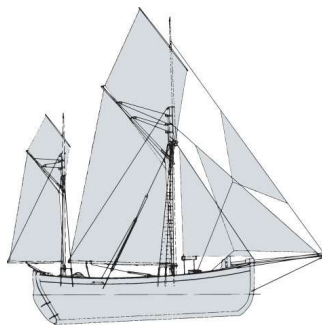


«Adella» (eks. «Missionær Skrefrud», «Giske» og «Activ») kjenningssignal LILS (tidl. kjenningssignal JSFH)

Historikken til «Adella» (ex. «Missionær Skrefrud» ex. «Giske» ex. «Activ») er lang og rik på gamle sjøfarts- og håndverkstradisjoner.

Opprinnelig var «Adella» bygd som bankskøyta «Activ» på Skudevigens Skibsværft (skipsbygg-mester Carl Joachim Haasted) i Ålesund i 1862-63 for et partsrederi bestående av Nicolai Lange og Julius Mowinckel, Ålesund. «Activ» var den femte av de ti første norskbygde bankskøyter som ble kontrahert i perioden 1862-1865 ved Skudevigens Skibsværft. Skuta var rigget som jakt.

Ei bankskøyte var opprinnelig et seilfartøy med dekk og gaffelrigg bygd for fiske på bankene utenfor Ålesund, fortrinnsvis på Storegga. Bankskøytene ble bygd i ulike størrelser, og etter hvert ble ulike fartøytyper som slupper, kuttere og skonnerter tatt i bruk i tillegg til skøytene. Men betegnelsen bankskøyte ble beholdt uansett skrogform. De største bankskøytene kunne være bortimot 75 fot med en drektighet på over 70 tonn. De minste var knappe 40 fot og ca 10 netto registertonn. Mannskapet var varierte fra 16-17 mann på de største til 7-8 mann på de minste. I perioden 1862 til 1900 ble det bygd/kjøpt rundt 300 bankskøyter på Sunnmøre.



De siste bankskøytene ble bygd rundt 1890, og år 1898 overtok dampmaskin og etter hvert motor som drivkraft i stedet for seil på de havgående fiskefartøyene. Ingen av bankskøytene på Sunnmøre er bevart i original stand. Så langt er tre ombygde bankskøyter registrert som fortsatt seilende. Alle var opprinnelig hjemmehørende i Ålesund. Disse er galeas «Adella» av Farsund, kutter «Frithiof» av Lübeck (bygd i Gravdal, Kvinnherad i 1881) og skøyte «Rakel» av Bremerhaven (bygd av Colin Archer i Larvik 1896).

«Activ» ble 03/1866 solgt til et partsrederi bestående av firma Jørgen Anderssen & Sønner m. flere i Ålesund og skiftet da navn til «Giske».

Målebrev utstedt 23.04.1863 og viste en drektighet på 13,5 kommerselester. «Giske» ble innført i «Skibsliste for Aalesunds Toldsted» s.å. som «Fiskeskøyte». Fører 1863-65 var skipperborger Johan Knudsen (i folketellingen 1865 er han ugift og 37 år). Besetningen under fisket var på mellom 10-12 mann. Utenom fiskerisesongen ble bankskøytene satt i vanlig fraktfart. Fast besetning var da 4 mann.

I 1866 ble «Giske» fortøymret og fikk nytt målebrev 07.04. 1866. Drektigheten ble nå målt til 26,0 kommerselester, lengde 58.0' og rigget galeas (Dette tyder kanskje på en mer omfattende ombygning enn fortøymring?).

I skipslisten er fartøyet kategorisert som «jagt-galeas». Fører av fartøyet i 1866-70 er en C. Knudsen. Det faste mannskapet ved fraktfart økes fra 4 til 5.

Fra 1870-tallet tok byggingen av galeaser av for fullt. Det var økt behov for større skuter med bedre sjøegenskaper i forbindelse med sildefiske i Norden. På 1890-tallet var galeasen en av de viktigste skutetypene i norsk kystflåte.

I 1870 ble «Giske» solgt til grosserer Christian Johnsen i Kristiansund. Hun ble omrigget til slupp i 1874 og omrigget til galeas igjen i 1876 og fikk deretter betegnelsen «slupgaleas». Da hadde «Giske» følgende mål: Lengde 58', bredde 19,8' og dybde 7'. Sannsynligvis er dette målene etter fortømringen i 1866.

«Giske» ble ombygd og forlenget (fra skøyte- til jakteskrog) i Kristiansund i 1891, muligens etter et havari. Fartøyets akterstevn ble kuttet tvers av og det ble bygget ny forlenget og flat akterstevn. Etter ombyggingen fikk hun en drektighet på 64,1 BRT/ 52,9 NRT. Lengde, bredde og dybde er nå oppgitt til hhv 72,4', 21,4' og 7,8'. Fartøyet rigges som galeas og skifter navn til «Missionær Skrefsrud». Bilder av skuta som «Missionær Skrefsrud» følger som vedlegg 1.

Så vidt vi vet, ble ikke «Giske» brukt som fiskefartøy etter hun ble solgt fra Ålesund. I de årene hun var hjemmehørende i Kristiansund, ble hun mye brukt i «slofarta» på Nord-Norge hvor fartøyene seilte til Lofoten og med salt og returnerte til Bergen med fisk som senere ble eksportert. Dette var sannsynligvis skutas beskjeftigelse til langt opp i 1920-årene. Fartøyet var beregnet for fart langs norskekysten, men historien forteller også om dramatiske turer til Portugal og Spania med klippfisk.

I 1924 ble hun solgt fra Christian Johnsen til Eiler Wessel, Kristiansund og i 1949 til Arne Elven, Bjugn. Motor ble satt inn i 1949.

I 1951 ble skuta kjøpt av et frakteskuterederi på Lista eid av Peder Pedersen. På den tiden var det som nevnt installert motor, men full rigging var beholdt. Ved overtakelse ble det satte inn ny motor (Volda BKH 50) og skuta ble delvis nedrigget og isteden utstyrt med bom og lastevinsj. Skuta ble omdøpt til «Adella» og i målebrev dd 14.08.1951 er hun kategorisert som «jakt» og med en drektighet på 67,6 BRT/ 45,8 NRT. Lengde, bredde og dybde er nå oppgitt til hhv 73,5', 21,3' og 8,0'. Hun fortsatte sin fraktesfart langs kysten med i hovedsak trelast og gjødning helt frem til 70-tallet. Da tørket markedet for mindre frakteskuter opp og det ble også mangel på mannskap da bedre betalte jobber på land fristet mange. På Lista ble så å si hele flåten av frakteskuter enten solgt eller lagt opp grunnet mangel på mannskap og regningsvarende frakter. «Adella» var en av dem og i 1971 ble «Adella» kjøpt av Tarald Glastad/ Mosvolds Rederi AS med tanke på en total restaurering for å bringe den tilbake til en original galeas igjen. Bilder av skuta som frakteskute følger som vedlegg 2.

Renoveringsarbeidet begynte i 1973 i Farsund. Styrehus og lastevinsj ble revet og skuta ble strippet. I 1974 ble «Adella» slept til Tørvikbygd i Hardanger hvor et omfattende arbeide med å reparere skroget ble påbegynt. Dette arbeidet ble utført av brødrene Djupevåg, som også satte i stand «Gjøa». Store deler av skroget til «Adella» var fremdeles i god stand, selv etter 130 år. En av grunnene til dette kan være at da skuta gikk i saltfiskfarten, ble det ofte lagt litt salt mellom hud og garnering og dette saltet bevarte treverket.

Utgangspunkt for renoveringen var å tilbakeføre skuta til det siste kjente stadium som kunne dokumenteres, dog med mindre endringer for å imøtekomme dagens krav til funksjonalitet og komfort. Et bilde av skuta tatt i Kristiansund trolig en gang mellom 1891 og århundreskifte ble brukt som utgangspunkt (se vedlegg 1, 2. bilde). Rigg, oppbygg og dekkarrangement forøvrig ble forsøkt rekonstruert i den grad det var praktisk mulig etter fotografiet.

I Tørvikbygd ble det montert ny motor (Volvo TMD 100 c 260HP), aksel-generator (Newage, 17,6 KW, 230 V, 50Hz) samt to diesel drevne havne-generatorer (Onan 16 og 3,5 KW). Bilder av skuta under renoveringen følger som vedlegg 3.

Vel tilbake i Farsund etter nesten 6 år i Hardanger, fortsatte den gjennomgripende og kostbare restaureringen. Hele riggen ble fornyet med nye master og nye seil (375 m²). Skuta ble videre utstyrt med klimaanlegg og moderne kommunikasjons-, navigasjons- og livredningsutstyr. Solid og vakkert håndverksarbeid preget hele skuta. Bilder av skuta etter renoveringen følger som vedlegg 4.

Etter fullført restaurering ble skuta i 1992 godkjent og sertifisert for passasjertrafikk og har siden gått i passasjer-/ chartertrafikk på norskekysten. «Adella» har vært sertifisert for inntil 100 passasjerer ved fjord-/skjærgårdsfart og for mindre grupper i stor kystfart. Skuta har hatt fire doble lugarer med egne toalett og dusj, i tillegg til to lugarer som delte toalett. Salongen har hatt en kapasitet på inntil 20 personer. Dette har gjort det mulig for «Adella» å ha mellom 8 - 12 personer med på lengre overnattingsturer.

Akterlugaren ble beholdt slik den var opprinnelig med så og si hele den originale innredningen intakt. Her satt kapteinen rundt århundreskiftet og forhandlet med fiske-oppkjøpere og væreiere om kjøp av tørrfisk og salg av bla. salt. Bilder av akterlugar følger som vedlegg 5.

Fartsområdet de siste årene har normalt vært Sørlandet med Farsund som hovedbase. Skuta har imidlertid også hatt perioder i Oslo og har også vært nordover langs Vest- og Nordlands kysten helt til Lofoten.

Dekksarrangement, rigg og seilføring

I brev fra Norsk Sjøfartsmuseum 24.11.1980 skriver Svein Molaug følgende:

«Kristiansund-fotografiet derimot, viser tydelig hvordan fartøyet så ut etter ombyggingen i 1891. For å være på den sikre siden vil en anbefale at fartøyet tilbakeføres til det stadium som kan dokumenteres, nemlig slik det var da fotografiet ble tatt – med utveksten under baugsprydet. Det forutsettes at rigg, oppbygg og dekkarrangement forøvrig, rekonstrueres i den grad det er mulig etter fotografiet»

Som tidligere nevnt ble uttalelsen tatt til følge, men med enkelte endringer for å imøtekomme dagens krav til funksjonalitet og komfort.

Riggen er, i den grad det var mulig, rekonstruert slik riggen fremkommer på bildet av «Missionær Skrefsrud» fra rundt århundreskiftet (se vedlegg 1). Det eneste som ble utelatt var råseilet på stormasten. Seilføring inkludert gaffelseil, gaffeltoppseil og forseil er ca. 375 m². For detaljer omkring rigg se vedlegg 6.

Siste tiders hendelser

«Adella» seilte til Hirtshals, Danmark 15.04.2018 for slippsetting og periodisk vedlikehold. Skuta skulle gjennomgå hovedklasse inkludert bunninspeksjon, skifte av bunnventiler, mulig hylsetrekking, o.l. Samtidig skulle man også ha om bord tømmer (skipsbygger fra Havnens Skibsbyggeri) for gjennomgang av rekkestøttene. Under befarig ble det da konstaterte at to (2) av rekkestøttene var angrepet av sopp og at dette hadde spredd seg under dekk og nedover i spantene.

Vi ble derfor enige med verkstedet om at det skulle tas prøver av alle rekkestøtter som må repareres/ skiftes og at disse sendes til teknisk analyse.

I løpet av oppholdet i Hirtshals ble det også avdekket soppskader i flere rekkestøtter inkludert spredning til vannbord og deler av skutesiden, inner-stevn, nedre del av baugsprydet, osv. Skadene viste seg å være mer omfattende enn først antatt.

Etter at deler av reparasjonene var gjennomført (noe permanent og noe midlertidig) fikk «Adella» midlertidig seilingstillatelse fra Sjøfartsdirektoratet og forlot Hirtshals 01.06.2018.

Etter end seilingsprogram sommersesongen 2018 returnerte «Adella» til Hirtshals 15.09.2018. Arbeid med demontering og avdekking av sopp-infiserte områder ble startet umiddelbart etter slippsetting.

Den 04.10.2018 ble det gjennomført en befaring med fagpersoner hvor også representant fra eier var tilstede. Følgende ble rapportert i epost 06.10.2018;

«Ingen nye områder med sopp (svamp) eller råte har blitt avdekket, derimot viser det seg at områder allerede identifiser har større skade utstrekning enn tidligere antatt. Skadene er betydelige og det vises i denne sammenheng til vedlagte survey rapport dd. 06.10.2018. Det er bla. avdekket betydelige sopp-/ råteangrep på forre dekkshjelke hvor angrepet har spredd seg videre nedover langs forstavnen, deler av skutebunn på styrbord side samt spant, akterspeil helt ned til kjølen, barbord side og ruffen. Verkstedet sier dog at alt dette kan repareres, men det vil ta tid og kostnadene vil bli høye.»

og videre;

«De neste 2 ukene vil verkstedet kun konsentrere seg om å bekrefte sopp (svamp) og råte utbredelse i allerede avdekkede områder for å være sikker på at vi har fått med oss alt.»

Den 06.11.2018 ble det gjennomført en ny befaring. Verkstedet hadde benyttet tiden godt og gjort en omfattende jobb ved å avdekke og fjerne alle soppinfriserte og råteskadede deler. For å komme til alle områder var deler av innredning og garnering tatt ut i både bysse, maskinrom, salong, lugar akter og forpigg. I tillegg var hjelpemaskinen tatt ut og barbord dieseltank løftet ut. Baugspryd og hele forstavnen var fjernet ned til vannlinjen. Også all dekksutrustning forut samt deler av fordekket var fjernet.

Det ble konkludert med at soppskadene var omfattende og vi så oss nødt til å sette all videre arbeider på hold i påvente av en avklaring omkring kostnader og skutas videre skjebne.

Sommeren 2019 engasjerte vi Ole-Jacob Broch fra Risør Trebåtbyggeri som uavhengig fagperson for å gi en «second opinion» av den informasjon som vi til da hadde fått fra verftet i Hirtshals. Broch regnes som en av de fremste fagpersoner på tre-skuter. I tillegg har han inngående kunnskap på hvordan tre påvirkes og oppfører seg i et typisk skute-miljø. Han inspiserte «Adella» på slipp i Hirtshals ved to anledninger, hhv. 08.07.2019 og 05.09.2019. Han anslo at ca. 50% av spantene måtte skiftes helt eller delvis. Dette innebærer at all garnering (innerhud) må ut, riggen må demonteres og kjølsvinet må ut. I tillegg må man skifte deler av ytterhuden, hele eller deler av dekket samt for- og akterstevn (allerede tatt ut). Det eneste som ikke påvirkes er selve kjølen (har alltid stått under vann). Reparasjonsarbeidet vil ta tid og kostnadene vil bli betydelige.

Der står saken nå og «Adella» står fortsatt på slippen i Hirtshals. Bilder av situasjonen slik den er nå følger som vedlegg 7.

Veien videre

Nåværende eier ønsker ikke å påta seg oppdraget med en totalrenovering av «Adella». Til det er arbeidet for omfattende og kostnadene for store. Eierne har heller ikke egen kompetanse eller til å kunne gjennomføre en renovering. Eierne ønsker likevel at skuta tas vare på i en eller annen form, og da helst som et levende bruksfartøy. Alternativet er opphugging der den står i Hirtshals.

Som nevnt står «Adella» på slipp i Hirtshals og opptar plass der. Verftet har signalisert at de ønsker en snarlig avklaring på hva som skal skje med skuta. Dette på grunn av kapasitetsproblemer. Vi må derfor rimelig raskt avklare hvorvidt skuta skal hugges eller om det er noen som kunne være interessert i å overta skuta og da selvfølgelig verdelagsfritt.

Dersom noen vil overta «Adella» må arbeidet med en forflytning fra Hirtshals påbegynnes raskt. Vi har allerede planer for dette og ved eventuell gjennomføring av dette kan nåværende eier kunne bidra noe økonomisk.

Avslutning

«Adella» har vært benyttet kommersielt helt siden den ble bygget i 1863 og frem til i dag og er trolig Norges eldste seilskute som frem til i dag har vært i ordinær drift.

Etter vår oppfatning representerer «Adella» viktig historisk dokumentasjon på norsk kystkultur gjennom snart 160 år. Skutas bruk viser hvordan kystbefolkningen levde og utnyttet de ressurser som kysten og havet ga. Den viser også hvordan man evnet å omstille seg i skiftende tider. Fra å være bygd som seilfartøy med dekk og gaffelrigg bygd for fiske på bankene utenfor kysten av Møre, videre til ombygget og forlenget galeas for bruk i «slofarta» på Nord-Norge, derfra som motorisert frakteskøyte langs norske-kysten med bla. trelast og gjødning og til slutt som passasjer-/ charterskute hovedsakelig myntet på ferie- og fritidsmarkedet.

Nåværende eiers ønske er å få «Adella» tilbake som seilende fartøy og som viktig dokumentasjon og formidler av norsk historie og kystkultur.

Oppsummert historikk

00/1863:	Bygget og rigget som jakt ved Skudevigens Skibsværft (skipsbygg-mester Carl Joachim Haasted) i Ålesund og levert som «Activ» til Nicolai Lange og Julius Mowinckel, Ålesund. 13,5 kom.
03/1866:	Solgt til J. Andersen & Sønner, Ålesund, nytt navn «Giske»
00/1866:	Forlenget. Drekthet: 26 kom., lengde 58,0' og rigget galeas.
00/1870:	Solgt til Chr. Johnsen, Kristiansund N.
00/1874:	Omrignet til slupp
00/1876:	Omrignet til galeas. Lengde 58,0', bredde 19,8' og dybde 7,0'
00/1891:	Omdøpt til «Missionær Skrefsrud» og ombygd og forlenget (fra skøyte- til jakteskrog). Drekthet 64,1 BRT/ 52,9 NRT. Lengde 72.4', bredde 21.4' og dybde 7.8'
00/1900:	Overført til Chr. Johnsen & Carl Tønnesen, Kristiansund N.
00/1906:	Overført til Christian Johnsen, Kristiansund N.
04/1924:	Solgt til Eiler Wessel, Kristiansund N. (kjøpesum 8.000)
01/1949:	Solgt til Arne Elven, Bjugn, Kristiansund N. (kjøpesum 15.000)
00/1949:	Innsatt motor
04/1951:	Solgt til Peder O. Pedersen, Borhaug, Farsund, nytt navn «Adella» (kjøpesum 15.000) Ny motor (Volda BHK 50), delvis nedrigget og utstyrt med bom og lastevinsj. Drekthet 67,6 BRT/ 45,8 NRT. Lengde, bredde og dybde hhv 73,5', 21,3' og 8,0'
00/1971:	Solgt til Tarald Glastad, Farsund (kjøpesum: 12.000)
00/1980:	Ombygd til galeas ved Tørvikbygd. Ny motor Volvo TMD 100 c 260HP
00/1992:	Overført etter ferdigstilt renovering til A/S Mosvolds Rederi, Farsund
09/2018:	Slippsatt i Hirtshals for reparasjon av råteskader
11/2018:	Alt arbeid stoppet

Vedlegg 1



Trolig første kjente bilde av daværende «Missionær Skrefsrud» tatt rett før århundreskifte



«Missionær Skrefsrud» på Kristiansund havn en 17. mai rundt århundreskifte

Vedlegg 2



«Adella» i isen i Oslo-fjorden på 50-tallet



«Adella» i Oslo på slutten av 60-tallet



«Adella» i Oslo på slutten av 60-tallet



Nesten samme vinkel som over, men fra Spindsfjorden utenfor Farsund på begynnelsen av 70-tallet



«Adella» i Spindsfjorden utenfor Farsund på begynnelsen av 70-tallet

Vedlegg 3

«Adella» på Engøy i Farsund 1973-1974



«Adella» i Tørvikbygd, Hardanger 1974-1980



Vedlegg 4



«Adella» i frisk seilas utenfor Farsund på slutten av 90-tallet



«Adella» utenfor Farsund rundt 2010 med Katland-fyr i bakgrunnen

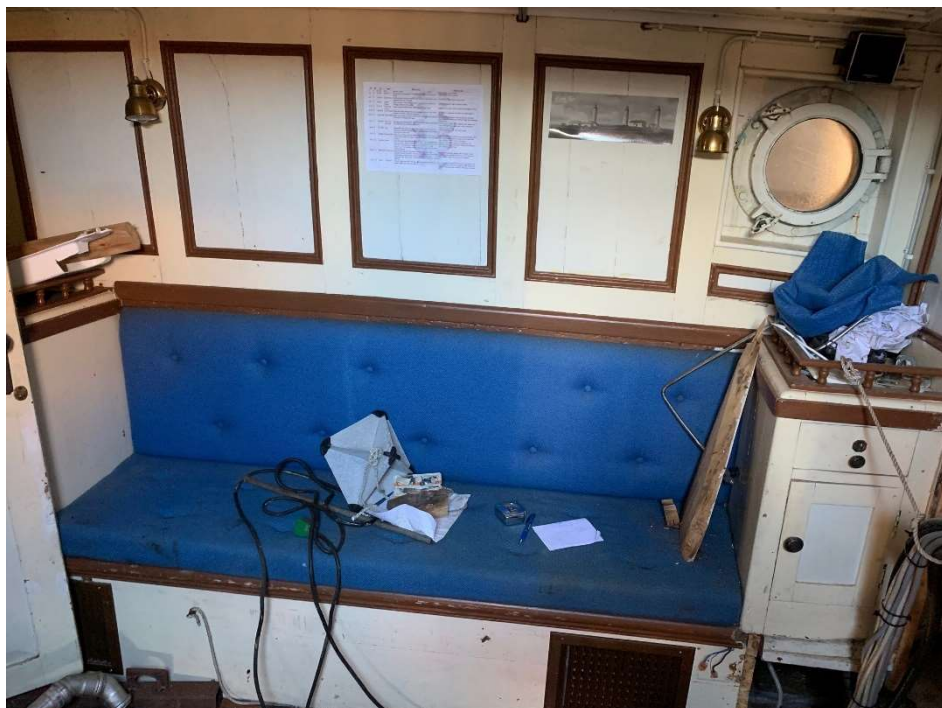




Vedlegg 5

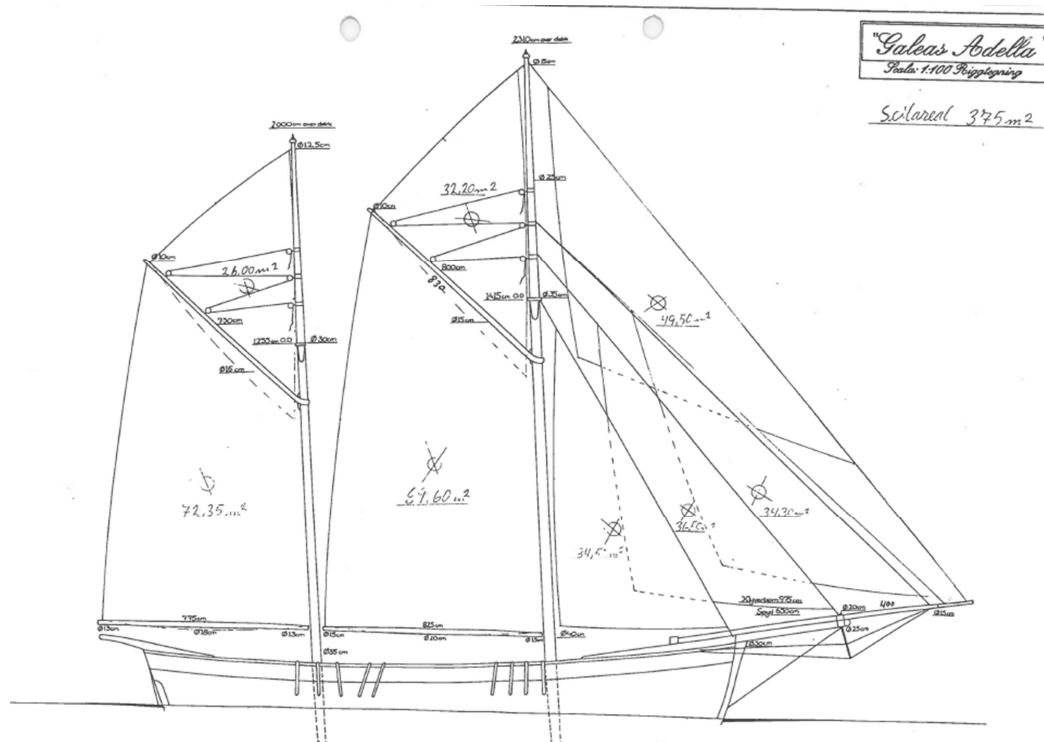


Akterlugar – bilde tatt ca. 1991



Akterlugar – bilde tatt 09/2019

Vedlegg 6



Vedlegg 7









