

Skyssvirksomheten

i

Briksdal

En institusjonell analyse



Foto; Øystein Søbye

Fakultet for samfunnsvitenskap
Masteroppgave i sosiologi
SO 312S - 1
2010 Vår
Merete Kvamme Fabritius

Innhold

Forord

1.0 Introduksjon	5
1.1 Turisme i Sogn og Fjordane	5
1.2 Briksdal og skyssvirksomheten.	6
1.3 Samfunns- og samfunnsvitenskapelig debatt	7
1.4 Teoretisk rammeverk.....	9
1.5 Problemstilling	11
1.6 Oppgavens videre oppbygging.....	11
2.0. Metode	13
2.1 Hermeneutikk	13
2.2 Reliabilitet	15
2.3 Validitet.....	16
2.4 Gjennomføring av intervjuene	17
2.5 Dokumentanalyse	17
2.6 Om kildene	18
3.0 Teori	20
3.1 Ontologisk og epistemologisk fundament.....	20
3.2 Institusjoner.....	20
3.3 Transformasjons- og transaksjonskostnader	22

3.4 Sosial kapital og andre kapitalformer.....	23
3.5 Turisme, reiselivsprodukt og reiselivsnæring i institusjonell sammenheng	25
4.0 Den naturbaserte turismen.....	26
4.1 Politiske strategier for reiseliv.....	28
4.2 Naturgrunnlaget for turismen i Oldedalen og Briksdal.	29
4.3 Den frie ferdsel i Oldedalen og Briksdal.....	38
4.4 Natur, arealutnyttelse og eiendomsretter i Oldedalen og Briksdal.....	40
4.5 Oldedalen anno 2009.....	46
4.6 Skyssystem og Samferdsel	48
4.7 Oldedalen Skysslag. Organisasjonsstruktur og reglement.	55
4.8 Etterkrigstid med nye utfordringer.....	59
4.9 Ulykker, motorisert kjøretøy og overgang fra BA til AS.....	63
5.0. Den institusjonelle analyse.....	69
5.1 Turistene i Briksdal	69
5.2. ”Skysslaget i Oldedalen er skipa med det fyremål å stå samla....”	77
5.3 Fra skyssplikt til skyssrett.	81
5.4 Skysslagets betydning - institusjonell endring.....	88
5.5 Institusjoner og sosial kapital.	95
6.0 Konklusjon.....	96
Litteraturliste.....	99

Vedlegg	108
Vedlegg I	108
Vedlegg II.....	110
Vedlegg III	112
Vedlegg IV	116
Vedlegg V Jostedalsbreen Nasjonalpark Kart.....	122
Vedlegg VI Oldedalen Kart.....	123

Forord

Ideen til denne studien om skyssvirksomheten i Briksdal, er et resultat av min familiære tilknytning til Oldedalen. Mine besteforeldres gårdsbruk var den årlige arena for barndommens sommerferier, og ble fylt med innhold som har gitt uslettelige inntrykk. Omgitt av steile fjell og brefall, frodig løvskog, fosser og elver og ikke minst det grønne Oldevatnet, sprang vi fritt og lekende mellom gårdene, deltok i fjøsarbeid og slått, og høstet begjærlig opplevelser fra det daglige livet i dalen.

Før jeg startet med denne studien var min kunnskap om Oldedalen og dens historie ikke bare et resultat av egne erfaringer og observasjoner, den var også en konsekvens av alle de fortellinger som ble formidlet av slekt i Indre Nordfjord, om levd liv, fra tider som knapt kunne forstås. Utallige "gjestebud" samlet familie og slekt hver eneste sommer, og mens mennene samlet seg om sine historier, samlet kvinnene seg om sine tema. Dette la et grunnlag for mine sterke bånd til dalen, ikke bare hva slekt angår og hvor mange er borte nå, men også til den overveldende naturen man finner i dette området.

I Oldedalen var turismen og skyssaktiviteten til Briksdal en viktig del av sommerens aktiviteter og derfor et stadig samtaleemne. Hesteskysen involverte de fleste gårdbrukerne i dalen og lyden av løpende hester og knirkende vognhjul, en sikker indikasjon på turistenes nærvær, kunne løfte blikk fra arbeid og leik og senket seg først når det flotte synet av hest og vogn ble borte. I dag er mine besteforeldres gårdsbruk drevet av andre i min nærmeste familie, og skyssvirksomheten har mange ganger vært gjenstand for engasjert debatt. Den ble derfor et naturlig tema for denne studien.

Jeg er derfor en stor TAKK skyldig, alle de som på ulikt vis har stilt seg til disposisjon, og gjort det mulig å skaffe frem den informasjon som danner grunnlaget for denne oppgaven. Ingen nevnt, ingen glemt! Jeg vil også rette en varm takk til Professor Audun Sandberg, ikke bare for god faglig veiledning, men også for tålmodighet og vennlighet, når andre av livets utfordringer ledet min motivasjon og oppmerksomhet vekk fra dette arbeidet. Og til slutt, men ikke minst, en stor og hjertelig takk til "guttene" mine, Reidar, Alexander og Petter, som har bistått meg, hver på sin måte.

Merete Kvamme Fabritius,
Bodø, Juli - 2010.

1.0 Introduksjon

Turismen på Vestlandet har gjennom flere tiår gitt grunnlag for en rekke ulike typer av reiselivsnæringer. Denne studien omhandler skyssvirksomheten i Briksdal, innerst i Oldedalen, en virksomhet hvor det transporteres turister igjennom et variert og særpreget naturområdet opp mot Briksdalsbreen, en arm av Jostedalsbreen som ligger i Stryn kommune. Skyssvirksomheten her har foregått i mer enn hundre år, og er basert på en skyssrett som engang ble etablert ved et samarbeid mellom bøndene i Oldedalen.

Her har jeg gjort en undersøkelse av de institusjonelle rammevilkårene for denne skyssaktiviteten. Hvordan har denne skyssvirksomheten, som har eksistert i regi av bygdefolket siden sent på 1800 – tallet, oppstått? Og hva gjør at gårdbrukerne i Oldedalen Skysslag fortsatt bruker sin skyssrett, og i de senere år har skyssset opp til 35000 ¹ nasjonale og internasjonale turister opp mot breen i løpet av en sommersesong?

1.1 Turisme i Sogn og Fjordane

Norge har i lang tid vært et populært reisemål for turister, både fra inn - og utland. En svært variert og utfordrende natur har virket tiltrekkende på generasjoner av tilreisende og særlig har Vestlandet hatt ”magnetisk effekt”, med sine dype fjorder, breer og høye fjell.

Noen områder i det vestnorske fjordlandskapet, som Geirangerfjorden og Nærøyfjorden, befinner seg på UNESCO’s liste over verdens kultur- og naturarv (2005), og har dermed blitt gitt det høyeste internasjonale kvalitetsstempel et landskapsområde kan få. En utmerkelse som ikke bare gjelder områder med kultur- eller naturfaglige kvaliteter av høy klasse, men som også har utmerket seg med god forvaltning.

Tilreisende til Sogn og Fjordane oppdager at Europas største bre på fastlandet, Jostedalsbreen, slipper flere av sine brearmer ned i dalene her, hvor is og smeltevann har dannet et stort antall morener og andre geologisk interessante formasjoner. Sprudlende bekker, elver og fosser langs fjellsidene er karakteristisk for dette området, og Sogn og Fjordane har som flere fylker på Vestlandet, lenge markedsført seg nettopp ved sine naturbaserte attraksjoner, de aller fleste uten særlig teknisk tilrettelegging (Rusten/ Pettersen 2006) og de ulike fjordene og breene

¹ Tall fra Oldedalen Skysslag

som Sognefjorden, Nærøyfjorden, Briksdalsbreen, og Nigardsbreen er da også de mest besøkte attraksjonene i fylket (Ståle Brandshaug et al, 2007 : 18). Alle disse stedene er områder som byr på økosystemtjenester i form av rekreasjons -muligheter og naturopplevelser av stor estetisk verdi som ikke bare berører sjel og sinn, men som også fanges opp av utallige kameralinser og i begeistring spres videre ved hjelp av dagens globale nettbaserte kommunikasjon ikke minst postkortets postmoderne arvtager, mobiltelefon-kameraet.

Turistene som kommer til denne regionen representerer flere verdensdeler, men de fleste har norsk, skandinavisk eller europeiske tilhørighet, selv om USA, og deler av Asia, som Japan og Korea, deler av Øst – Europa, om enn i ulik grad, er representert.

I tillegg til de som reiser i privat regi, er en stor andel tilreisende organisert i grupper med guider og reiseledere, gjerne som ledd i en lengre ferd langs deler av norskekysten med store cruiseskip eller busselskaper. Fra de første vitenskapsmenn fant veien til det ”ville” Norge, og ble etterfulgt av representanter fra engelsk aristokrati som reiste inn i norske fjorder i jakten på adspredelser, som laksefiske og tindebestigning, allerede i fra første halvdel av 1800 tallet, har det derfor skjedd betydelige endringer i gruppen av tilreisende, ikke minst hva antall og nasjonalitet angår.

Innerst i Nordfjord ligger Stryn, den største reiselivskommunen i fylket, som har flere kjente destinasjoner. Her finnes blant annet Loen og Lodalen, med sine omfattende rasulykker i 1905 og 1936, og som danner utgangspunkt for turer til Bødal og Bødalsbreen og den ville Kjenndalen med sitt brefall. Videre kan turen legges til Oldedalen, hvor man ved veis ende til slutt finner Briksdal og breen her, og dermed det stedet som regnes som det *fremste* reisemålet i kommunen. Naturen i området har ikke i seg selv gitt omfattende inntekter, men turismen har gitt grunnlag for ulike former for *inntektsgivende* aktiviteter og næringer både regionalt og lokalt. Turisme har derfor vært, og er, et viktig næringsgrunnlag i Stryn kommune, hvilket betyr at det i tillegg til primærnæringene, finnes en stor del næringsvirksomhet i området som er basert på den omfattende strømmen av tilreisende til Indre Nordfjord.

1.2 Briksdal og skyssvirksomheten.

Som det fremste reisemål i Stryn kommune har Briksdal i dag et årlig besøk av rundt 235 – 250 000 turister, og har som resten av landet, flest tilreisende i perioden fra og med mai til og med september (Brandshaug et al, 2007). Hvor mange av turistene som totalt sett tar den 3 km

lange turen helt inn til breen eksisterer det ikke tall på, men på grunn av de topografiske forhold i området er det lite trolig at *alle* evner å ta seg hele veien inn.

Som nevnt innledningsvis, skal denne oppgaven omhandle skyssvirksomheten i Briksdal, en virksomhet som *i dag* omfatter en årlig transport av tusenvis av turister på den litt i overkant av 2 km lange veien fra Briksdalsbre Fjellstove og inn til veis ende ved Kleivane. Her i fra må turistene ta seg frem på egne ben inn i Jostedalsbreen Nasjonalpark og inn til Briksdalsbreen. Skyss av turister med hest og vogn, startet allerede på slutten av 1800 - tallet, og fortsatte i mer enn hundre år, inntil hesten ble avløst av motoriserte transportmidler sommeren 2004. I dag fraktes de tilreisende derfor med det Oldedalen Skysslag kaller ”Trollbiler”, og som opprinnelig er mindre transportmaskiner, men ombygget og spesialtilpasset transportbehovet i Briksdal. Til tross for den stadig økende mengden av turister til området er denne virksomheten fortsatt basert en eksklusiv skyssrett, **kun** i regi av det lokale skysslaget, og som gir aktørene en ikke ubetydelig, årlig ekstrainntekt. Medlemmene i skysslaget består av gårdbrukerne i øvre Oldedalen, et medlemskap som er knyttet til den *formelle* etableringen av laget i 1923. De aller fleste gårdbrukerne driver fortsatt sine gårdsbruk som hovedeskjeft, selv om skyssvirksomheten er en aktivitet som er knyttet til turistsesongen med sine høydepunkter i juni, juli og august, på samme tid som landbruket også har sin mest aktive periode.

Skyssvirksomheten står delvis også i et samarbeid med Briksdalsbre Fjellstove, hvor eier av fjellstua er grunneier i Briksdal, og dessuten en av medlemmene i skysslaget. Samarbeidet mellom fjellstua og skysslaget gjelder ofte større grupper av turister, og består i ulike kombinasjoner av transport til Kleivane og bespisning i fjellstuas restaurant og suvenirsalg.

1.3 Samfunns- og samfunnsvitenskapelig debatt

Denne studien berører for det første debatten knyttet til å oppnå verdiskaping i bygdene. Det er en stadig økende offentlig etterspørsel etter tiltak i form av ulike kultur- og opplevelsesbaserte næringsvirksomheter for eksempel knyttet til natur og friluftsliv, som skal bidra til alternative og supplerende inntekter for bonden og bygda. Hensikten med dette er å motvirke tendensen til reduksjon av antall gårdsbruk, med tanke på de sentrale oppgaver som skal fylles når det gjelder matproduksjon, bosetting etc. Skyssvirksomheten i Briksdal representerer riktignok ikke et *nytt* tiltak i denne sammenhengen. Den er likevel et eksempel på en lokalt forankret virksomhet som

både er, og har vært av stor betydning for bygda Oldedalen og er dermed en institusjonell ordning som vi kanskje kan lære noe av.

For det andre berører også denne studien verdiskapning i vernede områder. (St.prp.nr 65 (2002-2003) ”Fjellteksten”)Store deler av Briksdal ligger innenfor Jostedalsbreen Nasjonalpark, og skyssvirksomheten foregår i randsonen rundt nasjonalparken, slik at virksomheten berøres av vernebestemmelsene for området (Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, Rapport NR. 3-1994). Videre er de utallige elvene fra breen en del av Oldenvassdraget, som kom inn under den første vernebestemmelsen, Verneplan I, for vassdrag i 1973. (St. prp. nr. 4 1972-73)

For det tredje berører også denne studien debatten rundt lokal eller sentral styring av ”common – pool” - , fellesressurser, noe som blant annet omfatter spørsmål om lokale ressursbrukeres evne til å utforme de nødvendige institusjonelle rammer for bærekraftig bruk av disse ressursene. (Ostrom, 2005).

Og til slutt kan nevnes at studien vil berøre problemstillinger knyttet til den nasjonale målsetting om ”tilgjengelighet for alle”, og universell utforming, som skal sikre at hensynet til mennesker med ulike former for funksjonshemming ivaretas (Miljøverndepartementet T-5/99 B).

Underliggende berører studien også den samfunnsvitenskapelige debatten om institusjoners betydning for menneskelig atferd. Institusjoner ansees å ha den funksjon at de skaper orden og stabilitet, og er et sett av regler, laget av mennesker for å strukturere samhandling på spesielle måter.

“Institutions are the rules of the game in a society or, more formally, are the humanly devised constraints that shape human interaction.”

(Douglass North, 2002:3)

På den måten reduserer institusjoner usikkerhet ved at de tilfører struktur til hverdagslivet og definerer, og setter grenser for individenes valgmuligheter, men betingelsen for å kunne kalle disse sett av regler for institusjoner, er at disse reglene er delt av medlemmene i samfunnet. Forskning viser at det institusjonelle og kulturelle mangfoldet i verden øker, til tross for at det er en økende globaliseringstendens (Ostrom, 2005). For å kunne forstå institusjoner, må man forstå hva de er, hvordan og hvorfor de blir skapt og vedlikeholdt, samtidig som man må forstå hvilke konsekvenser de generer i ulike sammenhenger (Ostrom, 2005 : 3) Kunnskap om institusjoner

bidrar derfor til økt forståelse for individers handling, og vil også ha betydning for arbeid med endring av allerede eksisterende institusjonelle strukturer og/eller opprettelse av nye institusjoner. Videre berører denne studien debatten omkring et samfunns ulike former for sosial kapital, og disses betydning for kollektiv handling.

1.4 Teoretisk rammeverk

Enhver studie må ha et teoretisk rammeverk, som foruten å skulle strukturere og fokusere studien, også skal presentere en tolkningsramme. I denne oppgaven har jeg for det første valgt institusjonell teori som teoretisk rammeverk. Institusjoner har vært gjenstand for forskning innefor flere akademiske disipliner og i likhet med sosiologien, har også statsvitenskap, økonomi og jus omfattende bidrag med institusjonell tilnærming til menneskelig handling, både i amerikanske og europeiske akademiske miljøer. (Scott 2001, Peters, 2005) I forhold til den økonomiske og statsvitenskapelige disiplin har sosiologien hatt større grad av *kontinuitet* i sitt fokus på institusjoner. På den ene siden var Emil Durkheim (1858 – 1917), som definerte *sosiologien* nettopp som *vitenskap om institusjoner*, og argumenterte for en objektiv sosial virkelighet, utenfor og *uavhengig* av individene, og som utøver en kraft eller tvang over dem, kalt metodologisk kollektivism. På den andre siden var Max Weber (1864 – 1920) med metodologiske individualisme, og videre den “Hegel-inspirerte” Karl Marx, som hevdet at et samfunns produksjonsmåter, har betydning for dets juridiske, politiske, moralske og tankemessige forhold. Endringer i ”basis” får derved betydning for et samfunns overbygning. Alle disse var viktige bidragsyttere innenfor den europeiske tradisjon for institusjonell analyse. I dag er disse omtalt som ”gammel institusjonalistene”, men de er viktige kilder til det nye paradigmet innen institusjonell teori som omtales som ny - institusjonalisme (Brinton og Nee, 1998 : 1- 11) hvor individet ansees å gjøre valg innenfor en ramme av ulike begrensninger.

Selv om sosiologien alltid har vært assosiert med studier av sosiale institusjoner, har den vært kritisert for å ha uklare grenser mellom *institusjoner* og *organisasjoner*. På samme måte som institusjoner, skaper nemlig organisasjoner strukturer for individers atferd og samhandling. North har et nyttig skille mellom organisasjon og institusjon, ved at organisasjoner defineres som *grupper av individer*, bundet sammen i den hensikt å oppnå noe eller tjene en hensikt. Institusjoner derimot, er *sett av regler* skapt av mennesker for å regulere samhandlingen mellom individene og disse sett av regler kan være av både uformell og formell karakter. (North, 1990 : 4)

Interaksjonen *mellom* organisasjoner og institusjoner er imidlertid av stor betydning.

På den ene siden har institusjoner betydning for dannelse og utvikling av organisasjoner, på den andre siden har organisasjoner betydning for utviklingen av institusjonene, og organisasjoner vil ofte tilstrebe en opprettholdelse av de institusjoner som er nyttige for dem og bidrar til deres eksistens. Institusjoner inkluderer alle former for begrensninger som mennesker skaper for å regulere menneskelig interaksjon, og innenfor institusjonell teori fremtrer tre typer av institusjonelle strukturer som vektlegges ulikt av de forskjellige teoretikere.

Institusjoner kan beskrives som

”[...] *cognitive, normative and regulative structures and activities that provide stability and meaning to social behavior*” (Scott, 2001 51 -58).

Disse typer av strukturer er;

de **kognitivt-kulturelle tenkemåter**, som er knyttet til de felles oppfatninger og meningssystemer som eksisterer i et gitt sosialt felt. Her sees institusjoner som meningsbærere, og er en tilnærming som først og fremst benyttes innenfor antropologien. Det innebærer ikke at aktørene er passive, men at institusjonene utgjør rammen for hvor i de lever sine liv.

de **uformelle normative føringer**; som omfatter normer og verdier som regulerende faktorer for sosial handling. Innen den retningen fokuseres det mindre på formelle reguleringer og mer på sosiale forpliktelser.

de **formelle regler** som i hovedsak viser tilbake til lover og politiske retningslinjer; Denne retningen tar utgangspunkt i et regulativt perspektiv på institusjoner, et perspektiv som alle teoretikere innenfor institusjonell teori inkluderer. Regler, lovverk, straff og belønning er bærebjelken i institusjonen

Fellestrekket ved de ulike teoretiske retningene er at institusjoner anses å gi handling *legitimitet* og sikrer *sosial stabilitet*.(Scott, 2001)

Innenfor institusjonell teori finnes, som nevnt over, flere ulike retninger og denne studiens teoretiske rammeverk er *historisk* institusjonalisme, som regnes som en gren innen institusjonell teori (Peters, 2005, Kap.4) Et begrep som er viktig innenfor historisk institusjonalisme er stivhengighet, eller “path dependence ” (North,1990 : 92 - 104), hvilket henspiller på at historien har betydning fordi vi for det første kan lære av fortiden, men også fordi nåtidige og

fremtidige valg er skapt av fortidens valg. Institusjonell endring er av betydning for måten samfunnet utvikler seg på og er derfor av betydning for å *forstå* historiske endringer.

“Institutional change shapes the way societies evolve through time and hence is the key to understanding historical change”. (North, 1990:3)

Valget av teoretisk tilnærming bygger på en antagelse om at opprinnelsen til turisme, skysslag og skyssrett kan forklares ved at man ser på tidligere beslutninger og hendelser, og videre hvordan disse igjen har påvirket utviklingen og utformingen av disse i dag. Det ligger med andre ord derfor en grunnleggende forventning i at omstendigheter forut for, og rundt etableringen av turisme, skysslag og skyssrett, ikke minst den fleire hundre år gamle skyssplikten, har lagt føringer for hvordan disse har utviklet seg videre.

1.5 Problemstilling

Denne studien skal altså forklare hvordan ulike institusjoner og kapitalformer har hatt og har betydning for skyssvirksomheten i Briksdal. En over hundreårig virksomhet, som engang ble utløst av tilreisende i søken etter naturbaserte opplevelser, har involvert et helt bygdesamfunn, og har vært en viktig attåtånering for innbyggerne her. Siden oppgaven skal ha et begrenset omfang, har jeg valgt tre forklaringsfaktorer som er av betydning for skyssvirksomhetens eksistens i dalen, nemlig turisme, skysslag og skyssrett.

Oppgaven har derfor følgende problemstilling;

Hvordan har institusjoner og institusjonell utvikling hatt betydning for skyssvirksomhetens etablering og opprettholdelse i Oldedalen/Briksdal, med utgangspunkt i turisme, skysslag og skyssrett.

1.6 Oppgavens videre oppbygging

I Kapittel 2 gjøres rede for den metodiske tilnærmingen jeg har valgt og hvilket kildemateriale som er tatt i bruk mens kapittel 3 presenterer den teoretiske rammen for oppgaven, og begreper som skal brukes i analysen av det materialet jeg har samlet inn, og som ligger til grunn for oppgaven. I Kapittel 4 presenteres oppgavens omfattende empiriske grunnlag. Først med en presentasjon av turisme, områdets naturgrunnlag og topografiske egenskaper. Deretter

presenteres trekk ved lokalsamfunnet i Oldedalen, både i nåtid og fortid, og videre omfatter kapitlet en beskrivelse av trekk ved det gamle skyssystemet og utviklingen av infrastrukturer for samferdsel. Avslutningsvis presenteres Oldedalen Skysslag, endringer i lagets vedtekter og hendelser av betydning for virksomheten, slik den fremstår i dag.

I Kapittel 5 presenteres analysen av turismen, skysslaget og skyssrettens institusjonelle betingelser, med vekt på transaksjons- og transformasjonskostnader, og videre hvordan de ulike institusjonelle betingelser, stabile sosiale strukturer og nettverk, utgjør en del av bygdas sosiale kapital og dermed får betydning for skyssvirksomheten i Briksdal..

I Kapittel 6 presenteres en kort oppsummering og konklusjon.

2.0. Metode

Jeg har valgt en kvalitativ tilnærming med et intensivt opplegg, hvilket medfører at man går dybden (Wadel;1991, Hellevik;1999). Skysslagets virksomhet er avhengig av en rekke ulike variabler, men jeg har i denne studien valgt å undersøke hvilke *institusjoner* (sett av regler) som er av betydning for denne virksomheten.

I følge Hellevik kan undersøkelsesopplegg av denne typen gi muligheten til å se en enhet i et helhetsperspektiv, da opplysningene ikke bare blir løsrevne deler, men kan sees i den sammenheng de står i forhold til hverandre, i denne helheten. Studien tar sikte på å forklare et utviklingsforløp gjennom 100 år, i en periode med store samfunnsendringer. Det har derfor vært nødvendig å innhente data både fra skriftlige og muntlige kilder med stor grad av historisk, politisk og kontekstuell sensitivitet (Silverman, 2000a : 65), data som gjeldende lov, lovendringer, skysslagets ulike reglement i perioden, politiske vedtak/føringer, forvaltningsplaner, lokale samfunnstrekk etc, Dette begrunner også valget av hermeneutisk fortolkning, som jeg skal presentere i det neste kapittel

2.1 Hermeneutikk

Det vitenskapsteoretiske utgangspunkt her er som nevnt hermeneutikk, et begrep som kommer fra det greske ordet *hermeneuein* og som har tre betydninger; uttrykke, fortolkning og oversettelse. (Læg Reid/Skorgen, 2006). Filosofen F.D.E Schleiermacher (1768 - 1834) regnes som grunnlegger av den moderne hermeneutiske vitenskapen, ikke minst takket være filosofen Wilhelm Diltheys (1833 - 1911) innsats. I debatter om forskjellene mellom åndsvitenskapene og naturvitenskapene, brukte Dilthey Schleiermachers bidrag til hermeneutikken som nøkkel til begrunnelsen av de såkalte åndsvitenskapenes egenart og vitenskapelighet.

Hermeneutikkens relevans for sosiologien, og samfunnsvitenskapene generelt, begrunnes med at mye av det datamaterialet som brukes i samfunnsvitenskapelig forskning består av fenomener som uttrykker mening, som tekster, muntlige ytringer og handlinger. Dessuten er det som fagene søker å forklare, også ofte meningsfulle fenomener, som atferdsmønstre, normer og verdier. Det gjør at fortolkning og forståelse av mening er en vesentlig del av samfunnsvitenskapenes fundament.(Gilje og Grimen,1999 : 142 - 144)

Hermeneutikk er en tolkningslære, hvor grunntanken er basert på at vi alltid forstår noe på grunnlag av visse forutsetninger. Hermeneutisk fortolkning/analyse baserer seg derfor på visse antagelser som at;

”Mening skapes, framtrer og kan bare forstås i en sammenheng eller kontekst

I all tolkning og forståelse er deler avhengig av helhet, og vice versa.

All forståelse forutsetter eller bygger på en eller annen form for forforståelse (det vil si de brillene eller den referanserammen, den teorien osv som vi betrakter et fenomen igjennom)

Enhver tolkning forutgår av visse forventninger eller forutfattede meninger.”

(Barbosa da Silva & Wahlberg, 1994 i Widerberg, 2005: 24)

Dette omhandler det viktigste begrepet i hermeneutikken, ”den hermeneutiske sirkel”, som peker på forbindelsene mellom det som skal fortolkes, konteksten dette må fortolkes i, og den forforståelse som bringes inn i fortolkningen og den stadige bevegelsen mellom disse delene i fortolkningsprosessen (Gilje og Grimen, 1999 :144 - 170)

Hans Georg Gadamer kaller forutsetninger, forventninger eller forutfattede meninger for *forforståelse* eller *fordommer*. Det jeg som fortolker tar med inn i for eksempel lese-situasjonen har karakter av *for-dommer* eller *forforståelse*, i betydningen ’forut for erfaringen’. Gadamer mener at denne forforståelsen er *nødvendig* for at forståelse skal være nødvendig. Det er denne forforståelsen som er grunnlaget for våre undersøkelser, og uten en slik forforståelse, ville ikke våre undersøkelser ha noen retning. Denne forforståelsen utgjør altså en vesentlig del av den horisont, jeg har med når jeg står ovenfor det som skal fortolkes. Det er flere komponenter i individers forforståelse, og dette kan for eksempel være språk og begreper, trosoppfatninger og individuelle personlige erfaringer.

En samfunnsforsker må benytte dobbel hermeneutikk ved på den en siden, å forholde seg til en verden som allerede er fortolket av de sosiale aktørene som er involvert, på den andre siden ved å rekonstruere disse fortolkningene innenfor samfunnsvitenskapelig terminologi ved hjelp av teoretiske begreper og derved gå ut over de sosiale aktørenes oppfatninger.(ibid)

2.2 Reliabilitet

Reliabiliteten er knyttet til *hvordan* data er samlet inn og behandlet og dermed til studiens pålitelighet og etterprøvbarhet. Hvordan skal man sikre reliabilitet i kvalitative prosjekt?

1. Ved å ha mange ulike kilder og metoder for å få data til det empirisk materiale.

Alle metoder har sine begrensninger, og i denne sammenhengen ville bruk av bare en metode gi begrensete resultater. Jeg har derfor valgt en metode – og datatriangulering som metodisk strategi, ved for det første å benytte samtaleintervju og dokumentanalyse til innsamling av data, og videre bruke ulike kilder hvor disse består av ulike typer av skrevet, og muntlig materiale. Silverman (2000 : 99) advarer mot å tro at bruk av triangulering nødvendigvis vil medføre at forskeren får et mer ”komplett bilde”. I denne studien har det likevel vært nødvendig, fordi studien dekker en tidsperiode på over 100 år. Mine nålevende informanter har hatt varierende kunnskap om tidlige hendelser, og dette har gjort at det har vært nødvendig å benytte andre kilder i datainnsamlingen.

2. Ved å holde orden på de ulike kildene, hvor man har fått informasjon fra.

Dette vil sikre reliabilitet i fortolkningsprosessen etter hvert som man får behov for mer informasjon vedrørende den enkelte kilde, for å øke forståelsen.

Ved å ordne empirien i en logisk rekkefølge, slik at man kan følge prosessen, analysen og kildebruken gjennom oppgaven. Dette vil skape økt forståelse hos leseren og virke oppklarende med tanke på valg av kilder.

I denne studien er empirien fremstilt logisk, og den er presentert ved beskrivelse av en omfattende kontekst basert på primær- og sekundærdata.

3. Ved at forfatteren er kritisk til egen bevisførsel, kildebruk og vurdering slik at det

oppretholdes en vitenskapelig reliabilitetsstandard. Gjennom kritisk hermeneutikk, og bruk av dobbel hermeneutikk oppnår man etter min mening her en slik standard, i og med at vurderingene blir gjenstand for kritisk testing. I tillegg medfører trippel hermeneutikk et ekstra ledd i fortolkningen, ved at noen av de muntlige kildene er blitt inkludert i fortolkningsprosessen.

2.3 Validitet

Begrepet validitet henspiller til hvor godt datamaterialet samsvarer med den faktiske problemstillingen, dvs. om man klarer å måle det problemstillingen spør om og forskeren dermed kan gi en gyldig forklaring på det fenomenet som er under forskning.

Hvordan oppnå validitet i en kvalitativ studie? Kvalitative studier mistenkes til tider for ”anecdotalism” – hvilket henspiller til at forskerens ”funn” ikke er basert på en kritisk undersøkelse av alle de data forskeren sitter med, men i stedet er basert på noen utvalgte eksempler fra datagrunnlaget, og som støtter opp under forskerens oppfatning. (Silverman, 2001) Det pågår derfor en debatt omkring kravet til validitet (og reliabilitet) i kvalitative studier versus tilsvarende krav til kvantitative forskningsprosjekt.

To vanlige fremgangsmåter som er benyttet for å sikre validitet er metode – og datatriangulering og/eller respondentvalidering. (Silverman 2001 : 98-99, Hammersley/Atkinson 1996 : 256 -259) I denne studien har jeg valgt å hente data fra flere ulike kilder. Delvis som et resultat av motstridende informasjon, med også på grunn av uklarheter omkring hendelser som til dels ligger langt tilbake i tid. Dette har medført nødvendigheten av å benytte flere metoder, her både intervju og dokumentanalyse,

Videre er det benyttet en form for respondentvalidering i denne studien, hvor jeg har gjort rede for min oppfatning av informantenes beretninger underveis i de enkelte intervju, for i størst mulig grad å sikre at min oppfatning er i overensstemmelse med det informanten har til hensikt å formidle. Ved tvil, har jeg underveis i studien også gått tilbake til noen av informantene og sjekket at det er samsvar i oppfatningen av det empiriske grunnlaget før deres beretninger er blitt gjenstand for analyse.

I følge Hammersley/Atkinson (1996) og Silverman (2001) er det en viss risiko for at både data- og metodetriangulering og respondentvalidering kan være utilstrekkelige metoder for å sikre validitet. Bruk av komparativ metode er et alternativ for å sikre validitet. En slik fremgangsmåte ville vært mulig ved eksempelvis å gjøre en komparativ studie av Geiranger Skysslag AS og Oldedalen Skysslag. Men med bakgrunn i oppgavens omfang og de ressurser jeg har til rådighet, har ikke det latt seg gjøre, men de tolkningene jeg har gjort i denne undersøkelsen kan eventuelt benyttes i senere komparative undersøkelser. I en kvalitativ studie er det snakk om teoretisk validitet og begrepsvaliditet, at det samsvar mellom teorien som ligger til grunn for studier og det som studeres, samt at begreper i studien og teorien er forstått likt av alle kilder.

2.4 Gjennomføring av intervjuene

Oppgavens tema spenner som nevnt over en lang tidsperiode og de første sentrale aktørene i Oldedalen Skysslag, er for lengst borte. Det er derfor naturlig nok yngre generasjoner som har stått som muntlige informanter om skysslagets virksomhet i denne perioden. Vår hukommelse er ikke alltid helt pålitelig, så også for informanter, derfor har jeg valgt en kobling mellom skriftlige og muntlige kilder. En stor andel av den informasjon jeg har fått om temaet i denne studien har kommet fra ulike skriftlige kilder, både av nyere og eldre dato. De data som jeg har fått fra de skriftlige kildene har jeg derfor brakt med meg inn i noen av intervjuene. Målet med dette var å friske opp informantenes hukommelse, for om mulig å få supplerende og utfyllende informasjon som var relevant for studien. Denne metoden frembrakte mye informasjon som jeg ellers neppe ville fått tak i.

Intervjuene har vært gjennomført som *samtalende intervju*, hvor jeg har guidet informantene inn på temaer jeg har ønsket å få belyst. Intervjuene har hatt et uformelt preg, og det har vært nyttig å be informantene spinne litt rundt enkelte problemstillinger. Når det benyttes samtalende intervju, påvirkes dette intervjuet av relasjonen mellom informant og forsker, og gangen i samtalen kan derfor ikke alltid forutsies. Forskerens fortolkning av informantenes svar er både person - og kontekstavhengig, og fortolkningen av tekster skjer i lys av egen erfaring og allerede “etablert kunnskap”. For å oppnå størst mulig grad av objektivitet er derfor nødvendig å være kritisk til ens egen fortolkning av informantenes svar.

I enkelt tilfeller har informanten derfor vært kontaktet flere ganger, fordi det har vært behov for oppklarende og supplerende informasjon og i noen av disse samtalende intervjuene har jeg kunnet presentere mine egne foreløpige tolkninger, og fått tilbakemeldinger som har bidratt til nye innfallsvinkler. Denne prosessen har altså ikke vært oppfattet som en validering, men en som en ny kilde til data

2.5 Dokumentanalyse

Denne oppgaven er, som nevnt over også i stor grad basert på skriftlige kilder. En del av disse skriftlige kildene er dokumenter som forskningsrapporter, forvaltningsplaner, politiske strategier og lovtekster. I tillegg til disse er det brukt en del skriftlige kilder av mer lokallhistorisk art. I Indre Nordfjord finner man en mengde skriftlig materiale om tidlige tiders hendelser da den

lokalhistoriske interessen har vært stor i denne regionen (Standal, 1995). Bygdebøker, skysslagsprotokoll og materiale samlet inn og nedskrevet av lokale historielag, har derfor vært noen av kildene i denne oppgaven. De skriftlige dokumentene, med unntak av deler av skysslagets dokumenter er offentlig tilgjengelig. Videre har vitenskapelig litteratur både med lokale, nasjonale og internasjonale perspektiv vært et nyttig supplement i denne studien. Fordelen med bruken av ulike typer skriftlige dokumenter som kildemateriell er at det har gitt en betydelig informasjonsmengde både av generell og mer spesifikk art. Sammen med samtalede intervju har dette bidratt til å gjøre bildet av rammene rundt skyssvirksomheten klarere og mere nyansert.

2.6 Om kildene

Det er som tidligere nevnt benyttet mangel ulike kilder i denne studien. Skysslaget har selv *organisert og sammenfattet* noen av lagets eldre dokumenter, og da først og fremst i den hensikt å forenkle og effektivisere egen virksomhet. Dette kan ha imidlertid ha medført at dokumenter kan ha *gått tapt* i løpet av den perioden skysslaget har eksistert. Videre kan sammenfatninger ha utelatt tilsynelatende overflødige opplysninger sett fra skysslagets side, men som likevel kunne vært av vitenskapelig interesse. Jeg heller *ikke fått tilgang* til alle dokumenter som er i skysslagets eie og dette kan ha betydning for oppgavens empiriske grunnlag, selv om det har vært tilgang på omfattende *muntlig* informasjon om skysslagets virksomhet.

Annet skriftlig, lokalt materiale som er funnet, og brukt i denne oppgaven, er skrevet i ulike tidsepoker og med ulikt formål, og fremstillingene er derfor ikke sjelden, men naturlig nok dominert av fortellerens *subjektive oppfatning og kontekst*. Det har derfor vært nødvendig med kritisk vurdering av noe dette materialet, blant annet ved å sammenligne data fra ulike kilder. Det subjektive preget gjelder også for de muntlige kildene i denne sammenhengen. Dette er etter min oppfatning en gunstig forutsetning for en institusjonell analyse, det er gjennom individenes subjektive oppfatninger det kan utledes hvilke institusjoner som er av betydning for de valg som er tatt. Det kan ikke forventes at individer i alle sammenhenger vil kunne redegjøre for de institusjonelle rammevilkår for deres valg (Ostrom, 2005).

Denne oppgaven, som spenner over en tidsperiode på over hundre år har krevet et omfattende datagrunnlag. Det oppsto situasjoner underveis hvor deler av det empiriske materialet fremsto som tilsynelatende motstridende. Men ved nettopp å benytte mange kilder og en variant

av metodetriangulering, samt flere runder med grundig gjennomgang av det empiriske grunnlaget, viste det seg etter hvert at det ikke nødvendigvis var motsetninger i materialet, men heller manglende empirisk grunnlag og/eller manglende kontekstuell forståelse. Innsamling av data har derfor til en viss grad pågått gjennom store deler av skriveprosessen.

2.7 Refleksjon over egen tilknytning

Jeg oppdaget fort at noe av **min** allerede ervervede kunnskap, min forforståelse, om skyssvirksomheten i Briksdal (se forord) ble utfordret av både skriftlige og muntlige kilder, både når det gjaldt ”fakta” og fortolkninger av situasjoner. Det ble åpenbart at mye av min forståelse hadde sitt grunnlag i fortolkninger som var etablert i ung alder, i en helt annen kontekst og med et helt annet formål enn det denne studien har. Det har derfor vært viktig å være oppmerksom på min egen forforståelse, og jeg har dermed søkt etter et kildemateriale som har vært omfattende nok til å finne relevante data, for å få et grunnlag for en analyse med størst mulig grad av objektivitet. Gjennom den prosessen det har vært å gjøre denne studien, har min oppfatning av skyssvirksomhetens institusjonelle forutsetninger gradvis endret seg, blitt mer omfattende og min forståelse forhåpentligvis derfor blitt dypere.

Interesse og engasjement for temaet har gjort at også enkeltpersoner i min familie fra Oldedalen har vært villig til å stille som informanter. Disse samtalende intervjuene med familiemedlemmer har resultert i data både av skriftlig og muntlig karakter, og har i flere tilfeller lagt et grunnlag for videre undersøkelser. Min tilknytning til dalen, har også fungert som ”portåpner”, og på mange måter gitt lettere tilgang på informanter og dermed informasjon.

3.0 Teori

Skyssvirksomheten i Briksdal oppsto ikke av seg sjølv og har ikke vært drevet i et vakuum. Den er et resultat av individers individuelle og kollektive valg og handlinger, foretatt innenfor et samspill mellom regler, den biofysiske/materielle verden og egenskaper ved samfunnet (Ostrom, 2005: 16). For å forklare disse sammenhengene skal jeg benytte meg av en historisk - institusjonell analyse av skyssvirksomheten i Briksdal, men før jeg går videre med presentasjonen av studiens teoretiske ramme, skal jeg først gjøre rede for studiens ontologiske og epistemologiske fundament.

3.1 Ontologisk og epistemologisk fundament

Hvordan vi oppfatter mennesket, og livet her på jorda - "hva vi tror på", har betydning for hvordan vi mener at menneskelig atferd best kan utforskes, og vice versa. Ontologi og epistemologi henger derfor sammen.

Det ontologiske fundament, menneskesynet, i denne oppgaven er basert på en anerkjennelse av menneskelig atferd som resultat av individuelle og kollektive valg og handlinger, men at valg og handling skjer innenfor en ramme av ulike typer av strukturelle begrensninger. Dette innebærer en aksept av at man som forsker derfor *ikke* kan studere samfunnet uavhengig av egen tilstedeværelse i det, eller sin egen forforståelse av samfunnet og dets sammenhenger.

Videre innebærer dette en tro på at man ikke kan studere eller forske på komponenter av virkeligheten, uten at det tas hensyn til hvilken *kontekst* de fungerer i. For å forstå eller forklare individers handling må den vurderes ikke bare ut i fra objektive betingelser, men også ut fra individenes subjektive vurdering av betingelsene. (Weber, i Kaspersen/Andersen, 2000 : 88 –107) Dette kan en finne ut av ved bruk av kvalitative forskningsmetoder.

3.2 Institusjoner

Før jeg går inn på betydningen av institusjoner er det innledningsvis på sin plass å si noe om de ulike perspektiver på individers atferd. Alle de ulike retningene innen de samfunnsvitenskapelige disipliner tar utgangspunkt i, implisitt eller eksplisitt, en forestilling om menneskelig atferd.

Lenge var samfunnsvitenskapelige tilnærminger til forholdet mellom individ og samfunn, preget av motsatte perspektiver hvor individet, grovt sett, enten var en ”marionett” styrt av samfunnets normer og strukturer, *eller* var en kalkulerende rasjonell aktør med fokus på egennytte.(Fürst/Nilsen,1998 : 35 -36).

Ny- institusjonalisme har moderert disse tilnærmingene til sosial handling, og ser aktørers motivasjon for handling mer kompleks, hvor individet handler ut i fra en hensikt, men under betingelser med begrenset informasjon, ikke - perfekte mentale modeller og med transaksjonskostnader (North, 1990). Ut i fra denne tilnærmingen betraktes individet å foreta “choice within constraints”, dvs. gjør valg og handler innenfor ulike typer av begrensninger, men med evnen til å lære og tilpasse seg etter erfaring.

Institusjoner utgjør en stor del av de begrensninger som individer handler innenfor. Institusjoner kan både være skapt, slik som f.eks formelle lover, eller de kan utvikle seg over tid og være mer uformelle av karakter.

De formelle institusjonene omfatter både de rettslige, politiske og økonomiske regler, hvor de rettslige institusjoner omfatter regler fra grunnlov, skreven lov og sedvanerett, forskrifter, vedtekter og mer individuelle kontrakter og alle disse reglene medfører begrensninger i individenes handlingsrom. Politiske regler definerer den hierarkiske strukturen i politisk virksomhet, grunnleggende strukturer for avgjørelser osv, mens økonomiske regler er regler om eiendomsrett, hvilket innebærer bestemmelser om retten til bruk av eiendom, videre den inntekt som kommer fra eiendom, og muligheten til å overdra eller avhende eiendom.

Uformelle regler, er uskrevne regler og omfatter ulike former for normer og verdier som er av betydning for enkeltpersoner. Institusjoner er ikke laget for å være sosialt effektive, ofte er de ikke det, og særlig de formelle institusjonene er laget for å tjene interessene til de som har makt til å lage nye regler.(North, 1990 : 46-53)

Hovedpoenget i institusjonell analyse er imidlertid at man tar utgangspunkt i ”rules in use”, altså det sett av regler som er i bruk og er kjent av alle. Det finnes et stort omfang av f. eks. nedskrevne regler, som ikke nødvendigvis er *kjent* for de aktuelle individene og derfor heller da ikke har noen innflytelse på deres atferd.(Ostrom, 2005)

3.3 Transformasjons- og transaksjonskostnader

Innenfor økonomiske disipliner ble betydningen av institusjoner for økonomisk vekst og utvikling lenge neglisjert, de ble tilsidesatt som uavhengige variabler i økonomisk tekning og man tok i stedet utgangspunkt i valg gjort under perfekte betingelser. (perfekt informasjon og stabile preferanser). Dette neoklassiske paradigmet ble imidlertid utfordret av Ronald Coase i ”The Problem of Social Cost”(1960) og videre Douglass North (North, 1990), ved deres studier av institusjoners betydning for bytte (Brinton/Nee, 1998 : 2-3). Konklusjonen ble at “institutions matter” – institusjoner betyr noe - og de forklarte sammenhengen mellom transformasjons- og transaksjonskostnader ved bytte, og institusjoners tilblivelse og utvikling på den ene siden, og institusjoners betydning for transformasjons- og transaksjonskostnader på den andre siden. Transformasjonskostnader er de ressurser som går med til det arbeid og den kapital som må brukes i prosessen med å omskape f.eks naturressurser til salgbar vare. Transaksjonskostnader omfatter de ressurser som blant annet brukes til å måle/beregne verdien ved det som blir utvekslet/byttet, til å beskytte rettigheter, til forhandlinger, til å overvåke og håndheve avtaler, og evt. sanksjonere brudd.

I følge North er kostnadene derfor i hovedsak knyttet til informasjon, og disse kostnadene er derfor kildene til tilblivelse av sosiale, politiske og økonomiske institusjoner.

Institusjoner påvirker videre igjen all økonomiske virksomhet, ved sin effekt på kostnader ved bytte og kostnader ved produksjon (North, 1990 : 17 - 35) Sammen med den teknologi som er tilgjengelig vil institusjoner bestemme transaksjons- og transformasjonskostnader. Den totale produksjonskostnaden består derfor av input av ressurser, (f.eks land) i tillegg til transformasjons- og transaksjonskostnader.(ibid) Eller sagt på en annen måte, institusjoner lager strukturer for ulike former for bytte/utveksling (sammen med den teknologi som er involvert), noe som har direkte betydning for transformasjons - og transaksjonskostnadene (ibid).

Institusjonell tvang inkluderer både hva individer er hindret i å gjøre, og hva individet er tillatt å gå i gang med. Slike begrensninger gjør samhandling mer forutsigbar og vil derved redusere kostnadene ved samhandlinger. Institusjoners viktigste rolle i et samfunn er derfor å redusere usikkerhet ved å etablere stabile strukturer rundt menneskelig interaksjon Noen ganger vil imidlertid regler overtredes, derfor er en viktig del av institusjoners funksjon, kostnadene ved overtredelse, og alvoret i straff/tilbakemeldinger. Institusjoner blir derfor en form for sosial

kapital som bidrar til at samfunnet fungerer. (Coleman,1994, Ostrom i Dasgupta/Serageldin,2000 : 172 -202)

3.4 Sosial kapital og andre kapitalformer

Kapitalbegrepet brukes i mange sammenhenger, men begrepet skaper noe forvirring i det kapital ofte også settes synonymt med penger. I denne sammenheng er penger imidlertid *ikke* kapital, men et *middel* som kan brukes til opparbeidelse av fysisk, human og sosial kapital. Alle disse formene for kapital er av betydning for et samfunns utvikling, og må sees i sammenheng. Ingen av disse kapitalformene fungerer uten de andre.(Ostrom, i Dasgupta/Serageldin, 2000: 172 -202).

Sosial kapital er limet som får samfunnets ulike deler til å henge sammen eller smøreoljen som får ting til å fungere, selv om begrepet sosial kapital er blitt oppfattet forskjellig av ulike forskere. De som i størst grad har preget dagens oppfatning av sosial kapital er Pierre Bourdieu, James Coleman, Glenn C Loury og Robert Putnam. Mens Bourdieu's tilnærming preges av sosial kapital først og fremst som individuell ressurs, ser Loury, Coleman og Putnam sosial kapital mer som en kollektiv ressurs som individer kan dra nytte av (Hvinden et al, 2005). I denne studien ansees derfor ikke sosial kapital som noe den enkelte person besitter, som en individuell ressurs, men derimot som strukturelementer i samfunnet, mange forskjellige trekk og elementer ved sosialt liv som gjør det lettere for aktører å handle for å nå bestemte mål.

“The function identified by the concept “social capital” is the value of those aspects of social structure to actors, as resources that can be used by the actors to realize their interest.”
(Coleman, J.1994:305)

Institusjoner, troverdige forpliktelser eller pålitelighet, stabile sosiale forbindelser eller nettverk preget av gjensidighet, engasjement for deltagelse i aktiviteter til fellesskapets beste osv. er former for sosial kapital. Dette er sider ved sosial kapital som fremmer samarbeid og oppnåelse av viktige mål. Et samfunns beholdning av sosial kapital forklarer hvorfor folk klarer å samarbeide (Coleman, 1994). Et aspekt som imidlertid er viktig ved sosial *kapital*; i motsetning til noen av de andre kapitalformene som f.eks naturlig og fysisk kapital, er dette en ressurs som må *bygges opp*, holdes ved like og fornyes gjennom bruk, hvis den ikke skal forvitne eller forringes. (Coleman1994, Ostrom, 2005) Sosial kapital er derfor en helt *spesiell form* for samfunnsressurs som gjør det lettere å få til rasjonelle bytter mellom aktører. Sosial kapital

eksisterer dessuten både på individuelt nivå, lokalsamfunnsnivå, og på nasjonalt eller storsamfunnsnivå. (Halpern, 2005, i Hvinden et al, 2005 : 13) og individene foretar valg innenfor en kontekst av ulike former for sosial kapital.

Men det er som sagt andre former for kapital som er av betydning for et samfunns utvikling. Et økosystem består av blant annet dyr, planter og mikroorganismer, og er et system som består av komponenter som rangeres fra mikrokosmos til hele biosfæren. Et samfunns eksistens og utvikling er avhengig av økosystemets kapasitet til å forsyne det med grunnleggende ressurser og økosystemtjenester. Et økosystemet er av grunnleggende betydning for livet på jorda ved sin produksjon av fornybare ressurser og økologiske tjenester. Økosystemtjenester er for eksempel mat- og drikkevannstilførsel, nedbrytning av avfall, resirkulering av næringsstoffer, men også vakre landskap og områder til rekreasjon. Den store beholdningen av ulike typer av ressurser produsert i økosystemet er kilden til, og forrådet for all menneskelig aktivitet og produktivitet. Når samfunnet bruker naturens goder og tjenester blir disse å betrakte som ressurser, og drikkevann og frisk luft, vakre landområder, flora og fauna, er alle eksempler på et samfunns *naturlige kapital* (Hanna/Folke/Mäler, 1996 : 13-30).

Fysisk, human og sosial kapital er derimot menneskeskapt kapital. Dette er former for kapital som skapes ved at det brukes tid og krefter på transformasjons - og transaksjonsaktiviteter som skaper verktøy eller fordeler som vil gi og/eller øke inntekter i fremtiden.

Det eksisterer mange former for menneskeskapt materielle ressurser som kan brukes til å skape fremtidige inntekter. Disse ressursene er skapt gjennom bevisste handlinger, og eksempler på dette er kraftverk, typer av bygninger, veier, ulike former for kjøretøy, husdyr som kjøttfe og skysshester, bare for å nevne noen. Når det investeres tid og ressurser i å skape materielle ressurser til bruk for produksjon av andre produkter eller fremtidig inntekt, skapes *fysisk kapital* (Ostrom i Dasgupta/Seregeldin, 2000. 172 - 202). Et eksempel på produksjon av fysisk kapital vil være investering av tid og ressurser i avl og opptrening av skysshester, for å få egnede hester i skyssvirksomheten, for produksjon av inntektsgivende transporttjenester. Fysisk kapital kan åpne noen nye muligheter, men kan begrense andre. Legges fosser og elver i rør for energiproduksjon, omdannes økosystemtjenester og naturlig kapital til fysisk kapital. Som kilde til naturopplevelser vil økosystemtjenestene imidlertid kunne reduseres, og potensielle inntekter ved salg av naturbaserte aktiviteter uteblir.

En forutsetning for at fysisk kapital skal bidra til produksjon av nye produkter eller generere inntekt over tid, er eksistensen av human kapital. Den kunnskapen og de ferdighetene et individ tar med inn de ulike aktiviteter det deltar i, er *human kapital* (ibid). Denne kunnskapen kan være en funksjon av individets bevisste satsing på ulike former for utdanning og praksis, men human kapital dannes også ikke – intensjonalt gjennom ulike former for erfaringer fra aktiviteter som har helt andre formål. Fysisk kapital henger sammen med human kapital ved at kunnskap og ferdigheter er nødvendig for å *bruke*, og *oppretholde* den fysiske kapitalen.

Både naturlig, fysisk, human og sosial kapital kan imidlertid brukes destruktivt, ved at det blir benyttet til aktiviteter som ikke ansees å være samfunnstjenlig.

3.5 Turisme, reiselivsprodukt og reiselivsnæring i institusjonell sammenheng

I denne oppgaven benyttes begrepsdefinisjoner fra Tourism Satellite Accounts: Recommended Methodological Framework (OECD, EU, WTO og FN, 2001 SSB) Her defineres en turist som ..

”en person som reiser til, eller oppholder seg på et sted som ligger utenfor det området han eller hun normalt ferdes i, der reisen er av en ikke rutinemessig karakter og oppholdet varer under et år. Både dags - og overnattingsturister er inkludert i turismebegrepet”.

Videre benyttes reiselivsnæring, hvor dette er definert som

”næring som produserer reiselivsprodukter og som trolig ikke ville eksistert uten etterspørsel fra turister.”

Disse defineres altså ut fra deres avhengighet av og/eller betydning for turisme.

Transportvirksomheten i Briksdal er i denne sammenheng derfor å betrakte som en reiselivsnæring, ved at den nettopp er avhengig av turismens etterspørsel etter transport.

Reiselivsprodukter defineres i denne oppgaven som ..

”varer og tjenester som er typeiske for reiselivsnæringene og spesielt relevante i reiselivssammenheng, som f.eks transporttjenester, hotelltjenester, mv.”

Den egenartede skyssvirksomheten i Briksdal, opprinnelig med hest, nå med trollbiler er derfor å betrakte som et reiselivsprodukt i denne sammenheng, et resultat av turismen i området.

4.0 Den naturbaserte turismen

For å forstå hvordan skyssvirksomheten i Briksdal ble etablert og har bestått til dags dato, er det nødvendig å si noe om den type turisme som har vært og fortsatt er typisk for dette området.

I dag peker FN's **World Tourism Organisation** på at vi har mange ulike typer av turisme på markedet, deriblant naturbasert turisme, kultur-turisme og opplevelsesbasert turisme. I følge **Innovasjon Norge** har Norge størst konkurransekraft som mål for naturbasert turisme, hvor sterke opplevelser i vakker og "ren" natur er en hovedingrediens. Turistenes forhold til naturen er i denne sammenheng preget av ønsket om opplevelser i vakker og særegen natur, som gjerne avviker fra det de ser i sine nærområder, og hvor naturen oppfattes å ha en egenverdi, og som kilde til både fysisk og psykisk velvære.

Slik har det imidlertid ikke alltid vært, for synet på natur er avhengig av kontekst og faktorer som kultur, religion, etikk, klima og økonomiske forhold, er av stor betydning. Et samfunns holdninger til naturen kommer til uttrykk på mange måter, og det er først mot slutten av 1500 - tallet at man i Norge kan merke tilløp til en ny og mer bevisst "naturfølelse". I skriftlige kilder, som i diktning og ulike dagbøker finner man nå naturskildringer hvor gleden over, og nytelse av natur kommer til uttrykk. På 1600-tallet er denne naturfølelsen riktignok borte i norsk litteratur, og den *religiøse* diktningen dominerer, men på 1700 - tallet viser norsk poesi igjen at den er inspirert av det norske landskap.(Christophersen i Frislid, 1968 : 8 - 23)

En stadig økende industrialisering med fremvekst av byer og tettsteder, hadde etter hvert synliggjort mange negative sider, og fremkalte derfor en reaksjon med økt fokus på "landlivets gleder". Overgangen til det man i europeisk kulturhistorie kaller romantikken, med gjennombrudd i England og Tyskland rundt 1800, fikk ikke bare virkning på kultur, men også på filosofi, religion, vitenskap og politikk. Det var en reaksjon på opplysningstidens (1700 -tallet) fornuft, preget av en "avmystifisering" av verden, som Max Weber (Heine/Andersen, 2000: 105) kalte "Entzeuberung der Welt" og som resulterte i et ønske om mer følelsesdyrking og mindre rasjonalitet. Romantikken medførte derfor en interesse for *vill* og *uberørt* natur, og ikke minst den franske filosofen Jean – Jacques Rousseau (1712 – 1778) fikk stor betydning for romantikkens natursyn, med sine betraktninger om verdien av et liv i nær kontakt med naturen, og risikoen ved det siviliserte liv. Nasjonalromantikken, en avart av romantikken og preget av en betydelig nasjonalisme, åpnet for alvor en interesse for humanistiske fag/vitenskaper. Historie ble nærmest en motevitenskap, og den nasjonalromantiske perioden ble en foranledning til folkeminne-

forskningen, religionsvitenskapen, etnologien og store deler av dagens humaniora. I Norge var presten og samfunnsforskeren Eilert Sundt (1817 – 1875) en representant for nasjonalromantikken tro på det folkelige uttrykk, og var i sine undersøkelser nettopp opptatt av den norske folkesjelen.

Naturen lokket, og det var nå interessen for det typisk norske, de dype og trange fjordene og øde fjell- og skogsområder, kom. På 1700 tallet hadde botanikken vært en viktig motovitenskap, men etter hvert kom “geognosien” - “jordkunnen” som ble en viktig vitenskap like etter 1800, og hvor den norske fjellheimen ble gjenstand for forskning av både utenlandske og norske vitenskapsmenn.(Christophersen i Frislid, 1968 : 18) Ikkje minst bergverksindustrien i Norge, som hadde pågått helt fra 1600 tallet, stilte etterhvert krav om inngående og detaljerte undersøkelser av berggrunnen og bidro dermed med betydelig kunnskaap. 1800 tallets natursyn i Europa var enda preget av oppfatninger om menneskets dominans over naturen, et mekanisk natursyn som nettopp gav legitimitet til rask industriell utvikling (Hanna et al.1996 : 36 -38). Mye av den litteratur som ble produsert om det norske samfunn og norsk natur, var derfor et resultat av undersøkelser og reiser med vitenskapelige formål og i det forrige århundre fikk Norge derfor blant annet noen av Europas rikeste geologiske samlinger.

Et eksempel på den litteratur som ble produsert er en beretning skrevet av den naturvitenskapsinteresserte pedagogen Gottfred Bohr (1773- 1832) fra en tur på Jostedalsbreen før 1820, hvor han prøver å formidle de mektige inntrykkene fra breen;

”En gammel beskrivelse fortæller, at dær høres likesom et orgelspill, når bræen rykker frem; så lidet trolig dette er, så vist er det dog, at når de på isen henflydende bække falde ned i de mægtige sprækker og bækkener, så fornemmer man en herlig klang - dybe undertoner opstige fra den sonore is. Og når nu stene nedfalde, isstykker aftø og klingende støde an på revnenes vægge, alting beveget av en usynlig hånd, da opvækkes følelser og betragtninger, som lade glemme al fare, da forråder sig et mægtigt liv i det døde; det er elementernes kamp, kaotiske rørelser - man drømmer sig hensatt til úrtiden, før organismen begyndte, i jordens barndom.”

Og videre skrev han, hvordan norske fjell kunne sidestilles med kjente europeiske fjellområder;

”Høifjeldene i Norge have fenomener, interesser og farer fælles med Schweits. Koldedalens alper, Mugnafjeldets hærende snøfonner, Gjesdalsfossens fulde regnbuer skulde blot være tiendeparten så bekjente som Chamouny, Buet og Staubach for at erholde tusinde beundrere.”
(Yngvar Nielsen, 1874:104-105)

Også kunstnerne leverte sine bidrag. I Balestrand i Sogn, slo blant annet en rekke av de norske nasjonalromantiske malerne, som Hans Gude, Adolf Tiedemann og Adelsten Normann seg ned i kortere eller lengre perioder, og bidro gjennom sine malerier og opphold i kunstnermiljøene i Europa, også til billedliggjøring og spredning av kunnskap om norsk natur.

Søken etter denne ville og uberørte naturen medførte derfor at europeisk overklasse vendte blikket mot nord og søkte opplevelser i det norske fjell – og fjordlandskapet allerede fra tidlig på 1800- tallet. Først som makelige dannelsesreiser for et velstående aristokrati, etter hvert også som arena for fysisk utfoldelse for et stadig voksende borgerskap.(Singaas, 2006 : 6). Den teknologiske utvikling aksellererte, og bidro blant annet til endret infrastruktur og dermed enklere reiser og reisemåter. Videre medførte den økonomisk utvikling, både nasjonalt og internasjonalt at en stadig større del av befolkningen fikk bedre levekår. Stadig nye velferdsordninger, ikkje minst økt fritid og ferieordninger, gav mulighet for stadig mer omfattende reisevirksomhet og turisme. Dette bidro etter hvert til det omfanget av naturbasert turisme vi ser i dag.

I dag reiser vi stort sett over hele kloden, og turisme er både et økonomisk og sosialt fenomen i stadig vekst, og den har blitt en av de viktigste økonomiske sektorer i verden. Fra 1950 til 2005 har for eksempel internasjonal turisme økt fra 25 millioner til 806 millioner reisende². Antallet destinasjoner som besøkes øker stadig og FN's World Tourism Organization spår ytterligere vekst i den globale turismen. Turisme har derfor blitt en av de viktigste aktørene i internasjonal handel, og en svært viktig inntektskilde for mange land. Denne veksten er samtidig proporsjonal med en økende spredning og konkurranse mellom destinasjonene, ikke minst fordi global spredning av turisme har produsert både økonomiske, språklige og sysselsettingsmessige fordeler i mange relaterte sektorer. I hvilken grad turisme, og i denne sammenheng naturbasert turisme kan bidra til økonomisk velferd, vil imidlertid ha sammenheng med kvaliteten og kvantiteten av turismetilbudet.

4.1 Politiske strategier for reiseliv

Men turisme og reiseliv er også et resultat av politiske strategier, og markedsføring av Norge som reisemål er ikke av ny dato. Den Norske Turistforening som ble etablert 1868, hadde som

² Tall fra UNWTO

målsetting å ”selge” norsk natur, nettopp med tanke på reiseliv. Både den tyske Keiser Wilhelm, og ikke minst Kong Oscar 2 som hadde stor sans for Norges varierte natur, og nær tilknytning til grunnleggerne av DNT, reiste mye rundt i Vest-Norge på slutten av 1800 tallet. Dette fremmet interessen for Vestlandet som reisemål både nasjonalt og internasjonalt, og de steder som de kongelige besøkte, fikk nærmest autorisasjon som attraksjon.(Jacobsen,1989)

Videre ble ”Forening for Reiselivet i Norge” dannet i 1903 (kalt Landslaget for Reiselivet i Norge,1929 – 1984), og allerede i årsmeldingen for 1904 kommer det frem at:

”Fotografier er sendt til udenlandske illustrerede Aviser, ligesom Clicheer har været udlaant til Illustration af Artikler om Norge.”

Organisasjonen besto i fra 1903 til 1984, og helt i fra starten av utga foreningen illustrerte brosjyrer og distribuerte bilder til artikler, publikasjoner og foredrag om Norge. (Riksarkivet) Fra 1984 ble foreningen erstattet av Nortra, som fra 1999 ble til Norges Turistråd, og som ble erstattet av Innovasjon Norge i fra 2004 (Lov av 19. desember 2003 nr. 130 om Innovasjon Norge), med Nærings – og Handelsdepartementet er hovedeier, og som overtok oppgavene for Statens nærings- og distriktsutviklingsfond (SND), Norges Eksportråd, Statens Veiledningskontor for Oppfinnere (SVO) og Norges Turistråd, for blant annet å samordne markedsføring av Norge som reisemål overfor utenlandske kunder.

I 2007, og rundt 200 år etter at den første turismen startet, presenterte den norske regjeringen sin nasjonale reiselivsstrategi ”Verdifulle opplevelser”. I Soria Moria erklæringen fra 2005, samlingsregjeringens politiske plattform, er reiseliv presentert som et av de 5 viktigste satsningsområdene i norsk næringspolitikk. Satsningen er økonomisk motivert, turisme regnes også her til lands som en viktig inntektskilde og er derfor av stor betydning for norsk økonomi. Vi har altså i over 100 år hatt en offentlig satsing på markedsføring av Norge som reisemål

4.2 Naturgrunnet for turismen i Oldedalen og Briksdal.

Turismen på Vestlandet skyldes interesse for den vakre og kontrastfylte naturen her, en interesse ikke bare rettet mot trange fjorder, fosser og fjell, men som også omfatter isbreene i området. Jostedalsbreen, som hovedsakelig er plassert i området mellom Nordfjord og Sogn, er den største europeiske bre på fastlandet og har et utall av imponerende brearmer som strekker seg ned i dalene rundt breen. Indre Nordfjord byr på alle disse naturforekomstene og steder som Stryn, Loen og Olden er alle kjente turistdestinasjoner. Lokalbefolkningens forhold til naturen her

illustreres godt i ”Nordfjordsongen”. Den ble skrevet av Amund Mork i 1931, og har ofte en fremtredende plass ved offisielle tilstelninger, her presentert ved noen av versene;

Du Nordfjord min fagre og fjellsterke heim
du fylgde meg ut i den framande sveim.
Eg ser dine kollar og nutar og tindar,
dei skogkleddede åsar og grasgrøne rindar.

Gud signe då Nordfjord frå brede til hav
og takk for slik fager ein heim du oss gav.
La lukka då fylgje kvar mann og kvar kvinne.
La hugnad i heimen kvar nordfjording finne

Nei, aldri eg gløymer den glitrande fjord
som sølvblank der inn gjennom fjellheimen fór.
Så storfeldt og stilt han om strendene skvalar
og møtes med elvar frå fjell og frå dalar.

For turisten vil ferden fra Olden og inn i Oldedalen, by på en rekke vakre synsinntrykk. Den sprudlende Oldenelva med Laukifossen, ei kjent elv for både norske og utenlandske laksefiskere gjennom flere generasjoner. Videre er det stille, irrgroenne Floen, er et vakkert forvarsel til det 11 km lange, og like grønne Oldevatnet, som kommer til syne i det man passerer Eide. Turen videre, som i dag går på den smale veien langs Oldevatnet, byr på en rekke estetiske overraskelser med bratte frodige fjellsider, bre og tidvis imponerende elver og fosser. En av innbyggerne i dalen har skrevet en av de mange diktene om Oldedalen som viser mye av den stolthet av bygda som bygdefolket ofte uttrykker ;

Frå smilande Nordfjord lengst inne mot aust
ein dal der seg opnar so høgrest men traust
Der grønkande lider i brevatn seg lauga
Med solgull i krunga som frygder vårt auga

Her brikjer i mot oss ein storhall so rak
Med lauvkransa veggjer og himlen til tak
Med grender og elvar og breder kring salen
I fargerikt samspel, slik er Oldedalen

(Fredrik Kvame)



Oldedalen og Melkevollsreen sett fra Flåten (Foto; Privat)

Ved den sydlige enden av vannet ligger Oldedalen, slik den omtales i denne studien. Det flate landskapet i dalbunnen står i skarp kontrast til de bratte fjellsidene, som er prydet med flere store og livlige fossefall på begge sider av dalen. På dalens østside ligger tre hengedaler. Den nordligste er Kvamsdalen, hvor elva Sulkja (Kvamselva) utgjør et imponerende skue i sommerhalvåret. Videre finner vi den trange og villere Brenndalen med elva Brenna og Brenndalsbreen, den siste så vidt synlig fra dalbunnen i Oldedalen, og som ligger plassert mellom Åbergsnibba (1291 m.o.h) og Åbrekkenibba (1059 m.o.h).

Den tredje, Briksdal, ligger som en smal hengedal *helt syd* i Oldedalen. Her er det en stigning på ca 200 meter i fra Briksdalsbre Fjellstove nederst i dalen, og opp til moreneplatået som strekker seg inn mot brevatnet og selve Briksdalsbreen, som er målet for de fleste turister som reiser hit. Øvre del av Briksdal har tydelig u- form, med bratte blankskurte fjell på begge sider av brefallet. Nederst i fjellsidene kan man se betydelige mengder løs stein, og ved enden av brevatnet er tydelige morenerygger etter breens siste fremvekst. På sletta foran brevatnet vokser i dag lauvskog som en frodig oase hvor elva fra vatnet renner i flere løp i myke kurver, før den med stor kraft kastes ut i Kleivafossen ved enden av morene- plataet.



Kleivafossen (Foto:Merete Fabritius)

På denne morenesletta fantes tidligere slåtteteiger og beiteland for gården i Briksdal og her var tidligere også løpestreng fra en slåtteteig i fjellsiden, opp mot Kattanakken. Som så mange andre steder i landet har manglende beiteaktivitet bidratt til at undervegetasjonen har endret seg fra

beitetilpasset vegetasjon, til vegetasjon dominert av vier, høyvokste urter og bregner i næringsrikt jordsmonn, mens einer, dvergbjørk og lyng overtar på fattigere mark. Den manglende beiteaktiviteten gjennom mange år, har bidratt til en stadig tettere vegetasjon, som til dels har hindret utsikten og fremkommeligheten her.

Nedre del av Briksdal, under moreneplataet, er trang og smal og deles av elva fra breen, som videre løper forbi fjellstua, ned til bunnen av Oldedalen. Dette området har i dag tett og frodig skog med innslag av blant annet einer, bjørk, or, rogn og selje. Et smalt belte av ”raslende” osp går på tvers av dalen, og av blomster utgjør blant annet Sogn og Fjordanes ”fylkesblomst”, den giftige revebjella (*Digitalis purpurea*), et særdeles fargerikt innslag.

Turen opp mot breen, enten den foregår til fots, til hest eller med ”bil”, byr derfor i seg selv på en bred og variert naturopplevelse. Den brusende Kleivafossen, ofte med regnbue, skapt av sola i drivet fra vannmassene, den viltre og høyrøsta elva, den smale kjerreveien som svinger seg oppover i fjellsiden og gir et overblikk med utsikt både ned mot fjellstua og opp mot den høye Volefossen på vestsiden av Oldedalen, er åpenbare eksempler.

En av skysskarene forteller;

”Eg hadde ein gong ei gruppe med amerikanske jødar i bilen. Dei var so begeistra for naturen her. På veg ned att, då vi kom køyrande ut på kanten og såg regnbogen stå over Kleivafossen, reiste dei seg opp i bilen og song...det var utroleg vakkert.... ”

I tillegg henviser bygdefolket ofte til kjente personer og deres reaksjoner på naturen her.

Både keisere, konger og statsmenn har lovprist Briksdal, og mange benytter ofte anledningen til å fortelle både om Kong Oscar 2., Keiser Wilhelm, Kongen av Siam, og nålevende statsoverhoder og sentrale politikere.

Men breen i Briksdal har hatt mange ansikter. I 1923, da skysslaget i dalen startet sin virksomhet, hadde Briksdalsbreen sitt endepunkt ved Kleivane, som ligger ved enden av kjerreveien. I 1930 årene trakk breen seg gradvis tilbake, og avdekket på 1950 tallet det store grønnfargede brevatnet, som var synlig frem til 1990 årene, Da begynte breene igjen å vokse frem med stor hastighet, noe som i følge forskere ved *Bjerknes Centre for Climate Research* var et resultat av flere år med økt vinternedbør. Briksdalsbreen vokste igjen over brevatnet, og la grunnlag for annen naturbasert opplevelse enn de av rent estetisk art.



Briksdalsbreen nær Kleivane. Ukjent årstall (Foto: Privat)

Breen, som tidligere hadde vært bratt, oppsprukket og hatt hyppig kalvinger, endret nå størrelse og form. Dette gjorde at deler av breen bredte seg utover landskapet, dannet et område med mindre sprekkdannelse og mindre rasfare, og dermed ble mer egnet for brevandring enn tidligere. Imidlertid har breene på landsbasis trukket seg kraftig tilbake etter år 2000. I følge forskerne skyldes dette hovedsaklig klimaendringer, i form av høye sommertemperaturer. Brevatnet under Briksdalsbreen er igjen synlig, og de siste tre - fire år har det derfor ikke vært grunnlag for brevandring i området.



Briksdalsbreen 2007 Foto; Fabritius

Briksdal, med breen og brevatnet, ligger innenfor grensen til Jostedalsbreen Nasjonalpark, som ble bestemt etablert i 1991. (se vedlagt kart) Bestemmelser om nasjonalparker er nå nedfelt i LOV-2009-06-19-100; *Lov om forvaltning av naturens mangfold*, (tidligere i LOV-1970-06-19-63; *Lov om Naturvern*) men Norge fikk sin første *Lov om Naturfredning* allerede i 1910. Den Norske Turistforenings (DNT) innflytelse anses å ha hatt stor betydning, ved å være den første *organisasjonen* som reiste spørsmålet om naturvern (Frislid, 1968: 148-159). Industrialisering, gruvedrift, stordrifts skogbruk - og seinere kraftutbygging samt jernbane- og veiutbygging bidro til raske endringer i naturen, og gav grunn til uro. Allerede i 1902 hadde spørsmålet om nasjonalparker i Norge, vært reist av DNT, for *utenfor* Europa startet nasjonalparkbevegelsen allerede på midten av 1800 tallet. USA hadde for eksempel allerede i 1872 etablert verdens første nasjonalpark, Yellowstone National Park beliggende i statene Wyoming, Montana og Idaho, begrunnet i ønsket om bevaring av områdets unike naturressurser. I Sverige ble Abisko Nasjonalpark etablert i 1909, som den første i *Europa*.

Arbeidet med å opprette nasjonalparker i Norge manglet institusjonell forankring, og var derfor ikke lett med basis i loven av 1910. I samarbeid med naturvernorganisasjonene var imidlertid Den Norske Turistforening en viktig aktør i arbeidet med etablering av nasjonalparker i Norge og med *Lov om naturvern av 1. Des.1954*, fikk man de nødvendige institusjonelle betingelser på plass, og som gjorde etablering av nasjonalparker mulig. Vår første nasjonalpark ble etablert i Rondane og kom i 1962. Paragrafer med bestemmelser om etablering av nasjonalparker kom først i *Lov om Naturvern av 1970*, (§3 og§4). Forvaltningsplan og vernebestemmelser for Jostedalsbreen Nasjonalpark kom først så sent som i 1994. (Rapport nummer 3-1994; *Forvaltningsplan for Jostedalsbreen Nasjonalpark*) Årsaken til opprettelse av nasjonalpark i dette området er målsettingen om å ivareta *urørt natur*, da urørte naturområder oppfattes å ha en egenverdi, og regnes som en del av vår nasjonale arv. Formålet med oppretteles av nasjonalparken går fram av verneforskrifta pkt. III:

"- å verne eit stort, variert og verdfullt breområde med tilhøyrande område frå lågland til høgfjell med plante- og dyreliv og geologiske førekomstar i naturleg eller i det vesentlig naturleg tilstand.

- å gje ålmenta høve til naturoppleving gjennom utøving av tradisjonelt friluftsliv, som er lite avhengig av teknisk tilrettelegging.

- å verne om kulturminne og kulturlandskap." (Forvaltningsplan, Kap.4.2 :27)

Jostedalsbreen Nasjonalpark, som består av 73 % statsallmenning og 27 % privat grunn, er et av de største områdene med kvalifisert villmark som fortsatt finnes i Sør-Norge.

I Forvaltningsplan (Rapport nummer 3-1994) for Jostedalsbreen Nasjonalpark står det;

”Meir enn 200 000 turister vitjar til Briksdalen kvart år. Området er i dag godt tilrettelagt for å ta i mot så mange folk. Innafor nasjonalparkgrensa bør området være brukssone, medan området utanfor nasjonalparken høyrer til i sone med spesiell tilrettelegging og inngrep.”³ (Forvaltningsplan, Kap.6.4 : 34)

Store deler av Briksdal ligger derfor i sone med spesiell tilrettelegging og inngrep, noe som medfører restriksjoner på bruken av området, både for grunneier og andre, og kjerreveien i Briksdal er å betrakte som et betydelig inngrep i området. Området omfattes av den politiske målsettingen, nedfelt i forvaltningsplanen, om å legge turismen til områder som allerede er lagt til rette for dette, og å styre turisttrafikken til områder hvor det allerede er denne typen virksomhet. I tillegg er det nedfelt en anbefaling om å spre turismen over en lengre tidsperiode, og som det står i forvaltningsplanen;

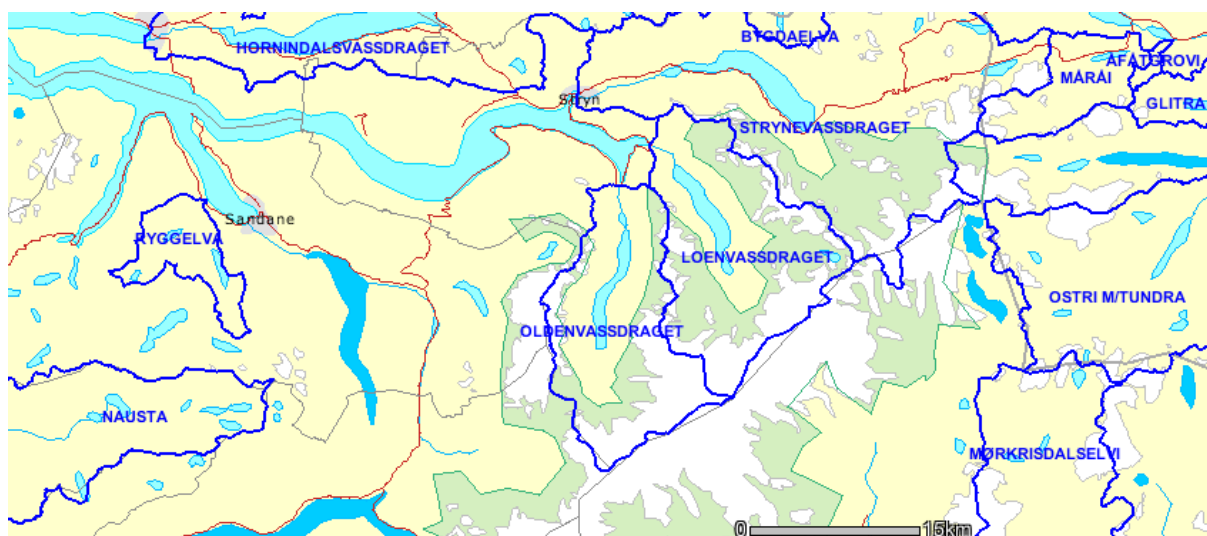
“...tilstrøyma kan i høgsesongen være i ferd med å nå metningspunktet for hva det er plass til av menneske på dei tilrettelagte områda. Tiltak som kan medverke til å spreie trafikken over tid er interessante for utenom høgsesongen toler trulig området fleire turistar.” (Forvaltningsplan, Kap. 7.3.10:61)

I følge Forvaltningsplanen for Jostedalsbreen Nasjonalpark er det Fylkesmannen i Sogn og Fjordane som er ansvarlig for forvaltningen av Nasjonalparken. Statens naturoppsyn er ansvarlig for skjøtsel, informasjon og oppsyn av området.

I desember 2004 kom et stort steinras frå Åbrekknipa, og blokkerte stien inn til Briksdalsbreen, ca. 100 meter inn nasjonalparken. Fylkesmannen i Sogn og Fjordane godkjente en omlegging av stien, både innefor og utenfor nasjonalparkgrensa, og understreket spesielt at ferdselsåren skulle ha preg av å være sti og ikkje vei.(Vedlegg IV) I denne sammenhengen ble det derfor ikke tatt høyde for en samtidig bedring av tilgjengeligheten for mennesker med funksjonshemming. Dette ville vært i tråd med den nasjonale målsettingen om *Tilgjengelighet for alle*, (Miljøvern.dep. T-5/99 B) og ville økt tilgjengeligheten til en av landets mest besøkte naturattraksjoner.

³ Dette er områder hvor det enten er gjort betydelige inngrep, eller hvor det er ønskelig med spesiell tilrettelegging for omfattende ferdsel og turisme. Som oftest er dette mindre områder.(Forvaltningsplan)

Men Briksdal er også regulert av bestemmelser knyttet til vassdragsvern. Elvene i Briksdal og Oldedalen utgjør innerste del av Oldenvassdraget, som har sine kilder både fra Myklebustbreen i vest, og fra en del av Jostedalsbreen i øst og sør. Vassdraget består videre av det nærmest to-delte, 11 km lange Oldevatnet, (33 m.o.h), den rett nedstrøms liggende innsjøen Floen (29 moh) og den ca. 2,5 km lange Oldenelva som løper ut i Innvikfjorden, innerst i Nordfjord. Oldenvassdraget ble varig vernet i henhold til Verneplan I for vassdrag allerede i 1973. (*St. prp. nr. 4, 1972-73 Om verneplan for vassdrag*). Området byr på store kontraster mellom breen som omkranser vassdraget, bratte dalsider med sprudlende sideelver, og det flate deltaet som utgjør dalbunnen. Dette landskapet byr på et geologisk mangfold, hvor elver og vann er viktige elementer og hvor det biologiske mangfoldet i området forsterker disse kontrastene og øker vassdragets verdi.



Oldenvassdraget

(Kilde: NVE)

Det var særlig de naturvitenskapelige interessene i området som ble lagt til grunn for vassdragsvernet i 1973. Alle elver og fosser i området er først og fremst vernet mot kraftverksutbygging, selv om det allerede på 1930 tallet ble bygget små private kraftverk flere steder i Oldedalen, i regi av gårdbrukerne selv. Til tross for stor interesse for vern av kulturminner i Oldedalen, er flere av innbyggerne i dalen av den oppfatning at de omfattende vannressursene i større grad burde benyttes til energiproduksjon. Flere gårdbrukere har søkt om konsesjon for mindre kraftverksutbygging, noe som er blitt avslått, nettopp med henvisning til vernebestemmelsene og hensynet til turistferdselen i området (f.eks til Flatsteinbu, DNT). Likevel har Oldenvassdraget pr. i dag to minikraftverk, hvor det siste ble etablert i Briksdal i

2007 etter konsesjon gitt 8/2-2005 (NVE), og tilhører Briksdalsbre Fjellstove. I tillegg er det etablert kraftverk ved Laukifossen i Olden, opprinnelig bygget i 1916. Fokuset på vannressursene i dalen gjør at bygdefolket ofte referer til turistenes utsagn om disse vannmengdene. Fossene er vassrike og ”høylydt” på grunn av bresmelting i sommerhalvåret, og perioder med milde temperaturer i fjellet kombinert med mye nedbør gjør flere av vannårene i dalen til et imponerende skue. En av informantene forteller;

”Nokre utanlandske turistar spør kvifor vi ikkje nyttar vatnet i disse fossane til å skapa energi..Dei vert litt forundra når vi seier at dette er verna, og derfor ikkje kan nyttast...”

Skysslaget sørger for kulturlandskapspleie i områdene rundt Kleivavegen, i samarbeid med grunneier i Briksdal. Her ryddes løvskog for å hindre at området gror for mye igjen og hindrer utsyn til bre, elv og foss slik at opplevelseskvalitetene reduseres. Noen av skysslagets medlemmer har i tillegg etablert *ny* beiteaktivitet i området de senere år. Kulturlandskapspleie gjøres med noe tilskudd av kommunale midler, slik retningslinjene i Forvaltningsplanen for nasjonalparken indikerer;

”Ansvaret for og styringa av arealbruken i tilgrensande område ligg likevel først og fremst til kommunane og grunneigarane.....”. (Kap. 2.4 : 14)

Foruten vedlikeholdsarbeid og landskapspleie gjør også skysslaget tilpasninger og forbedringer på Kleivaveien ut i fra egne vurderinger, og begrunner dette med hensynet til turismen, og at transportvirksomheten skal foregå skånsomt og sikkert for passasjerene.

Bygdefolket er av den oppfatning at både Oldedalen og Briksdalen er slik de er, *nettopp* fordi ressursene her er forvaltet på en fornuftig måte. Som mange andre steder i landet har bygdefolket i Oldedalen gjennom flere generasjoner levd av de naturressursene som finnes i nærområdet, og lagt til rette for og ivaretatt disse ressursene. De har derfor etter egen oppfatning lange tradisjoner for, og mye kunnskap og erfaring med fornuftig bruk av naturen og omgivelsene i dalen. Naturområdene i Oldedalen og Briksdal er derfor både et livsrom (Soupjärvi, 2003) som bygdefolket i Oldedalen hovedsaklig lever av, og et rom for naturopplevelser for tilreisende, i tillegg til at området er omfattet av en rekke vernebestemmelser.

4.3 Den frie ferdsel i Oldedalen og Briksdal.

For å forstå turismens betydning for skyssvirksomheten i Oldedalen og Briksdal må det sies noe om rammene for fri ferdsel i Norge generelt og området spesielt. To faktorer er av betydning. Den ene er knyttet til institusjonelle betingelser for ferdsel i naturen, det vi kaller allemannsretten, den samling av rettigheter som allmennheten i Norge har hatt fra gammelt av, og som er knyttet til annen manns eiendom. I følge Fedreheim/Sandberg har denne allemannsretten igjen sin opprinnelse i to gamle sedvaneretter;

”Den første er tjod-veg (folkeveg). Dette vil si den opprinnelige retten til en felles ”allfarvei” for medlemmene av en klan eller en stamme til å ferdes innen sitt territorium. Med framveksten av kongedømme og rikssamling førte behovet for varebytte og militære operasjoner til at det raskt tvang seg fram en slik allmenn rett til sikker allfarvei for alle borgere av en nasjon. Retten til å ferdes trygt på vei og sti, ikke bare på kongsvei og riksvei, ble etter hvert en offentlig rettighet garantert av kongsmakten, mot represalier fra ulike kollektive grupper som gretne klansmenn, territorielle landeveisrøvere og bygdeallmenninger. Denne utviklingen gikk med ulik fart i ulike deler av landet, så seint som på 1600-tallet måtte både færende og embetsmenn ha ”verloff” fra lokale familieoverhoder for å ferdes gjennom enkelte Siida-territorier i indre Finnmark.

I tillegg til retten til fri gjennomfart er det også en urgammel sedvanerett at allmennheten under sin ferdsel har en viss rett til andre rådigheter, gjerne kalt den ”uskyldige nyttesrett”. Denne inkluderer gjerne retten til opphold i naturen og retten til å nytte seg av naturen. I en tid da all ferdsel gikk til fots eller til hest, var det livsnødvendig at man kunne finne mat, brensel og fôr til hesten ute i naturen, at man kunne raste og hvile når det var nødvendig og at man kunne vaske seg og bade i tilgjengelige vannkilder

(Fedreheim/Sandberg 2008 :1)

Allemannsretten var dermed det institusjonelle grunnlaget for all ferdsel i naturområdene i landet. Denne allemannsretten har siden 1957 vært lovfestet i friluftsløven, (LOV 1957-06-28 nr 16: *Lov om friluftslivet*) og hvor formålet med loven er ;

”.. å verne friluftslivets naturgrunnlag og sikre allmennhetens rett til ferdsel, opphold m.v. i naturen, slik at muligheten til å utøve friluftsliv som en helsefremmende, trivselskapende og miljøvennlig fritidsaktivitet bevares og fremmes.

(Miljøverndepartementet T-6/97 og T-3/07)

Bestemmelsene i friluftsløven, altså allemannsretten, regulerer derfor forholdet mellom friluftsutøvere/ turister og grunneiere, og er en begrensning på eiers råderett.

Men denne retten til fri ferdsel i norsk natur har ikke vært uten begrensninger.

Friluftsløven skiller nemlig mellom ferdsel i innmark og utmark. Som innmark regnes blant annet dyrket mark, gårdsplass, hustomt, kulturbeite etc. hvor almenhetens ferdsel vil være til utilbørlig

fortengsel for eier eller bruker. (i Friluftslovens § 1a, første ledd) Retten til ferdsel i innmark er derfor svært begrenset, og gjelder kun i den perioden hvor marka er frosset eller snølagt, men ikke i perioden 30/4 – 14/10 og ikke på gårds plass, hustomt, i inngjerdet hage eller parker. Utenom denne perioden må man benytte veier og stier som er åpne for allmenn ferdsel.

I lovens § 1a, andre ledd, defineres *utmark* som udyrket mark, eller alt som ikkje regnes som innmark. I praksis omfatter dette de fleste vann, strender, myrstrekninger, skoger og fjell i Norge (Fedreheim/Sandberg, 2008) og i områder definert som utmark er det tillatt å ferdes til fots hele året. Lovens § 2 sier videre at

”Det samme gjelder ferdsel med ride- eller kløvhest, kjelke, tråsykkel eller liknende på veg eller sti i utmark og over alt i utmark på fjellet, såfremt ikke kommunen med samtykke av eieren eller brukeren har forbudt slik ferdsel på nærmere angitte strekninger.”

Den andre viktige faktoren som er av betydning for den frie ferdsel i Oldedalen og Briksdal, er områdets topografiske forhold. All innmark er i dag plassert på den flate dalbunnen i Oldedalen, mens utmarka i stor grad er plassert opp mot og i fjellsiden på begge sider av dalen. Mange områder i dalen er bratte og utilgjengelig, og det var fra gammelt av etablert lokal allfarvei gjennom utmarka i de mest egnede områdene både i dalbunnen, i dalsidene gjerne i tilknytning til ferdselsårer over Jostedalsbreen, noe Den Norske Turistforening til dels har benyttet i sitt rutenett. Jostedalsbreen, som på den ene siden har bidratt til svært vanskelige levekår i dalene rundt, har på den andre siden også vært nytt til positive formål. Den raske veksten av breen utover 1600 tallet, medførte synlige endringer, selv om veksten var ujevn, og gikk i rykk og napp frem mot c.a 1750 og som prest i Jostedalen fra 1725 – 1731, Hans Wingaard (1686 – 1758) skrev om breen;

” Dens Beskaffenhed er meget foranderlig, thi under tiden gaar den frem i de Dale, der grændser til, i 30 til 60 Aar, undertiden trækker den sig tilbage igien en Tid lang.
(Standal, 1995: 92)

Dette medførte at flere av de slakke brearmene som Jostedalsbreen sendte ned i daler på Vestlandet, kunne nyttes som ferdselsårer. Breenes beskaffenhet på vår og forsommer, ikke minst med et dekke av et tykt lag årssnø som tettet sprekker, gjorde breen til den letteste ferdselsåren mellom bygdene, ikke minst mellom Nordfjord og Sogn. I Oldedalen var det opp til fire ferdselsveier i bruk. Fra Sunde, der hvor Oldevatnet er på sitt smaleste, kunne man legge turen gjennom Sundsdalen til Krundalen og Jostedalen. I øvre Oldedalen var det ferdselsveg fra

Kvamme og over breen til det samme området, en veg som trolig ble benyttet frem mot 1820 årene. (Standal, 1995) Ei tredje rute tok av i fra Briksdal, og opp på Kattanakken og breen, for derifra i å dele seg i tre ulike retninger, en til Jostedalen, en til Veitastrond og en til Fjærland, selv om det er usikkert i hvilket omfang disse rutene ble benyttet. På den vestre siden av Oldedalen, lå den fjerde ruta, som går i *sørvestlig* retning gjennom Oldeskaret, når opp i 1100 meters høyde og til slutt ender i Stardalen. For bygdefolket i Oldedalen var dette en snarvei til Bergen. Her kunne man ta seg til Jølster og Førde, og la ferden gå videre enten ved bruk av sjøvegen eller postvegen. I følge Standal var Oldeskaret en del av Strandavegen til Bergen;

Når det gjelder Oldeskaret, skrev Ola T. Eide ;
”Oldeskaret, ein av dei fjellvegane som batt i hop ” Strandavegen” mellom indre Nordfjord og Bergen, var i 1890 - åri uvanleg mykje bruka av turistane. DNT og vegstellet i fylket var ei tid meint å leggja rideveg over der. Dei gamle vegane var snarvegar, som vart nytta når det gjaldt et lausreipa ærend⁴.” (Standal, 1995:130)

Tradisjonelle handelsveier ble derfor etter hvert turistveier. Det er beskrevet at det ble brukt lokale kjentmenn i fra områdene rundt Jostedalsbreen til å lede folk over breen, og de ble ofte benyttet av turistene i jakten på naturopplevelser. I Oldedalen var fleire av gårdbrukerne benyttet som breførere over breen, og flere ble benyttet som patentførere for DNT.

I Briksdal er det ikke lenger større områder som benyttes som innmark, med unntak av de områdene som i de senere år er benyttet til beite. Store deler av området må derfor karakteriseres som utmark. Her gikk den første turistferdselen langs etablerte ferdselsårer gjennom utmarka, veier som var beregnet på krøtter og frakt av høy for områdets beskaffenhet gjorde at ferdsel utenfor veien var svært vanskelig og upraktisk. I Oldedalen og Briksdal ble derfor lokal allfarvei grunnlaget for turistveiene.

4.4 Natur, arealutnyttelse og eiendomsretter i Oldedalen og Briksdal.

Som individer og samfunn står vi i interaksjon med naturen på mange måter, både gjennom arbeid, og fritid. For å regulere vår bruk av naturen og naturressursene skaper vi derfor en rekke ulike tiltak og ordninger som skal regulere denne bruken. Dannelse av ”property right regimes” - eiendomsretts – regimer, er *en* av måtene vi regulerer vårt forhold til naturen og dens ressurser

⁴ ”Lausreipa ærend” referer her til turer med lite frakt eller bagasje

på, og utformingen av slike institusjoner får stor betydning for samspillet mellom samfunn og natur. (Hannah et al. 1996 : 35 - 50) For å forstå etableringa og utviklingen av skysslag og skyssrett skal jeg derfor videre si litt om hvordan dette har artet seg i Oldedalen og Briksdal.

I moderne rettsterminologi er «eiendomsrett» et samlebegrep og omfatter både det som er privateid, felleseid, offentlig eid og det som ikke er eid (res nullius). Begrepet omhandler de rettigheter og plikter en eier har når det gjelder et bestemt objekt, enten gjenstanden for eiendomsrett er fast eiendom eller løsøre. Når det gjelder *fast eiendom* har en grunneier fri råderett over sin eiendom innenfor de begrensninger som følger av den ellers gjeldende lovgivning (f. eks LOV-2009-06-19-100 ; *Lov om forvaltning av naturens mangfold*, og LOV-1995-05-12-23 *Lov om jord*), og andres rettigheter til bruk av grunnen (f. eks LOV 1957-06-28 nr 16: *Lov om friluftslivet, Allemannsretten*), og **eier** er vanligvis den som har grunnbokshjemmelen, altså den som grunnboken utpeker som eier, (jfr. LOV-1935-06-07-2 *Lov om Tinglysing*). I den grad andre individer har bruksrettigheter knyttet til eiendommen, er disse rettshavere med en rådighet positivt avgrenset til en eller flere bestemte rådigheter. (NOU 2007:13, Kap 8.2)

På det flate deltaet i den sørlige enden av Oldevatnet, som gradvis er blitt dannet og bygget opp etter istiden, har innbyggerne gjennom flere hundre år dyrket og livnært seg av en naturtype som i dag regnes som truet (Berntsen/Hågvar, 2008 : 153). Men naturen i dalen har, til tross for stor estetisk verdi, gitt vanskelige livsvilkår for innbyggerne. Flom fra elvene, steinskred fra de bratte fjellsidene og ras fra isbreen har medført store skader på gard og grunn, og dermed skapt problemer for den gardsdrifta bygdefolket skulle leve av.

Paul Svarstad beskriver det slik;

”Oldedølene var slikt slag. Deira kors å bere var skred- og fonnlaup og “overflødig vand“. Endåtil sandjorda var vassjuk i kalde og våte sommrar. På Myklebust og Tungøyane låg elva jamhøgt med dalbotnen. Stort betre var det ikke på dei andre gardene heller. Sideelvene “Brenna”, “Sulkja”, Rustøyelva og kva dei heiter alle saman var ustyrlige i flaum og snødemmer. Det same gjaldt på Yri og Gytri. Det ligg mykje slit, sveitte, trott og tålmod bak den Oldedal vi kjenner i dag.”

(Paul Svarstad, 1981 : 91)

Briksdal har vært den innerste *garden* i øvre Oldedalen. Den gammelnorske formen av Briksdal var trolig *Byrgisdalr*, av *byrgi* d. e. avstengt, innestengt bosted. Gården er nevnt i Bjørgvin Kalvskinn rundt 1340, og lå under prestebølet Alda, men deretter blir gården først nevnt igjen i 1602. I Jordbok i 1723 skrives følgende om Brigsdal; “*ligger mellem trende grumme snebræer; avler intet, tungv. til hø.*” (Aaland II, 1974)

I bygdeboka skriver Jacob Aaland blant annet om hvordan gardar ble utsatt for store skader av skred og flom. Disse medførte at hus og heim gang på gang måtte gjenoppbygges, men usikkerheten resulterte også i at hus måtte flyttes. (Aaland II, 1974 : 88 -146) Et kjent og mye omtalt eksempel fra gammelt av er garden Tungøen, hvor Brenndalsbreen knuste hus og heim rundt 1743. Foruten ødeleggelse av snø og stein representerer fonnvinden også en alvorlig trussel i dette området. Tørrsnøskred får ofte stor fart og et langt utløpsområde, og slike skred oppstår gjerne i kaldt vær under eller etter store snøfall. Den fonnvinden som kommer foran skredet kan få stor hastighet og skade bygninger og eventuelle kjøretøy langt foran/utenfor skredbanen, til tross for at selve skredet ikke alltid når ned til vei og bebyggelse. Et eksempel i fra ”nyere” tid er Johans -bruket, som i 1907 ble flyttet lenger inn i dalen, etter at Fóraeggja gikk med skred, og fonn-vinden ødela 19 hus på garden Kvamme (Aaland II, 1974 : 90). I 1988 ble gårdene i Kvamsgrenda nok en gang rammet av kraftig fonnvind fra Foraeggja, men denne gangen uten store fysiske ødeleggelse.

Også elvene i dalen har medført store skader. Ved sterk bresmelting og store nedbørmengder flommet elvene over sine bredder, laget nye forgreininger og ødela store deler av områdene rundt ved sin forflytning av jord, sand og stein.. Til tider var vannstanden så høy at man enkelte plasser måtte ta i bruk båt eller flåte mellom husene på gården. Men flommen i elvene hadde også andre positive konsekvenser som resultat av masseforflytning. De jord-, leire- og sandpartikler (lokalt kalt ”svedje”) som elvene førte med seg og som bredte seg ut over åker og eng, inneholdt foruten jord, også en rekke næringsstoffer og virket dermed også som et jordforbedringsmiddel.

Foruten stein-, snøras og flom, var det i tillegg rovdyr som ulv, bjørn, rev og ørn i dalen og gjennom hele 1800 tallet var bygdefolket mye plaget. Så sent som i 1950 opplevde to kvinner i Oldedalen at de ble fulgt av ulv over isen, og i Sundsdalen fant man rester av lam som kan ha vært offer for bjørn, så seint som i 1970 årene.(Sogeskriv, 2006/2007) Naturforholdene i Oldedalen har som man kan forstå, hatt stor betydning for arealutnyttelse, bosettingsmønster og dermed de eiendomsrettslige forholdene i dalen.

Bosettingsmønsteret i Oldedalen *i dag* er med noen unntak tilnærmet slik som det var ved etableringen av skysslaget. Typisk for Vestlandet var at husene ble plassert i såkalte klyngetun og i Oldedalen kan man fortsatt observere hvordan flere bruk var plassert på denne måten. Dette henger på den ene siden sammen med risikoen for flom, stein- og snøskred. I dalen er det flere

steder hvor det kan gå snøras hver vinter,(Skrova, Høgalmefonna, etc), og omfanget og hyppigheten av disse rasene har sammenheng med snømengdene i fjellet. På den 22 km lange veien fra Olden til øvre Oldedalen er det flere områder hvor rasfaren representerer en ikke ubetydelig risiko både for bosetting, og ferdsel langs veien, noe som ikke minst gjelder den daglige skoleskyssen til Olden.

På den andre siden henger bosettingsmønsteret sammen med den måten innmarka opprinnelig var inndelt på. I Oldedalen var innmarksarealet svært begrenset, til tross for den relativt flate dalbunnen. Dette hadde nettopp sin årsak i den periodevise store vannføringen i elvene, og at dalen til tider hadde mye flomskadet jord. Ved de alvorligste tilfellene, ble det meste av dalbunnen innerst i dalen overflommet og kornavlingene påført stor skade, og bygdefolket har derfor drevet elveforebygging gjennom flere generasjoner. Det bergrensede innmarksarealet medførte en streng fordeling av ressursene, slik at alle fikk sin del av god og dårligere jord. Indre Nordfjord er også nettopp kjent for sin omfattende teigdeling. (Gjerdåker, 2002 : 206) De knappe innmarksarealene og teigblanding gjorde det derfor praktisk å samle husene i klynger på ett sted.

Det stadig pågående arbeidet med elveforbygging endret sakte men sikkert landskapet og dermed betingelsene for jordbruket i bygda. I 1876 f eks fikk bygdefolket et større økonomisk bidrag fra stat og amt til elveforebygging og et arbeid på elva ble gjennomført med offentlig tilsyn og lønnet arbeidet. (Sogeskriv, 2006/2007) I 1930 årene oppsto nok en periode med sterk bresmelting og med store flomskader som resultat. Dette resulterte i det tiltaket som bygdefolket mener har hatt størst betydning for utviklingen her. Både bygdefolk og myndigheter var da av den oppfatning at bare en senking av Oldevatnet kunne gjøre slutt på disse skadelige flommene. Med offentlig tilskudd og oldedølene som arbeidskraft startet senkingen av Oldevatnet i 1938 og ble fullført i 1942. Ved å fjerne stein og grus fra elveoset på Eide (vannets nordlige ende), ble Oldevatnet liggende 1,5 meter lavere enn tidligere. Konsekvensen var at elvene i dalen gravde seg dypere ned, det ble plass til mer vann i elvefarene og siden 1941 har det ikke vært flomskader i dalen. (Sogegruppa, 2006/2007) Senkingen av vannet medførte bedre muligheter for arealutnyttelse og fikk dermed store konsekvenser for landbruket i dalen.

Når det gjelder den eiendomsrettslige utviklingen i dalen, må man i denne sammenheng se nærmere på den utviklingen som har skjedd i den perioden denne oppgaven omfatter.

På 17 – 1800 tallet ble bøndene i Norge i økende grad selveiere, som resultat av en kjøpeprosess over et par hundre år, men som hadde ulikt forløp rundt omkring i landet. I Oldedalen ble overgangen fra leilendingsystem til selveie en prosess, som først startet rundt 1860 årene, og i bygdeboka (Aaland II, 1974) ser man store variasjoner i tidspunktet for overgangen til selveide bruk og generelt sett var det slik at en sen overgang til selveie gjerne hang sammen med seine jordskifter (Gjerdåker, 2002 : 209) Et eksempel er det som vi i dag må betegne som *grenda* Kvamme, som opprinnelig var én gard med 10 bruk. Denne ble utskifta først så sent som i 1913, og i dag er 9 ulike gårdsbruk, og hvor utmarksutskiftinga kom så sent som i 1950 årene.

Før utskiftinga som startet på 1800- tallet, var eiendomsforholdene i stor grad basert på skyld og skyldparter, og det var derfor vanskelig å definere eiendom i fysisk forstand. Dannelsen av brukene på en gård, altså dannelsen av fysiske driftsenheter var først og fremst et spørsmål om leieforhold og hvordan oppsitterne ordnet seg med disponeringen av arealene.

I følge Hegstad (2003) besto det *norske* eiendomsregisteret av et objektregister og et rettighetsregister, hvor *matrikkelen* var *objektregisteret* (til 1980) og grunnboka representerte det såkalte *rettighetsregisteret*. Eiendomsregistreringen foregikk altså etter det man kalte matrikkelsystemet, og registrert jord ble benevnt *matrikulert jord*. Dette var et system som hadde sine røtter helt tilbake til middelalderen, men ble påbudt ved lov i 1665 (Hegstad 2003 : 150) ”*Dette matrikkelsystemet er å betrakte som et skyldeiesystem*” (Holmsen,1966,1979 i Hegstad, 2003). Skylda var et mål på det individene eide, altså eiendomsmengden og dennes egenskaper og hadde ikke direkte sammenheng med det fysiske arealet.(Hegstad, 2003). Dette skyldes blant annet at det fra middelalderen var kirken som dominerte som landeier, skyld var derfor opprinnelig, den årlige avgiften en leilendingsbonde skulle betale til jordeieren. Hvem som var jordeier har imidlertid variert. Fra middelalderen var kirken den dominerende jordeier, (erkebispstolen, bispestolene, klostre, kirker, presteembeter etc.) selv om også adel, krone og velstående bønder var å finne blant jordeierne. Etter reformasjonen dominerte derimot staten som jordeier, etter konfiskasjon av sentralkirkelig gods, men da staten fra 1660 årene solgte unna store mengder krongods, kom også byborgere og andre store jordeiere såkalte ”proprietærer”, inn som viktige grupper. I Oldedalen var de fleste gardene helt eller delvis prestebolsgods, under prestebølet Alda. Ved overgangen fra leilendingsvesen til selveie, skapte man fysiske ”*eiendomsenheter av de ”strukturer” som brukerforholdene i leilendingstiden hadde avsatt i marka*”.(Hegstad, 2003)

Før utskiftinga besto altså hver gård av flere ulike bruk, satt sammen av hensyn til funksjonalitet, hvilket medførte at det vokste frem en stor, konsentrert, men usystematisk husklynge, fordi hvert bruk kunne bestå av 5 til 10 hus. Dette tette, og til dels ufrivillige fellesskapet stilte store krav til samarbeidsevne, og resulterte i mange ulike sett av regler for å unngå strid (Gjerdåker, 2002 : 150) Som så mange plasser ellers i landet, hadde gardene i Oldedalen det de kalte gardfut. En gardfut var en slags leder for gruppen av brukseiere på en gard, og vervet rullerte mellom de ulike brukerne. Oppgavene var ofte knyttet til organisering av pliktarbeid, fellesoppgaver og dugnader, men han hadde også oppdrag som konfliktløser, og representant får gården i kontakt med myndigheter og andre bygdefolk. Begrepet ”gardfut” er benyttet også i nyere tid i Oldedalen. Ved organisering av dugnadsarbeid i grenda, kan den som organiserer arbeidet fortsatt betegnes som ”gardfuten”.

Når det gjelder forvaltningen av og eiendomsretten til *utmarksressursene* i Oldedalen har noe av dette arealet opprinnelig vært allmenninger hvor flere bruk hadde felles bruksrett. Generelt var det slik at det fantes områder rundt omkring i landet som ingen eller alle hevdet eierskap til. Disse områdene gav enhver som bodde i bygda rett til felles bruk, og ble fra gammelt av kalt *allmenninger* og er nevnt allerede på 1100 – tallet, i både Gulatings – og Frostatingslovene. Man antar at allmenningsretten opprinnelig har vært en allemannsrett, selv om de lærde strides her, men allemannsretten innebar at enhver, blant annet, fritt kunne sende dyr på beite, drive fangst og fiske, tømmerhugst e.t.c,. Da bruken, naturlig nok, først og fremst ble utøvd av folket i bygdene omkring, utviklet det seg etter hvert oppfatninger om at det var *kun* bygdefolket som hadde bruksrett i allmenningen. Siden bruksmåter som hugst og beitebruk til bufe i hovedsak ble utnyttet i forbindelse med gårdsdrift, utviklet dette seg etter hvert til realrettigheter som ble liggende under *gårdsbruket*, og som bare kan brukes av den eller de, som til enhver tid eier/leier dette. (NOU, 2007:13, kap.8.5.1) I Oldedalen var det flere kombinasjoner av bruksfellesskap til et areal, ved for eksempel en kombinasjoner av beiterett, skogsrett/vedrett og høstingsrett. Som et eksempel kan nevnes et område med hasselskog, som ble fordelt slik at alle brukene i dalen kunne ta ut en viss årlig mengde hasselnøtter. Omfanget av bruksretten til et område varierte og var gjerne differensiert mellom brukerne etter verdien på skylda. I dag brukes fortsatt skyldverdien som fordelingsnøkkel for hjortejakten i Oldedalen. Etter flere runder med utskifting av utmarka i dalen, er imidlertid omfanget av delt bruksett , - eller det Robberstad

(1963) kaller ”kløyvd eigedomsrett” - til et område svært endret, men Oldedølene har fortsatt areal hvor flere ulike brukere fortsatt hevder ulike bruksretter til det samme området.

4.5 Oldedalen anno 2009

Skyssvirksomheten i skysslaget henger også sammen med hvordan bygda Oldedalen fremstår i dag. Lokalsamfunnet Oldedalen består av 28 gårdsbruk, og et lite antall frittstående boliger hvor det blant andre bor to - tre familier med utenlandsk opprinnelse, slik at det totale innbyggertallet i Oldedalen nå er på rundt 120 personer. De fleste gårdbrukerne er menn, men lovendringene fra 1974, (LOV-1974-06-28-58 *Lov om odelsretten og åsetesretten*), som gav jenter odelsrett, har bidratt til at det i dag er 3 kvinner som sitter som eiere av gårdsbruk i Oldedalen.

Bygda har barnehage og grunnskole til og med 7. klasse, og videre finnes eget kapell (Ljosheim) og grendehus. En av innbyggerne her driver taxivirksomhet, men dagligvarehandelen ble nedlagt i 2006 slik at nærmeste butikk ligger 2-3 mil unna. Næringsgrunnlaget i bygda er i første rekke gårdsdrift med melk - og/eller kjøttproduksjon hovedsakelig fra storfe. Selv om både driftsmåte og produksjon har endret seg gjennom generasjonene som et resultat av teknologiske, økonomiske og politiske endringer er det i dag bare 2-3 bruk som *ikke* er i drift med produksjon av landbruksvarer. Rundt det forrige århundreskiftet og frem mot andre verdenskrig, var det betydelig korndyrking i dalen. Dette var i hovedsak bygg og havre, og som ble brukt til brød, flatbrød og ølbrygging. Under 2. verdenskrig ble det hovedsakelig dyrket store mengder hvete, på grunn av den økte etterspørselen, men i dag er området uten kornproduksjon.

Det drives også andre typer av virksomhet i dalen. Her finnes et turistsenter, Melkevoll Bretun, som opprinnelig ble etablert som campingplass i 1971, og er lokalisert innerst i enden av Oldedalen. Dette turistsenteret drives av innbyggere som er bosatt i bygda. Videre er det etablert et tapperi for kildevann fra Myklebustbreen, med produktnavnet Olden. Dette er i dag 100% eid av Hansa Borg Bryggerier (fra 2005), men ble etter en lang utredningsperiode, opprinnelig etablert av *lokale* initiativtagere i 1992. Dette tapperiet har gitt arbeidsplasser til blant både innenbygds - og utenbygdsboende personer. Ett av gårdsbrukene på Aabrekk, er medlem av Norsk Bygdeturisme og Gardsmat, og leverer et kombinasjonsprodukt med lokal matproduksjon og utleie av overnattingsfasiliteter og ulike former for serveringstilbud. Dette ligger sentralt plassert ved hovedveien omtrent midt i bygda. I Briksdal bedrives sesongbasert virksomhet av Briksdalsbre Fjellstove med hovedvekt på servering, souvenirsalg og overnatting, og Oldedalen

Skysslag, som inngår i denne studien, driver biltransport av turister inn mot breen. I tilknytning til fjellstua ble det også fra først på 1990 tallet og frem til 2005 drevet mer utpreget aktivitets- og opplevelsesbasert virksomhet, med blant annet brevandring på Briksdalsbreen. Men breenes tilbakegang har endret vilkårene for dette de seneste år slik at det har vært nødvendig med tilpasninger til annen aktivitet som f.eks kanopadling på brevetnet.

Et nettverksperspektiv på bygda Oldedalen viser at bygda består av ulike typer av formelle og uformelle sosiale nettverk. Det som tidligere ble betegnet som én gård, med flere brukere må i dag betraktes nærmest som ei grend. Innad i grenda, som resultat av beliggenhet, finner man ulike former for nabonettverk. Innad i ei grend, i nettverket av ulike nabobruk, finner man videre ofte familienettverk. På flere av brukene lever *for det første* fortsatt flere generasjoner av samme familie sammen, slik det også var typisk for de gamle bygdesamfunn i Norge, selv om de ulike generasjonene i dag oftest lever i adskilte boenheter. *For det andre* finnes også familiære bånd *mellom* noen av nabobrukene, og *for det tredje* er det eksempler på at de ulike grendene i Oldedalen også er knyttet sammen gjennom familiære bånd. Gjennom inngåtte ekteskap, både i eldre og yngre generasjoner, er flere av gårdene i dalen knyttet sammen i ulike typer nettverk av nære og mer fjerne familierelasjoner. Disse slektsnettverkene inkluderer også andre gårdsbruk langs Oldevatnet, og i tettstedet Olden, foruten andre steder i Indre Nordfjord. (Loen, Lodalen, Stryn etc)

Videre er det dannet ulike nettverk som resultat av felles interesser/gjøremaal. Bygdefolket har i all hovedsak et kristent livssyn, og kapellet Ljosheim er en viktig felles arena i bygda for ulike typer av aktiviteter. En gammel tradisjon er basarvirksomheten som arrangeres jevnlig for å samle inn penger til blant annet misjonsarbeid. Videre har bridgeklubben etablert en sosial arena på grendehuset, ved jevnlig å arrangere ”kortkvelder”, et samlingspunkt som særlig engasjerer flere av mennene i dalen.

Det er også dannet ulike former for ”sameienettverk”, som resultat av ”felleseide” landbruksmaskiner. Et eksempel er ”steinplukkerlaget”, som deler på ulike typer av nødvendig teknisk utstyr. Innbyggernes primære virksomhet, melk – og kjøttproduksjon, gjør at gårdbrukerne her også er organisert i et lokallag av Norges Bondelag, hvor det er en viss aktivitet. Videre har man etablert et Bygdekvinnelag, en sammenlutning av kvinnene i bygda, som også inkluderer kvinner som ikke er engasjert i gårdsdrift, men er sysselsatt i annet arbeid. Oldedalen Skysslag, som består av de fleste gårdbrukerne i Oldedalen, blir i et slikt perspektiv

også å betrakte som et av de nettverkene som er dannet her. Dette nettverket er basert på de som til enhver tid står som eiere av gårdene. I dag er derfor tre av medlemmene i skysslaget kvinner. Innbyggerne i Oldedalen har også etablert det de kaller "Utviklingslaget" som er en sammenslutning av bygdefolket på tvers av yrke, kjønn og alder. Dette har som målsetting å ta initiativ til tiltak i bygda, som for eksempel ny bosetting, gatelys etc. Bygda er derfor "vevd" sammen ved hjelp av flere typer av nettverk, både av eldre og nyere dato og som på ulike måter overlapper hverandre. Disse nettverkene har vært og er fortsatt en viktig del av bygdas sosiale kapital.

4.6 Skyssystem og Samferdsel

Fra 1955 ble Oldedalen knyttet til resten av veinettet i landet, ved veiforbindelse til Olden. En veiforbindelse som ble etablert etappevis med parseller gjennom flere år og nå gjør at all transport til og fra Briksdal og Oldedalen skjer ved bruk av ulike typer private og kollektive veigående transportmidler. For å forstå utviklinga i skyssvirksomheten i Briksdal er det nødvendig å se litt nærmere på hvordan denne henger sammen med utviklinga innen samferdsel her i landet.

Det har blitt etablert ferdssåre så lenge det har vært mennesker i Norge med behov for å ferdes til for eksempel bosteder, jaktområder og fiskeplasser. En engang ambulerende kongemakt bidro til utbygging av ferdssåre, da store forflytninger krevde fremkommelige veier, selv om den viktigste ferdssåren lenge var sjøveien på fjordene. Fremvekst av byer eller handelssteder på 1000 tallet, ofte hvor land – og sjøveg møttes, medførte behov for veger til varetransport, og både i Gulatings - og Frostatingsloven nevnes veger, og i Magnus Lagabøters Landslov fra 1274 finnes bestemmelser om både veityper, veistandard og vedlikeholdsansvar.

Etableringen av veger kom ofte i konflikt med grunneiere, men veirett ble tidlig oppfattet som et samfunnsgode hvor private interesser måtte vike. Fra båtstøer ved fjordene utgjorde stier, ride- og kløvveger forbindelseslinjer mellom innenlands bygder og fjorden med vannvegen. Dette hadde betydning for militær aktivitet og varetransport, og ikke minst som kirkeveger. Det var bøndenes plikt å vedlikeholde vegene, under oppsyn av lensherrene og deres fogder. I 1604 kom Christian 4. Norske Lov, og i 1636 ble det nedfelt at vedlikeholdet av vegene skulle deles likt mellom bøndene.

Utbedring av rideveier til kjøreveier medførte økende bruk av hest og vogn selv om det tidlig på 1800-tallet fortsatt nesten ikke fantes *kjøreveier* i Norge med unntak av sørlige deler av Østlandet og ruta mellom Oslo og Trondheim. Byggingen av kjørbare veger økte rundt 1830, men ikke uten motstand fra bøndene når dette kom i konflikt med åker og eng. Postruta på Vestlandet, som ble startet i 1786, medførte etablering av *postvegen* mellom Bergen og Trondheim, som etter hvert ble en viktig ferdselsåre i denne delen av landet.

Utbygging av vegnettet i Norge har sammenheng med bosettingsstruktur og næringsgrunnlag, topografi og klima, i tillegg til de strukturendringer som kom som resultat av industrialiseringen. I 1824 vedtok Stortinget en veglov gjeldende for hele landet som skulle regulere både det finansielle og de tekniske omstendigheter rundt vegstellet. Den bestemte at vegvesenet skulle bestyres av amtsmennene ved hjelp av veginspektører, lensmenn og rodemestre og at veiene fikk status som enten hovedveier eller bygdeveier. Anleggsarbeid og vegvedlikehold ble bestemt å være pliktarbeid for alle brukere av matrikulert eiendom der vegene gikk, og et passende antall gårder var samlet i såkalte roder (parseller). For hver rode ble det oppnevnt en rodemester som hadde ansvaret for at vegen var i forsvarlig stand. (Statens Vegvesen, 2002 : 21)

Innføring av kommunalt selvstyre og formannskapslovene av 1837 resulterte i ny veglov i 1851, og en bedre samordning mellom stat, amt og kommune/herred. Veger var fortsatt inndelt i parseller som de enkelte gårder hadde ansvaret for, men mot slutten av århundret ble det mer og mer vanlig å leie hjelp til anleggsarbeidet, og i 1863 bevilget Stortinget for første gang statsbidrag til bygdeveganlegg. Veien i Oldedalen, mellom Rustøen og Briksdal, sto ferdig i 1888, og anleggsarbeid og vedlikehold var fordelt ved at gårdene hadde ansvar for sin del, sin rode, og som var markert med rodesteiner lang veien.

Landbruket, som på denne tiden i økende grad ble vevet inn i det stadig ekspanderende markedet med stadig større etterspørsel etter jordbruksprodukter, ble avhengig av flere og bedre produksjonsmidler og transportveier. I tillegg til en økning av den totale veilengden i landet fikk man derfor også etter hvert en standardheving av kjerreveiene, med lettere og raskere transport som resultat, men selv om man generelt sett fikk en økning i veibyginga over hele landet, var det *tydelige regionale forskjeller* (Gjerdåker, 2002).

Postvegen mellom Bergen og Trondheim, ei viktig ferdselsåre for turistene, hadde knutepunkt i Innvik og på Faleide i Nordfjord. Herifra kunne de reisende ta vegen inn i fjorden med en av de mange Nordfjordjektene. Fra 1850 årene til mellomkrigstiden hadde dampbåtene på

vestlandet, og særlig i Sogn og Fjordane, stor betydning for transporten inntil man etablerte vegforbindelser. Mange ble transportert med jekter fra Bergen til Indre Nordfjord, hvor ferden gikk videre fra fjorden og inn i de ulike dalførene i området ved hjelp av skyssystemet til lands og til vanns. Frå Olden gikk hesteskyss til Oldevatnets nordlige ende, deretter med dampbåt og senere med motorbåt til Oldedalen og skyssvirksomheten til Briksdal var en del av dette skyssystemet.

I ny Veglov av 1912, og som besto til 1964, valgte man å beholde inndelingen i hovedveger og bygdeveger, men utvidet rammen for klassifisering som hovedveg, og statsbevilgning kunne gis både til hoved- og bygdeveg med fastsatte bidrag fra distriktet. I hvert amt ble det opprettet et vegstyre som bestod av amtsmannen, fylkesingeniøren og to andre medlemmer.

Etableringen av de ulike ferdselsruter i landet, hang nært sammen med et stadig meir omfattende skyssystem. Skyssvirksomheten i Oldedalen (den som var knyttet til turisme) hadde sin spede begynnelse allerede i andre halvdel av det 19. århundre, i en tidsperiode med store samfunnsendringer både nasjonalt og internasjonalt. For å forstå opprinnelsen til og opprettholdelsen av skysslaget og skyssretten er det derfor viktig å gjøre rede for trekk ved skyssordningen i Norge. Etableringen av skysslaget i Oldedalen i 1923 skjedde nemlig året før en flere hundre år gammel lovbestemmelse om skyssplikt ble opphevet. Man vet noe om skyssaktivitet helt tilbake til middelalderen, men det meste er basert på det man kan trekke ut i fra lover og retterbøter, noe som først og fremst sier noe om myndighetenes intensjoner og lite om hvordan den faktisk foregikk. (Bogan, 1986). Siden vi, som tidligere nevnt, en gang hadde en ambulerende kongemakt, var det stor reisevirksomhet. Men selv etter at kongene hadde etablert faste tilholdssteder, var det vanlig for konge og hans følge å legge ut på omfattende reiser. Dette medførte behov for transport, i første omgang ved utskifting av hester. Denne skyssplikta ble pålagt bøndene rundt omkring i landet, men det var bare konge og biskop som med sine følger kunne *kreve* denne skyssen. Bøndene hadde plikt til å stille når det ble forespurt om skyss, og behovet for skyss skulle varsles i god tid, ved at bøndene førte skyssbudet fra gård til gard, hvis ikke ble de bøtelagt. Misbruk av skyssordningene forekom ofte og ”retterbøter” fra slutten av 1200 - tallet hadde nettopp utgangspunkt i at denne skyssplikta var tung for bøndene. Hertug Håkon sendte i 1297 ut følgende retterbot for å innskjerpe ordningen hvor det står at det bare er

“oss og bispen og utsendingene som fer i våre og landets ærend” som skal ha fri skyss.(Bogan, 1986: 14)

Men det var stor variasjon i omfanget av skyssinga rundt omkring i landet. Fra slutten av 1300 - tallet og til langt ut på 1700 - tallet fikk for eksempel bøndene på Oppdal skattefritak fordi de hadde så omfattende veg- og skyssplikt. På 1400 og 1500 tallet vet man lite om skyssordninga. Norge var under fremmed styre og den norske sentraladministrasjonen hadde ingen funksjon.

Etter at kongemakta (Christian IV) fikk fotfeste i Norge igjen, finner man dokumentasjon på at ulike skyssproblemer og misbruk av skyssordninga preget dagliglivet. På 1600 - tallet utviklet næringslivet seg raskt, det nye borgerskapet vokste frem, omfanget av *betalingsskyssen* økte og perioden var preget av stadige konflikter mellom bønder og styresmakter om skyssaktiviteten. Konfliktene handlet i første rekke om misbruk av skyssen. Bestemmelsene om fri skyss for statlige tjenestemenn, offiserer og adel ble utnyttet, og særlig adelen ble beskyldt for å utnytte ordningen til også å omfatte tjenestefolk og annet reisefølge. Årsaken til at friskyssordningen ble misbrukt, lå i det faktum at betalingsskyssen for private reisende enda ikke var organisert og at de som reiste i privat regi defor måtte forhandle med bøndene, som selv satte en pris på skyssen, eller nekta å skyssse.

I Christian IV lov (1604) ble det presisert;

“Ingen skal bøndene føre, selv om de har sadel og tømmer med, uten at de har kongelig embetsmanns passbord, på at de har nødtørftige hverv på kongen eller ombudsmanns vegne”.
(Bogan, 1986 :29)

Det ble derfor nødvendig med en organisering av skystellet for privat reisevirksomhet, og i 1622 kom den første bestemmelsen om takst for transport av private reisende gjeldende for hele landet. Et mer omfattende regelverk for skysstakster kom først i 1648. Behovet for å avgrense misbruket av friskyssen medførte større endringar i skyssordningen, og dette ble begynnelsen på den skyssvirksomheten vi kjenner fra 1800 tallet.

Friskyssen var en del av skatteordninga. Skyssplikta hvilte på jordeiendommene, og plikt til å skyssse gjaldt de som eide eller brukte jorda. Betalingsskyssen sto utenfor skatteordninga, men hvilte likevel på jordeierne. Fordelingen av skyssplikta var en viktig sak i lokalsamfunnet, og ble fordelt etter visse prinsipp. Fordelinga ble kalt regulering og sjølve dokumentet ble kalt skyssregulativ. Skysslag var den gruppa av skysspliktige som hørte til et visst skysskift, og denne skyssplikten hadde en bestemt utstrekning.

Etter hvert som de reisende krevde skyss sendte skysskafferen bud etter - eller tilsa - den av de skysspliktige som sto for tur. Typisk for tiden før 1816 var at friskysslagene var mye større enn pengeskysslagene. Etter friskyssordninga av 1784 skulle *alle* i ei bygd være med i friskyssen. I tillegg drev de også pengeskyssen. I loven av 1784 innlemmet man bestemmelser om et system som skulle fordele denne skyssen rettferdig, og rullering og differensiering (omfanget av skyssinga) skulle bygge på gårdsklassesystemet. For å løse beredskapsproblemene i skyssaktiviteten ble det i tillegg innført en dagskyssordning med skyssplikt på faste dager, det som kalles ”børtskyss”.

Skyssvirksomheten var egentlig delt inn i ulike skyssformer. Et eksempel var tingskyssen, som innebar transport av embetsmenn til de ulike bygdeding rundt omkring i landet, og var den mest omfattende skyssformen på 1700 og 1800 tallet. På 1800 tallet kom en rekke nye lover om skystellet, men det var loven av 1816 som førte til de største endringene, og som medførte en total endring av skyssystemet ved at friskyssen opphørte. Det ble også anledning å oppheve naturalskyssplikta og innføre faste skystasjoner, men dette kom ikke skikkelig i gang før man innførte tilleggslover i 1850 og -60 årene. Ved disse lovene fikk lokale myndigheter adgang til å iverksette tvangstiltak, og de inneholdt også økonomiske tilskuddsordninger for å gjøre stasjonsskyss mer attraktivt. Men det var likevel store lokale forskjeller på hvordan lokalsamfunnene valgte å ordne denne skyssen.

Generelt sett var det en økning i skysstrafikken fram mot hundreårsskiftet og hestetransport forble den dominerende transportformen fram til 1920. Jernbanestrekningene var hovedårene for samferdsel og skyssrutene dannet resten av årenettet for ferdsel. Antallet faste skystasjoner økte, rundt 1880 var det like mange ”tilseingskift” i Norge som det var faste stasjoner og frem til 1892 var det 700 skystasjoner i landet . Omfanget av ”tilseingskifta” ble gradvis redusert og rundt 1900 var det 250. I 1924 var det bare 34, skyssplikta ble opphevet, og de siste tilseingskifta forsvant. Da de siste skysslovene ble opphevet i 1951, var det bare rundt 20 faste skystasjoner igjen i landet, og den siste ble nedlagt i 1963. (Bogan, 1986 : 225-226) Dødsstøtet kom med rutebiltrafikken og økende biltrafikk. Men Oldedalen skysslag besto.

I Norge ble de første bilene registrert rundt forrige århundreskifte. Først med Motorvognloven av 1912, fikk landet et ensartet regleverk, men bestemmelsene rundt kjøp og bruk av bil, medførte fremdeles store transaksjonskostnader. Kjøretøyet måtte godkjennes av politimyndighetene, og ikke minst krevde hver kjøretur fylkesmannens forhåndsgodkjenning,

både hva motiv og mål for turen var. De som startet ervervsmessig befordring av passasjerer med motorvogn, måtte ha tillatelse fra myndighetene, men dette gjaldt ikke for kjøring utenfor rutene, før det kom en lovendring i 1923, med innskrenkninger også utenfor rutene (SSB, 1999). I 1914 ble Nordfjord og Sunnmøre Billag stiftet, og laget fikk kjøreløyve i deler av Indre Nordfjord og til Sunnmøre, deriblant vegen mellom Olden, Loen og Stryn. (Lørdøen, 2005 : 12). Etter 2. verdenskrig valgte myndighetene å innføre kvoteordninger på bilimport, og bare en liten prosentandel av søkerne fikk kjøpetillatelse. Først 1. Oktober 1960 ble rasjoneringen av privatbiler opphevet, og bilen i prinsippet tilgjengelig for alle.

I tillegg til bruk av den etablerte skyssordningen, la den økende turismen på Vestlandet fra 1850 tallet også grunnlag for en *privat vognmannstrafikk med hest og vogn*. De gamle skysslovene inneholdt ingen bestemmelser som omhandlet forbud mot privat skyssvirksomhet, og med nye muligheter til inntekter, ble det derfor konkurranse om kjøring av turistene. Dette medførte en kaotisk og ukontrollert virksomhet, hvor dyreplageri og bruk av uforsvarlig kjøreredskap ikke var uvanlig.

Ved *Lov om Skydsvæsen* av 1893 åpnet man for muligheten for at lokale myndigheter skulle kunne forby privat skyssvirksomhet. Men amtene på Vestlandet prøvde heller å regulere virksomheten ved innføring av løyve for privat skyssvirksomhet. Uten slikt løyve ble det blant annet forbudt å stille seg opp på kaiene for å kapre passasjerer. Men bestemmelsene ble omgått, blant annet i samarbeid med hotellnæringen, og teknologiske nyvinninger som telegraf og telefon gjorde at det etter hvert ble mulig å bestille transport på forhånd, og skysskarene kunne dermed ikke beskyldes for ”kapring”. (Bogan, 1986 : 94)

I Oldedalen skapte turisttrafikken også kaos. Når båtene på Oldevatnet kom til land sto bygdefolket klare til å konkurrere om turene, hvilket til tider resulterte i konfliktfylte episoder. Innbyggerne innførte derfor også børtssystemet, som fordelte skyssinga etter en fastere ordning. Dette systemet medførte at det daglig skulle møte 6 vogner ved kai, og turene ble jevnt fordelt på aktørene i dalen. Problemet var at det tidvis var for lite hester og tidvis var for mange hester, så børtssystemet alene var ikke tilfredsstillende. I 1923 valgte gårdbrukerne i dalen å danne Oldedalen Skysslag, som er en sammenslutning av de skysspliktige bøndene i dalen. Medlemmene i laget utarbeidet i fellesskap, egne regler for skyssvirksomheten her. Denne skyssvirksomheten ble ei viktig turistnæring i Oldedalen.

Som tidligere antydnet foregår skyssinga av turistene i Briksdal i dag, på veien fra fjellstua og inn til det stedet som kalles Kleivane. Denne kjerreveien ble bygget i perioden 1927 – 1929, og gikk inn til breen som den gang hadde sin beliggenhet nettopp her. I følge skysslaget var etablering av vegen basert på en idé om å gjøre breen lettere tilgjengelig til fots for de tilreisende.

Gården i Briksdal hadde innmark og utmark plassert i det bratte terrenget innover i Briksdalen, hvor bruket en gang hadde rundt 10 - 12 løer, ei seter og fjøs.(Sogeskriv, 2006/2007) Her var det derfor etablert en smal sti som gardbrukeren på Briksdalsbruket benyttet til nødvendig ferdsel i området. To ganger støttet DNT en utbedring av denne veien, blant annet så den kunne benyttes som ridevei.

Aktører som Yris Hotell, Olden Skysslag, Olden Dampskiplag og Oldedalen Skysslag hadde allerede i 1926, gått inn i forhandlinger med eieren av gårdsbruket i Briksdal, som etter hvert stilte grunn til disposisjon for ny vei. Arbeidet ble utført av medlemmene i Oldedalen Skysslag i form av dugnadsarbeid eller en form for pliktarbeid, og *uten* offentlig tilskudd. For det isolerte lokalsamfunnet i Oldedalen hadde dugnadsarbeid - felles innsats – vært et vilkår for overlevelse i generasjoner. Byggingen av veien i Briksdal, var en tung og krevende oppgave som krevde felles innsats. Den ble i overkant av 2 km lang, hadde en stigning på 200 meter og måtte krysse elva fra breen to ganger.

Dugnadsarbeidet ble organisert på den måten at dersom hver gårdbruker meldte seg til innsats for et gitt antall timer, valgte man å belønne dette med en *skyssrett*. En skyssrett tilsvarte 14 dagers arbeid à 10 timer. Noe avhengig av hver enkelt bruks tilgjengelige ressurser, endte de fleste gårdbrukerne opp med totalt 2 skyssretter, og noen få med 3 og 4. Enkelte brukere bidro med kontanter, blant annet til innkjøp av utstyr til sprengingsarbeid osv. og fikk dette tilbake i form av skyssretter.

Denne skyssretten innebar, på denne tiden, retten til å transportere turister med hest og vogn fra enden av Oldevatnet (Rustøen) til Briksdal. Frem til 1960 – årene foregikk denne skyssen hovedsakelig på denne strekningen, selv om det også av og til ble skyssset turister helt inn til Kleivane. Dersom skyssen også skulle ha foregått på den nye vegen ville det medført stor ekstrabelastning på hestene, som etter dagens skyssøkt også skulle delta i det daglige gårdsarbeidet. Det var derfor svært delte meninger blant skysslagets medlemmer om skyssvirksomhet helt inn til enden av den nye Kleivavegen..

Men veitilknytningen til Olden i 1955, medførte etter hvert at skyssen ble erstattet av busser og privatbiler på strekninga mellom Rustøen og Briksdal. Selv om man i noen år fortsatte med hesteskyss langs den trafikkerte veien mot Briksdal, var dette ofte forbundet med ubehag både for hester, turister, skysskarer og bilister. Som et resultat av både tilbud og etterspørsel startet derfor skyssvirksomheten utelukkende fra Briksdal og inn til Kleivane frå rundt 1980. I daglig tale regner derfor skysslaget at skyssretten gjelder på veien mellom Briksdalsbre Fjellstue og Kleivane.

4.7 Oldedalen Skysslag. Organisasjonsstruktur og reglement.

Skysslaget ble som allerede nevnt etablert i 1923, året etter at Oldedalen hadde fått etablert rikstelefon (1922). Det ble i den forbindelse nedfelt en rekke bestemmelser som skulle gjelde for laget. Disse reglene har hatt betydning for skysslagets virksomhet og opprettholdelse, og har blitt endret og tilpasset underveis. I denne studien brukes tre ulike utgaver av dette regelverket som empirisk grunnlag.

I følge skysslaget eksisterer ikke de første reglene i sin opprinnelige form lenger. Dette har ikke skysslaget gitt noen nærmere forklaring på, men i den fortsatt eksisterende ”*Møtebok for Oldedalen Skysslag*”, fra 1933, presenteres en avskrift av lagets opprinnelige reglement, omtalt som ”*Den elste Lovi*”. (Se vedlegg I) I den videre presentasjonen av skysslagets tre ulike reglement, har jeg, på grunn av oppgavens begrensede omfang, valgt å bare referere til de bestemmelser som er av betydning for oppgavens analysedel.

I den første paragrafen (§1) ser vi at *formålet* med dannelsen av skysslaget er nedfelt. Her ser vi at skysslaget er dannet for å at gårdbrukerne skulle stå samlet for å oppnå best mulig takst for turistkjøringen, og henger nok sammen med at man m.a ønsket å unngå konkurranse mellom skysskarene ved å oppnå felles pris på skyssoppdragene. Dette skulle gjelde både for de store gruppene av reisende (storefylgje), hvor alle skysskarene måtte stille, og børtskyssen (Jfr. Kapittel 4.6). Videre definerer bestemmelsen området eller utstrekningen, for skysslagets virksomhet, nemlig strekningen Rustøen – Briksdal.

Bestemmelsene i §2 definerer *retten til deltagelse* i skysslaget. Skyssplikta var enda gjeldende, og skyssplikt hadde de med matrikulert jord langs den strekninga de skulle betjene.

Bestemmelsen ekskluderer andre fra deltagelse, til tross for at det gis en åpning for at andre *kan* komme med i laget. Videre vises det i § 4 til at det allerede eksisterende børtssystemet blir opprettholdt. Virksomheten begrenses imidlertid opp mot andre private aktører, hvilket indikerer at det var personer som normalt ikkje tilhørte skysslaget, trolig utenbygds folk, som også deltok i konkurransen om skyssoppdragene. Disse aktørene får ikkje anledning til å skyss turister før skysslagets kusker har fylt sine plasser. Samtidig understrekes kuskenes oppmøteplikt utenom de faste båttidene. Videre ser vi i §6 operasjonelle regler for hvordan man opptrer ved påmelding til skyssarbeid. Denne regelen om påmelding, må tolkes dit hen at det ikkje kan ha vært tvungen deltagelse i eller plikt til skyssarbeidet, men åpning for at hver enkelt medlem selv kunne vurdere hvorvidt han kunne eller ønsket å delta i skyssen. Bestemmelsene i §9 omfatter fordelingen av skyssoppdragene, og denne fordelingen må tolkes slik at skyssoppdragene i størst mulig grad skal fordeles likt og rettferdig mellom medlemmene. Kassereren har en overordnet rolle i organiseringen, og avgjør hvor stort antall hester som skal stille. Kassereren i skysslaget var handelsmannen i Oldedalen, og den som hadde kontroll på rikstelefonen.

I dette første regelverket ser vi også at det er nedfelt bestemmelser om sanksjonering i §§ 7, 10 og 11. Dette regelverket var opprinnelig underskrevet av 23 gårdbrukere med matrikulert jord i Oldedalen.

I tilføyelser til denne første skyssloven i 1928, (Se vedlegg I) understrekes det igjen at formålet med dannelsen av skysslaget først og fremst gjelder *turisttransport* mellom Rustøen og Briksdal (Jfr. §1, 1923) samt at man skal stå *samlet* om lønnsomme takster. Her vises det også til de opprinnelige 23 gårdbrukerne som dannet skysslaget. Bestemmelsene i §2 omfatter medlemskapet, og det vises her til at det gjelder for de som opprinnelig ble med, og har holdt trafikken oppe. Selv om det mangler dokumentasjon, er det trolig at disse endringane ble gjort i forbindelse med at man bygget veien i Briksdal. Her understrekes videre at medlemskapet opprinnelig gjaldt retten til å benytte *en hest* fra hvert bruk. Medlemskap i skysslaget var ikke åpent og en evt. søknad om medlemskap skulle avgjøres av medlemmene ved avstemming. Reglene i §3 gjelder ved ankomst av store grupper av turister. Da utvidet man retten til inntil 3 hester fra hvert gårdsbruk. Det var ikke anledning til å overlate denne retten til andre, med mindre det var noen som hadde part i bruket. På den måten understrekes at skyssretten er knyttet til hvert enkelt bruk. Ved et for stort antall hester, forbeholdt man seg retten til å redusere hestetallet. Som ved mange andre anledninger er det størrelsen på skylda, som er

retningsgivende, ved at de som har minst skyld skal redusere hestetallet først. Skylda var som nevnt opprinnelig den avgifta/ skatten som ble betalt til landeier, og den med minst betalingsbyrde måtte derfor redusere hestetallet, og dermed inntekten først.

Skysslaget gikk etter hvert over til én kassestyrer, og vervet som kasserer ble ivaretatt av samme person fra skysslaget ble etablert, og til ca.1970. Etter den tid ble dette vervet ivaretatt av daværende eier i Briksdal, mens det fra 1990 har vært *ansatt* en daglig leder på heltid til koordinering av virksomheten og til å opprettholde kontakt med de ulike kundegruppene

I løpet av 1990 tallet gjennomført medlemmer av skysslaget en større gjennomgang av vedtektene i laget. Mange års virksomhet hadde resultert i en rekke dokumenter med noen nye vedtak og ikkje minst. nye praksiser. På 1990 tallet fikk skysslaget en økning i antall aktive medlemmer og en betydelig etterspørsel og inntektsøkning. Dette gjorde det nødvendig med en opprydning og en juridisk gjennomgang av lagets reglement. Man ønsket nå å ha en bedre oversikt, og dermed mer effektiv saksbehandling, samt regler med en mer moderne språkdrakt. I begynnelsen av mai, 1996 ble det derfor nedfelt nye bestemmelser for laget, i det man da valgte å benevne ”Skysslov for Oldedalen Skysslag” (Se vedlegg II). Det må nevnes at det i denne sammenhengen ble utdelt noen få ekstra skyssretter, til de opprinnelige medlemmene som hadde opprettholdt kontinuerlig aktivitet i laget siden oppstarten i 1923, men utan at dette vil bli næremere omtalt i denne studien.

Bestemmelsene i ”Skysslovens” §1 presiserer at skysslagets formål er *transport av turister*, fortsatt ved bruk av hester, men transporten går nå mot Briksdalbreen og fortsatt skal man stå samlet i kravet om sikker og lønnsom drift. I praksis skysses det nå mellom Briksdalsbreen Fjellstove og Kleivane, en transport som i realiteten for en stor del hadde forgått siden 1960 tallet. I § 2 ser vi et økt antall medlemmer. Dette henger sammen med fradeling av bruk fra hovedbruk, etter 1923 med påfølgende skyssretter. Dersom et hovedbruk hadde fleire skyssretter, ble en eller fleire av disse overført til det fradelte bruket. Videre ser vi også at det i denne paragrafen er nedfelt nye *betingelser* for medlemskap i skysslaget. Betingelsen er at medlemmet er fast *bosatt* på bruket i Oldedalen. Endringen i reglementet skyldes de mangeårige endringene i landbruket, med en stadig økende tendens til fraflytting frå gårdene. Skysslaget oppgir at man ønsket ikke at den ressursen som skyssretten representerer skulle ”gå ut” av bygda.

Videre ser vi at bestemmelsene i §3 omfatter retningslinjer for årsmøte og årsmøtesaker, men her defineres også forholdet mellom skyssretter og antall stemmer. Skysslaget praktiserer en

ordning hvor én skyssrett tilsvarer en stemme. I praksis betyr det at medlemmene i skysslaget har ulikt antall stemmer ved valg eller avstemming. I ”Skysslovens” §5 presiseres at det er en liste fra så sent som 1941 som benyttes som mal for *fordelinga av antall skyssretter* mellom medlemmene i Skysslaget. Skyssrettene ble fordelt etter bygginga av Kleivavegen i 1928, men i følge skysslaget skyldes bruk av listene frå 1941 at de opprinnelige dokumentene ikke lenger eksisterer. Videre presiserer regelen hvordan skyssrettene skal forvaltes, - *de kan ikke selges, pantsettes eller leies bort*. Dette henger sammen med at det har vært skysslagets målsetting at ikke enkeltpersoner skal kunne kjøpe opp rettene, for dermed å få størst mulig innflytelse på og inntekter frå skyssvirksomheten. Videre er det nedfelt bestemmelser om at gårdsbruk som legges ned, får overført sine skyssretter tilbake til skysslaget.

En evt. sammenslåing av to gårdsbruk, medfører at det ”nye” bruket beholder skyssrettene fra det bruket som har flest retter og ubenyttede skyssretter disponeres av , eller går tilbake til skysslaget. Bestemmelsen om at skyssretter kan leies ut til gårdbrukere på Yri, henger blant annet sammen med deres innsats i skyssen i årene etter krigen, da interessen for skyssarbeidet var lavt i Oldedalen. Noen medlemmer i skysslaget er av den oppfatning at Yrifolkets innsats var avgjørende for at laget overlevde disse årene. Gårdbrukerne på Yri har søkt om medlemskap i Skysslaget, men har aldri blitt tildelt dette. Det er også verdt å merke seg at skysslaget, i følge den nye Skyssloven ikke lenger åpner for søknad om medlemskap (Jfr. ”Den elste lovi”). Dette kan henge sammen med at skysslaget etter 1929, først og fremst regnes som en sammenslutning av gårdbrukere på bruk som deltok i bygginga av Kleivavvegen.

Bestemmelsene i §6 referer til bruken av hester. På 1990 tallet var etterspørselen etter hester svært stor, det var derfor stort sett ingen problemer med å få utnyttet de skyssrettene en hadde. Vi ser imidlertid at ved behov for ekstra hester, og dermed mulighet for ekstra inntekter, benyttes nå ansiennitetsprinsippet som fordelingsnøkkel framfor skyld, slik vi så i tidligere reglement. Bruk av ansiennitet, henger sammen med at noen av gårdsbrukene hadde deltatt jevnlig i skyssvirksomheten siden den startet i regi av skysslaget i 1923, mens andre gårdsbruk ikke hadde benyttet sin skyssrett på rundt 30 – 40 år. Det ble derfor oppfattet som mest rettferdig at de som hadde opprettholdt skyssen, skulle ha fortrinnsrett til ekstraarbeidet.

Bestemmelsene i §10 understreker kravet om $\frac{3}{4}$ flertall, etter skyssretter, ved en evt. oppløsning av skysslaget. Videre ser vi hvordan antall skyssretter også blir fordelingsnøkkelen

ved fordelingen av fast eiendom, mens kontanter fordeles blant de som har vært aktive de 3 siste år, trolig også etter antall skyssretter.

Det tredje reglementet som er en del av oppgavens empiri, er de ”Vedtektene for Oldedalen Skyss AS” som ble nedfelt i 2008. Disse vedtektene er regulert av Aksjeloven, (*LOV-1997-06-13-44; Lov om Aksjeselskaper*), men henger nært sammen med ”Skysslov for Oldedalen Skysslag”. Flere av medlemmene i skysslaget, dannet en ny sammenslutning som ble kalt Oldedalen Skyss AS, i forbindelse med overgangen til motoriserte ”trollbiler” i Briksdal. Skyssrettene ble nå omdannet til aksjer, hvor én aksje tilsvarer én skyssrett. Reglementet inneholder bestemmelser som er sammenfallende med bestemmelsene for Oldedalen Skysslag. Fortsatt gjelder virksomheten gjøremål, turisttransport (jfr. § 3), og fortsatt er det et vilkår for å være aksjeeier at man eier/forpakter bruk og er bosatt på bruk i Oldedalen (§8). De gjeldende brukene kommer klart frem i vedtektene. Likeså omhandler reglene for Oldedalen Skyss, bestemmelser for inntredelse som aksjeeier (§8), og bestemmelser om overdragelse av aksjer og aksjenes omsettelighet. Aksjene kan ikke overdras utan at de følger en evt., ny eier av et bruk, eller i forbindelse ved salg av aksjer i forbindelse med bortforpakning. Bestemmelsene i vedtektene tar hensyn til nye og moderne driftsordninger for gårdsdrift som har kommet som konsekvens av utviklingen i landbruket.

For alle de tre ulike ”Lovene” for skysslaget, gjelder at laget oppnevner et styre, valgt av generalforsamlingen, og at generalforsamlinga har øverste myndighet i laget/selskapet. Reglementet for skysslaget (1923 – 2010) er en viktig ”long – lived” institusjon i Oldedalen, og er derfor en viktig del av bygdesamfunnets sosiale kapital.

4.8 Etterkrigstid med nye utfordringer.

Som nevnt tidligere har skysslaget eksistert i en tidsperiode med store samfunnsendringer, og aktiviteten i skysslaget har ikke vært upåvirket av dette. I årene etter at skysslaget var etablert, var det en jevn økning i turismen frem mot 2. Verdenskrig. Gårdbrukerne i Oldedalen sikret seg derfor en god ekstra inntekt gjennom de harde 1920 – 30 årene, men da Norge kom med i krigen i 1940, medførte dette en kraftig nedgang i turismen, og stagnasjon i skyssvirksomheten.

Sakte, men sikkert tiltok turismen etter krigen, men det viste seg at det ble vanskelig å få tilsvarende aktivitet i skysslaget. Strømmen av turister var ujevn, det var liten økonomisk gevinst, og interessen for skyssarbeid var liten blant gårdbrukerne i dalen. Til tross for tilstrekkelig antall

hester i bygda, var det derfor bare et fåtall som meldte sine hester til arbeid i skyssen og hestetallet i skysslaget var på sitt laveste med 15 hester i etterkrigsårene, mens det til sammenligning f.eks hadde vært 52 hester i bruk i 1934.

Men skyssvirksomheten var ikke bare avhengig av hestene. Hvert bruk måtte også stille skysskarer til disposisjon. Gårdsdrifta som var den primære aktiviteten, hadde også sin høysesong i sommerperioden, og de ressursene hvert enkelt bruk hadde til rådighet for skyssvirksomheten var i stor grad avhengig av familiens størrelse og alderssammensetning. I tillegg reiste mange av ungdommene, som hadde oppholdt seg hjemme på gårdene i de harde 30 åra, nå ut og ble arbeidskraft i industrien eller dro til utdanningsinstitusjonene i byene etter krigen. Dette resulterte i varierende deltagelse i skyssvirksomheten.

Den mangelfulle beholdningen av skysshester gjorde jobben for kassereren i laget svært vanskelig. Det ble derfor åpnet for at private aktører utenfor skysslaget, kunne delta i skyssaktiviteten. Disse betalte en liten leiesum, men de ble ikke innvilget medlemskap i skysslaget. I 1949 søkte skysslaget om bussløyve, for bruk av buss i turisttrafikken mellom Rustøen og Briksdal, men søknaden ble avslått av vegsjefen i Sogn og Fjordane som ikke fant vegen i Oldedalen egnet for busstrafikk. Skyssaktiviteten gikk trådt og vedlikeholdet av Kleivavegen var kostnadskrevende. I mars 1955 ba skysslaget om at Innvik kommune overtok alt ansvar for veien, men kommunen avsto. I 1955 ble det som nevnt etablert veiforbindelse mellom Olden og Oldedalen og sommeren 1957 søkte Nordfjord og Sunnmøre Billag fylket om løyve for turisttransport med buss til Briksdal. Oldedalen Skysslag sendte inn en protest mot dette, men fikk ikke medhold.

I 1960 gjorde skysslaget i samarbeid med de andre aktørene knyttet til vegen, et nytt fremstøt mot kommunen om overtagelse av ansvaret for Kleivavegen, ikke minst på grunn av vedlikeholds-utgiftene, men fikk nytt avslag. Samme år gjorde også skysslaget vedtak om mer bevisst markedsføring av skyss fra Briksdal til Kleivane overfor turister, hotell og reiseselskap. Yris Hotell trakk seg ut av kafedriften i Briksdal som resultat av ujevn turiststrøm og ujevn omsetning, og gårdbrukeren i Briksdal overtok det hele i 1962. Turismen fikk imidlertid etter hvert et omfang som gjorde det vanskelig å drive både gårdsbruk og ”Briksdalsbre fjellstue” og driverne valgte derfor å satse på turismen i fra 1969. Skyssvirksomheten ble organisert fra Briksdal i fra 1972, men fortsatt hadde man en begrenset tilgang på hester og skysskarer. Selv om gårdbrukerne i Oldedalen hadde skyssrett, var det likevel flere som av ulike årsaker ikke benyttet

denne retten. Dette var ikke minst fordi bruken av hest i gårdsdrifta var kraftig redusert. Konsekvensen av å delta i hesteskysse medførte kostnader til investeringer i hest, vogn og seletøy. I tillegg medførte det også ombygging av driftsbygninger for hestehold, dersom dette ikke hadde vært en del av gårdsdriften på mange år. Det var imidlertid på denne tiden at skyssen på nytt begynte å gi akseptable inntekter, og som kom til å øke frem til det vi finner i dag..

For å forstå endringene i skyssvirksomheten i årene etter krigen, og frem til dagens ordning er det også nødvendig å se på hvordan teknologiske endringene i landbruket fikk konsekvenser for bruken av fjordhesten og ikke minst for fjordhestavl. Bruk av hest i landbruket i dag er minimalisert og man regner med at 7% av driftenhetene i landbruket benytter hest. (Norsk Hestesenter, 2003). Hestetallet i Norge ligger i dag på ca. 50 000 hester totalt og hvor 11% av disse er fjordhester.

Oldedølene brukte som nevnt hest og vogn i turistskyssen, en transportform som skysslaget brukte til og med sommeren 2002, som det *eneste* skyssalternativ på veien mot breen. I likhet med andre steder på vestlandet, var det fjordhesten eller fjordingen som ble benyttet i skyssen. Fjordhesten har vært den *dominerende* hesterasen i Sogn og Fjordane, hvor de fleste mente at den lettbenete fjordingen passet mye bedre enn dølehesten på små og brattlendte vestlandsbruk. Her var fjordhesten *trekkraften* både i gårdsarbeidet, og i skyssen mellom gårdene og bygdene. Da det fra 1850 kom stadig nye, og mere rasjonelle jordbruksredskaper beregnet på hestekraft, fikk hesten en enda viktigere plass i landbruket. Hestslåmaskina fra rundt 1880, er et typisk eksempel på redskap som fikk stor betydning, og *arbeidshesten* ble derfor en viktig bærebjelke i norsk landbruk, ikke minst fordi ulike industrinæringer og utvandringen til Amerika tappet bygdene for arbeidskraft. Fjordhesten fikk også tunge transportoppgaver innenfor skogs- og bergverksdrift, og som kløvhest var den en viktig brikke i varetransporten over fjell og bre, og særlig til og fra innlands- bygdene på Østlandet. Større og tyngre trekkoppgaver krevde sitt, men i stedet for å skifte til tunge dølahester som trekkraft, valgte vestlandsbøndene å la målene for avlen av fjordhest være *tyngre hester*, i stand til å dra de nye, og tunge maskinene (Dahle, 2006).

I starten på skyssvirksomheten i Oldedalen hadde hestene sentrale oppgaver i gårdsdrifta og måtte etter endt plikt i skyssen, også fortsette med ulike arbeidsoppgaver på ettermiddag og kveld. Dette samarbeidet medførte nær kontakt mellom hest og menneske, og ikke minst ga det en viktig gjensidig kjennskap til hverandres ulike kvaliteter.

Men den teknologiske utviklingen i landbruket, hvor blant annet bruken av traktor medførte stor avlastning, fikk *store* konsekvenser for bruken av og omgangen med hest. Den første traktoren kom til Oldedalen så sent som i 1946, og utover 1950 og - 60 tallet økte omfanget av tekniske hjelpemidler i vestlandbygdene, hvilket medførte at man etter hvert fikk en minkende interesse for *arbeidshesten* som trekkdyr. Hestenes viktigste oppgaver i Oldedalen, utviklet seg derfor etter hvert til å bli hesteskyssen til breen i turistsesongen. Dette medførte at ikke alle gårdbrukerne beholdt de tildels kostnads- og arbeidskrevende hestene på gården. Det resulterte i at skysslagets beholdning av hester ble redusert, og presset fra skyssen på de gjenværende gårdbrukerne og hestene ble større. I skysslaget var det 15 hester på det minste i perioden fra 1946 og noen år fremover, i motsetning til rundt 50 hester i perioden 1923 – 1939.⁵ I 1999 var hestetallet steget til 45 individer.

Fra slutten av 1950 – tallet og frem til midten av 1970 tallet var interessen rundt fjordhesten ned i en bølgedal, til tross for at det rundt århundreskiftet hadde vært et stort engasjement og kamp rundt avl av denne hestetypen (kjent som Rimfaksestriden) på Vestlandet. Hesten som nettopp har hatt sitt kjerneområde i kyst- og fjordbygder i Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og på Sunnmøre regnes derfor i dag som en av de eldste renavlede hesterasene i verden. (Dahle, 2006). Med blakk farge, kvit-svart man og svart stripe etter ryggen, har den i dag sitt helt karakteristiske utseende, ikke minst av den grunn at rasen ble renavlet av fjordhestentusiaster i Nordfjord og på Sunnmøre tidlig på 1900-talet

På 1970 – tallet startet Norges Fjordhestlag (NFL) ulke tiltak slik at fjordhesten igjen skulle få vise sine egenskaper og anvendelighet på ulike bruksområder. NFL satset videre på eksport og salg av fjordhest til utlandet, og det ble innhentet informasjon om markedspreferanser fra både det europeiske og amerikanske kontinent. Et økende omfang av sports- og fritidsinteresser medførte at fjordhesten etter hvert ble brukt til sprangriding og presisjonskjøring, for å nevne noen nye bruksområder, og disse bruksendringene stilte nye krav til avlsarbeidet. En omlegging i avlen fra den tungbygde arbeidshesten til en lettere hest egnet for annet enn arbeid ble resultatet. Den er fortsatt en allsidig brukshest, men den brukes mye i sprang, dressur, feltritt og galopp i tillegg til kjøring og brukes både i konkurranser for fjordhester og andre hester. I

⁵ Kilde; Oldedalen Skysslag

tillegg brukes fjordingen som ”terapeut” både ved fysiske og psykiske lidelser. Fjordhesten har derfor endret seg fra å være en tung sterk hestetyp, godt egnet som trekkraft til landbruksmaskiner, til en lettere sports- og fritidshest. (Norsk Hestesenter, 2003; Dahle, 2006)

Fjordhesten er da også blitt et av Norges kjente "varemerker" i utlandet, og antallet fjordinger i verden er anslått til å være rund 80000 individer. Enkelte land i Europa har for eksempel et fjordhestetall langt høyere enn de opp i mot 6000 individ vi har i Norge, og i land som Nederland og Tyskland er tallet på fjordinger så høyt som 15000-18000 (Dahle, 2006). Markedet for fjordhest er derfor stort.

Men endringane i avlsarbeid og opp trening medførte at det ble vanskeligere med innkjøp av hest egnet til virksomheten i Briksdal. Turen til breen er krevende, og strømmen av turister var økende. Den type fjording som ble brukt til denne virksomheten, måtte være psykisk stabil, og fysisk sterk for å kunne dra full vogn opp og ned Kleivavegen. Den nye avl på fjordingen er ikke tilpasset det markedet som etterspør denne typen hest og medlemmer i skysslaget har forklart at det var svært vanskelig å finne nye hester som passet til skyssarbeidet i Briksdal. Fjordhesten har altså blitt utviklet fra å være en tung og sterk arbeidshest, til en lettere og spenstigere hest egnet til sports- og fritidsaktiviteter, som et resultat av den teknologiske utvikling i landbruket og i samfunnet forøvrig. Den reduserte bruken av hest i landbruket har endret kunnskaps- og erfaringsgrunnlaget for hestehold hos gårdbrukerne, og ikke minst har det endret muligheten for kunnskap om den enkelte hest.

4.9 Ulykker, motorisert kjøretøy og overgang fra BA til AS

Breenes fremvekst på 1990 tallet medførte en ytterligere økning i turiststrømmen til Briksdal. Majoriteten av turistene tok beina fatt, men etterspørelsen etter hesteskyss økte, noe som medførte at hestene kunne kjøre opptil 4 turer, med inntil 4 passasjerer pr. dag. Dette medførte, i følge skysslaget, en stor belastning på hestene.

Helt i fra den gang skysslaget ble etablert har det oppstått situasjoner hvor hest og vogn har vært involvert i det som karakteriseres som små uhell, med utforkjøring, velting etc. Dette har vært oppfattet som kalkulert risiko som følger med bruk av dyr i denne typen virksomhet, og som en av informantene sa:

“So lengje det er dyr involvert, er det alltid ei viss uforutsigbarheit i dette her”

Uhellene har ikke alltid hatt en åpenbar årsak, og de fleste av dem har som regel blitt forklart med at hestene har reagert på noe ved omgivelsene, og at det derfor aldri vil være mulig å ha den hele og fulle kontroll.

I 1999, mens skysslaget nå hadde rundt 45 hester, fikk et av uhellene svært alvorlig konsekvenser. To skyssvogner skulle passere hverandre på den smale, bratte og svingete vegen mot breen, vognhjulene kilte seg inn i hverandre og hindret hestene i å fortsette. Dette utløste frykt som spredte seg blant fjordingene i kortesjen, og flere av dem sprang ut. Resultatet var at flere vogner veltet og at mange turister ble skadet. En person omkom senere, angivelig som følge av skadene. Dette opplevde medlemmene i skysslaget som en betydelig belastning, og det medførte uro og usikkerhet i laget. Konsekvensen av uhellene var en rekke drøftinger blant lagets medlemmer om bedret sikkerhet. Men det var vanskelig å komme til enighet om *hvordan* dette skulle gjøres. Da flere mindre uhell inntraff i årene som kom, begynte man etter hvert å lete etter alternativ til hest og vogn. Skysslaget vedtok at to ulike grupper av medlemmer skulle jobbe med henholdsvis alternative motoriserte skyssformer, og med de juridiske konsekvensene av en evt. omlegging til annen transportform.

Skysslaget kom etter hvert frem til at ProGator , en dieseldrevet, firehjulstrukket transportmaskin fra John Deere, ville passe til formålet dersom den ble noe tilpasset, og etter en ombygging ved Stryn Vognfabrikk fikk ”bilen” den fasong den har i dag og med plass til 7 passasjerer og med meget bedre sittekomfort enn i vognene som tidligere ble brukt.



”Trollbil” på Kleivavegen 2007 (Foto; Merete Fabritius)

Sommeren 2003 ble de nye ”trollbilene” testet og delvis benyttet i turisttransporten for første gang. Daværende formann i skysslaget uttalte seg til NRK Sogn og Fjordane 12.03.2003 ;

”Men Rune Aabrekk seier at det ikkje er snakk om å kutte ut den meir enn 100 år gamle tradisjonen med hesteskys. Han understrekar at dei spesialbygde bilane berre skal ta over ein liten del av trafikken.”

Skysslaget var imidlertid oppmerksom på at kombinasjonen av hest og bil kunne by på problemer. Det ble derfor laget ordninger for hvordan møtet mellom hest og bil skulle håndteres. Disse ordningane ble ikkje nedfelt i lagets regelverk, men var en muntlig overenskomst mellom medlemmene, og det ble blant annet bestemt at bilene skulle stå parkert i veikanten med avslått motor når hestene kom. Sommeren 2004 hadde skysslaget tilbud om *både* transport med hest og vogn, og transport med de nye spesialtilpassede bilene. Hestetallet var redusert til 25 og hestene hadde i gjennomsnitt bare 2 turer pr. dag. I skysslaget var det delte meninger om de nye ”trollbilene” og flere medlemmer var av den oppfatning at den tradisjonelle skyssen med hest og vogn, hadde vært en så viktig turistattraksjon i seg selv at de tvilte på at det nye transporttilbudet hadde særlig overlevelsessevne.

Dette året inntraff imidlertid en ny alvorlig ulykke, hvor noen av hestene sprang ut og situasjonen kom ut av kontroll. 15 turister ble rammet, noen fikk til dels omfattende skader og ble transportert til nærmeste sykehus med helikopter. I likhet med tidligere uhell ble også denne ulykken behørig omtalt i media. Medlemmer i skysslaget forteller;

“ Ein av dei hestane som sprang ut hadde ein kvinneleg passasjer sitjande i vogna, men ho klarte ikkje å hoppe ut av , så ho klamra seg fast og blei med dei to kilometrane ned i Briksdalen ... i en voldsom fart. Hesten klarte ikkje ein av svingane og ein kunne høyre lyden av kjøt som blei klaska mot fjellveggen, før den halsa av garde vidare. Nederst i Briksdal klarte nokon å stagge og roe hesten ned, og ein fekk tatt hand om passasjeren utan at ho var skada...fysisk i alle fall.

Etter denne hendelsen tok medlemmene i skysslaget den endelig avgjørelsen, og fra og med sommeren 2005 opphørte bruken av hest og vogn, og flere av medlemmene fryktet at all skyssvirksomhet ville forsvinne i Briksdal. Skysslaget fikk imidlertid gjort en undersøkelse blant de guidene som i flere år hadde kommet med turistene til Briksdal;

“ Vi trodde hesteskysen var sentral, men so gjorde vi ei lita undersøking blant nokre av guidane, og dei fortalde at det var tilbodet om transport som var det viktigaste, i alle fall for dei asiatiske turistane, men at te dømes amerikanarar og kanskje tyskarar var litt

meir opptekne av hestane. Ja, vi opplevde at turistane faktisk gjekk i frå hesteskysse og bort til bilane og satte seg ”

Resultatet kom ikkje helt overraskende på skysslaget. Mange av medlemmene hadde observert at særlig de asiatiske turistene var opptatt av skillet mellom transport og ferdsel til fots.

”Ein gong spurte ein av asiatane om dei var fattige dei som gjekk.”

Dette var en tilbakemelding fra markedet som bidro til at overgangen fra hestekraft til motorkraft gikk uten særlige problemer. Skysslaget har derfor fortsatt sin virksomhet etter 2004 med suksess. Dette understrekes ytterligere av at skysslaget hadde en omsetning på 6,1 millioner kroner, sommeren 2006 og dermed hadde transportert rundt 35 000 turister opp den bratte Kleivavvegen med ”trollbilene”.

Den gruppen av skysslagsmedlemmer som fikk i oppdrag å utrede evt. juridiske konsekvenser av lagets overgang til motorisert transport, fant at dette fikk konsekvenser for organiseringen av skysslaget. Oldedalen Skysslag var i følge skysslaget organisert som et BA - selskap (begrenset ansvar) frem til 2004. Et BA-selskap (selskap med begrenset ansvar, som ikke er AS) er i bunnen et samvirkeforetak, etablert etter samvirkeprinsippene. (Jfr. LOV-2007-06-29-81, Lov om samvirkeforetak (samvirkelova)) Disse skriver seg fra reguleringen av samarbeidet mellom 28 fattige vevere i 1840-årene, i den engelske byen Rochdale. Det forbrukerlaget som disse veverne stiftet i 1844 var en reaksjon på den stadig økende eierkonsentrasjonen i forbindelse med industrialiseringen, og la grunnlaget for den moderne samvirkebevegelsen. Hamskiftet i det norske bondesamfunnet i andre halvdel av 1800 tallet, med en vending mot et stadig større marked, endret gamle gårdsstrukturer og gamle felleskap, og skapte et behov for *andre* samarbeidsformer eller fellesskap, og dermed nye institusjonelle rammer. På den ene siden ble det stiftet mer ideelle organisasjoner, som ungdomslag, avholdslag og misjonsforeninger. På den andre siden ble det nå etablert økonomiske og faglig nyttemotiverte fellesskap, som ulike former for produsentsamvirker. I Norge som ellers i Europa, ble ulike former for produsentfellesskap organisert etter *samvirkeprinsippene*. Disse prinsippene er a) frivillig og åpent medlemskap, b) demokratisk styring med likeverdige medlemmer og c) del av utbyttet etter deltagelse eller levert råstoffmengde. (Gjerdåker, 2002) Samvirkeordningen og samvirkeprinsippene bygger på visse verdier og dette er de verdiene som ligger i selvhjelp, eget ansvar, demokrati, likhet, rettferdighet og solidaritet

*” Vi var av den oppfatning at Skysslaget i utgangspunktet var organisert som eit samvirke, men juristane hevda at det **ikkje** var det, på grunn av den begrensa adgangen.”*

Meieriet i Oldedalen, som ble etablert i 1913, var i likhet med andre meierier i Norge, organisert etter samvirkeprinsippene, og skysslagets organisering har mange felles trekk med organiseringen av meieriet. Det som skiller de to lagene er at meierisamvirket var mer åpent for deltagelse enn skysslaget og at skysslagets medlemmer har meir enn en stemme, da disse er knyttet til antall skyssretter. Når skysslagets medlemmer har oppfattet skysslaget som et samvirkeforetak, kan det bety at de verdier som ligger til grunn for denne typen arbeidsfelleskap; selvhjelp, eget ansvar, demokrati, likhet, rettferdighet og solidaritet også til dels har vært lagt til grunn for virksomheten i skysslaget.

I forbindelse med overgangen til motorisert transport ble det imidlertid nødvendig å følge andre regler for skyssvirksomheten, og skysslaget innhentet juridisk bistand. Så lenge det ble benyttet hest og vogn i denne virksomheten, ble den regnet som en del av gårdsdrifta. Ved overgangen til kommersiell transport med *motorkjøretøy*, ble dette å betrakte som annen virksomhet, og kunne ikke lenger inngå i gårdsdrifta. Omfanget av virksomheten, og de til dels omfattende ulykkene bidro til at man i juni 2004 dannet aksjeselskapet Oldedalen Skyss AS, som nå skulle disponere all aktiva og virksomhet knyttet til Oldedalen Skysslag. Dannelsen av et aksjeselskap var begrunnet i et behov for å redusere den enkelte gårdbrukers ansvar ved evt, ulykker eller konkurs. De 17 medlemmene som var aktive i skyssen frem mot 2004 tegnet aksjer i Oldedalen Skyss AS tilsvarende de skyssretter de hadde opparbeidet i Oldedalen Skysslag. Dette tilsvarte til sammen 33 aksjer.

Videre ble det nedfelt en avtale om at Oldedalen Skyss AS skulle *leie* skyssrettigheten i Briksdal, av Oldedalen Skysslag. Skysslaget ble dermed å betrakte som en sovende organisasjon. Og dersom Oldedalen Skyss ble insolvent, skulle alle avtaler om bruk av Kleivavegen og annen fast eiendom falle bort, og Oldedalen Skysslag skulle igjen ”vakne” og tre inn i sine rettigheter til Kleivavegen. Medlemmene i skysslaget har ønsket å unngå en oppløsning av skysslaget og det avtalegrunnlaget som har ligget i Oldedalen Skysslags vedtekter og praksis, for ikkje å miste skyssrettighetene i Briksdal. Det ble utarbeidet nye vedtekter, og liste over hvem som hadde rett til å tegne aksjer i Oldedalen Skyss AS tilsvarende de skyssrettigheter som allerede var definert i Oldedalen Skysslag. I 2005 tegnet 3 gårdbrukere 4 nye aksjer, og betalte i henhold til de retningslinjer som var satt av laget, hvor en aksje på daværende tidspunkt kostet kr. 28 885. To

nye aksjer ble tegnet i 2006 og ytterligere 2 i 2008. Pr i dag er det kun 41 av de opprinnelige 52 skyssrettene som er i bruk.

Den formelle institusjonelle rammen for motorisert ferdsel på den private Kleivavegen er LOV-1977-06-10-82; *Lov om motorisert ferdsel i utmark og vassdrag*. Kleivavegen regnes etter § 2 som utmark, da vegen ikke er opparbeidet med tanke på bruk av vanlig bil. Det betyr at grunneier kan tillate bruk av motorisert transport på denne veien.

Skyssvirksomheten i Briksdal har altså eksistert i en periode med store politiske, økonomiske, og sosiale endringer på alle nivå i samfunnet. Skysslagets har gjort en rekke tilpasninger underveis, og overgangen fra en virksomhet preget av det tradisjonelle samfunns institusjoner til en virksomhet som i større grad er tilpasset det moderne samfunns institusjonelle rammer har ikke endret virksomheten betraktelig. Overgangen fra den tradisjonelle hesteskyssen og ”trollbiler” har ikke medførte nedgang i etterspørsel etter transport og derfor ingen nedgang i skysslagets inntekter.

5.0. Den institusjonelle analyse

I følge Elinor Ostrom (2005: 16-31) innebærer en institusjonell analyse at man må vektlegg *både* regler (institusjoner), egenskaper ved omgivelsene og egenskaper ved samfunnet i analysen av et sosialt fenomen. I dette kapitlet skal jeg vise hvordan en rekke institusjonelle betingelser sammen med naturen og de topografiske forholdene i Oldedalen og Briksdal, og ikke minst egenskaper ved lokalsamfunnet, kan forklare opprinnelsen til, opprettholdelsen av og de institusjonelle endringene i skyssvirksomheten i Briksdal.

Skyssvirksomheten henger sammen med turismen i området, og jeg skal derfor først i dette kapitlet, forklare hvordan overnevnte betingelser og egenskaper har vært og er av betydning for turismen her.

5.1 Turistene i Briksdal

Den økende naturbaserte turismen på Vestlandet og til Indre Nordfjord fra midtene av 1800-tallet er årsaken til den skyssvirksomheten som utviklet seg i Oldedalen og Briksdal. Dette skyldes flere forhold. På den ene siden må den sees i sammenheng med den europeiske adelens dannelsesreiser som startet allerede på 1600 – tallet, og som ansees å være en tidlige form for turisme. For mange representanter fra europeisk overklasse var nok reisene til Indre Nordfjord en form for dannelsereise. På den andre siden henger denne turismen sammen med en stadig økende generell interesse for naturen og dens estetiske verdi, en interesse som man i Norge kan dokumentere tegn til allerede på 1500 - tallet.(Jfr.Kap 4.0) Opplysningstidens interesse for velregulerte hager og parker ble avløst av romantikkens hang til vill og uberørt natur. Et stadig voksende borgerskap orienterte seg mot natur og nasjon, og man fikk et større fokus på natur som arena for fysisk aktivitet, fra midten av 1850 tallet.

Norge hadde rikelig av vill og vakker natur, godt egnet for fysiske utfordringer og en type naturlig kapital som er av stor estetisk verdi. Dette gjaldt særli vestlandet med sine høye fjell, til dels lett tilgjengelige brearmer og dype fjorder. Dette er en form for naturlig kapital som skilte seg fra denne typen kapital i store deler av Europa. Den hadde derfor stor tiltreknings-kraft. Dette virket i første omgang tiltrekkende på representanter fra det Karl Marx kaller de herskende klasser, i form av den velsituerte europeiske overklassen og mange av disse fant veien til Indre Nordfjord, opp i Oldedalen og videre inn til breen i Briksdal. Det økende fokuset på natur må

også sees i sammenheng med konsekvensene av den industrielle revolusjon, og en stadig mer omfattende industrialisering. Konsekvensene var på den ene siden transaksjons- og transformasjonskostnader i form av offentlige og private oppkjøp, med påfølgende forbruk og regulering av store naturområder. På den andre siden var det transaksjonskostnader i form av konsekvenser for liv og helse. Dette var blant annet et resultat av en økende urbanisering med endringer i bosettingsmønstre, levekår og sosiale strukturer, men det hadde også sammenheng med den industrielle arbeidsform og drift, med barnearbeid, lange arbeidsdager, lite fritid og ikke minst ulike typer av forurensning. Dette medførte etter hvert en fremvoksende interesse for natur, dens mangfold og muligheter, og ikke minst ”landlivets gleder”, og dermed dens betydning for helse og velvære. Natur i ”naturlig”, opprinnelig form, uten inngrep ble derfor ettevert en etterspurt ressurs, velegnet for rekreasjon og ikke minst som en verdi i seg selv.

Vitenskapelige arbeider ikke minst som en konsekvens av bergverksindustriens interesser, ofte presentert nærmest som reiseskildringer fra den norske fjellheimen, bidro sammen med den nasjonalromantiske malekunsten til at kunnskap om Norge og norsk natur, ble spredt ut over hele Europa. Norge fikk en rekke besøk av statsoverhoder fra ulike land, noe som sammen med en bevisst offentlig markedsføring av Norge og norsk natur, gjorde at blant annet flere områder på Vestlandet, ble kjente som attraktive reisemål.

I følge Bourdieu (1995) vil nye ideer alltid først etableres hos de herskende klasser, for så senere å etableres i lavere klasser, som resultat av deres higen etter herskende klassers levesett. Men samfunnets materielle og økonomisk utvikling, med en stadig bedring av folks økonomi, og velferdssamfunnets fremvekst med blant annet lovfestet ferie og fritid må sies å ha hatt stor betydning for den omfattende turismen vi har i dag, både i Briksdal og andre steder.

Betydningen av endringer i naturen..

Turismen til Briksdal er også delvis betinget av naturens uforutsigbarhet. Turistene som kom til Indre Nordfjord dro opprinnelig først til Loen, Lodalen og Kjenndalen, og det må derfor ha vært en viss konkurranse mellom disse destinasjonene i Indre Nordfjord. Men de katastrofale steinrasene i fra Ramnefjell i Lodalen i 1905 og 1936, med til sammen mer enn 130 omkomne, endret forutsetningen for dette. For det første endret raset delvis den naturlige kapitalen i området, for det andre endret det den fysiske kapitalen ved ødeleggelse av områder for ferdsel. Rasene fra Ramnefjell åpenbarte videre at det medførte høye transaksjons – og

transformasjonskostnader å drive og livnære seg av gårdsdrift i området. Kostnader knyttet til frykt for naturkatastrofer og tap av liv, og evt. nyrydding og gjenoppbygging av gårder, førte til økt utflytting i årene etter 1936. Dette endret delvis det befolkningsgrunnlaget som lå til grunn for turismen her, blant annet med økte transaksjonskostnader knyttet til transport.

I tillegg kom endringer i den naturlige kapital i form av forandringer av Kjenndalsbreen, som i likhet med andre breer hadde en tilbakegang frå 1930 tallet, og dermed ble mindre attraktiv for turistene. Resultatet av dette var at stadig økende antall turister etter hvert fant turen til Oldedalen og Briksdal. Dette bidro til å opprettholde grunnlaget for den skyssaktivitet som vi fortsatt ser her.

Betydningen av åpne ferdselsmuligheter

Foruten et fokus på frisk, vakker og variert norsk natur, og i særdeleshet vestnorsk natur, må også *allemannsretten* betraktes som en viktig institusjonell rammebetingelse for den naturbaserte turismen vi fikk i Norge. Denne offentlig garanterte rettigheten som allmennheten i Norge har hatt fra gammelt av, innebærer nå at *alle*, uavhengig av nasjonalitet, eierskap eller klasse har rett til ferdsel, opphold, opplevelse og aktivitet i naturen. (Fedreheim/Sandberg, 2008). Da de første turistene kom til Oldedalen og Briksdal var mulighetene til å ferdes her, basert på denne sedvaneretten å kunne ferdes fritt, en offentlig rettighet som resulterte i lave transaksjonskostnader knyttet til ferdsel.

Naturens beskaffenhet, topografien i dette området og en omfattende teigdeling gjorde imidlertid at turistene i hovedsak nærmest ble "tvunget" til å følge de allerede anlagte nettverk av stier og veier, etablert av hensyn til gårdsdrifta og ferdsel til og fra innmark og utmark. Vei – og sti nettet utgjorde en betydelig fysisk kapital i bygda og bidro til å forenkle turistenes ferdsel. Lavere transaksjonskostnadene var ikkje bare knyttet til større grad av fremkommelighet, men også til mindre konfliktylt og *sikrere* tilgang til vakre og utfordrende *fjell- og breområder*.

Den lokale bruken av ferdselsårene, som i generasjoner hadde inngått i den daglig aktiviteten, hadde også som resultat at lokalbefolkningen var i besittelse av et betydelig omfang av kompetanse knyttet til ferdsel i til dels farefulle områder, særlig på Jostedalsbreen. Dette bidro videre til reduserte transaksjonskostnader for oppbygginga av turismen i området, da flere medlemmer av lokalbefolkningen tok inntektsgivende oppdrag med å lede reisende over breen. Denne formen for human kapital ble senere benyttet av DNT, som opprettet ordninger med

patentførere, for å sikre turistene på ferden over breene, en ordning som opphørte i Oldedalen tidlig på 1970 - tallet.

Veien mellom Oldevatnet og Briksdal ble etablert i 1888 for å redusere bygdefolkets kostnadene ved varetransport mellom gårdene, og mellom gårdene og kaia ved Rustøen. Denne dannet en viktig fysisk kapital i bygda. Veibyggingen resulterte i bedre muligheter for turisttransport med bruk av hest og kjerre, og dermed tilgang på økonomisk kapital, og reduserte transaksjonskostnader ved noe mindre tidkrevende reise for turistene som kom hit.

Den sosiale kontrakten mellom grunneier og friluftsutøver, som den *norske* allemannsretten representerer er av stor betydning for turistenes frihet til ferdsel. Denne retten finnes ikke i samme grad i andre land. Mens Sverige, Finland og Island har sammenlignbare forhold, skal man ikke langt nedover i Europa før betingelsene for, og dermed transaksjonskostnadene ved ferdsel i naturen endres. Her til landet har vi ikkje hatt institusjoner, slik forholdene er i deler av verden ellers, for et friluftsliv som skal koste penger og dessuten er underlagt en rekke restriksjoner.

Betydningen av Kleivavegen...

Turismen til Oldedalen ga støtet til en gradvis utbedring av veien inn til breen, og endte med byggingen av Kleivavegen i 1927 - 29. Konsekvensene av utbygginga ble en lettere tilgang til breen, ikkje minst gav det muligheten til å benytte hest og vogn. Det institusjonelle grunnlaget for ferdsel til fots på Kleivavegen, er allemannsretten. Den danner det institusjonelle grunnlaget for turistenes ferdsel til fots, med ridehest eller sykkel på kjerrevegen i Briksdal. Friluftsløven sier ikke noe om private veger i sin definisjon av begrepene innmark og utmark. Men i følge Rundskriv T-3/07 oppfattes bestemmelsen på den måten at så lenge privat veg ikkje går under definisjonen av innmark, så er slike veger å betrakte som utmark

Ved etableringen av Kleivavegen i 1927 ble det ikke gitt noen form for offentlig støtte til utbyggingen, for veien var hverken å karakterisere som hovedveg eller bygdeveg. Den ble heller aldri overtatt av daværende Innvik kommune, til tross for to anmodninger fra Skysslaget i Oldedalen i 1950 og – 60 årene, som ønsket å redusere sine kostnader knyttet til drift og vedlikehold av vegen. Den forble dermed i private hender. Kjerreveien i Briksdal er fortsatt en privat vei, hvor grunneier og skysslag har rettigheter knyttet til bruk av vegen. Vegen er derfor å betrakte som en betydelig form for fysisk kapital som inngår i skyssvirksomheten. Hva hadde

skjedd i Briksdalen og Oldedalen dersom kommunen hadde overtatt veien, og det hadde blitt offentlig vei? Sannsynligheten taler for at det ville ha åpnet for at flere aktører kunne drive skyssvirksomhet på veien og at gårdbrukerne i Oldedalen ville ha mistet sine eksklusive skyssrettigheter her.

Bruken av ”trollbilene” i Briksdal er styres av *LOV-1977-06-10-82 Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag*. Denne loven inneholder et generelt forbud mot motorisert ferdsel, men gir grunneier rett til å tillate eller begrense slik ferdsel (§ 10). Grunneier i Briksdal har tillatt denne ferdselen på Kleivavegen. Både Friluftsløven og *Lov om motorisert ferdsel i utmark og vassdrag* lager derfor ”kjøreregler” for ferdsel på veien i Briksdal, og reduserer dermed transaksjonskostnader både for stat, grunneier og friluftutøver/turist.

Men det er ikke bare allemannsretten som regulerer turistenes ferdsel på denne veien. Enhver ferdsel i området *utenfor veien* vil være krevende, og til dels utfordrende. Bratte fjellsider, tett vegetasjon, store steiner og ei elv med til dels kraftig vannføring gjør at ferdsel utenom etablerte ferdselsårer stiller store krav til human kapital, ikke minst i form av god fysisk form og gode motoriske ferdigheter. Topografien og naturens beskaffenhet i området bidrar derfor til å kanalisere turismen langs den etablerte veien. På den måten unngås slitasje på naturområdet. Dette opprettholder området estetske verdi, noe som er av stor betydning for turismen her..

Betydningen av samferdselsutvikling og motorisert transport..

I tillegg til den garanterte retten til å fri ferdsel, ser vi også at samfunnets stadig økende omfang av faste strukturer for samferdsel, har hatt betydning for fremveksten av turisme. Nettverket av ferdselsårer hadde fra gammelt av gått over slettelandskap, gjennom trange daler, over fjell og vidder, over vann og bre. Det flere hundre år gamle skyssystemet i Norge ble engang utløst av behovet for ferdsel og transport av kongemakt, adel og embetsmenn og de transformasjons – og transaksjonskostnader som var knyttet til forflytning av materiell og personell. Skysslovene som utgjorde den institusjonelle overbygningen, inneholdt bestemmelser om bøndenes skyssplikt til lands og til vanns, noe som gjorde det mulig for reisende å ferdes rundt i landet langs et fast rutenett, med hest, båt og/eller hest og vogn.

Misbruk av friskyssen og manglende forutsigbarhet i skyssarbeidet utgjorde betydelige transaksjonskostnader for bøndene på den ene siden, og uregelmessigheter og forsinkelser medførte tilsvarende kostnader for de reisende på den andre siden. Dette medførte etter hvert

bestemmelser om opprettelse av faste skysstasjoner og innføring av betalingskysss, etter hvert med faste takster. Dette reduserte transaksjonskostnadene både for bønder og reisende, ved større forutsigbarhet, redusert reisetid, og ved å eliminere eller redusere forhandlingsbehovet når de reisende hadde behov for kysss.

Men en økende industrialisering og overgang til markedsøkonomi på 1800 tallet, økte presset for lavere transaksjonskostnader i form av en raskere og mer effektiv varetransport. Dette behovet for en bedre infrastruktur forårsaket den stadig videre utbyggingen og utbedringen av veinettet i landet. Dette gav de reisende økt tilgjengelighet til attraktive naturområder i Norge, og det økende omfanget av turister gav grunnlag for ulike typer av inntektsgivende turistbaserte virksomheter. Den økonomiske konsekvensen av turismen i landet var av stor betydning, særlig på Vestlandet, og Den Norsk Turistforening, som ble etablert i 1868, med en målsetting om å ”selge norsk natur”, bidro med økonomiske tilskudd til utbyggingen av ferdselsårer til attraktive naturområder.

Videre har teknologiske utvikling med overgang til motoriserte kjøretøy, både til bruk i lufta, på vann og til lands gitt totalt lavere transaksjonskostnader ved større forutsigbarhet, forenklet reisemåte og kortere reisetid. Opprettelsen av kollektive transportordninger og privatbilisme har reduserte transaksjonskostnader både for reiselivsaktører og den enkelte turist og har gjort mer perifere reisemål lettere tilgjengelig for et stort antall reisende.

Etter hvert som teknologiske nyvinninger og endret infrastruktur forandret betingelsene for samferdsel i landet, forsvant det formelle institusjonelle rammeverket (Kyssslovene) for kysssvirksomheten i tradisjonell forstand(1924). De områdene i Norge som enda ikke var tilknyttet veinettet i Norge var fortsatt til dels avhengig av hestekraft i transport av varer og personer. Dette gjaldt ikkje minst i Oldedalen som først fikk veiforbindelse i 1955.

Men den stadig økende bruk av kollektive transportordninger og privatbilisme gjorde at hestekysssen i Oldedalen og Briksdalen etter hvert først og fremst ble en representant for tidligere tiders transportform. Kysssen fikk dermed et visst nostalgisk preg og ble en kuriositet, ett trekkplaster og et turistmål i seg sjølv. Den ble benyttet som del av tilbudet i konkurransens mellom ulike reiseselskaper og med andre destinaskjoner. Dette skapte en økende etterspørsel etter hestekysss.

Når kyssslaget etter 2004 legger ned hestekysssen, men likevel startet motorisert transport i Briksdal, henger dette blant annet sammen med at topografien i området skaper en viss

etterspørsel etter transport. Landskapet i Briksdal gjør at turen opp til breen ikke er egnet for alle. Naturen i dalen representerer derfor ulike typer av barrierer for mennesker, som av ulike grunner ikke kan ta seg opp til breen på egen hånd. Dette kan skyldes fysiske og psykiske begrensninger, men også kulturelle forhold har betydning. Selv om det ut i fra norsk kultur - ”turkultur” - kan synes underlig at terrenget i Briksdal er vanskelig tilgjengelig for noen, er det likevel store kulturelle forskjeller knyttet til det å benytte naturen som arena for aktivitet. Det er dermed store forskjeller i turistenes humane og kulturelle kapital hva bruk av natur angår.

På den andre siden referer skysslaget også til at de kan se store kulturforskjeller i *holdningen* til transport. Blant annet oppfatter turister fra asiatiske land transport som et uttrykk for økonomisk velstand, slik man gjorde her til lands da turismen startet. Dette gjør at det å skulle ta seg til fots til breen ikke alltid er et ønsket alternativ for alle. Tilbudet om transport er derfor stor betydning for enkelte grupper av turister. Både behov for og ønsket om skyss skaper derfor etterspørsel etter de tjenester som skysslaget yter.

Betydningen av vernebestemmelser

De ulike vernebestemmelsene som gjelder for området rundt og i Oldedalen /Briksdal er også av betydning for turismen her. Den industrielle utviklingen i Europa på 1800 tallet var et resultat av synet på natur som en samling av goder og tjenester som var under menneskets *makt og kontroll*. Utnyttelsen av naturforekomstene ble derfor rettferdiggjort ved at naturens verdi først og fremst ble oppfattet som mekanisk – som et sette av ressurser. (Hanna et al, 1996)

Men dette synet endret seg etter hvert som konsekvensene av industrialiseringen ble mer synlige, og det vokste frem en internasjonal og nasjonal oppfatning av at natur har en egenverdi, og at den representerer en arv som skal forvaltes med tanke på fremtidige generasjoner. Konsekvensene av industrialisering og en stadig mer omfattende bruk av naturressurser, førte derfor til fremveksten av verneinteresser og en politisk målsetting om endring av de institusjonelle betingelsene for dette. Kostnadene knyttet til industrialiseringen resulterte derfor i nye institusjonelle overbygninger i form av ulike vernebestemmelser, og her til lands har dette blant annet ført til dagens ordning, Naturmangfoldsloven (*LOV-2009-06-19-100 Lov om forvaltning av naturens mangfold*)

Vernebestemmelsene har blant annet resultert i etablering av nasjonalparker. Opprettelsen av Jostedalsbreen Nasjonalpark har bidratt til å beholde naturen i områdene nærmest fri for tekniske

inngrep. Videre har bestemmelsene om Vassdragsvern resultert i vern av Oldenvassdraget, med elvene og områdene tundt. Resultatet er at naturen i området i stor grad er opprettholdt og har som konsekvens at området dermed forblir attraktivt for friluftsliv og naturopplevelser..

I forvaltningsplan for nasjonalparken står det i Retningslinjer for reiseliv, (Kap 7.3.10) ; at ulike reiselivstiltak skal kanaliseres til soner med spesiell tilrettelegging og være bærekraftig.

I Briksdal var det gjennom nesten hundre år, en allerede etablert ferdselsrute til breen, lenge før nasjonalparken ble en realitet. Ved at dette området med Kleivaveien ble definert som ”sone for spesiell tilrettelegging”, opprettholdt man ikkje bare muligheten til å fortsette med turisme og dermed skyssaktivitet i området, det understreket også at det var et nasjonalpolitisk mål å fortsatt kanalisere turismen hit. Hesteskyssestilte kravet til bærekraftig reiselivstiltak. Dagens bruk av dieseldrevne ”trollbiler” kan vel neppe sies å tilfredsstill dette kravet?

Dersom vernebestemmelsene hadde medført forbud mot, eller endringer knyttet til ferdsel med hestetransport eller motoriserte trollbiler i området, ville dette fått konsekvenser for omfanget av den delen av turismen som etterspør transport. Dette ville videre gitt negative økonomiske konsekvenser for de tilhørende næringer i området, ikkje minst skyssvirksomheten. Ville det også hatt betydning for landbruket i Oldedalen? Etter all sannsynlighet ville det få det. Inntekter frå skyssvirksomheten har vært investert i de til dels små gårdsbrukene her, og bidratt til opprettholdelsen av drifta. På en annen side ville stat, fylke og kommune bli påført betydelige transaksjonskostnader ved et evt. forbud. Kostnader som ville komme som resultat av motstand og forhandlingskrav fra ulike regional – og lokalpolitiske organer, nasjonale og internasjonale reiselivsaktører, lokalsamfunn og grunneier.

Vi ser også at ved å benytte en allerede opparbeidet og tilrettelagt ferdselsrute, unngikk offentlige myndigheter å måtte foreta inngrep og tilrettelegging i *andre* naturområder, og slapp dermed betydelige transaksjons- og transformasjonskostnader. Målsettingen med å kanalisere turistene til Briksdal hvor det allerede er etablert godt kjente ferdselsårer, reduserer også transaksjonskostnader knyttet til informasjonsspredning og markedsføring av *nye* turområder, både for reiselivsaktører og lokale og regionale organer.

Konsekvensen av vernebestemmelsene er med andre ord at store naturområder vernes for inngrep, og bevares i sin naturlige form, men også at turismen kanaliseres til bestemte områder. Turismen i Oldedalen og Briksdal henger altså sammen med interessen for de mange sider ved norsk natur, og hvor i særdeleshet vestnorsk natur har hatt en særstilling. Turismens økonomiske

betydningen, har medført at vi har hatt en offentlig satsning på markedsføring av Norge i mer enn 100 år. Den flere hundre år gamle allemannsretten og skyssystemet var viktige forutsetninger for turistenes ferdsel, men teknologisk utvikling og samferdselsutviklingen har bidratt til en økende turisme. Ulike typer av nasjonale og internasjonale vernebestemmelser, har bidratt til bevaring av store attraktive naturområder, noe som har opprettholdt interessen for områdene og derfor vært av betydning for turismen.

5.2. ”Skysslaget i Oldedalen er skipa med det fyremål å stå samla.....”

I dag er transportvirksomheten i Briksdal drevet av Oldedalen Skyss AS, som *leier* rettighetene fra Oldedalen Skysslag. Skysslaget har hatt en viktig rolle i skyssvirksomheten, så jeg skal først derfor gi en analyse av de betingelsene som hadde betydning for dannelsen av det som ble Oldedalen Skysslag.

Etablering av skysslaget i dalen må sees i sammenheng med landets daværende skyssordninger og tilhørende institusjoner, deriblant skyssplikten (Jfr. Kap.4.6), en plikt som bøndene i Norge hadde frem til 1924. Disse reglene for skyssordninger fikk svært ulike konsekvenser og utforming i de norske bygdene. I Oldedalen hadde ikke bøndenes skyssplikt vært særlig belastende eller inntektsgivende, fordi dalens topografi og beliggenhet gjorde at den var perifert plassert i forhold til det etablerte skyssrutenettet rundt i Norge. Skyssordningen var derfor ikkje særlig etablert i dalen.

Men den nye samfunnssituasjonen med økende fokus på vill og uberørt natur, fysisk aktivitet og dermed stadig økende turisme på Vestlandet fra midten av 1800 tallet, endret betingelsene og skapte en etterspørsel etter transport., ikke bare langs de fast etablerte ferdselsårene, men også til de til dels avsidesliggende dalene, hvor turistene fant de naturkvaliteter og naturtyper de søkte. De første turistene som kom til Oldedalen, forteller om båtturen over det 11 km lange Oldevatnet, om *vandringen* gjennom den rundt 5 km lange dalen og videre den rundt 2 km lange turen fra Briksdal til breen (Tozer,1861). Først i 1888 fikk bøndene ferdigstilt en *vei* gjennom bygda. Men selv om bøndene enda var dårlig utstyrt med redskaper egnet for persontransport, medførte dette noe skyssaktivitet med det utstyr en kunne oppdrive.

Etterspørsel etter, og forventning om skyss, var ikke bare et resultat av lange avstander og institusjonalisert *skyssplikt*, men det hadde også sammenheng med et betydelig klasseskille i

forskjellen mellom ”gående” og ”kjørende”. Forflytning til fots var knyttet til fattigdom og ”fant”, noe som samfunnsforskeren Eilert Sundt (1817 -1875) bemerket etter en av sine forskningsferder i 1851 (Christophersen, 1973 : 10). Turistene som kom til Vestlandet den første tiden var hovedsaklig velstående engelsk aristokrati, med betydelig betalingsevne. Dette førte til, i tillegg til etterspørselen etter skyss, skyssplikten og ikkje minst muligheten for inntekter, at anskaffelse av skyssvogner snart var et faktum også i Oldedalen.

Den første skyssaktiviteten i Oldedalen knyttet til turister, må betraktes nærmest som en form for privat vognmannstrafikk. (Jfr Kap.4.6), hvor den enkelte gårdbruker, men etter hvert også andre folk fra nærliggende områder, på individuell basis stilte opp ved kai for *mulige* skyssoppdrag og inntekter. En institusjonell endring i 1893, med offentlig regulering av den kaotiske private skyssvirksomheten, ga amtene anledning til å forby denne private vognmandriften. Men turismen til vestlandet gav på ulikt vis inntekter til innbyggerne, og dermed økte skatteinntekter til kommuner, amt og stat, og det forklarer hvorfor amtene på Vestlandet selv valgte å innføre løyveordninger fremfor å *forby* virksomheten. Et forbud ville dessuten medført høye transaksjonskostnader i form av tid og personellressurser til overvåkning, håndheving og sanksjonering av forbudet. Men løyvebestemmelsene ble av samme grunn vanskelig å kontrollere, og det var derfor slett ikke alle som brydde seg med å søke om løyve for å drive denne private skyssvirksomheten (Jfr Kap. 4.6).

Den private vognmannstrafikken må sees i sammenheng med at overgangen fra det tradisjonelle til det mere moderne samfunn hadde medført et ”hamskifte” i bondesamfunnet, med innlemming i markedsøkonomien hvor all produksjon i stadig større grad ble avhengig av markedskrefter som tilbud og etterspørsel. De enkelte gårdsbruk var i stadig større grad blitt selvstendige økonomiske produksjonsenheter og endringene i produksjonsforholdene medførte gradvis endringer i de sosiale strukturene, og ikke minst samarbeidsstrukturene på landsbygda.

Før 1922 medførte begrensede kommunikasjonsmuligheter og dermed muligheten for utveksling av informasjon, mellom turister, reisearrangør, skysstasjoner osv. og skysskarer at skyssarbeidet i Oldedalen nærmest må betraktes som en ”beredskapsordning”. Den var preget av stor uforutsigbarhet i forhold til skyssbehov, til tider ble det derfor både overskudd, og underskudd av skyssvogner. Ubalansen i forholdet mellom tilbud og etterspørsel, la grunnlag for nærmest fri konkurranse mellom aktørene, både på tilbuds- og etterspørselssiden og et manglende institusjonelt rammeverk for denne typen av skyssvirksomhet resulterte i kaotiske tiltander og

medførte mye bortkastet tid og høye transaksjonskostnader (North, 1990 : 27-35). Disse kostnadene var for det første knyttet til den tidsbruk som gikk med i påvente av evt. skyssoppdrag og som dermed gikk på bekostning av gårdarbeidet. Skysskarene var først og fremst bønder, hovednæringa i bygda var enda et landbruk som var preget av tidkrevende drift, og hvor hesten hadde en nøkkelrolle. I likhet med skyssvirksomheten i resten av landet, ble det derfor et problem hvordan hestekrafta skulle disponeres. For det andre skapte konkurransen om skyssoppdragene ufred i bygda, mellom bygdefolk på den ene siden, og mellom bygdefolk og utenbygds skysskarer på den andre siden. Dette fikk negative konsekvenser for tillit, samarbeid og trivsel, og dermed betydning for samholdet i bygda.

Oppblomstringen av den nye turismen, som en ny type ressurstilgang, skapte derfor behov for regler, og bygdefolket i Oldedalen forsøkte i første omgang å organisere virksomheten, skape orden og forutsigbarhet, ved bruk av et børtssystem, med fordeling og oppmøte på faste dager. Børtssystemet var en gammel organiserings-/samarbeidsform, en institusjon, og del av samfunnets sosiale kapital. Dette gav legitimitet til en viss type organisering, og dermed reduserte transaksjonskostnader for skyssvirksomheten. Videre medførte den også en viss reduksjon av kostnadene knyttet til tidsbruk i lokalsamfunnet. Men manglende informasjon gav fortsatt kostnader knyttet til disponering av hestekrafta. Det var fortsatt usikkerhet forbundet med omfanget av skyssoppdragene og dermed inntektene bøndene hadde av dette arbeidet i forhold til bruk av hestekrafta i jordbruket..

Et av motivene for at bøndene valgte å danne Oldedalen Skysslaget i 1923, og som åpenbart er økonomisk betinget, kommer frem i den første paragrafen i skysslagets vedtekter (”Den elste lovi”) hvor det presiseres at *formålet* med dannelsen av skysslaget er å stå samlet om felles takster for skyssvirksomheten. Dette henger sammen med, at det til tross for børtssystemet, ble konkurranse mellom skysskarene og mellom turistene om henholdsvis skyssoppdrag og skyss, med ulike takster, underprising og overprising, som resultat, og med påfølgende uro, misunnelse, uenighet, etc. Slike transaksjonskostnader fikk betydning både for bygdas sosiale kapital, for samarbeidet mellom bygdene, og dermed regionens sosiale kapital.

Dersom man i denne analysen velger å legge vekt på den enkelte gårdbruker som selvstendige næringslivsaktører, kan sammenslåingen av skyssvirksomheten til bøndene i Oldedalen, med avtale om felles priser, betraktes som en form for kartellvirksomhet, med den

hensikt å utkonkurrere utenbygdsboende interesser fra skyssvirksomheten og dermed sikre egne økonomiske interesser. Dette skjedde ved at de reduserte sine egne interne transaksjonskostnader.

Gårdbrukerne i Oldedalen hadde gjennom flere generasjoner opparbeidet gjensidig tillit og regler for samarbeid grunnet harde livsvilkår og begrenset ressurstilgang. Dugnad og andre samarbeidsformer var gjennom århundrer blitt en betingelse for overlevelse. Når gårdbrukerne organiserte seg i et skysslag i 1923 kan dette sees i sammenheng med omfanget av en annen type av *bygdas sosiale kapital*, i form av institusjonelle strukturer for samarbeid i lokalsamfunnet, omfattende nettverks-strukturer og gjensidige forpliktelser. (Ostrom, 2009: 17 - 35) (Jfr. Kap 5.5)

Men det er vanskelig å se dannelsen av skysslaget uavhengig av det flere hundreårige skyssystemet hvor en sammenslutning av skysspliktige i skysslag lenge hadde vært en vanlig organiseringsform, og hvor bruk av faste takster hadde eksistert i lang tid. Skyssystemets institusjonsmodeller gav legitimitet til en organiseringen av de skysspliktige i Oldedalen, med faste takster og med etablering av tilhørende vedtekter. Ved å bruke ulike velkjente institusjonsformer ved dannelse av skysslaget reduserte man en rekke transaksjonskostnader. Foruten en tiltagende strøm av turister, fikk dalen etter hvert også nye infrastruktur av teknologisk art. Det statseide Telegrafverket, med enerett på utbygging og drift av det offentlige telenettet og telekommunikasjonstjenestene, sørget i 1922 for at Oldedalen også ble en del av det landsomfattende rikstelefonnettet. Dette gav raskere tilgang på informasjon om turistens avreise og adkomst, og skapte derfor helt nye betingelser for skyssvirksomhet. Den manglende forutsigbarhet som tidligere hadde preget transportvirksomheten hadde gjort det vanskelig å planlegge og organisere skyssaktiviteten, men rikstelefon bedret kommunikasjon med reiseselskap, hotell og gjestegiveri både i nærområdet, og andre steder i landet. Bedret tilgang på informasjon endret altså produksjonsbetingelsene for virksomheten ved betydelig lavere kostnader knyttet til planleggingen av den daglige skyssen. Bedre informasjonsflyt, en viktig sosial kapital, medførte mulighet for større nøyaktighet og forutsigbarhet i fordelingen av skyssoppdrag mellom de ulike aktørene, noe som var av betydning for bøndenes primære oppgave, gårdsdrifta. Dette ble derfor et behov for at denne informasjonen ble organisert og videreformidlet. Dette organiseringsbehovet bidro også til dannelsen av en organisert sammenslutning av de ulike aktørene. I §5 - §9 i ”*Den elste lovi*” omtales kassestyrerens oppgaver, og det er ikke overraskende at det var handelsmannen i Oldedalen, som hadde fått intallert rikstelefonen, som ble valgt til kassestyrer.

Videre ser vi at *Lov om Skydsvæsen* gav de institusjonelle rammebetingelsene for sammenslutninger av *skysspliktige* gårdbrukere, til dannelse av skysslag og til etablering av de regler som skysslagene utarbeidet for virksomheten. Bøndernes skyssplikt var nemlig definert for en viss strekning, og dette pliktarbeidet var pålagt de som bodde langs denne strekninga. Det flere hundre år gamle skyssystemets institusjoner dannet viktige modeller og var en del av det norske samfunnets institusjonelle kapital som gav *legitimitet*, og dermed lavere transaksjonskostnader i forbindelse med opprettelsen av skysslaget i Oldedalen.

Når den første skyssvirksomheten i dalen, den individuelle private vognmanntrafikken skapte kaotiske tilstander, skyldes dette mangel på institusjonelle ordninger. Overgangen til det moderne samfunns tenkemåte var en pågående prosess, med ulik progresjon rundt omkring i landet. Lokalsamfunnets sosiale kapital, var ennå i stor grad preget av det tradisjonelle samfunns sterke institusjoner og ordninger for ressursfordeling og samarbeid, og disse ble derfor stående i kontrast til en individualisert vognmannstrafikk. I skysslagets bestemmelser, ”*Lovi’s*” § 4, er det nedfelt hvordan skysslaget medlemmer først skal fylle sine vogner før ”private” kan ta skyssoppdrag. Dette henger sammen med at reglene om skyssplikt gav legitimitet til eksklusjon av andre aktører, som på privat og frivillig basis konkurrerte om skyssoppdragene.

Dannelsen av Oldedalen Skysslaget i 1923, hang altså sammen med økonomiske interesser og behovet for å redusere bygdas transaksjonskostnader. Dette skjedde ved hjelp av sosial kapital, i form av institusjonaliserte samarbeidsformer og skyssystemets institusjoner.

5.3 Fra skyssplikt til skyssrett..

Den skyssretten som Oldedalen skysslag fremdeles har, er sentral i forklaringen på hvorfor skyssvirksomheten har latt seg opprettholde i Oldedalen som et av de få steder på Vestlandet. Gårdbrukerne i Oldedalen viser i dag til at det er *skysslaget*, som sådan, som står som eier av den kollektive skyssretten på veien i Briksdal. Hvordan henger dette sammen?

Vi vet at 1920 - årenes store økonomiske krise, både nasjonalt og internasjonalt, også rammet landbruket. Overgangen fra naturalhushold til pengehushold hadde ikke kommet like langt rundt omkring i landet, ikke minst gikk det tregt i de isolerte bygdene på Vestlandet, slik at mange derfor greide seg godt med det de hadde av fysisk og naturlig kapital. Likevel skapte regler for skatteinnbetaling og andre utgifter et visst behov for kontantinntekter og *økonomisk kapital*. Ulike typer av tiltak, ikke minst pelsdyr- oppdrett, ble igangsatt for å skaffe biinntekter.

Ifølge Bogan (1986) fikk turismen på Vestlandet stor økonomisk betydning som kontantinntektskilde og det er derfor naturlig å tro at konsekvensene av den økonomiske krisa i 1920-årene ble en sterk *konkurrans* om skyssinntektene her. I Indre Nordfjord var Lodalen med Kjenndal og Kjenndalsbreen en annen tiltrekkende og relativt tilgjengelig attraksjon, og i 1926 var det enda 10 år til rasulykken i Lodalen satte sitt preg på skyssaktiviteten der.

Denne konkurransen ble skjerpet ved at de norske bøndenes skyssplikt ble opphevet allerede i 1924. Dette fikk som konsekvens at all skyssvirksomhet nå ble å betrakte som en form for *frivillig* virksomhet som kunne drives av alle. Videre hadde *skyssplikten* vært gjeldende for et visst *definert* område, men de institusjonelle endringene med opphevelse av skyssplikten medførte at denne viktige rammen for virksomheten ble borte. Dermed ble produksjonsbetingelsene i markedet for skyssvirksomhet endret og dette ga høyere transaksjonskostnader i form av uro, stridigheter og kamp om skyssoppdragene mellom de ulike aktørene i fra skysslagene i Oldedalen og Olden. Ikke minst fordi teknologisk utvikling av bilen, og utbygging av veinettet medførte at skyssvirksomheten i Olden hadde fått konkurranse fra en fast etablert bilrute mellom Olden og Stryn, hvor myndighetene allerede i 1913 hadde innvilget Nordfjord og Sunnmøre Billag's søknad om løyve til persontransport.

Forhandlingene og samarbeidet mellom de 4 aktørene, eier av Yris Hotell, ledere av Oldedalen Skysslag, Olden Dampbåtlag, og Oldedalen Skysslag og etter hvert grunneieren i Briksdal i 1926, må sees i sammenheng med denne konkurransen om skyssoppdragene. Når Oldedalen Skysslag ble sittende som *eier* av skyssretten i Oldedalen er det, til tross for manglende dokumentasjon, ikke urimelig å tro at dette skyldes at de omtalte aktørene definerte områder for og dermed fordelingen av skyssvirksomheten i denne delen av regionen. På den måten skapte man større grad av orden og forutsigbarhet og reduserte transaksjonskostnadene (North, 1990).

Den opprinnlige rettighetsfordelingen var at Olden Skysslag hadde skyssrett fra Olden til nordre del av Oldevatnet, Olden Dampbåtlag hadde rettighetene til skyssen over vannet, og Oldedalen Skysslag som hadde skyssretten i Oldedalen, på veien fra Oldevatnets sydlige ende til Briksdal. Denne fordelingen ble opprettholdt.

At partene kom frem til en slik ordning, må sees i sammenheng med gamle tradisjoner for å definere bruksretter. Heggstad (2003) påpeker at så lenge man ble enige om en fordeling av ulike bruksretter, så ble det sånn, uavhengig av de formelle institusjonene. Det henger med andre

ord sammen med det Knut Robberstad omtaler som «fyremålsbunden eiedomsrett» eller relativ eiendomsrett, hvor han hevder at det som ..”*vetuge folk bryd seg um, i det daglege, er utnyttingane, og ikkje so mykje den gråe, teoretiske eiedomsretten*” og muntlige avtaler var ikke uvanlig. (Robberstad, 1963). Samfunnets omfang av troverdige forpliktelser, eller pålitelighet, en form for sosial kapital,(Ostrom og Ahn, 2009 :17 - 35) gjorde at muntlige avtaler var en utbredt og fullt akseptabel avtaleform. Det var derfor ikke uvanlig at det var flere eiere til et stykke land, hvor hver eier hadde ulike, men tilnærmet likestilte rettigheter og det refereres til at noen for eksempel kunne ha skogrett, mens andre kunne ha beiterett i et og samme stykke. Denne ”kløyvde” eiendomsretten må sees i sammenheng med den begrensede ressurstilgang i et område, og ulike behov for ressurser. Ved å optimalisere ressursutnyttelsen på et stykke land, ved å definere ulike bruksretter, reduseres både transaksjons - og transformasjonskostnader.

Videre kan også avtalene om skyssrett sees i sammenheng med reglene for veibygging. Etter Vegloven av 1824 og 1851 hadde de som bodde i områdene rundt en veg ansvaret for byggingen og vedlikeholdet av vegen i et område. I Oldedalen sto veien mellom Rustøen og Briksdal ferdig i 1888, og hvor hver gård i dalen hadde ansvar for opparbeiding og vedlikehold av det som var å karakterisere som bygdeveg. At bygdefolket derfor kan ha sett det som rimelig at de dermed fikk bruksrett i form av skyssrett, er derfor ikke usannsynlig.

Endring av rettighetsstrukturene i Briksdal

De 4 nevnte aktørene hadde også som et viktig mål å forbedre turistenes tilgjengelighet til breen. Lettere tilgjengelighet for turistene, ville øke turismen til de vakre naturområdene både i Olden, Oldedalen og Briksdalen, og dermed øke partenes muligheter for inntekter, og gi økonomisk kapital.

Foruten at partene etter all sannsynlighet definerte og fordelte skyssområdene seg i mellom, inngikk partene også en avtale med grunneieren i Briksdal. Forhandlingene med grunneier gjaldt en bruksrett, som innebar opparbeiding og *etablering av vei* på dennes grunn, og var *ikke* en overdragelse av eiendom. Dette endret derfor ikke *eierstrukturen*, men forandret *rettighetsstrukturen* i området. Skysslaget fikk derfor en vegrett, det man i dag, etter moderne rettsterminologi, kaller en spesiell eller partiell bruksrett (NOU 2007:13 Kap. 8.2) til eiendommen. Denne ordninga må igjen sees i sammenheng med de institusjonelle ordningene som Knut Robberstad (1963) kaller ”fyremålsbunden eiedomsrett” en ordning som var utbredt

over hele landet. At det ble enighet om skysslagets rettigheter til utmark tilhørende Briksdal, kan derfor henge sammen med tankegangen som er knyttet til kløyvd eigeomsrett.

På den andre siden hadde gårdbrukeren i Briksdal også en direkte *fordel* av at det ble opparbeidet veg innover i dalen. Ikke bare gav *veien* en lettere tilgang til fjøs, løer, beitemark og slåtteteiger, og dermed lavere transaksjonskostnader i form av tidsbesparelser, sikrere og mindre fysisk krevende ferdsel for både gårdsfolk og fe, men det gav også betydelig lavere kostnader at skysslaget o.a tok initiativ til, og organiserte byggingen av vegen. Konsekvensen av veibyggingen var endringer av den naturlige kapital i området, men veien representerte en økning i fysisk kapital, både for grunneieren i Briksdal og for innbyggerne i Oldedalen, organisert i Skysslaget.

Selv om skyssretten er *skysslagets* kollektive rettighet, er denne retten også fordelt mellom de ulike medlemmene i Oldedalen Skysslag. Hvordan ble skyssretten fordelt mellom medlemmene i skysslaget? I lagets dokumenter fra 1928, er det presisert at lagets medlemmer var tilgodesett med én skyssrett hver på den tid laget ble dannet i 1923. Ved stor turisttilstrømming, og behov for ekstra hester, ble ekstraarbeidet og dermed ekstra inntekter opprinnelig regulert mellom gårdbrukerne etter størrelsen på skylda. (*”Den elste lovi”* § 3, 1928)

Da byggingen av Kleivaveien startet satt skysslaget med den totale retten til skyssen i Oldedalen. Behovet for transport var økende og medlemmene kunne nå i praksis øke sin andel av skyssretter ved å delta i arbeidet på vegen. Manglende offentlige tilskuddsordninger gjorde at skysslagets gjennomførte byggingen som en form for dugnadsprosjekt eller pliktarbeid, gjennomført av medlemmene i skysslaget. Dette henger sammen med at dugnad var en institusjonalisert samarbeidsform, og en viktig form for sosial kapital, som var hyppig brukt i bygdene i Norge.

“Ordet dugnad skriv seg frå det gamalnorske gjerningordet duga, her i tydingen, å hjelpa. Dugnad er det hjå ein gardbruker eller husmann når i sær grannane hans kjem saman hjå han og utan noko arbeidsløn hjelper han med eit visst storvore arbeid.” (Kr. Østberg, 1926:1)

På grunn av lav mekaniseringsgrad, enkel teknologi, lite utviklet kommunikasjon, begrenset økonomi etc, var mange av arbeidsoppgavene i det før - industrielle samfunn svært

arbeidskrevende og dette medførte at de nærmeste naboene var avhengig av hverandres hjelp. Innenfor kretser av 8-10 gårdsbruk ble det derfor gjerne etablert ulike former for arbeidsfellesskap, med gjensidig *plikt* til å hjelpe hverandre. Dugnaden var nettopp en *slik* ordning, og som trådte i kraft ved tunge arbeidsoppgaver av kortvarig og mer uregelmessig karakter. Mye av det arbeidet som ble gjort med felles innsats i dalen var derfor dugnad eller pliktarbeid, og pliktarbeidet var gjerne knyttet til at aktørene på et eller annet vis var deleiere i laget/virksomheten.

Det å gjøre sin naboplikt ved dugnad, på den ene siden en æressak, på den andre siden var det *risikabelt* å sette seg utenfor fellesskapets gjensidighet. Sanksjoner i form av for eksempel sosial utestenging eller manglende inkludering i et arbeidsfellesskap, kunne få store konsekvenser med høye transaksjonskostnader. Dugnadstradisjonen, som tross alt innebar stor materiell sikkerhet, hadde nemlig betydning også for fremtidige generasjoner og deres eksistens. Skysslaget reduserte transformasjonskostnadene ved å gjennomføre veibygginga som dugnad eller pliktarbeid. Ved å gjennomføre en arbeidsøkt på 14 dager á 10 timer, opparbeidet den enkelte gårdbruker én skyssrett.

Når noen av gårdbrukerne i Oldedalen i dag sitter med inntil tre - fire skyssretter, så er dette et resultat av ulik innsats under byggingen av vegen. Dette henger for det første sammen med sammen med at det var variasjon i den arbeidsinnsats hver gårdbruker var i stand til å yte under veibyggingen. Dette kan ha sammenheng med omfanget av arbeidsoppgavene på det enkelte bruk, størrelse og alder på barnekull, generasjons -sammensetning på bruket etc. For det andre henger dette sammen med at sprengingsarbeidet på veien medførte behov for kontanter til innkjøp av dynamitt etc. Noen av brukerne opparbeidet derfor skyssretter ved å yte kontanttilskudd til arbeidet på veien..

De skyssrettene som hvert av medlemmene i skysslaget opparbeidet seg, var først og fremst brukt på strekninga mellom Rustøen og Briksdal. Den nye kjerrevegen i Briksdal gav åpning for transport også her, men var mindre hyppig de første årene på grunn av belastningen på hestene..

Betydningen av endret infrastruktur

Utbygging av veinettet i Norge har vært en viktig del av offentlig politikk og henger ikkje minst sammen med utviklingen av det moderne samfunnet. Sammenhengende strekninger bedret

kommunikasjonen mellom alle deler av landet, gav bedre betingelser for vare – og persontransport og resulterte i både lavere transformasjons - og transaksjonskostnader, en viktig forutsetning for det industrialiserte samfunn. Som velferdspolitisk målsetting hadde utbygging av veinettet ikke minst betydning for helsetjenester og andre typer sosiale tjenester og skapte større likhet for innbyggerne. Hastigheten i utbyggingen varierte imidlertid rundt omkring i landet, og sentrale befolkningstette områder fikk veier tidligere enn utkantene. Innbyggerne i Oldedalen, kjempet en årelang kamp for veiforbindelse til Olden, og dermed kontakt med det etablerte veinettet i Norge. Denne veien, som ble bygget bit for bit gjennom flere år, sto først klar så sent som i 1955, og i årene etterpå ble det etablert fast bilruteforbindelse til Briksdal.

Den sammenhengende offentlige veien fra Olden, gjennom Oldedalen til Briksdal endret nå betingelsene for skyssvirksomheten i Oldedalen radikalt. Reiseselskap og private reisende kunne nå, som en konsekvens av endret infrastruktur, komme inn til gårdsbruket i Briksdal uavhengig av både båttransport og hesteskys. Dette medførte reduserte transaksjonskostnader ved at reisen dit ikke lenger var avhengig av ventetid, pris og kapasitet på hesteskys og båttransport. Videre åpnet etableringen av offentlig vei, sammen med Motorvognloven av 1912 for at alle aktører med moderne motorisert kjøretøy kunne få løyve til ervervsmessig persontransport i rute. En slik transportordning ble raskt etablert. I tillegg medførte statens opphevelse av importrestriksjonene på personbiler i 1960, et raskt økende antall privatbiler. Bileiere kunne nå nyte godt av reduserte transaksjonskostnader i form av kortere reisetid og større bevegelsesfrihet.

Etablering av vei mellom Olden og Oldedalen endret forholdet mellom natur og infrastruktur i området, og dermed de fysiske forutsetninger, den naturlige kapitalen, som hadde lagt noe av grunnlaget for de lokale institusjonene for skyssvirksomheten. Skyssretten på strekningen mellom Rustøen og Briksdal mistet derfor sin betydning, ved at etableringen av offentlig vei endret rettighetsstrukturene i området. Dette medførte at skysslaget mistet sin eksklusive rett til skyssing her. Når forutsetningene for de lokale institusjoner endres eller får mindre betydning, vil dette medføre at institusjonene også endres, og dermed endres også den lokale sosiale kapitalen. Veitilknytningen mellom Oldedalen og Olden endret forutsetningene for flere aktører innen transportvirksomhet. Både Oldedalen Skysslag, og Olden Dampbåtlag/Motorbåtlag fikk endrede betingelser for sin virksomhet, med de økonomiske konsekvenser dette hadde for partene. Båttransporten på Oldevatnet ble for alvor avsluttet i 1980

på grunn av den endrede infrastrukturen i området. Dette henger sammen med at båtturen over Oldevatnet først og fremst ble ansett som et langsomt transportalternativ. Når veien åpnet for andre transportformer ble båtturen kun en tidkrevende etappe på vegen til attraksjonen. Dette skyldes til dels at det var Briksdalsbreen som ble ansett som det egentlige målet for turismen. Båtturen på det 11- 12 km lange Oldevatnet ble ikkje, i samme grad, sett på som en del av naturopplevelsen for de turistene som kom til dalen. I dag er det imidlertid nok engang etablert bårute på Oldevatnet, og hvor turen i seg selv markedsføres som en naturopplevelse.

Men hvordan overlevde skyssvirksomheten?

Turistene til Briksdalsbreen ble altså i stadig økende grad transportert med vanlig kollektiv eller privat transport inn til gården i Briksdal. Ikke bare resulterte dette i en generell nedgang i etterspørselen etter hesteskyss på strekningen, men skyssvirksomheten her ble også preget av møtet mellom hest og motorkjøretøy på de smale veiene, noe som medførte transaksjonskostnader i form av urolige hester, passeringsproblemer, risiko for ulykker og forlenget reisetid.

Den kjerreveien som var bygget i Briksdal var bratt, svingete og uegnet med tanke på bruk av datidens moderne motorisert kjøretøy, som busser og biler. Den var først og fremst etablert som gangvei, eller til bruk for hest og vogn. Landskapet i Briksdal og Kleivaveiens beskaffenhet fikk derfor innflytelse på hvordan skyssvirksomheten utviklet seg. Selv om skyssvirksomheten i Oldedalen først og fremst hadde vært dominert av transporten fra vassenden og innover til Briksdal, hadde man også skysstilbud på Kleivavegen, dersom dette ble etterspurt av turistene. Men belastningen på hestene gjorde at skysslaget begrenset omfanget her. Det bratte terrenget i Briksdal, medførte imidlertid en viss etterspørsel etter transport, ikke minst på grunn av breens tilbakegang, en prosess som startet allerede på midten av 1930 - tallet. Dette medførte at turistene måtte gå til fots i fra Kleivaveiens ende og innover i landskapet for å få full utsikt mot Briksdalsbreen.

Den økte etterspørsel etter skyss, endringer i breens utstrekning, endret infrastruktur, teknologisk utvikling i form av motoriserte kjøretøy og endringer i rettighetsstrukturen fikk konsekvenser. Turisttransporten mellom Rustøen og Briksdal ble avsluttet, og skysslaget flyttet gradvis sin virksomhet til den dugnadsbaserte Kleivaveien. Resultatet av dette er at man i dag oppfatter at skysslagets skyssrettigheter først og fremst er knyttet til den privateide Kleivavegen.

En gjennomgang av eiendomsregisteret for noen av gårdsbrukene i Oldedalen har vist at skyssretten i Briksdal ikke er tinglyst. Hvordan henger dette sammen?

De opparbeidede skyssrettighetene ble ikke knyttet til den enkelte gårdbruker, men ble registrert på gårds- og bruksnummer, i skysslagets protokoller. Dette kan sees i sammenheng med at denne skyssretten først og fremst var en ny bruksrett, på linje med andre former for bruksretter til eideom. Denne skyssretten falt derfor naturlig inn under hvert bruk, som en av mange ulike bruksretter på denne tiden. På den andre siden kan dette også sees i sammenheng med den gamle, særnorske og slektsbaserte odelsretten. Odelsretten var garantien på at gardene var knyttet til ætta og det hindret fri omsetning og spekulasjon av jord. Ved å knytte bruksrettene til gården, sikret man derfor rettighetene også for fremtidige generasjoner.

Når skyssrettene ikke er tinglyst på den enkelte gårdbruker, må dette også sees i sammenheng med det som tidligere er blitt nevnt, nemlig at muntlige avtaler var institusjonalisert som en vanlig og tilstrekkelig avtaleform. Muligheten til å kunne inngå muntlige avtaler på grunn av den gjensidige tillit mellom individene gav derfor lave transaksjonskostnader ved kontraktsinngåelse, og har vært og er fremdeles en utbredt form for sosial kapital i deler av samfunnet. En konsekvens av dette var at systemet for rettighetsregistrering derfor heller ikke alltid ble helt korrekt, og rettighetsregisteret – grunnboka - betraktes heller ikke som noe å ha full tillit til, før etter 1935.(Heggstad, 2003)

Bøndenes opprinnelige skyssplikt ble altså til til en skyssrett i Oldedalen, og etter hvert i Briksdal. Dette skjedde som resultat av både gradvise samfunnsendringer og institusjonelle endringer.

5.4 Skysslagets betydning - institusjonell endring

For å forstå hvordan skyssvirksomheten har blitt opprettholdt i Briksdal kan man imidlertid ikke bare se på de institusjonelle betingelsene for skysslagets *dannelse*, men også på hvilke konsekvenser skysslagets eksistens har hatt for skyssaktiviteten. Skyssvirksomheten har sitt institusjonelle grunnlag i skyssretten, men en rett uten verktøy til å håndheve denne, vil ikke fungere som en rett.(Ostrom, 2005 :144 - 146) Derfor har strevet for å opprettholde skysslaget vært avgjørende for skyssrettens funksjon. I følge North vil en organisasjon forsøke å opprettholde og utvikle de regler som sikrer egen interesse og eksistens.(North, 1990 : 73 - 82) Det skal derfor videre gis en analyse av hvordan organisasjonen Oldedalen Skysslag har bidratt

til egen opprettholdelse gjennom institusjonelle tilpasninger, og dermed til opprettholdelse av virksomheten.

Skysslagets opprinnelige etablering og organisering var som allerede nevnt, knyttet til økonomiske motiver og reduksjon av transaksjonskostnader. Når lagets tidligste vedtekter i denne sammenhengen ikke nevner noe om plikt, så kan dette henge sammen med den ambivalente holdningen til skyssplikten som bøndene hadde. Selv om den på den ene siden ble oppfattet som en byrde, så medførte betalingsskyssen at skyssarbeidet også var en kjærkommen inntektskilde (Bogan,1986). I Oldedalen hadde skyssplikten vært lite påtrengende og turismen som etter hvert etablerte seg på Vestlandet ble derfor som en ny ”naturlig kapital”, og en ny kilde til inntekter. Vi ser også at §1 (*”Den elste Lovi”*) i vedtektene nettopp presiserer at målet med en organisert skyssvirksomhet er å optimalisere inntektene. Det er derfor lite som tyder på at oldedølene oppfattet dette skyssarbeidet som en plikt. Bruken av begrepet rett, fremfor plikt, i skysslagets vedtekter må også sees i sammenheng med bygdas øvrige eiendomsrettslige institusjoner hvor det å definere og avklare *bruksretter* enda var viktig (Jfr. Heggstad, 2003). Ett av de første tiltakene skysslaget bidro til etter opphevelsen av skyssplikten i Norge, var å sikre rettighetsområdet for egen virksomhet, (Rustøen-Briksdal) og dermed sikre laget en form for fysisk kapital (i 1926), i samarbeid med andre aktører, slik det allerede er nevnt i kapittel **5.2**

Videre institusjonelle endringer har kommet som et resultat av nødvendige tilpasninger etter hvert som samfunnet har utviklet seg. Ved etableringen av skysslaget ble det nedfelt i vedtektene, at medlemsgrunnlaget skulle være gårdbrukere med matrikulert jord i Oldedalen. Dette henger i første omgang sammen med bestemmelsene i den gamle skysslovgivningen, om skyssplikt for de som hadde matrikulert jord i området langs en transportstrekning.(Jfr, § 2 i *”Lovi”*) De offisielle skysslovene gav dermed legitimitet til å ekskludere utenbygds aktører. Skysslaget har siden den gang, opprettholdt denne bestemmelsen, og har ikke tatt opp nye medlemmer, til tross for søknader fra gårdbrukere i nærliggende grender, som bidro sterkt i årene etter 2. verdenskrig, da oldedølene var mindre interessert i skyssvirksomheten.

Ser vi på bestemmelsene i *”Skyssloven”* nedfelt i 1996 (se Vedlegg II), ser vi likevel at Skysslaget er utvidet med et antall medlemmer fra de opprinnelige 23 medlemmer til 28 medlemmer. Dette henger sammen med at det i denne perioden er blitt etablert nye bruk i *Oldedalen*, blant annet gjennom fradeling. Dersom det opprinnelige gårdsbruket hadde flere skyssretter, ble det overdratt skyssrett/bruksrett fra hovudbruket til det nye bruket, ikke bare som

resultat av arv – og odelslovgivningen, men og som et resultat av behovet for å redusere transaksjonskostnader knyttet til uenighet, misunnelse etc .

Vi ser videre at skysslaget i § 2 (1996) har *nedfelt* bestemmelser om at medlemskapet skal være knyttet til *fast bosetting* på bruket. Til tross for at det er vanskelig å dokumentere, var dette en praksis som hadde utviklet seg langt tidligere, og må sees i sammenheng med en økende tendens til fraflytning fra 1960 og et stadig større omfang av nedlagte gårdsbruk som viste seg på landsbasis. På denne måten sikret man både lagets og ikkje minst bygdas interesser og unngikk at skyssrettighetene og dermed inntektene gikk *ut* av bygda. Skyssvirksomheten var en viktig del av gårdsdriften, og derfor en viktig del av inntektsgrunnlaget på gården. Medlemmene i skysslaget er også enigen om at

“denne inntekten har hatt alt å seie for landbruket i Oldedalen”

”Her hadde alt sett annerleis ut i dag, om ikkje vi hadde hatt denne inntekta”

I tråd med det Weber (1975) benevner som ”protestantisk etikk og kapitalismens ånd”, ble store deler av inntektene fra skyssvirksomheten altså reinvestert i landbruket i Oldedalen, ikkje minst i ulike produksjonsmidler, for å øke gårdens produksjonskapasitet og dermed inntektsmuligheter.

Videre ble det nedfelt en annen praksis som laget hadde fulgt i lengre tid. Dette gjaldt forbud mot den enkeltes overdragelse av skyssrettene, i form av salg, leie eller pantsetting. Skysslaget har på den måten sikret at de beholder og opprettholder kontroll over skyssrettene i Briksdal, og at det ikkje gis adgang for andre enn brukseiere eller -leiere til besittelse av skyssretter. Skyssretten beskyttes også ved at laget i § 5 har nedfelt bestemmelser som hindrer oppkjøp av skyssretter i Briksdal. På den måten unngås individualisering av skyssrettene og skysslaget opprettholder skyssretten som kollektiv bruksrett for gårdbrukerne i Oldedalen, og dermed grunnlaget for egen eksistens og virksomhet.

Utviklingen av det moderne samfunn endret noen fundamentale konstitusjonelle forhold i Oldedalen da det ble opprettet veiforbindelse til Olden. Den institusjonelle tilpasningen ble etterhvert at skysslaget konsentrerte sin virksomhet til transport på Kleivavegen og unngikk dermed transaksjonskostnader knyttet til ”konkurransen” med motorkjøretøy på vegen mellom Rustøen og Briksdal. I ”Skyssloven” (1996, Vedlegg II), ble det nedfelt at skyssvirksomheten var knyttet til transport til Briksdalsbreen, som er en utydelig formulering av en likevel tydelig praksis. I tillegg fikk skysslaget nedfelt en regel som krever 2/3 flertall for en evt. nedleggelse av laget.

Overgangen fra Oldedalen Skysslag til det som i dag kalles Oldedalen Skyss AS henger nært sammen med de transportulykkene som skjedde i Briksdal, særlig på slutten av 1990 tallet og de første årene etter tusenårsskiftet. Disse ulykkene førte til at hesteskyssen ble endelig avløst av motorisert kjøretøy i 2004. Dannelsen av Oldedalen Skyss AS, et ledd i beskyttelsen av skyssretten og dermed virksomheten i Briksdal. Overgangen til trollbiler, medførte behov for et nytt og moderne institusjonelt rammeverk. Ved dannelsen av et nytt selskap, som leier skyssretten som Oldedalen skysslag eier, opprettholdes skysslaget som en sovende organisasjon, men utan at relasjonen mellom skyssrett og skysslag påvirkes. Medlemmene har tegnet aksjer tilsvarende de skyssretter de har hatt, og faller inn under de samme reglene som for skyssrettene, i forhold til stemmegiving, fordeling av skyssoppdrag, omsettbarehet etc .

Årsaken til at frekvensen og omfanget av ulykker etter hvert økte, kan skyldes flere forhold. Forklaringene til disse ulykkene ble likevel i de fleste tilfellene knyttet til *hestene* og deres reaksjoner på *noe* ved omgivelsene. Fra ulikt hold har det blant annet vært spekulert på om elektromagnetisk stråling og høyfrekvent lyd fra mobiltelefoner, og diverse fotoutstyr har skremt hestene eller/og om statisk elektrisitet fra moderne utstyr eller tekstiler kan ha hatt en negativ virkning. Det kan selvsagt ikke uten videre utelukkes, men tilhører et evt. naturvitenskapelig perspektiv og vil ikke bli nærmere omtalt i denne studien.

Derimot kan ulykken sees i sammenheng med endringer i skysslagets fysiske og humane kapital, som resultat av samfunnsmessige omveltninger, ikke minst i landbruket. Overgangen fra hestekraft til maskindrevne landbruksmaskiner endret produksjonsmidlene, og dette fikk, på den ene siden, betydning for *hestens* funksjon i gårdsdrifta. Bruk av ulike typer motoriserte landbruksmaskiner skjøt fart etter andre verdenskrig og hestekraftens betydning for ulike arbeidsoppgaver ble gradvis redusert. Dette hadde som konsekvens at hestens ferdigheter og erfaringer i mindre grad ble fornyet og vedlikeholdt, erfaring og ferdigheter som bare kommer ved hyppig aktivitet og gjentakende arbeidsoppgaver. Dette resulterte over tid i en nedgang i kompetansen til skysslagets hester – altså en reduksjon av skysslagets *fysiske kapital*.

På den andre siden mistet gårdbrukeren (eller den som brukte hesten), gradvis også noe av den erfaringsbaserte kunnskapen og ferdighetene som er et resultat av hyppig bruk, samspill og tillitsforhold til den enkelte hest, og bruk av hest generelt. Samtidig medførte den teknologiske utviklinga at den humane kapital på landsbygda dreide mer og mer i nye retninger. Innkjøp og

bruk av ulike typer landbruksmaskiner medførte behov for ny kunnskap og gav nye erfaringer, ikke minst knyttet til reparasjoner og vedlikehold av maskinene. Dette gjenspeilet seg også etter hvert i landbruksutdanningen, noe som igjen bidro til endringer av landbrukets beholdning av fysisk og human kapital. Dette førte gradvis til endringer av gårdbrukernes og dermed skysslagets *humane kapital* (Ostrom i Dasgupta/Serageldin, 2000 : 172 - 202) ikke minst den som var knyttet til bruk av hest.

Et tredje moment i denne sammenhengen var en etter hvert økende bruk av innleide kusker i skyssarbeidet. Ikke alle medlemmene i skysslaget prioriterte skyssoppgavene i sommersesongen, men satset på innleid arbeidskraft i form av hestevante personer fra hele landet. Når bruken av hest i dagens samfunn først og fremst skjer innenfor sport og fritid, var det hovedsakelig fra denne type aktiviteter at disse individene hadde høstet sine kunnskaper og erfaringar. Resultatet var at det var store variasjoner i deres humane kapital. På denne måten svekket de innleide skyssarbeiderne skysslagets felles forståelse for en skysskultur og derved deres totale beholdning av human og fysisk kapital. Kanskje var det nettopp skysslagets manglende humane kapital som medførte innleie av skyssarbeidere i første omgang? Hesten er et flokkdyr, og for å føle trygghet må den kunne stole på flokken eller de menneskene som den er i kontakt med. Dette stiller store krav til kunnskap og ferdigheter hos skyssarbeiderne.

Men den viktigste delen av skysslagets fysiske kapital, selve *hesten*, endret seg ikke bare som et resultat av endret bruk. Vi ser her også at den endret seg som et resultat av avl. Når markedet for den tunge arbeidshesten forsvant med motoriseringens inntog i landbruket, avtok for det første interessen for hest og dermed for avl i etterkrigsårene. Først på 1970 - tallet fikk fjordhesten fornyet interesse, men den skulle nå tilpasses et helt annet marked, også et internasjonalt, enn det den tunge arbeidshesten hadde tilhørt. Hestenes fysiske og psykiske egenskaper ble nå avlet frem med tanke på sport - og fritidsbruk, og selv om hestene fortsatt ble avlet frem som kjørehester, var det likevel ikke med egenskaper egnet for slike forhold som i Briksdal, med tung transport på smal og bratt vei. En hests gjennomsnittalder ligger rundt 25 år, noe som fører til at konsekvensene av endringer både i avl og i bruken av hest, først vil vises og gi seg utslag i skyssvirksomheten etter lengre tid. Disse endringene i skysslagets fysiske og humane kapital utviklet seg derfor naturlig nok over tid, men må sees i sammenheng med det økende omfang av ulykkene som etter hvert kom. I følge North vil konsekvensen av endringer i den kapital som skal settes inn i produksjonen av tjenester, medføre endrede betingelser for

produksjon nettopp ved økte transaksjonskostnader (North,1990). Endringer i den humane og fysiske kapitalen i skysslaget medførte endringer i produksjonsforholdene og disse endringene fikk betydning både for transaksjonskostnader og transformasjonskostnader.

Transaksjonskostnadene i skyssvirksomhetens tilfelle kom i form av ulykker, erstatningskrav, negativ omtale, stress og utrygghet blant medlemmene. Disse transaksjons-kostnadene medførte at skysslaget gikk over til en alternativ transportform, i form av ”trollbilene”.

Hvorfor falt valget på disse bilene?

Dette må også sees i sammenhenge med skysslagets beholdning av human og sosial kapital. Den humane kapitalen i skysslaget var nå i stor grad knyttet til det vi kan kalle mekanisk-motorisert kunnskap og ferdigheter, en kunnskap som la grunnlaget for det løsningsalternativet som nå ble lagt frem. Videre omfattet gårdbrukernes sosiale kapital en rekke nettverksrelasjoner knyttet til mekaniske bedrifter og leverandører av landbruksmaskiner, og bidro til et mindre kostnadskrevende samarbeid. Medlemmene utarbeidet selv bilmodellen gjennom samarbeid med leverandør av landbruksmaskiner. Disse formene for human og sosial kapital reduserte derfor transaksjons- og transformasjonskostnader ved overgangen til dieseldrevne biler.

Overgangen til motorisert transport, krevde for det første tilførsel av økonomisk kapital, og virksomheten falt for det andre nå inn under en annen type regelverk, som resultat av det modernet samfunns omfattende reguleringer (Weber, i Andersen/Kaspersen, 2000 : 88-107) og stadig økende institusjonelle rammeverk. Dette var for det første knyttet til skyssvirksomhetens endrede karakter, i form av motorisert ferdsel. Men det var også knyttet til endringer i ansvarsforholdet for den enkelte gårdbruker. Det ble derfor opprettet et nytt aksjeselskap, Oldedalen Skyss AS.

Skyssvirksomheten har derfor fått et mer moderne regelverk, og dannelsen av aksjeselskap reduserer noen transaksjonskostnader. Ikkje minst innebærer det et begrenset økonomisk ansvar for eierne. Videre er dannelsen av Oldedalen Skyss AS, et ledd i beskyttelsen av skyssretten og dermed virksomheten i Briksdal. Overgangen til trollbiler, medførte behov for et endret institusjonelt rammeverk. Ved dannelsen av et nytt selskap, som leier skyssretten som Oldedalen skysslag eier, opprettholdes skysslaget som en sovende organisasjon, men utan at relasjonen mellom skyssrett og skysslag påvirkes. Medlemmene har tegnet aksjer tilsvarende de

skyssretter de har hatt, og faller inn under de samme reglene som for skyssrettene, i forhold til stemmegiving, fordeling av skyssoppdrag, omsettbarehet etc .

Skysslaget har også ivaretatt egne interesser ved å drive vedlikehold og landskapspleie i Briksdal, til dels i samarbeid med grunneier. Den manglende beiteaktiviteten her, med tettere vegetasjon som konsekvens, har medført at tilskoging til dels har stengt for utsikten. Gjennom den daglige ferdselen gjennom hele turistsesongen har laget mulighet for overvåkning av området, både med tanke på vekst i vegetasjon, veikvalitet, men også forsøpling av området. Skysslagets vedlikehold og overvåkning av området har bidratt til ivaretagelse av den naturlige kapitalen i området, og ikke minst den fysiske kapitalen som veien representerer. Dette har hatt stor betydning for opplevelseskvaliteten i området og for områdets verdi som turistattraksjon.

Skysslagets rolle i opprettholdelsen av skyssvirksomheten er som vi ser knyttet til organisasjonens evne til å ivareta egne interesser, ved å skape og opprettholde de institusjonelle betingelsene som sikrer virksomheten

Ostrom har listet opp 7 punkter med design-prinsipper som hun har funnet er karakteristisk for lunge -levende institusjoner.(Ostrom, 2005 : 259). Disse stemmer i stor grad også for de reglene som gjelder for skyssvirksomheten i Briksdal. Det er klart definert grenser for virksomheten, og hvem som har skyssrettigheter (pkt.1). Det er videre definert en klar fordeling av skyssrettene, og ved det adgang til skyssarbeidet og dermed utbytte (pkt.2). Det er bestemt at generalforsamlingen vedtar regelendring med $\frac{3}{4}$ flertall, hvilket gir medlemmene i Skysslaget innflytelse på avgjørelser (pkt.3). Den daglige aktiviteten i Briksdal innebærer at medlemmene kan overvåke og kontrollere både naturområdet og hverandres adferd i skyssvirksomheten (Pkt.4). Det er lav terskel for medlemmene å få sine saker opp til behandling (pkt.6). Og ikke minst; brukerne i skysslaget kan skape egne regler for virksomheten på Kleivavvegen og utfordres ikke i særlig grad av offentlige myndigheter(pkt.7), Disse designprinsippene er karakteristisk for flere undersøkelser som er gjort av lunge – levende systemer for ressursforvaltning rundt omkring i verden.(Ostrom, 2005 : 258 – 260)

5.5 Institusjoner og sosial kapital.

Som vi så i kapittel 5.2 er det nøye sammenheng mellom dannelse av institusjoner og ulike former for sosial kapital i ei bygd som Oldedalen. Sammen danner de grunnlaget for den kollektive handling som skyssvirksomheten var og fortsatt er. Disse ulike institusjonelle betingelsene er som tidligere nevnt i følge North et resultat av kontinuerlige forsøk på å minske transaksjons - og transformasjonskostnader, men beveger seg langs en ”path of dependence”, ved at bestemmelser tatt på et tidligere tidspunkt får betydning for de valg som senere tas. (North, 1990)

Institusjoner er imidlertid bare en del av bildet. Ulike typer av *nettverk* skapt av lokalsamfunnet i Oldedalen, inngår også i det vi benevner som sosial kapital. I skyssammenheng er nettverket av medlemmene i skysslaget en særdeles viktig sosial kapital. Men siden skysslagsmedlemmene representerer de fleste gårdsbrukene i bygda, og inngår i mange andre ulike nettverk også, må også de andre typer av nettverk betraktes som viktig sosial kapital i sett i forhold til skysslagets kollektive handling.

Et viktig element i en slik nettverkskapital i Oldedalen, er det Ostrom kaller *troverdige forpliktelser* – i dagligspråket gjerne uttrykt som medlemmenes *pålitelighet*. (Ostrom og Ahn, 2009 : 17 - 35) Denne påliteligheten hos enkeltpersoner er knyttet til forventningar om påregnelig gjensidighet i interaksjonen mellom individene i et nettverk. Det finnes mange ulike nettverk som involverer gårdbrukerne i Oldedalen. Dette er nettverk hvor det samhandles på kryss og tvers av generasjoner, familier og ulike grupperinger basert på ulike interesser, livssyn og arbeidsfellesskap. Ikke minst skysslaget selv representerer et slikt robust nettverk hvor ulike interesser samordnes. Her er det hyppige interaksjoner omkring konkrete oppgaver blant medlemmene, særlig i turistsesongen. Det er denne regelmessige interaksjonen, som i følge Ostrom bidrar til styrkede forventningar om gjensidighet i relasjonene mellom medlemmene i skysslaget og i andre organisasjoner i bygda. Dette får betydning for oppfatningen av den enkeltes pålitelighet i relasjon med andre. Summen av slike ”troverdige forpliktelser” er derfor en viktig form for sosial kapital både i skysslaget og i bygda.

Denne sosiale kapitalen, kan også sees frå et annet perspektiv og kan påstås å ha sin opprinnelse fra gammelt av gjennom regler for gjensidig støtte og samarbeid i et bygdesamfunn som har hatt vanskelige levekår, og er omgitt av en vakker, men svært krevende natur. Dugnadsforpliktelsen, kan være et slikt eksempel. Den som ikkje fulgte denne forventninga om

gjensidighet, ble regnet som upålitelig, satte seg sjølv utenfor fellesskapet og kunne risikere sanksjonering i form av sosial utestenging.

Det er disse formene for sosial kapital, som i følge Ostrom skaper tillit mellom aktørene i skysslaget, og dermed mellom befolkningen i bygda og det er *tillit* blant medlemmene i en gruppe, eller et samfunn som gjør at de ulike formene for sosial kapital får betydning for kollektiv handling. Dermed er ikke tillit i seg sjølv en form for sosial kapital, slik mange hevder. (Ostrom og Ahn, 2009 : 17 -35). Tillit er derimot en konsekvens av former for sosiale kapital som bidrar til vellykket kollektiv handling.

6.0 Konklusjon.

Intensjonen med denne studien har vært å gi en forklaring på hvordan den organiserte skyssvirksomheten i Briksdal oppsto og har latt seg opprettholde gjennom mer enn 100 år, til tross for de store samfunnsendringene vi har hatt i denne perioden. I følge denne studien ser vi at virksomheten, *produksjon av transportjenster for turister*, kan sees i sammenheng med beholdningen av ulike former for kapital både på lokalt, nasjonalt og internasjonalt nivå

Vi ser for det første at en viktig forutsetning for turisme og dermed skyssvirksomhet, er områdets naturlige kapital – i form av økosystemer og økosystemtjenester som opprettholder en variert, vakker og unik natur, og som avviker fra det man ser mange andre steder i verden. Dette har bidratt til, og bidrar fortsatt til at Norge, Vestlandet og dermed Indre Nordfjord med Oldedalen og Briksdal har vært og er attraktiv for turismen. Denne naturlige kapitalen i Oldedalen og Briksdal forvaltes ved hjelp av lokale institusjoner som regulerer bruken av naturressursene her, ressurser som ikkje minst har vært og er av betydning for innbyggernes livsgrunnlag. I tillegg til denne lokale sosiale kapitalen, ser vi også at sosial kapital på nasjonalt nivå har betydning for forvaltningen av denne naturlige kapitalen. Dette er institusjoner som ulike vernebestemmelser for både Oldenvassdraget og Jostedalsbreen Nasjonalpark med tilhørende randsone. Denne nasjonale sosiale kapitalen, henger igjen delvis sammen med internasjonale institusjoner, og dermed sosial kapital på et høyere nivå, som vedrører vern av unik og særpreget natur, og hvor Norge har forpliktet seg. Eksempler på dette er IUCN - International Union for Conservation of Nature hvor WCPA, World Commission On protected Areas inngår. Dette bidrar til opprettholdelse og ivaretagelse av den naturlige kapitalen i området, og bidrar sammen med

Oldaledalens og Briksdalens topografi, til en kanalisering av turismen til Briksdal.

Opprettholdelsen av den naturlige kapitalen kan derfor sies å være et resultat av både lokal, nasjonal og internasjonal sosial kapital.

En annen form for sosial kapital som har vært og er av betydning for turismen og skyssaktiviteten, er informasjonspredning om norsk natur. Delvis i form av offentlig satsing på markedsføring av Norge, men på 1800 tallet også som resultat av nasjonale og internasjonale vitenskapelige undersøkelser og beretninger, og ikke minst malekunsten. I dag skjer denne informasjons-spredningen gjennom ulike former for globaliserte elektroniske nettverk. Dette er en viktig form for fysisk kapital, både for offentlig og privat informasjonsspredning.

Videre ser vi hvordan sosial kapital, i form av institusjoner som verdsettelse av natur, den urgamle norske allemannretten og det opprinnelige skyssystemet, sammen med fysisk kapital, i form av et stadig økende antall ferdselsårer, har beredet grunnen for en stadig økende turistferdsel. Studien viser også hvordan bygdas regler for samarbeid og skyssystemets institusjoner utgjorde en viktig sosial kapital for sammenslutningen av skysspliktige bønder i Oldedalen og dannelsen av Oldedalen Skysslag. Og den viser hvordan gamle institusjonelle betingelser for eiendomsrett og avtaleformer, ga legitimitet til skyssretten/bruksretten i Briksdal, en skyssrett som er blitt institusjonalisert gjennom opprettholdelse av aktiviteten i Briksdal siden 1923.

Denne studien har også avdekket at skyssvirksomheten delvis har bestått som resultat av skysslagets ivaretagelse av egne interesser. Særlig har beskyttelsen av skyssretten resultert i en rekke institusjonelle endringer og tilpasninger i skysslaget. Disse endringene er resultatet av skysslagets forsøk på å bevare skyssretten og redusere transaksjonskostnader etter hvert som samfunnet har utviklet seg og skapt nye betingelser for skyssvirksomheten, noe vi blant annet ser ved dannelsen av Oldedalen Skyss AS. Skyssvirksomheten og dens institusjoner er derfor det Ostrom kaller et robust system, hvor evnen til foreta institusjonelle endringer og tilpasninger til stadig nye samfunnsendringer er sterk, og demed avgjørende for dets overlevelse. (Ostrom, 2005 : 255 – 286)

Studien viser videre at bygda har en annen viktig form for sosial kapital. Dette er de ulike typer av stabile nettverk, som bidrar til informasjonsflyt, til sosialisering og ikke minst til overlevering av ulike institusjoner mellom stadig nye generasjoner. Disse stabile nettevverkene, og interaksjonen mellom individene skaper og opprettholder en annen viktig sosial kapital i

Oldedalen, det som Ostrom kaller troverdige forpliktelser, eller i daglig tale; pålitelighet. (Ostrom/Ahn, 2009 :17-35) Alle disse nevnte formene for sosial kapital har bidratt og bidrar til den kollektive handling som skyssvirksomheten er.

Videre ser vi hvordan human og fysisk kapital i Oldedalen Skysslag har opprettholdt skyssvirksomheten i sin opprinnelige form med hest og vogn gjennom flere år, men også hvordan utviklingen av det moderne samfunn, ikke minst innen teknologi, har medført gradvise endringer i disse formene for kapital. Denne utviklingen endret produksjonsmidlene og dermed betingelsene for den tradisjonelle skyssvirksomheten. Disse endringene medførte store transaksjonskostnader i form av de ulykkene som til slutt medførte at skysslaget anskaffet en ny type fysisk kapital, og gjennomførte en omlegging til motorisert transport i Briksdalen.

Studien viser også at suksessen med den motoriserte skyssvirksomheten ikke bare skyldes omfanget av turismen i Briksdal, men også henger sammen med turistenes ulike kulturelle og humane kapital knyttet til ferdsel til fots og til ferdsel i naturen, og at dette er former for kapital som vil skape etterspørsel etter fortsatt skyssvirksomhet i Briksdal.

Avslutningsvis kan man undre seg over skyssvirksomhetens videre fremtid, ikke minst dens videre institusjonelle utvikling. Dette vil kanskje være avhengig av hva som videre skjer med landbruket i Oldedalen? Hva vil en evt. fraflytning og befolkningsendring bety for nettverksstrukturene i bygda og dermed for den sosiale interaksjonen som er avgjørende for opprettholdelsen av den sosiale kapitalen. Våren 2010 ble noen av gårdbrukerne i Oldedalen enige om etablering av en mere moderne driftsform og har gått sammen i samdrift og om bygging av fellesfjøs. Fremtiden vil vise om dette er en form for landbruksdrift som kan bidra til dannelse av og opprettholdelse av Oldedalens sosiale kapital.

Litteraturliste

Almås, Reidar, (2002); *Norges Landbrukshistorie IV. 1920 - 2000*

Fra bondesamfunn til bioindustri. Det Norske Samlaget, Oslo

Andersen, Heine/ Kaspersen, Lars B, (2000); *Klassisk og Moderne Samfundsteori*

2. Reviderte utgave. Hans Reitzels Forlag, Danmark.

Aursland, Johs (1963); *Om gamle vegar og gamal ferdsle*.

”Jul i Nordfjord 1963”, Firda Ungdomslag, Solglimt Trykkeri, Sandane

Berger, Peter L./ Luckman Thomas(1999); *Den Samfundsskapt virkelighet*,

2.utgave. 3 opplag. Nørhaven A/S Viborg, Danmark.

Berntsen, Brede/Hågvar, Sigmund, (2008); *Norsk natur – farvel?*

En illustrert historie. Unipub AS 2008.

Bourdieu, Pierre, (1995); *Distinksjonen*. En sosiologisk kritikk av dømmekraften.

Pax Forlag A/S, Oslo

Brandshaug, Ståle /Aall, Carlo/

Weinbach, Jan Erik/ Sataøen, Hogne,(2007); *Reiselivet i Sogn og Fjordane – oversyn,*

kommentarer og strategiske problemstillinger. Rapport 3.

Vestlandforskning, Høgskolen i Sogn og Fjordane

Brandt, Berit,/ Haugen, Marit S, (2005): *Farmers as tourist hosts*.

Consequences for work and identity.

Paper no 2/05. Centre for rural research, NTNU, Trondheim

Brinton, Mary C/ Nee, Victor,(2001); *The New Institutionalism in sociology*

Stanford University Press, Stanford, California.

Borchrevink, Louise Storm,(1956); *Frå ei anna tid. Folkeminne får Nordfjord.*

Norsk Folkeminnelag, Sverre Kildahls Boktrykkeri,Oslo

Christophersen, H O, (1973); *Fra allfar og kongevei.* Glimt fra gamle dagers

vandre-og reiseliv. Grøndahl og søns forlag, Oslo

Christophersen, H O, (1979); Eilert Sundt. En dikter i kjensgjerninger.

Gjøvik Trykkeri A.s. Gjøvik.

Coleman, James S,(1994); *Foundations of social theory*

The Belknap Press of Harvard University Press.

First Harvard University Press paperback edition, 1994. USA.

Dahle, Hans Kolbein, (2006); *Fjordhesten i Noreg.*

Landbruksforlaget, Tun Forlag

Dasgupta, Partha, Serageldin, Ismail, (2000); *Social Capital. A multifaceted perspective.*

The International Bank of Reconstruction and Development.

The World Bank, Washington DC 20433.

Devold, Ellen Margrete/Rui, Liv Marit

Hage, Hallstein/Nonås, Nils/Thorstensen, Cathrine (2002); *Vegvalg. Nasjonal Verneplan .*

Statens Vegvesen.

Durkheim, Emil,(1997); *The Division of Labour in Society*

With an introduction by Lewis Coser. The Free Press, New York, USA

Eide, T.O, (1959); *Turist - og reiseliv i Nordfjordbygdene i 1880 - åri.*

Nordfjord Sogelag og Firda Ungdomslag, Solglimt Trykkeri, Sandane.

Fedreheim, Elin/Sandberg, Audun (2008); *Friluftsløven og allemannsretten i et samfunn i utvikling*.(Online) Utmark - tidsskrift for utmarksforvaltning. Available at http://www.utmark.org/utgivelser/pub/2008-1/art/Fedreheim_Sandberg_Utmark_1_2008.html

Frislid; Ragnar,(1968); *Hundre år i fjellet. DNT 1868 - 1968*.

Den Norske Turistforenings Årbok 1968. Grøndal og søn.

Fürst, Elisabeth L´Orange/ Nilsen, Øystein (red),(1998); *Modernitet*.

Refleksjoner og idébrytninger. Cappelen Akademiske Forlag, Oslo.

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane,(1994); *Forvaltningsplan for Jostedalsbreen Nasjonalpark*.

Miljøvernavdelinga, Rapport nr. 3- 1994

Gilje, Nils/Grimen, Harald (1999); *Samfunnsvitenskapenes forutsetninger*.

Universitetsforlaget AS, Oslo

Gjerdåker, Brynjulf, (2002); *Norges Landbrukshistorie III. 1814 - 1920*.

Kontinuitet og modernitet. Det Norske Samlaget, Oslo.

Hanna, Susan/Folke, Carl/ Mäler, Karl- Gøran; (1997); *Rights to Nature. Ecological, Economic, Cultural, and Political Principles of Institutions for the Environment*, Island Press

Hegstad, Einar (2003); *Om eiendomsregistrering: med hovedvekt på norske forhold*.

Doctor scientiarum theses / Universitetet for miljø- og biovitenskap, Ås

Hellevik, Ottar; (1999); *Forskningsmetode i sosiologi og statsvitenskap*.

Universitetsforlaget, Oslo

Jacobsen, Jens Kristian Steen (1989); *Før reisen fant oppdagelsen, etter reisen finnes turismen.*

I OTTAR - Populærvitenskapelig tidsskrift fra Tromsø Museum, nr. 175, s. 35-48.

Jentoft, Svein, (1998); *Almenningens Komædie.*

Ad Notam, Gyndendal.Oslo

Klepp, Asbjørn, (2001); *Fra nabohjelp til nasjonal floskel, om dugnadsbegrepets skiftende betydninger.* Tidsskrift for etnologi, *DUGNAD*, 3 /4 – 2001:113 – 128

Kjøllmoen, Bjarne; (ed) (2006) *Glaciological investigations in Norway in 2006. NVE.*

Lorentzen, Håkon,(2004) *Felleskapets fundament.*

Sivilsamfunnet og individualismen. Pax Forlag.

Læg Reid, Sissel/Skorgen,Torgeir,(2006) *Hermeneutikk : en innføring.*

Spartacus, Oslo.

Lørdøen, Inge,(2005) *Soga om Nordfjord og Sunnmøre Billag. 1914 – 2004*

Nordfjord og Sunnmøre Billag.

Nielsen, Yngvar, (1874); *Reise og naturskildringer.*

Utsnitt av Den Norske Turistforenings Aarbog, 1874.

(Høgskolen i Sogn og Fjordane, Biblioteket)

Nordby, Trond,(1991); *Det moderne gjennombruddet i bondesamfunnet.*

Norge 1870-1920. Universitetsforlaget, Oslo AS

Nordborg, Lars Arne,(2001); *Aschehougs Verdenshistorie Bind 11.*

Det sterke Europa. 1815 -1870. H. Aschehoug & Co, Oslo

North, Douglass C, (1990); *Institutions, Institutional change and Economic performance*.
Cambridge University Press.

Nærings- og handelsdepartementet, (2007); *Verdifulle opplevelser*.
Regjeringens nasjonale reiselivsstrategi, (online) Available at
http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/dok/rapporter_planer/planer/2007/verdifulle-opplevelser.html?id=494395

Ostrom, Elinor (2005); *Understanding Institutional Diversity*.
University Presses of California, Columbia and Princeton.

Ostrom, E /Ahn, T K. (2009); *The Meaning of Social Capital and Its Link to Collective Action*
In *Handbook on Social Capital*, ed. Gert T. Svendsen and Gunnar L. Svendsen.
Northampton, MA: Edward Elgar

Peters, B.Guy, (2005); *Institutional Theory in Political Science*
Continuum International Publishing Group Ltd. 2 Rev ed.

Riseth, Jan Åge et al. (2004); *Bygdefolk og Naturvern* (online) Nationen. Available at
<http://www.nationen.no/meninger/Kronikk/article1276442.ece>

Robberstad, Knut,(1963); *Kløyvd Egedomsrett*.
Artikkel i Lov og Rett, Norsk Juridisk Tidsskrift, Nr. 4, 1963. Universitetsforlaget.

Rusten, Grete/Iversen, Nina M,/Hem, Leif E, (2007); *Vårønn med nye muligheter*.
Ressurs- og opplevelsesbasert verdiskapning på vestlandsbygdene.
Fagbokforlaget, Bergen.

Rusten, Grete/Pettersen, Inger Beate, (2006); *Opplevelsesnæringene i Vestlandsbygdene*
Betingelser, strategier og muligheter. SNF – rapport nr. 07/06

Rusten, Grete (red); (2004); *Verdiskaping på Vestlandet*.

SNF – rapport nr. 10/2004. Samfunns- og Næringslivsforskning AS, Bergen

Rogan, Bjarne, (1986); *Det gamle skysstellet*.

Reiseliv i Noreg frå mellomalderen til førre hundreåret. Det Norske Samlaget, Oslo

Sandberg, Audun, (1993) Property Rights To Northern Resources.

An Analytical Framework. LOS i Nord Norge Notatserie.

NORUT Samfunnsforskning AS

Sandberg, Audun, (1995); Resource - users institutions - underutilised social capital?

LOS i Nord - Norge, Notat nr. 40.

Scott, Richard W, (2001); *Institutions and Organizations. Second edition*. Foundations for

Organizational Science. SAGE Publications Inc. California 91320

Selznick, Philip, (1984); *Leadership in Administration. A Sociological Interpretation*

University of California Press, Ltd. London, England.

Silverman, David, (2000 a); *Interpreting Qualitative Data*.

Methods for Analyzing Talk, Text and Interaction,

SAGE Publications Ltd, California.

Silverman, David, (2000 b); *Doing Qualitative Research. A Practical Handbook*,

SAGE Publications Ltd, California.

Simensen, Jarle, m.fl (2001); *Aschehougs Verdenshistorie Bind 12*.

Vesten erobrer verden. 1870 – 1914. H Aschehoug & Co. Oslo.

Singsaas, Marianne, (2006) *Tindebestigersker og andre Jættekvinder. Klatring og*

kjønnsforskning nr. 3 2006, Novus forlag

Sogegruppa i Oldedalen,(2006/2007); *Sogeskriv Frå Oldedalen.*

Samling av skriftlige og muntlige fortellinger fra livet i Oldedalen.

Redigering/Trykking - Styrkår Kvame, Stryn.

Soto, Hernando de,(2001); *The Mystery of Capital. Why capitalism triumphs in the west and fails everywhere else.*

Black Swan edition. Transworld Publishers, London W5 5SA, UK.

Soupajärvi, Leena (2003); *Competing Industries and Contested Nature in Finnish Lapland*

after World War II, i Møller, Frank/ Pehkonen, Samu; (2003), Encountering the North Cultural Geography, International Relations and Northern Landscapes.

Ashgate, Aldershot, England. 203–220.

Standal, Paul,(1995); *Vegar før vegar var. I.*

Eige forlag. Volda.

Statens vegvesen i Finnmark, (1999); *Arkivkatalog 1944 – 1970*

Statsarkivet i Tromsø 1999.

Statskog, (2007) Årsrapport

Sundt, Eilert,(1976); *Om huslivet i Norge.*

Gyldendal Norske Forlag, Oslo.

Svarstad, Paul,(1981); *Innvik. Eit prestegjeld gjennom 200 år.*

Ein sparebank gjennom hundre år.

Utgjeve av Innvik Sparebank Sunnmørsposten A/S, Ålesund.

Tozer, H F,(1861); *Norway.*

i Galton, Francis; *Vacation Tourists and notes of travel in 1860*

Universitetsbiblioteket i Tromsø

Tvinnereim, Jon, (2000); *Nordfjord-identiteten er han framleis levande?*
"Jul i Nordfjord 2000". Firda Ungdomslag, Solglimt Trykkeri, Sandane.

Wadel, Cato (1991); *Feltarbeid i egen kultur*. Seek A/s

Weber, Max, (1975); *Den protestantiske etikk og kapitalismens ånd*.
Gyldendal, Oslo

Widerberg, Karin, (2001); *Historien om et kvalitativt forskningsprosjekt:*
En alternativ lærebok. Universitetsforlaget. 1. utg

Østberg, Kr.(1926) *Dugnad*. Norske Folkeskrifter nr 71.
Norges ungdomslag og studentmållaget. Oslo 1926.

Aaland, Jacob, (1973); *Nordfjord frå gamle dagar til no*. Dei einskilde bygder.
Bygdesoga. Innvik - Stryn. Band I. Solglimt Trykkeri, Sandane.

Aaland, Jacob, (1974); *Nordfjord frå gamla dagar til no*. Dei einskilde bygder.
Bygdesoga. Innvik - Stryn. Band II. Solglimt Trykkeri A.s, Sandane.

NOU 2007:13 Den nye sameretten

NOU 2007:14 Samisk naturbruk og rettssituasjon fra Hedmark til Troms

Miljøvernedepartementet;

Rundskriv Nr. ; T-3/07; Om lov om friluftslivet av 28. Juni 1957 nr. 16

Rundskriv Nr. : T-5/99 B; *Tilgjengelighet for alle.*

Rundskriv Nr. : T-6/97; *Friluftsløven*

Stortingsproposisjoner; St. prp. nr. 4 (1972-73) Om verneplan for vassdrag

Virksomheter i Oldedalen;

Oldedalen Skyss <http://www.olderdalen-skysslag.com/>

Melkevoll Bretun <http://www.melkevoll.no>

Hansa Bryggerier <http://www.olderdalen.no>

Trollbu <http://www.trollbuonline.no>

Annet;

UNWTO <http://www.unwto.org/index.php>

Direktoratet for Naturforvaltning <http://www.dirnat.no/>

Statskog <http://www.statskog.no>

Bjerknes Centre for Climate Research <http://www.bjerknes.uib.no/>

I denne oppgaven brukes Harvard System of Referencing

Vedlegg

Vedlegg I

Regelverk for Oldedalen Skysslag;

”Utskrift av laget sine lover frå den fyrste møteboka åt laget” (frå 1923)

”Den elste lovi”

§ 1. Skysslaget i Oldedalen er skipa med det fyremål å stå samla om sine krav til sams interesse i storefylgje og børtskyss for å halde uppe dei skysstakster som kan vere lønsame for turistkøyring Rustøen – Briksdal.”

§ 2. Rett til vere med i skysslaget har kvar mann med matrikulert jord i Oldedalen. Skal andre kome med i laget vert det å avgjere med stemmefleirtal i ei generalforsamling.

§ 3. Innanfor skysslaget skal veljast eit styre på 3 – tri mann som skal stå i 2 – tvo år. Likeins skal det veljast 2 – tvo revisorer som skal stå i 2 – tvo år. Ein kvar har rett til å nekte attval så lenge ein hev stode

§ 4. Børtskyssen gjeng etter tur som vanleg. Private har ikkje rett til å taka turister på vogn fyrr børtkuskane har gått med so mange som dei kan ta. I motsetning skal dei private vere plikta å leggje pengane i børtkassa. Er dei som har børtten vitande om at det kjem reisande som skal ha skyss etter den vanlege rutetid for damp -båten, så har ein den same plikt å møta upp som i rutetida.

§ 5. Skysslaget vel ein kassa -styrer for børtskyssen og ein for storefylgjekassa. Desse vert låna kvar av sine kasser etter forslag av to revisorar og godkjenning av general-forsamlinga. Dei to kassa-styrarane har kvar i si grein å ta vare på laget sine interesser på beste måte.

§ 6. Den som vil vere med i børtskyssen skal det året han vil vere med melde seg til kassastyraren innan 15.mai same året.

§ 7. Nektar nokon av skysslaget utan grunn dei påbod som vert gjeve av kassestyraren med omsyn til køyring av reisande, vert han gjort ansvarleg for det tapte av skysslaget.

§ 8. Kvar einskild av skysslaget skal vere plikta til utan å vere kravd av kassestyraren til kvar tid å levere inn sine cupongar og skysspengar eller under andre omsyn gje kassastyraren greie på kven som skal betale dersom skysskaren norkje får cupong eller pengar.

§ 9. Køyring skal gå etter tur både i storfylgje og børt so alle i skysslaget gjer so likemange turer som råd er. Hestetalet – kvar dag vert etter tilhøve sette av kassastyraren.

§ 10. Kvar mann i skysslaget plikter å halde sine køyregreider i forsvarleg stand, vert ikkje dei halde i god stand, kan laget nekte han å køyre

Fra Årsmøtet 29/9 – 1927:

§ 11. Dersom nokon innanfor skysslaget gjeng fram med brotsverk mot laget sine lovar soleis at det verkar til uorden eller skade for laget, kann han etter å vere varsla av formannen utvisast av skysslaget. Den påtala har rett til å anke saki til generalforsamling

9. Februar 1928, altså etter at skyssplikta i Norge er opphevet (1924), ble det gjort vedtak om følgende endringer i vedtektene for Oldedalen Skysslag;

§ 1. Oldedalen Skysslag er ut av dei 23 gårdbrukarane i Oldedalen samansatt lag som er skipa med det fyremål å skyssa turister Rustøen – Briksdal og retur samt å stå samla i sine krav um lønsame takstar.

§ 2. Rett til å vere med i børtskyssen har dei 23 gardbrukarane som opphavelig har halde uppe trafikken med ein hest på kvart bruk. I fall det kjem søknad um å få vere med i børtskyssen vert det å avgjera med røyste –fleirtal

§ 3. I storefylgje har kvart lem av skysslaget rett å møte med det hestetale ein ynskjer, men ikkje yver 3 hestar på kvar av dei i §1 nemde bruk. Dei som ikkje sjølve vil bruka 3 hester hev ikkje rett til å lata yver retten til andre enn dei som hev part av bruket. Vert hestetallet for stort held ein seg undan rett å redusera i forhold til turisttrafikken, soleis at dei som her hev minste skuldmark skal redusera først i forhold til hestetallet so fremt ein hev meir enn ein hest.

Vedlegg II

Regelverk for Oldedalen Skysslag;

Skysslov for Oldedalen Skysslag

7. mai 1996.

Oldedalen Skysslag har eigarane av 28 gardsbruk i Oldedalen som medlemmar

§1. Laget sitt føremål er å skyse turistar til Briksdalsbreen, verksemd som står i naturleg samband med dette og syte for at medlemane står samla i sine krav om sikker og lønsam drift.

§2. Rett til å delta i skyssen har dei opphavelige 28 gårdsbruka dei år brukaren bur fast på bruket

§3. Årsmøtet, som skal haldast innan 01.03 kvart år, er laget sitt øvste organ. Årsmøtet godkjenner laget si års-melding og reikneskap og skal velgje formann for eit år samt styremedlemmar, to varamedlemmar til styret for eitt år, to revisorar for to år slik at *ein* står på val kvart år. Revisorane er og valnemd . Ved skriftleg avrøysting tel kvar skyssrett ei stemme. Som fullmektig godkjenner ein berre familiemedlemmar som bur på bruket.

§4. Styret er samansatt av formann og to styre -medlemmer. Formannen blir valgt for eitt år, styremedlemmane for tre år slik at ein står på val kvart år. Styret er ansvarleg for laget si drift.

Styret tilset administrasjon som syter for den daglege drifta etter instruks frå styret. Styret legg fram årsmelding og kaller inn til årsmøte med 10 dagers varsel for alle medlemmane i skysslaget. Styret kaller vidare dei aktive medlemmene inn til årleg prismøte.

Styret eller minst 5 av laget sine medlemmar kan også kreve omframt årsmøte.

§5. Utbetalingsliste for 1941 skal leggjast til grunn for antall og fordeling av skyssrettane. Skyssrettar kan ikkje seljast, pantsetjast, eller leigast bort til andre enn dei som overtar, leiger eller kjøper bruket som sjølvstendig eining.

Dersom eit bruk opphøyrer som sjølvstendig driftseining, går bruket sine skyssrettar vederlagsfritt til skysslaget. Ved samanslåing av bruk beheld ein skyssrettane til det bruket som har flest rettar. Skysslaget disponerer dei unytta skyssrettane, herunder skyssrettar som ikkje vert nytta fordi brukaren ikkje bur fast på bruket. Ligg tilhøva til rette, kan desse rettane leigast ut til medlemmar eller brukarar på Yri. Leigesummen går inn i eit fond til sikring av laget.

§6. Alle medlemmar som oppfyller pkt 2, skal få skyse med det antal hestar bruket har rett til. Er det trong for fleire hestar prioriterar ein først ein hest ekstra pr bruk etter ansiennitet. Ansiennitetsliste vert oppsett etter korleis skyssrettane på dei einskilde bruka har vore nytta i perioden 1946 – 1995 og ajourført årlig i framtid. Ekstra hestar skal kkje medreknast.

§7. Årsmøtet fastset hestetall for komande sesong etter tilråding frå styret. Endring i hestetall for dei einskilde bruk skal meldast til administrasjonen innan 1. Mars.

§8. Styret pliktar å sjå til at kvart medlem i skyssen stettar krava til tryggleik både når det gjeld hest, kusk og utstyr. Dersom styret finn at dette ikkje er tilfelle, kan styret vedta at vedkommande ikkje skal kunne foreta skyssing av turistar for så lang tid som styret bestemmer.

§9. Endring i denne lova kan berre skje med 2/3 fleirtal, rekna etter antal skyssrettar og etter vedtak på lovleg innkalla årsmøte der endringsframlegg er utsendt til alle medlemmer i skysslaget.

§10. Oppløysing av skysslaget kan berre vedtakast på ordinær generalforsamling. Skal avgjerd om oppløysing vere gyldig, må minst $\frac{3}{4}$ av stemmene, rekna etter skyssrettar, vere representert på generalforsamlinga og stemme for oppløysing.

Dersom årsmøtet vedtek å oppløyse laget vert det samstundes valt eit styre på 5 medlemmer for å gjennomføre oppløysinga.

Etter at all gjeld er dekkja vert;

A Verdien av fast eigedom delt på dei einskilde skyssrettane

B Kassamedel delt på aktive deltagarar i skyssen siste tre år

Vedlegg III

Vedtekter for Oldedalen Skyss AS De vedtektene som gjelder for Oldedalen Skyss AS er følgende:

Datert Oldedalen 29.04.08

VEDTEKTER FOR OLDEDALEN SKYSS AS SELSKAPETS FIRMA

1.Selskapets firma er Oldedalen Skyss AS

2.FORRETNINGSKONTOR

Selskapets forretningskontor er i Stryn kommune.

3.SELSKAPETS VIRKSOMHET

Selskapets virksomhet er turisttransport til Briksdalsbreen og annen virksomhet som står i forbindelse med dette.

4.SELSKAPETS AKSJEKAPITAL

Selskapets aksjekapital er kr 287 000 fordelt på 41 aksjer pålydende kr. 7000

5.DAGLIG LEDER

Daglig leder tilsettes av styret. Styret kan bestemme at selskapet ikke skal ha daglig leder.

6.STYRET

Medlemmene av styret velges av generalforsamlingen, som også bestemmer om det skal velges varamedlemmer.

Selskapets styre skal ha fra 3 til 5 medlemmer etter generalforsamlingens beslutning.

Styret velger selv sin leder når denne ikke er valgt av generalforsamlingen.

Styremedlemmene tjenestegjør i tre år. Ved suppleringsvalg kan kortere tjenestetid fastsettes. Tjenestetiden regnes fra valget når noe annet ikke er bestemt. Den opphører ved avslutningen av den ordinære generalforsamlingen i det året tjenestetiden utløper. Selv om tjenestetiden er utløpt skal styremedlemmet bli stående i vervet inntil nytt medlem er valgt. Medlemmene i styret kan avsettes ved beslutning av generalforsamlingen.

Styrebehandling varsles på hensiktsmessig måte og med nødvendig frist.

Styret kan treffe beslutning når mer enn halvdel av medlemmene er til stede eller deltar i styrebehandlingen. Har noen forfall og det finnes varamedlem, skal varamedlemmet innkalles.

Styrebehandlingen ledes av styrelederen. Deltar verken styrelederen eller varalederen, velger styret en leder for styrebehandlingen.

En beslutning av styret krever at et flertall av de styremedlemmer som deltar i behandlingen av en sak har stemt for. Ved stemmelikhet gjelder det som møtelederen har stemt for.

7.GENERALFORSAMLINGEN

Gjennom generalforsamlingen utøver aksjeeierne den øverste myndigheten i selskapet. Aksjeeierne har rett til å møte i generalforsamlingen, enten selv eller ved fullmektig etter eget valg, jf. asl.§ 5-2.

Hver aksje gir én stemme. Se for øvrig asl. § 5-3.

Ordinær generalforsamling avholdes hvert år innen seks måneder etter utgangen av hvert regnskapsår.

På ordinær generalforsamling skal følgene saker behandles og avgjøres;

- Godkjenning av årsregnskapet og årsberetningen, herunder utdelingen av utbytte.
- Andre saker som etter loven eller vedtektene hører under generalforsamlingen.

Styret kan bestemme at det skal innkalles til ekstraordinær generalforsamling. Styret skal innkalle til ekstraordinær generalforsamling når revisor eller aksjeeiere som representerer minst en tidel av aksjekapitalen skriftlig krever det for å få behandlet et bestemt angitt emne. Styret skal sørge for at generalforsamlingen holdes innen en måned etter at kravet er fremsatt. Innkalling til generalforsamling skal være sendt senest en uke før møtet skal holdes. På ekstraordinær generalforsamling kan kun behandles de saker som er nevnt i innkallingen, med mindre samtlige aksjeeiere gir sitt samtykke til noe annet.

Generalforsamlingen innkalles av styret, se asl.kap.5 III

Generalforsamlingen skal holdes i Stryn kommune.

Generalforsamlingen innkalles ved skriftlig henvendelse til alle aksjeeiere med kjent adresse. Innkallingen skal angi tid og sted for møtet. Innkalling til generalforsamling skal være sendt senest en uke før møtet skal holdes. Innkallingen skal bestemt angi de saker som skal behandles på generalforsamlingen. Forslag om å endre vedtektene skal gjengis i innkallingen. Styret skal utarbeide forslag til dagsorden i samsvar med det som er bestemt i loven og vedtektene.

En aksjeeier har rett til å få behandlet spørsmål på generalforsamlingen som han eller hun melder skriftlig til styret i så god tid at det kan tas med i innkallingen. Har innkallingen allerede funnet sted, skal det sendes ut ny innkalling dersom det er minst en uke igjen til generalforsamlingen skal holdes.

Generalforsamlingen åpnes av styrets leder eller i hans fravær den generalforsamlingen velger.

Generalforsamlingen skal velge en møteleder, som ikke behøver å være aksjeeier.

En beslutning av generalforsamlingen krever flertall av de avgitte stemmer, om ikke annet er bestemt i loven eller i disse vedtektene. Står stemmetallet likt, gjelder det som møtelederen slutter seg til, også når denne ikke har stemmerett.

Ved valg eller ansettelser anses den eller de valgt som får flest stemmer.

Generalforsamlingen kan på forhånd bestemme at det skal holdes ny avstemning dersom ingen får flertall av de avgitte stemmer. Står stemmetallet likt, treffes avgjørelsen ved loddtrekning.

Beslutning om å endre vedtektene treffes av generalforsamlingen med minst to tredjedeler så vel av de avgitte stemmene som av den aksjekapital som er representert på generalforsamlingen. For enkelte beslutninger gjelder det strengere krav til flertall etter asl. §§5-19 og 5-20.

8. VILKÅR FOR Å VÆRE AKJSEIER

Vilkåret for å være aksjeeier er at aksjeeier er forpakter eller eier og er bosatt på ett av følgende bruk Oldedalen, Stryn kommune:

Gr.nr.	Br.nr	Antall retter
100	1	1
103	5	1
103	6	1
99	2	2
99	1	2
98	1	2
98	2	1
97	4	1
97	1	2
97	5	2
97	2	2
97	6	2
97	3	2
105	3	2
105	9/10	1
105	2	3
105	1	3
105	17	1
104	1	2
104	4	1
103	3	2
103	4	2
103	1	1
103	2	2
102	3	2
102	2	2
102	4	2
102	1	2
101	1	3

52

Den som ønsker å tre inn som aksjonær, må melde sin interesse for styret som skal tildele et antall aksjer som svarer til antall skyssretter. Vederlaget pr. aksje fastsettes til 2,5 ganger matematisk verdi ved siste årsoppgjør. Aksjene sin matematiske verdi blir definert som sum egenkapital delt på antall aksjer. Kostnader forbundet med inntreden, betales av aksjonæren.

Ved overdragelse eller bortforpaktning av bruk til aksjeeier som allerede har et bruk, kan antall rette ikke overstige antallet for det bruk som har flest retter av de sammenslåtte eller bortforpaktede bruk. Til like med sammenslåtte bruk regnes bruk som kjøpes opp av en brukseier, men som beholder eget gards og bruksnummer. Til like med bortforpaktning er jordleie. De aksjer som faller bort etter overstående innløses av aksjeselskapet til matematisk verdi ved siste årsoppgjør. Dersom en aksjeeier ikke lenger tilfredsstiller kravene til å være aksjonær, skal aksjen innløses av selskapet til matematisk verdi ved siste årsoppgjør.

9. OVERDRAGELSE AV AKSJER OG AKSJERS OMSETTELIGHET

Aksjene i selskapet kan ikke overdras med mindre denne følger ny eier av bruket eller selges i forbindelse med bortforpaktning. Prisen ved en slik overdragelse fastsettes til matematisk verdi ved siste årsoppgjør. Erververen av en aksje skal straks sende melding til selskapet om sitt aksjeervert. Slikt ervert av aksjer krever ikke samtykke fra selskapet. Ved opphør av

bortforpaktingsavtale, skal aksjene transporteres til brukseier. Prisen fastsettes til matematisk verdi ved siste årsoppgjør.

10.PANTSETTELSE AV AKSJENE

Aksjene i selskapet kan ikke pantsettes. Denne bestemmelsen berøre ikke en kreditors adgang til å søke dekning i aksjen. Ved tvangssalg skal aksjen innløses av selskapet til matematisk verdi.

Det nye reglementet for Skysslaget følger ikkje bare tidligere bestemmelser i skysslaget, det er også under innflytelse av bestemmelser i *LOV-1997-06-13-44; Lov om Aksjeselskaper*, og denne loven omfatter ikke samvirkeforetak (§ 1-1).

Vedlegg IV

Til
Inge Melkevoll, 6791 Oldedalen
Briksdalsbre Fjellstove, 6791 Oldedalen
Oldedalen Skyslag v/ Rune Aabrekk, 6791 Oldedalen
Stryn kommune, Tonningsgata 4, 6783 Stryn

Jostedalsbreen nasjonalpark - løyve til omlegging av sti til Briksdalsbreen

Vi viser til brev av 10.03.2005, til synfaring 02.03.2005, og til våre brev av 25.10.2004 og 28.10.2004 om utbetring av stien vidare innover frå Hesteskysplassen.

Bakgrunn

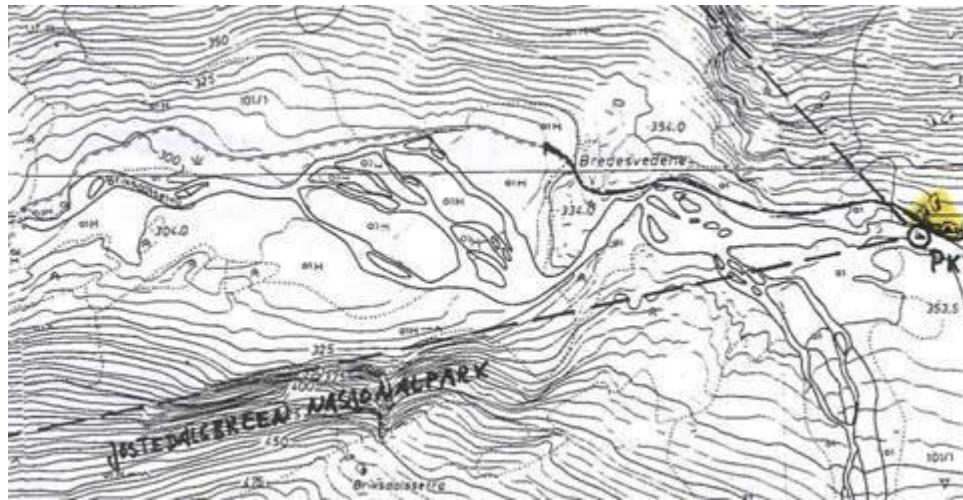
I desember 2004 gjekk eit stort steinras frå Åbreknibba og ned over stien til Briksdalsbreen, om lag 100 m innafør grensa for Jostedalsbreen nasjonalpark (sjå bilete og kart).



Raset sett frå flata ved vatnet. Ny sti kjem frå venstre i staden for midt på biletet. Foto: Per Briksdal



Raset har gått over stien, på veg inn til Briksdals-breen. Stien gjekk rett fram, ny sti vil ta av til høgre om lag der biletet er teke. Foto: Per Briksdal



Kart over området. Gult markerer dei store steinane der raset har gått over stien. Ny sti er markert med svart.

Nærare 250 000 menneske ferdast til fots på stien til Briksdalsbreen kvart år. Vegen til Briksdalsbreen vart bygt i 1927, fram til Hesteskysplassen, då brefronten gjekk til Bredesvedene like ved. Etter kvart trekte breen seg tilbake og enkel sti vart opparbeidd ettersom breen trekte seg tilbake. Det har lenge vore påtenkt å ruste opp stien innafor Bredesvedene, då stien har vore svært nedsliten slik at ein i dag nærast går i ei grøft på fleire strekningar.

Steinraset frå desember 2004 har gjort at stien må leggjast heilt om ved dei store steinane (frå tidlegare ras). I rasområdet er stien planlagt ned mot elva for å få minst mogleg terrengingrep og større avstand til raset.

For å kome fram med store nok maskiner er det planlagt å byggje stien/vegen i ei breidde på 2,5 m. Dei mange fotturistane gjer at det er naudsynt med ein brei sti. Ein vil i størst mogleg grad følgje terrenget i eksisterande trasè. Over Bredesvedene (utafor nasjonalparken) må det leggjast opp noko natursteinsmur.

Turistsesongen startar for fullt i mai, og planen er å starte arbeidet kring 1. april i år, og at det skal vere ferdig til 1. mai i år.

Verneforskrift

I Jostedalsbreen nasjonalpark er *”landskapet er verna mot alle inngrep, mellom anna oppsetjing av bygningar, gjerde og anlegg, bygging av vegar, bergverksdrift, regulering av vassdrag, graving og påfylling av masse, sprenging og boring, drenering og anna form for tørrlegging, framføring av luft- og jordleidningar, nydyrking, bakkeplanering, nyplanting, bygging av bruer og klopper, merking av stigar og løyper o.l. Opplistinga er ikkje uttømmande. Det er forbode å bryte laus stein, mineralar eller fossilar. Det same gjeld uttak av slikt materiale for sal. Uttak av stor stein eller stein i store mengder er også forbode”* (verneforskrifta pkt. IV, 1.1).

Desse reglane er likevel ikkje til hinder for at *”vedlikehald av eksisterande stiar og løyper med bruer, klopper, vardar, merking, skilt og vegvisarar o.l. er tillate”* (verneforskrifta pkt. IV, 1.2). Forvaltningsstyresmakta, eller den som får fullmakt til det kan når særlege grunnar ligg føre gje løyve til *”merking og rydding av nye stiar og løyper, og oppsetjing av skilt og vegvisarar”*.

Motorferdsel er forbode i nasjonalparken (verneforskrifta pkt. IV, 4.1)

Forvaltningsstyresmakta kan gjere unntak frå verneregane ved *”..... særlege høve når dette ikkje strir mot føremålet med vernet”* (verneforskrifta pkt. VI).

Formålet med Jostedalsbreen nasjonalpark er:

- ”å verne eit stort, variert og verdfullt breområde med tilhøyrande område frå lågland til høgfjell, med plante- og dyreliv og geologiske førekomstar i naturleg eller i det vesentlege naturleg tilstand.
- å gje høve til naturoppleving gjennom utøving av tradisjonelt friluftsliv som er lite avhengig av teknisk tilrettelegging.
- å verne om kulturminne og kulturlandskap.” (verneforskrifta pkt. III)

Vurdering

Briksdalsbreen er ein heilt spesiell turistattraksjon, og av dei mest besøkte i landet, med nærare 250 000 turistar i året. Alle som vil sjå Briksdalsbreen, må gå det siste stykket frå Hesteskysplassen (om lag 600 m i luftlinje) til fots. Dei fleste går heile vegen frå Briksdalsbreen Fjellstove der ein parkerer bilen, om lag 1,5 km i tillegg i luftlinje. Turen til Briksdalsbreen er såleis ikkje berre ”masseturisme”, men også ”massefriluftsliv”. På tross av at så mange menneske går inn til Briksdalsbreen kvart år, er naturen i området intakt; unntaket er slitasjen i sjølve stitrasèen. På fleire strekningar av stien mellom Hesteskysplassen og Briksdalsbreen (det meste ligg utafor nasjonalparken) går ein nærast i ei grøft om lag 20-30 cm djup, og det er openbert at stien treng vedlikehald, og fleire stader gjeld dette omfattande vedlikehald som inneber eit nytt inngrep.

Når det gjeld den delen av stien som ligg inne i nasjonalparken, fann vi på synfaringa 02.03.2005 at den beste løysinga i høve steinraset, er å leggje stien nedafor dei store steinane (ned mot elva), både fordi det alt i alt vil innebere minst inngrep, fordi det vil vere det tryggast med omsyn til eventuelle framtidige steinras, og fordi det vil truleg innebere minst arbeid (og dermed lågast kostnad). Men også den løysinga inneber inngrep som

- noko oppmuring (ca. 0,5 – 1 m) av stien ned mot elva der ein går rundt dei store steinane
- sprenging/fjerning av 3-4 større steinar innafor dei store steinane før ein kjem ut ved flata ved brevatnet

Det er viktig at stien som no blir bygt, får ei utforming som etter noko tid får preg av ein sti, og ikkje veg. Dette er ei utfordring når ein for å kome fram med store nok maskiner treng ei breidde på opptil 2,5 m. Det er då viktig å leggje stien slik at den ”buktar” seg i terrenget (minst mogleg i rett linje), og at den blir fint stelt til når ein trekkjer maskinene ut av området. Stien bør då gjeraststien noko smalare (1-5 – 2,0 m) med tilføring av masse som gjer det mogleg for vegetasjonen å etablere seg naturleg.

Avgjerd

På bakgrunn av det som er sagt over, gjev fylkesmannen løyve til

- å lage til ny sti med breidde på 1-5 – 2,0 m frå nasjonalparkgrensa, forbi dei store steinane like før flata ved brevatnet og ut på denne flata
- lage til ein tørrsteinsmur med høgde inntil 1 m høg ned mot elva som stien går på
- flytte dei naudsynte steinane for å få dette til
- om naudsynt sprengje 3-4 steinar innafor dei store steinane for å kunne flytte dei slik at ein får ein stitrasè inn til flata framfor brevatnet
- naudsynt motorferdsel med beltegravemaskin for å kunne utføre arbeidet

Løyvet er gjeve på vilkår av at

- løyvet gjeld ut år 2005
- inngrepa avgrensar seg til det som er strengt naudsynt
- motorferdsla avgrensar seg til det som er strengt naudsynt
- stien blir stelt fint til att i etterkant av arbeidet slik at vegetasjon kan naturleg gro inn frå sidene
- sprengt stein skal leggjast i terrenget slik at minst mogleg av dei sprengde sidene visast att i landskapet

Utanfor nasjonalparken - tilråding

Vi viser til vårt brev av 25.10.2004. Vurderingane her står ved lag etter synfaringa 02.03.2005. Vi vil understreke at som innafor nasjonalparken, er det viktig at stien som no blir bygt, får ei utforming som etter noko tid får preg av ein sti, og ikkje veg. Dette er ei utfordring når ein for å kome fram med store nok maskiner treng ei breidde på opptil 2,5 m. Det er då viktig å leggje stien slik at den ”buktar” seg i terrenget (minst mogleg i rett linje), og at den blir fint stelt til når ein trekkjer maskinene ut av området. Stien bør då gjerast noko smalare (1-5 – 2,0 m) med tilføring av masse som gjer det mogleg for vegetasjonen å etablere seg naturleg. Vi vil tilrå at ein opp frå Hesteskysplassen forbi Bredesvedene så langt som råd unngår å sprengje i fjell. Dette både for å minske inngrepa og fordi det vil vere ein føremon estetisk sett. Dette omsynet er sjølvstakt ikkje like viktig dei få plassane der det har vore sprengt tidlegare. Vi tilrår og at all sprengstein vert skjult ved at sprengstein vert lagt slik at det er dei mose- og lavgrodde sidene som syner etter at arbeidet er utført.

Tilskot

Fylkesmannen meiner at stiprosjektet fram til Briksdalsbreen er eit så viktig prosjekt, med store utfordringar i høve estetikk og landskap, at vi vil støtte prosjektet med ytterlegare kr. 20 000,- (kronertjuetusen00/00). Midlane vil bli overført til Briksdalsbre Fjellstove sin konto nr. 3770.05.00137 så snart vi eller Statens naturoppsyn Jostedalsbreen har vore på synfaring og meiner arbeidet er tilfredsstillande utført.

Klage

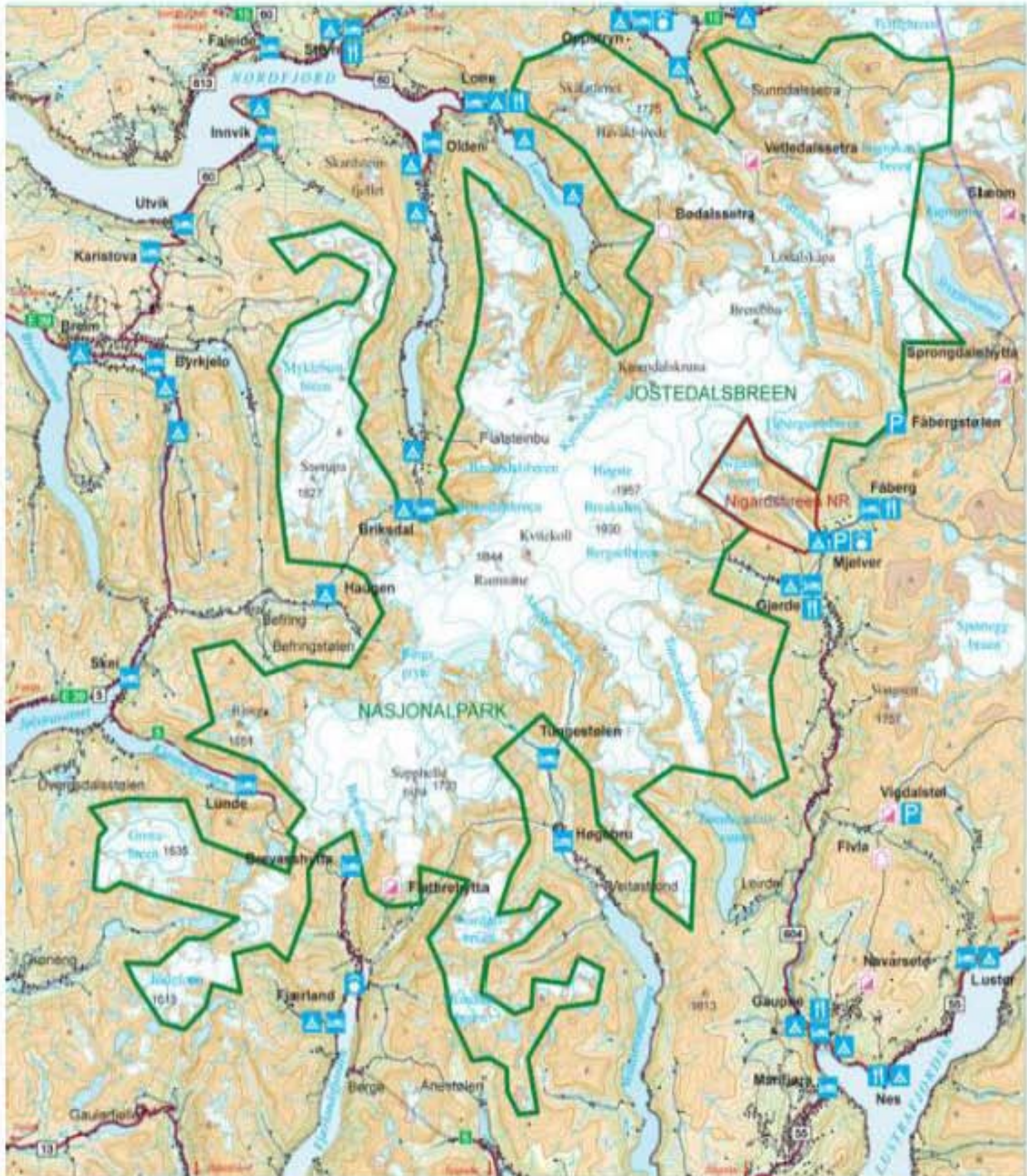
Avgjerdene i dette brevet kan klagast inn for Direktoratet for naturforvaltning av partar i saka eller andre som har rettsleg klageinteresse, med ein frist på 3 veker. Eventuell klage skal sendast til fylkesmannen, som også kan gje nærare rettleiing om klagerett og rett til å sjå saksdokument.

Med helsing

Nils Erling Yndesdal
fylkesmiljøvernssjef

Tom Dybwad
rådgivar

Vedlegg V Jostedalsbreen Nasjonalpark Kart



Vedlegg VI Oldedalen Kart

