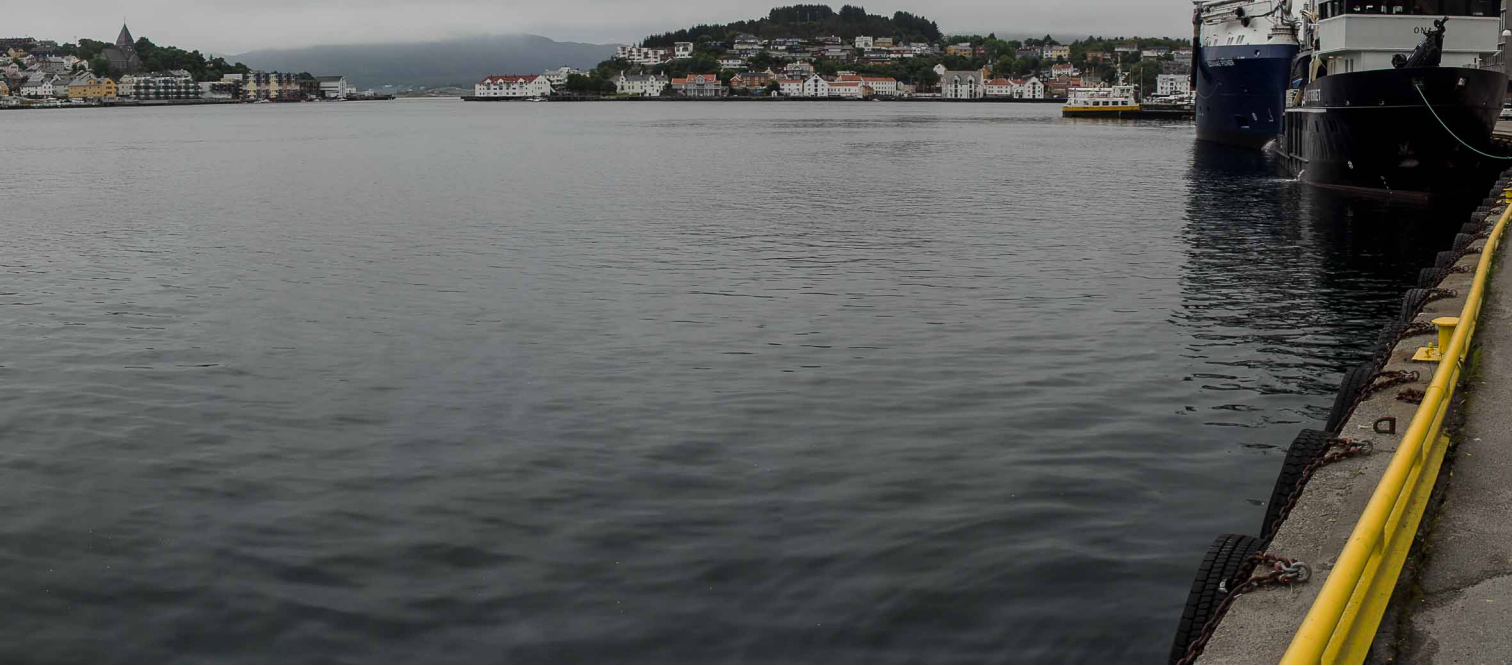


# Kristiansund &



# Farstadstranda 11.07.2016



Quellen:  
[www.wikipedia.de](http://www.wikipedia.de),  
[www.visitnorway.de](http://www.visitnorway.de),  
Rother Norwegen Mitte  
Iwanowski's Reiseführer Norwegen



## 10. Tag, Kristiansund und Farstad Strand, 11. Juli 2016

Nach gutem Frühstück mit Brötchen aus unserem Ofen, haben wir auf dem Campingplatz erst einmal unseren Amundsen startklar gemacht. Das heißt: Brauchwassertank geleert, Chemietoilette entsorgt und Frischwassertank gefüllt.

Dann parkten wir in Kristiansund auf einem größeren Parkplatz in der Nähe des sehr guten Fiskerestaurants Smia, wo wir dann auch zu Mittag Stockfisch aßen.

Kristiansund ist leider im zweiten Weltkrieg ausgebombt worden, so dass das Stadtbild nicht so attraktiv ist. Dennoch liegt der Ort verteilt auf drei Inseln, bzw. vier Stadtteilen sehr malerisch am Atlantik. Eine öffentliche Bootsverbindung, die im 20 Minuten Takt fährt, verbindet die Inseln. Wir liefen deshalb entsprechend einer Stadtführungsvorlage (wir hatten hierzu einen großen Plan am Campingplatz mitgenommen).



## Kristiansund

Kristiansund ist eine Hafenstadt und Kommune auf drei durch Brücken verbundenen Inseln im Norden der Provinz (Fylke) Møre og Romsdal in Norwegen.

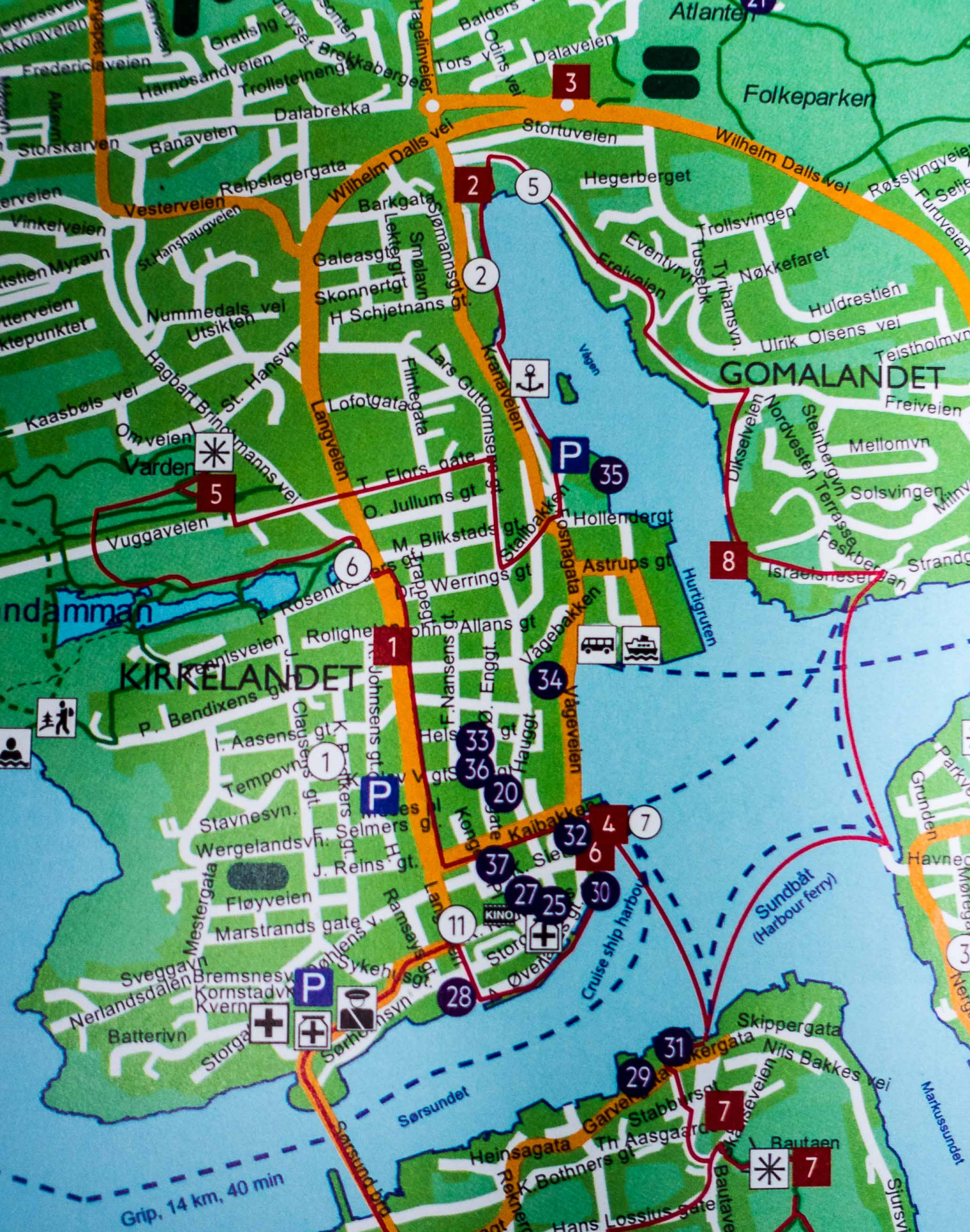
Die Stadt ist nicht zu verwechseln mit Kristiansand, der größten Stadt des Sørlandes. Deswegen wird auch oft Kristiansund N und Kristiansand S geschrieben. Die Stadt liegt ca. 190 Kilometer westlich von Trondheim an der norwegischen Küste.

Die Stadt zählt 24.457 Einwohner (Stand 30. April 2016). Wichtigster Wirtschaftszweig ist der Fischfang und dessen Verarbeitung zu Klipp- oder Stockfisch (gesalzener, getrockneter Kabeljau). Die Konservierung des Stockfisches erfolgt nur noch zum kleinen Teil im Freien auf den Felsen. Der Stockfisch wird auch heute noch hauptsächlich in die Länder Südeuropas exportiert. Neben dem Fischfang leben die Einwohner vom Schiffbau und den Erdölvorkommen vor der Küste.

Bei Ausgrabungen wurden Siedlungsplätze gefunden, die zirka 10.000 Jahre alt sind. Der Hafen wird schon seit der Steinzeit genutzt. Der Hafenort erhielt 1742 unter dem Namen Christianssund, benannt nach dem dänisch-norwegischen König Christian VI., das Stadtrecht. Zu dieser Zeit wurde mit Holz gehandelt. Der Holzhandel wurde noch im 17. Jahrhundert vom Heringshandel ersetzt. Nach dem Handel mit dem Hering kam der Handel mit Kabeljau. Ab dem Jahr 1691 begann man mit der Herstellung von Klippfisch auf den Klippen rings um die Stadt. Das Fischerdorf Grip, das 1964 nach Kristiansund eingemeindet wurde, war eine der wichtigsten Produktionsstätten für Klippfisch.

Während der Napoleonischen Kriege, als Dänemark-Norwegen mit Frankreich verbündet war, wurde Kristiansund am 8. Juli 1808 von englischen Kriegsschiffen angegriffen. Die Stadt verteidigte sich erfolgreich. Bis zum Ersten Weltkrieg gab es eine Wirtschaftsblüte, in dieser Zeit wurde der Klippfisch nach Südeuropa, vor allem nach Spanien und Portugal, exportiert, wo er unter dem Namen „Bacalao“ bekannt wurde. Die Schiffe brachten von dort als Ballast Erde mit. Mit dieser Erde wurde ein Friedhof angelegt.

Im Jahre 1941 wurde die Stadt durch deutsche Fliegerangriffe nahezu vollständig zerstört, nach dem Krieg wurde sie jedoch zum Teil im alten Stil wieder aufgebaut.



**GOMALANDET**

**KIRKELANDET**

Folkeparken

P 35

6

1

1

P

28

11

27

25

30

32

4

6

7

7

31

29

7

7

3

2

5

2

5

8

Grip, 14 km, 40 min







Eine öffentliche Bootsverbindung, die im 20 Minuten Takt fährt, verbindet die Inseln. Wir liefen deshalb entsprechend einer Stadtführungsvorlage (wir hatten hierzu einen großen Plan am Campingplatz mitgenommen). Zunächst ging es zum Hafen und wir nahmen das Boot "Sundbåten" zur Insel Innlandet. Dort ging es auf den Aussichtspunkt mit Denkmal Bautaen, eine Erinnerung an eine erfolgreiche Schlacht gegen die Engländer mit einem schön angelegten Rundweg. Man hat einen herrlichen Blick auf die Stadtteile und den Hafenerbereich und kann sich sehr gut vorstellen, wie von dort oben die englischen Schiffe erfolgreich beschossen wurden.







## DEUTSCH

14 Kilometer nordwestlich von Kristiansund liegt die Inselgruppe Grip mit insgesamt über 80 Holmen und Schären.

Wenn wir nun von Grip erzählen, denken wir hauptsächlich an die grösste Insel - Grip - und im Zusammenhang mit dieser auch Brattharskollen, einige hundert Meter entfernt, in nördlicher Richtung. Hier liegt auch der Leuchtturm, ein bekanntes und geschätztes Kennzeichen für die vielen Schiffe, die Tag und Nacht das Jahr hindurch, diese Fahrhinne passieren. Der Grip Leuchtturm wurde 1888 gebaut, und hat eine Höhe von 47 Meter.

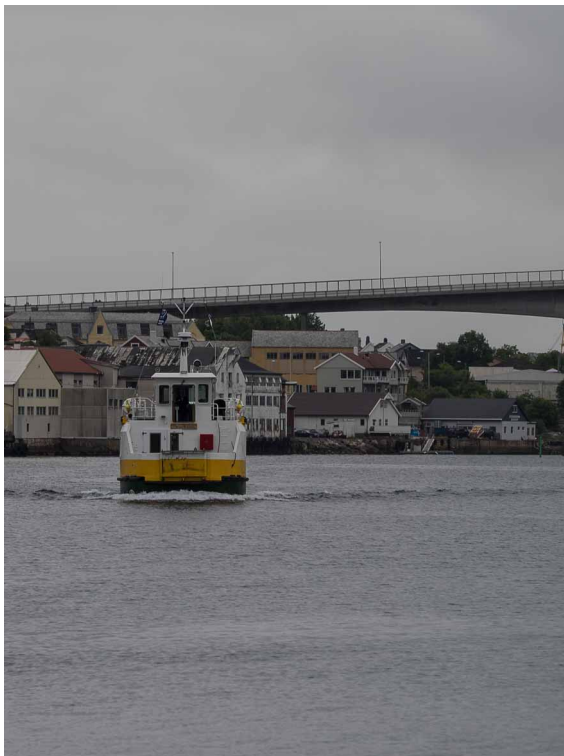
Grip hat eine lange Vergangenheit, und man weiss nicht, woher der Name Grip wirklich stammt. Mit Sicherheit weiss man jedoch, dass es der Fischreichtum im Meer war, der die ersten Bewohner nach Grip gezogen hat.

Grip war bis 1964 die kleinste Gemeinde Norwegens, gehört aber jetzt zur Stadt Kristiansund. Im Kirchenbuch können wir von zwei grossen Sturmkatastrophen lesen, die den grössten Teil der Insel zerstörte; «In der Nacht zum 28. November 1796, wurde unter einem gewaltigen Nordweststurm, ungefähr hundert Häuser von den riesigen Wellen ins Meer gerissen und drei Menschen kamen ums Leben ... ». Sieben Jahre später war das Meer wieder in wilde Aufruhr und zerstörte Häuser und Boote.

Die Kirche auf Grip hat gute und schlechte Zeiten überlebt. Auf einem Querbalken ist zu lesen, dass die Kirche 1621 erbaut wurde. Nach Untersuchungen bei späteren Ausbesserungen ist man aber überzeugt, dass die Kirche viel älter ist. In der Zeit zwischen 1470 und 1500 wurden auf den Fischerinseln Brattvar und Odden kleine Stabkirchen gebaut, und man ist der Meinung, dass die Kirche auf Grip auch im selben Zeitraum gebaut wurde. Im Sommer ist Grip ein angenehmer Ferienort für diejenigen die Ruhe und Frieden suchen. Hier kann man zwischen Tauwerk und Fischernetzen spazieren, während der frische Wind vom Meer um die Ohren braust.... (Auszug aus einer Touristenbroschüre von Grip)



## 6 Insel Grip



# SUNDBÅTEN

etabl. 1876

**KIRKELANDET**  
Laurv bydel finner du byens hovedkvarter, et museum og en gammel bygning fra 1964. I Viggen ligger byens marinebase, med bl.a. Møllemerket. Sundbåten er en av de største skipverftsmuseene.

Vest i Kirkelandet modern church is upper town centre, and Norway's only working shipyard museum. Møllemerket located in Viggen's maritime surroundings.

**INNLANDET**  
Ved Sundbåten finner du Kristiansund eldste bevarte bebyggelse med bl.a. byens første skole, hospital og kirke. Minnerommet Bastoen med flott utsikt over byen finner du på høyden. I gamlebyen ligger også galleri, restauranter og hotell.

By the Sundbåten quay you will find the oldest preserved parts of the town, with the first customs house, hospital and school. Memorial stone Bastoen gives you an excellent view of the town. The old town also welcomes you to restaurants, art gallery and hotel.

**NORDLANDET**  
Vakre Nordlandet kirke er bygget i granittstein i 1916. Gustavtor og klipper er lagt av Einarvald. Vignafjord har en av de gamleste kommunale ferier du har. På Sundbåten er det en fullstendig skulpturverksted.

Nordlandet Church was built in art nouveau style from local stone in 1916. The steved glass windows and paintings are by Einarvald Vignafjord. Here you find the only remaining glass workshop in Norway still in use. Traditional folk songs are sung daily.

**GOMA**  
Besøk Korvik Klippfiskmuseum, som ligger på Minnbygga. Antagelig er dette i Klippfiskspesies historiske fotografier og autentiske miljø. Åpent daglig om sommeren.

The Klippfisk warehouse Minnbygga has been inspected throughout the history of the Klippfisk export. Extensive exhibition of old and modern photography. Open daily in the summer.

Sightseeing og events - [www.sundbaten.no](http://www.sundbaten.no)

## 4 Sundbåten

Am 18. November 1876 nahmen daher die Sundbåten den Betrieb auf. Sie sind das älteste ununterbrochen in Betrieb befindliche öffentliche Transportmittel der Welt.



Zwischen 1917 und 1951 verkehrten diese in Form von Dampfschiffen, die ein Nachbau der berühmten amerikanischen Boote des Hudson Rivers darstellten.





Utsikten fra Wesselhaugen i ca år 1900. Foto: Ole Olsen Ranheimsæther. Fra Nordmøre Museums fotosamlinger.

- |   |  |   |  |   |                             |   |               |
|---|--|---|--|---|-----------------------------|---|---------------|
| 1 | Fengselet                                | 3 | Det gamle sykehuset<br>The first hospital<br>Das erste Krankenhaus | 4 | Wirumhuset                  | 7 | Dødeladen     |
| 2 | Wirumbrygga<br>/Arnulf Øverlands galleri |   |  | 5 | Otterleibrygga/Tahitibrygga | 8 | Tollboden     |
|   |  |   |  | 6 | Rovengården                 | 9 | Kjønnøybrygga |

## 7 Altstadt

In der Altstadt auf Innlandet, um die Anlegestelle des Sundbootes herum, liegt die älteste Bebauung der Stadt. Sie war vom Bombardement des 2. Weltkrieges nicht betroffen. Im 17. Jahrhundert entstand hier am Hafen zwischen den drei Inseln in Lille-Fosen (Kristiansund) ein kleines Wohnviertel, und dem berühmten Holzhandel ist es zu verdanken, dass der norwegische Staat hier eine Zollstation einrichtete. Von dort aus sollte der Holzhandel kontrolliert werden. Im 18. und 19. Jh. trug der Klippfischhandel zu weiterem Wachstum bei und das Viertel am Hafen mauserte sich zum ersten richtigen Stadtzentrum. Enge Straßen und Gassen, kleine und große Boots- und Netzhäuser, Speicher, Wohnhäuser und Wirtschaftsgebäude. Neben der ersten Zollstation (Trollboden, 1680-1742) lagen auch das erste Krankenhaus (1833-1877), die erste Schule (Røvergården von 1836) und das erste Rathaus der Stadt in diesem Stadtteil.

Um die ursprüngliche Altstadt mit ihren Eigenheiten noch stärker zu betonen, wurden mehrere der alten Fußwege im Viertel aufgearbeitet und wieder nutzbar gemacht. Parkflächen und andere öffentliche Flächen wurden aufgerüstet und die Fischtreppe am Platz Wessel-Allmennigen ist restauriert. Von hier aus ruderten die "Ruderkerle" Passagiere und Waren zwischen Innlandet und Kirkelandet hin und her, bis 1963 die Brücke zwischen den beiden Inseln gebaut wurde.

Die Altstadt auf Innlandet ist heute ein lebendiger und pulsierender Stadtteil, in dem die maritimen Traditionen bewahrt sind und Hand in Hand mit der Moderne weiter bestehen. Gebäude und Kulturstätten wurden restauriert und bekamen eine andere Nutzung, wobei der Respekt vor dem Traditionellen deutlich zu spüren ist. Der Stadtteil ist eine beliebte Wohngegend und ein sehr beliebter Anlaufpunkt für Besucher aus aller Welt. Im Volksmund heißt Innlandet nur Tahiti. Warum das so ist, ist nicht ganz klar, doch wahrscheinlich hängt es damit zusammen, dass die Kristiansunder seit ewigen Zeiten ihren Blick in die Welt richten und die Welt mit nach Hause gebracht haben - sie sind von Natur aus international. Und Innlandet galt schon immer als der exotischste Stadtteil von Kristiansund.







Kristiansund  
Kommune

# REINVASSDAMMEN



## Reinvassdammen

Im Jahre 1873 forderte man auf Innlandet ein eigenes Wasserwerk. Der Mangel an Wasser auf der Insel war zeitweise sehr problematisch und nicht selten musste man Wasser von Bolga bringen lassen oder von Wasserfrachtern kaufen. 1874 wurde das Wasserbassin angelegt, mit Leitungen zu Zapfpfosten an "Allmenningen" und "Allmueskolen". Schon im folgenden Jahr wurde der Damm um 4 Fuß höher gemacht und die Leitungen verlängert. Nach 1914 konnte man das Reservoir mit Wasser von Bolga füllen.

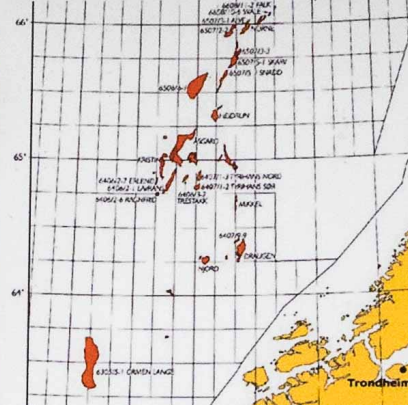
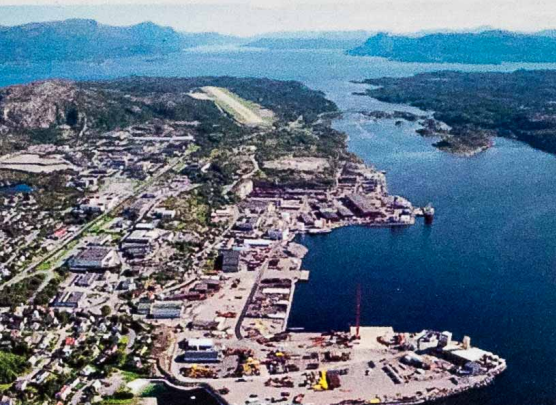
"Innlandsdammen" wurde im Volksmund zu "Reinvass" umgenannt, während ein kleiner Teich, der etwas höher in der Landschaft lag den Namen "Brannvass" bekam. Auf diese Weise wurden die Nutzungsbereiche der beiden Seen in den Namen einbezogen.

Heute sind die Seen ausgetrocknet, aber früher wurden sie fürs Baden und Schlittschuhlaufen von Kindern und Jugendlichen der Insel benutzt.









#### Viktige milepæler

- 1993** Den første plattformen – Draugen – kom på plass på Haltenbanken.  
Operatør: A/S Norske Shell
- 1995** Heidrun (plattform) Operatør: Statoil ASA
- 1997** Njord (plattform) Operatør: Norsk Hydro ASA
- 1999** Åsgård A (boreskip) Operatør: Statoil ASA
- 2000** Åsgård B (plattform) Operatør: Statoil ASA

Alle plattformene forsynes i dag fra Vestbase

### Basis der Ölindustrie

Auf Antrag der Regierung wurde Kristiansund 1975 vom Stortinget, der norwegischen Nationalversammlung, als Hauptservicebasis für die Ölbohrungsindustrie nördlich des 62 Grades vor der Küste von Møre und Trøndelag ausgewählt. Um dieses umzusetzen kaufte die Gemeinde ein Areal von 180.000 qm in Viken, das besonders für diesen Zweck geeignet ist.

1978 wurde ein Vertrag über die Zusammenarbeit der Stadt Kristiansund mit Statoil geschlossen, der in Verbindung mit dem Bau der Versorgungsbasis "Vestbase" stand und 1980 war die erste Baustufe fertig. Gleichzeitig startete man die Suche nach Öl in Haltenbanken und begann mit Bohrungen. "Vestbase" ist die größte Versorgungsbasis der Ölindustrie in Norwegen und wächst stetig. Wenn das Areal fertig ausgebaut ist, ist es etwa 400.000 qm groß.

3 Kilometer von "Vestbase" entfernt befindet sich der Kristiansund Flughafen mit der Helikopterbasis.

### Aussichtspunkt und Informationstafel auf dem Weg: Ölindustrie in Kristiansund.



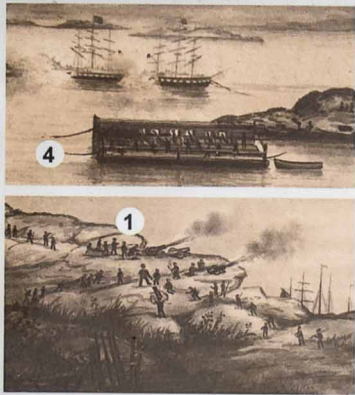








DET ENDELIGE ANSICHT PÅ KRISTIANSUND 8. JULI 1808. O. R. FOTO. ENERKJØLLET 1906



### Bautasteinen "Slaget på Christiansund red"

Bautasteinen ble reist i 1908 – ett hundre år etter "Slaget på Christiansund red." På den tiden de raste de store Napoleonskrigene i Europa, og Kristiansund var en strategisk viktig havn, også for å få kontroll på all kysttrafikk.

Den 8. juli 1808 kom to kampklare engelske fregatter, **Cygnets** og **Tartar**, gjennom Omsundet og fram til Markussundet. Målet var å erobre eller ødelegge handelsskip som lå på havna. Britene lovt å spare både folk og eiendom dersom det ikke ble åpnet ild mot dem. Kristiansund hadde kanonstillinger på flere strategiske steder i byen (se kartet), og kommandanten for det lokale forsvaret, major Bruun, svarte at det ikke var aktuelt å overgi seg. Dermed ble slaget satt i gang.

Flåtebatteriet (4) som ble dratt fra Innlandssiden og ut i Markussundet, var den viktigste årsaken til at de britiske skipene, skadet og med flere drepte og sårede, ble tvunget til å forlate byen.

Slaget vakte internasjonal oppsikt. På land var det en mann som omkom – menig Ole Hansen.

Kanonene som står her i dag, er saluttkanonene som ble benyttet under avdukingen av minnesteinen i 1908. Noen av kulene på soklene er originale fra slaget.

### The Stone Monument "The Battle of Christiansund Harbour"

The stone monument was erected in 1908- one hundred years after "The Battle of Christiansund Harbour". At the time of the battle the Napoleonic Wars were being raging in Europe, and even et that time the Port of Kristiansund was strategically important with regard to control of coastal traffic.

On July 8, 1808, two British frigates, **Cygnets** and **Tartar**, both in fighting order, passed first through Omsundet and then into Markussundet. Their objective was either to capture or damage the merchant vessels in the port. The Britons promised to spare the citizens' lives and property if they held their fire. There were gun sites strategically located in Kristiansund (see map) and the commander of the local defence, major Bruun, refused to surrender. After the ensuing battle, mainly due to the firing power of the fleet battery (4), which had been tugged from Innlandet into Markussundet, the British vessels, damaged and with many casualties and wounded on board, were forced to leave the port. The battle caused international sensation. Only one Norwegian, private Ole Hansen, lost his life.

The present canons are the ones which were used to salute when the stone monument was unveiled in 1908. Some of the cannon balls on the bases are original ones from the time of the battle.

### Der Bautastein "Die Schlacht beim Kristiansunder Hafen"

Der Bautastein wurde 1908 aufgestellt – ein hundert Jahre nach der Schlacht beim Hafen von Kristiansund. Zu der Zeit tobten die Napoleonskriege in Europa, und Kristiansund war ein strategisch wichtiger Hafen, um die Kontrolle über den Küstenverkehr zu bekommen.

Am 8. Juli 1808 kamen zwei kampfbereite englische Fregatten **Cygnets** und **Tartar** durch den Omsund und in den Markussund. Ihr Ziel war, die im Hafen liegenden Handelsschiffe zu erobern oder zerstören. Die Briten versprachen, sowohl Bevölkerung als Eigentum zu sparen, falls keine Schüsse gegen sie abgefeuert würden. Kristiansund hatte mehrere strategisch angelegte Kanonenstellungen in der Stadt ( sehen Sie die Karte), und der lokale Kommandant, Major Bruun, antwortete, dass eine Übergabe nicht in die Frage käme! Damit wurde die Schlacht in Gang gesetzt. Die Flottenbatterie (4), die von der Insel Innlandet in den Markussund hinausgeschleppt wurde, war der wichtigste Grund dafür, dass die britischen Schiffe, beschädigt und mit mehreren Getöteten und Verwundeten, dazu gezwungen waren, die Stadt zu verlassen. Die Schlacht hatte internationale Aufsicht erregt. Auf dem Land kam ein Mann ums Leben – Soldat Ole Hansen.

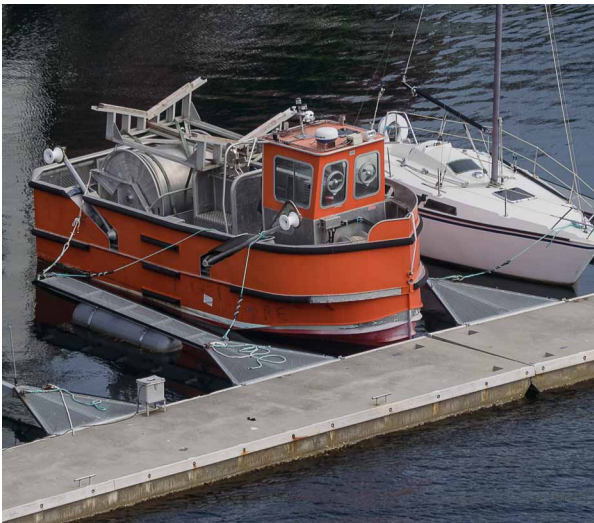
Die Kanonen die heute noch hier stehen, sind die Salut-kanonen die bei der Enthüllung des Gedenksteins 1908 benutzt wurden. Einige von den Kugeln auf den Sockeln sind original von der Schlacht.











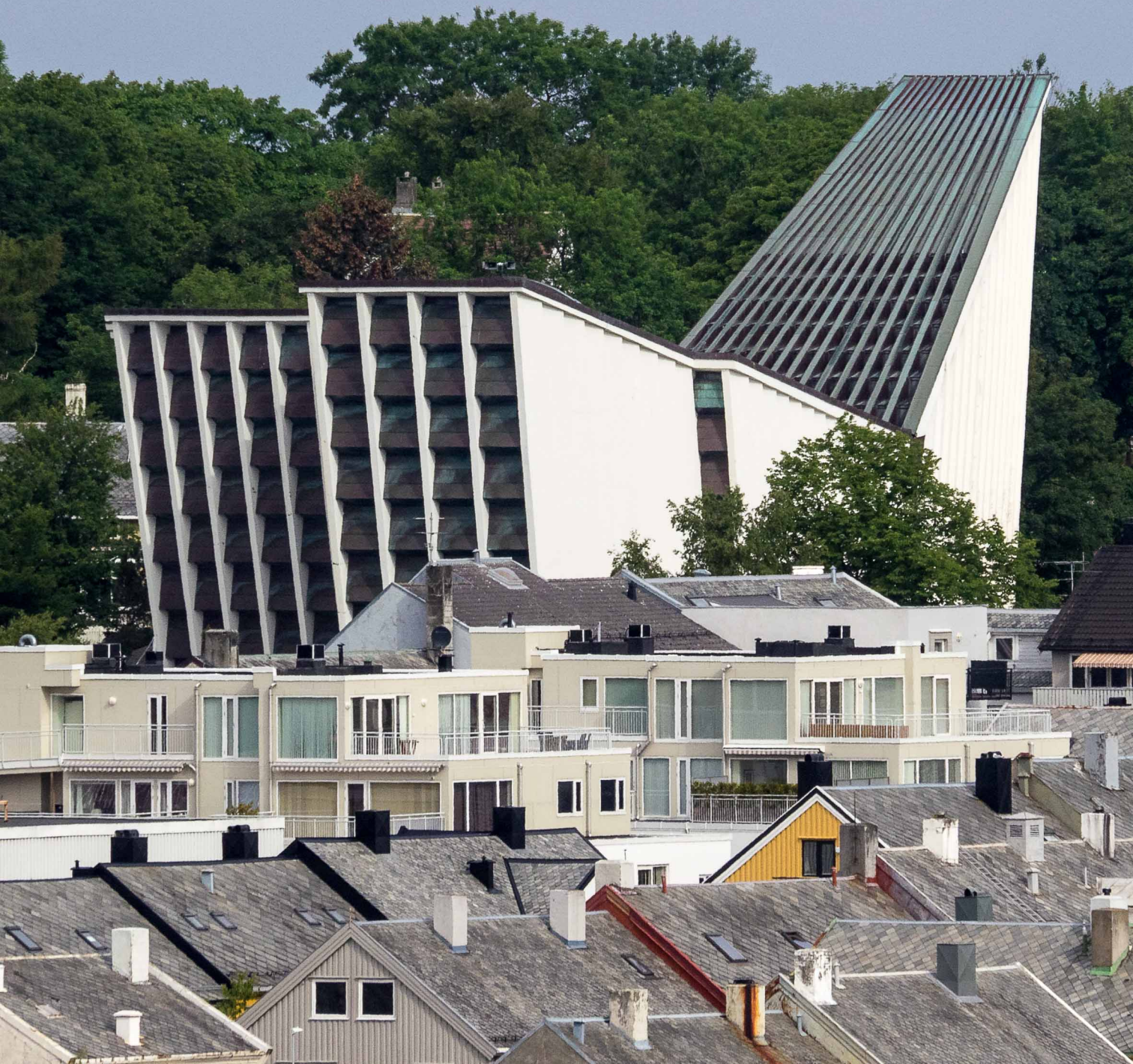


Innlandet hat schöne Wohnhäuser und wir liefen durch die Straßen und zurück über eine sehr hohe Brücke über den Fjord.





# 1 Kirklandet Kirke

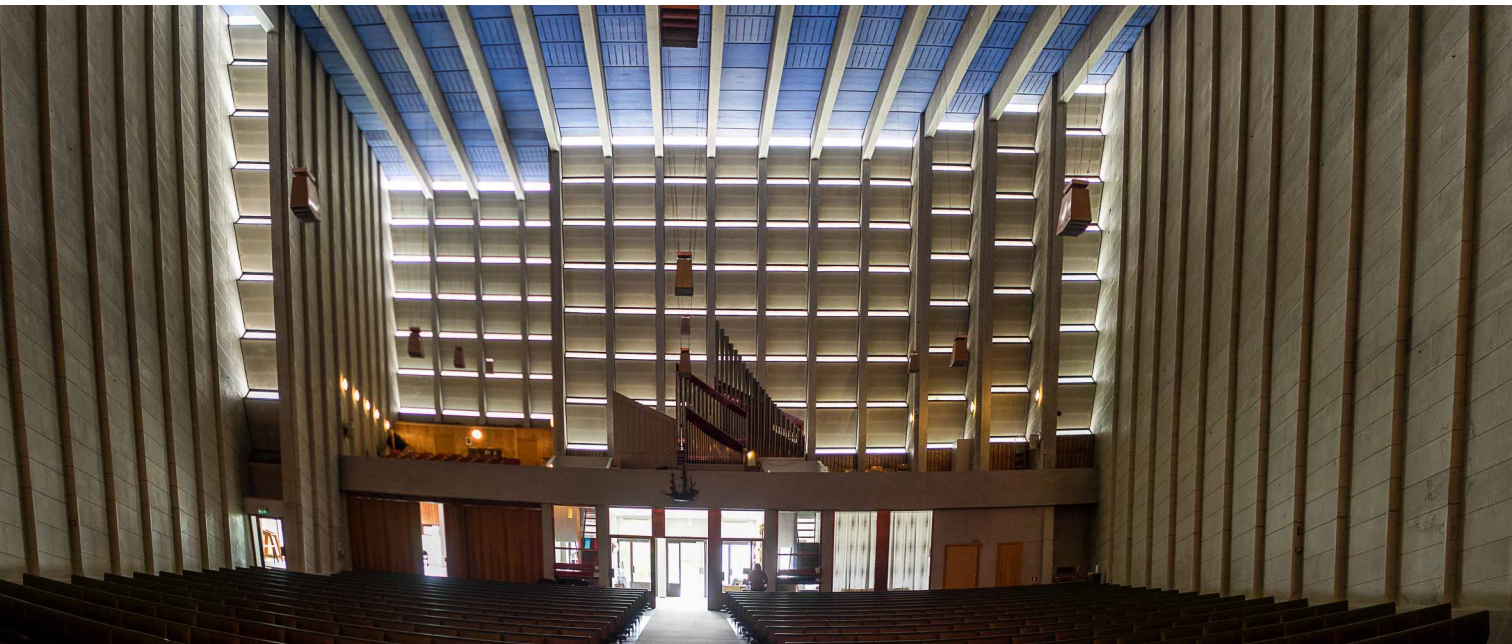
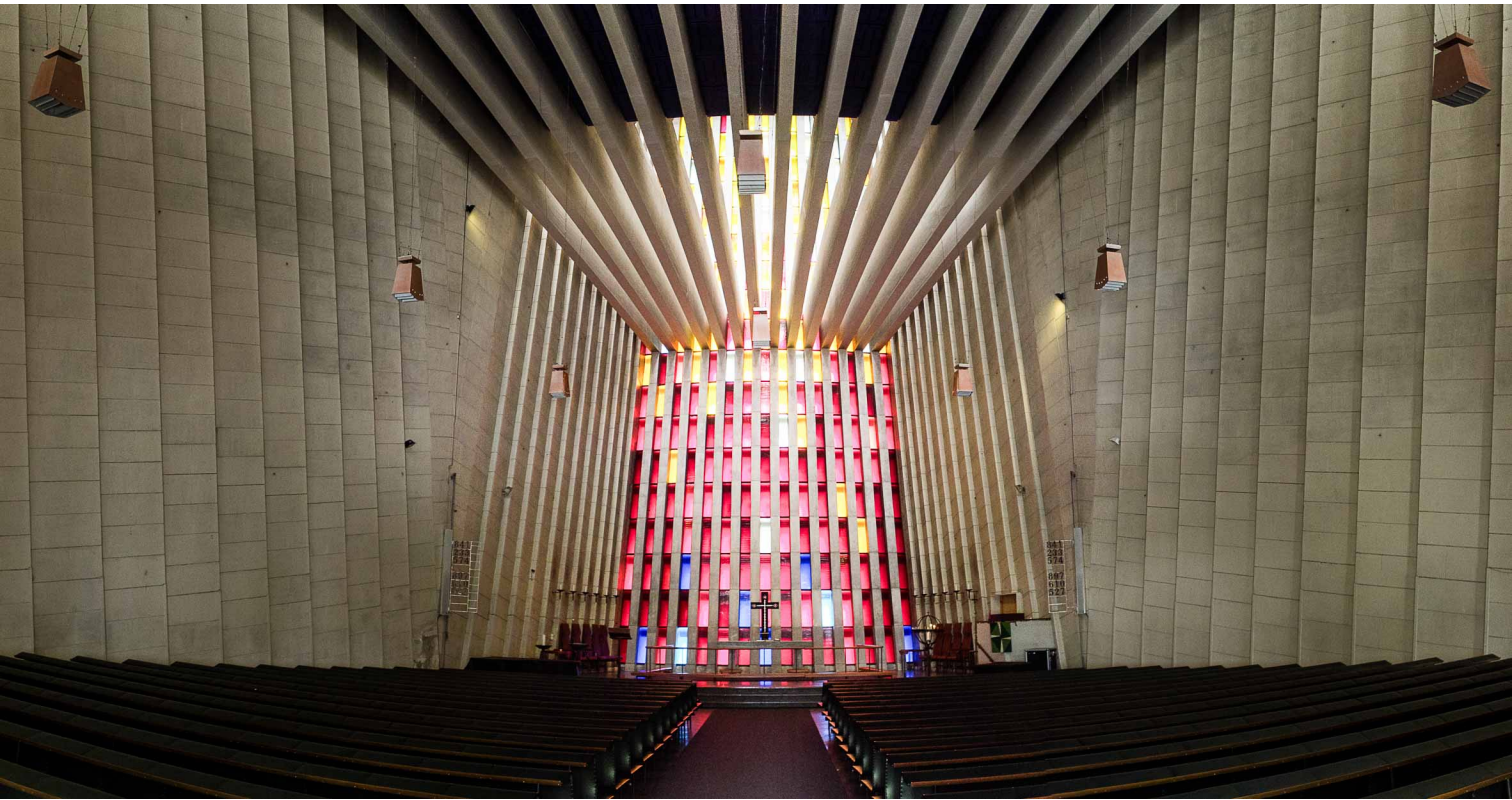


Anschließend besichtigten wir die moderne Kirche Kirklandet. Bei Sonnenschein sollen die Glasfenster sehr malerisch das Innere beleuchten, aber auch bei diesem Wetter (es war bedeckt bis regnerisch) waren wir von der Lichtstimmung beeindruckt. Ansonsten ist der Betonbau natürlich eine Geschmackssache.



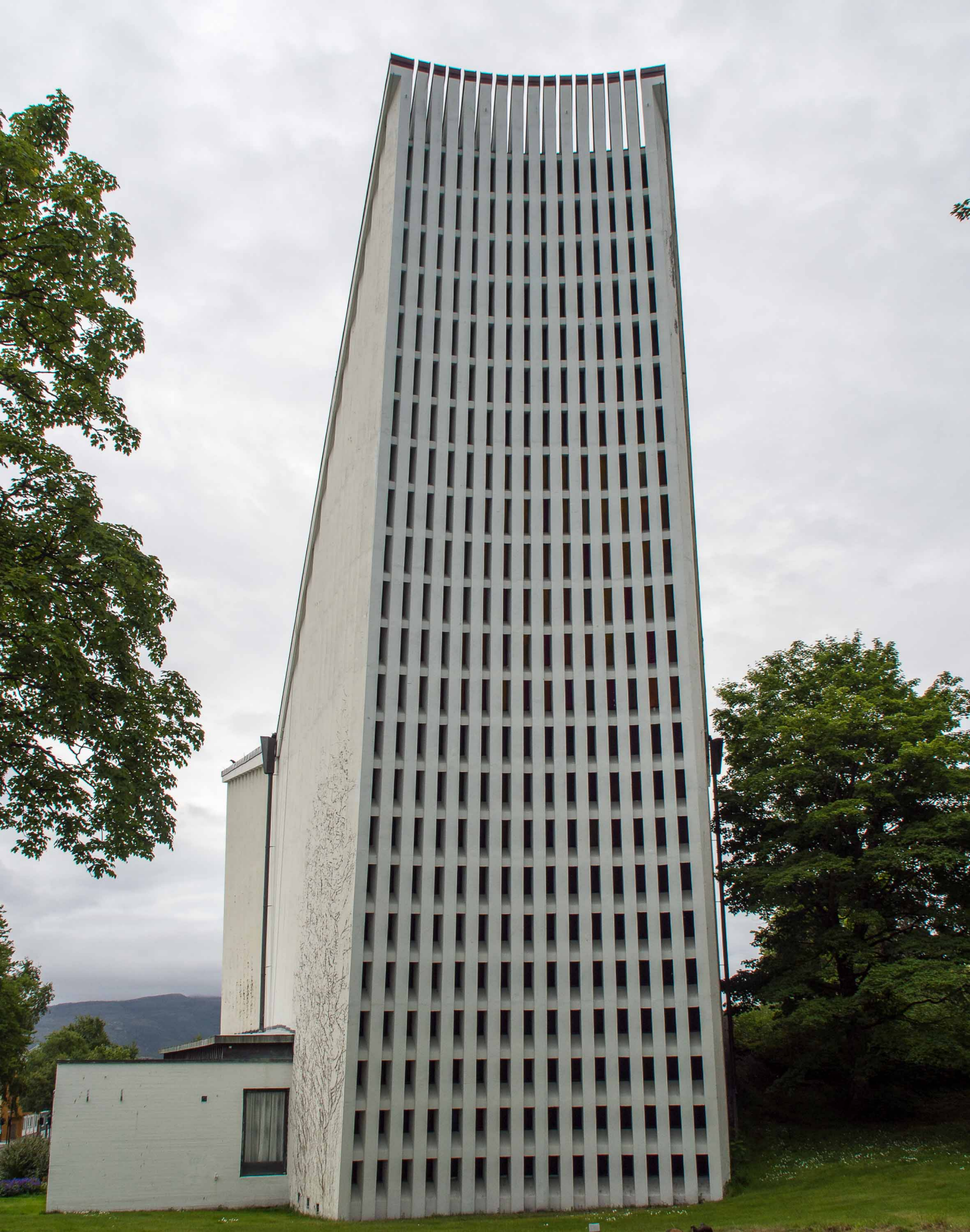
Keine Scheu vor einem Vergleich mit der fast gleichzeitig eingeweihten Eismeerkerkathedrale in Tromsø braucht die Kirklandet Kirke des Architekten Odd Østby zu haben. Für die damalige Zeit ein spektakulärer Bau, charakterisiert durch die schrägen Wände, die nach außen zu fallen scheinen. In der 30 Meter hohen Chorwand leuchten bei Sonneneinstrahlung die 320 Fenster in roten und gelben Farbtönen so auf, dass man meint, das Gotteshaus würde von Innen glühen.
















# VANNDAMMAN - KRINGSJÅ - KLUBBA


- 1 Kirkelandet kirke  
*Kirche/Church*
- 2 Vanndammen  
*Dammen/Dams*
- 3 Varden - utsiktspunkt  
*Turmbau/Tower (cairn)*
- 4 Radiomast  
*Radiomast/Radiomast*
- 5 Kirkelandet kapell  
*Kapelle/Chapel*
- 6 Klubba  
*Fischort/Fishing site*
- 7 Badeplass  
*Badeort/Swimsite*



— Turstier  
*Pfäde/Paths*

— Vannkanaler  
*Wasserinnen/  
Water Canals*

 Kristiansund kommune

 Du er her  
*Sie sind hier/You are here*

Kartmålestokk 1:2000  
0 m 100 m 200 m 300 m 400 m 500 m



Spatzen baden im Sand.

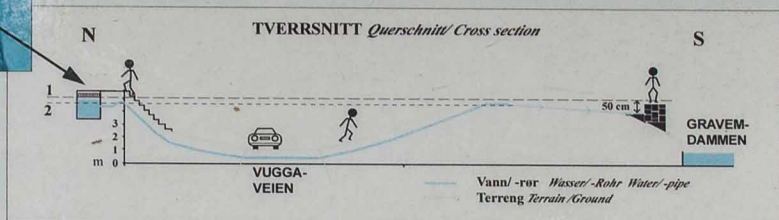


SINDELSTENEN  
CARL GUSTAF BRÄNNE  
1822 - 1895  
HÖSTEN I DEN TÄRRETTEN



Kristiansund  
kommune

## VANNRØRET UNDER VUGGA



### VANNRØRET UNDER VUGGA

*Opprinnelig byggear: 1886*

Vannkønnene samler vannet fra østre og vestre Vardefjell (bygd hhv. 1886 og 1889)

Øverst i trappa ved Vuggaveien er en samle-kum. Denne fylles når vann-nivået fra rennene kommer over ristene på kummen (nivå 1). Samlekummen er dyp for at slam skal kunne legge seg på bunnen, og et stykke oppe på veggen innvendig er et utførsels-rør.

Røret har en vannlås (det går opp første stykke i grunnen utenfor kummen). Når vann-nivået i kummen kommer høyere enn vannlåset (nivå 2), vil vannet begynne å renne nedover i røret under Vugga (sammenlign med et toalett).

Vannrørets munning på sørsida er i høyde med vannlåset på nordsida, og pga trykket (nytt vann hele tiden i kummen), vil vannet renne ut av røret og fortsette på sin vei mot Vesterdammen.

### DAS WASSERROHR UNTER VUGGA

*Ursprüngliches Baujahr: 1886*

Die Wassergräben sammeln das Wasser vom östlichen und westlichen Vardefjell (im Jahre 1886 bzw 1889 gebaut). Oben in der Treppe an Vuggaveien gibt es ein Wasserbecken, wo das Wasser aufgesammelt wird. Das Becken wird gefüllt, wenn der Wasserstand von den Wassergräben den Rost des Wasserbeckens erreicht. (Niveau 1). Das Wasserbecken ist tief, damit sich Schlamm auf den Boden legen kann. Und ein bißchen oben an der Wand drinnen gibt es ein Abflußrohr. Das Rohr, das einen Geruchverschluss hat, beugt sich ein Stückchen aufwärts im Erdboden am Wasserbecken. Wenn der Wasserstand im Wasserbecken höher als der Geruchverschluss (Niveau 2) ist, fängt das Wasser im Rohr an, abwärts unter Vugga zu fließen (mit einer Toilette zu vergleichen). Das Ende des Rohres hat auf der Südseite dieselbe Höhe wie der Geruchverschluss auf der Nordseite und wegen des Druckes (neues Wasser fließt die ganze Zeit in das Wasserbecken), wird das Wasser aus dem Rohr fließen und seinen Weg nach Vesterdammen fortsetzen.

### THE WATER PIPE UNDER VUGGA

*Original year of construction: 1886*

The canals receive and lead the water from the eastern and western Vardefjell (built in 1886, respectively 1889). At the top of the stairs by Vuggaveien is a water reservoir, which is filled when the water level from the canals reaches up to the grate of the reservoir (level 1). The reservoir is so deep that mud can be deposited at the bottom, and a bit up on the wall inside there is a drain pipe. The pipe, which has a trap, points upwards in the ground beside the reservoir. When the water level in the reservoir gets higher than the level of the trap (level 2), the water will start flowing downwards in the pipe under Vugga (could be compared to a water toilet). The end of the pipe on the south side has the same height as the trap on the north side. Because of the pressure (new water constantly coming into the reservoir), the water will flow out of the pipe and continue towards Vesterdammen.







## 5 Varden Aussichtsturm



1742



1892

# VARDEN

GAMMEL VAKTPOST OG  
UTKIKKSPASS 78 M.O.H.  
MURTÅRN BYGD 1892  
REKET 1976 OG GJENREIST 1983

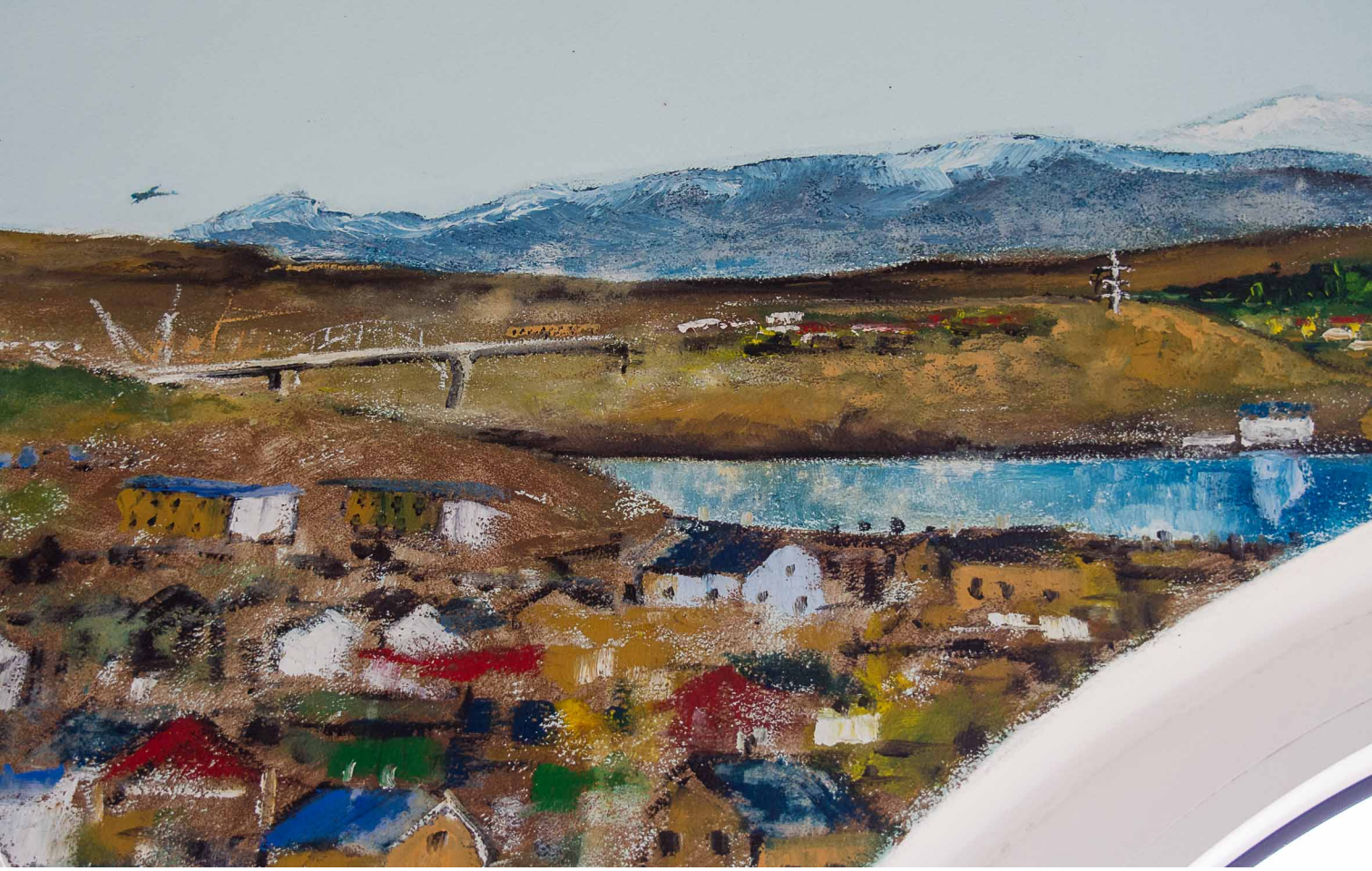
DET FØRSTE TRETÅRN  
BYGD 1801 ER GJENREIST  
I KOPI 1993





Schließlich ging es noch hoch zum Aussichtsturm Varden Utkikstårn. Der Ausblick ist sehr schön und der Turm niedlich mit Innenmalereien. Interessanterweise musste der Turm schon dreimal wieder aufgebaut werden aufgrund von Sturmschäden.











Das Mittagessen genossen wir in einem sehr guten Restaurant und wählten klassischerweise Bacalau als Gericht, dazu eine leckere Schokoladen Panna Cotta. Die Bedienung konnte leider nur schlecht Englisch und erst beim Bezahlen stellten wir gemeinsam fest, dass sie Deutsche war und es mit Deutsch doch viel einfacher bei uns gewesen wäre.







## 8 Norsk Klippfiskmuseum

Wir fahren mit dem Auto nach Gomalandet, um dort das Klippfiskmuseum zu besichtigen. Wir blieben im kostenfreien unteren Bereich und waren beeindruckt, mit welchen harten Arbeitsbedingungen damals der Fisch vornehmlich von Frauen und leider auch Kindern hergestellt wurde. D.h. auf den Klippen trocknen, stapeln und pressen, wieder trocknen, eine wochenlange mühsame Arbeit.

# Norsk Klippfiskmuseum

Ta Sundbåten til  
Norsk Klippfiskmuseum  
på Milnbrygga

Gå av på Goma (tredje stopp)  
Åpent daglig kl 12-17

Take the harbour ferry (Sundbåten)  
to the **Norwegian museum of  
Bacalhau/Bacalao** (saltmatured  
dried cod) at Gomalandet (third stop).  
Open daily 12-5 PM.

Besuchen Sie **das Norwegische  
Bacalao-Museum an Gomalandet**  
mit dem **Sundboot**. Von hieraus  
ist es die dritte Haltestelle.  
**Täglich geöffnet 12-17 Uhr.**



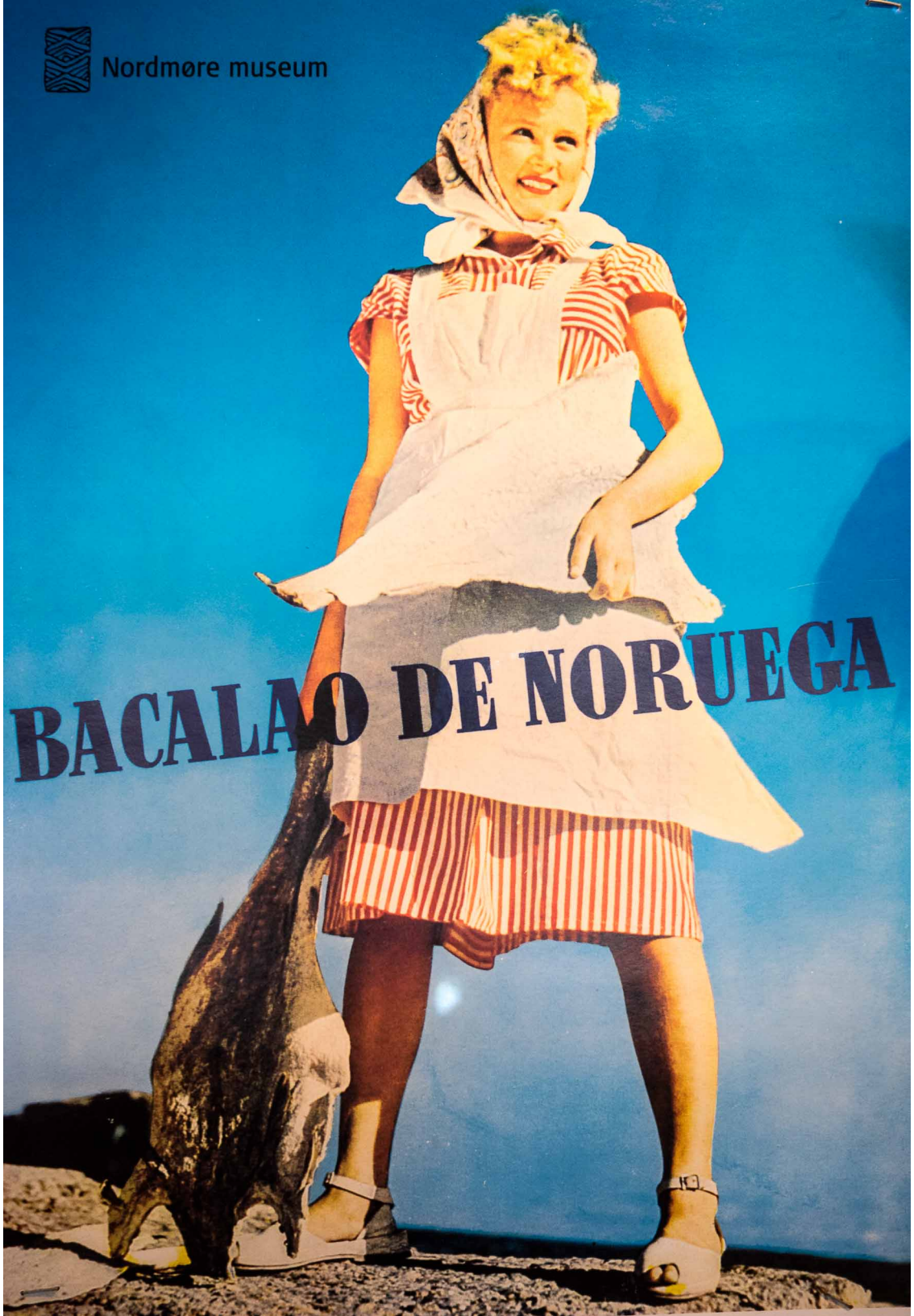
Nordmøre museum





Nordmøre museum

**BACALAO DE NORUEGA**

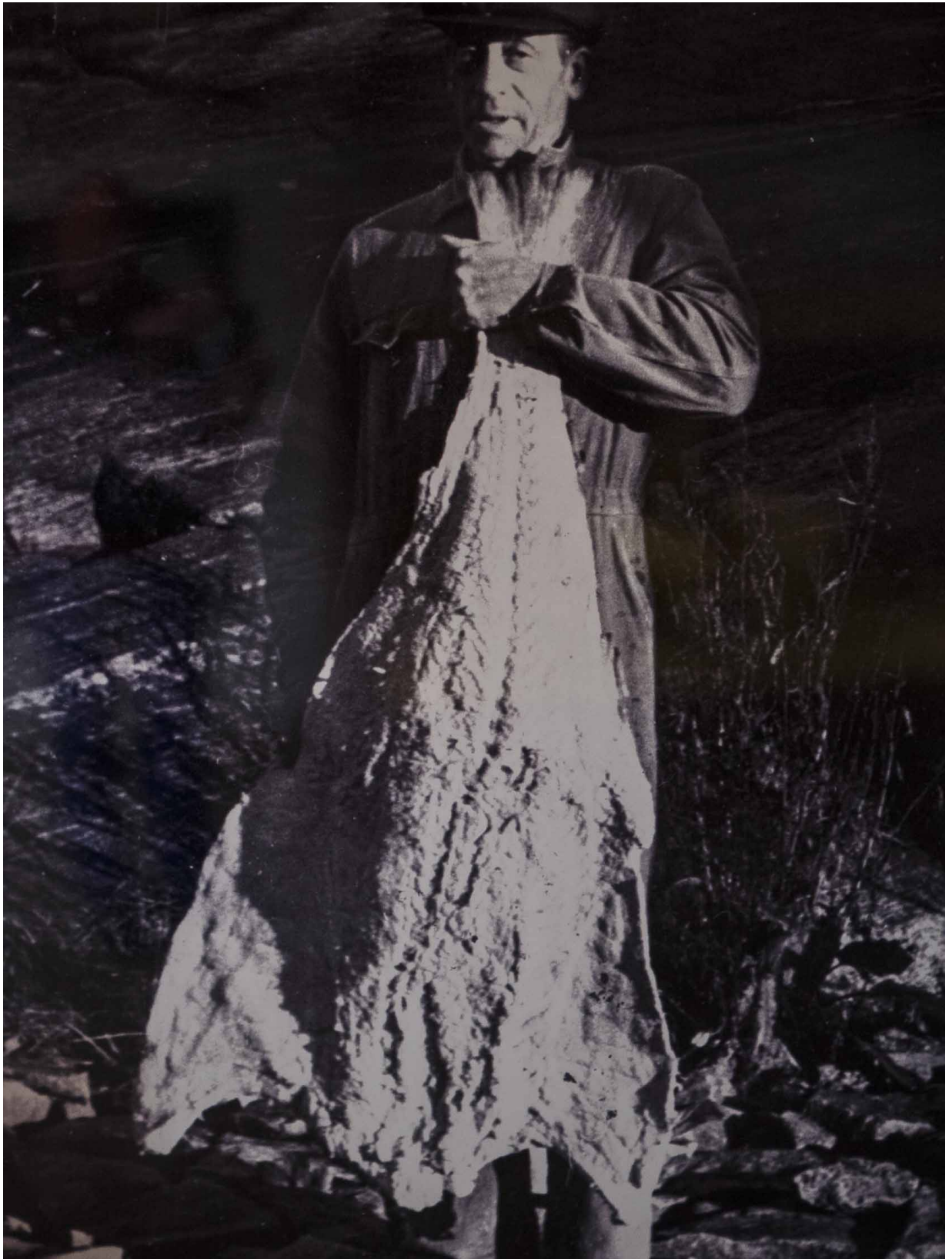






Diogo Moreira







# KLIPPFISK

**Bacalhau - Portugal, Brasil**

**Bacalao - Spania**

**Baccalá - Italia**

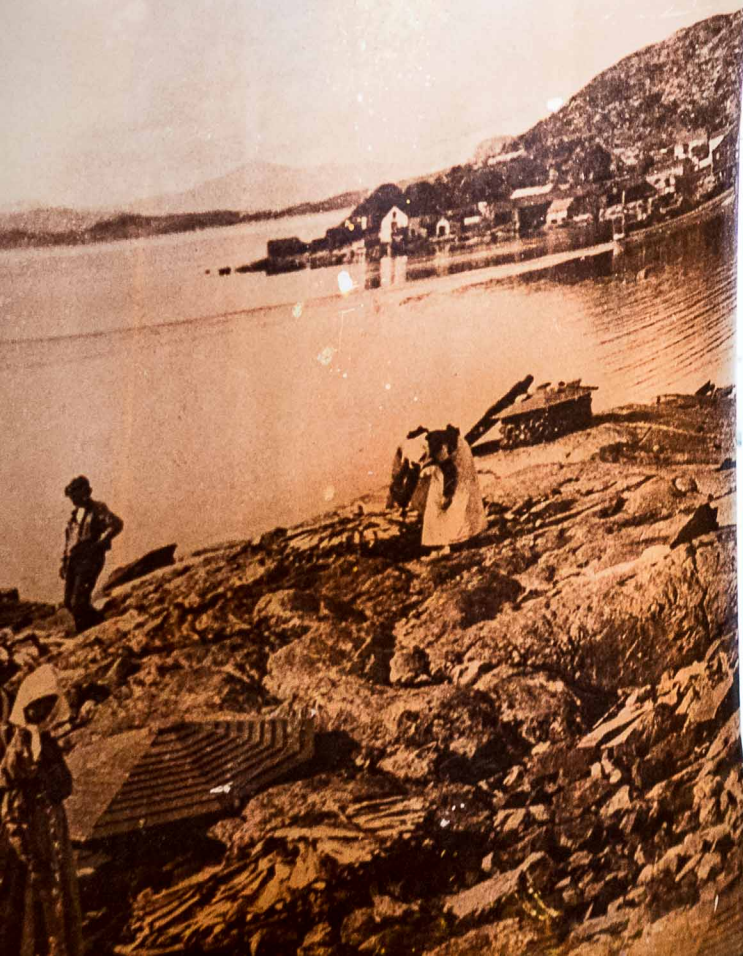
**Bakalar - Dalmatia/Kroatia**

**Bakalários - Hellas**

**Morue plate/Espagnol - Frankrike**

**Salted, dried cod/saltfish - Engelsk**





# FRAUEN AUF DEN KLIPPEN

## Tägliche Mühsal 300 Jahre hindurch

### Arbeitskleidung

Es gab wenige, die sich Gummistiefel und Regenkleidung leisten konnten. An den Füßen trug man gewöhnlich Lederstiefel mit Holzsohlen. Einige hatten das große Glück, ein Schurzleder zu besitzen, während andere versuchten, sich gegen Wasser und Kälte mit Schürze und Wollkleidung zu schützen. Die Frauen arbeiteten im Rock, was mit Sicherheit ein kaltes Vergnügen war, wenn Sturm vom Meer aufkam mit Schneegestöber und peitschendem Hagel.

### Eine Frau erzählte:

«An den 20. Februar 1939 kann ich mich erinnern, als ob es heute sei. Da wurde ich ohnmächtig, es waren die Hände, die mir so weh taten, wegen dem eiskalten Wasser – ich war wie eine Wasserleiche.»

An den Händen trugen die Wäscherinnen gestrickte Fäustlinge aus gefilterter Wolle, ansonsten gehörten zu der Ausrüstung Brett, Bürste und Stocher: «Ich hab' mir die Bürste mit einem Strick um den Leib gebunden, damit sie nicht wegtrieb. «Der Stocher» war eine lange Stange mit einem Haken dran, mit dem man den Fisch hochziehen und zum Waschen auf's Brett legen konnte.»

### Harte Arbeit

«Oh, das war furchtbar schwer! Wir mussten ja den rohen Fisch vom Kutter, der vor dem Hafen lag, an Land frachten. Das Boot war bis zum Rand voll. Erst nach 20-30 Ruderschlägen hatte es sich in Bewegung gesetzt.»

«Wir arbeiteten so hart wir konnten. Wenn du nämlich nicht richtig gearbeitet hast, ist ein anderer gekommen und hat dir die Arbeit weggenommen. Da musste man eben einfach aushalten – mehr gab es da nicht zu machen.»

Ein Mann erzählte mir «ich hab' ein Jahr lang Fisch gewaschen, und bin auf ca. 800 am Tag gekommen. Aber diese Superfrauen da, die haben nicht eher aufgehört, bis sie 1000 geschafft hatten».

Die Klippfischkaufleute verlangten, dass sie für einhundert Fische ein Großhundert (120) bekamen, eine Forderung, die selbst den gutmütigsten Wäscher zur Raserei bringen konnte.

Das Trocknen auf den Klippen war eine mühselige Arbeit, die von Januar/März bis September andauerte,

abhängig von dem Zugang zu Rohstoffen und vom Wetter. Wenn der Fisch an Land geholt worden war, sollte er gewaschen werden, bevor er gesalzen und gestapelt wurde. Nachdem er eine Weile gepresst worden war, wurde der Fisch ausgelegt, um weiter von Sonne und Wind bearbeitet zu werden. In mehreren Durchgängen wurde er getrocknet, bis er eine vollwertige Handelsware war und gelagert und für den Export fertiggemacht werden konnte.

### Ein schwieriger Prozess

Das Trocknen von Klippfisch war ein schwieriger Prozess, der mit großer Sorgfalt ausgeführt werden musste. Der Fisch, der zuerst gewaschen wurde, kam auch zuerst auf die Klippen. Er lag meist in Gruppen von 2-3 Schichten, wovon jede Schicht 2 bis 3 Mal zum Trocknen ausgelegt wurde. Wenn der Klippfischarbeiter meinte, der Fisch könne ausgelegt werden, teilte er die Arbeiter in Gruppen ein. Zwei Frauen gingen umher, um den Fisch zu lösen, während zwei andere (meist Männer) den Fisch in Booten zu denen, die ihn auslegen sollten, brachten. Es war wichtig, dass der gesamte Platz genutzt wurde.

«Es war ja meist Routinearbeit, es kam nämlich darauf an, den Fisch so weit wie der Stapel reichte, auszulegen, wir durften aber nicht zu weit gehen, die Klippen mussten ja richtig bedeckt werden.»

### «Die Sonnenweiber»

Mittags beauftragten die Klippfischarbeiter vier bis fünf routinierte Frauen, eine Runde zu machen und den Fisch aus der Sonne zu holen und in den Schatten zu legen, das waren die sogenannten «Sonnenweiber».

«Dann wurden vier Frauen ausgesucht, die in den Mittagsstunden auf den Fisch am Hang aufpassen mussten. Du Astrid, sagte der Klippfischarbeiter zu mir, du musst zur Mittlere-Klippe rübergehen und aufpassen, dass er nicht klebrig am Bauch wird. Du musst gut aufpassen! Und die Sonne hat so gebrannt, dass wir vor Hitze bald umgekommen sind. Dann mussten wir Lage nach Lage den ganzen Hang hoch und den Fisch wegtragen.»

Man konnte es ihnen richtig ansehen, dass sie «Sonnenweiber» waren - sie waren braungebrannt und trugen Kopftücher, die sie tief in die Stirn gezogen hatten, um die Augen vor der Sonne zu schützen. Sie



waren überall leicht erkennbar.

«Es kam vor, dass es regnete. Einmal hat es so fürchterlich geregnet, dass es nichts nützte, die Fische zusammenzutragen. Es hat so geschüttet, dass sie halt die ganze Klippe runtergerutscht sind. Da mussten wir sie wieder aufsammeln und neu salzen, eine komische Arbeit.»

## Frauen und Kinder

In der ganz alten Zeit bestanden die Mannschaften aus Frauen und Kindern, die so dem Hauptversorger der Familie helfen konnten, den Unterhalt für die Familie zu sichern. Man darf jedoch davon ausgehen, dass in den 30er Jahren des 20. Jh.s immer mehr Familienversorger diese Arbeiten übernahmen wegen der Arbeitslosigkeit, allein schon, wenn man in Betracht zieht, dass die Arbeitsplätze damals den männlichen Hauptversorgern vorbehalten werden sollten.

Es sieht jedoch so aus, als ob die Arbeit auf den Klippen immer noch ein Nebenerwerb war. Es gab nicht viele arbeitslose Männer, die auf den Klippen arbeiteten.

«Es trieben sich große Gruppen von Jugendlichen in Vikan umher. Die warteten nur drauf, dass die erste Last mit Fisch kam, und dann waren sie es, die sich drauf stürzten. Die Jungen wollten entweder zur See fahren oder auf den Klippen arbeiten. Nach dem Krieg allerdings nahmen sie alles andere an anstatt Arbeit auf den Klippen.»

Carl Klokseth, geboren 1874 in Vagen, Kristiansund, erzählt, dass Kinderarbeit einen großen Umfang in seiner Kindheit ausmachte. Die Löhne waren so niedrig für die Arbeiter, dass man die Jungen bereits im Alter von 10-12 Jahren auf die Klippen und an die Brücken zur Arbeit schickte. Ein Junge, der noch nicht konfirmiert war, erhielt 60 Öre am Tag. Es wurde von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends gearbeitet, die Pausen ausgenommen, die zum Essen nötig waren. Mittagspause war von 12 bis 1 Uhr. Die nicht konfirmierten Mädchen halfen auch auf den Klippen mit und hatten die gleiche Arbeitszeit, bekamen aber nur 40 Öre pro Tag.

### Lebensunterhalt

Die Klippfischproduktion trug mehr als 200 Jahre lang zum Lebensunterhalt in Kristiansund bei. Man erlangte einzigartige Fertigkeiten in der Kunst, Dorsch zu Klippfisch zu verarbeiten. Seine Qualität war so gut, dass er weltberühmt wurde. Dies ist nicht nur den vielen tüchtigen Kaufleuten der Stadt zu verdanken, sondern auch den zahlreichen Arbeitern auf den Klippen. Der steigende Umsatz führte zu Mangel an Arbeitskraft, wenn der Fisch im Frühjahr kam.

Es waren nicht nur die Erwachsenen, die an der Arbeit teilnahmen, sondern auch Kinder, nur 8-9 Jahre alt, die auf den Klippen ein gewöhnlicher Anblick waren. Es gab so viele davon, dass die Schulen den Kindern in der Saison freigegeben mussten, damit der Stadt genügend Arbeitskräfte zur Verfügung standen. Es kamen auch viele aus der

Umgebung in die Stadt in der Saison. Sie kamen aus Trøndelag, aus den Orten Nordmøres und aus Romsdal.

Die Klippfischarbeit gab den kinderreichen Familien das so bitter benötigte Geld. Es war Arbeit für alle und es ging darum, als Erster an die Klippen zu kommen. Für viele war es schwierig, Unterkunft zu finden, aber sie hatten keine allzu hohen Ansprüche. Man richtete sich ein, wo es ging, an den Brücken und in engen Dachbodenkammern. Das Essen kochte man draußen. Es herrschte eine gemütliche Stimmung unter den Einwohnern der Stadt und den «Einwanderern», man darf jedoch nicht unterschlagen, dass es hin und wieder Reibungen gab, besonders, wenn es darum ging, «um die Mädchen zu werben».

## Hektische Arbeit

Wenn der Fisch kam und damit die Saison begann, herrschte ein reges Treiben in der Stadt – der Klippfisch wurde gewaschen, getrocknet und gestapelt. Die härteste Arbeit war das Waschen des Fisches, die oft unten am Strand in eiskaltem Meerwasser erledigt wurde. Es waren meist Frauen, die diese unangenehme Arbeit machen mussten. Der sogenannte Kastenfisch, der für den Export bestimmt war, war eine auserlesene Ware, die viel Extraarbeit machte, da der Fisch zweimal getrocknet werden musste.

Der erstklassige Klippfisch war zudem vollkommen haut- und grätenfrei. Er wurde in kleine Stücke geschnitten und in den so bekannten Blechkisten verstaut. In den Lagerschuppen der Exporteure herrschte das ganze Jahr über ein lebendiges Treiben. Der Fisch musste kontrolliert, sortiert und verpackt werden. Die verschiedenen Märkte verlangten den Fisch nach ihren eigenen Bestimmungen, die natürlich bis ins kleinste Detail befolgt werden mussten. Die Arbeit in den Lagerschuppen erforderte daher sachverständige Arbeiter, die wussten, wie der Kunde die Ware haben wollte.

## Große Mannschaften

Die Klippfischproduktion war ein zentrales und traditionsreiches Gewerbe in Nordmøre. Trotz der Schwierigkeiten, die die Branche hatte, waren Ende der 30er Jahre des 20. Jh.s um die 2000 Arbeiter auf den Klippen beschäftigt.

Die Frauen wuschen den Dorsch in eiskaltem Meerwasser und benutzten dazu oft zwei Paar Wollhandschuhe. Der Lohn betrug 25 Öre für die Stunde oder, wenn im Akkord gearbeitet wurde, für das «Großhundert», d. h. 120 Fische.

Die Mannschaften wurden hauptsächlich aus der Nachbarschaft der Trockenplätze angeworben, was für den Klippfischarbeiter bedeutete, dass die Belegschaft relativ stabil war. Er nahm daher nur dann Arbeiter aus der weiteren Umgebung an, wenn er nicht genügend vor Ort hatte.

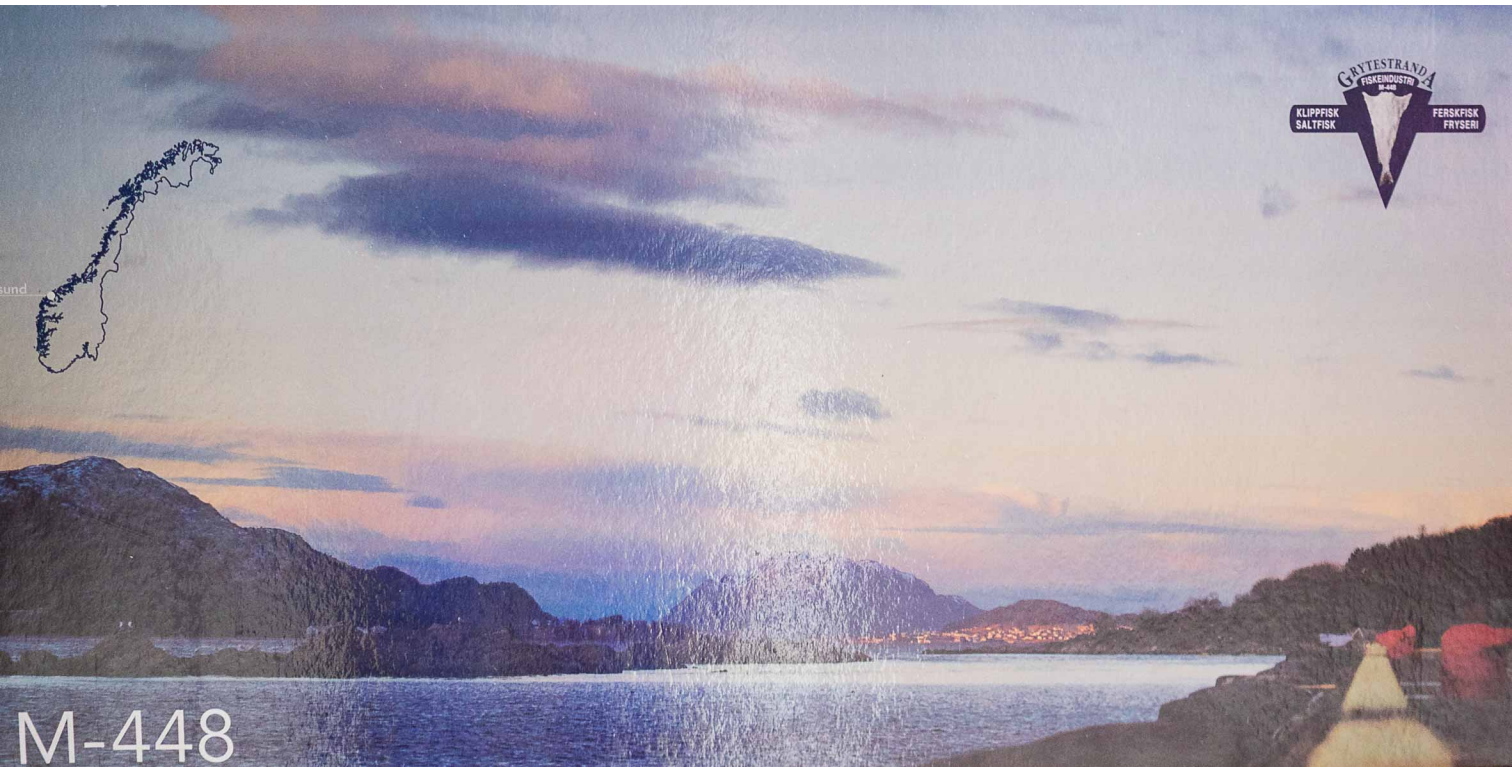






Eneret G. Sverdrup 1938.  
208



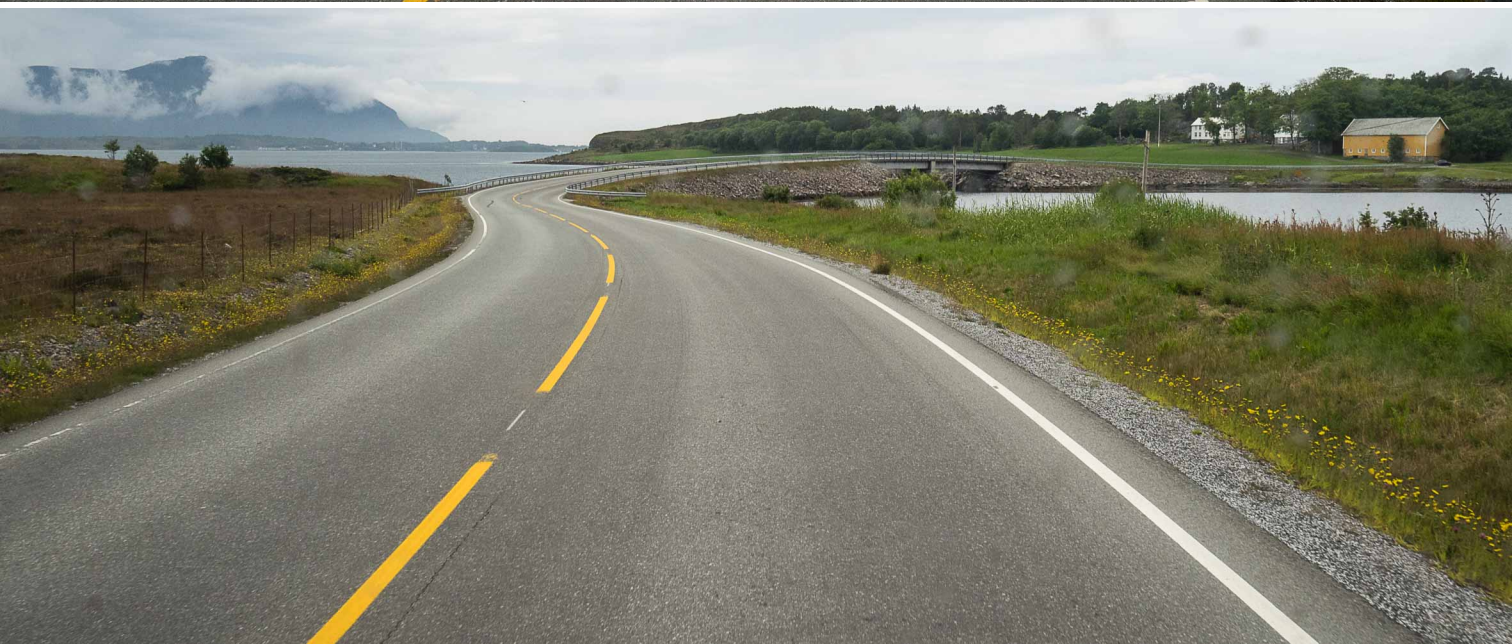


Verpackungen von Klippfisk

Den Nachmittag verbrachten wir zunächst damit, die Atlantikstraße Richtung Süden zu fahren und den berühmten Streckenabschnitt zu bestaunen, der auch in vielen Werbefilmen zu sehen ist. Dann natürlich meist bei stürmischeren Wetter und weniger Touristen in Wohnmobilen. Wir parkten und aßen mal wieder leckere Norwegische Erdbeeren und Schokoküsse.



Am 19. Dezember 2009 wurde der Atlanterhavstunnelen zwischen der Insel Averøy und Kristiansund eröffnet. Der Unterwassertunnel ersetzt die Fährverbindung zwischen Bremsnes auf Averøy und Kristiansund. Der Tunnel ist 5.727 m lang und führt bis zu 250 m unter den Meeresspiegel. Die Bauarbeiten begannen im Jahre 2006. Die Mautstation liegt am Beginn des Tunnels in der Averøy Kommune. Man fährt mit 10% Gefälle und Steigung.





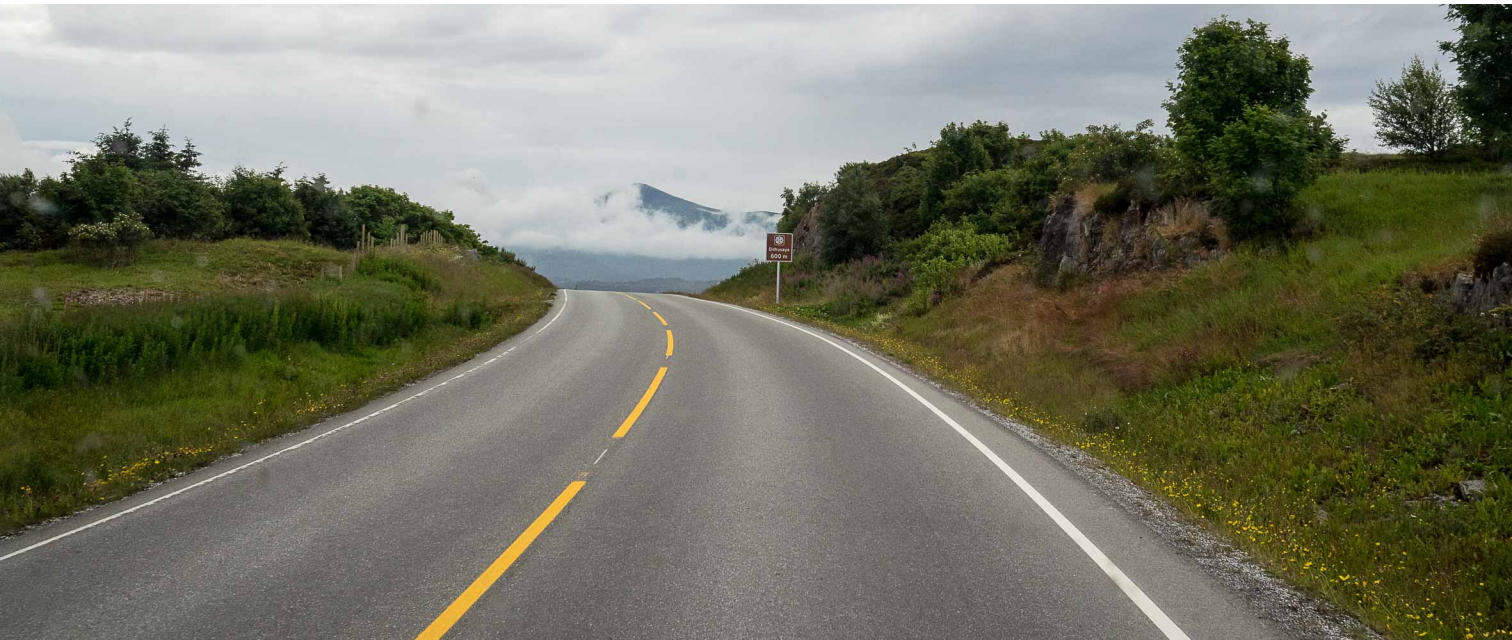
### **Atlantikstraße**

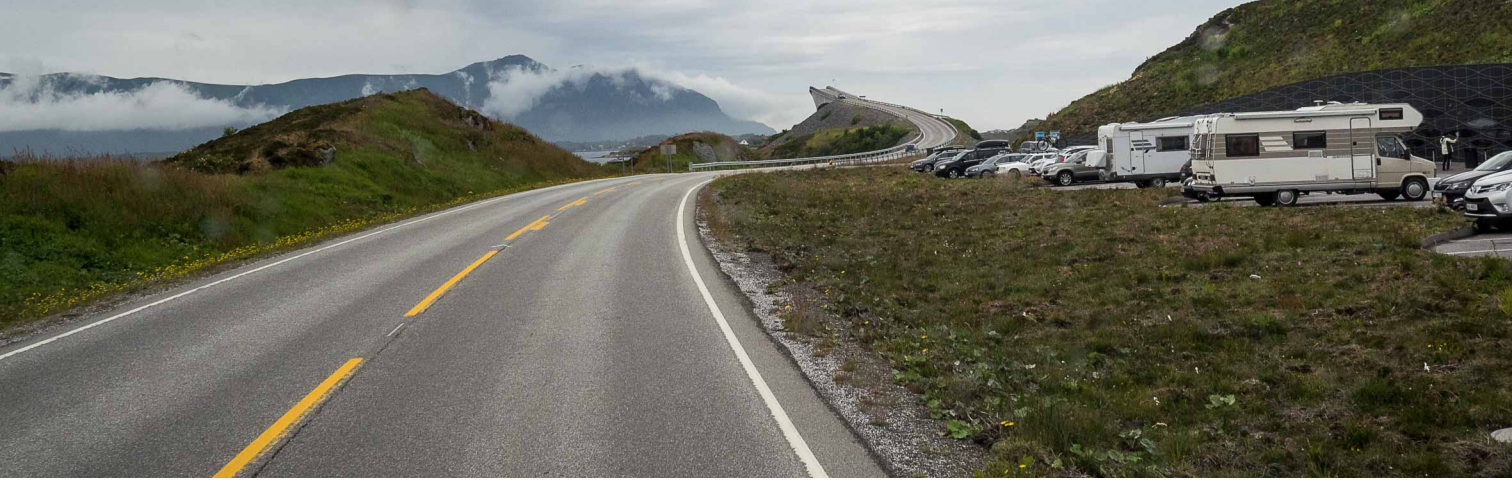
Die Atlantikstraße (norwegisch (Nynorsk) Atlanterhavsvegen) ist ein Abschnitt der norwegischen Reichsstraße 64 und liegt im Fylke Møre og Romsdal, zwischen Molde und Kristiansund.

Genau genommen umfasst die Atlantikstraße einen 8274 Meter langen Abschnitt zwischen Vevang in der Kommune Eide und dem auf einer Insel gelegenen Kårvåg in der Kommune Averøy. Durch ihren Verlauf mit acht Brücken über mehrere kleine Inseln ist sie eine Touristenattraktion, auch Einheimische fahren gerne zum Angeln dorthin.

Da die Atlantikstraße genau am Ausgang eines Fjords liegt, treten bei Tidenwechsel zwischen den einzelnen, kleinen Inseln, über die die Atlantikstraße führt, gewaltige Strömungen auf, weswegen alle Angelplätze und Aussichtsplattformen mit Absperrungen gesichert sind, um Unfälle zu vermeiden.













Wir fahren nach Farstadt, um die Rother Wandertour 21 von Strand zum Leuchtturm zu laufen. Thomas hatte die gute Idee, diese Tour erst am Abend zu machen, so dass wir uns Brote schmierten, Tee kochten und dann am Zielpunkt, am Leuchtturm mit herrlich romantischem Blick auf das Meer picknickten. Diese Wanderung ist leicht und sehr empfehlenswert, sie führt durch einen Blumentraum. Alles blühte, wir sahen sogar herrliche Orchideen, aber auch Skabiosen, gelbe Astilben und viele Blumen mehr, deren Namen wir alle gar nicht kennen. Der Leuchtturm ist klein und niedlich und wir blickten über das ruhige Meer, das ansonsten eine für die Schifffahrt recht gefährliche Passage umfasst, da es viele Klippen im Wasser gibt. Etliche Schiffe sind schon vor dieser Küste gesunken.

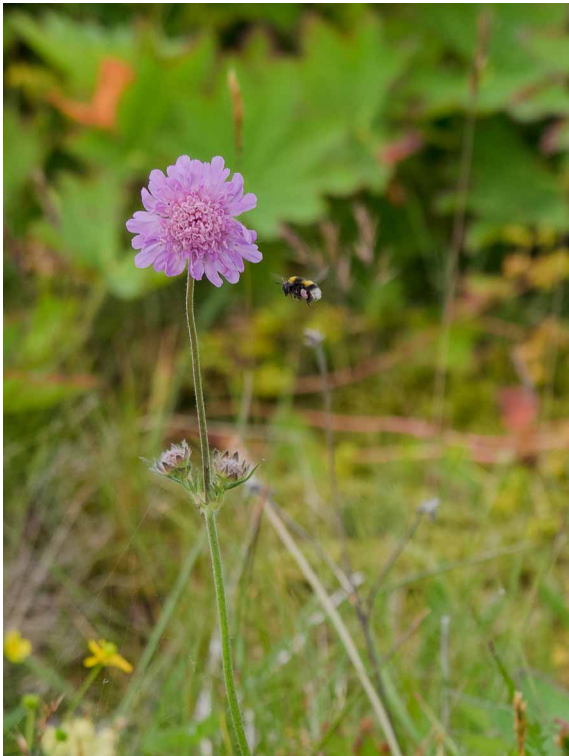


## Willkommen am Farstadstrand!

Sie betreten gerade das weltweit nördlichste Sanddünengebiet der südlichen Form. Das Gebiet steht unter Naturschutz - es ist wichtig, dass dem Strandabschnitt die gebotene Rücksicht entgegengebracht wird.

Der Farstadstrand ist einer der schönsten Sandstrände in der Umgebung und darf zum Baden und Wandern genutzt werden. Ein Kulturlehrpfad vom Strand zum Leuchtturm gibt einen Einblick in die reichhaltige lokale Kulturgeschichte. Unter Naturschutz gestellt ist ein Meeresstrandabschnitt mit der zugehörigen Pflanzengesellschaft und Landschaftsform, dem Vogel- und übrigen Tierleben. Jegliche Vegetation auf dem Land und im Meer bzw. in Flussläufen ist gegen Beschädigung aller Art geschützt. Nehmen Sie bitte Rücksicht auf das Pflanzen- und Tierleben.









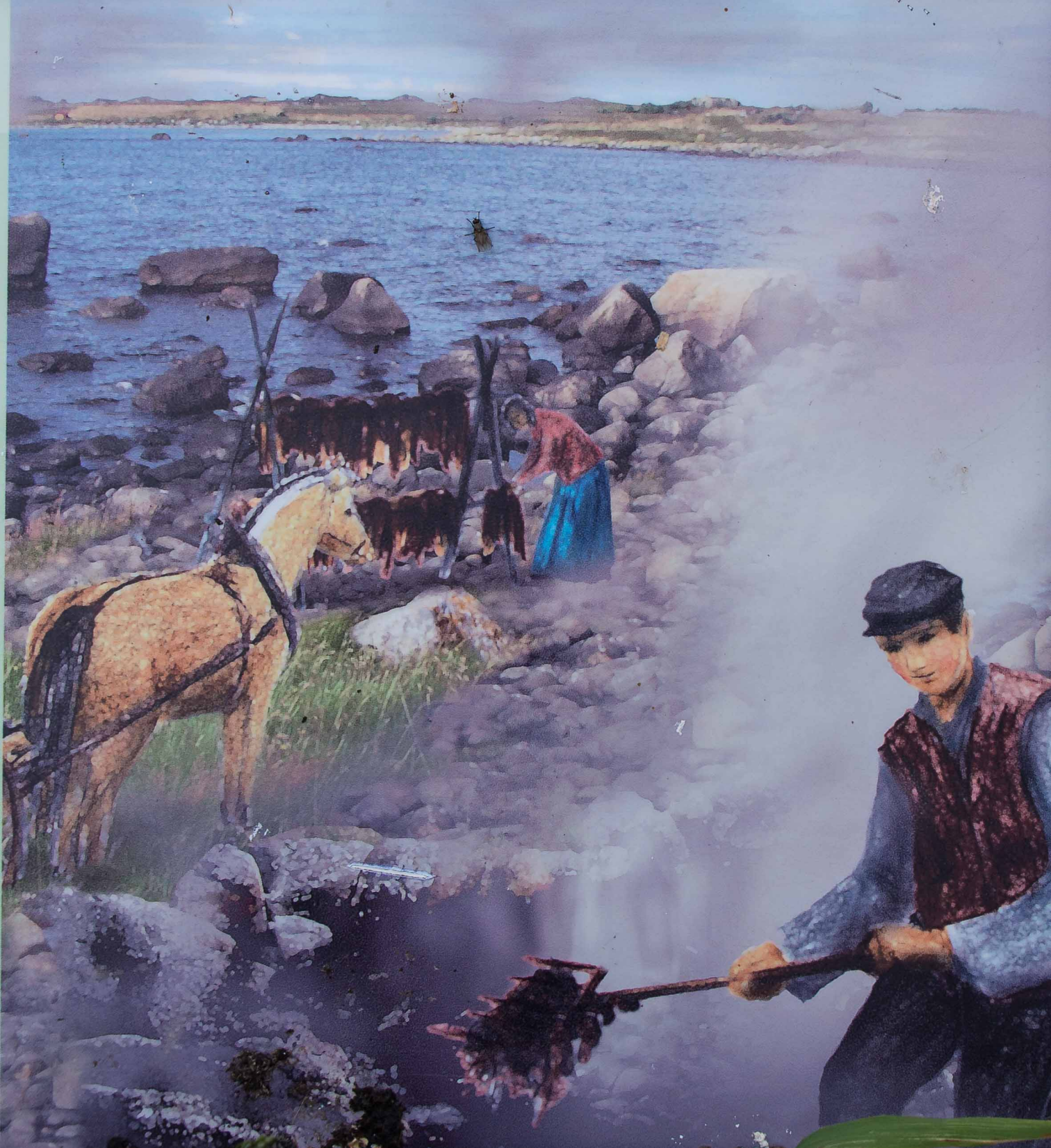












## Viktige årstall

### Første brenneperiode:

- 1732 kapellan Lars Barhow på Veøya fikk smuglet en halv tønne tangaske med en skotsk skipper til England.
- 1741 den første glasshytta etablert på Nøstetangen ved Hokksund
- 1757 aske for første gang eksportert fra Kristiansund.
- 1775 eksport fra Molde starta med 11 tonn aske til Christiania.
- 1781 askebrenning var etablert som egen næring.
- 1800 den registrerte askeeksporten fra Molde like stor som utførsel av trelast.
- 1808 en franskmann klarte å framstille soda frå kok salt og den første brenneperioden var over.

### Andre brenneperiode:

- 1870 brenningen tatt opp igjen for fullt for å framstille jod av tareaske. Flere jod-fabrikker etablert, både i Kristiansund, Trondheim og Bergen.
- 1880 stor omsetning av tareaske langs hele kysten, og det røyk fra taregruer langs kysten fra Lista i sør til Folla i nord, senere også lenger nord.
- 1908 den norske eksporten av aske på 2,4 millioner kg og 13.600 kg jod.
- 1930 på slutten av 30-tallet var det brått slutt på tarte brenninga da en i Chile tok til å framstille jod billigere og enklere fra store, naturlige saltpeter forekomster.

Kilde: Romsdalsmuseets årbok 1996 – Terje Thingvold og Styrkår Farstad



## Die Gewinnung von Seetangasche – ein wichtiger Erwerbszweig

Seit Menschengedenken wird in Norwegen Blasentang als Viehfutter und Dünger genutzt. Die Gewinnung von Seetangasche durch Verbrennen ist ein alter Erwerbszweig an der Küste. Die erste Periode der Ascheerzeugung dauerte von Anfang des 18. bis Anfang des 19. Jh. Tangasche war ein wichtiger Rohstoff bei der Soda- und Glasherstellung und wurde auch nach England exportiert. Der Rauch aus dem Tangmeiler stank furchtbar, und wenn der Südostwind ihn über das Meer führte, fürchteten die Fischer, dass der Geruch die Fische von der Küste vor Romsdal verjagte.

Die Blütezeit der Braunalgenutzung währte von 1870 bis 1930 und stand mit der Jodgewinnung im Zusammenhang. Manche Familien verdienten an der Tangbearbeitung mehr als am Fischfang. Das Verbrennen von Seetang erfordert

Können und Erfahrung. Um eine möglichst jodreiche Asche zu erhalten, musste der Tang im Tangmeiler verbrannt werden. Der Preis, den man erzielen konnte, richtete sich nach Qualität und Jodgehalt der Asche.

Die Glasbläserei war neu in Norwegen; die notwendigen Kenntnisse mussten aus dem Ausland beschafft werden. Mitte des 18. Jh. schickte die „Norske Kompani“ den Norweger Morten Wærn nach England und Frankreich mit dem Auftrag, Glashütten auszuspionieren. Nach einer dramatischen Reise, die ihm unter anderem einen Gefängnisaufenthalt in London bescherte, kehrte Wærn nach Norwegen zurück. Er hatte den Auftrag mit Erfolg ausgeführt.















## Das große Hügelgrab auf Nordneset

Entlang des Pfades nach Nordneset stößt man auf mehrere Hügelgräber. Die meisten sind relativ klein und teils schwer zu entdecken. Die Grabstandorte befinden sich jedoch stets auf Bergkuppen oder anderweitigen Flächen mit weitem Blick über das Meer.

Auf dem Höhenzug vor Ihnen liegen Reste eines sehr großen Hügelgrabes, das einen Durchmesser von 20 Metern und eine Höhe von 2-2,5 Metern aufweist. Der Bau derartiger Grabdenkmäler erforderte ein beträchtliches Engagement. Er musste organisiert und beaufsichtigt werden, so dass man davon ausgehen kann, dass die in der Grabstätte beerdigte(n) Person(en) einen hohen sozialen Status innehatten.

### Wie alt ist das Hügelgrab?

Aus dem großen Hügelgrab sind keinerlei Funde bekannt. Daher können wir das Alter des Grabes nicht mit Sicherheit bestimmen. Größe, Baumaterial und Lage des Grabes deuten jedoch darauf hin, dass es vermutlich aus der älteren Bronzezeit stammt und somit etwa 3.000-3.500 Jahre alt ist.

Die Hügelgräber von Nordneset sind gemäß dem norwegischen Kulturdenkmalgesetz geschützt. Eingriffe an Kulturdenkmälern oder deren Zerstörung sind mit Strafe bedroht.

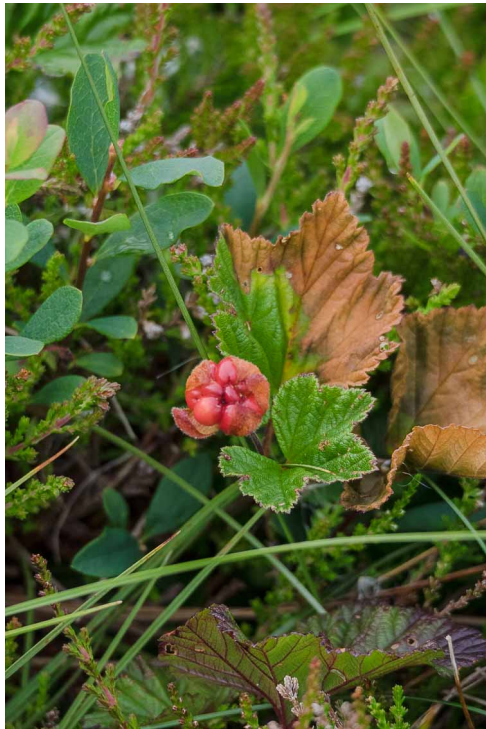








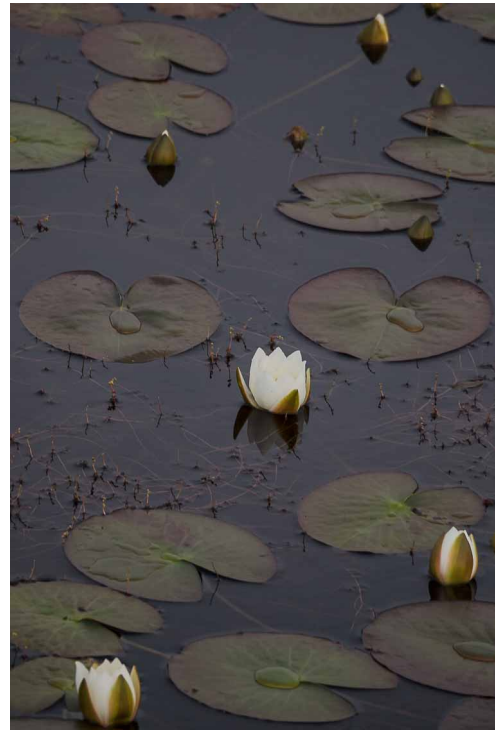
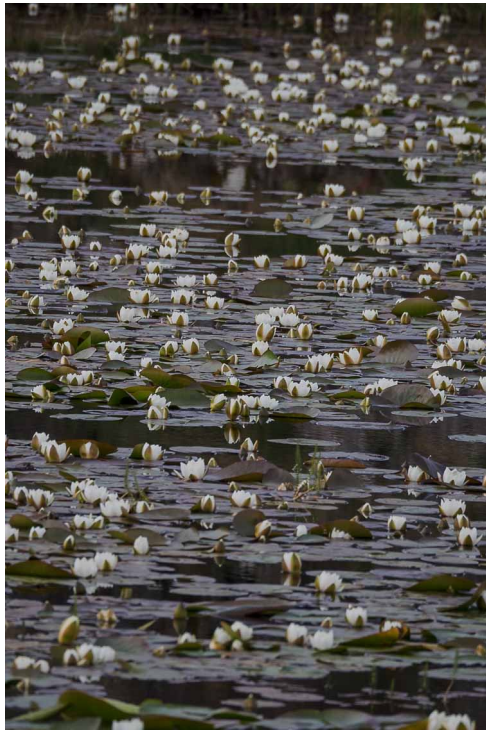


















Die norwegischen Lotsen beschreiben die Hustadvika als eines der gefährlichsten Fahrwasser entlang der norwegischen Küste. Sogar auf den ältesten Seekarten ist sie als ein gefährliches Gebiet markiert. Die Küstenlinie ist ungeschützt und das Fahrwasser ist unübersichtlich und oft wenig tief. Dramatisch ist die Hustadvika wegen der vielen Schiffbrüche mit Toten, aber auch wegen der reichen Fischgründe. Üppiger Tangbewuchs prägt eine spannende Unterwasserlandschaft. Viele Schiffswracks machen das Gebiet zu einem Paradies für Taucher.

Als ein Beispiel für die vielen Schiffbrüche an der Hustadvika wurde das Wrack eines älteren Segelschiffs von Sporttauchern 1985 bei Storpilane gefunden. Storpilane ist ein Gebiet etwas westlich von

Nordneset gelegen. Das Romsdalsmuseum und die wissenschaftliche Gesellschaft Trondheims haben Ausgrabungen am Wrack durchgeführt, welches ein niederländisches Handelsschiff vom Ende des 17. Jahrhunderts war. Unter der Ladung des Schiffes hat man Schüsseln, Keramik, Kreidepfeifen, Teller und Bleibarren zusammen mit Ziegelsteinen gefunden.

Im Zusammenhang mit dem Schiffbruch und der Rettungsaktion des Lastschiffes «Røkta» bei Galleskjæra im April 1938 wurde erwähnt dass der Leuchtturm bei Nordneset ihr letzter Kontakt mit dem Festland im Schneesturm aus dem Norden war. Galleskjæra kann man ganz außen und mehr westlich von der Fahrinne sehen. Der Nordneset Leuchtturm wurde 1902 gleichzeitig

mit vielen Hundert anderen Leuchten entlang der norwegischen Küste gebaut. Zusammen gibt es etwa 4000 Leuchttürme entlang der Küste. Um 1880 bekam man neue Technologie, die die Leuchttürme zum Teil unbedient machte. Die mit Öl befeuerten Leuchten brauchten alle 14 Tage nur mit dem Nachfüllen von Öl betreut werden. Der Leuchtturm steht hier auf Nordneset um Sektorbeleuchtung zu geben und ist einer von vielen Leuchten und Leuchttürmen die den Seefahrern über einen schwierigen Teil der Hustadvika helfen sollen. Oft waren es diejenigen welche am nächsten an den Leuchttürmen wohnten, die die Verantwortung für die Aufsicht und das Nachfüllen mit Paraffin erhielten. Hier auf Nordneset war es Karen Breivik, geboren 1875, die seit der Errichtung 1902 die Aufsicht hatte. Später hatten unter anderen Hermann Breivik mehrere Jahre die Aufsicht bis Harald Breivik, Karens Sohn, übernahm. Er hatte die Verantwortung bis 1988, als der Leuchtturm zum elektrischen Betrieb umgebaut wurde.



Møre og Romsdal  
fylkeskommune



Fræna kommune



















Eigentlich hatten wir dann vor, auf dem Parkplatz dort zu übernachten, aber ein Bauer meinte es gar nicht gut mit uns und jauchte direkt neben uns sein Feld. So mussten wir leider den schönen Platz (der sogar eine Toilette hatte) verlassen und fuhren nach erfolgloser Suche an der Küstenstraße schließlich zu unserem nächsten Wanderziel, der Trollkyrkja. Auf dem Parkplatz an der Straße standen auch andere Autos von Wanderern und wir bedauerten ein junges Pärchen, das neben uns im kleinen Auto zu schlafen versuchte. Wie können wir doch über unseren Amundsen froh sein.







