹ Mentalitetsendringen sammenfaller tidsmessig med fremveksten av estetikken som filosofisk disiplin på midten av 1700-tallet. I tillegg ble den subjektive opplevelsen stadig viktigere: «Experiences of beauty and sublimity, sought through the sense of sight were valued for their spiritual significance to the individuals who cultivated them».⁹² Det er på bakgrunn av en forventning fra hjemmepublikummet om at denne opplevelsen skal formidles, «in weakened and diluted form»⁹³ at vi kan forstå konteksten til reiseskildringene som Murray siterer i sin 1839-utgave. Disse reiseskildringene var en del av en utbredt reisekultur som briter av øvre middelklasse kjente til, enten som «stay-at-home-audience», eller som velstående unge menn på tur til kontinentet.

Tanken om at mange reiselivsopplevelser har en grunnleggende visuell natur har dannet grunnlaget for teorien om *tourist gaze*, eller *det turistiske blikket*, utviklet av sosiologen John Urry. Han hevder at fenomenet oppstår rundt 1840 og blir «a core component of western modernity».⁹⁴ Han gjør en kobling mellom den spede starten på turistindustrien, med de første arrangerte reisene og utgivelsen av de første moderne reisehåndbøkene, som tidsmessig sammenfaller med oppfinnelsen av fotografiet.⁹⁵ Disse sidene ved moderniteten kan knyttes både til teknologisk utvikling og innovasjon på den ene siden, og et ønske om å reise, som et uttrykk for en ny tanke og mulighet i perioden. Det turistiske blikket er ikke universelt, men varierer med samfunn, sosial gruppe og historisk periode. Dels er blikket strukturert i henhold til klasse, kjønn, etnisitet og alder, dels av kontrasten til det «ikke-turistiske»: «The tourist gaze is directed to features of landscape and townscape which separate them off from everyday

⁸⁹ Adler, Judith. «Origins of Sightseeing.», 7

⁹⁰ Adler, Judith. «Origins of Sightseeing.», 19

⁹¹ Adler, Judith. «Origins of Sightseeing.» 7-22

⁹² Adler, Judith. «Origins of Sightseeing.» 7-29, 22

⁹³ Adler, Judith. «Origins of Sightseeing.» 22

⁹⁴ Urry, John and Jonas Larsen. *The tourist gaze 3.0.* 2011, 14

⁹⁵ Urry, John. *The tourist gaze*, 4.

experience. Such aspects are viewed because they are taken to be in some sense out of the ordinary».⁹⁶

Søken etter den uberørte naturen var en viktig side av den romantiske bevegelsen rundt Lake District på slutten av 1700-tallet. Den britiske poeten Wordsworth argumenterte for at «the Lake District demands a different eye, one that is not threatened or frightened by the relatively wild and untamed nature. It requires «a slow and gradual process of culture»».⁹⁷ Ikke alle hadde utviklet denne evnen til å se, det var en evne som var diskursavhengig, og måtte læres. Urrys teori om *tourist gaze* skiller mellom «different kinds of gaze authorised by various discourses», der det å opptre på riktig måte i Lake District kan knyttes til diskursen «education – as with the eighteenth-century European Grand Tour».⁹⁸ Urry knytter videre diskursene til ulike sosialiteter. Han skiller mellom blant annet *romantic gaze*, der «solitude, privacy and a personal, semispiritual relationship with the object of the gaze are emphasized. In such cases, tourists expect to look at the object privately or at least only with ‘significant others’», og *collective gaze*, som forutsetter at flere deler samme opplevelse som deg: «Other people also viewing the site are necessary to give liveliness or a sense of carnival or movement. Large numbers of people indicate that this is the place to be»⁹⁹

Det er lett å tenke seg at det kollektive blikket først oppstår med masseturismen, og avløser det romantiske blikket. Imidlertid er det ikke så enkelt. Buzard hevder at «anti-tourists or practioners of ‘the romantic gaze’ required the crowd they scorned and shunned, for they built their travellers’ identities in opposition to the crowd.»¹⁰⁰ For Buzard er «absolute solitude (...) not marketable». Antituristen skaper et bilde av seg selv som kan bli sett og beundret, og slik få verdi: «Even celebrated moments of solitude (for example, in travel books) must be seen as in some measure *existing to be celebrated*» (kursiv i original).¹⁰¹

Et annet fenomen som påvirket utviklingen av blikket, slik vi møter det i de moderne reisehåndbøkene, er panoramaet. En vanlig antagelse er at *panorama* er et ord av gresk opprinnelse, som referer til en forhøyet geologisk formasjon, eller utsikten fra et slikt punkt. Etymologisk stammer imidlertid ordet fra slutten av 1700-tallet, og er en kunstig sammensetning av to greske røtter, «pan» (all) og «horama» (utsikt). Det betegner opprinnelig en spesifikk type landskapsmaleri som reproduserte en 360-graders utsikt, og som oppstod

⁹⁶ Urry, John. *The tourist gaze*. 3.

⁹⁷ Urry, John and Jonas Larsen. *The tourist gaze 3.0*. 2011, 18. Sitert etter Wordsworth, 1984: 193.

⁹⁸ Urry, John and Jonas Larsen. *The tourist gaze 3.0*. 2011, 19

⁹⁹ Urry, John and Jonas Larsen. *The tourist gaze 3.0*. 2011, 19. «Health», «group solidarity», «pleasure and play», «heritage and memory» og «nation» er eksempler på andre slike diskurser.

¹⁰⁰ Buzard, James. *The beaten track*, 153

¹⁰¹ Buzard, James. *The beaten track*, 153.

omtrent samtidig av flere europeiske malere rundt 1787. Den vanligste bruken av panorama i metaforisk forstand betegner en byhorisont eller et naturlandskap.¹⁰²

Stephan Oettermann kaller panoramaet det første visuelle massemediet. Det opprinnelige panoramaet hadde en observasjonsplattform, ofte forkledd som et tårn, en fjelltopp, eller et skipsdekk, der tilskueren hadde uhindret utsikt over horisonten. Forståelsen av at panoramaet både er del av en transformering av det menneskelige blikket, og samtidig et produkt av det, som kunstform, er lett å overse, siden vi i dag sjelden møter på panoramaet i opprinnelig form. Det betegner en måte å se på som tilskuerne allerede er forventet å kunne, samtidig som det instruerer dem i hvordan de skal se på denne måten.¹⁰³ Denne doble rollen adapteres også av reisehåndbøkene i deres instruktive rutebeskrivelser. Vektleggingen av panoramautsikten er allerede til stede i Murrays førsteutgave (1839), i beskrivelsen av panoramautsikten *mot* Gaustatoppen, landemerket rett ved Rjukanfossen.¹⁰⁴

2.2 Kilder og metode

2.2.1 Hypotese genererende forstudie

Et utgangspunkt for hele masterprosjektet har vært en nysgjerrighet over hva som skjer når et geografisk område som Telemark, som ofte har fremstilt som en naturskjønn *terra incognita*, gjennomgår store endringer i utbygging av infrastruktur, slik at det hvert år – i noen korte sommer måneder – opplever en stor gjennomstrømming av turister. I tillegg ønsket jeg å se på utviklingen av turistindustrien *per se*. Turismehistorie er et felt i vekst, men det er enda forsket lite på turismen i Telemark, for eksempel i hvor stor utstrekning Telemarkskanalen faktisk var i bruk til turistiske formål. Tidlig i arbeidet med masteroppgaven gjorde jeg innledende undersøkelser i form av en hypotese genererende forstudie¹⁰⁵ i statsarkivet på Kongsberg, som oppbevarer Telemarkskanalens arkiv. Denne forstudien var todelt. Her var jeg først og fremst interessert i å undersøke beslutningsgrunnlaget for byggingen av kanalen, slik det fremstår i Kanalstyrets egne møtebøker. Var kanalen primært bygget for varetrafikk, og forutså man på noen måte at dette også kunne bli en hovedfartsåre og turistrute? I tillegg ville jeg samle inn

¹⁰² Oettermann, S., & Bell, R. *The panorama: history of a mass medium*. New York: Zone Books. 1997, 5-7

¹⁰³ Oettermann, S., & Bell, R. *The panorama*. 9-13

¹⁰⁴ Murray, John. *A Hand-book for travellers in Denmark, Norway, Sweden and Russia*. 1. utg. Murray's Handbooks for Travellers. London: John Murray, 1839/55

¹⁰⁵ Andresen, Astri. *Å gripe fortida: Innføring i historisk forståing og metode*. 2. utg. ed. Samlagets bøker for høgare utdanning. Oslo: Samlaget, 2015, 101

tallmateriale, for å undersøke i hvilken grad Telemarkskanalen opplevde vekst i person- og varetrafikk gjennom perioden jeg var interessert i, da jeg ikke hadde kommet over slikt tallmateriale andre steder. Jeg var usikker på hvor mye brukt Telemarkskanalen faktisk var som turistrute, og hvor mye byggingen av Vrangfoss sluser påvirket persontrafikken på kanalen.

Forundersøkelsen viste at kanalen primært var bygget for varetrafikk. Jeg samlet tallmateriale for person- og varetrafikk frem til 1920. Her fant jeg bekreftet at persontrafikken økte gradvis gjennom perioden, og særlig etter åpningen av øverste kanalløp i 1892. Veksten var størst i sommermånedene, særlig i juli og august. Supplerende tallmateriale for nederste løp frem til 1911 fant jeg i *Norsjø-Skienkanalen – en oversigt over kanalens anlæg- og driftshistorie til 1911*, som var 50-årsberetningen til kanalstyret. På bakgrunn av tallmaterialet kunne jeg konkludere med at kanalveien i en periode var mye brukt av turister. Dette var med på å danne et grunnlag for valg av periodisering, samt en indikasjon på når jeg eventuelt kunne forvente endringer i reisehåndbøkene, basert på veksten i antall turister i det aktuelle området.

Gjennom å lese reiseskildringer og mulig sekundærlitteratur dannet jeg meg et inntrykk av hvor hyppig (området som ble til) Telemarkskanalen var beskrevet i reiseskildringer fra perioden. Her gjorde jeg få funn, derimot fant jeg mange beskrivelser av Rjukanfossen, som var ett av de første stedene i landet som ble besøkt av turister. Basert på disse funnene valgte jeg derfor å også trekke inn Rjukanfossen i oppgaven. I tillegg valgte jeg å skifte fokus og heller bruke reisehåndbøker som primærkilde, da disse ga større mulighet for å vise utviklingen av turistindustrien gjennom flere faser. Spesielt interessant var dette fordi både Rjukan og Telemarkskanalen hadde teknologiske hendelser knyttet til seg som påvirket lokalsamfunnet og turistindustrien i større eller mindre grad. Det innsamlede tallmaterialet blir brukt i oppgaven i en sammenligning med funnene om fremstillingen av natur og teknologi. Her har jeg en hypotese om at økningen i turisttrafikken og veksten i turistindustrien både kan ses i formaliseringen av reisehåndbøkene som sjanger, og sammenfaller med endringer i hvordan reisehåndbøkene fremstiller natur og teknologi.

2.2.2 Tilnærmingen til reisehåndbøker som kilde

Reisehåndbøker er valgt som primærkilder i denne masteroppgaven, blant annet fordi forstudien viste at færre enn forventet av reiseskildringene omtalte reiser på Telemarkskanalen, selv om veksten i persontrafikk viste at mengden turister økte i perioden. Samtidig var det å heller bruke reisehåndbøker et riktigere valg, med tanke på at jeg dels var interessert i utviklingen av turistindustrien, og hvilken påvirkning denne hadde på fremstillinger av natur

og teknologi i området. Med et slikt utgangspunkt står reisehåndbøker i en særstilling som kilde. Dette er både fordi de moderne reisehåndbøkene er en viktig teknologi som utvikles i turistindustriens formative fase, og fordi reisehåndbøker kan leses som en kilde til fremstillinger av de geografiske stedene som besøkes av turister, beskrevet av et profesjonalisert utenfraperspektiv. Moderne reisehåndbøker har det kjennetegn at de påberoper seg objektivitet, i motsetning til reiseskildringene, som fremstår som mer subjektive.¹⁰⁶

Formålet med min undersøkelse er å undersøke hvordan engelsk og norsk-språklige reisehåndbøker fra perioden 1839-1914 fremstiller natur og teknologi, avgrenset til beskrivelsene av to geografiske områder i Telemark, Telemarkskanalen og Rjukan. Likevel ser jeg ikke økningen i turiststrømmen til Telemark som et enkeltstående tilfelle i turistindustriens formative fase. Gjennom å fokusere på samme fenomen i to ulike geografiske områder vil man se fellesnevnerne i utvikling, men samtidig også kunne si noe om hva som gjør det enkelte tilfellet spesielt. Dette er årsaken til at jeg har inkludert en komparasjon med Göta kanal og fossefallene ved Trollhättan.

Valget av engelskspråklige reisehåndbøker har flere årsaker. Selv om det kom reisende av mange ulike nasjonaliteter til Telemark på 1800-tallet, dominerte de engelske turistene, noe vedlegg xx, basert på oversikten i *Utlendingers reiser i Norge: en bibliografi* av Eiler Schiøtz indikerer.¹⁰⁷ Den viktigste grunnen er likevel muligheten til å følge den moderne reisehåndboken som medium sin utvikling. Da var de engelskspråklige reisehåndbøker et naturlig valg, siden de første moderne reisehåndbøkene som omhandlet Norge var engelskspråklige, utgitt av det Londonbaserte forlaget til John Murray i perioden 1839-1892.¹⁰⁸ Det tyske forlagshuset Baedeker kom med sin første engelskspråklige utgave til Norge i 1879, samme år som den tyskspråklige utgaven. At mange av reisehåndbøkene til Murray samt alle Baedekers reisehåndbøker var fellesutgaver for Norge og Sverige, i tillegg til eventuelt flere av de skandinaviske landene, har trolig flere årsaker. Mange av de utenlandske reisende som dro

¹⁰⁶ Buzard, James. *The beaten track*. 1993, 67. Skillet mellom objektive og informative «guidebøker» på den ene siden, og de mer impresjonistiske «reisebøkene» eller reiseskissene er av nyere dato. Buzard hevder at det er på grunn av Murray og Baedekers reisehåndbøker at slike skiller ble etablert.

¹⁰⁷ Schiøtz, Eiler H. *Utlendingers reiser i Norge 1*. Norsk Bibliografisk Bibliotek. Oslo: Universitetsforlaget, 1970, 584-587 og Schiøtz, Eiler H. *Utlendingers reiser i Norge 2* Norsk bibliografisk bibliotek. Oslo: Universitetsforlaget, 1986., 583-587. Antallet reisende av ulike nasjonaliteter kunne ha vært annerledes. Antallet reiseskildringer fra en nasjon gjenspeiler heller at denne nasjonen har tradisjon for å skrive reiseskildringer enn å indikere faktiske reisemønstrene i seg selv. Britene hadde for eksempel tradisjon for «Grand Tour» til kontinentet, samtidig som at de hadde en tradisjon for å skrive reiselitteratur på bakgrunn av reisene. Det er mulig at denne praksisen med å dokumentere gjennom reiseskildringer ikke var like utbredt over alt. Inndelingen i nasjonaliteter er Schiøtz' egen, og slik sett ikke basert på dagens grenser, noe man må være oppmerksom på når man leser tabellen.

¹⁰⁸ Rettighetene til reisehåndbøkene ble deretter solgt til Edvard Stanford i 1901, se Goodwin, Gráinne, and Gordon Johnston. «Guidebook publishing in the nineteenth century.», 43

til Sverige dro også til Norge, og omvendt. Norge og Sverige var også frem til 1905 i personalunion. I tillegg var det mer lønnsomt for forlagene å lage fellesutgaver, da antall reisende til Skandinavia til å begynne med var av mindre omfang. Imidlertid kommer Murray med særutgaver til Norge så tidlig som i 1864.

I denne oppgaven har jeg forholdt meg til både fellesutgavene og de rene norske og svenske utgivelsene. Jeg har lest alle utgaver som jeg har klart å finne. De fleste av reisehåndbøkene er lest digitalt. Stort sett alle av Murrays og Baedekers reisehåndbøker ligger tilgjengelig på Google Books. Jeg har også brukt oversikten over John Murrays reisehåndbøker og andre utgivelser på *The Online Books Page*.¹⁰⁹ I tillegg har jeg lest enkelte utgaver på archive.org. Noen av reisehåndbøkene er også lest i fysisk format, enten som innlån eller på Nasjonalbiblioteket. For å kunne dekke hele undersøkelsesperioden fra 1839-1914 var det videre nødvendig å velge både Murrays og Baedekers reisehåndbøker. Tidsrommet der en synkron sammenligning av Murray og Baedekers reisehåndbøker er mulig er derfor relativt kort, fra 1879-1892. Det medfører også at muligheten for å sammenligne Murrays og Baedekers naturbeskrivelser av områdene etter åpningen av Telemarkskanalen og omleggingen av Rjukanfossen ikke er til stede. Nettopp derfor har det vært viktig å også se på de norske reisehåndbøkene, da de og Baedekerreisehåndbøkene utkom parallelt i perioden 1879-1912.

De norske reisehåndbøkene i kildematerialet er også valgt for å se om de tar et annet perspektiv enn Murray og Baedekers reisehåndbøker. På det norske markedet representerer de det vi kan kalle et innenfraperspektiv, rettet mot norske og skandinaviske lesere, i motsetning til Murray og Baedekers utenfraperspektiv. Yngvar Nielsens reisehåndbøker var de dominerende på det norske markedet, og kom i både norsk og engelsk utgave. De utkom i 12 utgaver i perioden 1879-1915. Mottakergruppen til de ulike reisehåndbøkene er ikke helt identiske. Dette avhenger både av den enkelte avsenderens intensjoner, samt formålet med teksten. Problemet er kjent fra imagologien, en tolkningstradisisjon innen litteraturvitenskapen som også brukes innen den nyere kulturhistorien: Her er ett av de mest komplekse problemene ikke *om hvem*, men *for hvem* en tekst taler.¹¹⁰ Jeg bruker begreper fra kommunikasjonsmodellen for å tydeliggjøre skillet mellom de ulike mottakergruppene, og skiller ellers mellom engelsk- og norskspråklige lesere der det er relevant i analysen.

Jeg har valgt å ikke lese reisehåndbøker av svensk opphav om Göta kanal og Trollhättan. Årsakene til dette er flere. En av faktorene er de tids- og plassmessige begrensninger som en

¹⁰⁹ The online books page, «Online books by John Murray (firm).» 01.04.22.

<http://onlinebooks.library.upenn.edu/webbin/book/lookupname?key=John%20Murray%20%28Firm%29>

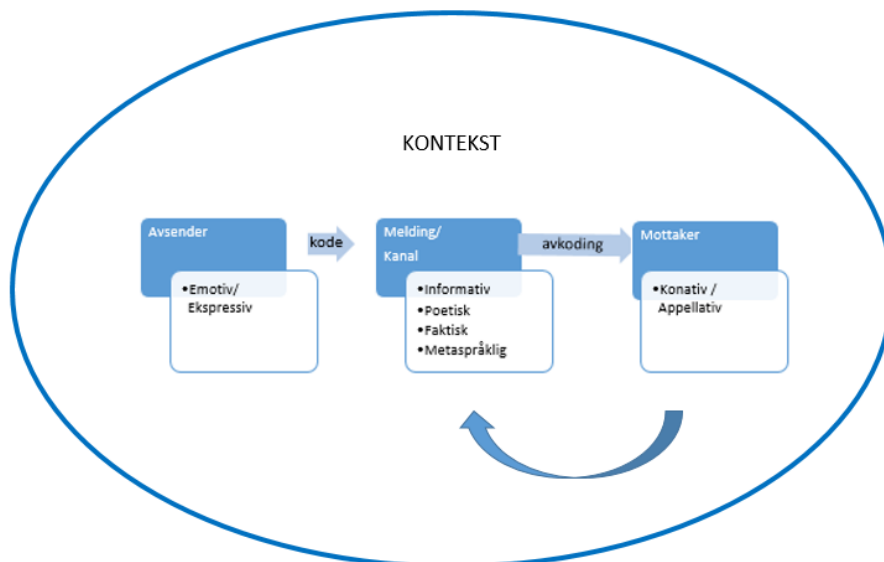
¹¹⁰ Beller, Manfred, og Joep Leerssen. *Imagology*: 338.

masteroppgave gir. For det andre har jeg valgt å etter representasjoner av natur og teknologi over et lengre tidsrom i turistindustrien, heller enn å gjøre en full sammenligning av fire geografiske områder. Det faller naturlig da det primære formålet ikke er å sammenligne norsk og svensk turistindustri, eller norsk og svensk topografi i form av fosser og kanaler. Oppgaven undersøker i stedet om og hvordan endringen av fremstillingen av natur- og teknologi kan sies å gjenspeile en bredere transnasjonal utvikling i turistindustrien, gjennom å fokusere på hvordan turistindustrien innvirket og selv ble påvirket av tankene i sin samtid. Med dette ønsker jeg å nærme meg det Zuelow karakteriserer som «broader transnational discourses, developments, or trends that drove the history of tourism, both in terms of tourist practices and in terms of the evolution of national tourist movements.»¹¹¹ Slik ønsker jeg også å bevege meg bort fra den metodologisk nasjonalismen som gjerne ligger implisitt i en bi-dimensjonal sammenligning av norske og svenske forhold.

I reisehåndbøkene har jeg nærlest innledningen, samt rutebeskrivelsene i Telemark og av Göta kanal /Trollhättan. I tillegg har jeg gjort systematiske søk på ulike stavemåter av ord som «Telemark», «kanal» «foss» og «Rjukan» i hele reisehåndboka for å eventuelt fange opp interessante henvisninger og sammenligninger som er gjort i de delene av reisehåndboken som ikke er gjenstand for nærlesing. I nærlesingen har jeg særlig hatt fokus på naturbeskrivelser, i form av både positivt og negativt ladde skildringer. I tillegg har jeg systematisk undersøkt systematisk forekomsten av begreper knyttet til det naturestetiske begrepsapparatet, «beautiful», «sublime», «picturesque», i tillegg til «scenery», «nature» og «silence» (i engelsk og norsk variant, korrigert for rettskrivning i perioden), i og på tvers av utgaver. Jeg har ikke gjort tilsvarende søk på teknologi, utover å få avkreftet at ordet i seg selv ikke er brukt i noen av bøkene.¹¹² For teknologisk utvikling har man ikke et tilsvarende begrepsapparat som for naturestetikken i den aktuelle tidsperioden. Istedenfor har jeg vektlagt hvordan reisemåte eller teknisk utvikling (og i noen tilfeller: tilrettelegging) omtales når den beskrives. Her har jeg primært prioritert radikale teknologiske endringer, og konsentrert dette rundt de større teknologiske hendelsene (kanaliseringen av og Telemarkskanalen og utbyggingen på Rjukan).

¹¹¹ Zuelow, Eric G.E. *Touring beyond the nation*. 4

¹¹² Et søk på «technology» ga negativt resultat i alle reisehåndbøker. Begrepet «technology» ble trolig tatt i bruk fra slutten av 1700-tallet. I det engelske språket ble begrepet brukt for første gang i 1787, da i betydningen «the branch of knowledge dealing with the mechanical arts and applied sciences» Se OED Online, s.v. «Technology, n.» 10.02.2022. <https://www.oed.com/view/Entry/198469?redirectedFrom=technology> Fordi begrepet er såpass nytt, og samtidig har endret betydningsområde siden 1787, er det ikke overraskende at ordet ikke brukes direkte i reisehåndbøkene.



Alvsåker, Signy Reindal: *Språkfunksjonene og kommunikasjonsmodellen*, 2022.
 Etter Jakobson, Roman. *Poetik och lingvistik*. Stockholm: Bokförlaget Pan/Norstedt, 1974, 143-150.

I analysen av reisehåndbøkene trengte jeg, i tillegg til å skille mellom aktørene, et begrepsapparat for å tydeliggjøre utviklingen i skrivestil i reisehåndbøkene. Her har jeg utviklet en egen modell, basert på Roman Jakobsons diskusjon av språkfunksjoner,¹¹³ og kombinert med en variant av prosessmodellen. Kort forklart retter språkhandlingene seg mot enten avsender (emotiv/ekspressiv), selve meldingen som blir sendt, (informativ, poetisk, faktisk eller metaspråklig), eller mottakeren (konativ/appellativ). Kanalen som blir brukt, er i mitt tilfelle reisehåndbøkene, og koden som er rettet mot utformingen av meldingen, inkluderer i reisehåndbøkene ofte et språk preget av mye forkortelser og enkelte tegn, som * for å betegne enten god overnatting eller en viktig attraksjon.

2.2.3 Det nasjonale og det transnasjonale

Tourism development in Europe was seldom, if ever, contained within national borders. Tourism was bigger than a series of discrete national stories; it was hardly ever entirely the domain of specific state actors, but was the result of a larger current of developments.¹¹⁴

Metodologisk nasjonalisme er et omdiskutert begrep i internasjonal historieforskning, mye fordi det har flere betydninger. I norsk sammenheng ble begrepet lansert i en forskningsrapport i evalueringen av historiefaget i Norge fra 2008.¹¹⁵ I en artikkel fra 2014 ønsker Eric Storm å

¹¹³ Se Jakobson, Roman. *Poetik och lingvistik*, 143-150 for en diskusjon om språkfunksjoner utover de tre vanligste (appellativ, informativ/referensiell og ekspressiv). Den poetiske språkfunksjonen, som Roman Jakobsen innfører, fungerer bedre til å nyansere mellom språkhandling som retter seg mot avsender og språkhandling som retter seg mot ytringen i seg selv. Murray gjør bruk av poetisk språkfunksjon, Baedeker orienterer seg mot mottakeren og den konative språkfunksjonen.

¹¹⁴ Zuelow, Eric G.E. *Touring beyond the nation*: 7

¹¹⁵ Se *Bortenfor nasjonen i tid og rom: Fortidens makt og fremtidens muligheter i norsk historieforskning*. Norges forskningsråd, 2008. Tvedt har kritisert rapporten til Norges forskningsråd for ikke å ha en klar definisjon av hva

finne en veg ut av det å studere en region eller nasjon mens man tar de nasjonale rammene for gitt, slik at europeisk historie fremstår som en samling (isolerte) nasjonalhistorier og dermed (implisitt) som metodologisk nasjonalisme. Han peker på fremgangsmåter innen turismefeltet som en mulighet for å omgå dette.¹¹⁶ Ifølge Storm har utenforstående eller utlendinger spilt en viktig rolle i det å skape nasjonale identiteter, slik at den reisende eller turisten trolig har vært den viktigste ytre påvirkningen på nasjonsbyggingsprosessen, spesielt på lang sikt.¹¹⁷

Løsningen Storm foreslår for å omgå metodologisk nasjonalisme er å involvere både regionale, nasjonale og internasjonale nivåer i analysen. Da vil man oppnå å avdekke noen av de underliggende transnasjonale mønstrene og mekanismene som ligger i konstruksjonen og spredningen av nasjonale og regionale identiteter.¹¹⁸ Når jeg skal vise hvordan fremstillingen av forholdet mellom natur og teknologi kommer til syne i reisehåndbøker fra turistindustriens formative fase har jeg tatt hensyn til at Murrays reisehåndbøker er av britisk og Baedekers av tysk opphav, selv om målgruppen er engelskspråklige lesere. De norskspråklige reisehåndbøkene retter seg mot norske, og eventuelt skandinaviske lesere. Ifølge Schiøtz' *Utlendingers reiser i Norge: en bibliografi* var det flest britiske reisende til Norge, etterfulgt av tyskere. Det er litt flere danske besøkende til Norge enn svenske.¹¹⁹ Fremstillingene av natur eller teknologi i reisehåndbøkene kan heller ikke leses i et 1-1-forhold som eksplisitt britisk, tysk, eller norsk, men fremstår som representasjoner av dette.

2.2.4 Representasjonsanalyse

I valget av analytisk tilnærming har det vært viktig å finne en lese måte som forholder seg til tekstene i seg selv som analyseobjekter.¹²⁰ Som utgangspunkt har jeg brukt litteraturvitenskapelig inspirert nærlesing kombinert med historisk kontekstualisering som metode. Det er en av de mest grunnleggende arbeidsmåtene for historikere som arbeider med tekst. Nærlesingen vektlegger grovt forenklet det som konkret sies i teksten.¹²¹ Selv om også diskursanalyse eller en mentalitetshistorisk tilnærming kunne vært anvendt med tanke på mitt valg av problemstilling, har jeg funnet representasjonsanalyse som den mest fruktbare

man forstod med begrepet. Se Tvedt, Terje. «Om metodologisk nasjonalisme og den kommunikative situasjonen: En kritikk og et alternativ.» *Historisk tidsskrift (Oslo: trykt utg.)*. 91 (2012) nr. 4 (2012): 489-510, 419.

¹¹⁶ Storm, Eric. «Overcoming methodological nationalism in nationalism studies.», 361.

¹¹⁷ Storm, Eric. «Overcoming methodological nationalism in nationalism studies», 365-66.

¹¹⁸ Storm, Eric. «Overcoming methodological nationalism in nationalism studies.», 367-368

¹¹⁹ Se Schiøtz, Eiler H. *Utlendingers reiser i Norge: Vol. 1*. 1970, 584-587 og *Utlendingers reiser i Norge: Vol. 2*. 1986., 583-587, samt henvisning til vedlegg.

¹²⁰ Rymin, Teemu. «Å arbeide med tekstanalyse», 57

¹²¹ Rymin, Teemu. «Å arbeide med tekstanalyse», 49, 56

lesemåten i denne oppgaven. Representasjoner kan defineres som språklige, meningsbærende produkter som «gjør noe fraværende til tilstedeværende».¹²² Representasjoner kan videre være talte eller skrevne, men også andre meningsbærende produkter som maleri, fotografier og kart kan leses som representasjoner i det at de *fremstiller noe* på bestemte måter. Selve representasjonsanalysen undersøker hvordan ulike fenomener, imaginære eller reelle, blir fremstilt, altså konstruert og gitt mening.¹²³ I mitt tilfelle er det reisehåndbøker som utgjør disse representasjonene, og natur og teknologi er fenomenene som undersøkes. I *Å gripe fortida* understrekes det at poenget med representasjonsanalyse ikke er å vurdere om fremstillingene samsvarer med en utenomliggende historisk virkelighet – men «å undersøke kva slike framstillingar kan ha hatt å seie i ulike historiske samanhengar, korleis menneske har tilskrive meining til verda ved og gjennom ulike framstillingar, og kva slags effektar dei har hatt.»¹²⁴ Representasjonsanalysen er en videreutvikling av tidligere kultur- og mentalitetshistorie.¹²⁵

Der representasjonsanalysen er opptatt av tekstens mening fokuserte mentalitetshistorien på *mentaliteter*, forstått som «førestillingar som store grupper av menneske hadde til felles, men som dei langt på veg var umedvitne om».¹²⁶ Utviklingen kobles til Annalesskolen på 1960-70-tallet.¹²⁷ For Jacques Le Goff er ikke denne mentaliteten ubevisst, men heller automatisert, i betydningen uttrykk for noe som er så dagligdags at man ikke er seg det bevisst. I tillegg er den delt av mange medlemmer av et samfunn, på tvers av sosiale og andre skillelinjer.¹²⁸ Mentalitetshistorikerene tok sikte på å forstå «mentaliteten» i et gitt samfunn på et gitt tidspunkt. Etter hvert gikk også de bort fra sin kjerneidé om «Zeitgeist»¹²⁹ Både ideen om «tidsånd» (*Zeitgeist*) og ideen om «folkeånd» var dominerende idéer på 1800-tallet.¹³⁰ At det var viktige oppfatninger i tiden er nyttig kunnskap med tanke på nærlesing av primærlitteraturen.

Det er ikke tvil om at ulike oppfatninger eller forestillinger om natur og teknologi eksisterer side om side i tidsperioden jeg har valgt å ta for meg, men min hensikt i oppgaven er

¹²² Rymin, Teemu. «Å arbeide med tekstanalyse», sitert etter Chartier, Roger. *Cultural History: Between Practices and Representations*. Cambridge: Political Press, 1988, 6-7.

¹²³ Rymin, Teemu. «Å arbeide med tekstanalyse», s 57-58.

¹²⁴ Andresen, Astri. *Å gripe fortida*, 109-110

¹²⁵ Andresen, Astri. *Å gripe fortida*, 109.

¹²⁶ Andresen, Astri. *Å gripe fortida*, 201.

¹²⁷ Det er av tredjegenasjons annalister på 1960- og 70-tallet at mentalitetshistorien blir formet.

¹²⁸ Andresen, Astri. *Å gripe fortida*, 209-11.

¹²⁹ Beller, Manfred, og Joep Leerssen. *Imagology*, 354.

¹³⁰ «Zeitgeist» blir brukt i betydningen «the spirit of the Age» av Hegel i *Phenomenology of Spirit* (1807). Opprinnelig er det Herder som introduserer ordet i det tyske språket i 1769. Herder introduserte også idéen om folkeånd, som var dominerende i nasjonalromantikken på 1800-tallet. *Store norske leksikon*, s.v. «Nasjonalromantikken,» av Thurid Vold. 21.05.2022 <https://snl.no/nasjonalromantikken>

ikke å avdekke en «tidsånd» *per se*. Derimot vil jeg gjennom å fokusere på hvordan reisehåndbøkene fremstiller fenomenene natur og teknologi over en lengre tidsperiode bidra med kunnskap om hvordan tekstene kunne bidra aktivt til å påvirke og forme turistenes blikk og oppfatninger i turistindustrien formative fase. Derfor har jeg valgt representasjonsanalyse fremfor en mentalitetshistorisk tilnærming i oppgaven. Men i likhet med mentalitetshistorien, som tar sikte på å forstå «mentaliteten» i et gitt samfunn på et gitt tidspunkt, forstås også representasjonene ut fra konteksten og i relasjon til de historiske aktørene som har produsert de. Det betyr at den historiske meningen med representasjoner er omskiftelig, nettopp fordi den er avhengig av både kontekst og aktører.¹³¹ Vi oppfatter noe annet når vi betrakte et trykk av «Rukjanfoss i Tellemarken» i dag enn det samtidens mottakere gjorde, og beskrivelsen av hva det er viktig å huske på som reisende i Nord-Europa skrevet av John Murray i 1839 appellerer ikke på samme måte til britisk reisende i 2022. For å få øye på den historisk skiftende meningen flyttes derfor fokuset mot teksten og de konkrete ytringene, til den historiske konteksten som tekstene ble til i.¹³²

Refleksjoner rundt hvorvidt «naturesyn» i seg selv representerer en form for mentalitet, og hvor grunnleggende, eller dyptgående denne mentaliteten i så fall er, kunne gjøres til gjenstand for en større filosofisk undersøkelse. En slik diskusjon gjøres også på en grundig måte i Gaukstads avhandling om naturesynet i DNT's årbøker, selv om hans innfallsvinkel er idéhistorisk og ikke mentalitetshistorisk.¹³³ I mitt tilfelle mener jeg at fokuset på primærkilder ville druknet i en slik diskusjon. Det er en annen grunn til at jeg har valgt å ha tekstene som hovedfokus og representasjonsanalyse som metodisk innfallsvinkel i min egen oppgave. Historiseringen av fremstillingene er likevel det sentrale i en representasjonsanalyse.¹³⁴ I denne oppgaven vil det også være behov for en historisering av naturesynet før 1839, siden det gir viktig kontekst både for hvordan naturbeskrivelser gjøres i moderne reisehåndbøker.

¹³¹ Andresen, Astri. *Å gripe fortida*, 114

¹³² Andresen, Astri. *Å gripe fortida*, 114.

¹³³ Gaukstad peker riktignok på at kildematerialet hans representerer hva man kunne kalle et mentalitetshistorisk kildemateriale, og at en viktig del av oppgaven har vært å forsøke å identifisere og klargjøre disse mentalitetstrekkene, slik at det ble mulig å skrive en idéhistorisk analyse av de ulike naturesynene i årbøkene. Gaukstad, Haakon. *Gripe og bli grepet*, 4.

¹³⁴ Andresen, Astri. *Å gripe fortida*, 110-111.

3 Nye teknologier

3.1 Moderne reisehåndbøker i et historisk lys

En vanlig oppfatning i forskningslitteraturen er at standarden for moderne reisehåndbøker ble utviklet av forlaget Baedeker i siste halvdel av 1800-tallet. Rundt inngangen til nittenhundretallet hadde «Baedeker» blitt synonymt med «reisehåndbok».¹³⁵ Både Karl Baedeker og John Murray III utviklet sin egen serie med reisehåndbøker, og de to forlagsmennene hadde også et forretningssamarbeid frem til Karl Baedekers død i 1859. Avtalen gikk blant annet ut på at de to forlagshusene ikke skulle oversette sine egne reisehåndbøker til den andres språk. De brevvekslet og utvekslet informasjon, i tillegg lånte Baedeker i sine førsteutgaver fritt av Murrays reisehåndbøker. Samarbeidet endte i 1863, da Karl Baedeker jr. valgte å gi ut en engelskspråklig Sveits-håndbok, og dermed ble en direkte konkurrent til Murrays Sveits-utgave.¹³⁶ Avtalen dem imellom kan også sies å være litt av forklaringen på hvorfor vi ikke har Baedekerutgaver om Norge før 1863 – Murray var her først.

Selv om forholdet mellom de to forlagshusene siden bar preg av rivalisering hadde de begge likevel samme mål for sine reisehåndbøker: Begge satte sin stolthet i å personlig kunne garantere for nøyaktigheten i sine verk, og tok avstand fra alle beretninger de ikke selv kunne stå inne for.¹³⁷ Murrays forord presiserer at hensikten er å komme med «useful and practical information derived from personal knowledge acquired in the countries described».¹³⁸ En viktig forskjell mellom Murray og Baedekers reisehåndbøker er likevel graden av personlig oppfølging. Frem til 1839 foretok Murray selv reisene som reisehåndbøkene var basert på, før han siden også leide inn eksperter for hvert område. Likevel etablerte han aldri et større nettverk av feltforskere og redaktører, slik Baedeker gjorde.¹³⁹ I forordet til Baedekers 1879-utgave vises det f.eks. til at arbeidet med å sikre nøyaktig og pålitelig informasjon «have been supplemented by the kind assistance of several gentlemen, Norwegian, Swedish, English, and German».¹⁴⁰ Mot slutten av århundret dominerte Baedeker markedet for reisehåndbøker på bekostning av Murray, mye fordi de ikke klarte å tilpasse seg det stadig voksende markedet. Goodwin og Johnston konkluderer med at vansker med å revidere og modernisere innholdet i

¹³⁵ Bruce, David M. «Baedeker: The perceived inventor of the formal guide book.», 93.

¹³⁶ Goodwin, Gráinne, and Gordon Johnston. «Guidebook publishing in the nineteenth century.», 47-48

¹³⁷ Buzard, James. *The beaten track*, 71.

¹³⁸ Murray 1871.

¹³⁹ Buzard, James. *The beaten track*, 73.

¹⁴⁰ Baedeker 1879, v.

reisehåndbøkene, sammen med manglende satsning på en dedikert reisehåndboks-avdeling i forlaget er viktige faktorer for at Murray solgte reisehåndbøkene til **Stanford** i 1901.¹⁴¹ Den personlige eksklusiviteten som kjennetegnet Murrays reisehåndbøker ble dermed også reisehåndbøkernes bane, de kom til kort sammenlignet med Baedekers markedstilpasning i en fremvoksende turistindustri.

3.1.1 Reisehåndboken som teknologi

Jeg argumenterte i innledningskapittelet for at moderne reisehåndbøker er et eksempel på radikal innovasjon. Det har eksistert former for guide- eller reisehåndbøker siden antikken, men det er særlig etter fremveksten av borgerskapet at disse bøkene kom til å ligne dagens reisehåndbøker. Tidligere var turister avhengige av menneskelige guider. Etter hvert erstatter gradvis reisehåndbøkene den rollen.¹⁴² Tekster om det å reise har eksistert så lenge mennesker har reist. Tidlige eksempler er reisebeskrivelsene i Herodots *Historier* (431-425 f.v.t.), og Pausanias' *Beskrivelse av Hellas* (150 e.v.t.). Reiserutebaserte reiseskildringer ble skrevet for å hjelpe rike, gresklesende romere til å sette pris på templer og andre religiøse steder i antikkens Hellas. Middelalderens reiselitteratur rettet seg blant annet mot pilgrim�er, særlig reisende til Roma.¹⁴³ Fra slutten av 1500-tallet til slutten av 1700-tallet dominerte *apodemien*,¹⁴⁴ som inneholdt teoretiske reiseinstruksjoner til *Grand Tour*.¹⁴⁵ En apodemi hadde som formål å forbedre reisepraksisen gjennom detaljerte atferds- og observasjonsinstruksjoner, og inneholdt ofte historiske, metodologiske og teoretiske betraktninger.¹⁴⁶ Francis Bacons *Of Travel* (1625) er ett kjent eksempel på denne typen reiselitteratur.

Tidlig på 1800-tallet eksisterte det et utall varianter guidebøker, med varierende form, innhold og formål. En forløper til Murray og Baedeker er *Travels in Italy* av Mariana Starke (1802).¹⁴⁷ Det er tydelig at *Travels* ikke hadde som sitt eneste formål å være en reisehåndbok, selv om den nok fungerte som det for mange. Som mange andre bøker om reiser på 1700-tallet ble den utformet som en samling brev, fra reiser foretatt fra 1792-1798, og tobindsverket tok opp vidt ulike temaer, både medisinske, topografiske og estetiske.¹⁴⁸ Det ble også utviklet

¹⁴¹ Goodwin, Gráinne, and Gordon Johnston. «Guidebook publishing in the nineteenth century.», 58

¹⁴² Zillinger, *Guided tourism*, 15.

¹⁴³ Bruce, David M. «Baedeker: The perceived inventor of the formal guide book.», 95

¹⁴⁴ Stagl, Justin. *Apodemiken*. Vol. 2. Quellen und Abhandlungen zur Geschichte der Staatsbeschreibung und Statistik. Paderborn [u.a.]: Schöningh, 1983, 7 Fra gresk ἀποδημέω: å være på reise, «reisekunst».

¹⁴⁵ Müller, Sabine. *Die Welt des Baedekers*, 288

¹⁴⁶ Stagl, Justin. *Apodemiken*, 7-9

¹⁴⁷ Buzard, James. *The beaten track*, 68 og Bruce, David M. «Baedeker: The perceived inventor ...», 96

¹⁴⁸ Buzard, James. *The beaten track*, 68

guidebøker i forbindelsen med picturesque reiser til Lake District fra slutten av 1700-tallet. Det er i denne tradisjonen den romantiske dikteren Wordsworth skriver når han utgir sin *Guide to the Lakes* (i flere utgaver mellom 1810 og 1842), der hensikten var «supplying the Tourist with directions how to approach the several scenes [of the Lakes] in their best, or most convenient, order».¹⁴⁹ Arven fra disse guide-bøkene manifesterer seg i både beskrivelsen av reiserutene i de moderne reisehåndbøkene samt i innholdet for øvrig – men formen er ny.

En viktig distinksjon mellom reisehåndbøkene til Murray og Baedeker og tidligere reiselitteratur ligger i at selve navnet *handbook* er nytt. Begrepet ble oppfunnet av John Murray II, til da mest kjent som forleggeren av Lord Byron og Scott, da han utga sønnen John Murray IIIs første reisehåndbok, *Handbook for Travellers to the Continent*, i 1836. Betegnelsen *guidebook* var brukt i Byrons *Don Juan* bare noen år tidligere, mens *guide* lenge hadde blitt brukt om nyttige bøker med informasjon, råd og advarsler som reisende kunne ha med seg på tur.¹⁵⁰ Buzard argumenterer for hvordan Murray, gjennom å kalle bøkene for *håndbøker*, skapte en sjangerdistinksjon som var nødvendig. Da begrepet raskt ble adoptert av Karl Baedeker, først med undertittelen «Handbüchlein» og deretter med tittelen «Handbuch für reisende», bidro også Baedeker bevisst til denne nye sjangeren reiselitteratur.¹⁵¹

Müller argumenterer for at de moderne reisehåndbøkene oppstår som en ny medietype. De nye reisehåndbøkene skiller seg fra sine forløpere, som reiseskildringer, pilegrimshåndbøker og apodemier, gjennom å appellere til det aspirerende borgerskapet på 1800-tallet, som ikke reiste for å utdanne seg på en måte som passet deres status, men for å få et bilde av en region eller et landskap på kortest mulig tid. De nye reisehåndbøkene viser ikke til eldre reisehåndbøker ved å hverken erstatte eller videreføre dem, men bryter med dem i henhold til behovene til et nytt publikum.¹⁵² Bruce retter også fokuset mot formatet, heller enn den litterære tradisjonen, for å forklare det nye og banebrytende med moderne reisehåndbøker. Der Müller er opptatt av borgerskapets fremvekst og deres behov på reisen, retter Bruce fokus mot hvilke teknologiske nyvinninger i den industrielle revolusjon som gjør de nye reisehåndbøkene mulige. Nye reisemåter med dampskip og tog ble mulig, men det var også en industrialisering av bokproduksjonen, der forholdene først rundt 1830 lå til rette for at den lille, lette, tøykledde og brettede håndboken kunne produseres og trykkes raskt og rimelig.¹⁵³

¹⁴⁹ Buzard, James. *The beaten track*, 29

¹⁵⁰ Buzard, James. *The beaten track*, 66. Betegnelsen «guide» ses for eksempel brukt i Wordsworths *A Guide through the District of the Lakes* (1810).

¹⁵¹ Buzard, James. *The beaten track*, 66

¹⁵² Müller, Sabine. *Die Welt des Baedekers*, 16

¹⁵³ Bruce, David M. «Baedeker: The perceived inventor of the formal guide book.», 96

3.1.2 Å finne en form

Reisehåndbøkene som analyseres i denne oppgaven kan altså betegnes som en teknologisk nyvinning, som blir til i en periode der reisemønstre er i endring, og en turistindustri vokser frem. Moderne reisehåndbøker omfattes av den brede definisjonen av teknologibegrepet, der kunnskap, organisering og teknikker operer sammen for å skape endring. For å kunne undersøke om reisehåndbøkernes utvikling som teknologi påvirker hvordan natur og teknologi fremstilles, har jeg valgt å først undersøke formen til reisehåndboken før jeg konsentrerer meg om innholdet, som er en vanlig innfallsvinkel i både visuell analyse og tradisjonelle tekstanalyser.¹⁵⁴ Jeg vil gjennom analysen argumentere for at formale og innholdsmessige sider i reisehåndbøkene virker inn på hverandre, både slik at formatet blir stadig mer tilpasset brukervennligheten, i tillegg til at naturbeskrivelsene endrer karakter. Dette ses tydelig i en sammenligning av tidlige og sene utgaver av Murray, og om man sammenligner reisehåndbøker av Murray, Baedeker og Nilsen fra første og siste fase.

Formmessig får alle reisehåndbøkene et stadig tydeligere og mer standardisert format. Ulike elementer som bidrar til dette, er oppbygning og balansering av de ulike delene mot hverandre, som utforming av forord, innholdsregister og innledningskapitler, rundturforslag, rutebeskrivelser, index, ordliste, evnetuell reklame, kart og andre illustrasjoner. Typografiske endringer som forenkler lesningen, samt bruk av forkortelser, innføring av stjernesystem og informativt språk som gir tydelige beskjeder til leseren er typiske virkemidler som bidrar til standardiseringen av formatet og effektiviserer bruken av reisehåndboken på reisen. Samtidig utformes etter hvert særlig Baedekers rutebeskrivelser så detaljert, at man kan føle et behov for å ha boken oppslått i hånden i møte med den spesifikke turistattraksjonen. Som en konsekvens av dette kan man føle seg nærmest hjelpeløs på reisen om ikke Baedeker er innen rekkevidde, omtrent som Lucy Honeychurch i kapittelet «In Santa Croce with no Baedeker».¹⁵⁵

I Murrays håndbøker er det samlet sett størst endringer i form mellom første og andre utgave (1839-1849), samt mellom utgavene i tidsrommet 1878-1892. Murray utgir en kombinasjon av felles, der for eksempel Danmark, Norge og Sverige står samlet i en utgave, og rene Norges- og Sverige-utgaver. Det er fem Norges- og to Sverigeutgaver, noe som indikerer at Norge fra midten av 1860-tallet gradvis ble vurdert som et særlig viktig turistland. Utgavene fra 1839, 1848, 1858 og 1871 er samleutgaver. De rene Norgesutgavene har først tilnavnet

¹⁵⁴ «Form og innhold er to sider av en samlet mening eller et felles uttrykk. Siden innholdet bare kan uttrykkes gjennom formen, er form og innhold en samlet enhet». Se Mørstad, Erik. *Visuell analyse: Metode og skriveråd*. Oslo: Abstrakt forl, 2000, 20

¹⁵⁵ Forster, E.M. *A room with a view*, Penn state electronic classic series publication, 2007 (1908), 16.

«Knapsack guide», og det kommer tre reviderte utgaver i 1864, 1869 og 1870, før den bytter navn til *Handbook for Travellers in Norway* i 1880- og 1892-utgaven. Det kommer også to svenske utgaver, i 1873 og 1883. For enkelhets skyld viser jeg refereres til alle utgaver som «Murray».

I 1839 kommer *A Hand-book for travellers in Denmark, Norway, Sweden and Russia* ut, som den første reisehåndboken som omtaler reiser til Norge, utgitt av John Murray i Albemarle Street, London.¹⁵⁶ Håndboken er på 280 sider, som i tillegg til forord og innholdsfortegnelse, og 3 sider rettelser og tillegg, har 8 sider generell introduksjon til Nord-Europa. Her omtales reisemåten fra England til Nord-Europa, i tillegg til temaene pass og valuta, politi og politikk, språk, bagasje og tjenere, samt en kort historisk oversikt over Skandinavia. Den korte introduksjonen til hver del etterfølges av rutebeskrivelser til hvert land, som er lagt opp som reiseruter fra A til B, med mulige avstikkere undervegs. Noen steder er også ekskursjoner angitt. Til slutt har boken 4 sider index. Reisehåndboken har ingen annonser, annet enn egenreklame for forlaget.¹⁵⁷ Til sammenligning bruker ikke Baedeker annonse, mens Yngvar Nielsens reisehåndbøker har annonser – i likhet med flere av de senere utgavene av reisehåndbøkene til Murray. Da er annonsene plassert bakerst. Om reisehåndbøker ikke har annonser kan det i dag oppfattes som et signal om at man ønsker å være uavhengig og nøytral som aktør i turistindustrien, noe både Murray og Baedeker fikk ord på seg for å være. Annonser var ellers vanlige i aviser og tidsskrifter på 1800-tallet, og er også opphavet til reklamebransjen på andre halvdel av 1800-tallet.¹⁵⁸ Siden reisehåndbøker var et nytt medium rett fra 1830-årene, ser jeg spørsmålet om det skulle være annonser eller ikke i reisehåndbøkene som en del av standardiserings- (og finansierte-) prosessen til mediet.

Til å begynne med er reisehåndbøkene sparsomt illustrert. Murrays reisehåndbøker har generelt ingen illustrasjoner i form av trykk eller fotografier, men førsteutgaven har 5 kart, over København, Stockholm, St. Petersburg, Moskva og Nord-Europa.¹⁵⁹ At 1839-utgaven ikke hadde bykart over hovedstaden eller andre byer i Norge og Finland, kan skyldes at reisehåndboken som format er ny, tilgangen på kart kan være dårlig,¹⁶⁰ reisemålet blir regnet

¹⁵⁶ Boken er navngitt *Handbook. Denmark, Norway Sweden & Russia*. Finland er ikke nevnt i tittelen i det hele tatt, selv om landet har en egen del med rutebeskrivelser.

¹⁵⁷ Egenreklamen består av reklame for *Illustrations to the Handbook for travellers on the continent (1836)*, samt andre «guide books for travellers on the continent» som selges hos John Murray, Albemarle street, april 1839. På denne listen står blant annet *Starke's guide to Italy* og 2. utgave av Mrs Trollope.

¹⁵⁸ *Store norske leksikon*, s.v. «Annonse,» av Roger Pihl og Stein Erik Selfors. 09.06.2022 <https://snl.no/annonse>

¹⁵⁹ Fotografiet var heller ikke oppfunnet da den første utgaven til Murray kom ut i 1839.

¹⁶⁰ I tiden fra 1814 og utover på 1800-tallet ble Norge kartlagt på nytt, etter ordre fra Karl Johan. Datidens kart, Pontoppidans oversiktskart over Norge fra 1785, inneholdt store feil, blant annet i området mellom Kongsberg og dagens Rjukan. Særlig indre fjellegner hadde unøyaktigheter. Slagstad, *Da fjellet ble dannet*, 27-29.

som mer marginalt, eller også en måte å indirekte markere at landene har mindre grad av selvstendighet, Norge gjennom personalunionen med Sverige fra 1814, Finland som storfyrstedømme under Russland fra 1809. Sisteutgaven til Murray fra 1892 hadde til sammenligning ni kart, tre bykart og en utbredtsoversikt over rutene i Sør-Norge. Her var Murray presset til endring av Baedeker, som i sin første reisehåndbok til Norge i 1879 hadde 15 kart og tre bykart. Baedekers 1892-utgave økte til 26 kart, 15 bykart og to små panoramabilder, og 1909-utgaven hadde «49 maps, 26 plans and several small panoramas and ground-plans». Som utgiver av reisehåndbøker var Baedeker tidlig ute med kart-teknologi.¹⁶¹ Sammenlignet med Murray kommer Baedeker ut med nye reviderte utgaver langt oftere, og de har flere og bedre kart og illustrasjoner enn Murrays reisehåndbøker i samme tidsrom (1879-92). Baedeker satset i større grad enn Murray på utvikling av reisehåndbøkene. Murray solgte etter hvert sine reisehåndbøker og fortsatte videre med ordinær forlagsvirksomhet.¹⁶²

Det skjer viktige endringer i reisehåndbøkernes format. Når andreutgaven utgis i 1848, har den blitt omstrukturert og nesten totalt omskrevet, med utvidelse av ruter og informasjon som ikke står i den tidligere utgaven.¹⁶³ Hensikten med oppdateringene er «to furnish useful and practical information derived from personal knowledge acquired in the countries described.»¹⁶⁴ Introduksjonen til hver del inneholder informasjon om naturen i landet, produkter og folk, med historie og informasjon om styresett etc, «in short, such matters as travellers may desire to know, in the most consise form».¹⁶⁵ Dette gjenspeiler kunnskap som var viktig på en *Grand tour*. Utgaven av reisehåndboken består av to bind. Første bind består av forord og en generell introduksjon til Skandinavia, før Danmark, Norge og Sverige har fått hver sin del, med henholdsvis 12, 19 og 18 ruter. Index mangler, men reisehåndboken har 39 sider med annonser fra engelske og internasjonale aktører.¹⁶⁶ Stjernesystemet blir brukt i denne utgaven. * før stasjonsnavnet indikerer at «good or tolerable accomodation is to be obtained».¹⁶⁷ Stjernesystemet var Murrays oppfinnelse, og Baedeker adapterte dette fra ham i 1844.¹⁶⁸

Baedeker hadde altså ingen annonser, og denne uavhengigheten understrekes i forordet.

¹⁶¹ Karl Baedeker var trolig først ute med kartteknologi i sine reisehåndbøker, da han i 1835 kom med en nyutgave av *Rheinreise*, der boken hadde et kart over Rhinens løp. Fordi den første topografiske undersøkelsen av Rheinland var fullført i 1828, var slike illustrasjoner svært populære. Muller 2012, 28

¹⁶² Goodwin, Gráinne, and Gordon Johnston. «Guidebook publishing in the nineteenth century.», 47-48

¹⁶³ De fleste kilder oppgir at andreutgaven kom ut i 1849. Utgaven jeg har lest er trykket i 1848, forordet er datert august 1848. Trolig skyldes variasjonen i datering at bind to kom året etter. Første-utgaven har også to bind. Bind 1 er datert 1839, men forordet er datert juni 1838. Jeg viser til 1839 og 1848 for disse utgavene.

¹⁶⁴ Murray, 1848, iii

¹⁶⁵ Murray, 1848, iii

¹⁶⁶ Indexen ble trolig utgitt i bind 2, som kom året etter.

¹⁶⁷ Murray 1848, 148

¹⁶⁸ Koshar, R. «'What Ought to Be Seen'.», 331

Fra og med 4.utgave i 1889 er det en presisering rettet mot servicenæringen: «To hotel-keepers, tradesmen, and others the Editor begs to intimate that a character for fair dealing towards travellers forms the sole passport to his commendation, and that advertisements of every kind are strictly excluded from his Handbooks.»¹⁶⁹ Presiseringen er også nødvendig på grunn av Baedekers utstrakte bruk av stjernesystemet. Der Murrays stjerner kun betegner kvaliteten på overnattingen, markerer Baedekers stjerner også severdigheter. Dette er i bruk allerede fra førsteutgaven i 1879, og informasjonen om hvordan stjernesystemet fungerer er svært kortfattet, noen ganger med en kommentar i forordet, andre ganger ikke. Ofte er det bare opplysningen, «Asterisks (*) are used as marks of commendation.», og det er heller ikke sagt noe sted at to stjerner var bedre enn én.¹⁷⁰ Stjernesystemet var selvforklarende og en visuelt sett effektiv måte å vise frem de viktigste severdighetene på. De blir et kjennetegn på Baedekers stramme og standardiserte stil i rutebeskrivelsene. Til sammenligning indikerer lengden på beskrivelsen hvorvidt en naturattraksjon er severdig eller ikke i Murrays håndbøker.

I likhet med Baedeker og Murray bruker Yngvar Nielsen i 1879-utgaven en form for stjernesystem, men det virker noe inkonsekvent brukt, og er heller ikke forklart noe sted. Naturattraksjoner som Tinfos rett ved Rjukanfossen og Seljestadjuvet er markert med kursiv*,¹⁷¹ mens Rjukanfossen og Ravnejuv ikke har en slik markering. Bolkesjø er i likhet Høiers hotell i Skien markert med stjerne.¹⁷² Begge stedene var regnet som gode overnattingsteder også av Murray og Baedeker. I de senere utgavene av Nielsen finnes ikke stjernemarkeringene, trolig fordi Nielsen ikke så samme nytteverdi som Baedeker. Dette kan knyttes til at Nielsen skriver for primært norske mottakere, og er forsiktig med å fremheve noe på bekostning av noe annet.

Forslag til rundturer, hos Murray kalt «Skeleton Tours», er nytt i hans 1849-utgave. Et særlig kjennetegn ved de moderne reisehåndbøkene er at rutene i det enkelte land eller distrikt er basert på at det utarbeides konkrete rutebeskrivelser, såkalte «itiniaries». I tillegg ble det vanlig med rundturforslag som anbefalte kombinasjoner av reiseruter for reisende som ønsket å reise mest mulig effektivt. Rjukanfossen er nevnt som reisemål i det første og lengste turforslaget på 5 (!) måneder. Ellers går Vøringsfossen igjen i de andre Skeleton-forslagene.¹⁷³ Det kan tyde på at antall reisende til Rjukanfossen ikke har økt nevneverdig fra 1839. Også Baedeker har rundturforslag, kalt «Plan of Tour», mens Nielsen har «Rejseplaner». Etter

¹⁶⁹ Baedeker 1889, vi

¹⁷⁰ Baedeker 1879 xiv

¹⁷¹ Nielsen 1879, 195, 212

¹⁷² Yngvar Nielsen 1879, 193, 203

¹⁷³ Murray 1848, 12

omstruktureringen av reisehåndboken til 4 mindre, regionbaserte deler i 1908, har ikke lenger Nielsen med «Rejseplaner», da han mener at det er overflødig, slik reiseboken nå er strukturert. Han overlater valget til hvor turen skal gå til leseren.

Både Murray og Baedeker går over til inndeling i regioner innad i reisehåndbøkene sine i 1892-utgaven, noe som påvirker strukturen i reisehåndbøkene, slik at de virker mer komprimerte. Formmessig gjør Murray få endringer i sine reisehåndbøker fra 1849-1878. I 1880-utgaven er det i mye større grad enn tidligere utstrakt bruk av typografiske markeringer i teksten i rutebeskrivelsene, for slik å fremheve viktige og mindre viktige elementer i rutene. Dette gjøres gjennom virkemidler som skriftstørrelse, fet skrift, kursiv og versaler. Slik kan reisehåndboka skille mellom informasjon rettet mot de mange (les: turistene) versus de få (les: reisende) som helst ville unngå «the beaten track». Trolig kommer denne endringen som en følge av Baedekers oppsett. I alle utgaver jeg har lest, fra 1879-1912, bruker Baedekers rutebeskrivelser de samme typografiske virkemidlene (skriftstørrelse, fet skrift, kursiv og versaler). En viktig forskjell mellom dem som påvirker lesbarheten er at Baedeker gjennomført bruker en spalte, mens Murray bruker to. Det er også lettere å lese Baedekers rutebeskrivelser fordi de gjør mindre bruk av orddeling, fordi det brukes en, ikke to spalter. Samtidig gjør begge bruk av en del forkortelser og tilleggsopplysninger i parenteser som også vil påvirke leseflyten. Baedeker har flest slike, blant annet på grunn av prisopplysningen og hyppige sidehenvisninger til andre steder i boka. (Murray viser som regel ikke til side, men til rutebeskrivelse).

Også Yngvar Nielsen eksperimenterer med oppsettet. En endring i form fra første utgave til de andre er overgangen fra to spalter, slik Murray bruker, til en, som Baedeker. 1893-utgaven har beholdt en slags hybridform, der alle ekskursjoner og sideveier er beskrevet over to spalter, mens hovedteksten er holdt i en spalte.¹⁷⁴ Det kan gjenspeile litt av det generelle inntrykket man kan få av en «Yngvar», sammenlignet med særlig Baedekers stramme stil – Niensens *Reisehaandbøger* er noe mer ordrike, og virker tidvis å ha enten informasjonsoverflod, eller en uvilje til å vurdere noe over noe annet. Se vedlegg med eksempler.

En annen endring som påvirker formen i reisehåndbøkene, er måten naturbeskrivelser utformes på. I 1839-utgaven er mange av rutebeskrivelsene, som beskrivelsen av Vøringsfossen og Trollhättefallene, basert på utdrag fra reiseskildringer. Disse er brukt i mye mindre omfang i 1849-utgaven. I en direkte sammenligning av disse to utgavene oppfattes den siste som knappere i stilen. Rutebeskrivelsene er tilsynelatende skrevet helt om, og bærer heller ikke preg

¹⁷⁴ Yngvar Nielsen 1893, 80-83 viser et slik eksempel, der omtalen av både ekskursjonen og rundturen blir såpass omfattende slik at effekten av å skifte til mindre viktig informasjon der det er to spalter blir borte.

av øyenvitneskildring på samme måte.¹⁷⁵ Der førsteutgaven er tydelig avsenderorientert, og veksler mellom en ekspressiv stil, kombinert med partier med poetisk stil, domineres de senere utgavene av en referensiell eller informativ stil.¹⁷⁶ Selv om også innledningen til reisebeskrivelsen av Göta kanal i førsteutgaven er informativ («A steampacket leaves Gottenburg every Sunday morning at daybreak, unless prevented by foggy weather»)¹⁷⁷ er variantene etter 1848 mer korthogde i stilen: «Steamers leave 4 times a week, at 6.A.M.»¹⁷⁸

En av årsaken til endringene er nok behovet for å si mest mulig med et mest mulig effektivt språk. Det betyr ikke at rutebeskrivelsen bare har korte setninger med forkortelser. Enkelte av setningene er lange og informasjonstette: «Except when prevented by darkness or fog, these steamers proceed day and night upon their voyage, stopping only at the various towns and places on their way, to land and take in goods and passengers, and also to obtain fresh supplies of wood.»¹⁷⁹ Et annet kjennetegn er innskutte setningsledd: «The view of Stockholm from the Mälär, though fine, is not to be compared with that which is obtained on approaching it from the Baltic.» Disse endringene i språket kan knyttes til utviklingen av reisehåndboken som nytt medium. Fordi reisehåndboka som format skulle få plass i en jakkelomme, måtte nødvendigvis også innholdet komprimeres, gjennom forkortelser og mer presist språk, uten at man gikk på bekostning av kvaliteten.

Baedekers rutebeskrivelser fremstår generelt sett som mer informative og korthugne i stilen enn Murrays, her fra et parti på Telemarkskanalen. «Beyond Hvideseid the steamer passes through the artificial channel of Skarpstrømmen (6 Kil. long), connecting the Hvidesjø with the *Bandaksvand (205 ft.), a picturesque lake, 27 Kil. long, enclosed by imposing mountains.»¹⁸⁰ Baedekers utstrakte bruk av stjernesystem, komma og tilleggsopplysninger i parenteser gir effektiv formidling av informasjonen, og landskapsbeskrivelsene er korte, men gir likevel et klart inntrykk av omgivelsene. Baedeker utvikler også rutebeskrivelser som er spesielt tilpasset fremkomstmiddelet man bruker, enten båt, tog eller også vandrerutebeskrivelser, som ved Trollhättefallene i Göta kanal. Allerede rutebeskrivelsen av Göta kanal i Murrays førsteutgave har elementer av båtrutebeskrivelse, selv om denne blir langt mer formalisert i utgaven etter. Båtruten var, om ikke Baedekers oppfinnelse, så i alle fall hans rendyrking av konseptet, og kan

¹⁷⁵Utdrag fra *Laing's tour in Sweden* siteres imidlertid i flere av utgavene. Se f.eks. Murray 1848, 316

¹⁷⁶ Se Jakobson, Roman. *Poetik och lingvistik*, 143-150 og min egen modell i kildekapittelet. I utdragene fra 1839-utgaven er det passasjer som best kan beskrives å ha en poetisk språkfunksjon.

¹⁷⁷ Murray 1839, 91.

¹⁷⁸ Murray 1848, 314.

¹⁷⁹ Murray 1848, 315.

¹⁸⁰ Baedeker 1899, 37.

spores tilbake til *Rhinreise*, som var Baedekerreisehåndbøkernes direkte forløper.¹⁸¹ I Baedekers stadig mer detaljert vandrerutebeskrivelse ved Trollhättan tar Baedeker den reisende i hånda og guider hen rundt med et tydelig og insisterende «we», i en detaljert beskrivelse med tidsangivelser på minuttet. (Alle markeringer i kursiv er lagt til).

We follow the broad road from the station, and (1/4 hr.) cross the N. entrance to the canal (...) From this point *we have a view* of the Gullö Falls, 23 ft. in height, divided by the Gullö (see below). — *We then return* to the Bro-Vakt, follow it towards the S., descend to the right after 2-3 min., and cross the bridge (right) to the island of Ona. Here *we skirt* the yard of the large mill (to the right; direction-post), *cross* another bridge, and beyond a cellulose-factory *reach* a small swaying bridge to the island of Toppo (25 ö.; two persons only may cross at a time).¹⁸²

Vel fremme ved hovedattraksjonen kommer en informativ beskrivelse: «This island affords the best views of the **Toppo Fall, 42 ft. high, the grandest of the series, which it separates from the Tjuf Fall ('thief fall') on the W. side». Denne blir etterfulgt av en instruktiv beskrivelse, som tolker det den reisende ser: «The effect of the seething and foaming waters all around the island is very striking. – A bridge (25 ö.) crosses from the island of Ona to the wooded island of Gullö, the N. end of which commands another view of the Gullö Falls.» Når den reisende har sett det som er å se av Gullö, er det på tide å snu: «*We return* to the left bank and walk in the direction of the Gothic brick church...»¹⁸³ Slik fortsetter vandrebeskrivelsen i enda halvannen side.

Utdrag som dette gir en god forståelse av hvorfor de reisende gjerne ble beskyldt for å se mer i sin Baedeker enn på omgivelsene, som Lucy i *A room with a view*. Hensikten med en Baedeker var å overflødiggjøre den menneskelige guiden i en stadig mer utbredt turistindustri. Paradoksalt nok er effekten av en så detaljert rutebeskrivelse at attraksjonen som skildres, kommer i bakgrunnen, på grunn av alle de nøyaktige gå-, stopp- snu- og se-anvisningene. Beskrivelsene av attraksjonen i seg selv er skjematisk, og bidrar til å standardisere oppfatningen av reisemålet, slik at den personlige opplevelsen kommer i bakgrunnen. Det er Baedekers blikk, og Baedekers ord som gjelder. Nielsen lar seg muligens inspirere av Baedekers nøyaktige beskrivelser, men i den norske reisehåndboken får skildringene en annen, mer impresjonistisk karakter. Nielsen utvikler en særegen skrivestil, der det på leseren virker som at han «skriver i fart» – noe han også gjorde: I forordet til 1893-utgaven skriver Nielsen: «Bogen er for det Meste

¹⁸¹ Etter at Röhling-Verlag i 1832 måtte erklære seg konkurs kjøpte Karl Baedeker rettighetene til det som skal bli Baedekerreisehåndbøkene direkte forløper, *Rheinreise von Mainz bis Köln* av Johann August Klein (1828). Denne var en del av en rekke andre skrifter om Rhindalen som dukket opp da Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft startet rutetrafik på Rhinen mellom Köln og Mainz i 1827. *Rheinreise* skilte seg fra de andre bøkene på to måter: Det hendige formatet og undertittelen *Handbuch für Schnellreisende*. Dette var en reisehåndbok på 378 sider, som manglet både index og innholdsfortegnelse. Førstesiden var utsmykket, og sistesiden inneholdt forbedringer, altså rettelser, ellers var det ingen illustrasjoner av noe slag. Karl Baedeker utga i 1835 en ny og forbedret utgave av *Rheinreise*. Müller, Sabine. *Die Welt des Baedekers*, 32-34.

¹⁸² Baedeker 1899, 283.

¹⁸³ Baedeker 1899, 283.

skreven på de Steder, den beskriver. Den er bleven til i Kariolen paa Landeveien, paa Kyst- og Indsødampskibe, ved Hvil paa Høifjeldet o. Lign.». ¹⁸⁴ På samme måte er teksten også er skrevet for å kunne leses i fart. ¹⁸⁵ Rutebeskrivelsene er likhet med Bædekers vandrerute til tider svært detaljerte, her fra «*Hotel Børte* opover i den amfiteatraliske *Børtegrend*»:

Ved Veidelet v., og i Granskov hen til *Ruiaaen*. Over denne. Dalen gjør her en skarp sving. Videre forbi 5 km.-Støtte, fladt i Granskov, frem til *Smørklep* i en af Vinjes større Grender. Lang og drøi Bakke opover; v. en Støledal, *Smørklepdalen*; saa atter lidt ned og fladere. 150 km. Støtte. Dalen her trang og lidet bebygget; adskillig Skov (mindre Trær) langs Veien. Veien følger *Vinjeelven*. Dalen gjør atter en brat Sving; her forbi **Grungebru Hotel** (lidet, pent, 6 Senge), og umiddelbart efter paa Bro over Elven, paa hvis v. Side Veien bliver. (Hestemarked 5.-6. Juli.) ¹⁸⁶

Wilhelm Munte har noe humoristisk påpekt at Nielsen var «omhyggelig i sine reisebeskrivelser og engstelig for at vi skal gå feil». ¹⁸⁷ I dette tilfellet er den detaljerte rutebeskrivelsen trolig skrevet for kjørende. Nielsen betegner ruta over Haukeliveien som den naturlige fortsettelsen av ruta på Telemarkskanalen. Det er «en av Turistferdselens største ruter», og skulle ta 3-5 dager fra Christiania-Odda, litt avhengig av hvor man overnattet på veggen. ¹⁸⁸ I rutebeskrivelsen blir man instruert om hvor man skal snu seg, i dette tilfellet mest til venstre for veggen.

Mari Hvattum har sammenlignet Nielsens skrivestil med det sene 1800-tallets dansemanualer, og hevder at slike koreograferte rutebeskrivelser er «vel så mye som en guide til landskapet, [som] guider for den reisendes egen kropp og blikk». ¹⁸⁹ Hun betegner det som en «særegen og krevende prosa», som «med sine utallige parenteser som angir høyde, avstand, v'er og h'er for å indikere om utsikten ligger til venstre eller høyre, får teksten en merkelig synkopert rytme, nærmest som moderne poesi». ¹⁹⁰ Hvattum har vist hvordan denne skrivestilen kommer til uttrykk i jernbanerutene til Nielsen, men som sitatet over viser, kunne også kjørerutene med hest være utformet på samme måte.

3.2 Kanalen som teknologi

Men likasom hela denna konst, djupare än de flesta andra, ingriper i de mänskliga sakernas tillstånd, så är det icke heller någon annan gren af mänsklig verksamhet, som fordrar en så stor

¹⁸⁴ Nielsen 1893, IV

¹⁸⁵ Hvattum, Mari «Tunnel 9; Meget vakkert», 120

¹⁸⁶ Nielsen 1908, s 87

¹⁸⁷ Ween, Gro og Camilla Ruud. «En Trængslernes Historie.», 23, sitert etter Munthe, Wilhelm, 17

¹⁸⁸ Nielsen 1908, 86

¹⁸⁹ Hvattum, Mari «Tunnel 9; Meget vakkert.», 119

¹⁹⁰ Hvattum, Mari «Tunnel 9; Meget vakkert», 120

kraft och ihärdighet, få, som derjemte behöfva så omfattande kunskaper och en så rik erfarenhet för sin utöfning, som K a n a l b y g g n a d s k o n s t e n (...)¹⁹¹

I internasjonalt forskningslitteratur brukes betegnelsen «canal mania» om perioden 1770-1830, da de fleste større kanalprosjekter ble fullført. Fra denne perioden stammer både Caledonian Canal i Skottland (1803-1822), Erie Canal i New York (1817-1825) og Göta kanal (1810-1832).¹⁹² Sverige startet sin utbyggingen av kanalsystemer tidligere enn i Norge. Norges første kanal var Soot-kanalen (1847-49) i Eidskog.¹⁹³ Under byggingen av både Göta og i siste byggeperiode av Trollhätte kanal (1697-1800) ble kompetanse fra England, som da var blitt et foregangsland innen kanalbygging, benyttet.¹⁹⁴ De første «moderne» kanalene, som overvinnet kanalbygging i kupert terreng, er regnet for å være Briarekanalen (1604-1642) og Canal du Midi eller Languedoc-kanalen (1667-1681) i Frankrike.¹⁹⁵ På 1700-tallet ble også mange av de seilbare elvene i Russland og Preussen sammenbundet med kanaler.¹⁹⁶

Til England kommer seilbare kanaler senere enn de fleste andre land, blant annet fordi de hadde mange seilbare elver. Fordi utbyggingen av kanaler i England var så omfattende, regnes ofte Hertugen av Bridgewater for å være den moderne kanalbyggingens far. Etter å ha besøkt Canal du Midi og andre kanalbygg på kontinentet i 1753 fullførte han i 1759-1761 Bridgewater Canal, noe som fikk kanalbyggingen til å skyte fart også i Storbritannia. Kanalene fikk stor betydning for den industrielle revolusjon i Storbritannia, først og fremst fordi de forenklet varetransporten av kull. Den største og stort sett eneste kanalen som ble bygget på den britiske statens bekostning var Caledonian Canal, med 29 sluser, (35 km og 28 m.o.h). Kanalen var bygget under ledelse av Thomas Telford, en av de mest fremstående veg, bro og kanalingeniørene på denne tiden. Ellers var de fleste britiske kanalene bygget på privat initiativ.¹⁹⁷

3.2.1 Göta kanal

¹⁹¹ Styffe, Carl Gustaf. *Om Sveriges kanalbyggnader intill medlet af adertonde seklet. Akademisk afhandling, som med vidtberömda filosofiska facultetens tillstånd till offentlig granskning framställes af Mag. Carl Gustaf Styffe, och Pehr Alfred Gullstrand, af Vestgöta Nation, på Gustavianska lärosalen*, 1846, 6

¹⁹² Hasselgren, Björn. «Mellan politik, teknik och ekonomi.» *Forum Navale* 78 (2022), 55-56.

¹⁹³ Arbeidet ble ledet av Engebret Soot. *Store norske leksikon*, s.v. «Sootkanalen», av Lars Mæhlum. 21.05.2022 <https://snl.no/Sootkanalen>

¹⁹⁴ Ahlberg, Sven-Olof. *Akvedukten i Håverud för vatten över vatten*. Dalsland kanal: Lokrantz forlag, 2018, 20.

¹⁹⁵ Lindgren, Hans. *Kanalbyggarna och staten*. Vol. 90. Linköping studies in arts and science (trykt utg.). Linköping: Universitetet i Linköping, 1993., 53-54 og Styffe, Carl Gustaf. *Om Sveriges kanalbyggnader*, 12-15.

¹⁹⁶ For mer detaljer, samt en historisk oversikt over kanalbygging før de moderne kanalene, se Lindgren, Hans. *Kanalbyggarna och staten*, 49-55 og Styffe, Carl Gustaf. *Om Sveriges Kanalbyggnader*, 7-16

¹⁹⁷ Lindgren, Hans. *Kanalbyggarna och staten*, 54-55 og Hasselgren, Björn. «Mellan politik, ...», 56

Samtidig som Caledonian Canal ble bygget, bistod Telford også i planleggingen av Göta kanal, der han bidro etter invitasjon fra den svenske initiativtakeren Baltzar von Platen, både i de innledende undersøkelsene i 1808,¹⁹⁸ og med tegninger av broer og sluser i 1810.¹⁹⁹ Vest Göta-kanalen åpnet i 1822, og hele kanalen åpnet for trafikk i 1832.²⁰⁰ Samuels Smiles fremhever hvordan «The construction of the Gotha Canal was an undertaking of great magnitude and difficulty, similar in many respects to the Caledonian Canal, though much more extensive.»²⁰¹ Göta kanal er et av de største transportinfrastruktursystemene i Sverige til dags dato, og forbinder innsjøen Vänern med Østersjøen gjennom en kanal som består av 87 kilometer utgravninger, med en høyde på 91 meter over havet og 58 sluser.²⁰² At Göta kanal var en ingeniørbragd i sin tid var tydelig, og noe den svenske kongen tydelig visste å sette pris på overfor Telford, om vi skal tolke Smiles bokstavelig:

The results, so far as the engineer was concerned, were much more satisfactory than in the case of the Caledonian Canal. While in the one case he had much obloquy to suffer for the services he had given, in the other he was honoured and fêted as a public benefactor, the King conferring upon him the Swedish order of knighthood, and presenting him with his portrait set in diamonds.²⁰³

Ikke bare Telford ble belønnet med en orden. I 1822 mottok von Platen Serafinerordenen for sin innsats under kanalbyggingen.²⁰⁴ Sett med dagens øyne kan det være vanskelig å se for seg hvor stor betydning ingeniørvirksomheten på 1800-tallet hadde, men de teknologiske fremskrittene og den påfølgende infrastrukturbyggingen hadde enorme konsekvenser. Dette forklarer også den brede omtalen og tilnærmede «heltestatusen» som kanalingeniørene blir gitt i reisehåndbøkene i samtiden. I reisehåndbøkene er kanalens tilblivelseshistorie også viet litt over en spalte i alle utgavene fra 1858 og utover, der britiske Telford, i likhet med von Platen har høstet omtale i positive ordlag.²⁰⁵

¹⁹⁸ Se Telford, Thomas. *General karta öfver Göta canal föreslagen till sammanbindande af Wenern och Wettern med Östersjön*. i Alvin. 1810. Kobberstikk. Universitetet i Lund. 05.05.2022 <https://www.alvin-portal.org/alvin/imageViewer.jsf?dsId=ATTACHMENT-0001&pid=alvin-record%3A205409&dswid=-312>

¹⁹⁹ Smiles, Samuel. «Caledonian and other canals.», 237,

²⁰⁰ Murray 1858, 348

²⁰¹ Smiles, Samuel. «Caledonian and other canals.», 237.

²⁰² Hasselgren, Björn. «Mellan politik, teknik och ekonomi.», 76. Det er totalt 7 kanaliserte partier, det første er mellom Sjötorp i Venern og Viken ved Vättern. Deretter går leden til Mem på Slätbaken, et innløp i Østersjøen, gjennom to små innsjøer, Boren og Roxen, på veien. *Britannica Academic*, s.v. «Göta canal», 03.05.2022. <https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/G%C3%B6ta-Canal/37478>

²⁰³ Smiles, Samuel. «Caledonian and other canals.», 237

²⁰⁴ Göta kanal, «Smått och stort genom åren - en tidslinje.» 03.05.2022.

<https://www.gotakanal.se/sv/historia/tidslinje-artal/>

²⁰⁵ 1858, 348 og senere utgaver

I 1800 stod Trollhätte kanal ferdig. Kanalen ble først påbegynt i 1718.²⁰⁶ 10 kilometer av kanalen er utgravd, resten er naturlig led i Göta elv. I dag er Trollhätte kanal en del av Göta kanal. Selv om Göta Älv tidlig ble farled mellom Väneren og Østersjøen hadde den naturlige hindringer flere steder, ved Lilla Edet, Trollhättan og Vargön, som gjorde at man måtte laste om og kjøre deler av strekningen over land, et såkalt *portage*-parti. Et lignende parti hadde man ved Vrangfoss og Strengen i Telemarkskanalen. Det er ved disse partiene i kanalene at de største tekniske utfordringene med å konstruere slusene lå.

Som ved Vrangfoss i Telemarkskanalen gjenspeiler også stedsnavnene ved Trollhättan den dårlige fremkomstmuligheten: Betegnelsen «Ed» (brukt om både Stora Edet, som området Trollhättan var tidligere kjent som, samt Lilla Edet) kommer av navnet Eidhar, som betyr «trang passasje», mens Trollhättan kommer av «troll» og «hätte» (lue/hette).²⁰⁷ Stedsnavnet har en naturmytisk forklaring: en av forklaringene er at man skal ha trodd at det var troll i fossen, og at var «hättene» var øyer som stakk opp rundt.²⁰⁸ I Vrangfoss sitt tilfelle gjenspeiler navnet en beskrivelse av naturkrefter uten å implisere et naturmytisk opphav til disse. I det gamle bondesamfunnet spilte elvene en sentral rolle. De var levende i naturen, og på samme måte som de bandt sammen, stengte de. Det er trolig grunnen til at så mange av dem har fått individualiserende karakteristikk, som for eksempel å fortelle noe om lyden, eller fall og strømforhold.²⁰⁹ Det siste er både «Vrangfoss» og «Rjukan» (av rykende) eksempler på.

Da Göta kanal ble påbegynt var dampbåtene ikke enda oppfunnet.²¹⁰ I Sverige var transporten på Göta kanal først forventet å skje med seglfartøy, som i lange strekk skulle bli dratt med hester eller okser fra dravaiere som var anlagt ved siden av kanalen.²¹¹ Kanalen ble langt mer konkurransedyktig som transportveg da dampdrevne fartøy ble brukt i stor skala. Denne utviklingen skjedde primært i årtiene etter at kanalen stod ferdig i 1832.²¹²

Vi kan følge den teknologiske utviklingen til slusene i kildematerialet til denne

²⁰⁶ *Britannica Academic*, s.v. «Trollhätte canal», 03.05.2022.

<https://academic.oup.com/levels/collegiate/article/Trollh%C3%A4tte-Canal/73482>

²⁰⁷ Opphavet til navnet er riktignok omdiskutert. Se f.eks. *Trollhättebygdens slektsforskare*. «Namnet Trollhättan». 04.05.2022. <http://www.trollhattebygden.se/namnet-trollhattan/>

²⁰⁸ *Trollhättans stad*. «Trollhättans historia». 03.05.2022. <https://www.trollhattan.se/startsidea/kommun-och-politik/kommunfakta/trollhattans-historia/>

²⁰⁹ Stemshaug, Ola, and Jørn Sandnes. *Norsk stadnamnleksikon*. 4. utg. red. Oslo: Samlaget, 1997, 39-44
04.05.2022 https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2008121704022

²¹⁰ Dampbåten ble oppfunnet i USA av Fulton (1807-15), og førte til rask utbygning, der den «hastigt utbredt sig och på floderna» slik at «kanalbyggnadskonsten» førte til kanalisering i raskt tempo i USA, sammenlignet med britiske forhold. Styffe, Carl Gustaf. *Om Sveriges Kanalbyggnader*, 15-16

²¹¹ Til sammenligning ble tømmeret på Norges første kanal til å begynne med fraktet på en 1,8 km lang hestebane. *Store norske leksikon*, s.v. «Sootkanalen», 21.05.2022, <https://snl.no/Sootkanalen>

²¹² Hasselgren, Björn. «Mellan politik, teknik och ekonomi.», 138.

oppgaven. Den første reisehåndboken til Murray ble utgitt i 1839, og den neste i 1848. I perioden mellom disse utgivelsene var det utbedringer på kanalen. Da Göta kanal ble innviet i 1832 var denne kanalen bygget for større fartøy enn sluseleden forbi Trollhättan. Det førte til at det der måtte bygges en ny sluseled, ledet av Nils Ericsson fra 1838. Arbeidet stod ferdig i 1844, da Oscar I's båt *Espendior* som første båt tok seg gjennom slusene.²¹³ I 1848-utgaven av Murray kommenteres det at «The steamers are necessarily small, to enable them to pass the locks», men at «They have been much improved both in speed and arrangements».²¹⁴ Den nye sluseleden ved Trollhättan var i bruk frem til 1916, da den sluseleden som eksisterer i dag, ble innviet.²¹⁵ Det er derfor denne traseen som omtales i det meste av kildematerialet.

Ifølge *Hydraulicians of Europe 1800-2000* skal den første delen av Göta kanal ha blitt sett på som verdens åttende underverk av sin samtid da det åpnet på staten av 1800-tallet.²¹⁶ Sluseanleggene skulle ha «lockade många nyfikna att kombinera nytta med nöje, genom att studera teknik vid en romantisk plats.»²¹⁷ Vrangfos sluser skal også ha også fått ord på seg for å være det samme da de stod ferdige i 1892. I begge tilfeller er det snakk om påstander som det er vanskelig å finne historisk belegg for i litteraturen, og som fremstår mer som en myte enn noe annet. Etter hva jeg har sett omtaler ingen av reisehåndbøkene i min undersøkelse kanalarbeidene som «verdens åttende underverk», selv om de mest omfattende slusearbeidene fremstilles som ingeniørbragder. Det nærmeste jeg har kommet «verdens åttende underverk» i kildematerialet er en omtale av Vrangfos i et avisinnlegg med tittelen «Reiseminder» av Gunnar Tveiten, som stod på trykk i to norske aviser i 1896 og 1898. Passasjerene som omtales er britiske, og den reisende er norsk.

Passagererne strømmer over broen og ned mod dampskibet. Endnu står Britlands børn derborte; de sender – før de går – endnu et blik det sidste ned i dybet, hæver det så, og lar det hvile på kanalrn (sic!). Sligt har de aldrig seet før. Det må visst være verdens ottende eller niende (?) underverk!²¹⁸

Selv om Telemarkskanalen i dag er mest kjent som en turistattraksjon, hadde den som de fleste kanaler varetransport som ett av sine viktigste formål. Videre ser jeg på Telemarkskanalens bakgrunnshistorie. Jeg ser først på fremkommeligheten i området før Telemarkskanalen, før jeg

²¹³ I 1846, to år før den andre utgaven av Murray kom ut, begynte den første propellbåten, «Linköping» å trafikkere Göta kanal, og erstatt raskt den vanskelig håndterlige hjuldampere i kanaltrafikken. *Göta kanal*, «Smått och stort genom åren - en tidslinje.»

²¹⁴ Murray 1848, 314

²¹⁵ I den nye sluseleden fra 1916 kunne fartøyene være 87 meter lange og 12,5 meter brede, med en dybde på 4 meter. *Trollhättans stad*. «Trollhättans historia».

²¹⁶ Hager, Willi, «Hansen, F.V.», 1482

²¹⁷ *Trollhättans stad*. «Trollhättans historia.»

²¹⁸ *Lister* tirsdag 1.9.1896. 03.05.2022. Samme notis stod også å lese i *Horten Blad* fredag 9.9.1898.

kort for byggeprosessen og påvirkningen fra Trollhätte og Göta kanal. Til sist kommenterer jeg persontrafikken på kanalen.

3.2.2 Telemarkskanalen

Selv om hovedbegrunnelsene for å bygge Telemarkskanalen var av økonomisk og samferdselsmessig art, for å forenkle tømmer- og varetransport, ble Telemarkskanalen også viktig i utviklingen av turistindustrien på et tidspunkt da norske landskap var mer populært blant utenlandske reisende enn aldri før.²¹⁹ Opprinnelig var det også et ønske om å knytte øvre og nedre del av fylket tettere sammen. Telemarkskanalen består egentlig av to kanaler, som begge ble bygget ut i siste halvdel av 1800-tallet. Da den nederste delen av kanalen, som også kalles Norsjø-Skienskanalen, åpnet i 1861, ble det en sammenhengende vannvei fra havet til Norsjø og Heddalsvatn.²²⁰ Trafikken på Bandak-Norsjøkanalen, fra Norsjø til Dalen, åpnet i 1892. Her er de fleste slusene i kanaltraseen til Telemarkskanalen plassert.

Da Johan Michael Lund reiste fra København i 1776 for å bli prokurator i Telemark, fikk han også i oppdrag å gjøre en topografisk beskrivelse av området.²²¹ Lund beskriver landskapet, med høye og nærliggende fjell og dype og trange daler, bare gjennomskåret av elver og vassdrag som ender opp i ulike innsjøer.²²² Landskapet «er skyld i» den dårlige fremkommeligheten i området: «Reisende kan derfor her ikke komme frem paa anden Maade enn ved at ride, ligesom heller ikke noget kan transporteres uden paa en hesteryg, undtagen hvor Vande eller ferske Søer falde i Veien.»²²³ I 1776 var det ingen kjøreveier, kun rideveier i øvre Telemark.²²⁴ Som Lund fremhever er derfor vannveien den enkleste å bruke til transport, om sommeren med små prammer, om vinteren med kaner og sleder.

Det første kjente forslaget om å kanalisere Telemarksvassdragene tilskrives før nevnte Christen Henriksen Pram, norskfødte justisråd og embetsmann.²²⁵ I perioden 1804-1806 var han

²¹⁹ Fjågesund, Peter, and Ruth A. Symes. *The northern utopia*, 96

²²⁰ *Kanalens anleggshistorie 1950*, 12.

²²¹ Historisk-topografisk litteratur eksploderte i omfang rundt 1750. Målet var å gi en grundig beskrivelse av et mindre samfunn. Ståle Dyrvik, *Norsk historie 1536-1814: Vegar til sjølvstende* (Oslo: Samlaget, 2011), 211.

²²² Lund, Johan Michael, Johan Rudolph Thiele, og Christian VII, *Forsøg til beskrivelse over Øvre-Tellemarken*. København: Joh. Rud. Thiele, 1785, 4-5.

²²³ Lund, *Forsøg til Beskrivelse over Øvre-Tellemarken* 5-6.

²²⁴ I 1900 hadde Bratsberg amt 197 kilometer med ridevei, de fleste i Øvre Telemarken fogderi (124 km). Skobba, Ingvar. «Gamp og damp - bane og bil. Samferdsel i Telemark på 1800-talet.», 91-92.

²²⁵ Vesttelen Aasmund S. Nordgaard skal ha foreslått å kanalisere Norsjø-vassdraget samt bygge sluser ved Løveid allerede i 1800. Han oppholdt seg en tid ved Trollhätte-anlegget da det ble bygget. Få kilder bekrefter dette, utover brev fra slektninger. *Norsjø-Skienkanalen: en oversigt over kanalens anlægs- og driftshistorie til 1911*, (Skien: «Fremskridts» boktrykkeri, 1913), 6; *Lokalhistoriewiki*, s.v. «Aasmund Saamundsen Nordgaard.» 09.02.2022, https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Aasmund_Saamundsen_Nordgaard

kongelig utsending til Norge, der formålet var å lage en sammenhengende økonomisk-statistisk reisebeskrivelse.²²⁶ I 1805 var han flere ganger i Telemark, og også Pram kommenterer den vanskelige fremkommeligheten. Han beskriver i et reisebrev vanskelighetene ved Saltevjestømmen, og foreslår at «Et lidet kanalanelæg med etpar sluser vilde øyensynligen her, over det fremragende næs, hverken blive vanskeligt eller meget kostbart. Pram hadde også besøkt Trollhätte kanal på veg fra København til sitt oppdrag i Norge.²²⁷ Han er tydelig farget av disse inntrykkene både da han besøkte Telemark, men også tidligere på reisen: Pram bemerker også at det burde ligge en kanal ved Jeløya for å lette innseilingen.²²⁸ Inspirasjonen fra nabolandet er også tydelig når Pram sammenligner utfordringene ved Vrangfoss, som har enda større fallforskjell enn Saltevjestraumen, med Trollhätte kanal.

Et viktig argument for Pram for å bygge en kanal var økonomisk. Tømmer var Danmark-Norges viktigste eksportvare i 1805, og inntektene fra tømmereksport holdt seg høye også senere på 1800-tallet. Områdene i Telemark tilhørte noen av de mest skogrike i landet.²²⁹ Men skogen i Øvre Telemark var lite lønnsom, på grunn av manglende infrastruktur og vansker med å få ut materialet. Skogeierne kunne gjerne regne med å miste mer enn halvparten av fortjenesten fordi tømmeret ble hengende fast i flaskehalsen i Vrangfoss. Fossen ble tilstoppet av tømmer, noe som forårsaket flom over svært fruktbare områder²³⁰ Pram vurderte vanskelighetene ved Vrangfoss til å være «større end ved Sarpen, men næppe saa stor som den svenskerne ved Trolhætta have saaledes overvundet».²³¹ Selv om Pram hadde gode argumenter for at vassdraget burde kanaliseres, skjedde det lite på mange år.

Da Norsjø-Skienskanalen stod ferdig i 1861, var det etter en lang og kronglete prosess. Også ved Skotfoss, nederst i Norsjø-Skiensvassdraget var tømmerfløtingen problematisk.²³² Mellom 1831 og 1835 ble både kanalanellegg og jernbane utredet som alternativer, og endte opp med å anbefale kanalanellegg – med slusesystem rundt Løveid og oppdemming av Hjellevannet i Skien. Varetransporten på Norsjø og Heddalsvatnet hadde til da foregått av bøndene selv, som fraktet varene i små prammer. Planen for kanalanellegg ble godkjent, med en kommentar om at leden også måtte være trafikkerbar for dampskip.²³³ I planleggingsfasen ble det innhentet svensk ekspertise. Den svenske oberstløytnanten Nils Ericson hadde ferdigstilt det nye

²²⁶ Pram, *Kopibøker fra reiser i Norge 1804-06*.

²²⁷ Pram, *Kopibøker fra reiser i Norge 1804-06*, 2.

²²⁸ Pram, *Kopibøker fra reiser i Norge 1804-06*, 14.

²²⁹ Myhre, Jan Eivind. *Norsk Historie 1814-1905*. 2. utg. red. Vol. B. 3. Oslo: Samlaget, 2015, 85.

²³⁰ *Kanalens anleggshistorie 1950*, 9..

²³¹ *Kanalens anleggshistorie 1950*, 10.

²³² Pram, *Kopibøker fra reiser i Norge 1804-06*, 233.

²³³ *Norsjø-Skienkanalen: en oversigt over kanalens anlægs- og driftshistorie til 1911*, 8-9.

kanalanlegget i Trollhättan. Han var allerede en erfaren kanalbygger i Sverige, og hadde også vært med på å bygge Göta kanal.²³⁴ Også fløtningsinspektør Engebregt Soot, som hadde ledet arbeidene ved Norges første kanal bidro.²³⁵ Kanalen ble endelig vedtatt bygget av Stortinget våren 1854, etter en kongelig resolusjon av 30.12.1853.²³⁶ Etter en del budsjettoverskridelser, samt en ødeleggende flom i Skien i 1860 åpnet endelig kanalen i 1861. Den nederste delen av kanalen, mellom Bryggevannet og Hjellevannet i Skien, hadde vært farbar allerede fra 1860. Da også Løveid sluser stod ferdig i 1861, og hele kanalløpet åpnet, vakte det ifølge 50-årsberetningen lite oppmerksomhet i lokalpressen, utover et oppslag i avisen *Correspondenten* den 1. mai som bemerket at murarbeidet og sluseportene var «overmaade smukt utført».²³⁷ Det ferdige sluseanlegget ble bestående av 2 sluser, Skien og Løveid, med til sammen 4 kammer, en flomsluse ved Løveid inkludert.²³⁸

I 1848 gikk Skiens Handelsforening i spissen for å anskaffe et dampskip, som skulle gå i fart mellom Fjærestranden i Solum og Tangen i Heddal. «Statsraad Stang» ble satt inn på denne ruten, over 10 år før Norsjø-Skienskanalen åpnet.²³⁹ Også på Vestvannene, nærmere bestemt Bandak, Kviteseidvatn og Flåvatn, var det relativt tidlig dampbåtdrift. Hjuldamperen «St. Olaf» seilte fra Strengen ved Lunde til Dalen allerede fra 1852. Lokalhistorikeren Ragnvald Christenson hevder at St. Olaf samfunnsmessig og turishistorisk var noe av det viktigste som skjedde i fylkets vestligste del.²⁴⁰ En dampbåt i rute skaper helt nye muligheter for kommunikasjon. Med Norsjø-Skienkanalen ble det ikke bare enklere å fløte tømmer nedover, også varetransporten til de øvre delene av fylket ble kraftig forbedret, og økte i omfang. I tillegg var det en jevn økning i persontrafikk. Da Bandakkanalen åpnet var det allerede 5 båtselskaper som konkurrerte om personer og gods på strekningen. I 1900 fantes ett stort båtselskap med 7 båter.²⁴¹

Det som etter kanaliseringen ble hetende Bandak-Norsjøkanalen bestod allerede før anleggsperioden av en 63 km sammenhengende vannvei på Vestvannene. Nederst i dette vassdraget, mellom Flåvatn og Norsjø, var det et område på 22 km og fallforskjell på 56,4 meter som forvansket transporten, og gjorde at mye av varetransporten måtte gå over land på deler av strekningen. Det var dette området, fra Strengen til Norsjø, som i 1878 ble foreslått kanalisert,

²³⁴ Ahlberg, *Akvedukten i Håverud för vatten över vatten*, 28.

²³⁵ *Kanalens anleggshistorie 1950*, 11-12.

²³⁶ *Norsjø-Skienkanalen til 1911*, 24.

²³⁷ *Norsjø-Skienkanalen til 1911*, 35-38.

²³⁸ *Norsjø-Skienkanalen til 1911*, 78.

²³⁹ *Norsjø-Skienkanalen til 1911*, 98-99.

²⁴⁰ Christenson, Ragnvald. *Ferdsla over Haukeli og dei gamle hotella*. Edland: Ragnvald Christenson, 2019, 36.

²⁴¹ Christenson, Ragnvald. *Ferdsla over Haukeli og dei gamle hotella*, 28.

slik at elva skulle bli farbar hele stykket fra Skien til Dalen. Byggteknisk var høydeforskjellen ved Vrangfoss mer krevende enn ved Skotfoss. Også her ble jernbane vurdert i stedet for kanal, men blant annet av hensyn til tømmerfløtingen ble kanalen foretrukket, selv om denne ikke kunne driftes hele året.²⁴² Kanalen ble ansett som det rimeligste alternativet for frakt av varer opp til distriktene, og tømmer ut av distriktene.²⁴³ Stortinget vedtok bygging av kanalen i juni 1887, som følge av en kongelig resolusjon fra desember 1886, og byggingen ble igangsatt en måned etter. Denne gangen var byggeprosessen raskere. 20. juni 1891 gikk for første gang en gruntgående dampbåt gjennom kanalen helt opp til Dalen, og 1. juli 1892 ble kanalen åpnet for alminnelig trafikk. Den offisielle åpningen foregikk 20. september 1892.²⁴⁴ Kongen og regjeringen besøkte kanalen for første gang 23. oktober 1893.²⁴⁵ De ferdige sluseanleggene som ble bygget i området mellom Strengen og Norsjø bestod av totalt 14 slusekamre, fordelt på 6 sluser.²⁴⁶ Kanalen og slusene, da særlig Vrangfoss fikk særlig mye omtale i reisehåndbøkene, og motiver fra Vrangfoss, som viser båten på veg opp slusene ble nærmest ikonisert på postkort fra denne delen av kanalen. Her er perspektivet fra samme sted som utkikkspunktet reisehåndbøkene beskriver.

Selv om vare- og tømmertransport var hovedformålene med å bygge kanalen, innså man etter hvert at også persontrafikken kom til å vokse i omfang. I 1878 gjorde ingeniør Borchgrevink, som da var driftsbestyrer ved Norsjø-Skienskanalen, et overslag over antall personer og varer som han antok ville passere gjennom Ulefoss – Strengen når partiet var ferdig kanalisert.²⁴⁷ I 1885, to år før byggingen startet, justerte han disse beregningene, som nå var enda mer positive angående varetransporten.²⁴⁸ Økonomisk lå pengene i massetransport av varer opp og tømmer ned. I 1878 var persontrafikken i motsetning til varetrafikken antatt å bli relativt uvesentlig. Likevel antok Borchgrevink i 1885 at det stipulerte antallet på 8000 passasjerer som han gjorde i 1878 nok ville overskrides. Han fremhever at «Alene antallet av turister og lystreisende måtte antas å ville bli betydelig, likesom den utvikling av den øvrige trafikk som var forutsatt ville medføre at også passasjerantallet ville stige.»²⁴⁹ Han så et

²⁴² *Kanalens anleggshistorie 1950*, 12-14.

²⁴³ *Kanalens anleggshistorie 1950*, 25-26.

²⁴⁴ *Kanalens drift i 50 år 1892-1942*, 11.

²⁴⁵ *Kanalens drift i 50 år 1892-1942*, 11.

²⁴⁶ *Kanalens drift i 50 år 1892-1942*, 11. Øverst ligger Hogga med 2 og Kjeldal med 1 sluse, etterfulgt av Lunde, også med 1 sluse. Deretter kommer Vrangfoss, som er den største slusa, med ett flomslusekammer i tillegg til de 5 ordinære slusekammerne. Nederst i anlegget ligger Eidsfoss med 2, og Ulefoss med 3 slusekammer. Slusene ligger dermed nokså tett. Hogga er plassert 17,4 kilometer fra elvens utløp i Norsjø, og Ulefoss 1 km fra det samme utløpet.

²⁴⁷ *Kanalens anleggshistorie 1950*, 12-13.

²⁴⁸ *Kanalens anleggshistorie 1950*, 68.

²⁴⁹ *Kanalens anleggshistorie 1950*, 70.

potensiale i turister som reisende.

For årene 1861-1880 mangler det oversikt over antall personer som reiser gjennom Skien og Løveid sluser, og frem til 1886 skiller det heller ikke mellom slusninger opp og ned. Fra Løveid sluser, som det var størst trafikk gjennom, var det i 1886 16458 reisende opp og 18365 reisende ned. Tallet for antall reisende er i jevn vekst, og i 1892 var det 26882 reisende opp og 20797 ned. I 1900 er tallet økt til 31038 reisende opp og 28695 ned. Tallene fra det siste driftsåret i oversikten (1910/11), etter at Bergensbanen åpnet året før, viser at antallet reisende er på 48852 reisende opp og 48067 ned. Det er likevel ikke alle som reiser videre forbi Vrangfoss. Dette skyldes at områdene i øvre del av Telemark er langt mindre befolket enn nedre, og det er dermed mindre trafikk. Men en tendens i materialet er at det fra 1889, når Haukelivegen åpner, stort sett er flere reisende opp enn ned. Dette kan forklares med at en del av de reisende, særlig etter at Bandak-Norsjøkanalens åpnet gjerne reiste videre over fjellet da de var kommet til endestasjonen Dalen.²⁵⁰ I tillegg viser innsamlet materiale fra arkivene til Telemarkskanalen at trafikken økte markant i sommermånedene, slik vedlegget viser. Bare i juli 1893 tok over 4000 passasjerer båtene på kanalen og vestvannene. Det er litt flere som reiser fra øst mot vest enn motsatt.

Som følge av den økte persontrafikken i området ble det bygget en rekke hoteller langs kanalen til Dalen, blant annet Åheim hotell på Ulefoss og Triset i Lårdal, tre hoteller i tillegg til Dalen hotell, og rundt ti små og store hoteller på vegen opp til Haukeliset fjellstove.²⁵¹ Økningen i persontrafikk var ikke tilsiktet, men det var heller ikke så enkelt å forutsi denne turiststrømmen, da turismen i Telemark, slik kildene viser, først var i ferd med å bli et fenomen på slutten av 1800-tallet.

3.2.3 Rjukan

Rjukanfossen ble alminnelig kjent først i 1810, da bergassesor Jens Esmark kom over fossen på en reise. Motivet ble gjort kjent av maleren Johannes Flintoe, som besøkte fossen i slutten av juni 1821.²⁵² *Voyage Pittoresque aux Alpes Norvégiennes* (1821) av W.M. Carpelan, der illustrasjonene er laget av flere ulike kunstnere, blant annet Johannes Flintoe. Fjellene og

²⁵⁰ *Norsjø-Skienkanalen til 1911*, 116

²⁵¹ Skobba, «Gamp og damp - bane og bil. Samferdsel i Telemark på 1800-talet.» 97.

²⁵² Slagstad, Rune. *Da fjellet ble dannet*. 11

fossene i disse motivene er blant annet hentet fra Telemark, fra områdene rundt Rjukan, Gaustatoppen og Vestfjorddalen.²⁵³ *Voyage pittoresque* kan defineres som en visuell reisebeskrivelse, altså en reisebeskrivelse i bildeform med en kort forklarende tekst.²⁵⁴ Også trykket av *Rukjanfos i Tellemarken* fra Chr. Tönsbergs *Norge fremstillet i Tegninger* ble en kjent fremstilling av motivet, og hadde stor utbredelse og påvirkning. Utover på 1800-tallet økte antall reisende. Krokan ved Rjukanfossen ble bare i 1873 besøkt av 800 turister.²⁵⁵ Ifølge Sverre Kjeldstadli fantes det ikke hotell i bygda før gården Krokan ble kjøpt av Turistforeningen i 1868, og innredet som et slags gjestgiveri. I 1893 ble Krokan leid av A/S Hotell Rjukan (se under) som bygde hotell på stedet, og som drev det til 1903, da det ble solgt til Norsk Hydro.²⁵⁶

Sam Eyde opptrådte i årene etter at han kom hjem fra utdannelsen i Tyskland 1898 som fossespekulant.²⁵⁷ Sommeren 1902 ble han klar over et nytt lovende spekulasjonsobjekt, nemlig Rjukanfossen. Rjukanfossen hadde utløp fra elven Maana, som til sammen hadde en fallhøyde på 700 meter. På grunn av den store fallhøyden hadde fossen potensiale til å kunne produsere vel 220 000 hestekrefter, og ville, dersom fossekraften ble utnyttet bli det største vannkraftsprosjektet i verden til da.²⁵⁸ Eyde ble av daværende kanaldirektør Sætren gjort oppmerksom på Rjukanfossen. I løpet av 1890-årene var bruks- og eiendomsrettighetene til fossen blitt samlet på en hånd av direktøren for Skiensfjordens Kredittbank og kanalbestyrer Axel Borchgrevink, som hadde gått sammen om å bygge og drifte turisthotellet på Rjukan. Hotellet var et kjent reisemål, men ingen suksess, og ble slått konkurs i 1901.²⁵⁹ Årsaken til dette var trolig (og ironisk nok) Telemarkskanalen, som ledet en del av trafikken videre dit. «Det første kanalanlæg og veiene over Meheia og Bolkesjø trak mest reisende til Gausta og Rjukan. Det sidste kanalanlæg og Haukeli-veien har derimot mere draget trafikken til Vestvandene» skrev Skien-Telemark Turistforening i 1910.

Da Borchgrevink døde ble hotellet lagt ut for salg, og Hiorth, Eyde og Sætren benyttet seg av sjansen og kjøpte hotellet. Høsten 1902 kjøpte de også opp en del eiendommer ved elven Maana.²⁶⁰ Ifølge Ulstein skjer dette dels under dekke av at de skulle starte vinterturisme på

²⁵³ *Voyage pittoresque* er en visuell reisebeskrivelse i bildeform med kort forklarende tekst. Carpelan, W.M. *Voyage pittoresque aux alpes norvegiennes*. Stockholm, 1821. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2019040126003.

²⁵⁴ Reiakvam, Oddlaug. *Bilderøyndom, røyndomsbilde*. Oslo, Samlaget, 1997, 76.

²⁵⁵ Den Norske Turistforening. *Den Norske Turistforenings årbok, 1937*, 8

²⁵⁶ Kjeldstadli, Sverre. *Rjukan: Et moderne eventyr. Om industri- og bondesamfunn*. Oslo: Cappelen, 1943, 50-51.

²⁵⁷ Andersen, Ketil Gjølme. *Flaggskip i fremmed eie: Hydro 1905-1945*. Vol. B. 1. Oslo: Pax, 2005, 25

²⁵⁸ Andersen, Ketil Gjølme. *Flaggskip i fremmed eie*, 27

²⁵⁹ Andersen, Ketil Gjølme. *Flaggskip i fremmed eie*, 28

²⁶⁰ Andersen, Ketil Gjølme. *Flaggskip i fremmed eie*, 28-29

stedet og trengte ved.²⁶¹ Som fossespekulanter hadde de tenkt å selge videre, men dette ble vanskeligere enn først antatt, da fossen burde knyttes til kraftkrevende industri, og beliggenheten var vanskelig. I 1903 søkte Eyde sammen med Birkeland patent for prosessen for fremstilling av nitrat ved hjelp av en lysbue²⁶² Norsk Hydro opprettet 2.12.1905 (Norsk Hydroelektriske Kvælstofaktieselskab)²⁶³ Våren 1907, etter at Hydro og tyske Baadische hadde innledet sitt samarbeid, begynte anleggsarbeidene i Vestfjorddalen, der det skulle bygges større salpeterfabrikker og kraftverk enn det var på Notodden ²⁶⁴ Samme år ble det også bestemt at Rjukanfossens fallhøyde skulle fordeles på to kraftverk²⁶⁵ Anleggene i Vestfjorddalen var i full drift fra 1912. ²⁶⁶ Ifølge Skien-Telemark Turistforening, i en utgivelse fra 1910, tok noe av trafikken til Rjukanområdet seg opp igjen:

Hotelanlægget ved Rjukan, Turisthytten paa Gausta (ferdig 1893) og sanatoriet i Tuddal har atter øget søgningen til Tinn-strøget; deroppe frembyder for tiden de storartede reguleringsarbeider og industrianlæg en særlig interesse, - dog der ikke er uden et visst vemod, idet det skjønne Rjukanfald vil afløses af en vældig vandkraft-tunnel.²⁶⁷

Likevel er trafikken til Rjukanfossen mindre enn tidligere. Dette underbygges av tendensen som vises en gjestebok fra gården Nigard Midtgarden i Rauland. Her var Rjukan var et langt vanligere reisemål i tiden frem til 1907 enn etter. Som i trafikken på Telemarkskanalen har det vært langt flere besøk på gården i sommermånedene enn ellers, en tendens som er tydelig både i den første gjesteboken, fra 1888, og den neste fra 1898-1911.²⁶⁸

²⁶¹ Ulstein, Geir Stian, og Ulstein, Tor Simen. *I hjertet av Rjukan*, 25

²⁶² Andersen, Ketil Gjølme. *Flaggskip i fremmed eie*, 40

²⁶³ Andersen, Ketil Gjølme. *Flaggskip i fremmed eie*, 67

²⁶⁴ Andersen, Ketil Gjølme. *Flaggskip i fremmed eie*, 107

²⁶⁵ Andersen, Ketil Gjølme. *Flaggskip i fremmed eie*, 158

²⁶⁶ Andersen, Ketil Gjølme. *Flaggskip i fremmed eie*, 149

²⁶⁷ Coll, A.L., og Skien-Telemark Turistforening. *Skien-Telemarkens Turistforenings Reisehaandbog: Telemarken*. Porsgrund: Dyrings Bogtrykkeri, 1910, 119

²⁶⁸ Privatarkiv på Nidgard Midtgarden, *Gjestebok 1892-1911*, Rauland i Telemark

4 Fremstillinger av natur og teknologi

For å finne ut om det skjer en endring i hvordan natur og teknologi fremstilles i reisehåndbøkene omtale av Rjukan og Telemarkskanalen, har jeg valgt å dele perioden i to faser, basert på tendenser i primærlitteraturen. Første fase omfatter reisehåndbøkene til Murray som er utgitt i perioden 1839-1878. Den første fasen kjennetegnes av lite utbygd (turist-) infrastruktur og færre reisende. I løpet av fasen bygges nederste del av Telemarkskanalen ut, og det begynner å gå dampskip på vannene. Færre reisehåndbøker utgis enn i fasen etter, fordi mediet i begynnelsen er helt nytt. Innholdsmessig tegner det seg to tydelige temaer i fremstillingen av natur og teknologi i materialet: *Mennesket i naturen* versus *mennesket mot naturen*. I den andre fasen, fra 1879-1914, sammenlignes reisehåndbøkene som er utgitt fra 1879-1914, av Murray (>1892), Baedeker og Nielsen. Reisehåndbøkene finner rundt 1892 et mer standardisert format. Den andre fasen kjennetegnes av vekst i turistindustrien. Her er analysen strukturert rundt de teknologiske hendelsene i 1892 og 1906-1909.

For å tydeliggjøre transnasjonale forbindelser i materialet, har jeg valgt å innledningsvis dele analysen inn i nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.²⁶⁹ Primært vil analysen bevege seg på det lokale nivået, siden det er rutebeskrivelsene som står i fokus, men omtalen av det nasjonale og det regionale i reisehåndboken er likevel viktig for forståelsen av hvordan natur og teknologi fremstilles lokalt. Mange av beskrivelsene på nasjonalt nivå endres lite i de ulike utgavene av reisehåndboka. Med mindre det er presisert en utvikling er det derfor underforstått at fremstillingen er lik i reisehåndbokens andre utgaver.

4.1.1 Det nasjonale nivået

I 1839, tre år etter at Murrays første reisehåndbok, *Handbook for Travellers on the Continent* kom ut, utgis den første utgaven for reisende til Skandinavia og Russland.²⁷⁰ I forordet står det at: «Beyond Hamburg, all is an unknown land; no guide-book contains any account of the Baltic steam-boats, still less of the means and facilities of travelling, either by land or water, in the more distant lands of Norway and Sweden.»²⁷¹ Selv om det ved første øyekast kanskje virker underlig at alt «beyond Hamburg» skulle være ukjent land for briter mot slutten av 1830-tallet,

²⁶⁹ Se Storm, Eric. «Overcoming methodological nationalism in nationalism studies.»

²⁷⁰ Forordet til førsteutgaven fra 1836, som også er trykket opp i andre utgave peker på behovet for en «tolerable English Guide Book for Europe north of the Alps». Andreutgaven er en «guide through Holland, Belgium, Prussia and Northern Germany, along the Rhine, from Holland to Switzerland». Murray 1839, v.

²⁷¹ Murray 1839, v.

er det likevel flere forklaringer på at Skandinavia fremdeles var et lite besøkt område. For det første var det relativt få dampskipsruter fra Storbritannia via kontinentet til Skandinavia. «At the steam-packet offices in London, you may learn that an English steamer sails three times a month from Lubec to Stockholm, but no further information can be obtained.», opplyser Murray. Det kom heller ingen direkterute fra England til Norge før i xx). Før dampskipstrafikken begynte tidligere på 1820- og 30-tallet var det også langt kortere å seile fra England til Frankrike enn over til Skandinavia. Reiser som Grand Tour foregikk også sørover på kontinentet, ikke til Skandinavia eller Russland.

I Murrays første reisehåndboken til Skandinavia og Russland blir Sverige beskrevet som «The vast lakes and stupendous cataracts (...) - far exceeding in extent and grandeur those of the Tyrol and Switzerland», i tillegg til «the wondrous Fjords which indent that wild and rock-bound coast» og «the mines and primeval peasantry of Dalecarlia». Norge er fremstilt som en kontrast, og blir underforstått den rå og avsondrede delen av Sverige, med «its gletschers and ravines, and its stubborn and untamed Bonder». Russland fremstilles med keiserlige palasser med «the barbaric domes and gilded minarets of her ancient capital» St.Petersburg, der landets rike historie, «her population of bearded Mujiks», Peter den store, Tartar-citadellet og Napoleon nevnes i ett og samme åndedrag. Danmark og Finland blir ikke nærmere beskrevet i forordet.²⁷² De innledende beskrivelsene skaper et inntrykk av at Sverige kan skilte med den rikeste og vakreste naturen, og Norge med den kaldeste og goldeste, mens Russland er et fremmedartet, primitivt og eksotisk land av historisk interesse.

I innledningen til den separate delen om Norge fremheves det hvordan landet må være svært interessant for enhver reisende, «from the natural wonders it everywhere presents to him, combining the terrors and beauties of Alpine scenery.»²⁷³ Sammenligningen peker mot det sublime og vakre alpelandskapet, som tidligere hadde vært et kjent reisemål for briter. Beskrivelsene veksler mellom det vakre, der «sunny vales and smiling glens» og «wondrous fjords that spread their multitudinous arms for many a mile» kontrasteres med «stern, bare rocks, its glaciers and eternal snows» og «the vast solitude of the Feldjes (sic!) whose silence is only broke by the scream of the eagle, or the headlong fall of the Foss (...)» (kommentar i sitat i original).²⁷⁴ Her er det beskrivelsene av det sublime som dominerer. Både enorm stillhet

²⁷² Murray 1839, vi. At Finland ikke er omtalt som eget land, kan forklares med at det bare var delvis selvstyrt. Sverige avstod sine østlige områdene til Russland i 1809, der disse områdene gikk under navnet Storfyrstedømmet Finland frem til 1917. Danmark hadde på sin side selvstendighet i 1839 (selv om de måtte avstå Norge til Sverige som et ledd i oppgjøret etter Napoleonskrigene i 1814).

²⁷³ Murray 1839, 47

²⁷⁴ Murray 1839, 47

og vertikale stup er typisk subline kjennetegn. Selv om naturlandskapet også kan fremstå som solfylt og vennlig, har ikke innbyggerne temmet og lagt landskapet under seg etter pittoreske idealer, de er heller plassert der for å kjempe mot naturkreftene. I beskrivelsen av Sverige videreføres kontrasten mellom det subline og uberørte Norge og det ville, men picturesque Sverige fra forordet, for selv om Sverige mangler «the height and grandeur of her mountains», kompenseres dette gjennom «the swedish Lakes (...) in her wild and picturesque scenery». Som analysen av de naturestetiske begrepene viser (picturesque, sublime og beautiful), er dette ordvalget nøye videreført i beskrivelsene av Sverige og Norge også på lokalt nivå. vedlegg xx.

Naturen er viet en sentral plass i Murrays andrettgave fra 1848, og det presiseres i forordet at reiserutene inkluderer «the most picturesque scenery», en formulering som også gjentas i påfølgende utgaver.²⁷⁵ Detaljerte landskapsbeskrivelser i Murrays reisehåndbøker er et signal om særlig vakker natur: «Upon the most picturesque Routes the scenery has been describes somewhat in detail, in order that tourists may know where they may expect to find the class of subjects most pleasing to them.»²⁷⁶ Det indikeres videre at reisendes formål med å reise i Norge er å nyte landskapet: «for the true mode to enjoy the country (particular in Norway) is to travel leisurely, stopping at the most desirable places to explore the surrounding scenery.»²⁷⁷ Her er arven fra den picturesque turismen tydelig. Fordi Norge ble oppfattet som spesielt naturskjønt, anbefaler reisehåndboken de reisende å ta med skissebok.²⁷⁸ Skisseboken var en naturlig følgesvenn for reisende i den «picturesque turismen» som dominerte på slutten av 1700-tallet, særlig i Lake District. Murray fremhever fosser som et særlig interessant motiv, når det forklares at det til nå er få som har tegnet i Norge, men at Edward Price og Ziegler skal ha laget 50 skisser av de mest berømte fossene og distriktene, primært på rutene over Filefjell og gjennom Telemark. Også bygninger kunne være av interesse som motiv, gitt det picturesque idealet om kultivering av landskap. Norge har få picturesque bygninger, «but the beauties of nature are of the highest order». De små fossene er mest picturesque, i tillegg nevnes de store fossene, som underforstått kan gi et mer subliment inntrykk, nemlig Sarpfossen ved Sarpsborg, Labröfossen ved Kongsberg, Rjukanfossen, Vøringsfossen og Östud fos.²⁷⁹

Sammenligner vi Murrays fremstilling av Norge med Baedekers, omtaler den tyske reisehåndboksprodusenten alltid Norge først i reisehåndbøkene: «as being by far the more

²⁷⁵ Murray 1848 iii.

²⁷⁶ Murray 1848 iii.

²⁷⁷ Murray 1848, iii

²⁷⁸ Murray 1848, 123-124

²⁷⁹ Murray 1848, 124. Jeg er usikker på hvilken foss Östud er

important and interesting country from the tourist's point of view, but those who have time for a tour in both should endeavour to visit Sweden first. »²⁸⁰ I sin førsteutgave fra 1879 påpekes det at «Lovers of Sport will still find considerable scope for their favourite pursuits both in Norway and Sweden, but seldom without deviating from the beaten track of tourists, and undergoing some privations.»²⁸¹ Når Baedeker begynner med sine utgivelser, har allerede turiststrømmen til Norge tatt seg opp. Bemerkningen indikerer at mange (britier) tidligere har reist hit med «Sport» (jakt og fiske) som formål. At turiststrømmen til Norge har økt stemmer med kommentarer i Murrays utgaver fra 1860-tallet, for eksempel når det påpekes at det er mange reisende til Rjukanfossen fra hovedstaden i helgene, og at overnattingsstedene ofte er fulle. Økt turiststrøm i kombinasjon med at veletablerte Baedeker kommer med sin første skandinaviske utgave markerer innledningen av andre fase i turistindustrien i materialet mitt.

Nielsens førsteutgave utkom samme år som Baedekers, i 1879.²⁸² Nielsen bygger mest på egen personlig erfaring, da han selv «Saagodtsom hver eneste sommer fra 1859 af har (...) gennemvandret større eller mindre dele af mit Fædreland». Nielsen legger ikke skjul på sitt tydelige innenfraperspektiv når han skriver. I beskrivelsen av Norge fremheves det at «vort Fædrelands Fjelde besidde en Rigdom paa afvekslende Naturskjønheder, hvortil ikke mange Lande kunne opvise Sidestykker.» For Nielsen er det viktig «(a)t lære disse og det Folk, som lever mellem de samme Fjelde, at kjende riktig grundig», noe som «burde være en Opgave for Enhver, som elsker sit Land. Intet er dessuten saa opfri

skende for Sjæl og Legeme som at søge ud i Fjeld og Dal».²⁸³ Om standarden på overnattingssteder sier Nielsen for øvrig lite, men «*Mat og Drikke* er nu langs Hovedruterne ganske brav. Udenfor disse staar man let fast» (kursiv i original).²⁸⁴ Nielsen har andre intensjoner enn Murray skisserer. Han bruker et nasjonalt argument om å bli kjent med sitt land og sitt folk. Hos Murray står det naturskjønne landskapet i fokus, og de reisende ser på den picturesque lokalbefolkningen som «den andre», underforstått med kulturell avstand.

4.1.2 Regionalt: Fremstillinger av Telemark

²⁸⁰ Baedker 1879, v.

²⁸¹ Baedeker 1879, vi

²⁸² Nielsen fremhever selv at boken «maa ansees for femte Udgave», fordi han siden 1873 har utgitt til sammen fire reisehåndbøker til Norge på tysk. For analysen er det viktig at Nielsen allerede var kjent med formatet reisehåndbok, men da rettet mot en annen mottakergruppe, nemlig tyske turister. Nielsen 1879, iii

²⁸³ Nielsen, 1879, vi.

²⁸⁴ Nielsen 1879, xvi.

I den første utgaven av Murray fremstår Telemark på mange måter som et «terra incognita». Her nevnes ikke navnet på distriktet i det hele tatt, selv om både «Gousta Fjeld» og «Fall of the Riuken Foss» er nevnt, noe som indikerer viktigheten av dem som naturattraksjoner.²⁸⁵ I neste utgave fra 1848 omtales vegen gjennom Telemark som et tredje rutealternativ mellom Christiania og Bergen, ved siden av den nordlige ruta over Filefjell og den sørlige gjennom Hallingdal. Rutebeskrivelsen åpner med noen generelle betraktninger om naturen og vegstandarden. «The celebrated districts of Tellemarken and the Hardanger commands some of the very grandest scenery in Norway». Infrastrukturen er det verre med:

(...) these districts are so wild, and so thinly inhabited, that with the single exception of those at Drammen and Kongsberg, all the station-houses are very inferior, and those in Tellemarken wretched. None but the hardy – those capable of enduring very considerable fatigue and the roughest food – should follow this road farther than Kongsberg and the Riukan fos. Tourists prepared to face these difficulties will be most amply rewarded by the grandeur of the scenery, and the picturesque dwellings of the people and their costumes, all which are but rarely seen by any traveller, from the want of good roads and accomodation.²⁸⁶

De reisende er dermed advart. Dårlige veger og kummerlige forhold gjør at dette området er lite besøkt – men naturen er vill, storslått og uberørt, og folkene i sine omgivelser pittoreske. Som også både Fjågesund og Barholt tidligere har vist, kobles naturbeskrivelser i reiselitteratur ofte til beskrivelser av folket og deres levemåter²⁸⁷ Det var opplysningsfilosofen Montesquieu som stod bak en idé om at klimaet ofte påvirket folket, og argumenterte blant annet for at «men are more vigorous in colder climates» og at: «You will find in the northern climates peoples who have few vices, enough virtues, and much sincerity and frankness».²⁸⁸ I reisehåndbøkene gjøres det ofte automatiske sammenkoblinger mellom naturen og menneskene som lever i den. Det er likevel uten tvil ikke møtet med befolkningen, men naturen i seg selv som er den største årsaken til å reise gjennom Telemark, slik Murray ser det. Her skiller han seg dermed fra Nielsen, der gleden over møter med lokalbefolkningen ble mer og mer viktig.

Når Baedeker utgir sine reisehåndbøker fra 1879 er Telemark blitt et etablert navn på regionen. Han avgrensner Telemark geografisk som «extending from the vicinity of Kongsberg on the E. to the Haukelid-Seter on the W., and from Kragerø on the S. to the Fjeldsjø and the GavtenFjeld on the N.» Telemark beskrives som «One of the most picturesque districts in

²⁸⁵ Murray 1839, 70

²⁸⁶ Murray 1848, 180-81

²⁸⁷ Se f.eks. Barholt. *Tyske reisende til Telemark*, 85-95, og Fjågesund, Peter. *The dream of the north: A cultural history to 1920*. Vol. 23. Studia Imagologica. New York: Brill, 2014, 177

²⁸⁸ Fjågesund, Peter. *The dream of the north*, 177 sitert etter Montesquieu, Charles de Secondat. *The Spirit of the Laws*. Overs., red. av Anne M. Cohler, Basia Carolyn Miller og Harold Samuel Stone. Cambridge: Cambridge University Press. 2000 (1748), 231-32

Norway (...)» med «several beautiful lakes, a number of remarkably fine waterfalls, and much wild mountain scenery, but is traversed by very few good roads, and is therefore comparatively little visited.»²⁸⁹ Telemark fremstilles som en region med vakker og uberørt natur, kombinert med lite utbygd infrastruktur. Denne er riktignok i bedring: «The inns are almost everywhere of the poorest description except on the two main routes indicated above, but they have improved considerably of late years, and in some cases are really clean and comfortable.»

I likhet med Murray, kobler også Baedeker dårlig utbygd infrastruktur til karakteristikk ved folket, som beskrives som primitivt: «Owing to the absence of great thoroughfares, the inhabitants are generally somewhat primitive in character, and their costumes and dwellings are often highly picturesque.»²⁹⁰ Det «picturesque» blir slik brukt til å klassifisere både distriktet som helhet, og innbyggerne som bor der. Barholt er i sin masteroppgave også inne på noe av det samme, når han hevder at «Folk og natur i Telemark ble ofte sett som sammenvevd, gjennom at det var naturen som formet folkene som levde i den.»²⁹¹ Når reisehåndbøker av ulikt nasjonalt opphav fremmer samme kobling av natur og folk understreker det poenget mitt om at turismen er transnasjonal. Ikke bare leste Baedeker og Murray hverandres reisehåndbøker og påvirket slik den andres innhold – de reisende som leser reisehåndbøkene utsettes for lignende fremstillinger, og danner egne forestillinger på bakgrunn av dette. Slik har både turistindustrien og turismen stor påvirkningskraft.

Telemark fremstilles også som et område med rik og til dels uberørt eller uoppdaget natur. Et viktig poeng i Murrays reisehåndbøker er å opplyse om «the best salmon streams and shooting districts»²⁹² Jakt og fiske i Telemark er «well spoken of»: «The trout and other fish are fine and plentiful in the lakes and streams which abound in this district; and the bear, wolf, and a variety of winged game are said to be numerous in the mountains.»²⁹³ Utover 1800-tallet ble britiske lakselorder et fenomen, men i Telemark var det innlandsfiske, ikke laksefiske som dominerte. Når Baedeker begynner å utgi sine reisehåndbøker påpeker han at laksefiske fremdeles er mulig, men bare til høye leiepriser, der de beste lakseelvene er utleid på lange leiekontrakter, hovedsakelig til velstående engelskmenn. Da er ørretfiske tilgjengelig, for den som er forberedt på noen utfordringer. Her nevnes innsjøene i Telemark som spesielt gode «Fiskevand» for ørret og harr».²⁹⁴ Han beskriver hvordan «Many of the lakes afford excellent trout-

²⁸⁹ Baedeker 1879, 22

²⁹⁰ Baedeker 1879, s 22.

²⁹¹ Barholt. *Tyske reisende til Telemark*, 77

²⁹² Murray 1848 iii

²⁹³ Murray 1848, 191

²⁹⁴ Baedeker 1879, xviii

fishing, so that, if the pursuit of angling be combined with the exploration of the scenery, several weeks might most pleasantly be devoted to this district alone.»²⁹⁵

Til forskjell fra Murray og Baedeker skriver Nielsen ikke så mye om jakt og fiske, men mer om natur og infrastruktur. Om Baedeker og Murray, som begge etablerte seg på det internasjonale reisehåndboksmarkedet, skulle sammenligne naturen i Norge eller Sverige med noe for den reisende antatt kjent, tyr de som regel oftest til sveitsiske eller italienske sammenligninger, av og til også tyske, som i sammenligningen av Lilla Edet med Rheinfall.²⁹⁶ Ibeskrivelsene av Telemark blir naturen sammenlignet med vestlandsnaturen, som brukes som målestokk for det ypperste av natur i Norge.²⁹⁷ Grepet kan indikere både at for den norske leseren er naturen i Norge mer enn storslått nok – eller også at fotturisten Nielsen forventet at norske lesere ikke var like bereiste utenfor landets grenser.

Nielsen uttaler eksplisitt at «De sydlige Dele af Thelemarken med sine store Indsøer, (...) besøges kun sjelden af Rejsende, og frembyder lidet af Interesse», og er områder som «ville her kun i forbigaaende blive omtalte, da de kun have liden Betydning ved siden af de Veje, som føre gennem de smukkeste Landskaber.»²⁹⁸ Prioriteringen er gjenkjennelig fra Murrays reisehåndbøker, der «picturesque scenery» omtales, og avgjør om noe får mye plass. Ifølge Nielsen er det to områder i Telemark som særlig besøkes av reisende, «det ene er Vejen til Vestfjorddalen, det andet Vejen over Haukelidfjeld.», der sistnevnte «hvis Fuldførelse vil aabne en ny Forbindelseslinie mellem Kristiania og Bergen»²⁹⁹. I 1879 besøkes Telemark i økende grad av turister. Det hører også til innenfraperspektivet å påpeke at « desværre ere imidlertid Indbyggerne i disse Distrikter derved blevne vante til at stille overdrevne Fordringer, og i det hele Taget gjøre lite for at trække de Rejsende til sig.»³⁰⁰ Også Baedeker og Murray kunne kritisere kunstig høye priser, men Nielsen kritiserer telemarkingenes manglende vilje til å tilpasse seg turister. Med et utenfraperspektiv ville dette kanskje kalles «primitivt» - en betegnelse som Nielsen selv primært forbeholder samer, som også ses på som «de andre», som han for øvrig ifølge Steinar Pedersen betrakter som en «underlegen race».³⁰¹

²⁹⁵ Baedeker 1879, 22

²⁹⁶ Murray 1839, 94 og *Store norske leksikon*, s.v. «Rheinfall.» av Geir Thorsnæs. 06.05.2022. <https://snl.no/Rheinfall>

²⁹⁷ Nielsen 1879, 191

²⁹⁸ Nielsen 1879, s. 191

²⁹⁹ Nielsen 1879, s 191

³⁰⁰ Nielsen 1879 s 191

³⁰¹ Pedersen, Steinar: «Yngvar Nielsen – en norsk åndshøvding og samene» (130-153), 151

4.2 Første fase (1839-1878)

Utvalget i den første fasen omfatter bare Murrays reisehåndbøker. Her har jeg delt inn i temaene «foss» og «kanal». Fossene som omtales er Rjukanfossen, Vøringsfossen og Trollhättefallene, og kanalene er Telemarkskanalen og Göta kanal. Murray gir lite omtale av Telemarkskanalen før i 1892, og derfor er omtalen av Göta kanal viet større plass, for særlig å få frem kanalreisen som spesiell reisemåte. I tillegg er det få beskrivelser av Rjukanfossen i førsteutgaven fra 1839, slik at jeg også har brukt en beskrivelse av Vøringsfossen for å vise endringer i fremstillingen av fosser i materialet mitt. At det er færre representasjoner av Rjukan og Telemarkskanalen i første fase understreker hvordan Telemark sett med britiske øyne på dette tidspunktet hadde en karakter av terra incognita, og at infrastrukturen gjennom regionen var lite utbygget.

Fremstillingen av det Telemarkske landskapet i Murrays førsteutgave fra 1839 er av et sublimt, men utilgjengelig landskap. Mellom Christiania og Bergen skisseres tre reiseruter: langs kysten, over Filefjell og over Hardangerfjell. Bare en av rutebeskrivelsene krysser Telemark som område, men denne blir til gjengjeld nevnt som den mest interessante:

A more interesting route than either of the preceeding, embraces the beautiful scenery of a group of lakes lying clustered around the gigantic heights of the Gousta Fjeld, and also affords a opportunity of visiting the Fall of the Riukan Foss and glaciere of the Folgefond.³⁰²

Fjellpartiet i den sørlige delen av Hardangervidda over Haukeli, beskrives som «some of the most sublime scenery that the whole of Norway can afford».³⁰³ Det gis ingen ytterligere forklaring av hvordan man kommer seg til hverken Rjukanfossen eller Gaustatoppen, men begge reisemålene var funnet viktige nok til å nevnes. Det kan tyde på at de var velkjente i sin tid, men at de kanskje lå såpass utilgjengelig til at de ikke ble lagt inn i en detaljert reiserute. Vannene som senere utgjør Telemarkskanalen er ikke nevnt annet enn indirekte, som en del av det vakre landskapet som omkranser Gaustatoppen i sitatet over. Siden reiseruta over Haukeli kun er oppgitt som alternativ reiserute, har den ingen detaljer, i motsetning til de de to andre reiserutene. Det kan muligens tyde på at utgiverne av reisehåndboken selv ikke har reist der, kanskje på grunn av den dårlige fremkommeligheten. I dette området ble det nemlig ikke bygget veg før i begynnelsen av 1840-årene.³⁰⁴ De andre rutealternativene over Hardangervidda er beskrevet som «mere footpaths», og området er beskrevet som «little better than a desert», der man i «many a weary mile he will probably see no human face: The rock and the mountain

³⁰² Murray 1839, s. 70

³⁰³ Murray 1839, s.71

³⁰⁴ Skobba, Telemarks historie 2, s. 90. Vegen over Meheia ble vedtatt ved kongelig resolusjon i 1837, og stod ferdig i begynnelsen av 1840-tallet, på samme tid som vegen videre i retning Haukeli åpnet.

stream will be his only companions; and it will require his utmost exertions even if no accident impede his progress, to traverse this dreary waste in two or even three days».³⁰⁵ Gjennom slike beskrivelser fremstiller reisehåndboken geografien i Telemark og over Hardangervidda, som øde og nærmest uoppdagede, samtidig som beskrivelsen indirekte også av appellerer til en britisk reisende med kjennskap til vanskelige ekspedisjoner i det ukjente, og som derfor ikke er redd for å slite seg ut.

4.2.1 Fossen

(1)Rjukanfossen – og en avstikker til Vøringsfossen

Fordi Rjukanfossen bare er nevnt *en passant* i Murrays 1839-utgave vanskeliggjør det en god analyse av hvordan fossen skildres i denne førsteutgaven. Med tanke på mulighetene for å se hvordan naturbeskrivelsene av en foss eventuelt endres i senere utgaver av Murray, har jeg derfor valgt å se på beskrivelsen av en annen foss som er beskrevet på samme rute, men på andre siden av Hardangerfjell, nemlig Vøringsfossen. Denne er til gjengjeld oppført som eget reisemål på ruta fra Christiania til Bergen. Fossen på 900 fots høyde blir omtalt som «one of the finest waterfalls in the north», og vannføringen kjennetegnes av at den «leaps with delirious bound», der det vil være bryet verdt å gå til bunnen av fossefallet og se den ville fjellstrømmen komme tordnende ned «from its headlong height (?)»³⁰⁶. Begge disse beskrivelsene er ved nærmere ettersyn direkte sitater fra diktet «The falls of Terni» fra *Childe Harold's Pilgrimmage* av Lord Byron, diktsamlingen som førte til at Byron ble verdensberømt over natten. Under sin Grand Tour i 1809-1811 besøkte Lord Byron Cascata delle Marmore, kjent som verdens høyeste menneskelagde foss.³⁰⁷ Der Gaustatoppen ble sammenlignet med sveitsiske alper i denne utgaven, blir Vøringsfossen koblet til en italiensk foss, beliggende rett utenfor Roma, begge naturlige reisemål på en tradisjonell Grand Tour-reise, som trolig skal være et kjent reisemål for Murrays lesere.

Den sideslange beskrivelsen av ekskursjonen til Vøringsfossen er i motsetning til den innledende rutebeskrivelsen basert på to utdrag fra en reiseskildring signert T.J.T., som hevder at det ikke er verdt å gå til bunnen av fossen, da en klippe står i veien og sperrer for utsikten. Dette forklarer spørsmålstegnet i rutebeskrivelsen – da det kanskje ikke er mulig å ved

³⁰⁵ Murray 1839, 70.

³⁰⁶ Murray 1839, 66-67

³⁰⁷ *Bartleby Great Books Online*. «The falls of Terni» fra *Childe Harold's Pilgrimmage* (1812). 05.05.2022. bartleby.com/270/5/376.html Fossen er kunstig laget av romerne fra 271 f.Kr.

selysyn se at fossefallet «leaps from headlong height».³⁰⁸ Formålet med bruken øyenvitneskildringene var trolig å gi mer legitimitet til utgiveren av reisehåndboka. Visuelt er de angitt med anførselstegn i teksten, i likhet med sitatene fra Lord Byrons dikt. Siden det ikke er ikke oppgitt noe sted at sitatene stammer fra Lord Byrons dikt., må det regnes som underforstått, og sier dermed noe om forventningen til mottakerens kulturelle kompetanse.³⁰⁹ Enkelte av rettelsene i delen «Corrections and Additions» er på samme måte oppført med initialer.³¹⁰ Her går H.L og B.S. igjen.³¹¹

En god grunn til at nettopp Vøringsfossen har fått såpass mye bredere omtale i reisehåndboka enn Rjukanfossen, kan skyldes at Vøringsfossen ligger i nærheten av prestegården i Kinsarvik i Ullensvang. Prost Niels Hertzberg var blant engelske reisende i sin samtid kjent for å være en gjestfri og interessant samtalepartner der man kunne ta inn for gratis kost og losji. Hertzberg førte en reisebok over besøkende til prestegården på Kinsarvik (Kingservik) i perioden 1806-1841.³¹² Det har vært engelske besøkende hos Hertzberg i perioden 1821-1830. Antall reisende av ulike nasjonaliteter økte markant fra 1834, og reisende av både norsk og engelsk nasjonalitet besøkte Vøringsfossen allerede fra 1831.³¹³ Vøringsfossen er også omtalt i tidlige engelske reisebeskrivelser fra Hardanger. Av Hertzbergs reisebok kan vi se at William H. Breton besøkte prost Hertzberg sommeren 1834, og dette besøket omtales også i Bretons reiseskildring *Scandinavian Sketches. Or a Tour in Norway* (1835). I reisehåndboka anbefales også reisende som har besøkt Vøringsfossen å reise videre til Ullensvang til presten Hertzberg, for derfra å besøke Folgefonna.³¹⁴ Det tyder dermed på at Vøringsfossen allerede var godt kjent blant engelske reisende. Utover Vøringsfossen og Rjukanfossen er det svært få norske fosser som nevnes i reisehåndboken. Til sammenligning ble fossefallene ved Trollhättan viet bred omtale. Her er rutebeskrivelsen på hele 10 sider.

³⁰⁸ Murray 1839, 67. Det er usikkert hvor øyenvitnebeskrivelsen er hentet fra, den kunne for eksempel vært hentet fra tidligere publiserte britiske reisebeskrivelser. Imidlertid er det ingen med de angitte initialene av reisende til Norge i samme tidsrom, ifølge oversikten i *Utlendingers reiser i Norge – en bibliografi*, basert på forfatterregisteret i utgavene, der både briter og andre nasjonaliteter er undersøkt.

³⁰⁹ For en diskusjon, se også Palmowski, Jan. «Travels of Baedeker» i Koshar, Rudy. *Histories of Leisure*, 105-131

³¹⁰ Det er uklart hvem den egentlige avsenderen av reisehåndboka er. I de første reisehåndbøkene skal John Murray selv ha foretatt alle reiser – men dette stemmer ikke med de oppgitte initialene i forordet.

³¹¹ Dette stemmer heller ikke med antagelsen om at den norske delen av boken trolig er skrevet av løytnant Michael Biddulph og hans reisekamerat Thomas Forester, som da hadde besøkt Norge. Se Hoemsnes, et.al. *Reiseliv gjennom 150 år*, 73.

³¹² Den Norske Turistforening. *Den Norske Turistforenings årbok*, 1929, 14, 05.05.2022
http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digitidsskrift_2013061281093_00

³¹³ Den Norske Turistforening. *Den Norske Turistforenings årbok*, 1929, 17.

³¹⁴ Murray 1839, Corrections and Additions, x.

Rjukanfossen ble etter hvert oppvurdert i Murrays reisehåndbøker til å være et viktigere reisemål enn både Vøringsfossen og Trollhättefallene.

(2) Fra romantisk dikt til øyenvitneskildring

At Rjukanfossen i 1848 er ansett som et viktigere reisemål blir tydelig fordi det er utarbeidet en egen rutebeskrivelse, som går over to sider. Om man reiser fra Christiania er det å se Rjukanfossen samt å bestige Gaustatoppen på veg til fossen angitt å ta 5 dager, men man kan klare det på 4.³¹⁵ Det var dårlige kår med tanke på overnatting:

The accommodation here is very poor, but it is the best to be obtained near the Riukan-fos. At Ingolfslund, one Eng. mile nearer the Fall, it is wretched in the extreme. Dæl is therefore the only place to rest at while visiting the grand scenery about here, and where horses and guides both for the Fall and also for the Gousta Field may be obtained.³¹⁶

Selv om Rjukanfossen trolig hadde flere besøkende i 1848 enn i 1839, ser det enda ut til å ha vært lite tilrettelegging for turister. Likevel har det vært personer som har fungert som guider eller kjentmenn til både Rjukanfossen og Gaustatoppen.

Rutebeskrivelsen til Rjukanfossen i 1848-utgaven består av to lengre utdrag fra reiseskildringer, henholdsvis *Everest's Norway* og *Frederica Bremer's Strife and Peace or Scenes in Norway*. Her er det ikke tvil om hvem som er opphavsmann, slik tilfellet var med 1839-utgaven. *Everest's Norway* er også oppført som anbefalt litteratur for reisende til Skandinavia i innledningskapittelet.³¹⁷ Igjen ser det ut til at øyenvitneskildringer prioriteres, slik som i 1839-utgaven. Everest beskriver den dramatiske adkomsten: «We crept forward, however, sometimes on a narrow ledge of the bare slate, nearly perpendicular, at others, clinging to the bushes of birch and fir, till the falling river opened upon us.»³¹⁸ Selve fossen beskrives med Everests ord som en religiøs opplevelse, der en panteistisk naturoppfattelse, svært typisk for romantikken, kommer til uttrykk:

The atomsphere around was clear, but it remained stedfast like the spirit of the waters; this was the Riukan (Reeking). (...) A low sound and vibration appears to come from one's feet. (...) My thoughts involuntarily turned to Him at whose bidding it upsprung. I long gazed at this wonderful scene, which seemed like the end of the world. It still floats before me like a dream.³¹⁹

Her er det ikke det sublime, men det vakre som dominerer, den formen for naturbeskrivelse som står mellom det sublime og det picturesque. En litt annen innfallsvinkel, men som er egnet

³¹⁵ Murray 1848, 183

³¹⁶ Murray 1848, 183

³¹⁷ Murray 1848, 6

³¹⁸ Murray 1848, 184

³¹⁹ Murray 1848, 184

til å fremkalle like sterke følelser er tilfelle med utdraget fra Frederica Bremers reisebeskrivelse. Hun gjenforteller det tragiske sagnet om vakre Mari fra Vestfjorddalen, som har gitt opphav til navnet Maristien, en smal sti som fører til Rjukanfossen. Kjæresten til Mari trår feil når han løper henne i møte, «and the Riukan whirled him into its foaming depths» mens huns selv står og ser på.³²⁰ Interessen for sagn og folkløse var et kjent fenomen i romantikken, og når sagnet brukes på denne måten i reisehåndboken, er det kanskje for å bygge opp under forestillingen om de picturesque bøndene som det refereres til i innledningen til rutebeskrivelsen.

En slående forskjell til beskrivelsen av Vøringsfossen i 1839 er at rutebeskrivelsen ikke lenger siterer Byron-dikt. Dette gjøres hverken i beskrivelsen av Rjukanfossen, eller i beskrivelsen av Vøringsfossen i 1848-utgaven.³²¹ Det eneste som kommenteres av avsender selv i beskrivelsen av Rjukanfossen er fossens høyde (ca 900 feet), og at «the body of water is very great». Det er få endringer i naturbeskrivelsene av Rjukanfossen mellom 1848 og 1871-utgaven. Først i 1878, året før Baedekers første utgave til Norge, blir beskrivelsen til Rjukanfossen endret. Dette gjelder både form og innhold. Formmessig blir nå Rjukanfossen skilt ut som en egen rute, «Hitterdal to Jamsgaard, by the Rjukanfoss.» Det indikerer at Rjukanfossen nå har blitt en enda viktigere turistattraksjon.

I rutebeskrivelsen er utdraget fra Everest's reiseskildring fjernet, mens deler av legenden om Maristien fremdeles er beholdt. Som erstatning for Everests naturreligiøse skildring kommer en mer objektiv fortellerstemme til orde, og retter oppmerksomheten mot den enorme høydeforskjellen på 1200 fot mellom Mjøsvatn og Tinnsjøen, der Måneleven plutselig gjør et fall på 500 fot som forårsaker «this magnificent waterfall». Det fysiske landskapet har naturlig nok ikke forandret seg betydelig fra 1848 til 1878, og er fremdeles stupbratt, som er en sublim kvalitet, men det er ikke panteistisk naturreligiøse kvaliteter som kjennetegner beskrivelsen av landskapet. Heller fremheves fossens «artistic elements», gjennom kontrast på kontrast, sort nakent fjell og blendende hvitt vann, samt tunge fjellsider med mørke trær mot lette slør av vanndråper, i tillegg til «picturesque sharp jagged forms» mot det fallende vannet.³²² Det picturesque er vanligvis forbundet med det frodige og kultiverte. Det kan tyde på at begrepet enten har endret betydningsområde, eller kanskje heller blitt tømt for mening og stivnet i en klisjéaktig form. Slik er det en interessant kontrast til 1839-utgaven, som fremstår som mer eklektisk, høykulturell og skolert, gjennom bruken av Lord Byrons dikt, som hadde som intensjon – eller effekt – å kultivere middelklassen.

³²⁰ Murray 1848, 184

³²¹ Murray 1848, 169-170.

³²² Murray 1878, 89

I 1873-utgaven sammenlignes Trollhättefallene med norske fosser: «But they are in fact cataracts rather than falls, and those who visit them after seeing some of the grand waterfalls of Norway, will perhaps consider they have been somewhat overrated».³²³ Utsagnet kan forstås i sammenheng med Trollhättefallenes beliggenhet, sammenlignet med for eksempel Vöringsfossen og Rjukanfossen, som Murrays reisehåndbøker har regnet som storslåtte fosser. Fordi adkomsten har vært lettere til de svenske fossene, på grunn av Trollhätte kanal, som senere ble forbundet med Göta kanal, har disse også raskere fått et rykte som storslåtte fosser. Da infrastrukturen ble bygget ut og reisemønstrene endret seg, ble de norske fossene bedre besøkt. De i alt 7 fossene (eller kataraktene) er likevel verdt sitt besøk. «One of the great beauties here is the vast body of water always in the river.»³²⁴ Fosser går gjerne større i vårflommen, når snøsmeltingen fra fjellet er i gang, og vil påvirkes av dette. Trollhättan blir mindre synlig påvirket av dette, siden fossestrykene ligger i en elv, og ikke styrter ned fra en fjellside. I beskrivelsen av Trollhättan tones også det dramatiske ned til fordel for idyllen: «Upon the brink of the first fall it is divided by a small rocky island covered with firs, and the view of the dark waving line of the water just there, ere it rushes down over the rocks below, is one of the finest points of sight»³²⁵

(3) Trollhättefallene og mennesket i naturen

Skal vi tro et utdrag fra reisebeskrivelsen som omtaler den første morgenen ombord på «Admiral von Platen» reiste de fleste britiske reisende i 1839 ikke hele Göta kanal, men kun for å se fossene ved Trollhättan: «We found many of our former fellow passengers on board, the great part of whom were only going as far as the Trollhättan falls, intending to branch of there in various directions, and return again by the next steamboat to Gottenburg.»³²⁶ Før de moderne reisehåndbøkernes tid fikk man reisetips blant annet via reisebeskrivelser skrevet av andre landsmenn, og det var tydeligvis allerede dannet seg en oppfatning om at Trollhättefallene skulle være særlig vakre, siden de fleste av båtpassasjerene fra Lubec-båten drar dit som en ekskursion. Vel ankommet Trollhättan kommenterer også fortellerstemmen at «We wanted no guide, for the thunder of that elemental strife reached us long ere the eye could gaze upon the reality».³²⁷ Utsagnet indikerer at det kan ha vært kjentmenn som tilbydde sine tjenester ved

³²³ Murray 1873, 82.

³²⁴ Murray 1873, 82. I beskrivelsene av Rjukanfossen fra 1892 fremheves det at fossen er imponerende når den er på sitt største om våren – og indirekte mindre imponerende ellers.

³²⁵ Murray 1873, 82.

³²⁶ Murray 1839, 92

³²⁷ Murray 1839, 95

slusene allerede i 1839, og dermed at fossene var et kjent reisemål allerede da. I tillegg forstår man at de reisende er reisevante nok til å vite hvordan de skal oppføre seg i møte med denne severdigheten. Dette inntrykket forsterkes av oppførselsen deres når de ankommer stedet, der de begir seg ut på en «a fearfull and precipitious pathway» for å finne det fineste utkikkspunktet.³²⁸

De ulike fremstillingene av forholdet mellom natur og teknologi i beskrivelsene av foss og kanal kan sammenfattes tematisk på ulike måter. Ett tema som særlig utmerker seg i Murrays førsteutgave er fremstillingen av mennesket i naturen, og hvordan enkeltmennesket i møte med naturkreftene skildres. Et godt eksempel på en situasjon der mennesket opptrer i naturen, som en del av den, er i beskrivelsen av Trollhättefallene i 1839-utgaven. Her beskrives møtet med fossen som en ekstraordinær naturopplevelse, som er strukturert og rammet inn i en langsom innledning, en stormende hoveddel og en ettertenksom avslutningsfase i reisebeskrivelsen. Denne fremstillingen av naturen er særegen for Murrays førsteutgave, og har mange kjennetegn fra romantikkens natursyn.

Fossen beskrives først bare som en antydning i horisonten: «and far before on a distant mountain, you behold what looks at first like a vast mass of snow, that has escaped the summer's heat, but you feel at once must be the real Trollhättan». Det settes opp en kontrast mellom det som er og det som skal komme: «The sound of its thunder (...) and the very motion of its flashing waters» er enda ikke å se og høre, «all look still and motionless». Likevel får man en anelse om møtet som skal skje: «There seems to be a mysterious power – a spell upon your spirit urging you on to scale the mountain path that leads to the spot from whence you may gaze upon that glorious fall rolling on 'like an eternity' beneath your feet» (anførselstegn i original). Fortellerstemmen blir ledet i retning fossen av en åndelig kraft, som selv er i forbindelse med disse naturkreftene, et eksempel på romantikkens panteistiske natursyn. Selve møtet med fossen gjør fortellerstemmen først lamslått og deretter fylt av energi for å komme enda tettere innpå naturkreftene. Dette er et reaksjonsmønster som minner om effekten av en sublim naturopplevelse: «The first view I shall never forget (...) We stood motionless with our eyes rivetted upon that long rushing cataract, and confessed that such a spectacle would amply repay ten times the toil we had undergone».³²⁹ Ordvalget har tilnærmet religiøse allusjoner. I jakten på å komme enda nærmere haster de derfor videre: «now slipping on the smooth surface of the granite, now catching a precarious support from the heather, which broke off in our grasp;» før de til slutt finner beste utkikkspunkt, «and sat us down to gaze and satisfy, if possible, the

³²⁸ Murray 1839, 95.

³²⁹ Murray 1839 s 95.

strange feelings which this majestic spectacle had called upon us.»³³⁰

Det visuelle ved naturopplevelsen, og hvordan dette skal tas inn, betones sterkt. Etter den farefull ferden krysser de over en smal planke som tjener som bro over til en liten øy, «beheld from this point nothing can surpass the full majesty of this wonder of nature». Deretter følger en panoramabeskrivelse av omgivelsene, der leseren fortelles hva man kan se «if you look upwards the two streams», og «if you turn, the eyes wander along the descending column (...)» før «another rock, wild and irregular in its outline as the imagination could picture, comes in to close the scene in that direction».³³¹ I den avsluttende fasen er det så tid for ettertanke. «Long did we linger on this spot, which seemed like magic ground (...) Long after I retired to our diminutive cabin did the noise of that wild revelry of the waters ring in my ears; and even now each feature of the picture is fresh and clear before my memory».³³² Utdraget fra reiseskildringen er et skoleeksempel i hvordan den reisende bør oppføre seg i møte med en foss, og er trolig valgt nettopp av den grunn. Fortellerstemmen er oppmerksom på de andre passasjerene, som fremstilles som mindre reisevante og erfarne enn dem. I møtet med fossen oppfører de seg i sin ensomhet litt som om de har et publikum, den type adferd som Buzard indikerer når han sier at antituristen skaper et bilde av seg selv som kan bli sett og beundret, og slik få verdi:³³³

The brink of the water appeared to offer a finer view of the whole descending column, and accordingly down we sprang amid the moss and heather, to gain the desired spot; while our companions, who had by this time rejoined us, shrunk from attending us in our headlong descent.³³⁴

Det danner også en interessant kontrast til vandrebeskrivelsen som Baedeker utvikler ved Trollhättefallene i andre fase. Om vi sammenligner den subjektive fortellerstemmen i beskrivelsen av Trollhättefallene I 1839-utgaven med beskrivelsen av Rjukanfossen i Murrays 1848-utgave, er det også noen forskjeller. Selv om beskrivelsene av Trollhättan har enkelte religiøse allusjoner er det ikke de samme direkte henvisningene til møtet med Skaperen som i beskrivelsen av Rjukanfossen. I stedet ligger vekten ligger på en mystisk kraft og et magisk møte mellom mennesket og naturkreftene, der mennesket lengter etter å komme så nær disse naturkreftene som mulig – uten samtidig å tape oversikten. Møtet fremkaller «strange feelings», og gir et uutslettelig inntrykk. For å beskrive detaljene i dette spesielle møtet med naturen

³³⁰ Murray 1839, 95-96.

³³¹ Murray 1839, 96.

³³² Murray 1839, 96.

³³³ Buzard, James. *The beaten track*, 153.

³³⁴ Murray 1839, 95.

kommer av og til fortellerstemmen til kort, og vender seg da til Lord Byron. For å forsterke den altopplukende naturopplevelsen beskrives det hvordan «that glorious fall rolls on ‘like an eternity’ beneath your feet» (anførselstegn i original), og i beskrivelsen av hvordan fortellerstemmen manøvrerer seg over den smale planken til øya, blir de stående «upon the brink of the wall of rock where an advance of an inch would bring you headlong into that ‘hell of waters’» (anførselstegn i original). Dikter-jeget kan bedre enn en vanlig reisende kan sette ord på slike altopplukende naturmøter.³³⁵ Et kjennetegn ved romantikken er idéen om at dikteren og kunstneren hadde en evne til å beskrive det uutsigelige – og det er derfor er en god grunn til at Murray og Baedeker siterte romantiske diktere i sine rutebeskrivelser. At Murray også indirekte tjente på dette økonomisk, som forlegger for Byron er, som tidligere nevnt, en annen årsak).

4.2.2 Kanalen

(1) Beskrivelsen av Telemarksvassdragene i første fase

Ser vi på vassdragene som fra 1892 skal få betegnelsen Telemarkskanalen, var det i 1848 enda ikke begynt å gå dampbåter på hverken Nordsjø- eller Bandak. Likevel er begge vassdragene omtalt i reisehåndboka, om enn perifert. Nordsjø omtales i reiseruta langs kysten forbi Skien i 1848-utgaven. Da er det naturen, ikke reisemåten, som omtales: «The scenery upon the upper part of the Nord Sjö is grand, and the costume and dwellings of the peasants, in that wild part of Tellemarken, are highly picturesque.»³³⁶ I 1858-utgaven omtales Bandakvannet øverst i Telemarksvassdragene i forbindelse med en ekskursjon til kobbergruver nær Valle.³³⁷ Her beskrives Bandak beskrives som «magnificent», og utsikten er «splendid». Selv om det gikk dampskip på både Vestvannene og mellom Heddal og Skien var disse områdene lite omtalt i Murrays reisehåndbøker, utover opplysninger om dampskipstrafikken, som omtales kort fra 1858-utgaven av, når det opplyses om at «A steamer runs from Fjærstrand at the South end of Nord Sjö to the North end of Hitterdals Vand, near Tangen, Route 23. There is another steamer on Bandags Vand.» Ordlyden er så å si identisk i 1880-utgaven.³³⁸ Både på Bandak og mellom Heddal og Skien, var det dampskip i trafikk fra 1852,³³⁹ og slusene ved Løveid stod ferdig i

³³⁵ Murray 1839 s 95-96 og «The Falls of Terni», verselinje 26 og 5.

³³⁶ Murray 1848, 191.

³³⁷ Murray 1848, 187.

³³⁸ Murray 1858, 204, Murray 1880, 54.

³³⁹ *Norsjø-Skienkanalen til 1911*, 98-99.

1861.³⁴⁰ Litt overraskende er det kanskje at ikke Løveid sluser er viet noen omtale i Murrays reisehåndbøker før i 1892-utgaven, særlig med tanke på at både Baedeker og Nielsens reisehåndbøker omtaler både sluseanleggene og reisestrekningen fra Skien til Dalen, fordelt på ulike rutebeskrivelser. Den manglende omtalen kan skyldes flere ting: at Murrays bøker ble sjelden oppdatert, at området ikke ble vurdert som spesielt naturskjønt, og/eller at kommunikasjonene ikke ble vurdert som godt nok utbygd til at det var verdt å skrive om det. I konkurranse med Baedeker tapte etter hvert Murrays reisehåndbøker terreng, og en av årsakene til dette var at de tilsynelatende ble oppdatert sjeldnere og sjeldnere. Dette ble også bemerket av Baedeker til Murray i brevvekslingen dem imellom ved flere anledninger på 1850-tallet.³⁴¹ Særlig hotell- og overnattingssteder hadde utdaterte beskrivelser. I tillegg var det ofte feil i stavingen av utenlandske navn og ord, noe som ble påpekt av pastor Henry Pullen, som fra 1885 hjalp til med å oppdatere Murrays reisehåndbøker.³⁴² At rutebeskrivelsene av Telemark muligens var lite oppdaterte ses også i beskrivelsen av Rjukanfossen, som hadde få endringer mellom 1848 og 1878. Murrays rutebeskrivelse av Telemarkskanalen i 1892-utgaven omtales i andre fase.

(2) En helt spesiell reisemåte

Selv om innsjøene i Telemark, blir ikke omtalt i 1839-utgaven av Murrays reisehåndbok, annet enn indirekte, som «the beautiful scenery of a group of lakes lying clustered around the gigantic heights of the Gousta Fjeld» betyr ikke det at kanalbeskrivelser er fraværende i 1839-utgaven til Murray i ³⁴³ Fremstillingen av natur og teknologi i omtalen av Göta kanal svært omfattende, noe som nok skyldes at Göta kanal fremdeles hadde «nyhetens interesse», da den var fullført bare sju år før Murrays førsteutgave utkom. Fremstillingene av natur er tydeligst i beskrivelsene av fossefallene ved Lilla Edet og Trollhättan. Det som dominerer mesteparten av rutebeskrivelsen av Göta kanal, som i stor grad er basert på et lengre utdrag fra en ikke navngitt reiseskildring, er inntrykket som formidles av den særegne reisemåten. For de reisende var det en helt ny opplevelse å oppholde seg på en kanalbåt i fem dager. Dette kommer tydelig frem innledningsvis:

The whole thing is so peculiar, the scenes and manner of life on board so totally unlike anything I ever have experienced elsewhere or read of, that a more minute account of the «moving

³⁴⁰ *Norsjø-Skienkanalen til 1911*, 35-38.

³⁴¹ Müller, Sabine. *Die Welt des Baedekers*, 36.

³⁴² Goodwin, Gráinne, and Gordon Johnston. «Guidebook publishing in the nineteenth century.», 49.

³⁴³ Murray 1839, 70

accidents» that befel us on our way will not I think be devoid either of amusement or instruction for travellers at home, or such as may tread in our footsteps.³⁴⁴

I likhet med jernbanen representerte kanalreiser med dampbåt en form for ny transportteknologi tidlig på 1800-tallet. England var riktignok ikke var ukjent med kanaler, kjent som de var som for sin utbygning av kanaler under den industrielle revolusjon. Disse kanalene var primært i bruk til varetransport, selv om de også ble brukt til persontransport over kortere strekninger. Sammenlignet med de britiske kanalene ble derfor reisemåten på Göta kanal spesiell, da båtreisen var lang, med mange og tidkrevende sluser. Kanalbåtene forlot Gøteborg søndag og kom frem i Stockholm en gang i løpet av torsdag. På mesteparten av reisen hadde passasjerene begrenset bevegelsesfrihet innestengt på en båt med andre, for dem ukjente medpassasjerer, der de både sov og inntok sine måltider på begrenset plass. På grunn av de mange slusene hadde de likevel muligheten til å stige av og på båten undervegs på dagtid, og slik betrakte både naturen rundt og slusene mer inngående. Riktignok hadde også britiske reisende tilbragt flere døgn på dampskip før de kom til Gøteborg eller Stockholm. Her ble nok likevel ikke omgivelsene oppfattet som like fremmede som på en svensk innenlandsbåt, omgitt av svensk natur, med svensk personale og ikke minst svensk mat, der «certainly the eatables were not of the most refined or inviting character».³⁴⁵

(3) Opplevelsen av rom og tid på kanalbåten

Hva er det som gjør denne opplevelsen av kanalreisen så spesiell, sett med øynene til fortellerstemmen i reisehåndboken? Etter mitt syn kan dette knyttes til særlig to spesielle forhold som har å gjøre med oppfattelsen av rom og tid tidlig på 1800-tallet. For det første snakkes det ofte om en «annihilation of space and time» i form av en endret oppfatning av rom og tid tidlig på 1800-tallet.³⁴⁶ Det er særlig den tradisjonelle rom-tids-oppfatningen som preget den gamle tidsoppfatningen som ble utfordret.

Organically embedded in nature as it was, that technology, in its mimetic relationship to the space traversed, permitted the traveler to perceive that space as a living entity. What Bergson called the *duree* (duration, the time spent getting from one place to another on a road) is not an objective mathematical unit, but a subjective perception of space-time.³⁴⁷

Denne erfaringen var særlig knyttet til jernbanen som ny transportteknologi. Gjennomsnittshastigheten til de tidlige jernbanene var på 20-30 miles (32-48 km)/t, en fart som

³⁴⁴ Murray 1839, 92.

³⁴⁵ Murray 1839, 91-93.

³⁴⁶ Schivelbusch, Wolfgang. *The railway*. Berkeley, CA: University of California press, 2014, 33.

³⁴⁷ Schivelbusch, Wolfgang. *The railway journey*, 36

ville virke svimlende på en reisende som var vant til diligencer med toppfart på en tredjedel av dette. Tidsbruken ble også redusert med en tredjedel – slik at verden bokstavelig talt ble mindre.³⁴⁸ Den samtidige Styffe omtaler dette fenomenet, og anslår at jernbanen «har også redan uti det medlersta och vestra Europas tätt befolkade länder funnit en så stor användning, att de flesta viktigare orter kunna sägas hafva derigenom blifvit ryckta 5 gånger närmare hvarandra».³⁴⁹ Overgangen fra segl til damp var i likhet med jernbanen en radikal teknologisk endring, der en teknologi ble helt erstattet av en annen.³⁵⁰ Reisen gikk raskere enn med seglskip, men den gjennomsnittlige toppfarten var ikke stor, fordi de i lengre partier av båtreisen befant seg i en kanal, og måtte ta hensyn til bunnforholdene og bredden på kanalen. På de større innsjøene som Wenern og Vettern kunne farten derimot settes opp. I sammenligningen av de to nye teknologiene finner Styffe at «ångkraften gifvit farten på kanaler och floder en flerdubblad skyndsamhet och regelbundenhet», men at jernbanen da den tyve år etter kom til «är kanalfarten vida öfverlägset; ty jernvägen medgifver ej blott en dubbelt, ja tredubbelt större hastighet».

Den subjektive opplevelsen av reisen ville nødvendigvis avhenge noe av hvor mye den enkeltes erfaring var med å reise med dampskip og jernbane fra tidligere. Begge teknologiene var så nye, at de for lesere av 1839-utgaven var oppstått i de reisendes levetid. Utdraget fra reiseskildringen i rutebeskrivelsen av Göta kanal gir et unikt innblikk i kanalreisen som både reisemåte og teknologi, og nettopp formidlingen av det å reise på denne måten over så lang tid med et relativt nytt transportmiddel, er trolig en god grunn til at reiseskildringsutdraget er vektlagt i så stor grad i Murrays førsteutgave av reisehåndboken.

Innen forskningen på kystturisme har Brudvik tidligere vist at reisende om bord på cruiseskipene til Nordkapp på slutten av 1800-tallet opplevde «temporære endringer under reisa, lausriving frå opplevinga av tid og til dels rom».³⁵¹ De reisende om bord på disse «flytende hotellene» kunne etter en stund på skipet oppleve en form for fellesskap på tvers av sosiale skillelinjer. Dette er knyttet til overgangsriter, nærmere bestemt «the liminal stage of the transition rite – the stage where social structure partly loses its significance».³⁵² Forutsetningen for å oppleve denne fellesskapsfølelsen er trolig hyppigere til stede i senere faser av turistindustrien, etter innføringen av pakketurer og flytende hoteller, enn i den første fasen. Likevel tilbringer de reisende på Göta kanal inntil 5 dager sammen, nok tid til at man vil oppfatte de på båten som en del av samme fellesskap. Schivelbush trekker en parallell mellom

³⁴⁸ Schivelbusch, Wolfgang. *The railway journey*, 33-34

³⁴⁹ Styffe, Carl Gustaf. *Om Sveriges kanalbyggnader*, 16

³⁵⁰ Bruland, Kristine, og David C. Mowery «Technology and the spread of capitalism», 84.

³⁵¹ Brudvik, Agnes Ingeborg. «Combining the maximum of comfort with the minimum of trouble», 2002, 118

³⁵² Selännemi, Tom. «Rite of Passage.» og Brudvik, Agnes Ingeborg. «Combining the maximum of comfort», 118

utslettelsen av rom og tid og Durkheims forestilling om at «a society's space-time perceptions are a function of its social rhythm and its territory»³⁵³ Hvor kort tid det må gå før man eventuelt får en slik kollektiv tidsoppfatning er uklart. Men de reisende i reiseskildringsutdraget fra 1839-utgaven holder stramt på formene. Likevel uttrykker fortellerstemmen, etter en lengre klage over innkvarteringen og maten om bord: «(...)but with us, strange as it may sound, before the five days of our prisonment were over, this odd kind of living became quite habitual(...)»³⁵⁴ Selv om de ikke nødvendigvis føler seg som en del av gruppen, har de klart å tilpasse seg levemåten ombord.

(4)Klasseskiller på kanalreisen

En annen side ved kanalreisen som er relatert til opplevelsen av rommet er effekten av å reise så tett på sine medpassasjerer som man gjør på en kanalreise. For tilhengere av progressiv tenkning på starten av 1800-tallet kunne jernbanen fremstå som en teknisk garantist for demokrati, fred mellom nasjoner, fred og framgang. Franske Pecqueur argumenterte i *Economie Sociale* for at «The communal journeys on trains and steamships, and the great gatherings of workers in the factories, inspire, to a great degree, the sentiment and habits of equality and liberty». Han så tog og dampskip som «truly (...) the chariots of equality, freedom and civilization». ³⁵⁵ Utsagnet gjenspeiler tidens franske revolusjonsidealer, men var ikke en virkelighetsbeskrivelse av den franske togkupéen i 1839 – den franske jernbanen hadde på det tidspunktet ikke begynt med persontransport enda. Det hadde imidlertid England (og Belgia), som i en gjenspeiling av det klassesdelte samfunnet også fra første stund hadde delt kupeene inn i første, andre, tredje og fjerde klasse.³⁵⁶ Frem til «The Gladstone Act» av 1844 foregikk persontransport på tredje og fjerde klasse i egne vogner uten tak, som fraktgods.

De britiske reisende av øvre middelklasse tok med seg disse erfaringene om bord på skipene som trafikkerte Göta kanal. Skipene var ikke egentlig inndelt i første og andre klasse, men i den bakre enden av skipet fantes det 10-12 knøttsmå kabiner. 4-mannskabinen på ca 2m2 kostet 20 dollar, i tillegg var det mindre, men dyrere kabiner til 25 dollar.³⁵⁷ De som ikke fikk plass der, måtte sove i hengekøyer i spiserommet fremst i forkabinen – eller enda verre

³⁵³ Schivelbusch, Wolfgang. *The railway journey*, 36, og Durkheim, Emile. *The Elementary Forms of the Religious Life* (Glencoe, Ill .1947). 10-11. Se også Durkheims teori om kollektive representasjoner, 441

³⁵⁴ Murray 1839, 99

³⁵⁵ Schivelbusch, Wolfgang. *The railway journey*, 70, sitert etter Pecqueur. *Economie sociale*, vol. 1, 335-6, 338

³⁵⁶ Schivelbusch, Wolfgang. *The railway journey*, 71-72. Frem til «The Gladstone Act» av 1844 foregikk persontransport i England på tredje og fjerde klasse i egne vogner uten tak, som fraktgods.

³⁵⁷ Murray 1839, 92

– på dekk, «where they lay all in a heap, endeavouring to make the most of what little warmth still remained in the engine fires, and covered from the night dew by an thick canvas spread between the paddle boxes.» Slike forskjeller i pris og innkvarteringsforhold kan også skape forskjeller mellom passasjerene.³⁵⁸ Forskjellen kommer også til uttrykk i måten det kommuniseres på de ulike stedene i skipet. Fordi det var et lite skip var det ved kvelds- og nattestid ingen steder å oppholde seg på skipet annet enn der man hadde soveplass. De som hadde betalt for det satt innelukket på sine kabiner. På fellesområdene var det derimot mer støy: «Nothing could be more absurd than the spectacle exhibited by these two well packed dormitories».³⁵⁹ Den samme forskjellen fremhever Schivelbush. Han viser hvordan utformingen av jernbanekupeen, innredet slik at den skulle være en kopi av vognkammeret, førte til at de reisende ble sittende stumme og flau ansikt til ansikt med fremmede, «the end of Conversation when Travelling».³⁶⁰ Dette gjaldt bare de privilegerte klassene. I tredje, og fjerdeklassevognene, som ikke hadde samme inndeling, lød det, sitert etter en reisebeskrivelse av P.D. Fischer, «merry conversation and laughter (...) all the way into the boredom of my isolation cell».³⁶¹

(5)Ingeniøren - geniet som temmet naturen

Omtalen av fosser i Murrays reisehåndbøker, særlig i de første utgavene, fremstiller ett av romantikkens hovedtemaer, mennesket i naturen. Som kontrast til dette temaet fremstiller 1839-utgaven også mennesket *mot* naturen. I en beskrivelse av Gaustatoppen kommer dette til uttrykk som en form for trassig humanisme, i referansen til Lord Byrons «alpemonark», der Manfred vinner kampen, gjennom selv å ta sitt eget liv.³⁶² Enda tydeligere kommer temaet til uttrykk i passasjene som omhandler kanalutbyggingen i Sverige, og som fremstiller ingeniøren som et geni, som *temmer* naturen, og legger den under seg.

Temaet blir tydeliggjort, gjennom først å vektlegge «the Swedish lakes (...) in her wild and picturesque scenery», der Wenern presenteres som den største innsjøen i Europa etter Ladoga i Russland, der vannet fra tilsammen 30 elver heller det overskytende vannet ned «the thundering cataracts of Trolhättan».³⁶³ Katarakter er betegnelsen på langstrakte fosser eller stryk

³⁵⁸ Brudvik, Agnes Ingeborg. «Combining the maximum of comfort...», 104.

³⁵⁹ Murray, 1839, 99

³⁶⁰ Schivelbusch, Wolfgang. *The railway journey*, 73

³⁶¹ Schivelbusch, Wolfgang. *The railway journey*, 76

³⁶² Murray 1839, 55

³⁶³ Murray 1839, 82

i større elver,³⁶⁴ og det er disse ville strykene som temmes i menneskegjorte kanaler slik det beskrives i innledningskapittelet til Sverige i reisehåndboka. Menneskets kamp mot naturen har pågått lenge: Det fremheves at ideen om å lage et system for intern navigasjon ved hjelp av de store innsjøene i Midt-Sverige ble vurdert allerede på Gustav Vasas tid (konge fra 1523-1560). De nevnte kataraktene ved Trollhättan beskrives som den største, og nesten uoverkommelige hindringen, fremstilt av reisehåndboken som nærmest som en kamp på liv og død, det er menneskets kamp mot naturkreftene, og den største nasjonale prøvelse.

I arbeidet med flere av de mindre kanalene klarte man å kutte seg veg gjennom hardt fjell, men «no engineer was found skilful enough to overcome the natural obstacles which impeded this great national undertaking», på tross av at «There was no lack of boldness in design, or recklessness in attempting to execute the wildest schemes».³⁶⁵ Etter flere forsøk på å kontrollere naturkreftene gjennom dammer og sluser, der store granittblokker ble senket rett under fossefallene, og de største trær ble brukt som massive sperrer måtte man likevel gi tapt for «the struggles of the impatient element», slik at «the exulting and abounding river» igjen fløt fritt og uhemmet.³⁶⁶ Igjen er det Lord Byron som kommer til orde, denne gangen i et dikt til Rhinen.³⁶⁷ Til slutt vinner likevel menneskets kløkt, der løsningen ble å kutte en ny kanal, og slik unngå alle fossefallene ble foreslått av Gustav 3. Det er like fullt beskrevet som «a work of fearful labour». Hele fallhøyden var på 120 fot, med ni sluser, der fem av dem var skåret i solid granitt i 100 fots dybde, og der hele kanalen skåret i stein er 5000 fot lang, 11 fot dyp og 20 fot bred, og der hovedingeniøren var svensk, nemlig Eric Nordwald.³⁶⁸ Kanalen mellom Wenern og Wettern åpnet med det i 1832, og Sverige hadde, skal vi tro «fra kamp til seier»-beretningen av nesten Beethovenske dimensjoner i reisehåndboken, fått en ny nasjonalhelt. Det er verdt å merke seg at ingeniører og kanaldirektører vies fysisk plass, både i reisehåndbøkene og i den fysiske geografien i reisehåndbøkene gjennom hele perioden, dette gjennom reisehåndbøkernes omtale og samfunnets opprettelse av byster og minneplater over disse. Ved Göta kanal omtales B.B. von Platen og langs Telemarkskanalen fremheves bysten over Aall.³⁶⁹ Denne synliggjøringen av fremskrittets menn indikerer at man både i det norske, svenske og britiske samfunnet i samtiden setter den nye teknologien høyt, og menne(-ske)ne som temmer naturen

³⁶⁴ Store norske leksikon, s.v. «Katarakt». Av Torgeir Opeland Røthe. 20.04.2002. <https://snl.no/katarakt>

³⁶⁵ Murray 1839, 83

³⁶⁶ Murray 1839, 83

³⁶⁷ *Bartleby Great Books Online*. «Rhine, the River» fra *Childe Harold's Pilgrimage* (1812). 05.05.2022. <https://www.bartleby.com/270/8/131.html>

³⁶⁸ Murray 1839, 83

³⁶⁹ Se f.eks. Murray 1871, 79

like høyt, siden de får slike synlige minnesmerker etter seg. Samtidig symboliserer det i dette tilfellet at mennesket har kjempet over, og beseiret naturen ved hjelp av teknologi.

(6) Når teknologien ikke lenger er ny

Inntrykkene som skapes av at kanalreisen er en spesiell reisemåte er mest til stede i Murrays førsteutgave. I alle senere utgaver fremheves det at «They have been much improved both in speed and arrangements». Særlig gjelder dette kabinene.³⁷⁰ En markant endring i rutebeskrivelsen er fraværet av øyenvitneskildring hentet fra anonyme reiseskildringer. Det medfører at rutebeskrivelsen blir mindre personlig, og virker mer objektiv. Et dominerende trekk ved Murrays førsteutgave var at hele rutebeskrivelsen la opp til å beskrive inntrykkene fra kanalreisen som særegen reisemåte. Fokuset er nå flyttet fra reisemåten på kanalen, til kanalen i sine omgivelser. Det medfører dermed også en endring i fremstillingen av natur og teknologi, slik denne fremstår for leseren. Heller enn at *reisemåten* er spesiell, fremheves det nå at kanalen i seg selv er spesiell:

The Göta Canal is different in character from any work of the like description. There are 7 portions of canal which serve to unite the various lakes in the S. of Sweden, and thus forming a continuous water-way across the country, affording an outlet to the Baltic and the North Sea for its various productions, and escaping the expense and the delay of passing the Sound. Of the entire distance of 370 E.m between Stockholm and Gottenburg, only about 50 are canal, and the same distance along the coast of the Baltic; the remaining 270 being through lakes, bays and rivers, the scenery in many parts being of the most pleasing character.³⁷¹

Rutebeskrivelsen fremhever her tydelig at kanalen som byggverk mangler sidestykke, at den har en særegen funksjon som infrastruktur, og at landskapet den går gjennom stort sett er en fryd for øyet. Rutebeskrivelsen i 1839-utgaven konstanterte noe selvhevdende at det i tilfellet Göta kanal var «very few similar undertakings in Europe to be put in competition with, none without the exception of the Caledonian canal, or the canal of Languedoc, which is entitled to be ranked above it as an engineering achievement.»³⁷² Fra 1858-utgaven har utgavene mer vekt på tilblivelseshistorien til kanalen, men «fra kamp til seier-motivet» blir mindre viktig, og beskrivelsene er holdt i et mer informativt språk. Likevel kan rutebeskrivelsen ha naturskildringer av spesielt naturskjønne partier, som dette partiet ved Motala, der de 5 Borenholtslusene kommer i rask rekkefølge:

They [The Borenholt sluices] form one of the finest parts of the canal works – its banks overgrown with trees and sapling, which the steamer has almost to push on one side as she

³⁷⁰ Murray 1848, 314-315

³⁷¹ Murray 1848, 315

³⁷² Murray 1839, 95

continues her course. From the upper lock there is a glorious retrospective prospect over the beautiful Boren and its smiling shores, wooded alternately with birch and pine, between which fruitful corn-fields and verdant meadows shone forth at intervals.³⁷³

Naturbeskrivelsen gir en forsiktig guiding av blikket, ved å påpeke «prospektet» man vil se ved å snu seg og se bakover når man er i den øverste slusen. I tillegg beskrives naturen som idyllisk og frodig, der kanalbåten forsiktig må dytte bort buskene som vokser over kanalen når den passerer. Naturen og teknologien fremstilles som i en symbiose, der trær og kanal kan eksistere i et velfungerende samspill – men der maskinen likevel har forrang over naturen gjennom å dytte bladverket forsiktig til side.

(7)Sammenfatning

Murrays reisehåndbøker i første fase er preget av påvirkningen fra den picturesque turismen. Reisehåndboken gjør fra andreutgaven tydelig bruk av det naturestetiske begrepsapparatet, og temaet mennesket i naturen kommer godt frem, gjennom naturskildringer som kan knyttes til romantikkens natursyn. Til teknologien uttrykkes et ambivalent forhold, særlig når teknologien er ny. Samtidig er det et tydelig menneske mot natur-tema, som særlig vektlegger fremskrittstanken og ingeniørens storverk. Denne tendensen svekkes i løpet av perioden. Både fremstillingene av natur og teknologi i den første fasen kan knyttes til en form for dissonans som er underforstått i moderniteten.

4.2.3 Betydningsendringer i naturestetiske begreper

For å se på endringer i hvordan natur og teknologi fremstilles har jeg også undersøkt og analysert ordvalg av spesifikke enkeltord og i hvilken sammenheng disse ordene brukes. Her var det interessant å se på hvordan begreper som særlig kjennetegnet naturestetikken i den picturesque turismen blir brukt. Først ser jeg på utviklingen i bruken av «romantic», «picturesque» og «beautiful» i den første fasen, som omfatter Murrays reisehåndbøker. Selv om det er et ord som også samtiden brukte for å betegne tidsperioden, er ordet «romantic» ikke utstrakt brukt i reisehåndbøkene. Likevel blir ordet «romantic» eksplisitt brukt i rutebeskrivelsen fra Göta kanal. I 1839-utgaven beskrives huset til engelskmannen mr. Lloyd rett ved Trollhättedefallene: «we saw his house perched upon a neighbouring height, in as wild and romantic a situation as the hearth of a man could desire».³⁷⁴ Mr Lloyd omtales som “Nimrod

³⁷³ Murray 1871, 79

³⁷⁴ Murray 1839, 97

of the North”, og blir nevnt i alle Murrays utgaver siden, etter hvert som en person som tilrettelegger turer for engelskmenn i området.

«Romantic» er ellers i bruk bare en gang i førsteutgaven, som beskrivelse av hvordan «the regions of the north» er mer ukjente men like romantiske som «the more beaten paths of southern Europe». ³⁷⁵ Det er ikke et svært høyfrekvent ord, og brukes i hele reisehåndbok under 10 ganger i hver utgave frem til 1892, uavhengig av om det er en samleutgave eller enkeltutgave. Det er en svak nedgang i bruken av ordet i svenske utgaver, og en tilsvarende svak økning i de rene norske utgavene. I den nye beskrivelsen av Telemarkskanalen fra 1892, bruker Murray ordet «romantic» i forbindelse med en «zigzag road», ³⁷⁶ som slynger seg i hårnålsvinger fra Bandakslid til Åmdals verk, og det er enten i forbindelse med veier eller generelt om beliggenhet at ordet anvendes i denne utgaven.

Mer utbredt er bruken av *beautiful* og *picturesque* som adjektiver i beskrivelsen av naturen. Ordene forekommer i Murrays førsteutgaven også, men med tanken på anvendelse kan vi si at de først finner sin form fra andreutgaven av Murrays reisehåndbøker. I førsteutgaven ble Sverige, i kontrast til Norge, beskrevet som mer picturesque, «in her wild and picturesque scenery» ³⁷⁷. Slik videreføres kontrasten mellom det sublime og uberørte Norge og det ville, men likevel mer fruktbare landskapet i Sverige fra forordet. Med unntak av reaksjonene i møtet med Trollhättefallene i 1839-utgaven, som minnet om en erfaring med sublime naturkrefter, er tilsynelatende er ikke «sublime» et ord som brukes om hverken Göta kanal eller svenske forhold i det hele tatt, det er primært reservert norske forhold. ³⁷⁸ *Picturesque* brukes i motsetning ikke i om norske forhold, bare svenske og finske (i tillegg til to beskrivelser av Hamburg). I førsteutgaven brukes heller ikke hverken *picturesque* eller *beautiful* som direkte beskrivelser om Göta kanal, med unntak i omtalen av to byer i slutten av ruten, av Norrköping, som er den siste byen i den kanaliserte leden, samt av innseilingen til selve Stockholm.

I de påfølgende utgavene mellom 1848 og 1883 går først bruken av *picturesque* markant opp. I andreutgaven brukes ordet mest om mest om menneskeskapte ting som byer og ruiner, og i ett tilfelle også om landskapet rundt den menneskeskapte kanalen: «Some portions of the high banks on the canal are highly picturesque». Samtidig sies det om noen ruiner som passerer rett etter at de er «none of a picturesque character». ³⁷⁹ Fra 1848-utgaven til 1883-utgaven går deretter bruken igjen svakt ned i selve rutebeskrivelsen, men nå endres anvendelsesområdet noe.

³⁷⁵ Murray 1839, iii

³⁷⁶ Murray 1839, 37

³⁷⁷ Murray 1839, 82 (Om Sverige).

³⁷⁸ Murray 1858, 97-98. I enkelte utgaver brukes også «sublim» i omtalen av færøysk og islandsk landskap.

³⁷⁹ Murray 1848, 316. Forekomsten i de 5 utgavene er 9, 8, 5, 5 og 6 ganger.

Det brukes oftere i betydningen vakkert landskap, enten i direkte beskrivelse, som i «the ground enclosed between the canal and the river is highly picturesque», eller som en mer generell betegnelse av utsikten: «Wennerberga bridge (...) presents one of the most picturesque views on the route».³⁸⁰ Dette er tydelig i innledningen av rutebeskrivelsen, som fra 1871 og i de siste to utgavene hevder at «This is one of the most picturesque routes in Sweden, and will well repay the traveller, and should certainly not be omitted.»³⁸¹ Naturen og det picturesque blir etter hvert knyttet tettere sammen.

Noe mer høyfrekvent er bruken av «beautiful». I førsteutgaven brukes betegnelsen 4 ganger om Göta kanal, men stort sett ikke i tilknytning til beskrivelsen av natur. Et unntak er i beskrivelsen av Lilla Edet ved Trollhättan, der fortellerstemmen i øyenvitneskildringen beskriver: «The wild rocks (...) of singularly fantastic forms covered with *beautiful* lichens, and a long grey moss, with here and there fir trees springing up in every cleft and crevice that gave them room to take root» (min uthevelse).³⁸² Andreutgaven har en beskrivelse som virker inspirert av naturbeskrivelsen fra 1839, men som betegner et annet område, nemlig Vest-Gøtakanalen mellom Viken og Venern: «Trees becomes less abundant, but the lichens and mosses are *beautiful*, and heath and wild strawberries constantly occur» (min uthevelse).³⁸³ I fortsettelsen heter det at «The scenery is flat and *unpicturesque*, but the cultivation proportionately rich, and extensive; and numerous villages and farm houses are seen» (min uthevelse).³⁸⁴ Utsagnet kan virke litt selvmotsignede, men trolig skal picturesque her beskrive for et grøderikt, men ikke malerisk landskap. «Unpicturesque» brukes for øvrig svært sjelden, og forekommer bare en gang i beskrivelsen av landskapet fra Åland retning Åbo i 1858-utgaven. Felles for alle utgavene av Murray fra 1848 og utover er at *beautiful* brukes med svakt økende frekvens, fra 5 i 1848 til 12 i 1883, og er nå stort sett alltid reservert for naturbeskrivelser, som *beautiful* «lakes», «islands», «spots on the banks of the river» og kanalen som en «labyrinth» i eksempler hentet fra 1848.

Mer negative ladde beskrivelser av landskap forekommer for øvrig også andre steder i kildematerialet mitt. Et eksempel er beskrivelsen av landskapet ved Kviteseidvatnet i Telemarkskanalen, som oppfattes å være «of a grander but more gloomy character, owing to its precipitous sides.»³⁸⁵ Kirkebö litt lenger oppe er beskrevet som «one of the most charming

³⁸⁰ Murray 1871, 78, 82

³⁸¹ Murray 1871, 75

³⁸² Murray 1839, 94

³⁸³ Murray 1848, 319

³⁸⁴ Murray 1848 319

³⁸⁵ Murray 1892 37

landscapes in Telemarken, of a mild, not gloomy character», mens ved Bandak, øverst oppe er «The scenery here in gloomy weather (...) somewhat depressing, the lake being bordered by grand hills, with peaks and ridges of fantastic forms on the l.shore».³⁸⁶ I dette tilfellet er det de høye fjellene som i dårlig vær kan skape et dystert uttrykk, samtidig som fjellene i seg selv beskrives som storslåtte. Naturskildringen av fjellene kan gi assosiasjoner til beskrivelsen av det sublime, i form av noe truende, og var tidligere forbundet med noe negativt. At fjell kunne gi et negativt uttrykk, var ifølge Urry et syn som hadde gjennomgått endring. «Even before the end of the eighteenth century the Alps, which had been regarded as mountains of immense inhospitality, ugliness and terror, had become «civilised»».³⁸⁷ Det er imidlertid forskjell på å betrakte en takkete tinderekke i Sveits på avstand og å være omgitt av bratte fjellsider fra en båt på en stor Telemarksinnsjø – naturen oppleves mer påtrengende i det siste tilfellet. Også vannet ble beskrevet som voldsomt i dårlig vær. Her dukker igjen temaet mennesket i naturen opp, men denne gangen i en negativt ladet kontekst, der naturkreftene truer med å overvinne mennesket.

Hva viser en slik analyse? Det kan virke som en reduksjonistisk analyseform å utelukkende telle forekomster av enkeltord for å si noe om endring av begrepsbruk. I behandlingen av mitt eget materiale vil jeg si at dette har vært en fruktbar fremgangsmåte for å tydeliggjøre at det faktisk foregår en svak endring i ordvalg i løpet av turistindustriens formative fase, som man ellers bare vil få «en følelse av» om man nærleser de enkelte rutebeskrivelsene. I tillegg viser analysen at landskapet i områdene jeg har undersøkt oppfattes forskjellig. Dette er selvfølgelig mye på grunn av at landskapene *er* forskjellige, siden vi snakker om ulike geografiske steder, men noe skyldes tydeligvis også at også at naturen ble oppfattet som genuint «norsk» eller «svensk», siden «sublim», når det brukes direkte, er reservert for norske, og i noen tilfeller øynordiske landskap på Island og Færøyene. Til sammenligning er «picturesque» brukt om både svenske og norske forhold – først bare om svenske. I tillegg ser det ut til at begrepet endrer eller utvider anvendelsesområdet sitt. I fremstillingen av fosser ser det ut til at begrepet får en mer klisjéaktig form. Baedekers reisehåndbøker viser en annen tendens i andre fase, der begrepene gradvis går ut av bruk..

Bruken av «sublim» enten direkte eller indirekte er til stede i naturbeskrivelsene av både Rjukanfossen og Gaustatoppen – i motsetning til i beskrivelsene av kanalene, slik den senere analysen viser. Dette kan nok skyldes en oppfatning om at de mest perfekte modellene til det

³⁸⁶ Murray 1892, 37

³⁸⁷ Urry, John. *The Tourist Gaze*, 158

sublime er å finne i naturen. I løpet av 1800-tallet endrer begrepet betydning, en utvikling som kan spores i reisehåndbøkene. Der synes bruken av «sublim» som adjektiv i naturbeskrivelser å ha vært et moteord, i den forstand at det dabber av etter hvert. Ordet er i bruk som en beskrivelse av landskapet rundt Sørfjorden i Hardanger så sent som i 1871, mens det fra og med 1878-utgaven er erstattet med «fine».³⁸⁸ Et ordsøk i pdf-dokumentene av de nedlastede reisehåndbøkene viser at «sublime» opptrer 12 ganger i 1871, mot 5 ganger i 1878 og det forekommer ikke i 1892-utgaven. «Picturesque» er et langt mer høyfrekvent ord, som også holdt seg lenger i bruk, med henholdsvis 156 forekomster i 1871, 108 forekomster i 1878 og 54 forekomster i 1892. Det er særlig fra 1848-utgaven at bruken av begge begrepene tar seg opp, «sublim» opptrer med 4 forekomster i 1839 mot 13 forekomster i 1848, og bruken av «picturesque» viser samme tendens, men med en kraftigere økning, fra 12 til 192 forekomster i samme tidsrom. Tallene er ikke justert for hverken område eller antall sider i den enkelte reisehåndboken, men det er likevel mulig å trekke noen generelle slutninger basert på disse tallene.

I Murrays reisehåndbøker på 1800-tallet synes «sublim» å ha vært et ord som var reservert for de helt spesielle og grandiose naturmøtene, noe som ikke er usannsynlig med tanke på den opprinnelige betydningen til begrepet fra slutten av 1700-tallet. «Picturesque» har på sin side vært en mer generell betegnelse på landskap som var spesielt naturskjønt, og den høyfrekvente bruken kan ha medført at ordet har fått et mer klisjeaktig preg med tiden. Imidlertid trenger ikke ordet sublim bli brukt direkte. Beskrivelsene kan fremdeles lede hen til tankene om det sublime, selv om selve ordet ikke er brukt, som i tilfellet med Trollhättan. Også *silence* er et ord som ofte kan betegne det sublime. Ordet har svært få forekomster i alle Murrays reisehåndbøker, i gjennomsnitt 4 oppføringer i hver utgave. Det knyttes som regel til omtalen av et øde fjellandskap. er det ikke like langt til levende vesener i Stockholmsskjærgården:

At first the boats and barges are very numerous, but these are soon left behind as the steamer enters amongst the islands where *eternal silence* appears to reign, and at times no vestige of a human being or habitation is to be seen, until, upon turning the point of some sequestered nook, a villa or little farm, nestled amongst the trees, and surrounded by patches of fine pasture, prove that the solitude is not so great as it appears to be (min uthevelse).³⁸⁹

Når ordet *silence* brukes ellers i reisehåndboken, er det i sammenhenger som understreker fraværet av liv, men likevel med en dyp ro.

Bruken av «silence» om reisen på Göta kanal skiller seg dermed ut. Søken etter stillheten og den uberørte naturen kan knyttes til ideer om antiturisme som utviklet seg som respons på

³⁸⁸ Murray 1871, 102 og Murray 1878, 61

³⁸⁹ Murray 1871, 77

flommen av turister til kontinentet i første halvdel av attenhundretallet. «Conventions for distinguishing true travellers from mere tourists had already begun to establish themselves by the time that the Victorian transport technologies and bureaucracies appeared on the scene» hevder Buzard.³⁹⁰ Det er vanlig å koble Urrys ideer om «romantic gaze» til den reisende, eller antituristen, og «collective gaze» til turisten. Men er det så enkelt? Hvorvidt et «romantic gaze» egentlig er reservert for at den reisende skal betrakte den storslåtte naturen i ensomhet kan diskuteres. Buzard hevder at «anti-tourists or practioners of «the romantic gaze» required the crowd they scorned and shunned, for they built their travellers' identities in opposition to the crowd.»³⁹¹ Han mener at «absolute solitude is not marketable», og at antituristen skaper et bilde av seg selv som kan bli sett og beundret, og slik få verdi: «Even celebrated moments of solitude (for example, in travel books) must be seen as in some measure *existing to be celebrated*» (kursiv i original).³⁹² De reisendes møte med Trollhättefallene fungerer på mange måter som en fremvisning av idealadferd i møte med fossen.. Fortellerstemmen er oppmerksom på de andre passasjerene, som fremstilles som mindre reisevante og erfarne enn dem. I møtet med fossen oppfører de seg i sin ensomhet litt som om de har et publikum:

The brink of the water appeared to offer a finer view of the whole descending column, and accordingly down we sprang amid the moss and heather, to gain the desired spot; while our companions, who had by this time rejoined us, shrunk from attending us in our headlong descent.³⁹³

Utviklingen av Murrays reisehåndbøker i turistindustriens formative fase er interessant. Reisehåndbøkene henvender seg i alle utgaver like mye, om ikke mer, til reisende og antiturister fremfor turister. Samtidig er reisehåndbøkene en del av den turistindustrien som antituristene kommer til å forakte. Gjennom å sitere forfattere og diktere, og Byron i særdeleshet, appellerte Murrays reisehåndbøker både til allerede kunnskapsrike reisende i øvre middelklasse, men bidrog også til å utdanne de antatt mindre kultiverte i middelklassen for øvrig, som etter hvert begynte å reise, også til Norge. Det bidro igjen på sikt til to ting – at antituristene tok mer avstand til Byronske referanser,³⁹⁴ men også at disse referansene når de ble popularisert og stadig gjentatt fikk et stivnet og stadig mer klisjéfylt uttrykk.

4.2.4 Bruken av sublime, picturesque og beautiful i andre fase

³⁹⁰ Buzard, James. *The beaten track*, 81

³⁹¹ Buzard, James. *The beaten track*, 153

³⁹² Buzard, James. *The beaten track*, 153

³⁹³ Murray 1839, 95

³⁹⁴ Buzard, James. *The beaten track*, 13

Om man sammenligner reisehåndbøkernes ordvalg i de to fasene er det noen tydelige tendenser i materialet. For det første er det en markant endring i forekomsten av alle ordene fra første til andre utgave (1839-1848). Dette skyldtes at reisehåndboka endret både form og innhold kraftig fra første til andre utgave. Konsentrerer vi oss om den første fasen, der bare Murrays reisehåndbøker eksisterer, ser vi en gradvis nedgang i bruken av ordet *picturesque* som beskrivelse. Dette gjelder uavhengig av om vi ser på fellesutgaver eller nasjonsspesifikke utgaver. (Om vi slår sammen tallene for de nasjonsspesifikke utgavene i omtrent samme tidsrom får vi også omtrent tilsvarende tall som fellesutgaven som er gitt rett før.) Bruken av sublim er lavfrekvent, reservert for de store anledninger, og blir halvert fra 1871 til 1878. Bruken av beautiful ser ut til å overta for ordet picturesque. Dette skiftet skjer mellom fellesutgavene i 1858 og 1871.

Omtalen av landskap (scenery) holder seg stabilt høy i hele perioden, noe som er forventet, da Murray selv fremhever viktigheten av å se vakkert landskap på tur, særlig i Norge. Ser vi på utviklingen i den andre fasen i Murrays reisehåndbøker, er det tydelig at noe skjer mellom 1880- og 1892-utgaven. Det skyldes nok igjen at reisehåndboka har endret form i dette tidsrommet., men kan også være et signal om endret interesseområde. I den norske varianten er det en halvering i forekomsten av «picturesque» fra 1880-1892, samtidig som det er en noe svakere oppgang av «beautiful». Samtidig viser bruken av ordet «scenery» gjennom hele fasen en form for konstant, eventuelt en svak oppgang i både første og andre fase, frem til 1892-utgaven. Da er det også her en nedgang, fra 205-166 forekomster. Det er en mulig indikasjon på endring av interesseområdet endres, slik at «scenery», som for Murray er en del av formålet med å reise, blir mindre viktig i den andre fasen, omtrent samtidig som masseturismen til Norge øker for alvor. I Murray var det også mulig å se en endring i interesseområde basert på titlene i rutebeskrivelsene, der fosser ble mindre populære, mens fjorder og fjell ble tydeligere i reiserutene. Det indikerer også tendenser i utviklingen av turistindustrien.

Om vi så sammenligner med Baedeker, er det den samme gradvis nedgangen i forekomstene av picturesque, beautiful, sublime og scenery. Nedgangen fortsetter frem til 1912, og er mer enn halvert, sammelignet med tallene for 1879-utgaven. I 1892-utgaven brukes beautiful noe oftere enn picturesque. *Picturesque* er noe mer brukt i utgavene etter 1900, men det er nedgang i bruken av begge ord. *Scenery* har også en gradvis nedgang.

For de norske utgavene av Yngvar Nielsener er ikke tallmaterialet like klart, men dette beror mest på størrelsen av utgavene. Noen av utgavene er forkortet, mens andre ikke er det. Her må man i stedet se på bruken av det enkelte ordet i sin kontekst for å trekke noen klare konklusjoner. Det som synes tydelig, er at det er andre ord enn pittoresk og sublim som brukes

i naturskildringer, noe som kanskje ikke er så rart, siden tradisjonen for *picturesque travel* var en britisk, ikke norsk.

4.3 Den andre fasen (1879-1914)

Basert på begrepsanalysen av *picturesque*, *beautiful*, *sublime* og *scenery*, var det markerte endringer i ordvalgene både i første og andre fase. Den første endringen, fra 1839-1848 kan forklares i etableringen av reisehåndboken som form fra Murrays side. Utgaven fra 1839 hadde mer egenprodusert tekst og mindre utdrag fra reiseskildringer. Formalisering av formatet var trolig påvirket av hvordan særlig Murrays tyske konkurrent Baedeker utformet sine reisehåndbøker i perioden før. Det skjer en ny endring av formatet i andre fase. Rundt 1892 gjør både Murray og Baedeker synlige endringer i sine reisehåndbøker som påvirket form og innhold. Samtidig viser Baedekerbøkene en tydelig tendens, der det er en nedgang i bruken av ordene *picturesque*, *beautiful*, *sublime* og *scenery*, som for Murray var nøkkelbegreper i beskrivelsen av naturen. Betyr det at naturen blir mindre viktig i reisehåndbøkene? Den følgende analysen tar for seg andre fase. Her ligger hovedvekten på Telemarkskanalen og Rjukan, mens fremstillinger av Trollhättan og Göta kanal trekkes inn enten som en kontrast, eller for å understreke en tendens.

4.3.1 Rjukan – mellom foss og fjell

«Med undtagelse af Rjukanfossen har man her ingen Scenerier af første rang», skriver Yngvar Nielsen i 1879 om en rundtur på Østlandet.³⁹⁵ Ser vi på fremstillingen i reisehåndbøkene, ble Rjukanfossen stadig viktigere som turistattraksjon i løpet av 1800-tallet, og kanskje den viktigste naturattraksjonen på Østlandet. Rjukanfossen gikk Murrays reisehåndbok fra å knapt være nevnt i 1839-utgaven til å få en egen rutebeskrivelse i 1878-utgaven: «Hitterdal to Jamsgaard, by the Rjukan Fos». Tidligere hadde den bare vært en del av ruta «Christiania to Bergen (c) through Drammen, Kongsberg, over Tellemarken, and the Hardanger». Innholdsfortegnelsen i samme reisehåndbok viser også hvilke andre naturattraksjoner som ble sett på som viktige, gjennom å nevnes med navn i rutetittelen. Fosser som nevnes er Vøringsfossen, Skjeggedalsfossen, Hønefoss og Sarpfossen. I tillegg nevnes Hardanger- og Sognefjorden, samt Jostedalsbreen og fjellene Snøhetta og Nordkapp. Når man i dag regner

³⁹⁵ Nielsen 1879, xxiii. Dette reiseforslaget går fra Kristiania via Gjøvik til Kongsberg, Tinnoset via Heddal, Krokan (ved Rjukanfossen), Skien og tilbake til Kristiania.

fjord og foss, bre og fjell blant Norges viktigste naturattraksjoner var dette altså godt illustrert og etablert gjennom en innholdsfortegnelse i en reisehåndbok fra 1878.

Fosser blir imidlertid mindre viktige som naturattraksjoner i den andre fasen. I overgangen til andre periode er det et tydelig skifte i interesseområde, der bevegelsene går fra *foss* til *fjord* og *ffjell*. I 1880-utgaven av Murray er mange nye mindre fjorder nevnt med navn i rutetitler, noe som gjenspeiler en kjent økning i fjordturisme i samme tidsrom Det er også tydelig at interessen for fjellsport, blant annet p.g.a. britiske pionérer som Slingsby, hadde økt. Den nye rutebeskrivelsen «THE JOTUNHJEM, Giant Mountains. Ascent of Galdhøpiggen, Glitretind» illustrerer at fjellene lokket – og da særlig de spisse tindene i Jotunheimen.³⁹⁶ Nielsen, som sjelden tyr til internasjonale sammenligninger, beskriver utsikten fra Galdhøpiggen som «den ophøjede norske Fjeldnatur i sin fulde Vildhed» der «De højeste Fjelde i Landet ligger her for ens Fødder ligesom Bølger paa det oprørte Hav. Et tilsvarende vildt Panorama kan alene frembyde sig fra de højeste Alpetoppe.»³⁹⁷ Gaustatoppen, det kjegleformede fjellet i Telemark på veg til Gaustatoppen, ble i motsetning nedvurdert hos både Murray og Baedeker i 1892-utgavene: Murray når han omtaler et panorama «not equal to expectation»³⁹⁸, Baedeker i den korte kommentaren «view disappointing».³⁹⁹ Begge hadde omtalt Gaustatoppen i mer rosende ordelag i tidligere utgaver.

I Murrays 1892-utgave er Rjukan den eneste fossen som gjenstår med navn i rutetittelen. Dette indikerer viktigheten den hadde fått som reisemål. Forbedring i infrastruktur, som jernbane mellom Christiania og Kongsberg, samt dampskip på Tinnsjø, kombinert med den relative nærheten til hovedstaden kunne være forklaringer på at reisemålet steg i popularitet. Samtidig kan både reisehåndbøkene selv og turistenes ønsker påvirke en attraksjons verdi. Reisehåndbøkene kan gjøre innholdsmessige valg i rutebeskrivelsene, begrunnet i turistenes ønsker, i form av tilbakemeldinger, som innsendte endringsforslag. Minst like ofte er valgene begrunnet i hva turistindustrien selv ønsker å fremheve, i noen tilfeller lokalt, men for Murray og Baedeker mest med utenfraperspektivet, der det gjøres en vurdering av hva som skaper de beste og mest effektive rutebeskrivelsene. Omtale i reisehåndboken ga som regel økt besøk. Noen ganger kunne dermed mindre attraksjoner «låne kredibilitet» av mer kjente tilfeller. Blant annet gikk to andre fosser gikk også under navnet «Rjukanfossen». Om navnet har oppstått lokalt, av reisende, eller et sted i turistindustrien er uklart, men på veg fra Bandakslid «up a

³⁹⁶ Murray 1880, ix.

³⁹⁷ Nielsen 1879, 327.

³⁹⁸ Murray 1892, 44.

³⁹⁹ Baedeker 1892, 27.

splendid and romantic zigzag road» fant man *Lille* («small») *Rjukanfos*.⁴⁰⁰ I retning Haukeli nevnes det at «one of the rapids of which is called the *Rjukanfos*, the third of its name in Norway». ⁴⁰¹ Begge lå godt plassert i tilknytning til den nye gjennomfartsåren Telemarkskanalen-Haukelivegen.

(1)Fremstillingen av Rjukanfossen før 1908

Fremstillingene av Rjukanfossen i reisehåndbøkene har til å begynne med klare likhetstrekk med en del av skildringene i første fase. Med gjenkjennelig ordvalg beskriver Murray det picturesque og grøderike landskapet på veg til Rjukan, der den reisende trenger stadig dypere inn i den vakre Vestfjorddalen.

The scenery increases in beauty the farther the traveller penetrates up the valley, until he reaches the fos which terminates it. There is a look of well-to-do comfort in the picturesque brightly coloured hamlets dotted everywhere about in the midst of smiling corn-fields and luxuriant pasture land.⁴⁰²

Her er det er frodig, men ukjent natur som venter. Naturskildringer av denne typen, der man «trenger inn» i det ukjente, har i likhet med det å «bestige» eller «ta i besittelse» en form for erotiskklingende undertone som ikke var tilfeldig i sammenhengen, og minner om erobringmetaforikken som ble vanlig i fjellturismen på omtrent samme tidspunkt.⁴⁰³

Fremhevingen av infrastruktur ved turistattraksjoner er et signal om at stedet er mye besøkt av turister. Fossen lå rett ved Krokan, Turistforeningens første eiendom i Norge, der man på et par minutter kunne gå ned til fossen. Murray fremhever hvordan Turistforeningen har laget en «excellent path, descending the side of the valley down to the foot of the waterfall». ⁴⁰⁴ Også Nielsen beskriver en ny tilrettelegging på utkikkspunktet, der det tidligere lå en stein man kunne stå på for å få bedre utsyn over motivet. «Denne [Sten] er nu falt ned. Man staar aldeles sikkert, med Rækverk foran sig.»⁴⁰⁵ Steinen som det vises til, er avbildet på flere kjente trykk av fossen, for eksempel «Rukjanfoss i Tellemarken» fra Norge Illustreret i Tegninger (1853).⁴⁰⁶ Både Nielsen og Murray gir beskrivelser av fossen som er knyttet til det

⁴⁰⁰ Murray 1892, 37-38

⁴⁰¹ Murray 1892, 39-40

⁴⁰² Murray 1880, 98

⁴⁰³ Se Øverland, Signy Alvsåker. «'Off to the Fjeld!' Jotunheimen sett med britiske øyne 1835-1904» i *Fortid* 1/2020 Identitet. 18.05.2022. <https://www.fortid.no/artikler/2020/1-2020-identitet/overland-off-to-the-fjell.html> og Fjågesund, Peter, og Ruth A. Symes. *The northern utopia*, 289

⁴⁰⁴ Murray 1880, 99

⁴⁰⁵ Nielsen, 1880, 199

⁴⁰⁶ Tønsberg, Chr. *Norge fremstillet i tegninger: Med oplysende text*. Christiania: Chr. Tønsberg, 1853, 39. 27.05.2022 http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2014091228001

naturestetiske begrepsapparatet. Nielsens beskrivelse har klare allusjoner til det sublime, gjennom vektleggingen av loddrette klippevegger og den dype avgrunnen:

Rjukans fald, der angives til en Højde af 245 Meter, er meget imponerende, maaske det mest storartede i Europa. Vandet falder lige udover en næsten lodret Klippevegg ned i Dybet, hvor dets gjenlyd stedse høres som en rullende Torden. Det stiger igjen som Damp op i en Søjle, medens de brusende Bølger i den dype Afgrund syder under ens Fødder. Det er den storartede norske Natur som i sin fulde Vildhed her træder Beskueren imøde. Fossen indbyder til at komme nærmere. Dette lader sig ogsaa, skjønt ikke uden stor Vanskelighed, gjøre ved at følge den smale Vej, der under Navn af **Maristien** gaar tilhøje langs med den bratte Fjeldvæg.(fet skrift i original).⁴⁰⁷

Denne skildringen har enkelte likheter med Nielsens naturbegeistrede beskrivelse av Galdhøpiggen, der den «fulde Vildhed» for Nielsen betegner det ypperste av norsk natur. Det er også likheter med beskrivelsen av Trollhättedefallene fra Murrays 1839-utgave. Fossen innbyr til å komme nærmere – men her uten naturmystikk som undertone – det er heller kreftene i fossen som vektlegges. Igjen kan vi se eksempler på et transnasjonalt motiv i ønsket om å bli ett med naturopplevelsen, som selvfølgelig også kan spores til romantikkens tanke om å bli ett med naturen, og «Mennesket i naturen»-temaet fra første fase. Murrays beskrivelse fungerer som en interessant motsetning, når han heller enn å beskrive den ville fjellnaturen som Nielsen fremhever, er opptatt av hvordan «the situation and colouring are exceedingly striking, and combine more of the artistic element than any other waterfall in Norway». Murrays beskrivelse er ordrik, og så å si den samme som i slutten av første fase. Hans blikk på fossen bærer preg av følelsesmessig og ettertenksom avstand til motivet, sammenlignet med Nielsen, som heller lar seg oppsluke av det. Likevel gir begge beskrivelser unektelig assosiasjoner til romantiske temaer.⁴⁰⁸ Murrays taktomslag i 1892-utgaven er derfor påtagelig, når fossebeskrivelsen er betraktelig komprimert i innhold:

It is considered to be one of the finest in Europe; for, apart from its grand surroundings, it has a sheer fall of about 800 ft., and when in volume certainly presents a magnificent aspect. The effect is still more striking from a point lower down, which only the hardy should attempt to reach.⁴⁰⁹

Trolig er Murrays beskrivelse påvirket av Baedekers. Hans beskrivelse av fossen er nemlig komprimert i både 1879- og 1892-utgaven, og fossen går fra to til en stjerne i de samme utgavene, noe som kanskje er med på å understreke at fosser ikke lenger var ansett som like interessante attraksjoner på slutten av 1800-tallet. Innholdsmessig er Baedekers og Murrays beskrivelser relativt like:

⁴⁰⁷ Nielsen 1879, 199

⁴⁰⁸ Murray 1880, 99

⁴⁰⁹ Murray 1892 45

The scene is stupendous in the early summer, when the river is swollen with melted snow. The adjuncts of the fall are also very picturesque. Our point of view is 500 yds. from the fall, but it is not advisable to approach nearer, as some of the projecting rocks are not very secure. A well-defined path (rather slippery in wet weather), which the traveller should not quit, descends into the valley (10 min.), affording a view of the fall from below.⁴¹⁰

Stien som ikke burde gås til endes, var naturligvis den berømte «Mari-stien», der sagnet om ulykkelige Mari frem til Murrays 1892-utgave var representert i reisehåndboka. Her ser vi et interessant eksempel på fremstillingen av forholdet mellom natur og teknologi. I 1892 var Mari-stien i ferd med å bli erstattet med en kjøreveg, noe Nielsen også omtaler året etter.⁴¹¹ Han viser lite nostalgi over at den gamle stien er i ferd med å forsvinne: «Maristien er nu i sin første Del omtrent forsvunden, medens det nye Veianlæg endnu ikke er fuldendt. Udsigten fra dette meget storartet. Hvad er igjen av Maristien ligger noget høiere.»⁴¹² Veggen blir brukt som et nytt, og sikrere utkikkspunkt til fossen, med «storartet» utsikt. Den nye veien får dermed også dobbelt funksjon – som tilgang til landskapet, og som utsiktssted.

Nettopp interessen for nye veier kan være en innfallsvinkel til å forstå fremstillingen av ny teknologi i reisehåndbøkene. Hos Baedeker er det en tendens til at når teknologien er ny, blir attraksjonen belønnet med flere stjerner, men denne interessen har en tendens til å falle fort. Baedeker gir for eksempel noe overraskende Gorsvingane på Haukelivegen to stjerner i 1882-utgaven, en stjerne i 1889-utgaven, og i 1892-utgaven er det ingen stjerner igjen.⁴¹³ Det er kombinasjonen utsikt og imponerende vegarbeid i et fjellparti som synes å imponere. Dette er også tydelig hos Nielsen: «Det nye Veianlæg er pragtfuldt. Det byder en Række af Overraskelser, idet det i dristige Slyngninger synker jævnt nedover langs Gjuvet og forbi dette».⁴¹⁴ «Menneske mot natur»-temaet kommer igjen, men nå er det ikke kanalbyggere, men vegingeniører som imponerer. De nye veiene bidro til å endre landskapet både fysisk og visuelt, og det var ikke bare reisehåndbøkene som hadde en slik interesse for endret visuell geografi. Gjesvik har vist hvordan landskapsfotografen Knudsen, som også solgte mange fotografier til turister, også portrettet ulike aspekter ved vei og landskap: Veien som tilgang til landskapet, veien som motiv og veien som utsiktssted.⁴¹⁵

Murray viste en annen tilnærming til de nye veiene. Ved flere anledninger fremhever han «romantic zigzag roads» i landskapet.⁴¹⁶ Det kan skyldes en arv fra den pittoreske teorien

⁴¹⁰ Baedeker 1892, 29

⁴¹¹ Murray 1892, 45

⁴¹² Nielsen 1893, 68

⁴¹³ Baedeker 1882, 30, Baedeker 1889, 30, Baedeker 1892, 93

⁴¹⁴ Nielsen 1893, 250

⁴¹⁵ Gjesvik, Torild. *Fotograf Knud Knudsen: Veien, reisen, landskapet*. Oslo: Pax, 2018, 77

⁴¹⁶ Murray 1892, 37-38

på slutten av 1700-tallet, der veiens linjeføring var et tilbakevendende tema.⁴¹⁷ Der Murray i så fall hadde et blikk for «the line of beauty» og «the line of grace», lar Baedeker og Nielsen seg heller imponere av det storslagne. Denne interessen har de til felles også i fremstillingen av kanalarbeidene på Telemarkskanalen. Men når det kommer til Rjukanfossen og det fremvoksende Rjukan etter 1908 viser de en svært ulik tilnærming til det endrede naturlandskapet og den nye teknologien.

(2)Fossen som forsvant

Det er ikke bare beskrivelsen av ny teknologi som raskt mister stjerner hos Baedeker. Rjukanfossen gikk fra to til en stjerne mellom 1879 og 1892. Det samme skjedde også ved Trollhättan, noe som kan understreke at fosser ikke lenger var like populære som reisemål.⁴¹⁸ I 1899-utgaven av Baedeker har Rjukanfossen fremdeles en stjerne og omtales som «magnificent».⁴¹⁹ Den er fremdeles ansett som en viktig turistattraksjon, i det den også nevnes i rutetittelen⁴²⁰ Etter at Rjukanfossen ble lagt i rør, ble det for mange av mindre interesse å dra til dette området. Dette understrekes i tittelen på Baedekers rutebeskrivelsene. I 1909-utgaven, som er den første etter at fossen ble lagt i rør, er tittelen på ruta endret. Innledningsvis fremheves det at «A visit to the Bjukanfos (p. 30), which has been sadly spoiled by the electric and saltpeter works, will hardly pay any more.»⁴²¹ Samtidig ser vi av reisehåndboka at infrastrukturen blir bygget ut på grunn av den nye industrien: «New railwaylines are being constructed from Notodden to Tinoset and from Fagerstrand to Fosso (p. 29), on account of these works. The two lines will then be connected by large ferry boats on the Tinsjö.»⁴²²

Hvordan fremstilles så forholdet mellom natur og teknologi etter at Rjukanfossens største løp er lagt i rør? Baedekerreisehåndbøkene kunne ellers gjerne omtale ny industri som en severdighet, slik Telemarkskanalen ble. Dette er imidlertid vanskeligere når det skal skje på bekostning av at en stor turistattraksjon blir ødelagt. Reisehåndboka løser problemet ved å omtale den nye teknologien i en verdinøytral beskrivelse. «The **Rjukanfos** ('reeking' or 'foaming fall'), formed by the Maan-Elv, takes two leaps into the ravine, one of 65 ft., the other

Gjesvik, Torild. *Fotograf Knud Knudsen*, 153. Ideen kan spores tilbake til Hogarth, William. *The analysis of beauty. Written with a view of fixing the fluctuating ideas of taste*. London, 1753, der han lanserer begrepene «the line of beauty» og «the line of grace». Hogarth utforsker linjeføring både i kunsten og naturen, og hevder at buktende og slyngende linjer har en spesiell appell.

⁴¹⁸ Baedeker 1892, 258.

⁴¹⁹ Baedeker 1899, 30.

⁴²⁰ Baedeker 1899, 26 «From (Christiania) Haugsund to the Hardanger Fjord via Kongsberg and the Rjukanfos.»

⁴²¹ Baedeker 1909, 27

⁴²² Baedeker 1909, 27

of 492 ft. The upper fall, the Kvemhusfos, is used for generating electricity». Videre kommenteres det at «A tunnel is being constructed to divert the whole volume of water to supply a factory where saltpetre is made by the new electric process».⁴²³ Fossen Tinfos, på veg til Rjukanfossen, har fremdeles beholdt sin stjerne, og Baedeker opplyser om at den «supplies several factories with motive power. One of these manufactures saltpetre from the nitrogen of the air by means of electricity, according to the process of the Norwegian engineers Birkeland and Eide.»⁴²⁴ Hverken den nye teknologien eller det tidligere så storslåtte fossefallet blir betegnet med positivt eller negativt ladde ord, og det eneste som legger føringer for leseren er dermed kommentaren innledningsvis i rutebeskrivelsen, som ikke er knyttet til selve stedet. Baedeker unngår dermed å støte reisende som er teknologiinteresserte, eller av andre grunner velger å oppsøke stedet. Det balanserte perspektivet forsøkes holdt også i 1912-utgaven, når Baedeker gjennom to innskutte leddsetninger kommenterer: «A visit to the Rjukanfossen, which has been sadly marred by the electric and saltpetre works, interesting enough by themselves, may be combined with this route. Igjen er beskrivelsen av industrianleggene informative, med referanse til produksjonstall, før det noe kritisk kommenteres, at Rjukanfossen «has been robbed of most of its water, by the conduit mentioned above.»⁴²⁵

Forholdet mellom natur og teknologi fremstilles noen få ganger i reisehåndbøkene som en direkte konflikt, mellom vakker natur på den ene siden og teknologi og fremskritt på den andre. I Murrays reisehåndbøker skjer det en endring i hvordan denne konflikten fremstilles fra første til siste fase. I første fase beskrives sagbrukene ved Trollhättefallene kritisk: «The heaps of sawdust, together with the coarse nature of the buildings, certainly do not contribute much to increase the solemn grandeur of the scene», men det argumenteres likevel for at naturtilbedelse og teknologi kan kombineres: «(...) in fact there are points of view from which nothing but the boiling waters and the wild mountain rock, which forms their bed and boundary, can be seen».⁴²⁶ Konteksten i rutebeskrivelsen forsterker imidlertid kritikken gjennom at utsagnet er plassert midt i hoveddelen av en lengre naturskildring, der kritikken av sagbrukene står sammen med en informativ beskrivelse av Wenern og det målbare landskapet, som lengde, bredde og fallhøyde, slik at kontrasten til det ekspressive og emotive språket i de romantiske naturskildringene før og etter oppleves sterkere.

⁴²³ Baedeker 1909, 30

⁴²⁴ Baedeker 1909, 28

⁴²⁵ Baedeker 1912, 30

⁴²⁶ Murray 1839, 96

I andre fase legger Murray til en opplysning om at «the various mills are worked by the falls, which represent an amount of actual energy which has been estimated at 225 000 horse-power».⁴²⁷ Gjennom å oppgi høye produksjonstall understrekes samfunnsnyttens, og blir slik et indirekte argument for at fremskrittet må triumfere, slik også mennesket har seiret over naturen. Samme indirekte argumentasjon benytter Nielsen seg av. I 1908-utgaven fremheves det hvordan Notodden Salpeterfabrikk utnytter 30000 hestekrefter fra Svælgfossen, og 1912-utgaven fremhever at Svælgfoss, Lienfoss og Tinfosg til sammen representerer «ca 80 000 elektriske Hestekrefter, som benyttes til Fremstilling af Kalksalpeter og andre Stoffe efter den Birkeland-Eydske Metode».⁴²⁸ For Nielsen har altså teknologien kommet for å bli. I 1908-utgaven skriver han med begeistring om jernbanen som har kommet, og om hvor den nye fabrikk, Saaheim, tenkes anlagt. Han omtaler også hvordan «Notodden er nu et stærkt bebygget sted, med regulerende Gateanlæg o. Lign»⁴²⁹ Igjen gjøres en internasjonal sammenligning, denne gang med USA, i omtalen av hvordan byen har «skudt en rask, næsten amerikansk Vækst, idet den nye Storindustri har skaffet mange Folk godt og stadigt Arbeide.»⁴³⁰ Sammenligninger av internasjonalt format brukes av Nielsen bare i sammenhenger der han ønsker å fremheve det eksepsjonelle ved enten norsk natur eller teknologi. Ellers er sammenligningsgrunnlaget i Norge – det er nemlig her naturen i utgangspunktet er vakrest.

I likhet med Baedekers 1909-utgave beholder Nielsen sin rutebeskrivelse til Rjukanfossen i både 1908- og 1912-utgaven. Han er langt mindre kritisk enn Baedeker til de teknologiske fremskrittene som har fått fossen til å forsvinne, og at «De storartede Ingeniørarbeider (...) kommer at give de østlige Dele af Telemarken en aldeles ny Interesse.»⁴³¹ Denne påstanden fremført i en reisehåndbok er interessant, sett i sammenheng med at han tidligere har hevdet at man med unntak av Rjukanfossen har «ingen Scenerier av første Rang» på Østlandet.⁴³² Skal ny teknologi erstatte gammel natur som attraksjon? Slik kan det nesten virke, om man ser på den lite sentimental beskrivelse av fossen som ble borte:⁴³³ «Efter Krokan fra Veien storartet Udsigt mot det, som før var Rjukan (105 m). Veien ligger i den bratte Fjeldvæg, der, hvor tidligere **Maristien** gik; denne er gjennom det nye Veianlæg ganske

⁴²⁷ Murray 1883, 84.

⁴²⁸ Nielsen 1912, 77

⁴²⁹ Nielsen 1908, 62

⁴³⁰ Nielsen 1912, 77

⁴³¹ Nielsen 1908, 59

⁴³² Nielsen 1879, xxiii.

⁴³³ Rune Slagstad har kalt Niensens reaksjon på Rjukanfossens industrielle transformasjon en transformasjon uten melankoli. Slagstad. «Professorturisten» (93-114), 111.

bortmineret (...)).⁴³⁴ De store ingeniørarbeider har allerede i 1908 «forandret det hele Landskab, først af alt Rjukan», der vannet fra elven skal ledes i en tunnel og ledes frem til kraftstasjonen, der den skal frembringe salpeter. Avslutningen reflekterer noe over hva som har gått tapt, og får dermed et et visst sentimentalt preg, før det slås triumferende fast at mennesket har overvunnet naturen:

Men paa denne Maade er den gamle Rjukan saagodtsom Forsvunden. Kun sparsomme Draaber risler nu nedover den bratte Fjeldvæg, som de sidste Levninger af den fordums stolte Foss. Ingeniørene har tæmmet og undervunget Naturen; det er nu hovedsagelig de store tekniske Arbeider, midt i en vild Natur, som Aftvinger Besøgerne Interesse.⁴³⁵

Nielsens beskrivelser minner om «fra kamp til seier-beretningen» av ingeniørarbeidene på Göta kanal i 1839. Forskjellen er avsenderens perspektiv. Der Murray hadde et utenfraperspektiv, der formålet «bare» var å formidle en stor ingeniørbragd, bidrar Nielsens innenfraperspektiv til å overbevise leseren om at naturen må vike – med teknologien skal gamle Norge bygges. I realiteten plasserer Nielsen seg som midt i det som skulle bli en stor nasjonal uenighet, kampen om rettighetene til fossene. Paradoksalt nok kjempet Nielsen som formann i Turistforeningen (1890-1908) for naturvernstanken, og mot at fosser skulle bli lagt i rør fra slutten av 1800-tallet, og skaffet DNT servituttet på Skjeggedalsfossen og Tyssedalstrengene i Hardanger i 1898.⁴³⁶ Men med Rjukanfossen var det altså annerledes. «Ved Rjukanfossen gjorde Nielsen en ny erfaring. Produksjonslandskapet var også et opplevelseslandskap, der naturbeherskelse og naturopplevelse ble ett gjennom naturens og teknikkens storhet.», hevder Slagstad.⁴³⁷

Ikke bare teknologiens storhet begeistret Nielsen. Han beskriver også den nye byen som vokser frem, som et mirakel, der det tidligere bare var en liten bygd. «Paa Saaheim har Rjukanfossen forvandlet alt», slår Nielsen fast i 1912-utgaven⁴³⁸ Sentrum av dagens Rjukan kalles i 1912-utgaven for Saaheim, og var et sted med 4000 innbyggere, som stort sett jobbet på salpeterfabrikkene. Han beskriver hvordan det «Omkring [fabrikkene] og paa den andre Side af Elven ligger den nye By med sine vakre Administrationsbygninger, Funktionær- og Arbeiderboliger, og man er i en Foregangsby med fuldt moderne Indretninger».⁴³⁹ Den nye byen som Nielsen beskriver var nøye planlagt. Eyde bygget ut fra en tanke om at byggene ikke skulle skjære med det øvrige landskapet. Geir Stian Ulstein peker på hvor viktig arkitekturen var for Sam Eyde, både da han fikk tegnet de monumentale fabrikkbygningene på Vemork og Saaheim,

⁴³⁴ Nielsen 1908, 66

⁴³⁵ Nielsen 1908, 66

⁴³⁶ Slagstad. «Professorturisten», 108

⁴³⁷ Slagstad. «Professorturisten» (93-114), 111

⁴³⁸ Nielsen 1912, 75

⁴³⁹ Nielsen 1912, 75

men også det noe mer nedtonede Admini, i tillegg til de ulike stasjonsbygningene på den nye toglinja.⁴⁴⁰ Fremstillingen av industrien som vakker fikk Eyde også drahjelp til fra den aldrende kunstneren Theodor Kittilsen, som ellers var godt kjent for å ha illustrert Asbjørnsen og Moes eventyr.

Kittilsen skulle dokumentere Sam Eyde, Norges egen Askeladd, sitt industrieventyr. I perioden 1907-08 malte Kittilsen på oppdrag fra Eyde fem akvareller fra utbyggingen av kraftverket Svælgfoss, der han formidlet fosseutbyggingen med sitt eget nasjonalromantiske uttrykk. For første gang i Norge ble natur og teknologi fremstilt på denne måten i malekunsten.⁴⁴¹ Akvarellene fikk tittelen «Fossen», «Grunnarbeide», «Dammen», «Svælgfos» og «Markens grøde», og akvarellserien forteller et eventyr med lykkelig slutt. Sam Eyde fremstilles som en moderne Askeladd som betrakter fossen, før arbeiderne temmer naturen med sine byggearbeid. I bildet av dammen er Stortinget avbildet som Gaustatoppen. Eyde skal ha kommentert at det var «Stortinget som hadde våknet av sin søvn og begynner å ergre seg over at noe stort er blitt til her i landet». «Svælgfos» viser mennesket som temmer naturen, der «dumheten» og «misunnelsen» er personifisert i fjellssidene. Akvarellserien har en for noen overraskende slutt. Det er fruktbarheten som følge av kunstgjødselet som fremstilles i et motiv med kornåker og blå himmel.⁴⁴² Maleriene er bokstavelig talt billedliggjøringen av dissonansen vi finner i moderniteten, men der mennesket i løpet av serien beveger seg fra å være i naturen, til å være mot, eller over den, før det til slutt igjen lever i pakt med naturen, som et resultat av den nye teknologien.

Nielsen selv kjempet for å bevare Rjukan som turistattraksjon, men nå med nytt interesseområde. «Der gjøres stadig Forsøg paa at bevæge Reisende til at ikke overnatte ved Rjukan», skrev Yngvar Nielsen i 1908, «men ingen behøver at agte derpaa.»⁴⁴³ I 1912 hevdes det at «En «Rjukantur er en af de mest lønnede Udflugter, man kan gjøre i det sydlige Norge».⁴⁴⁴ I tillegg til å se Rjukanfossen, som ennå har «Vand nok til at gjøre den Interessant» vendes nå de reisendes oppmerksomhet mot Gaustatoppen.⁴⁴⁵ Fjellet, som er tydelig landemerke på avstand har en utsikt som han i sine første reisehåndbøker nedvurderte som «meget vid, men kun lide indbydende. Man seer ud over de uendelige Højfjeldsplateauer i deres sørgelige

⁴⁴⁰ Ulstein, Geir Stian, og Ulstein, Tor Simen. *I hjertet av Rjukan*, 46-47

⁴⁴¹ Ulstein, Geir Stian, og Ulstein, Tor Simen. *I hjertet av Rjukan*, 79

⁴⁴² *Industriarven*. Theodor Kittelsens Svelgfoss-serie, 29.05.2022.

<https://industriarven.no/event/theodor-kittelsens-svelgfoss-serie/>

⁴⁴³ Nielsen 1908, 65

⁴⁴⁴ Nielsen 1912, 73

⁴⁴⁵ Nielsen 1912, 76

Ensformighed.»⁴⁴⁶ I 1912 har utsikten fra toppen bedret seg betraktelig, når den beskrives som «meget vidstrakt og overvældende.»⁴⁴⁷ I tillegg kan de reisende overnatte i en hytte på toppen, bygget av Skien-Telemark Turistforening og få «faa fuldt Stel».⁴⁴⁸ Turister i 1912 vil ha det makelig.

4.3.2 Telemarkskanalen – bindeleddet mellom øst og vest?

(1)Etableringen av en naturmytisk geografi

Kanalbåtbeskrivelsen av Telemarkskanalen før slusene ved Vrangfoss åpner har få attraksjoner. Norsjø omtales som «a picturesque lake», og den eneste attraksjonen som er nevnt med stjerne mellom Skien og Dalen er *Bandaksvand, «enclosed by imposing mountains of considerable height, and well stocked with trout and other fish». I utgavene fra 1882-1912 fremheves Ravnejuv som attraksjon, med en stjerne. Fra den loddrett klippen med «a superb view», kan man kaste lette ting utenfor som blir ført tilbake igjen med luftstrømmen.⁴⁴⁹ Motivet blir siden også kjent fra postkort, trolig som en konsekvens av at det nevnes i reishåndbøkene (se vedlegg). Ingen av beskrivelsene Baedeker gir av attraksjonen i perioden (1882-1912) gir assosiasjoner til kjennetegn ved det sublime, det er «underholdningen» og utsikten som fremheves. I tillegg bruker Baedeker det naturestetiske begrepsapparatet i mye mindre omfang enn Murray. Ordet sublim forekommer ikke hos ham. At klippen dukker opp som attraksjon blir forsterket av kongebesøket av Kong Oscar i 1879. Reishåndboken nevner en paviljong som har blitt reist ved toppen av klippen som minne om besøket.⁴⁵⁰ Trolig bidro også avisers omtale av kongebesøket til flere besøkende på stedet, som ikke tidligere hadde hatt kongebesøk.⁴⁵¹

De øvrige naturbeskrivelsene i kanalbåtbeskrivelsene kjennetegnes av at de fokuserer på spesielle naturformasjoner man kan observere fra båtdekket. Båten får slik dobbelt funksjon,

⁴⁴⁶ Nielsen 1879, 198.

⁴⁴⁷ Nielsen 1912, 76

⁴⁴⁸ Nielsen 1912, 76 Murray omtaler hytta allerede i 1892-utgaven: A hut enables those who wish to enjoy the panorama (which is, how ever, not equal to expectation), to pass the night on Gausta. Murray 1892, 44

⁴⁴⁹ Baedeker 1892, 37 At de sublime beskrivelsene mangler er ikke rart, da begrepet mer eller mindre hadde gått ut av bruk, også hos Murray. (I den tyske utgaven brukes *erhabenheit* i stedet for sublim. Se Barholt. *Tyske reisende til Telemark*, 46).

⁴⁵⁰ Baedeker 1882, 36

⁴⁵¹ I notisen fremheves også veistandarden: «Reisen skulde nemlig den Dag foregaa fra Dalen til Haukelisæter, omtrent 8 Mil besværlig Vei, og da der tillige skulde standses ved det bekjendte Ravnejuv, hvor Opholdet desuden blev noget længere end forud andtaget(...)» *Correspondenten* 29.07.1879. 06.02.2022.

http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_correspondentenskien_null_null_18790729_37_60_1

som både fremkomstmiddel og utkikkspunkt. Baedeker skriver om både Miakelshulen, St. Olavs skip og Risen og Gygri («monk and lady»), der «The latter bears a fanciful resemblance to a hooded friar blessing a lady kneeling before him».⁴⁵² De samme motivene refereres til av Murray, som også knytter et sagn til naturformasjonen «the monk and Lady», slik han tidligere hadde referert til sagnet om Mari ved Rjukanfossen.⁴⁵³ Også Nielsen refererer også kort til enkelte opphavssagn som forklarer utseendet til fjell og andre naturformasjoner, som blant annet «Futehullet».⁴⁵⁴ Han fremhever også i de første utgavene sine at «Telemarken er et Skatkammer for den gamle norske Folkeditning».⁴⁵⁵

Koblingen av sagn og naturformasjon i reisehåndbøkene bidrar til å etablere en form for «naturmytisk geografi», som gir en ekstra dimensjon til landskapet båten glir gjennom. Landskapet blir levendegjort, og de reisendes blick og forestillingsevne blir aktivisert. Bruken av konkret sagnstoff er tydeligst hos Murray, som også er mest konservativ og «romantisk» i skrivestil og tilnærming, mens Baedeker er den som i minst grad trekker inn konkret sagnstoff. Det samsvarer også med at han generelt dyrker en knappere og mer informativ skrivestil. Nielsens formål med reisehåndboken er å skrive for et nasjonalt, eventuelt skandinavisk, publikum, og til å begynne med farger arven fra nasjonalromantikken rutebeskrivelsene, slik at de enkelte opphavssagn ga rutebeskrivelsene lokal koloritt. Etter hvert ble det færre av disse henvisningene, da Nielsen, i likhet med Baedeker, rendyrket skrivestilen slik at reisehåndbøkene skulle fremstå så informative som mulig. Å aktivisere den reisende, i form av å gi leseren muligheten til å se og oppleve mest mulig på kortest tid blir en tydeligere tendens i reisehåndbøkene. Det ses også i beskrivelsene fra Trollhättan, der de reisende fra og med 1892-utgaven til Baedeker anbefalt å ta toget, heller enn kanalbåten, om de ønsket å besøke Trollhättan, da båtreisen «offers no attraction beyond the views of the Gotaelf itself and a glance at the ruin of Bohus.»⁴⁵⁶ Der Murrays beskrivelser av Trollhättefallene til og med siste utgave i 1892 er kanalbåtbeskrivelser, går Baedeker allerede i 1882 over til å utforme en togrutebeskrivelse på samme strekning, kombinert med den detaljerte vandrerutebeskrivelsen som er hans spesialitet. I tillegg til at det var lite interessant å se, var tog var mer tidseffektivt enn kanalbåt.

En annen tydelig tendens er hvordan reisehåndbøkene i økende grad er smaksdommer gjennom å vurdere kvaliteten på landskapet for den reisende. For eksempel vurderes etappen

⁴⁵² Baedeker 1879, 26. Se også Gardåsen, Tor Kjetil. *A historical journey*. Olaf Rasmussen AS. 1997, 101

⁴⁵³ Murray 1892, 38

⁴⁵⁴ Nielsen 1893, 79.

⁴⁵⁵ Nielsen 1893, 63

⁴⁵⁶ Baedeker 1892, 257

på Öst-göta kanal fra Jönköping til Stockholm som den fineste, «especially the part between Berg and Norsholm.»⁴⁵⁷ Det sies også rett ut at «Beyond Norsholm the canal is uninteresting», og skjærgården utenfor det «strikingly picturesque Stockholm» kalles «monotonos».⁴⁵⁸ Man får et inntrykk av at det er viktig at de reisende til stadighet har enten vakker natur eller en aktivitet å holde på med, slik at de ikke kjeder seg, eller kaster bort tid. I tillegg oppnår sannsynligvis reisehåndboken å styre turiststrømmen dit det er ønskelig.

(2) Kanalens øyeblikk

Da kanalanleggene ved Vrangfoss endelig åpnet, ble kanalanlegget den virkelige attraksjonen på turen mellom Skien og Dalen. I reisehåndboken fra 1892 skriver Baedeker: «An important canal, completed in 1892, connects the Nordsjø with the Flaavand, the Hvidesjø, and the Bandaksvand. The scenery is uninteresting, but the canal works are worth seeing, particularly near the Vrangfos, on the right».⁴⁵⁹ Alle attraksjoner som markeres med stjerne hos Baedeker etter 1892-utgaven er knyttet til kanalen. Baedekers førsteutgave i 1879 nevner «the three curious locks of Løveid». Både Løveid, Vrangfos og Bandak-Norsjø-kanalen får en stjerne hver fra og med 1895-utgaven, og har det i alle utgaver til og med 1912-utgaven.⁴⁶⁰ Rutebeskrivelsen rendyrkes som kanalbåtrute. I 1895-utgaven gis opplysninger om kanalbyggingen i et informativt språk om

...the *Bandak-Nordsjø Canal, constructed in 1889-92 at a cost of 3,000,000 kr. to overcome the difference of level (190 ft.) between the two lakes. It follows the channel of the Eidselv and is 17 Kil. long. The work offered special difficulties, as some of the 17 locks could not be hewn out of the rock but had to be formed with the aid of enormous dams of masonry.⁴⁶¹

Nielsen er ikke like nøytral. Han kaller dette et «storartet arbeide», der «Vrangefossen» er kanalens «interessanteste og vakreste punkt», og fremhever hvordan landskapet «er her ved Kanalanlægget blevet aldeles forandret.»⁴⁶² Ingeniørarbeidene har fremskaffet en kunstig foss: «Den gamle Vrangfoss var kun et Stryk, der laa dybt nede i den trange Revne. Nu er der opført en høi Mur, der holder Elvens Vand op i en Høide av 23 m., og nedover denne Mur styrter nu den nye Vrangefoss, der er anlagt ved Kunst.»⁴⁶³ Måten han uttrykker seg på gir dobbelt betydning. Ikke bare er fossen kunstig – ingeniørene har også utført et stykke ingeniørkunst.

⁴⁵⁷ Baedeker 1892, 267

⁴⁵⁸ Baedeker 1892, 268

⁴⁵⁹ Baedeker 1879, 36

⁴⁶⁰ At stjernene ikke kommer i 1895-utgaven skyldes trolig at hele kanalen ikke åpnet før trafikk før på høsten, og boken er utgitt til sommersesongen startet.

⁴⁶¹ Baedeker 1895, 36

⁴⁶² Nielsen 1893, 78

⁴⁶³ Nielsen 1893, 78

Både Nielsen og Baedeker aktiviserer leseren gjennom å anbefaler den reisende til å gå i land for å se Vrangfoss også på avstand. I 1908-utgaven skriver Nielsen: «Gangbro over Fossen, lønnende at gaa over paa dennes v. Side, hvor der er vakker Udsigt. Forsigtig!»⁴⁶⁴ Det er langt ned, og Nielsen tar vare på sine reisende lesere. I kjent stil er Baedeker mer insisterende:

The steamer takes nearly an hour (40 min. downwards) to ascend from the lower Eidsfos lock to the uppermost Vrangfos lock. The traveller *should therefore* leave the steamer, cross the bridge just above the Eidsfos, and follow the good path on the right bank, through wood, to (25 min.) the uppermost Vrangfos lock. Near the end of this walk, to the right, is a view-point, with a stone table, affording a fine view of the whole gigantic staircase of locks. Passengers in the other direction *should also* take this walk.⁴⁶⁵ (mine uthevelser).

Beskrivelsen er ikke like lang som vandrebeskrivelsen ved Trollhättan, men så har også den reisende begrenset med tid før båten kjører videre.

Selv om både reisen på Göta kanal og reisen på Telemarkskanalen ble foretatt med kanalbåt var det både likheter og ulikheter i reisemåten. Å reise på Göta kanal var tidkrevende. Ifølge rutebeskrivelsen tok det 9-11 timer mellom Göteborg til Wenersborg, og fra Wenersborg til Stockholm 45-51 timer. Om man bare reiste etappen på østre del av kanalen, mellom Jönköping til Stockholm var den beregnet til 36 timer. Det var også ofte forsinkelser på kanalbåtene.⁴⁶⁶ Forsinkelse på båtene ville begge kanalene ha til felles, siden sluser, i tillegg til varierende strømforhold, kunne gjøre at båtene hadde vansker med å holde ruta.

Reisen på Telemarkskanalen var en dagsetappe og dermed en del kortere enn på Göta kanal. Etappen mellom Skien og Trisæt (Lårdal) på Telemarkskanalen tok før 1892 ca en dag, «portage»-etappen mellom Ulefoss og Strengen inkludert.⁴⁶⁷ Etter 1892 kunne man reise direkte med båt fra Skien til Dalen. Båtturen kunne ta alt fra 8 ½-11 timer, og den videre reisen mellom Dalen og Odda var beregnet til tre dager.⁴⁶⁸ Fordi dette var en dagsreise overnattet man ikke på båten, men på et overnattingssted på land. Kanaliseringen i 1892 var tidsbesparende, siden man slapp å bytte transportmiddel. Det var en klar forbedring av infrastrukturen og logistikken for den reisende. Samtidig var det ikke, som ved Göta kanal, et alternativ å ta tog deler av etappen, da dette ikke var bygget ut i området. Det gjør at formålet til de reisende på de to kanalene kunne være ulikt, i alle fall om de fulgte Baedekers anbefalinger. På Göta kanal dro

⁴⁶⁴ Nielsen 1908, 78

⁴⁶⁵ Baedeker 1899, 36

⁴⁶⁶ Baedeker 1892, 257, 260, 265.

⁴⁶⁷ Baedeker 1892, 25 «starting from Skien at 7 a.m. (...) and arriving at Ulefos about 9. 30 a.m., the traveller may drive to Strengen in time for the steamer on the Flaa, Hvideseid, and Bandak Lakes, which will convey him to Tritsæt in about 5 hrs.

⁴⁶⁸ Baedeker 1899, 32 | Baedekers 1912-utgave er etappen mellom Skien og Odda fremdeles beregnet til fire dager, selv om man nå kan bruke «Motor-car service from Dalen to Breifond in summer 4 times daily». Det fremheves også at «The Haukeli road is often covered with snow till July.». Se Baedeker 1912, 34

reisende med god tid, eller som ønsket å oppleve utvalgte deler av landskapet til vanns. På Telemarkskanalen skulle mange videre øst- eller vestover. Reisen på Telemarkskanalen var ikke et mål i seg selv, men en etappe på veien. Samtidig indikerer oversikten over persontrafikken på kanalen at mange, kanskje i større utstrekning enn det har vært løftet frem til nå, også dro for å oppleve Vrangfoss i seg selv – i stedet for å dra videre oppover resten av strekningen til Dalen.

(3) Bergensbanen avløser kanalen

Etter at Bergensbanen kom, gikk trafikken på Telemarkskanalen noe ned, slik vedlegg xx viser. Nielsen selv forstod (eller forutså!) tidlig hvilken viktig rolle Bergensbanen ville ha. I sin rikholdige produksjon utgav Nielsen også en egen bok om Bergensbanen året før den åpnet, med bilder og tekst om de ulike stasjonene. I forordet fremhever han hvordan «en sammenhengende Færdselsslinie» for første gang er skapt fra Bergen til Østlandet.⁴⁶⁹ I reisehåndboken fra 1908, før hele strekningen faktisk var åpen, skriver han at «Fra 1908 træder Bergensbanen ind som No.1 af de indre Samfærdselsmidler.»⁴⁷⁰ I 1912-utgaven til Baedeker fremheves nedgangen i trafikk, på Telemarkskanalen: «Next to the Valdres, the lake-district of Telemarken is perhaps the most picturesque in S.Norway, but since the opening of the Bergen railway it is much less frequented».⁴⁷¹ Baedeker har dermed oppjustert sin vurdering av landskapet, som i 1892 ble beskrevet som «uninteresting scenery». Nielsen var den gang ikke enig, da han så Bandak som «den mest storartede af de tre Indsøer [på Kanalen], med vild Fjeldnatur, i forminsket Maalestok en Gjentakelse af Naturen i Bergen Stift.»⁴⁷²

I 1909 åpnet hele Bergensbanen,⁴⁷³ og konkurransen med Telemarkskanalen var sistnevnte nødt til å tape. Riktignok skulle vannene holdes åpne med isbryter gjennom hele vinterhalvåret fra 1905,⁴⁷⁴ men det var vanskelig å holde veien over Haukelifjell åpen over vinteren. I utgaven fra 1912 er direktelinja som Bergensbanen skaper blitt synliggjort i rutetittelen «From Christiania to Bergen by Railway», mens betegnelsen Telemarkskanalen har blitt borte fra tittelen i «From Skien through Telemarken and across the Haukelifjeld to the Hardanger». Selv om også tunnellene over Bergensbanen kunne være mye utsatt for vær og

⁴⁶⁹ Nielsen, Yngvar. *Bergensbanen*. Vol. 2. Norske Jernbaner. Kristiania, 1907, 3

⁴⁷⁰ Nielsen 1908, 3

⁴⁷¹ Baedeker 1912, 34

⁴⁷² Nielsen 1893, 79

⁴⁷³ «The Bergen Railway, begun in 1896, was opened in June 1908, but the portion between Roa (p. 44), Hønefos (p. 26), and Gulsvik at the head of Lake Krøderen will not be finished before autumn 1909.» Baedeker 1909, 39

⁴⁷⁴ *Norsjø-Skienkanalen til 1911*, 116

vind, var de som regel ikke vinterstengt. Med innføringen av Bergensbanen var det vi kan kalle «kanalens øyeblikk» nå over. Men det var ikke bare på grunn av at ruta ikke var vinteråpen, at turiststrømmen stagnerte over Haukelifjell. Jernbanen var også mer effektiv. I *Turistlandet Norge* omtaler turistagenten Scarlet et forsøk på å avvertere turer fra Berge over fjellet til Telemark og Kragerø, som til da har vært uten nevneverdig resultat, da «saadanne Ture er for anstrengende for almindelige Reisende. Det vil komme senere, naar de projekterede Jernbaner bliver færdige, thi der er intet som lettere udvikler Reisetrafikken saa meget som Jernbanerne.»⁴⁷⁵ At tog var mer tidseffektivt enn kanal var et argument som også ble brukt om kanaltrafikken på Göta kanal i Baedekers håndbøker.

(4)Sammenfatning

Fremstillingen av det å reise på kanal gikk slik sett gjennom en stor endring, både i første fase av turistindustrien, og i andre. I den første fasen, der kun Murrays reisehåndbøker eksisterer, skjedde det en kraftig endring fra første til andre utgave, da interessen for den nye reisemåten hadde avtatt. Naturbeskrivelsene ble mindre utbroderte, og rutebeskrivelsen ble mer informativ. I tillegg fikk kanalhistorien større plass. Der temaene «mennesket i naturen» og «mennesket mot naturen» ble fremstilt på en ekspressiv måte innledningsvis, ble rutebeskrivelsene stadig mer informative og standardiserte. De spesifikke skildringene av Telemarkskanalen var ikke tilstede i den første fasen, da Murray ikke skildrer området spesifikt før Nielsen og Baedeker kom med sine reisehåndbøker i 1879. I den andre fasen varierer fremstillingene av natur og teknologi på Telemarkskanalen i reisehåndbøkene. Nielsen sammenligner Bandak med Vestlandsnaturen, som for han er en viktig målestokk for vakkert (fjord-)landskap. Baedeker går fra å vurdere landskapet som «uninteressant» til å være Sør-Norges mest picturesque – men på et tidspunkt da de reisende muligens hadde begynt å intereressere seg for andre steder, mye på grunn av Bergensbanen. Dette kan sammenlignes med oppvurderingen Nielsen gjør av Gaustatoppen i sin 1912-utgave, som også kom på et tidspunkt da antall reisende til det aktuelle området var synkende, også som følge av en annen form for teknologiutvikling. En fellesnevner i rutebeskrivelsene er at begge reisehåndbøker fokuserer mer på slusene enn på naturen som attraksjon.

⁴⁷⁵ Scarlett, F. *Turistlandet Norge: Turisttrafikkens begyndelse og udvikling til verdenskrigens udbrud samt 30 aars erindringer som turistagent i Norge: Vol. 2.* Kristiania: Steenske Forlag, 1922, 113-114

5 Konklusjon

I denne oppgaven har jeg undersøkt hvordan forholdet mellom natur og teknologi fremstilles i turistindustriens formative fase, gjennom å se på reisehåndbøkers omtale av foss og kanal i perioden 1839-1914. Undersøkelsen har vært avgrenset til Rjukan og Telemarkskanalen, med et sideblikk på Trollhättefallene og Göta kanal. Oppgaven har hatt et todelt formål. Jeg ønsket å finne ut om det skjedde en endring i hvordan natur og teknologi ble fremstilt. Videre så jeg også på om reisehåndbøkernes utvikling *som* teknologi påvirker hvordan natur og teknologi fremstilles. Jeg hadde en hypotese om at økningen i turisttrafikken og veksten i turistindustrien både kunne ses i formaliseringen av reisehåndbøkene som sjanger, og ville sammenfalle med endringer i hvordan reisehåndbøkene fremstiller natur og teknologi. Mitt bidrag til forskningslitteraturen har, utover å bidra på transnasjonalt nivå, med større kunnskap om norske og engelskspråklige reisehåndbøker og hvordan de fremstiller natur og teknologi i beskrivelser av foss og fjell, også vært å synliggjøre utviklingen av turistindustrien i Telemark, både gjennom å vise endring i reisemønstre, og hvilken påvirkning aktører fra turistindustrien hadde på turismen.

Funnene i analysen viste noen tydelige tendenser. Reisehåndbøkene i den første delen av perioden, fra 1839-1878, etablerte fra første til andre utgave (1848), et format der rammeverket i store trekk siden ble beholdt. I den første utgaven var særlig arven fra den *picturesque turismen* og innholdet i *grand tour* sterk, både gjennom referanser i innledningskapitlene og gjennom utstrakt bruk av reiseskildringsutdrag i rutebeskrivelsene. Norge og Sverige ble fremstilt som kontraster, det ene landet sublimt, men goldt, det andre landet vilt og picturesque. Dette skillet er tydeligst i førsteutgaven. Først i utgaven fra 1848 er det naturestetiske begrepsapparatet for alvor etablert, og naturen, landskapet og menneskene i landskapet fremstilles som *beautiful* og *picturesque*. Nå blir også *picturesque* brukt om norske forhold, mens det fremdeles ikke blir brukt om hverken Göta kanal eller Trollhätten. Det er heller ikke treff på ordet sublim i beskrivelser av svenske områder. I den andre fasen, fra 1879-1914, blir det naturestetiske begrepsapparatet gradvis mindre brukt. Det fører også til at de etablerte skillene mellom Sverige og Norge blir mindre. I overgangen fra 1879 til 1892 skjer det en endring i reisehåndbøkernes formspråk, der de blir mer kompakte i stilen, samtidig som det naturestetiske begrepsapparatet blir mindre og mindre brukt. Murray, som fremdeles er relativt konservativ i stilen, utgir ikke flere reisehåndbøker etter 1892. I formidlingen av mer generelle oppfatninger av naturen kommer både Murray og Baedeker med tydelige smaksdommer. I Baedeker fortreges naturskildringer av stadig mer standardiserte

rutebeskrivelser, preget av informativt og kontakativt språk, som er rettet mot mottakeren. Også Nielsen er opptatt av å standardisere formen i sine reisehåndbøker for at de skal bli mest mulig brukervennlige. Men der Baedeker er mottakerorientert, er Nielsen mer opptatt av å formidle selve reiseopplevelsen, i en mer impresjonistisk og emotiv stil.

To tematiske tendenser er tydelige i materialet, som gjenspeiler dissonansen i moderniteten, *mennesket i naturen* versus *mennesket mot naturen*. I naturbeskrivelser av fossen tematiseres mennesket i naturen, og det å følelsesmessig bli ett med naturen, betraktet fra en avstand som gir overblikk. Naturskildringene er en kombinasjon av naturestetiske beskrivelser kombinert med et ekspressivt språk i utvidede øyeblikk av naturmøtene. Den andre tendensen, mennesket mot naturen, har sammenheng med fremskrittstanker og tiltro til den nye teknologien. Til å begynne med er de teknologiske bragdene fremstilt som en Beethovensk «fra kamp til seier»-beretning, der ingeniørene overviner naturen og dens prøvelser. Siden blir beskrivelsene mer moderert, og fokuset flyttes fra de store ingeniørene til de faktiske sluseanleggene og fabrikkene, som fremstilles i et objektivt og informativt språk, der vekten ligger på størrelse og yteevne. Holdningene til den nye teknologien gir seg også uttrykk i en ambivalens eller dissonans, som er særlig kjennetegn ved moderniteten. Et tidlig eksempel er reaksjoner på kanalreisen som ny reisemåte, som i tilfellet på Göta kanal fra 1839. Denne ambivalensen tar slutt når man er vant til den nye teknologien. I slutten av perioden er tilnærmingen til kanalreisen en annen. Da er det viktig å spare tid og heller se mest mulig. Fokuset flyttes fra reiseopplevelsen til aktiviteter man kan fylle tiden med under reisen. Selve kanalreisen gjennomgår en transformasjon, og det er en stor kontrast mellom Murray i 1839 og Baedekers beskrivelser og anbefalinger om å spare tid ved å heller ta toget. En annen dissonans eller ambivalens er knyttet til reaksjonene på Rjukanfossen. Særlig Baedeker uttrykker her en ambivalens.

Natur og teknologi omtales ofte samtidig i rutebeskrivelsene, selv om dette ikke alltid er like eksplisitt i teksten. Som oftest blir teknologi omtalt som en del av tilretteleggingen på stedet, som for eksempel nye utkikksplasser, stier, eller overnattingssteder som er anlagt med tanke på turistenes bruk. I disse tilfellene fremstilles natur og teknologi som harmoni. Tilretteleggingene kan virke små og er ofte knapt merkbare i rutebeskrivelsene, men de er både en viktig del av turistindustriens utvikling, og bidrar til formingen av blikket til de reisende. Det at reisehåndbøkene omtaler tilretteleggingen bidrar ytterligere til dette. Denne teknologien endrer også det fysiske og visuelle landskapet, men beskrives sjelden eller aldri som i konflikt med den reisendes interesser, teknologien tjener heller den reisende. Teknologien kan også fremstilles som i symbiose med naturen, som i beskrivelsen av kanalbåten som forsiktig dytter

bort myke grener i den trange kanalen. Andre ganger kommer natur og teknologi i direkte konflikt, om sagbruk sperrer for utsikten til fossen, eller som i utbyggingen av Rjukan. Reisehåndbøkene ser det her som sin oppgave å harmonere eller balansere inntrykket, for ikke å støte lesere med ulike interesser eller, i tilfellet Nielsen, gjennom å vise frem de positive sidene ved den nye industrien. Baedeker løser konflikten gjennom å bruke et nøytralt og objektivt språk, og nøye veie eventuelt positivt og negativt ladde utsagn mot hverandre. Hans mottakergruppe er mer generell, og han retter seg mot alle typer reisende, både naturelskere og teknologiinteresserte, i flere samfunnsklasser, etter hvert som flere fikk råd til å reise.

Nielsen plasserer seg mer eller mindre bevisst i et ordskifte der en rekke motstridende interesser råder. Det er protesten mot turismen og teknologien, og Turistforeningens naturvernstanke som står mot teknologiske nyvinninger og oppfinnelser, et begynnende industrieventyr kombinert med politisk kamp for å beholde fallrettigheter på norske hender. I reisehåndboken har Nielsen et annet formål enn Baedeker. Han kjemper en kamp om å forene to tanker samtidig, han vil gå fra dissonans til konsonans. Han skal også tilfredsstille reisende med ulike meninger, men tar også mer tydelig side selv. Nielsen har i sine reisehåndbøker et nasjonalt argument underliggende fra første til (nest) siste reisehåndbok, som til først er nasjonalromantisk og tilbakeskuende, deretter også en fremstilling av Norges fremgang på grunn av den nye teknologien. Undersøkelsen min viser også at det er en forskjell på å skrive for et internasjonalt engelsktalende publikum, slik Baedeker gjør, enn å skrive «for sine egne.» Nielsen lar seg påvirke av Baedekers standardisering av reisehåndboken som format. Formidlingen av norsk natur og fremstillingen av den norske teknologien er rettet mot det nasjonale og skandinaviske publikummet – noe som fører til at Nielsen både må ta større hensyn – men kan også tillate seg å være mer begeistret over eget lands storhet.

Materialet viser noen generelle utviklingslinjer i forholdet mellom natur og teknologi som peker mot det transnasjonale. Det skjer en endring i hvordan naturen fremstilles. Naturbeskrivelsene blir mindre viktig, eventuelt mer standardiserte, og beskjedene til mottakeren om hvordan naturen skal oppleves, når og hvor, blir tydeligere. Det skjer også en endring i hvordan reisehåndbøkene forholder seg til teknologien. Selv om teknologien kan føre til ambivalens tilpasser man seg nye teknologier relativt raskt, slik man tilpasser seg det moderne samfunnet for øvrig. Samtidig har jeg vist reisehåndbøkene mottakerorienterte når de tilpasser seg de reisende og endringer i turistindustrien. Både fremskrittstanken og de romantiske naturidealene endrer karakter gjennom perioden. De gjennomgår en standardisering i likhet med resten av reisehåndboka som nytt medium. Det er tydelig at endringer i reisevaner har påvirkning også transnasjonalt, både tidlig og sent i perioden.

6 Litteraturliste

Primærkilder

Reisehåndbøker

Baedeker

Baedeker, K. *Norway, Sweden and Denmark. Handbook for Travellers*. Leipzig Verlag von Karl Baedeker, 1879

Baedeker, K. *Norway, Sweden and Denmark. Handbook for Travellers*. Leipzig Verlag von Karl Baedeker, 1882

Baedeker, K. *Norway, Sweden and Denmark. Handbook for Travellers*. 3. utg. ed. Leipzig Verlag von Karl Baedeker, 1885

Baedeker, K. *Norway, Sweden and Denmark. Handbook for Travellers*. 4. utg. ed. Leipzig Verlag von Karl Baedeker, 1889

Baedeker, K. *Norway, Sweden and Denmark. Handbook for Travellers*. 5. utg. ed. Leipzig Verlag von Karl Baedeker, 1892

Baedeker, K. *Norway, Sweden and Denmark. Handbook for Travellers*. 6. utg. ed. Leipzig Verlag von Karl Baedeker, 1895

Baedeker, K. *Norway, Sweden and Denmark. Handbook for Travellers*. 7. utg. ed. Leipzig Verlag von Karl Baedeker, 1899

Baedeker, K. *Norway, Sweden and Denmark. Handbook for Travellers*. 8. utg. ed. Leipzig Verlag von Karl Baedeker, 1903

Baedeker, K. *Norway, Sweden and Denmark. Handbook for Travellers, with excursion to Iceland and Spitzbergen*, 9. utg. ed. Leipzig Verlag von Karl Baedeker, 1909.

Baedeker, K. *Norway, Sweden and Denmark. Handbook for Travellers, with excursion to Iceland and Spitzbergen*. 10. utg. ed. Leipzig Verlag von Karl Baedeker, 1912.

Murray

Murray, John. *A Hand-book for travellers in Denmark, Norway, Sweden and Russia*. 1. utg. Murray's Handbooks for Travellers. London: John Murray, 1839

Murray, John. *Handbook for Northern Europe; including Denmark, Norway, Sweden, Finland and Russia*. 2. utg. Murray's Handbooks for Travellers. London: John Murray, 1848

Murray, John. *Hand-book for travellers in Denmark, Norway, Sweden & Iceland*, 3. utg. rev Murray's Handbooks for Travellers. London: John Murray, 1858

Murray, John. *The knapsack guide to Norway*. 1. utg. Murray's Handbooks for Travellers. London: John Murray, 1864

Murray, John. *The knapsack guide to Norway*. 2. utg. ed. Murray's Handbooks for Travellers. London: John Murray, 1869

Murray, John. *The knapsack guide to Norway*. 3. utg. ed Murray's Handbooks for Travellers. London: John Murray, 1870

Murray, John. *A Handbook for Travellers in Denmark, Norway & Sweden*. 3. utg. ed Murray's Handbooks for Travellers. London: John Murray, 1871

Murray, John. *Handbook for Travellers in Sweden*. 4. utg. ed Murray's Handbooks for Travellers. London: John Murray, 1875

Murray, John. *Handbook for Travellers in Norway*. 6. utg. Murray's Handbooks for Travellers. London: John Murray, 1878

Murray, John. *Handbook for Travellers in Norway*. 7. utg. ed Murray's Handbooks for Travellers. London: John Murray, 1880

Murray, John. *Handbook for Travellers in Sweden*. 6. utg. ed. Murray's Handbooks for Travellers. London: John Murray, 1883

Murray, John. *Handbook for Travellers in Norway*. 8. utg. ed. Murray's Handbooks for Travellers. London: John Murray, 1892

Yngvar Nielsen

Nielsen, Yngvar. *Rejsehaandbog over Norge: Med 6 karter*. Kristiania: Cammermeyer, 1879. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2016062048093

Nielsen, Yngvar, og William B. Ginsberg. *Reisehaandbog over Norge : Med 14 karter*. Syvende omarbeidede og betydelig forøgede udgave. ed. Christiania og Kjøbenhavn: Alb. Cammermeyers Forlag, 1893. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2016070548007

Nielsen, Yngvar. *Reisehaandbog over Norge: I: Det søndensfjeldske Norge: Christiania, Ringerike, Smaalene, Vestbanerne, Sigdal, Numedal, Telemarken, Øst-Agder, Sætersdalen, Hallingdal med Bergensbanen, Hardangerviddan*. 11. udg. red. Vol. I. Christiania: Cammermeyers Forlag, 1908. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2016070508043

Nielsen, Yngvar. *Bennett's reisehaandbog over Norge*. Christiania: Cammermeyer, 1912. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2015090906012

Øvrige primærkilder

Bandak-Norsjø-kanalen. *Bandak-Norsjøkanalen: En oversikt over kanalens anleggshistorie*. Skien, 1950.

Bandak-Norsjø-kanalen. *Bandak-Norsjøkanalen: En oversikt over kanalens drift i 50 år 1892-1942*. Skien, 1950.

Bartleby Great Books Online. «Rhine, the River» fra *Childe Harold's Pilgrimage* (1812). 05.05.2022. <https://www.bartleby.com/270/8/131.html>

Bartleby Great Books Online. «The falls of Terni» fra *Childe Harold's Pilgrimage* (1812). 05.05.2022. bartleby.com/270/5/376.html

Burke, Edmund. *Philosophical enquiry into the origin of our Ideas of the sublime and beautiful*. London: Printed for J. Dodsley in Pall-mall, 1787

Carpelan, W.M. *Voyage pittoresque aux alpes norvegiennes*. Stockholm, 1821. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2019040126003.

Coll, A.L., og Skien-Telemark Turistforening. *Skien-Telemarkens Turistforenings Reisehaandbog: Telemarken*. Porsgrund: Dyrings Bogtrykkeri, 1910. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2013041108000

Den Norske Turistforening. *Den Norske Turistforenings årbok*, 1929, 14, 05.05.2022 http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digitidsskrift_2013061281093_00

Den Norske Turistforening. *Den Norske Turistforenings årbok*, 1937.

Forster, E.M. *A room with a view*, Penn state electronic classic series publication, 2007 (1908).

Gilpin, William. *Three essays on picturesque beauty; on picturesque Travel; and on sketching landscape: To which is added a poem, on landscape painting., M. A. Prebendary of Salisbury; and Vicar of Boldre in New Forest, Near Lymington*. London, 1792.

Hogarth, William. *The analysis of beauty. Written with a view of fixing the fluctuating ideas of taste*. London, 1753.

Lund, Johan Michael, Johan Rudolph Thiele, og Christian VII, *Forsøg til beskrivelse over Øvre-Telemarken i Norge, af Johann Michael Lund, belønnet med det Kongl. danske landhuusholdnings-selskabs anden guld-medaille*. Kiøbenhavn: Joh. Rud. Thiele, 1785.

Montesquieu, Charles de Secondat. *The Spirit of the Laws*. Overs., red. av Anne M. Cohler, Basia Carolyn Miller og Harold Samuel Stone. Cambridge: Cambridge University Press. 2000 (1748).

Munthe, Wilhelm, og Den Norske Turistforening. *Våre Reisehåndbøkers Historie: Foredrag På Den Norske Turistforenings generalforsamling 3. mars 1941*. Oslo: Grøndahl, 1942. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2012061308046

Nielsen, Yngvar. *Bergensbanen*. Vol. 2. Norske Jernbaner. Kristiania, 1907.
http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2011112108014

Norsjø-Skienkanalen: En oversigt over kanalens anlægs- og driftshistorie til 1911. Skien: «Fremskridts» Boktrykkeri, 1913.

Pram, Christen, og Sigurd Grieg. *Kopibøker fra reiser i Norge 1804-06*. Nr 1. De Sandvigske samlingers kildekriftserie (trykt utg.). Lillehammer: De Sandvigske samlinger, 1964, 184.
https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2006082200064.

Scarlett, F. *Turistlandet Norge: Turisttrafikkens begyndelse og udvikling til verdenskrigens udbrud samt 30 aars erindringer som turistagent i Norge: Bind. 1*. Kristiania: Steenske forlag, 1921. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2006120401124

Scarlett, F. *Turistlandet Norge: Turisttrafikkens begyndelse og udvikling til verdenskrigens udbrud samt 30 aars erindringer som turistagent I Norge: Vol. 2*. Kristiania: Steenske Forlag, 1922. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2006120800065

Styffe, Carl Gustaf. *Om Sveriges kanalbyggnader intill medlet af adertonde seklet. Akademisk afhandling, som med vidtberömda philosophiska facultetens tillstånd till offentlig granskning framställes af Mag. Carl Gustaf Styffe, och Pehr Alfred Gullstrand, af Vestgöta Nation, på Gustavianska lärosalen*, 1846.

Tønsberg, Chr. *Norge fremstillet i tegninger: Med oplysende text*. Christiania: Chr. Tønsberg, 1853, 39. 27.05.2022 http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2014091228001

Arkivmateriale

Telemarkkanalens arkiv

Telemarkskanalene. *Bandak-Norsjø-kanalen. Trafikk. Driftsjournal II-1*: 1891-april 1904

Telemarkskanalene. *Bandak-Norsjø-kanalen. Trafikk. Driftsjournal II-2*: Mai 1904-juni 1914

Telemarkskanalene. *Bandak-Norsjø-kanalen. Trafikk. Driftsjournal II-3*: Juli 1914-juni 1924

Privatarkiv

Nidgard Midtgarden, *Gjesteboek 1892-1911*, Rauland i Telemark. Eier: Øystein Kostveit

Aviser

Correspondenten 29.07.1879. 06.02.2022. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_correspondentenskien_null_null_18790729_37_60_1

Lister tirsdag 1.9.1896. 03.05.2022
https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_listerfarsundatten_null_null_18960901_18_69_1

Illustrasjoner

Lindahl, Axel. *Thelemarken, Store Ravnejuvet med Udsigt over Dalpartiet*. Mittet & Co AS. Fotografi. 1890.

http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digifoto_20171115_00278_NB_MIT_ENR_00172

Lindahl, Axel. *Trollhättan. Högra Gullöfallet (med bron)*. 202. Fotografi. Axel Sjöberg & Co. 1880 (?)

http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digifoto_20160615_00422_bldsa_FAalb006_03

Lindahl, Axel. *Trollhättan. Vattenfallet från kyrkan*. 301. Fotografi. 1880 (?)

http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digifoto_20160615_00423_bldsa_FAalb006_04

Kittelsen, Theodor. *Svælgfos*. 1907. TG.0000001-4. Reproduksjon av kunstverk. Norsk Industriarbeidermuseum. Foto: Tomasz A. Wacko / NIA. (Gjengitt med tillatelse).

10.06.2022. <https://www.industriarven.no/event/theodor-kittelsens-svelgfoss-serie/>

Knudsen, Knut. *Vrangfos, Ulefos - Strengen Kanal*. 9658. Fotografi. 1889(?)

http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digifoto_20160304_00077_bldsa_L_KK0156

Mittet & Co, AS. *Vrangfos, Telemarken – Norge*. Fotografi, 1900.

http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digifoto_20170425_00118_NB_MIT_ENR_03449

Nova et accurata Tabula episcopatum Stavangriensis, Bergensis et Asloiensis, apud Ioannem Ianssonium. Kart. 1636, 18.05.2022. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digikart_gaa0010000805

Telford, Thomas. *General karta öfver Göta canal föreslagen till sammanbindande af Wenern och Wetteren med Östersjön*. i Alvin. 1810. Kobberstikk. Universitetet i Lund. 05.05.2022

<https://www.alvin-portal.org/alvin/imageViewer.jsf?dsId=ATTACHMENT-0001&pid=alvin-record%3A205409&dswid=-312>

Tønsberg, «Chr. Rukjanfoss.» *Norge fremstillet i tegninger: Med oplysende text*. Christiania:

Chr. Tønsberg, 1853, 39. 27.05.2022 [http://urn.nb.no/URN:NBN:no-](http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2014091228001)

[nb_digibok_2014091228001](http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2014091228001)

Sekundærlitteratur

Ahlberg, Sven-Olof. *Akvedukten i Håverud för vatten över vatten*. Dalsland kanal: Lokrantz forlag, 2018.

Andersen, Ketil Gjølme. *Flaggskip i fremmed eie: Hydro 1905-1945*. Vol. B. 1. Oslo: Pax, 2005. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2013081506098

Andresen, Astri. *Å gripe fortida: Innføring i historisk forståing og metode*. 2. utg. Samlagets bøker for høgare utdanning. Oslo: Samlaget, 2015.

Adler, Judith. «Origins of Sightseeing.» *Annals of Tourism Research* 16, no. 1, 1989.

Ashfield, Andrew, and Peter De Bolla. *The sublime: A reader in british eighteenth-century aesthetic theory*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996

Barholt. *Tyske reisende til Telemark: En analyse av tyskspråklig reiselitteratur om det indre av Telemark fra 1844 til 1914*. Masteroppgave, Universitetet i Oslo, 2020

Beller, Manfred, og Joep Leerssen. *Imagology: The cultural construction and literary representation of national characters. A critical survey*, Leiden: BRILL, 2007. ProQuest Ebook Central.

Briså, B.G. og Löw, L. S., Nordkappmuseet. *Mot nord - ved verdens ytterkant*. Nordkappmuseet, 2010.

Britannica Academic, s.v. «Göta canal», 03.05.2022.

<https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/G%C3%B6ta-Canal/37478>

Britannica Academic, s.v. «Trollhätte canal», 03.05.2022.

<https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/Trollh%C3%A4tte-Canal/73482>

Braudel, Fernand og Richard Mayne. *A history of civilizations*. New York: Penguin Books, 1994.

Bruce, David M. «Baedeker: The percieved inventor of the formal guide book.» *Giants of tourism*, red. av Richard W. Butler og Roslyn A. Russell. CABI, 2010.

[10.1079/9781845936525.0093](https://doi.org/10.1079/9781845936525.0093)

Brudvik, Agnes Ingeborg. «Combining the maximum of comfort with the minimum of trouble»: *Reiser med turistskip til Norge kring 1900 i eit ritualperspektiv*. Hovedfagsoppgave, Universitetet i Oslo. 2002.

Bruland, Kristine, og David C. Mowery. «Technology and the spread of capitalism. Defining technology and innovation.» *The Cambridge History of Capitalism. Vol. 3. The Spread of Capitalism: From 1848 to the Present*, 2014.

Buzard, James. *The beaten track: European tourism, literature, and the ways to culture, 1800-1918*. Oxford: Clarendon Press, 1993.

Chartier, Roger. *Cultural History: Between Practices and Representations*. Cambridge: Political Press, 1988.

Christenson, Ragnvald. *Ferdsla over Haukeli og dei gamle hotella: Frå Dalen til Odda*. Edland: Ragnvald Christenson, 2019.

Dahl, Øyvind og Kjell Habert. *Møter mellom mennesker: Interkulturell kommunikasjon*. Oslo: Gyldendal Akademisk, 2001.

Durkheim, Emile. *The Elementary Forms of the Religious Life*. Glencoe, III, 1947.

Fjågesund, Peter. *The dream of the north: A cultural history to 1920*. Vol. 23. *Studia Imagologica*. New York: Brill, 2014.

Fjågesund, Peter, and Ruth A. Symes. *The northern utopia: British perceptions of Norway in the nineteenth century*. Vol. 10. *Studia Imagologica*. Amsterdam: Rodopi, 2003

Gardåsen, Tor Kjetil. *A historical journey on the Telemark Canal*. Olaf Rasmussen AS. 1997.

Gaukstad, Haakon. *Gripe og bli grepet: Om natursyn og naturskildring i DNTs årbøker*, Hovedfagsoppgave, Univeristetet i Oslo, 1998.

Gjesvik, Torild. *Fotograf Knud Knudsen: Veien, reisen, landskapet*. Oslo: Pax, 2018.

Goodwin, Gráinne, and Gordon Johnston. «Guidebook publishing in the nineteenth century: John Murray's Handbooks for travellers.» *Studies in Travel Writing* 17, no. 1 (2013): 43-61. <https://doi-org.ezproxy.uio.no/10.1080/13645145.2012.747791>

Gorp, B.H. Van. «Guidebooks and the Representation of 'other' Places.» *Strategies for Tourism Industry, Micro and Macro Perspectives*, 1. 2012. <https://doi.org/10.5772/38410>

Göta kanal, «Smått och stort genom åren - en tidslinje.» 03.05.2022. <https://www.gotakanal.se/sv/historia/tidslinje-artal/>

Hager, Willi, «Hansen, F.V.» Hager, Willi H., og International association of hydraulic engineering research. *Hydraulicians in Europe 1800-2000: A biographical dictionary of leaders in hydraulic engineering and fluid mechanics*. IAHR Monograph Series. Delft: International association of hydraulic engineering and research, 2003.

Hansen-Møller, Jette. *Mening med landskab: En antologi om natursyn*. København: Museum Tusulanums forlag, 2004.

Hasselgren, Björn. «Mellan politik, teknik och ekonomi.» *Forum Navale* 78 (2022).

Hoemsnes, Ole N., Kjell-Erik Berntzen, Magne Gunnarson, Arthur Iglum, Odd Sjømoen, og Bennett BTI Nordic Norge. *Reiseliv gjennom 150 år: Bennett Reisebureau AS - Bennett BTI Nordic Norge AS: 1850-2000*. Oslo: Reisebyrået Europa Forl, 1999.

Hvattum, Mari «Tunnel 9; Meget vakkert. Yngvar Nielsens Reisehaandbog over Norge.» Ruud, Lise Camilla, og Gro B. Ween. «*En Trængslernes Historie*»: *En antologi om museums mannen og historikeren Yngvar Nielsen*. Vol. 167. Instituttet for sammenlignende kulturforskning. Stamsund: Orkana akademisk, 2020

Industriarven. Theodor Kittelsens Svelgfoss-serie, 29.05.2022. <https://industriarven.no/event/theodor-kittelsens-svelgfoss-serie/>

Jakobson, Roman. *Poetik och lingvistik: Litteraturvetenskapliga bidrag*. Stockholm: PAN/Norstedt, 1974.

Kaldal, Ingar. *Frå sosialhistorie til nyare kulturhistorie*. Utsyn & innsikt. Oslo: Samlaget, 2002.

- Kinsley, Zoë. «Picturesque.» *Keywords for travel writing studies*. Vol. 1. Anthem studies in travel. Av Forsdick, Charles, Zoë Kinsley, and Kathryn Walchester. London: Anthem Press, 2019
- Kjeldstadli, Knut. *Fortida er ikke hva den en gang var: En innføring i historiefaget*. Oslo: Universitetsforlaget, 2000.
- Kjeldstadli, Sverre. *Rjukan: Et moderne eventyr. Om industri- og bondesamfunn*. Oslo: Cappelen, 1943.
- Kolbe, Wiebke. «Inledning.» *Turismhistoria i Norden*. Vol. 150. Acta Academiae Regiae Gustavi Adolphi (trykt utg.). Redigert av Kolbe, Wiebke og Anders Gustavsson. Uppsala: Kungl. Gustav Adolfs Akademien för svensk folkkultur, 2018.
- Kosher, Rudy. *Histories of Leisure. Leisure, Consumption and Culture*. Oxford: Berg, 2002.
- Kosher, R. «'What Ought to Be Seen': Tourists' guidebooks and national identities in modern Germany and Europe.» *Journal of Contemporary History* 33, no. 3 (1998): 323-40.
- Lindgren, Hans. *Kanalbyggarna och staten: Offentliga vattenbyggnadsföretag i Sverige från medeltiden till 1810*. Vol. 90. Linköping studies in arts and science (trykt Utg.). Linköping: Universitetet i Linköping, 1993.
- Lokalhistoriewiki*, s.v. «Aasmund Saamundsen Nordgaard.» 09.02.2022, https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Aasmund_Saamundsen_Nordgaard
- Löfgren, Orvar. *On holiday: A history of vacationing*. Vol. 6. California studies in critical human geography; Berkeley: University of California Press, 1999.
- Maillet, Arnaud, og Jeff. Fort. *The Claude glass: Use and meaning of the black mirror in western art*. New York: Zone Books, 2004.
- Melve, Leidulf, og Teemu Ryymin. *Historikerens arbeidsmåter*. Oslo: Universitetsforl, 2018.
- Müller, Sabine. *Die Welt des Baedekers. Eine Medienkulturgeschichte des Reiseführers 1830-1945*, 2012.
- Myhre, Jan Eivind. *Norsk Historie 1814-1905: Å byggje ein stat og skape ein nasjon*. 2. utg. red. Vol. B. 3. Oslo: Samlaget, 2015
- Mørstad, Erik. *Visuell analyse: Metode og skriveråd*. Oslo: Abstrakt forl, 2000.
- Mårald, Erland, og Christer Nordlund. «Modern nature for a modern Nation. An intellectual history of environmental dissonances in the swedish welfare state». *Environment and History*, Volume 26, Number 4, November 2020. 495-520. <https://doi.org/10.3197/096734019X15463432086883>
- Norges verdensarv, «Rjukan-Notodden Industriarv.» 18.05.2022. <https://www.norgesverdensarv.no/rjukan-notodden-industriarv.361723.no.html>
- Norsk akademisk ordbok*, s.v. «Pittoresk,» 10.02.2022 <http://naob.no/ordbok/pittoresk>

OED Online, s.v. «Technology, n.» 10.02.2022.
<https://www.oed.com/view/Entry/198469?redirectedFrom=technology>

Oettermann, S., & Bell, R. *The panorama: history of a mass medium*. New York: Zone Books. 1997.

Oudit, Sharon. «Sublime.» *Keywords for travel writing studies*. Vol. 1. Anthem studies in travel. Av Forsdick, Charles, Zoë Kinsley, og Kathryn Walchester. London: Anthem Press, 2019.

Pagenstecher, Cord. «Die Welt Des Baedeker. Eine Medienkulturgeschichte Des Reiseführers 1830-1945.» *Zeitschrift Für Volkskunde* 110, no. 1 (2014): 170-71.

Pagenstecher, Cord. «Neue Ansätze für die Tourismusgeschichte. Ein Literaturbericht.» (591-619). 1998.

Palmowski, Jan. «Travels of Baedeker» Koshar, Rudy. *Histories of Leisure*. Leisure, Consumption and Culture. Oxford: Berg, 2002. (105-131)

Pedersen, Steinar: «Yngvar Nielsen – en norsk åndshøvding og samene» «*En Trængslernes Historie*»: *En antologi om museumsmannen og historikeren Yngvar Nielsen*. Vol. 167. Instituttet for sammenlignende kulturforskning. Stamsund: Orkana akademisk, 2020 (130-153).

Reiakvam, Oddlaug. *Bilderøyndom, røyndomsbilde*. Oslo, Samlaget, 1997.

Rogan, Bjarne. *Mellom tradisjon og modernisering: kapitler av 1800-tallets samferdselshistorie*. Oslo: Novus, 1998.

Rymin, Teemu «Å arbeide med tekstanalyse». Melve, Leidulf, og Teemu Ryymin. *Historikerens arbeidsmåter*. Oslo: Universitetsforl, 2018.

Schivelbusch, Wolfgang. *The railway Journey : The industrialization of time and space in the nineteenth century*. Berkeley, CA: University of California press, 2014.

Schiøtz, Eiler H. *Utlendingers reiser i Norge: En bibliografi: [1]*. Vol. 1. Norsk Bibliografisk Bibliotek. Oslo: Universitetsforlaget, 1970.

Schiøtz, Eiler H. *Utlendingers reiser i Norge: En bibliografi: 2: Supplementer*. Vol. 2. Norsk bibliografisk bibliotek. Oslo: Universitetsforlaget, 1986.

Seaton, A. V. «Grand Tour.» *Keywords for Travel Writing Studies*. Av Forsdick, Charles, Zoë Kinsley, og Kathryn Walchester. Vol. 1. Anthem Studies in Travel. London: Anthem Press, 2019.

Selänniemi, Tom. «Rite of Passage.» I *Encyclopedia of tourism*, 799-800. Cham: Springer international publishing, 2016. 04.05.2022. https://doi.org/10.1007/978-3-319-01384-8_487

Slagstad, Rune. *Da fjellet ble dannet*. Oslo: Dreyer, 2018.

Slagstad. «Professorturisten». «*En Trængslernes Historie*»: *En antologi om museumsmannen og historikeren Yngvar Nielsen*. Vol. 167. Instituttet for sammenlignende kulturforskning. Stamsund: Orkana akademisk, 2020 (93-114).

Staheli, Urs. «Traveling by lists: Navigational knowledge and tourism.» *LiLi, Zeitschrift Für Literaturwissenschaft Und Linguistik* 47, no. 3 (2017): 361-74. <https://doi-org.ezproxy.uio.no/10.1007/s41244-017-0070-6>

Stagl, Justin. *Apodemiken*. Vol. 2. Quellen und Abhandlungen zur Geschichte der Staatsbeschreibung und Statistik. Paderborn [u.a.]: Schöningh, 1983.

Stemshaug, Ola, and Jørn Sandnes. *Norsk stadnamleksikon*. 4. utg. red. Oslo: Samlaget, 1997, 39-44 04.05.2022 https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2008121704022

Store norske leksikon, s.v. «Annonse,» av Roger Pihl og Stein Erik Selfors. 09.06.2022 <https://snl.no/annonse>

Store norske leksikon, s.v. «Katarakt». Av Torgeir Opeland Røthe. 20.04.2002. <https://snl.no/katarakt>

Store norske leksikon, s.v. «Kulturhistorie,» av Ina Louise Stovner. 04.04.2022. <https://snl.no/kulturhistorie>

Store norske leksikon, s.v. «Modernitet,» av Espen Wæhle. 14.02.2022. <https://snl.no/modernitet>

Store norske leksikon, s.v. «Nasjonalromantikken,» av Thurid Vold. 21.05.2022 <https://snl.no/nasjonalromantikken>

Store norske leksikon, s.v. «Rheinfall.» av Geir Thorsnæs. 06.05.2022. <https://snl.no/Rheinfall>

Store norske leksikon, s.v. «Rjukanfossen,» av Lars Mæhlum. 09.06.2022. http://snl.no/Rjukanfossen_-_Tinn

Store norske leksikon, s.v. «Sootkanalen», av Lars Mæhlum. 21.05.2022 <https://snl.no/Sootkanalen>

Store norske leksikon, s.v. «Sublim,» av Lars Fredrik Händler Svendsen. 05.04.2022. <https://snl.no/sublim>

Store norske leksikon, s.v. «Teknologi,» av Gunhild Gursli-Berg og Knut A. Rosvold. 17.02.2022. <https://snl.no/teknologi>

Storm, Eric. «Overcoming methodological nationalism in nationalism studies: The impact of tourism on the construction and diffusion of national and regional identities.» *History Compass* 12, no. 4 (2014): 361-73.

Svennevig, Jan. *Språklig samhandling: Innføring i kommunikasjonsteori og diskursanalyse*. 2. utg. ed. Oslo: Landslaget for Norskundervisning. Cappelen Akademisk Forlag, 2009.

Schwach, Vera, Bo Stråth, og Norges forskningsråd, Divisjon for vitenskap. *Evaluering av norsk historiefaglig forskning: Bortenfor nasjonen i tid og rom: fortidens makt og fremtidens muligheter i norsk historieforskning*. Oslo: Norges Forskningsråd, 2008

Skobba, Ingvar, «Gamp og damp - bane og bil. Samferdsel i Telemark på 1800-talet.» Red. Olav Rovde et al. Bergen: Fagbokforlaget, 2014.

Smiles, Samuel. «Caledonian and other canals.» *The Life of Thomas Telford, Civil Engineer*, 226-44. Cambridge University Press, 2014.

The online books page, «Online books by John Murray (firm).» 01.04.22.

<http://onlinebooks.library.upenn.edu/webbin/book/lookupname?key=John%20Murray%20%28Firm%29>

Totten, Gary. «Technology». *Keywords for travel writing studies*. Vol. 1. Anthem studies in travel. Av Forsdick, Charles, Zoë Kinsley, and Kathryn Walchester. London: Anthem Press, 2019.

Towner, John. «The Grand Tour.» *Annals of Tourism Research* 12, no. 3 (1985): 297-333, 312-315

Trollhättans stad. «Trollhättans historia». 03.05.2022.

<https://www.trollhattan.se/startside/kommun-och-politik/kommunfakta/trollhattans-historia/>

Trollhättebygdens slektsforskare. «Namnet Trollhättan». 04.05.2022.

<http://www.trollhattebygden.se/namnet-trollhattan/>

Tvedt, Terje. «Om metodologisk nasjonalisme og den kommunikative situasjonen: En kritikk og et alternativ». I *Historisk Tidsskrift (Oslo)*. 91 nr. 4 (2012), 489-510.

Ulstein, Geir Stian, og Ulstein, Tor Simen. *I hjertet av Rjukan: Bygget som samlet gründere, motstandshelter og konger*. Oslo: Spartacus, 2018

Urry, John. *The tourist gaze*. 2, utg, red. Theory, culture & society. London: SAGE Publications, 2002.

Urry, John, og Jonas Larsen. *The tourist gaze 3.0*. Theory, culture & society. London: SAGE Publications, 2011.

Ween, Gro og Camilla Ruud. «En Trængslernes Historie.» *«En Trængslernes Historie»: En antologi om museums mannen og historikeren Yngvar Nielsen*. Vol. 167. Instituttet for sammenlignende kulturforskning. Stamsund: Orkana akademisk, 2020.

Zillinger, Malin. *Guided Tourism: The Role of Guidebooks in German Tourist Behaviour in Sweden*. Doktorgradsavhandling, Umeå Universitet 2007

Zuelow, Eric. *A history of modern tourism*, London: Palgrave, 2016.

Zuelow, Eric. *Touring around the nation. A transnational approach to european tourism history*. Farnham: Ashgate, 2011.

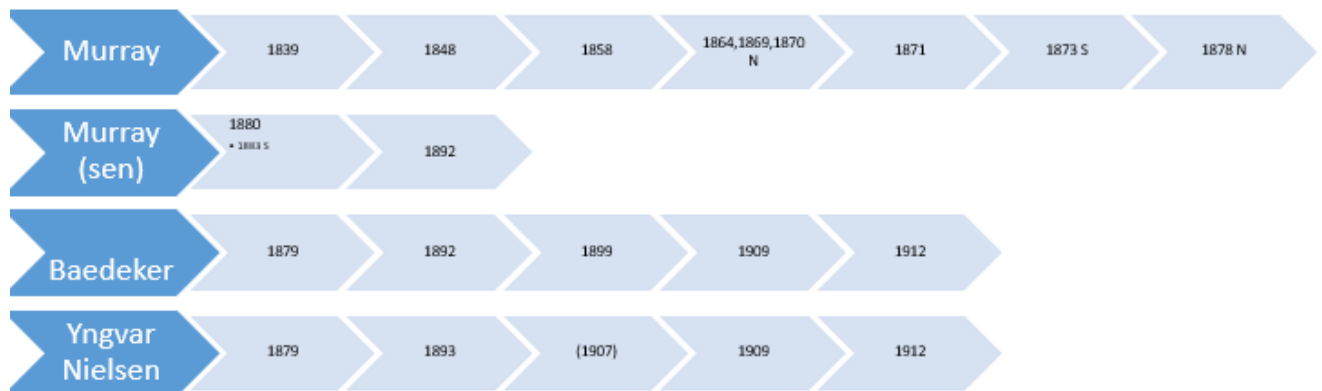
Øverland, Signy Alvsåker. «'Off to the Fjeld!' Jotunheimen sett med britiske øyne 1835-1904» i *Fortid* 1/2020 Identitet. 18.05.2022. <https://www.fortid.no/artikler/2020/1-2020-identitet/overland-off-to-the-fjell.html>

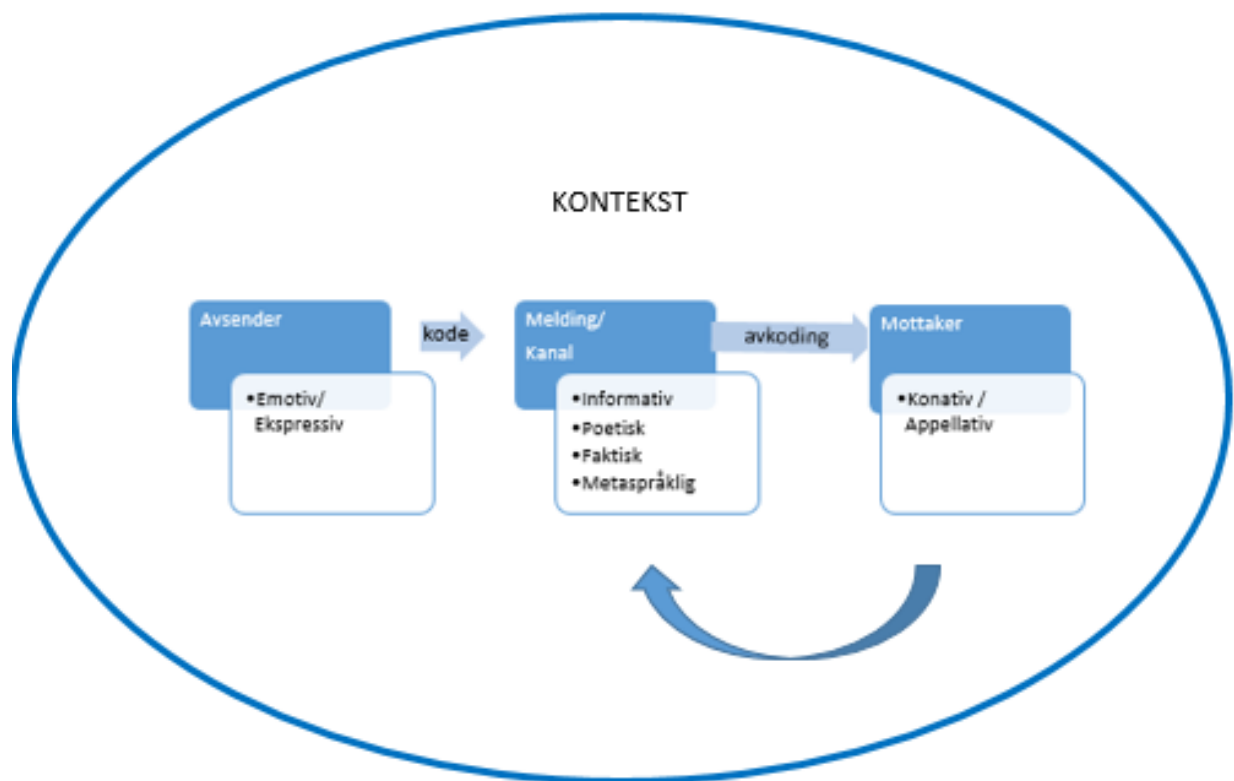
Illustrasjoner

Alvsåker Øverland, Signy. *Språkfunksjonene og kommunikasjonsmodellen*, 2022. Etter Jakobsen, Roman. *Poetik och lingvistik*, Stockholm: Bokförlaget Pan/Norstedt, 1974, 143-150.

Halvorsen, S. Prosessmodell for kommunikasjon, 01.06.2022. <http://ndla.no/article/26572>. CC BY-SA 4.0.

Reisehåndbøker i første og siste fase



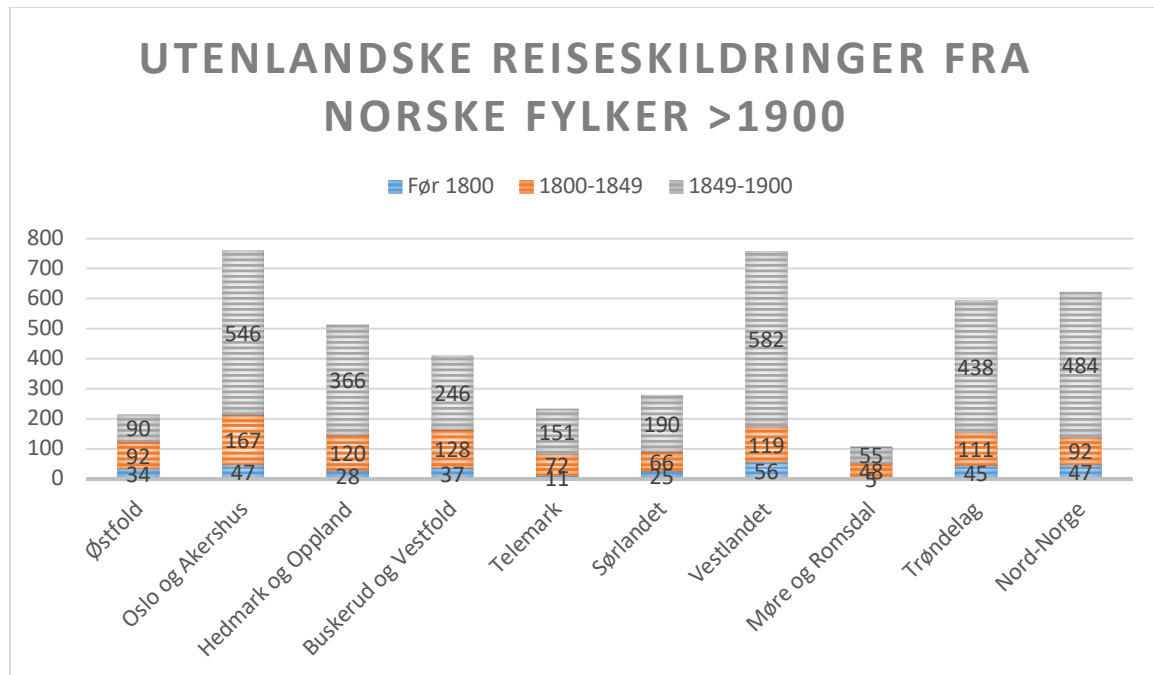


Språkfunksjonene og kommunikasjonsmodellen

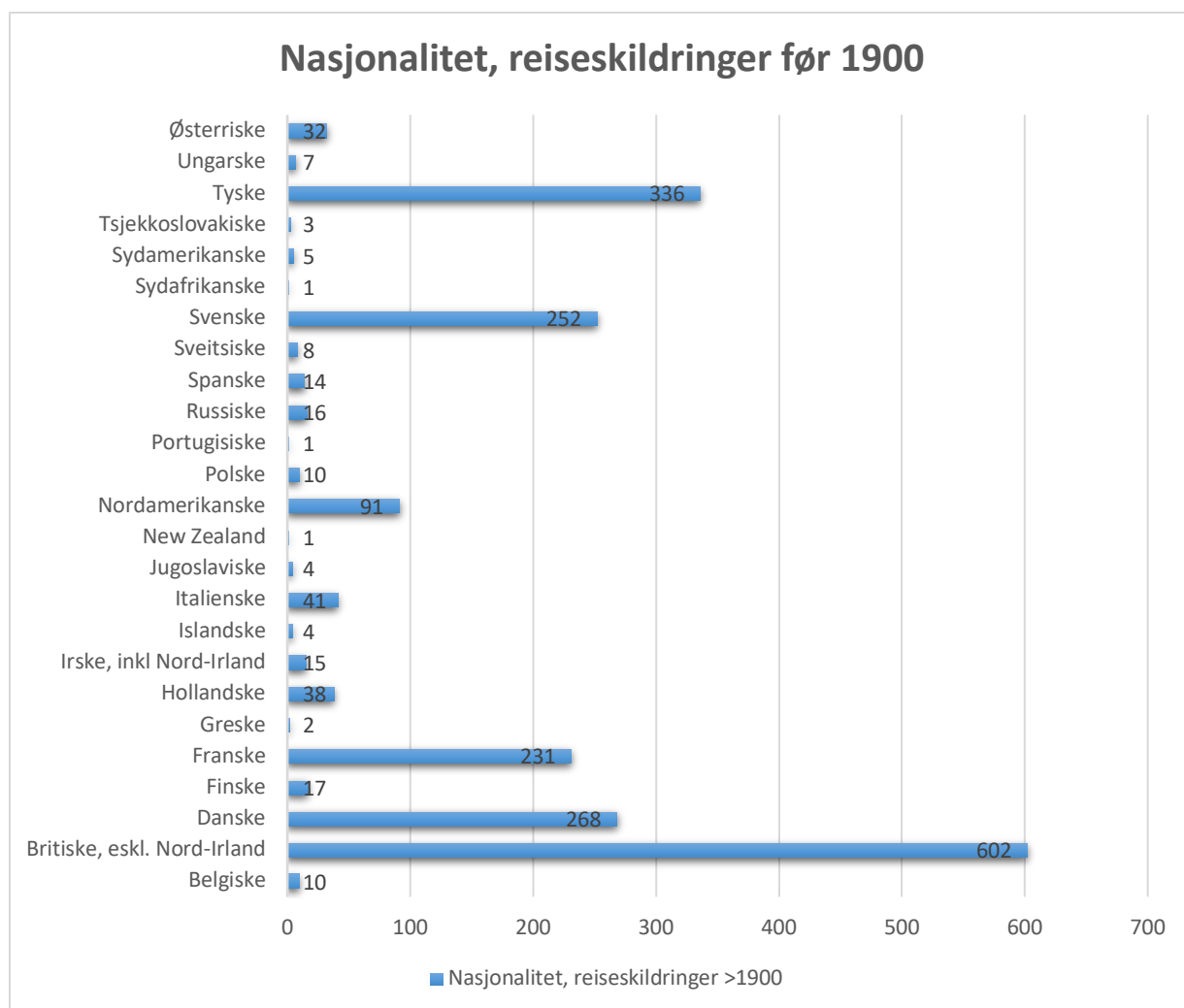
Etter Jacobson, Roman. *Poetik & lingvistik*. (Stockholm: Bokförlaget Pan/Norstedts, 1974), 143-150.

Vedlegg

Utenlandske reiseskildringer

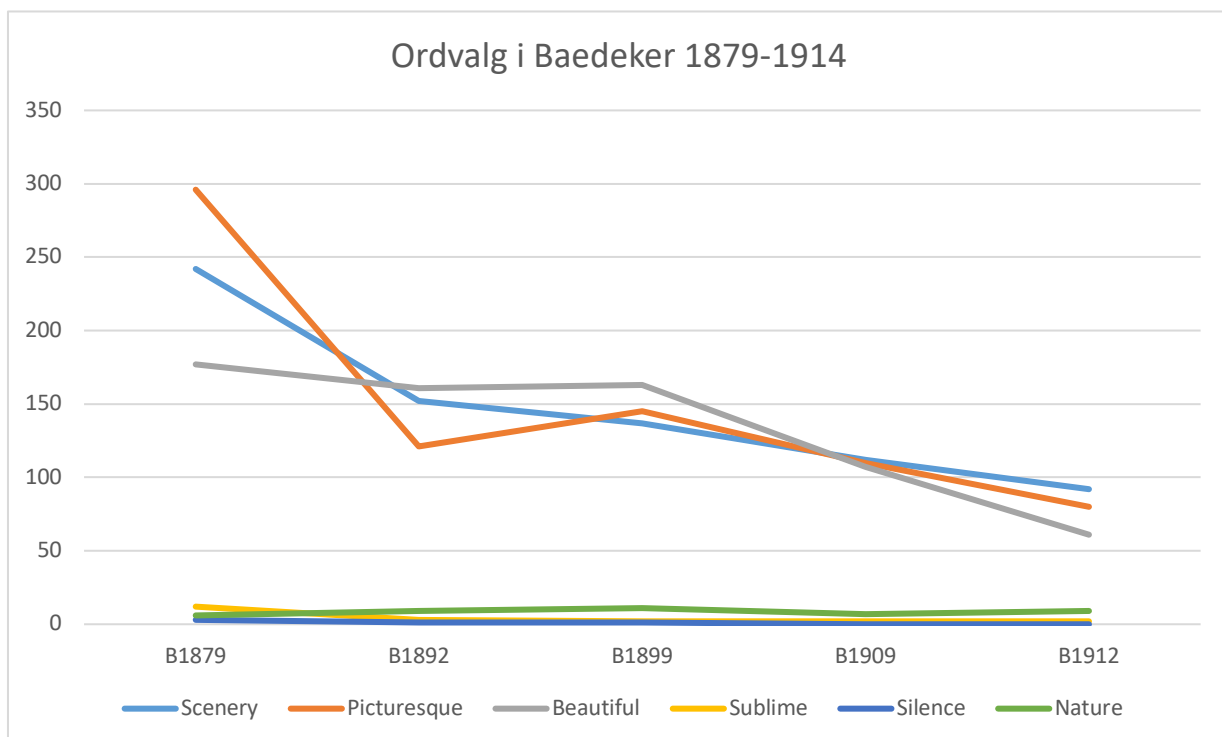
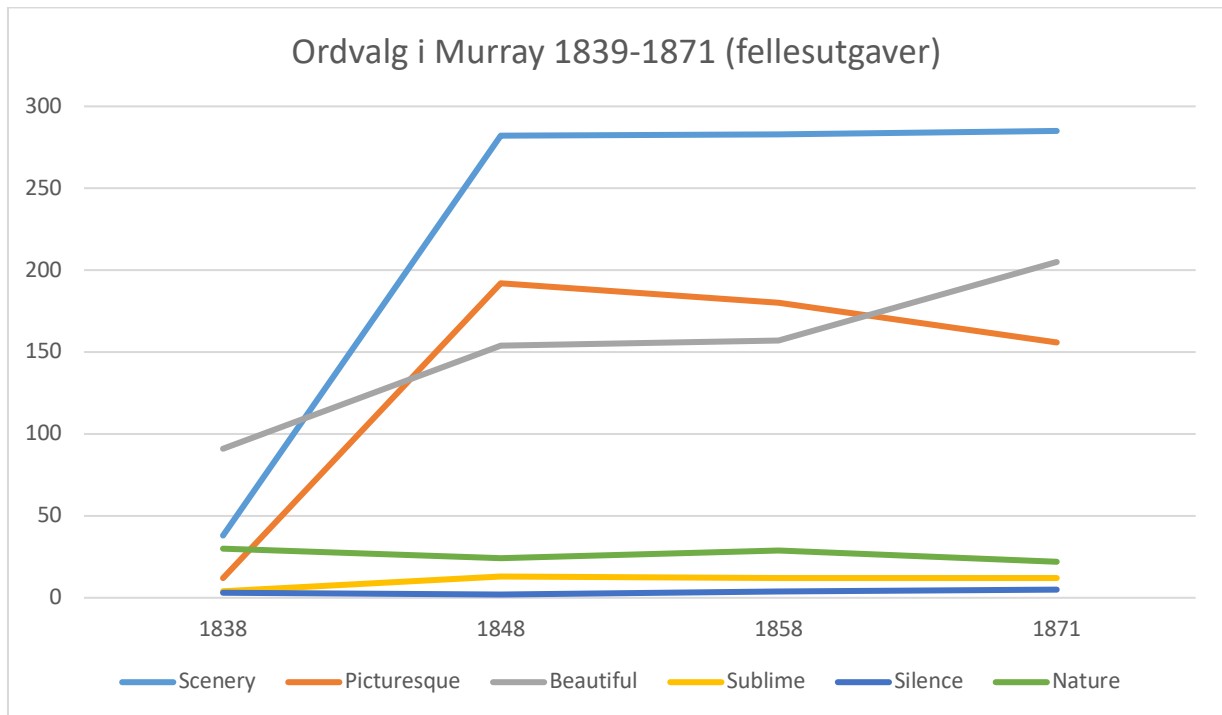


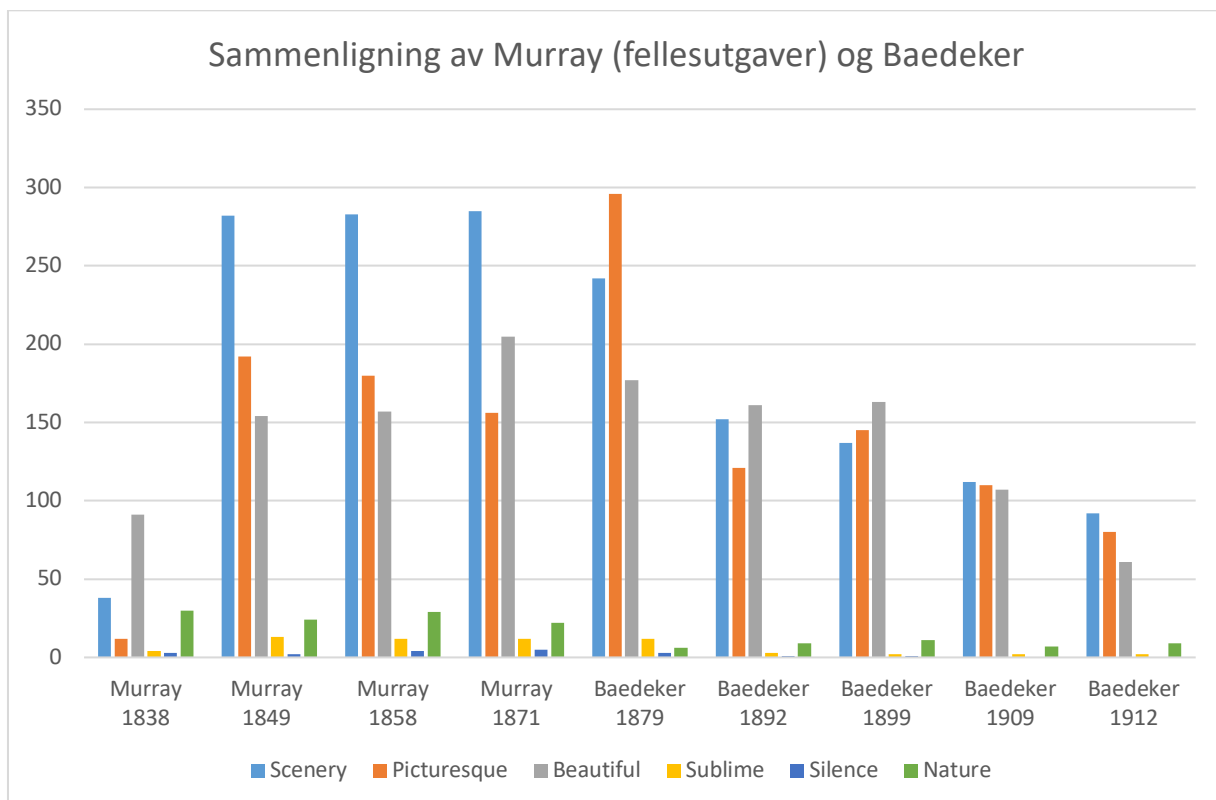
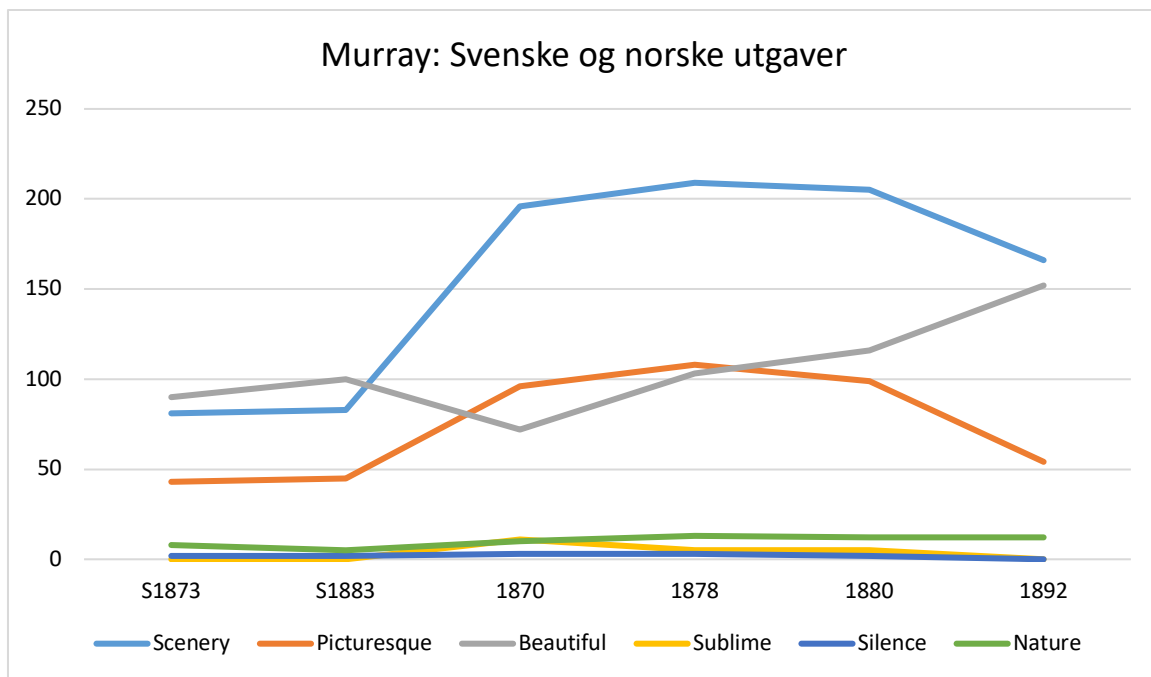
Schiøtz, Eiler H. *Utlendingers reiser i Norge 1*. Norsk Bibliografisk Bibliotek. Oslo: Universitetsforlaget, 1970, 584-587 og Schiøtz, Eiler H. *Utlendingers reiser i Norge 2* Norsk bibliografisk bibliotek. Oslo: Universitetsforlaget, 1986., 583-587

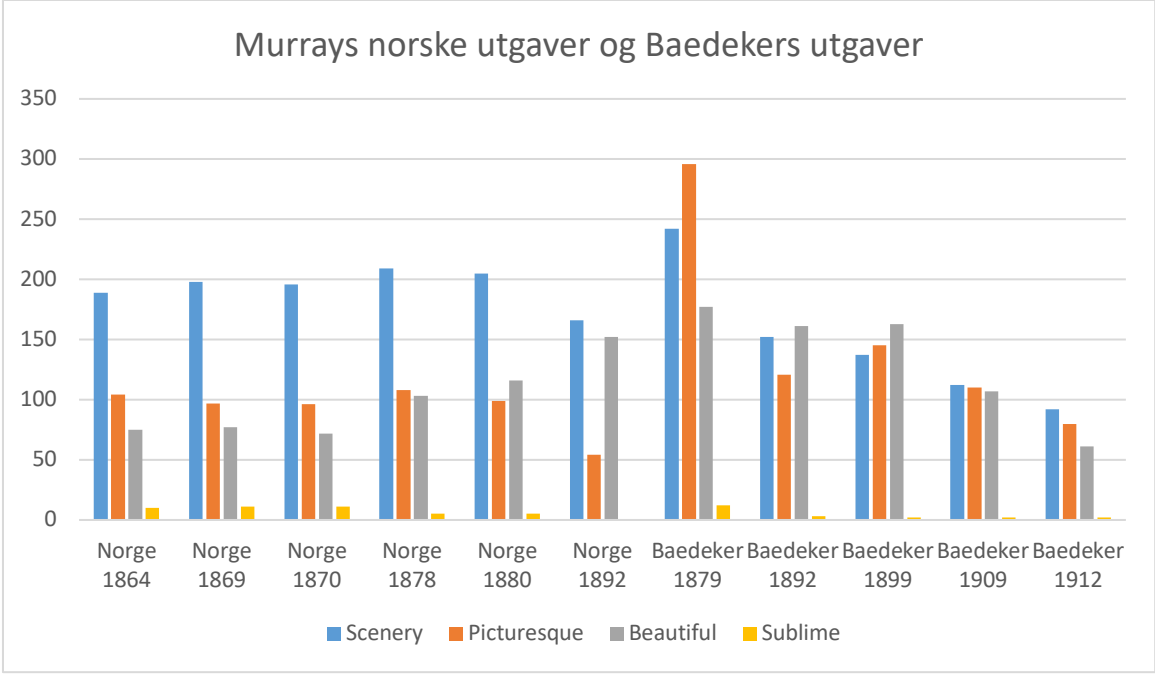


Schiøtz, Eiler H. *Utlendingers reiser i Norge 1*. Norsk Bibliografisk Bibliotek. Oslo: Universitetsforlaget, 1970, 584-587 og Schiøtz, Eiler H. *Utlendingers reiser i Norge 2* Norsk bibliografisk bibliotek. Oslo: Universitetsforlaget, 1986., 583-587

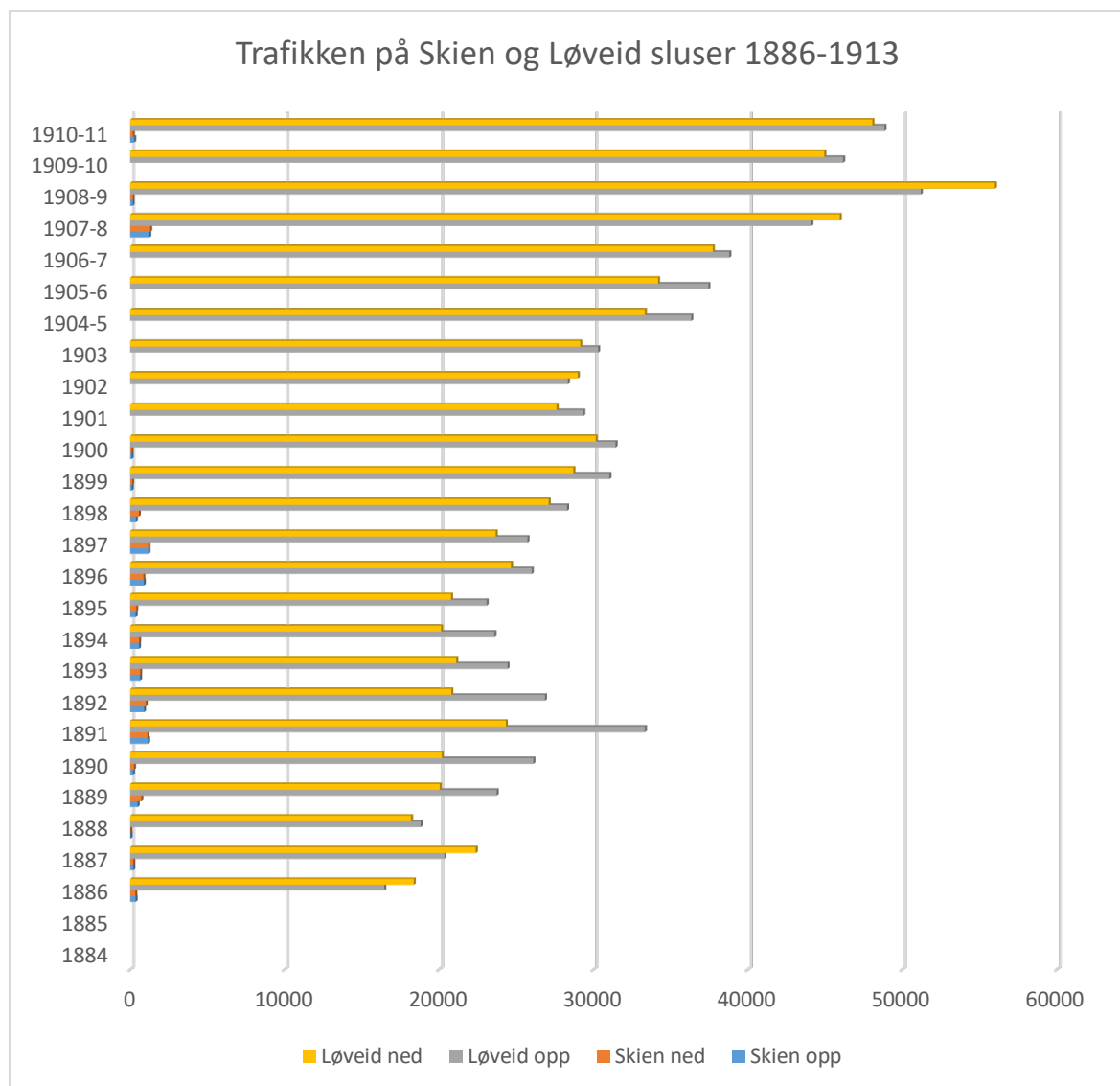
Ordvalg - naturestetikk



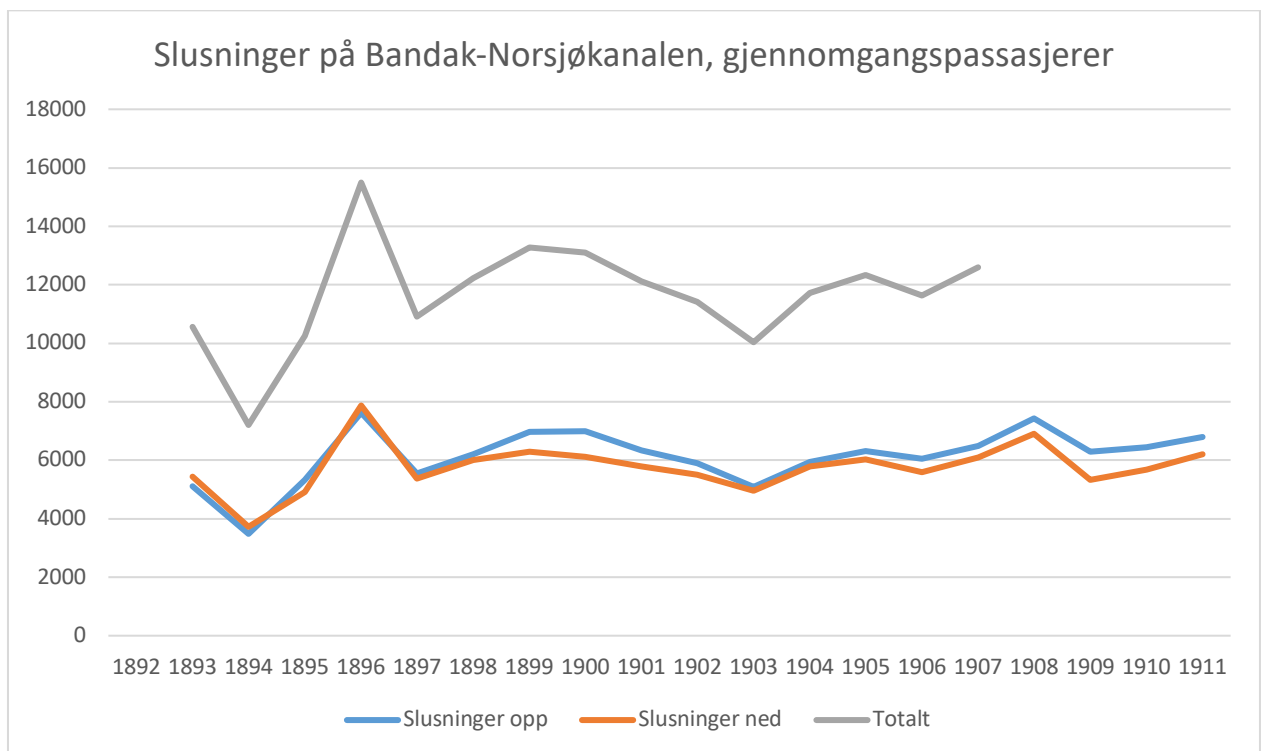
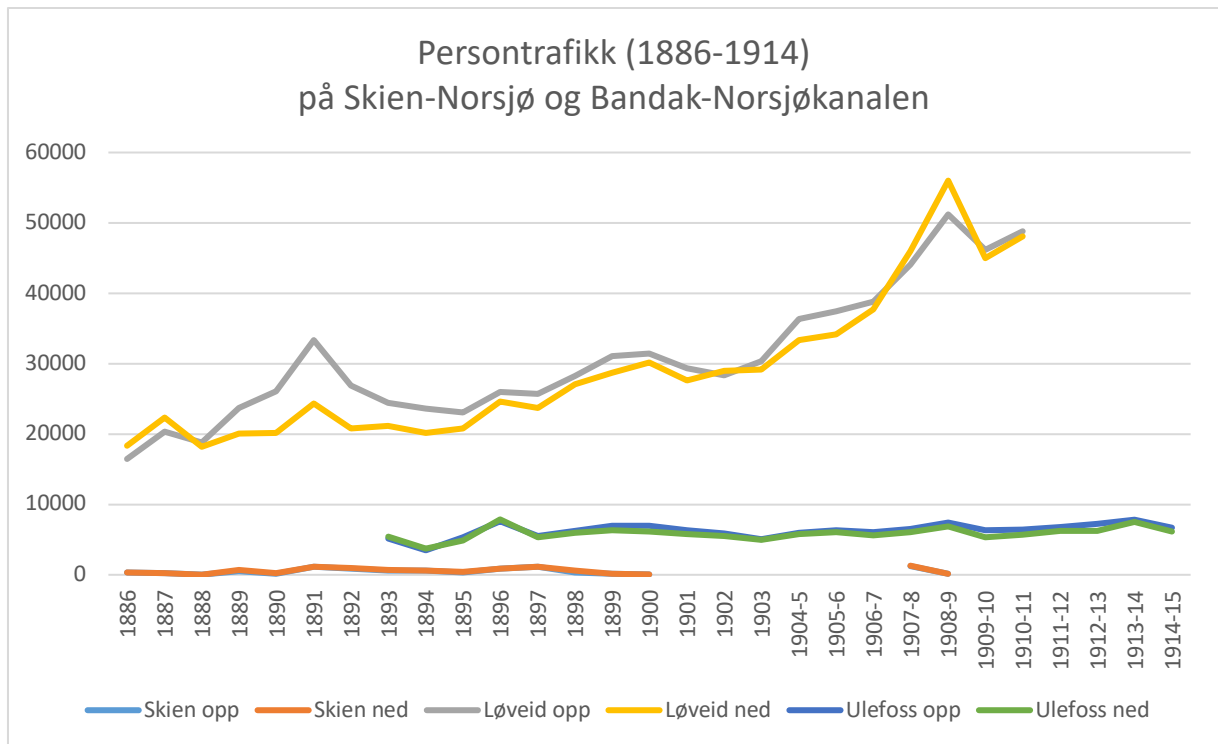




Trafikken på Telemarkskanalen

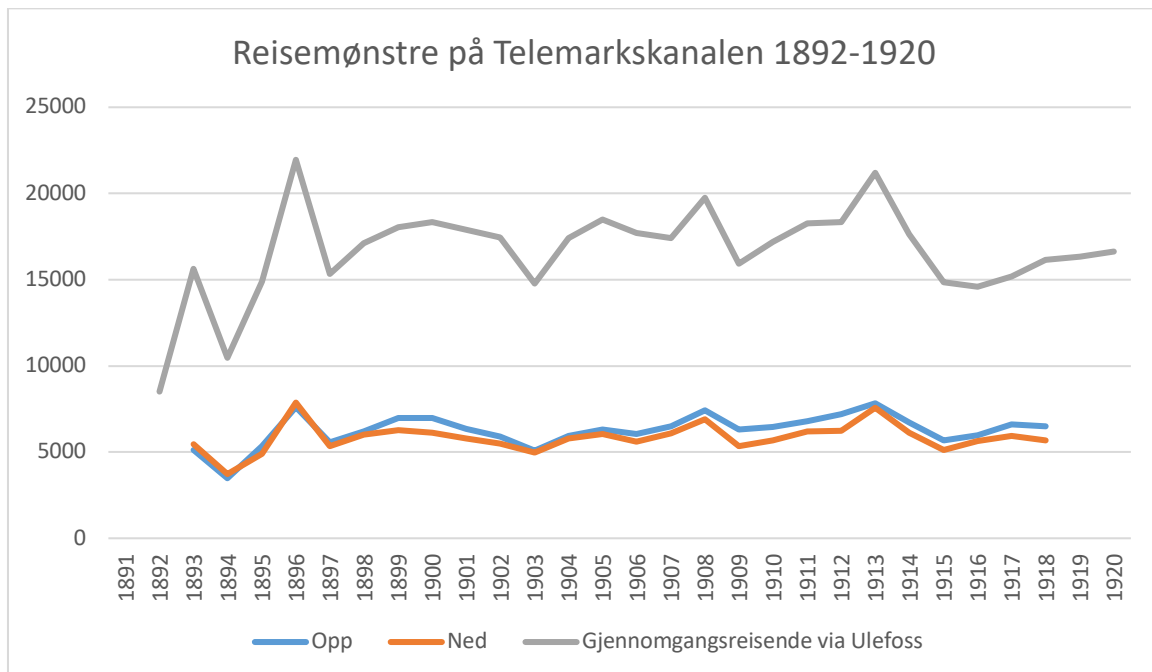
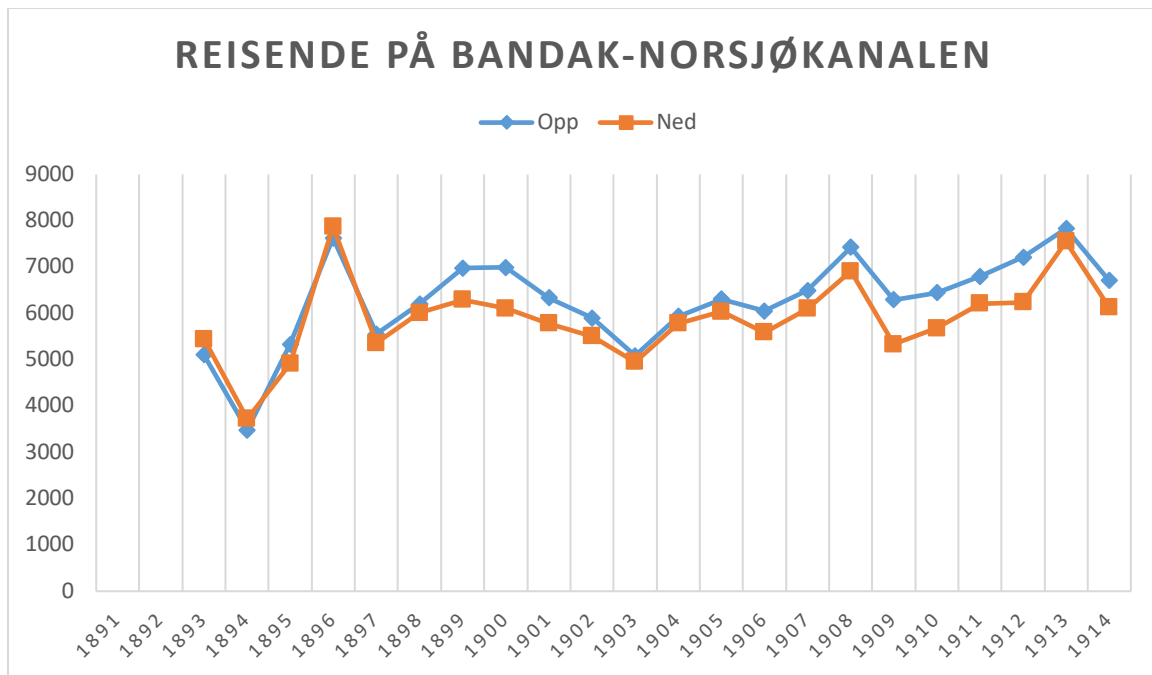


Norsjø-Skienkanalen: En oversigt over kanalens anlægs- og driftshistorie til 1911. Skien: «Fremskridts» Boktrykkeri, 1913, 116



Kilde: Telemarkskanalene. *Bandak-Norsjø-kanalen. Trafikk. Driftsjournal II-I-II-3*

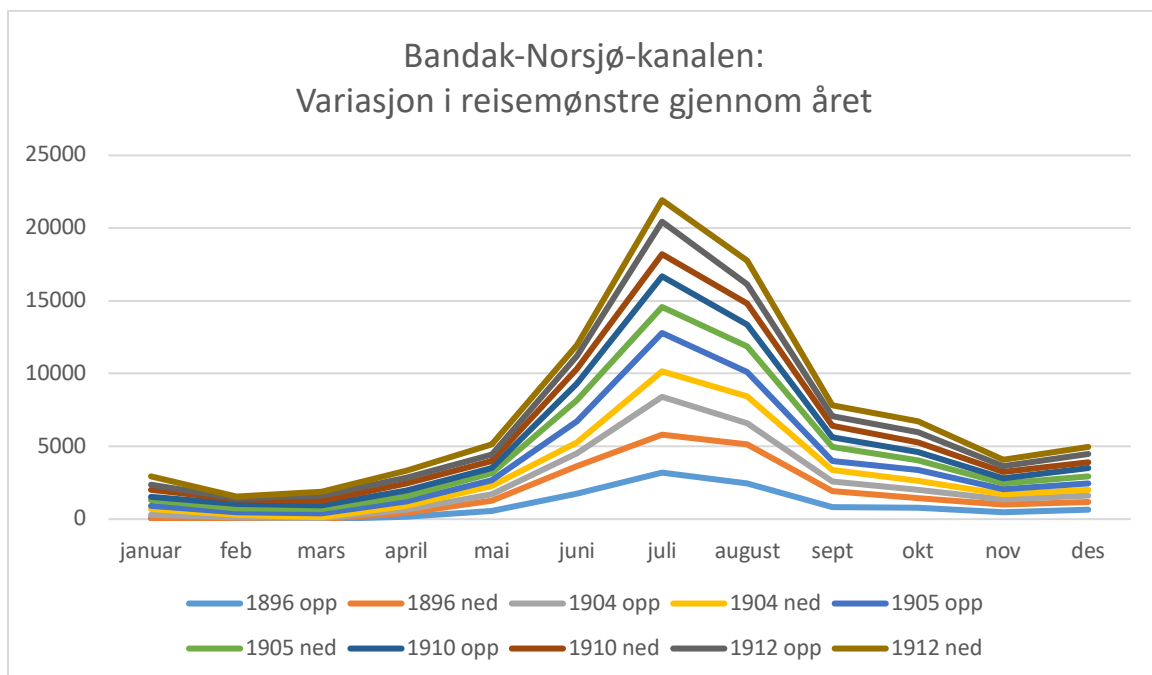
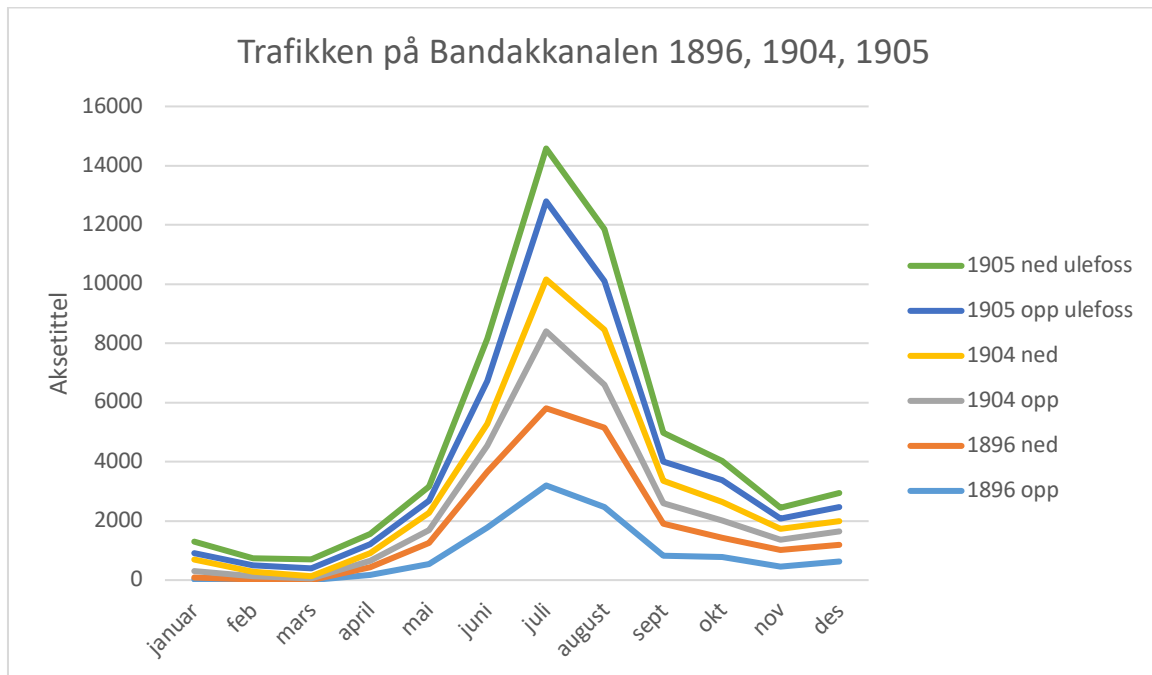
Norsjø-Skienkanalen: En oversikt over kanalens anlægs- og driftshistorie til 1911. Skien: «Fremskridts» Boktrykkeri, 1913, 116



Gjennomgangsreisende: Utregningen er basert på antall reisende opp og ned fra Ulefoss sluser. Mangler eksakte gjennomgangsreisende-tall for 1892, (1919 og 1920)

Telemarkskanalen. *Bandak-Norsjø-kanalen. Trafikk. Driftsjournal II-1-II-3*

Norsjø-Skienkanalen: En oversikt over kanalens anleggs- og driftshistorie til 1911. Skien: «Fremskridts» Boktrykkeri, 1913, 116



Tallene er basert på gjennomreise via Ulefoss. 1896 – helt stengt i perioden 1.3.-8.4. pga is Telemarkskanalene. *Bandak-Norsjø-kanalen. Trafikk. Driftsjournal II-1-II-3*

Kart over Sør-Norge, 1636



Nova et accurata Tabula episcopatum Stavangriensis, Bergensis et Asloiensis, apud Ioannem Ianssonium. 1636. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digikart_gaa001000080



Tønsberg, «Chr. Rukjanfoss.» *Norge fremstillet i tegninger: Med oplysende text.* Christiania: Chr. Tønsberg, 1853, 39. 27.05.2022 http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2014091228001



Lindahl, Axel. *Trollhättan. Vattenfallet från kyrkan.* 301. Fotografi. 1880 (?)
http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digifoto_20160615_00423_blds_a_FAalb006_04



Lindahl, Axel. *Trollhättan. Högra Gullöfallet (med bron).* 202. Fotografi. Axel Sjöberg & Co. 1880 (?)
http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digifoto_20160615_00422_blds_a_FAalb006_03



Mittet & Co, AS. *Vrangfos, Telemarken – Norge*. Fotografi, 1900.

http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digifoto_20170425_00118_NB_MIT_ENR_03449



Knud Knudsen, *Vrangfos, Ulefos - Strengen Kanal*. 9658. Fotografi. 1889(?)

http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digifoto_20160304_00077_bldsa_L_KK0156



Lindahl, Axel. *Thelemarken, Store Ravnejuvet med Udsigt over Dalpartiet*. Mittet & Co AS. Fotografi. 1890.

http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digifoto_20171115_00278_NB_MIT_ENR_00172



Kittelsen, Theodor. *Svælgfos*. 1907. TG.0000001-4. Reproduksjon av kunstverk. Norsk Industriarbeidermuseum. Foto: Tomasz A. Wacko / NIA. (Gjengitt med tillatelse). 10.06.2022. <https://www.industriarven.no/event/theodor-kittelsens-svelgfoss-serie/>