

# NORDLAND-FINMARKEN-SPITSBERGEN



OMSLAGET FRA BOKEN *NORDLAND*  
– *FINMARKEN* – *SPITSBERGEN* FRA  
1907 VISER VIKTIGE ELEMENTER I  
TURISTENES OPPLEVELSE AV «NORD»:  
MIDNATTSSOLEN, MEKTIGE FJELL, FUGL  
OG FISK.

Midnattssolens land  
Turister på vei mot nord  
1880–1940

DANIELA BÜCHTEN





NEPTUN MED FØLGE PÅ LUKSUSSKIPET *STELLA*  
*POLARIS* VAR FANTASIRIKT ISCENESATT.  
 REKLAMEBROSJYREN *TO THE LAND OF THE MIDNIGHT*  
*SUN* ER FRA 1939.

keiserlige yacht i midnattssolen. Oppdragsverk av kunstnere som Carl Saltzmann, som malte keiseren på hvalfangsttur, ble også ofte reproduisert.<sup>12</sup> Da tyske turister fikk muligheten til å følge i keiser Wilhelms fotspor, ble det altså regnet som et høydepunkt dersom de traff på keiserskipet.

#### POLARFEBER

Allikevel er det en annen gruppe kjente personer som spilte en enda viktigere rolle i formidlingen av bilder fra «Nord»: polarheltene. «Saaledes skulde ogsaa Beretningerne om Polarekspeditionerne blive den Attraktion, som skulde trække turistene op til det høie Norden.»<sup>13</sup> Etter 1880-tallet hersket det en internasjonal «polarfeber», og forsøkene på å nærme seg Nordpolen kom som perler på en snor. Ekspedisjonene var internasjonale sensasjoner. Å treffe den svenske ingeniøren Salomon Andrée, som var på vei mot Nordpolen i en luftballong, på Svalbard var en stor attraksjon for en turistgruppe i 1896. Fridtjof Nansens polarferd med *Fram* ble ivrig fulgt av en hel verden – og turistene prøvde å følge i hans fotspor så langt det lot seg gjøre. Ved siden av talløse opplag av polarheltens reisebeskrivelser ble borgerskapets bilde av «Nord» preget av produkter som Nansen-sardiner med bilde av polarhelten på

toppen av globusen. På spillebrettet i selskapsspill var nå Nordpolen i sentrum av kartet, markert som «uutforsket» og dermed høyst ettertraktet ingenmannsland. Deltakerne kunne selv prøve å komme seg helt til Nordpolen og til (verdens) sentrum, slik det ble fremstilt på kartene.<sup>14</sup> Det var bare et spørsmål om økonomi og muligheter for at flere kunne prøve dette også i virkeligheten.

I sin bok *Nordland. Eine Ferienfahrt nach Norwegen und Spitzbergen* begrunnet Friedrich Zschokke, 56 år gammel zoolog og professor i Basel, hvorfor han i 1923 hadde foretatt en reise til Norge og videre til Svalbard: Først og fremst ville han oppfylle en ungdomsdrøm og møte en verden han var blitt kjent med i H.C. Andersens eventyr. Samtidig fremhevet han den oppvoksende ungdoms interesse for kampen mot de «nådeløse naturkreftene». Zschokke hadde med stor oppmerksomhet fulgt de forskjellige ekspedisjonene nordover, og Nansen var han blitt personlig kjent med som student. Zschokke nevner blant annet M'Clintocks arktiske ekspedisjon i 1859 og den østerrikske polarreisen i 1872–1874 med Carl Weyprecht og Julius Payer som oppdaget Frans Josefs land. Deres dramatiske tilbaketog med både slede og båt til de nådde Novaja Semlja, hvor de ble plukket opp av et annet skip, fengslet

et internasjonalt publikum.<sup>15</sup> I 1923 tok professoren sin familie med på cruise på *Alhambra* fra Deutsche Ost-Afrika-Linie. Sammen med rundt 150 andre passasjerer på 1. klasse skulle de helt til Svalbard.

En annen reisebokforfatter, Elisabeth Dick, påpeker i 1939 hvordan hun allerede som barn med begeistring leste om «Fridtjof Nansens besværlige nordpolreise full av forsakelser». Ansikt til ansikt med pakkisen nord for Svalbard bemerket hun hvor stor kontrasten er mellom det å sitte bekvemt i sofakroken og lese om ekspedisjonene og de reale utfordringene som disse «tapre mennene» møtte i denne «uendelige ødemarken og ensomheten».<sup>16</sup>

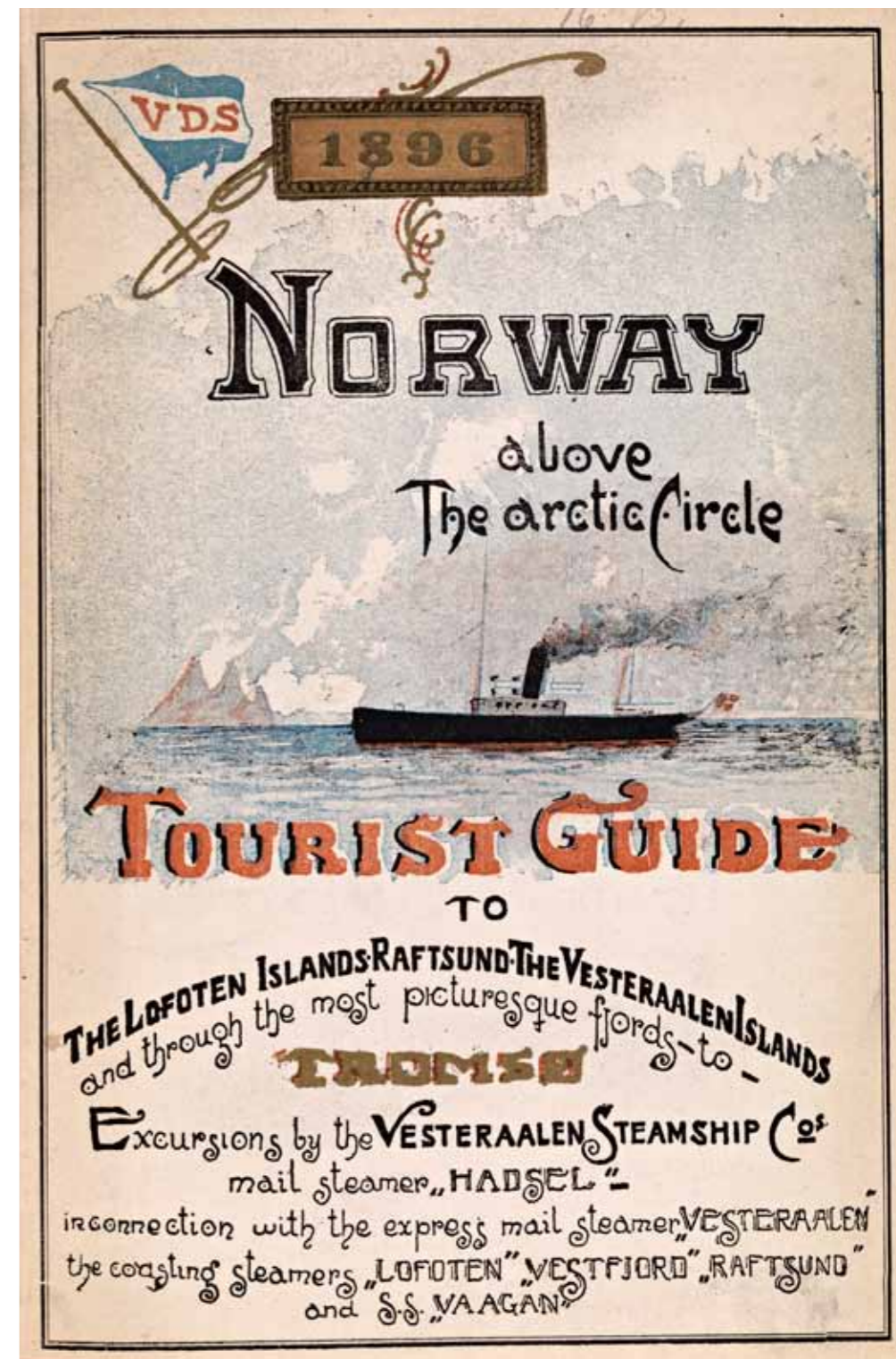
Turister som reiste mot nord etter 1880-tallet hadde altså flere motiver: De søkte det eksotiske, de svermet ofte for romantisk natur og vikingtid, og ikke minst ville de følge polarheltens lysende eksempel. Tidsskriftet *Die Welt auf Reisen*, Verden på reise, fra 1. juni 1901 påpekte i sin tittelhistorie «Opp mot nord!» at det var blitt tilnærmet like fasjonabelt å reise mot nord om sommeren som det å reise sørover om vinteren. Nå var transportmidler og losji blitt så mye bedre at selv det «bortskjemte kulturmennesket» kunne være fornøyd.

#### HVEM DRAR TIL NORGE OG HVORDAN REISER DE?

Det var først i 1870-årene at flere forhold virket sammen slik at større befolkningsgrupper enn før overhodet kunne tenke på ferie. Deler av embetsstanden, velhavende borgere og forretningsmenn økte sin velstand i takt med den voksende industrialiseringen, og hadde nå anledning til å ta seg fri noen uker.

Siemens, et ledende firma innen samtidens høyteknologi og elektroteknikk, var for eksempel ett av de første firmaer som ga sine høyere funksjonærer 14 dagers ferie. Dette skjedde i 1873. Før første verdenskrig hadde to tredjedeler av funksjonærene i Tyskland 7–14 feriedager, høyere funksjonærer og embetsmenn kunne ha flere dager, mens 90 % av arbeiderne fortsatt måtte klare seg uten ekstra fridager.<sup>17</sup> Denne utviklingen ble møtt med en gryende turistindustri som begynte å tilby organiserte reiser. Thomas Cook i England hadde siden 1841 solgt pakkereiser innenlands og fra 1855 også til utlandet. I Tyskland henvendte krevende kunder seg til reisebyrået Stangen, grunnlagt i 1863 (Hapag siden 1905), for å bestille eksklusive turer til utlandet.<sup>18</sup> Etter hvert gjorde jernbane og dampskip det mulig å nå fjerntliggende steder raskt og komfortabelt. Ikke minst forandret de nye fremkomstmidlene fullstendig menneskenes oppfatning av hastighet og distanser. Mens det i Sverige fantes et godt utbygd skyssvesen allerede i 1840-årene, var situasjonen i Norge en annen. Ikke bare var det strevsomt å reise landeveien, men også hotellene manglet den standard turistene var vant til ellers i Europa. Dette var et mye diskutert tema i reiselivsbransjen helt frem til begynnelsen av det 20. århundre.<sup>19</sup>

De såkalte «flytende hoteller» og det nye cruisekonseptet løste dermed flere problemer. Kunden kunne som oftest bestille reisen fra hjemlandet og dra direkte derfra til Norge. Under hele reisen tjente skipet som et luksushotell og et sted for fornøyer og rekreasjon. Utsøkt forpleining og variert underholdning med musikk og dans ga fornøyde passasjerer. Båtene var enten spesialkonstruerte eller ombygde med tanke på ferie- og fornøysesreiser. De stoppet ved interessante steder der det var muligheter for å gjøre utflukter. Turistene kjøpte et ferdig reiseopplegg, som rederiet, eller det firmaet som chartret skipet, ønsket å selge til flest mulig. Tidligere måtte man reise med ruteskip som fraktet både turister og andre



VESTERAALENS DAMPSKIBSSKAB TILBØD RUNDTURER MED LENGRE OPPHOLD I LOFOTEN OG VESTERÅLEN.



B&N-LINJEN TILBØD «POLARFAHRT» TIL NORDKAPP OG TIL SVALBARD, DET «ARKTISKE VIDUNDERLAND».

reisende, og som i tillegg dekket diverse andre transportbehov.

Allerede i 1875 arrangerte Cooks reisebyrå en rundreise nord for polarsirkelen for 21 turister. Byrået måtte i siste liten chartre *President Christie* fra Krohn-linjen, fordi Det Bergenske og Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab ikke kunne levere det skipet som var avtalt på forhånd. Dette medførte at avreisen ble forsinket, og at skipet først kunne krysse polarsirkelen den 30. juli. Dette ble straks telegrafert til England og offentliggjort i dagspressen. Forsinkelsen gjorde at de også var for sent ute til å kunne oppleve midnattssolen ved Nordkapp. Skipet fortsatte derfor turen videre mot nord, slik at selskapet omtrent halvveis mellom Nordkapp og Bjørnøya endelig fikk oppleve midnattssolen. Selv om turen ikke var økonomisk lønnsom, ble den regnet som en suksess.<sup>20</sup> Snart var det ikke bare Krohn-linjen som tilbød turist-ruter nordover, men flere andre rederier og reisebyråer som Det Bergenske og Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, Wilhelm Bade og Hamburg-Amerika-Linjen. Cruisetraffikken til Norge tok seg betydelig opp i midten av 1890-årene.<sup>21</sup> Flere hendelser i andre land i 1894, som terroristanslaget mot Café Terminus, massearrestasjonene i Paris og mordet på den franske presidenten Carnot og den russiske tsarens død, fikk Skandinavia til å fremstå som et fredelig hjørne av verden.<sup>22</sup> De fleste av turene gikk riktignok bare til Vestlandet, der fjordlandskapet var et viktig trekkplaster. Men turer som gikk enda lengre nordover, hadde et marked helt fra starten av cruisetraffikken. De reisende kom fra mange land, det var flest englendere, fulgt av tyskere, amerikanere og andre nasjonaliteter.<sup>23</sup> Åpningen av den subsidierte Englandsruten fra Newcastle til Stavanger, Bergen og Trondheim i 1890, gjorde det attraktivt å tilby korrespondende reiser videre nordover.<sup>24</sup>

Etter første verdenskrig tok det flere år før Nordlandstrafikken kunne ta seg opp igjen til tidligere høyder. Nå ble det mer vanlig å arrangere turer med større skip som kunne frakte flere passasjerer, og dermed til priser som var overkommelige både for middelklassen og senere også for arbeiderklassen. Det var blant annet Den norske Amerika-Linje, og Hapag med sine «Monte»-skip, som satset på dette markedet.<sup>25</sup> Denne trenden, at de brede lag av befolkningen reiste nordover (og til andre steder i verden), nådde sitt høydepunkt med de såkalte «Kraft durch Freude»-reisene på 1930-tallet i Tyskland. Massene skulle

få anledning til en feriereise som samtidig bygget opp under nasjonalsosialistiske verdier. Man tilbød skipsreiser helt opp til Nordkapp for en billig penge. Det helt spesielle med disse reisene var at skipene, som tok over 1000 passasjerer, ikke stoppet noen steder.<sup>26</sup>

#### MIDNATTSSOLEN MED MER: HVA VILLE TURISTER SE I NORD?

Hva var det turistene ønsket å se, og hva forbandt de med «Nord»?<sup>27</sup> Vi har allerede sett at midnattssolen var et viktig trekkplaster i markedsføringen av Norge. Tallrike artikler og reisebeskrivelser bruker begrepet «midnattssol» i sine titler. Begrepet var såpass innarbeidet i folks bevissthet at til og med en bok som skulle markedsføre Norge som turistmål om vinteren (!), kaller seg *Winter in Norwegen. Das Land der Mitternachtsonne*.<sup>28</sup> Været er som kjent meget vekslende i Nord-Norge om sommeren, og det var derfor ingen selvfølge at man fikk se midnattssolen. Forventningene var desto større. Turistene ventet utålmodig på at midnattssolen skulle vise seg. De satt oppe gjennom hele natten og håpet inderlig på at skyene skulle forsvinne, og når solen så endelig viste seg, ble det salutt og jubel.<sup>29</sup> Da et reiseselskap på vei til Svalbard med Hapag i 1906 fikk et glimt av midnattssolen for første gang, vakte det stor begeistring. Alle promenerte rundt på dekk, trompetene spilte opp punktlig kl. 24.00, og passasjerene danset til lystig musikk fremført av skipets musikanter, de dannet opp-tog og drakk sjampanje.<sup>30</sup> De som fikk oppleve midnattssolen ble vitner til et fargespill som «var desto mer praktfullt og fengslende, ettersom alle omgivelsene, sjøen, himmelen og fjellene også var medvirkende».<sup>31</sup> Scarlett fremhever at mange reisende ble rent poetiske ved synet av midnattssolen. Selv den ellers så knusktørre reiseføreren *Baedeker*, siterer Tegnér's *Frithiofs saga*:<sup>32</sup>

Midnattssolen på bergen satt  
Blodröd till att skåda;  
Det var ej dag, det var ej natt,  
Det väge emellan båda.

Scarlett fremhever også at alle tilstedeværende fornemmet

den vidunderlige og storartede Høitidelighed, som Iagttageren uvilkaarlig føler. Selv havde jeg en ubeskrivelig Fornemmelse af mystisk

Ærefrygt og Ængstelse, som om hele Fortiden var sunket i Forglemmelse, og at vi alle var Gjenfærd paa Grænsen af det Land, hvorom der er sagt 'Der er ingen Nat.'<sup>33</sup>

Det er typisk for disse reiseskildringene at ellers ganske saklige forfattere plutselig forandrer tonen henimot det lyriske, og at de beskriver denne opplevelsen som av nærmest religiøs karakter. Will Keiling skriver for eksempel i kapittelet «Den fortryllete verden» at den nordiske nattsolen etterlater sin «drømmende tungsindighet hos dem som hadde åpnet seg helt for dette underet».<sup>34</sup> Det uvante fenomenet holder også «nervene i vedvarende spenn» og fører til at ingen finner roen.<sup>35</sup> Å forholde seg til midnattssolen som til noe normalt formår bare de innfødte, påstår H.E. Wallsee i 1912, men ikke kjøpmenn, offiserer og embetsmenn fra sør. Han understreker den sterke virkningen opplevelsen har på deres nerver – den opphissende virkningen – som fører til at spesielt hustruene, når de først har kommet hjem, bare har ett brennende ønske, nemlig å dra tilbake.<sup>36</sup> Også Ludwig Hevesi beskriver midnattssolens erotiske kraft. Han beretter at kapteinen på skipet påsto at midnattssolen traff syldendere som et trylleslag – og «så ligger menneskene hverandre i armene uten å skjønne hvorfor».<sup>37</sup> Midnattssolen, fortalte kapteinen, hadde derfor alltid skint på et brudepar ...

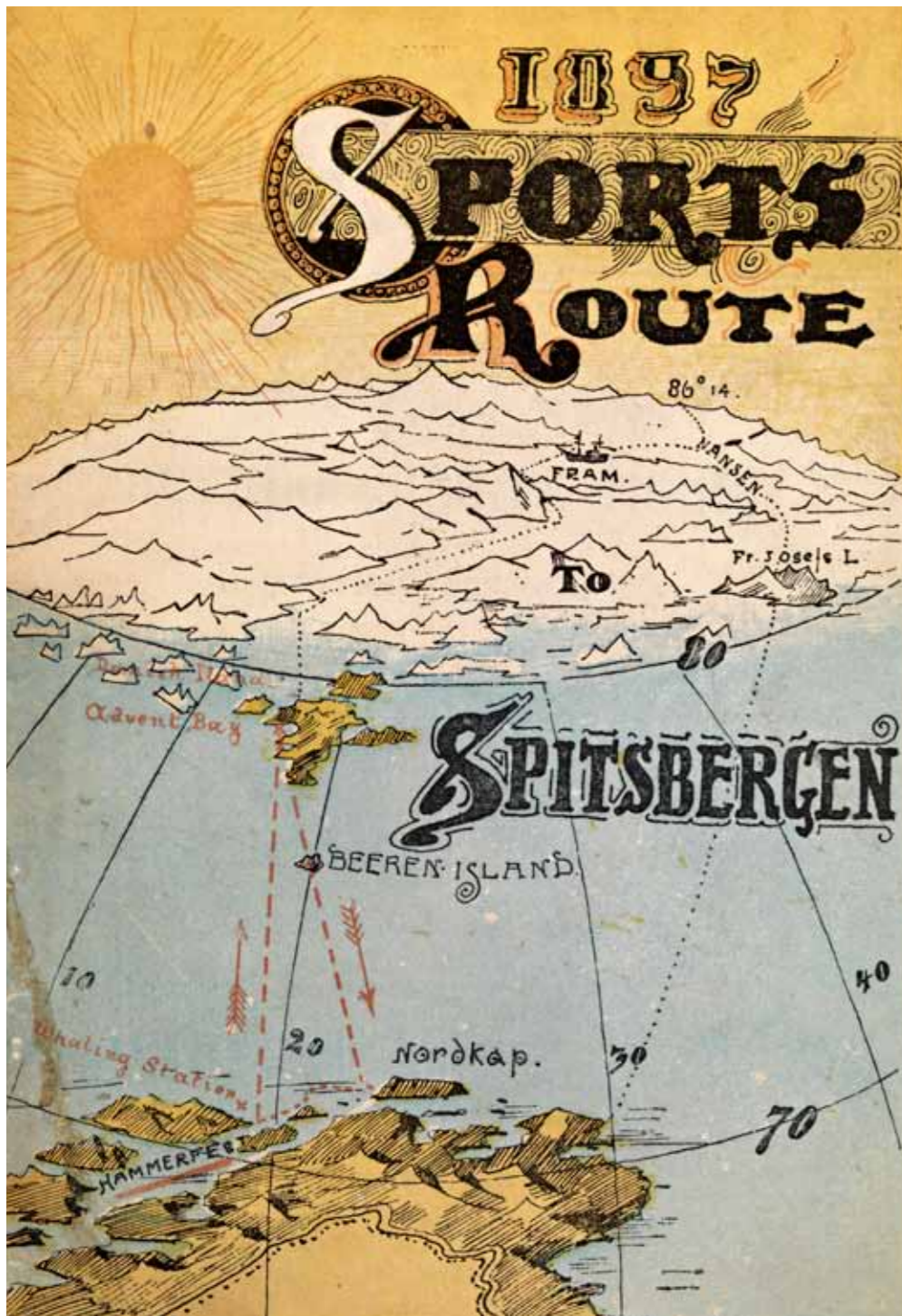
**POLARSIRKELEN:  
PÅ TERSKELEN TIL VIDUNDERLANDET**  
Midnattssolen er bare synlig nordfor polarsirkelen. Passeringen av polarsirkelen var vanligvis oppført som en særskilt begivenhet i reiseprogrammene, og man forventet en ordentlig markering. Skuffelsen hos passasjerene på en tur med Hapag i 1906 var derfor stor, da mannskapet på skipet oppførte seg rent likegyldig og lot som om overgangen til det nordlige ishavs var en hverdagslig hendelse. Ingen kanonskudd, ingen festivitets markerte dette «historiske øyeblikket». Men da grep heldigvis skipskapet inn og spilte *Marche triomphale* av Baumann, og andre stykker som kunne opphøye begivenheten.<sup>38</sup> Siden polarsirkelen er en abstrakt ting som bare er synlig på kartet, var det vanskelig for passasjerene å forholde seg til den. Det fantes da også alltid noen spøkefugler som prøvde å lure turistene med en kikkert som de hadde limt et hårstrå på. Så man

gjennom kikkerten, kunne man da sannelig se en tynn linje, selve polarsirkelen!<sup>39</sup> Når turistene entret det «nordlige ishavs, midnattssolens og hvalenes region»<sup>40</sup>, kunne de føle seg som «ekte og riktige nordlandsfarere»<sup>41</sup>. Dette krevde en skikkelig overgangsrite, og flere reisebøker beretter om «polardåp», inspirert av sjømennenes linjedåp ved ekvator:<sup>42</sup> Neptun og hans kone kunne da dukke opp om bord, i følge med en astronom, en medisinmann, en havets ridder og flere havfruer. Neptun tildelte en polarorden til offiserene. Selve dåpsseremonien var frivillig. Først fikk vedkommende en drikk fra medisinmannen, som selvsagt hadde en grusom smak, og så ble man barbert og vasket av Neptun. Isbiter ble sluppet ned innenfor klærne, dåpsbarnet ble dukket ned under iskaldt vann og døpt til hvalross i Neptuns navn. På tross av slike ville ritualer, som resten av passasjerene moret seg stort over, fulle av skadefryd, fant man tilsynelatende alltid frivillige kandidater til seremonien. Som bevis for gjennomført dåp kunne man få et diplom, der det sto «at vi med djervt heltemot overskred polarkretsen».<sup>43</sup> Polarsirkelen opplevdes altså som et viktig veiskille. Her begynte det virkelige eksotiske «eventyrlandet, sagalandet, midnattssolens land».<sup>44</sup>

**FJELLGIGANTENE: LOFOTEN**  
På vei mot Nordkapp passerte turistene et viktig landemerke: Lofoten. Det var her den nordlandsreisende virkelig fikk valuta for pengene. I sin reisehåndbok fra 1896 anbefaler Vesteraalens Dampskibsselskab å benytte seg av deres nye rutetilbud. Dampskipsrutene hadde hittil bare fokusert på å seile den kortest mulige veien til midnattssolen, noe som førte til reiser langs en ensformig kystlinje. Vesteraalens Dampskibsselskab, derimot, kunne tilby å kjøre via steder hvor midnattssolen kunne nytes i omgivelser preget av storslått natur. Det egenartede landskapet i Lofoten og Vesterålen, med høye, bratte fjell som stuper rett ned i havet, var dampskipsselskapets fremste argument for å velge å forbli der i stedet for å fortsette til «Finmarkens monotone ødemark».<sup>45</sup> Lofoten ble da også passert av de fleste skipene som fortsatte på veien lenger nordover. Øygruppens storartete fjellformasjoner og ville, romantiske natur, imponerte mange reisende. Reisebokforfattere tyr til sammenligninger med Wagners musikk eller religiøse opplevelser: «Lofotens snebelagte granittfjellenes [...] sang lyder på den mektige,

alvorlige måten i Wagners resitativet [...] det suser et hav av lyder som [...] sørgemarsjen i *Ragnarok*».<sup>46</sup> Keiling beskriver et øyeblikk av andakt når han lytter til den «sakrale melodien» av et fossefall og betrakter «trappen som fører til fjelldomen»<sup>47</sup>, mens Brosi ser krigsguden Tor, som med sin «søndermalmende hammer og under lyn og torden bryter ut av fjellborgen med sin stridsvogn fulgt av valkyrier»<sup>48</sup>. Assosiasjoner til nordisk mytologi og vikingtid finnes også ganske hyppig i reisebeskrivelser og reklamemateriell fra denne tiden. Disse referansene behøver ikke nødvendigvis være ideologisk betinget. Dette var imidlertid tilfelle hos Heinrich Pudor, en nasjonalt orientert forfatter, som hadde reist nordover for å besøke sine stamfedres land. I hans bok *Nordland-Fabriten*, publisert i Hakenkreuz Verlag i 1923, finner vi Lofotens fjell tolket som «fjellgiganter» som «bevokter Europa ved inngangen til det germaniske Skandinavia». Hamarøy, som riktignok ikke direkte ser ut som en hammer, virker på ham som en «fjellborg hugget ut av Tors hammer».<sup>49</sup>

**SAMELEIREN I LYNGSEIDET**  
Helt siden 1820-tallet hadde turister oppsøkt «lappeleiren» i Lyngseidet ved Tromsø. Å se samene, nordens urfolk, var en stor attraksjon. Når dampskipene la til, kunne turistene enten gå til fots, eller etter hvert hyre skyss til selve leiren. Her ble de tatt imot av samer som hadde tilpasset seg turistenes ønsker: De solgte små kunsthåndverks-gjenstander og stilte opp til fotografering mot betaling. Mot en liten sum drev de reinsdyr sammen i flokk, senere var det også flere dyr i selve leiren.<sup>50</sup> Samene blir ofte beskrevet på en veldig nedlatende måte, som skitne og heslige, og – ironisk nok – som griske, siden de «utnyttet» turistene ved å ta for høye priser for sine produkter.<sup>51</sup> Flere reisebokforfattere beskriver også fattigdom og ledsagende alkoholmisbruk, spesielt hos samene som de traff i Tromsøs gater. At man ved selvsyn kunne konstatere at det fantes et ikke-europeisk folkeslag, understreket det eksotiske ved hele reisen, selv om i hvert fall mange tyske turister allerede hadde sett samer i dyreparken Hagenbeck i Hamburg (!). Andre severdigheter på vei mot nord var Svartisen, fuglefjell og Hammerfest som verdens nordligste by. Disse severdighetene var imidlertid av mindre betydning og var ikke avgjørende for «Nord»-opplevelsen.



TURISTREISER TIL SVALBARD BLE OFTE MARKEDSFØRT SOM «THE SPORTSMAN'S ROUTE».

#### EUROPAS YTTERKANT: NORDKAPP

Neste etappe – og for mange også slutten på nordlandsreisen – var ferden frem til Nordkapp. Helt siden Tacitus hadde Nordkapp blitt oppfattet som sivilisasjonens siste utpost, som selve «verdens ende». Dette har ikke forandret seg til dags dato, selv om Knivskjellodden befinner seg lenger nord på selve landtungen, og Nordkyn er å regne som fastlandets nordligste punkt.<sup>52</sup> «Stort, opphøyd, uforglemmelig» kaller Dinckelberg fjellet, selv om været var dårlig under bestigningen.<sup>53</sup> På grunn av beliggenheten, med mange farlige skjær, sterke strømninger og vind, var det ikke alltid lett for turistskipene å legge til land. Hvis det lyktes, måtte turistene gå ca. tre kvarter opp langs en bratt vei, som delvis var utrustet med tau. Noen damer, leser vi i reisebøkene, lærte tydeligvis aldri og prøvde å bestige fjellet iført høyhælte sandaler. Isenburg beretter i 1895 at det ventet dem en liten kiosk på toppen, der de kunne kjøpe postkort og sjampanje til 12 kroner flasken – selv for de velstående turistene en stiv pris. «En uhyrlig kile» siterer Isenburg den amerikanske dikteren Henry Wadsworth Longfellow's betegnelse på Nordkapp, hentet fra diktet *The discoverer of the North Cape*<sup>54</sup>. En annen reisebokforfatter, K.F. Kurz, sammenligner i 1914 fjellet med en plog, som hever seg over bølgene.<sup>55</sup> Felles for de fleste er inntrykket av fjellets majestetiske fremtoning, et «ærefryktinngytende, nesten skummelt syn»<sup>56</sup>. Herifra kunne man i godt vær se ishavet, «som omslutter Grønland, Svalbard og Novaja Semlja som former en eneste ismasse i nord, som hittil har trosset ethvert forsøk på å gjennomtrengre det». Her befinner betrakteren seg altså vis-à-vis det «vill-ensomme»<sup>57</sup> polarlandskapet i en uhyrlig målestokk, slik Isenburg beskriver det, og man får den «høytidelige følelsen av å stå midt i det ubegrensede univers»<sup>58</sup>.

#### SVALBARD

De fleste skipene snudde ved Nordkapp, men noen fortsatte reisen helt frem til Svalbard. Denne arktiske øygruppen, der skipene som oftest la til i den beskyttede Adventbukta, bød på en rekke attraksjoner som tiltrakk seg en gruppe som var spesielt interessert i det arktiske dyre- og plantelivet, i muligheten for å oppleve hvalfangst, og ikke minst i jakten på isbjørn, rev og fugl.<sup>59</sup> Enkelte grupper hadde reist til Svalbard allerede på 1870- og 1880-tallet, og deres reiser hadde mer karakter av ekspedisjoner. Et eksempel kan være reisen utført av Prinz Heinrich von Bourbon, som



LAPPS IN THE TROMSØ VALLEY

LAPPEFAMILIE I TROMSDALEN

LAPPEFAMILIE IM TROMSTAL

I TROMSDALEN KUNNE TURISTENE SE BÅDE SAMER OG REINSDYR. BILDET AV DENNE VIKTIGE ATTRAKSJON MANGLET HELLER IKKE I ERINDRINGSBOKEN *NORDLANDSAHRT*, 1905, UTGITT AV HAPAG.

gjorde en rekke geografiske undersøkelser, blant annet for å rette opp kartografiske feil.<sup>60</sup> Den egentlige turisttrafikken økte i omfang i midten av 1890-årene, i kjølvannet av *Fram*-ekspedisjonen.<sup>61</sup> Scarletts beskrivelse av turen med Orientlinjens *Lusitana* i 1894, der jarlen av Sheffield fikk alt tilrettelagt for en best mulig jakt, fikk mange, spesielt i England, til å åpne øynene for denne type eksotiske turer.<sup>62</sup> Orientlinjen fulgte i de påfølgende årene opp suksessen, med flere reiser arrangert for vanlige turister, mens Wilhelm Bade satset mer på jakt- og lystreiser. Etter hvert kom også

andre selskaper, som Hapag, på banen i markedet. Men mindre, og mer forskningspregede reiser ble fortsatt arrangert.<sup>63</sup> Et viktig salgsargument for rederiene var også den geografiske nærheten til de kjente polarheltene og deres bragder, som for eksempel den allerede nevnte Andrée, som i 1897 prøvde å nå Nordpolen med ballong. Vesteraalens Dampskibsselskab gjorde et skikkelig kupp da det fra 1896 ansatte polfareren Otto Sverdrup som kaptein for sine Svalbard-turer. Samme år ble det også bygget et lite «hotell» på øya, der det blant annet ble solgt spesielle frimerker som suvenirer.

Ganske snart begynte mange også å kritisere den uforsvarlige utplyndringen av arktisk natur – ikke bare skytingen av reinsdyr «paa usportsmandsmæssig Maade»<sup>64</sup>, men også at reiseselskaper først ivrig plukket sjeldne planter, for så å kaste dem før de gikk om bord igjen.<sup>65</sup>

Når været tillot det, ble det arrangert turer i pakkisen nordenfor Svalbard, der turistene kunne nyte den ultimative følelsen av å ha kommet så langt mot nord som overhodet mulig. Midnattsolen på Svalbard fortryllet tilskuerne med en fargesymfoni i hvitt, blått og fiolett.<sup>66</sup> Her var Arktis,



MENYKORT, SLIK SOM DETTE FRA HAPAGS *NORDLANDSEHRT* I 1905, HADDE OFTE VIKINGER SOM MOTIV.

ORD SOM MIDNATTSSOL, DRØMME- OG EVENTYRLAND GIKK IGJEN I BØKENE OM NORGE. PÅ OMSLAGET AV DENNE BOKEN, UTGITT I CHRISTIANA I 1907, SER MAN NORDKAPP DRAMATISK BELYST AV MIDNATTSSOLEN.



«livets og blomstringens uforsonlige fiende med sin grusomhet og den tilstedeværende dødstrusel», som minnet turistene som deres egen sårbarhet som mennesker, stilt overfor en nådeløs og sterk natur.<sup>67</sup> Kontrasten mellom skipets bekvemmeligheter og de barske omgivelsene ble her ekstra tydelig, men dette la bare en pirrende dimensjon av vågemot over nordlandsfarerne. Akkurat som det ble forespeilet dem på de tallrike kartene som ledsaget selskapenes reklamemateriale, følte mange nå at verdens ende var nådd. Elisabeth Dick beskriver sitt møte med pakkisen slik:

En gråhvit masse bredte seg ut og kom mot oss fra himmelens rand, over havet og fordelte seg mer og mer jo nærmere vi flyttet oss. Stop! Vi var på verdens rand. Endelig!<sup>68</sup>

**REISER MOT «NORD»**

– **EN VEDVARENDE SUKSESS**

Å komme seg mot nord kunne bety ulike ting for turister fra Europa. Skandinavia, og spesielt Norge, ble allerede oppfattet som «Nord».

«Nordland» ble i Tyskland ofte brukt synonymt med Norge. Men det fantes flere «terskler» på veien mot nord, som den reisende kunne passere: polarsirkelen, Nordkapp, Svalbard og – som siste utpost før Nordpolen – pakkisen nord for Svalbard. Nådde man ett av disse geografiske punktene, ble det behørig markert, og de står også sentralt i reiseselskapenes markedsføring.<sup>69</sup> Ikke alle turister som reiste til Norge hadde som hovedmotivasjon å komme så langt mot nord som mulig, og det vestlandske fjordlandskapet var for mange hovedmål med reisen. Likevel var passeringen av disse tersklene mot nord viktig for deres opplevelse, og skipene snudde også ofte ved ett av disse punktene. Midnattssolen var imidlertid – og er fortsatt – kanskje det viktigste argumentet i markedsføringen av Norge som reiseland. Midnattssolen fremstår i reisebeskrivelsene og i reklamemateriell som det endelige bevis på at man har nådd et sted som er helt annerledes: et annet «land», polarlandet, nordlandet, eventyrlandet. Fortryllesen i den magiske forvandlingen av et

karrig landskap til et lysende fargevidunder, fascinerer tilskuerne. Folk sover ikke lenger, de «får nerver», alt det vanlige blir snudd på hodet – og de reisende kan knapt vente til de får se midnattssolen igjen. Reisekonseptet med cruise til Nord-Norge skulle bli en vedvarende suksess, ikke minst på grunn av den forholdsvis korte avstanden fra Europa til Norge. Turistene søkte det eksotiske, og de arktiske omgivelser oppfattet de som rå og upåvirket av sivilisasjonen. Følelsen av å være prisgitt sterke naturkrefter, kombinert med komforten på luksuriøse skip, gjorde sjøreisen populær, og frem til annen verdenskrig kunne stadig flere oppleve Norge som «annerledeslandet».

- F. Scarlett, *Turistlandet Norge: Turisttrafikkens Begyndelse og Udvikling til Verdenskrigens Udbrud samt 30 Aars Erindringer som Turist-Agent i Norge*, b. 1 (Kristiania: Steenske forlag, 1921), 71. Den tyskfødte engelskmannen Scarlett arbeidet lenge for Cooks reisebyrå og var en sentral formidler av Norge som reiseland.
- Wikipedia contributors, «Grand Tour», *Wikipedia, The Free Encyclopedia*, http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Grand\_Tour&oldid=284912737 (sisert 15/5, 2009).
- Paul Güzsfeldt, *Keiser Wilhelm IIs reiser i Norge i aarene 1889 og 1890* (Christiania: Cammermeyer, 1891), 257.

- Klaus Barthelmess, gjenstandstekst i *Skandinavia og Tyskland 1800–1914: Möten och vänskapsband*, Bernd Henningsen et al. (Berlin: Jovis, 1997), 102.
- Vesteraalens Dampskibsselskab markedsførte for eksempel sine turer under mottoet «Til Nord-Norges Eventyrland» på 1930-tallet. *Til Nord-Norge 1934, Til Nord-Norge, Nordkapp og Midnattssol sommeren 1936*. Det samme gjorde Nordenfjeldske Dampskibsselskab, *Til Nordkapp, fjordene og Spitsbergen med N.F.D.S.* 1927, *Til Nordkap med Nordenfjeldske Dampskibsselskab* (1933), 11.
- Daniela Büchten, «Opp mot Nord! Tyske turister i Skandinavia», i *Skandinavia og Tyskland 1800–1914*, 113f.; Agnes Brudvik Engeset, *Norge: ein forstad til Berlin*, Årbok for Sogn 53 (2007), 45.
- Reidar Stavseth, *På nordnorsk kjøl: Vesteraalens Dampskibsselskab gjennom 75 år* (Trondheim, [s.n.],1956), 194.
- Scarlett, b. 1, 59; Paul B. du Chaillu, *Im Lande der Mitternachtssonne* (Leipzig: Hirt, 1882).
- Scarlett, b. 1, 338; Nasjonalbiblioteket, månedens gjenstand, http://www.nb.no/manedens/amerika/ (sisert 15/5 2009).
- Se også Birgit Marschall, *Reisen und Regieren: Die Nordlandfabrten Kaiser Wilhelms II* (Hamburg/Heidelberg, [s.n.], 1991); Birgit Grimm (tidligere Marschall), «Wilhelm II og Norge», i *Skandinavia og Tyskland 1800–1914*, 100–102.
- Güszfeldt, 146–63; Grimm, 100f.
- Skandinavia og Tyskland 1800–1914*, 104 f.
- Scarlett, b. 1, 382.
- Büchten, gjenstandstekst i *Skandinavia og Tyskland 1800–1914*, 423.
- F. Zschokke, *Nordland: Eine Ferienfabrt nach Norwegen und Spitzbergen*, forord av Fridtjof Nansen (Basel: Helbing og Lichtenhahn, 1927), 13.
- Elisabeth Dick, *Nordische Farbenwunder: Eine Fabrt ins Reich der Mitternachtssonne* (Leipzig: Breitkopf, 1941), 41.
- Hasso Spode, *Zur Geschichte des Tourismus: Eine Skizze der Entwicklung der touristischen Reisen in der Moderne* (Starnberg, [s.n.],1987), 22.
- Spode, 16f.
- Scarlett, b. 1, 138f.
- Scarlett b. 1, 62f.; Bård Kolltveit, «Dekkstol-oppdagere: 130 år med turistreiser til arktiske og antarktiske farvann», i *Norsk Sjøfartsmuseum årbok* (2005), 222f. Se også Bård Kolltveit, «Med turister om bord. Spredte trekk fra cruise fartens pionertid i Norge», i *Norsk Sjøfartsmuseum årbok* (1978), 50.
- Arnold Kludas, *Vergnügungsreisen zur See: Eine Geschichte der deutschen Kreuzfabrt*, b. 1–2 (Hamburg : [s.n.],2001), b.1, 10f; Dag Bakka Jr., *Bergenske: Byen og selskapet* (Bergen: Seagull, 1993), 30; Kolltveit, «Dekkstol-oppdagere», 227ff.
- Sverre Thon, *Vertskap i Norge: Norsk hotell- og restauratvirksomhet gjennom tidene* (Oslo: [s.n], 1994), 7.
- Ialt 34 342 utlendinger besøkte Norge i løpet av sommersesongen i 1906, hvorav 12 728 engelske, 7 487 tyskere og resten franskmenn, dansker og svensker. Mellom 1902 og 1912 ble sommertrafikken av utenlandske gjester mer enn fordoblet. Ole N. Hoemsnes, *Reiseliv gjennom 150 år: Bennett Reisebureau AS* ([Oslo]: Reisebyrået Europa forl., 1999), 127.
- Kolltveit, «Med turister om bord», 54ff.
- Se Kolltveit «Dekkstol-oppdagere», 237f.; Kludas, 98f. Se for eksempel A. Füssle, *Auf Gottes Spur im Nordland* (Stuttgart: Christliches Verlagshaus, 1939), som reiser med *Monte Rosa*. Hans beskrivelse er preget av både nasjonalsosialistisk tankegods og kristelig tro.
- Kludas, 149ff; Shelley Baranowski, *Strength through joy: Consumerism and Mass Tourism in The Third Reich* (Cambridge: Cambridge University Press, 2004), 134ff.
- Flere reisebeskrivelser var, spesielt siden 1890-tallet, også gitt ut eller støttet av rederier som tilbød reisene. Siden denne tiden tilbød reiseselskapene mer enhetlige programmer hvor flere høydepunkter gikk igjen. Bøkene kan altså til en viss grad reflektere reiseselskapenes ønske om å fremheve spesielle høydepunkter på reisen. Tidligere reisebeskrivelser virker da

ofte også mer nøkterne og differensierte. En nærmere analyse av utviklingen i reisebeskrivelsene ville imidlertid sprengre rammen av denne artikkelen.

28 Kristiania 1906.

29 Francis C. Sessions, *From the Land of the Midnight Sun* (New York: [s.n.], 1890), 30; se også Bård Kolltveit, «De 'lytende hoteller': Norsk cruise fart og utenlandske turistisk i norske farvann i mellomkrigsårene», i *Norsk Sjøfartsmuseum årbok*, (1980), 47.

30 Urs Brosi, *Eine Fabrt nach Norwegen und Spitzbergen auf dem Doppelschraubendampfer -Blücher- der Hamburg-Amerika-Linie* (Zürich: Schulthess, 1906), 107.

31 L. Isenburg, *Im Lande der Mitternachtssonne: Reiseskizzen aus dem boben Norden* (Hersfeld: [s.n.], 1895), 37.

32 Scarlett, b. 1, 69f.: *Norwegen, Dänemark, Island, Spitzbergen. Handbuch für Reisende von Karl Baedeker* (Leipzig: [s.n.], 1931), 367. Også Isenburg siterer Tegnér, 62.

33 Scarlett, b. 1, 69f.

34 Will Keiling, *Nordlandfabrt: Mit der Hapag nach Norwegen und Spitzbergen* (Hamburg: Johann Trautmann Verlag, 1928), 35.

35 Isenburg, 37.

36 H.E. Wallsee, *Der Island- und Spitzbergen-Fabrer* (Lübeck: Rathenavs, 1912), 86.

37 Ludwig Hevesi, *Blaue Fernen: Neue Reisebilder* (Stuttgart: [s.n.], 1897), 144.

38 Brosi, 79.

39 Scarlett, b. 1, 69; Keiling, 25ff.

40 W. Klinghammer, *Norwegen und Spitzbergen: Humoristische Reiseschilderung* (Rudolfstadt 1903), 56.

41 Hugo Dinkelberg, *Nordlandsfabrt. Eine Reise auf dem Hamburger Doppelschrauben-Schnelldampfer -Auguste Victoria- nach Norwegen bis zum Nordcap und nach der Insel Spitzbergen und zwei Kaisertage in Bergen* (Hamburg: A.-G., 1898), 32f.

42 Keiling, 25ff.; Wallsee, 76f; Sjøfartsdirektoratet, «Linjedåp: en gammel sjømannstradisjon» http://www.sjofartsdir.no/no/Sjofolk/Velferdsstasjoner/Linjedap/ (sisert 11/5 2009).

43 Heinrich Hohmann, *Eine Nordlandfabrt bis zum Nordkap und Spitzebergen vom 3. bis 26. Juli 1927* (Darmstadt: H. Hohmann, 1927), 26.

44 Nordenfjeldske Dampskibsselskab, *Til Nordkapp, fjordene og Spitsbergen med N.F.D.S.* (1927).

45 *Norway above The arctic Circle. Tourist Guide to the Lofoten Islands, Raftsund, The Vesteraalen Islands*, reisehåndbok på engelsk og tysk, fra Vesteraalens dampskibsselskab (1896), 9f.

46 Klinghammer, 57.

47 Keiling, 58.

48 Brosi, 80f.

49 Heinrich Pudor reiser med jernbane og båt til både Nord-Norge, Island og Finland; i Heinrich Pudor, *Nordland-Fabrten* (Dresden: Hakenkreuz, 1923), 163. Det er ikke nok plass her til å utdype forholdet mellom nordlandsbegeistring og nasjonale strømninger i Tyskland, men det er en rekke forbindelser, og nasjonale, «völkische» foreninger var med på å propagere reiser mot nord.

50 O. Finsch, *Eine Ferienreise unter Mitternachtssonne* (Braunschweig: Westermann, 1876), 36.

51 Hans Lindkjølen, *Urfolk i Nord: Forskning, reiser, romantikk: Nordisk saga på 1800-tallet* (Vinterbro: Atheneum, 1996), 170.

52 *Store norske leksikon*, s.v. «Knivskjellodden», http://www.snl.no/Knivskjellodden (sisert 11/5 2009).

53 Dinkelberg, 51.

54 Longfellow, s.v. «The Discoverer of the North Cape», http://www.hwlongfellow.org/poems\_print.php?pid=146 (sisert 11/5 2009).

55 K.F. Kurz, *Mitternachtssonne und Nordlicht* (Frauenfeld: Huber, 1914), 152.

56 Brosi, 98f.

57 Isenburg, 58.

58 Zschokke, 135f.

59 Reklamebrosjyren av Bennett’s Travel Bureau fra 1924, *Arctic Hunting-Expedition*, gjør reklame med et foto av en skutt isbjørn. Byrået tilbyr to jaktturer til Svalbard denne sesongen.

60 Se for eksempel Richard Ritter von Barry, *Zwei Fabrten in das nördliche Eismeer nach Spitzbergen und Novaja Semlja, unternommen von Sr. kön. Hobeit Prinz Heinrich fon Bourbon, Graf von Bardi* (Wien: [s.n.], 1894), 141.

61 Kolltveit, «Dekkstol-oppdagere», 225f.

62 Scarlett, b. 1, 382ff.

63 Se for eksempel Fr. Dietrich, *Eine Reise nach Spitzbergen*, (Hamburg: [s.n.], 1907) eller Max Graf von Zeppelin, *Reisebilder aus Spitzbergen, Bären-Eiland und Norwegen* (Stuttgart: [s.n.], 1892), hvis mål var blant annet å undersøke muligheter for tysk fiske rundt Svalbard.

64 Scarlett, b. 1, 388.

65 Klinghammer, 73.

66 Zschokke, 217.

67 Zschokke, 228.

68 Dick, 41.

69 Se for eksempel B&N Linjens reklameprospekt *Nordlandfabrten* fra 1914 for det tyske markedet, hvor høydepunktene av reisen nordenfor Trondhjem blir gruppert under overskriftene «Mektige fjell» (Lofoten), «I Nordland», «Midnattssol», «Nordkapp» og «Svalbard», 12f.