

A photograph of a man in a sailor's uniform, including a white cap and a dark jacket, looking intently at a large map spread out on a surface. He is on a ship, with the rigging and masts visible in the background. In the distance, another sailboat with white sails is on the water, and a small boat is also visible. The scene is set during twilight or early morning, with a calm sea and distant hills under a blue sky.

Sæløer og Lista kystlag

Kjell Rune Nakkestad
90096609
krn@krncoaching.no

«Seilassen» videre for GALEAS ADELLA



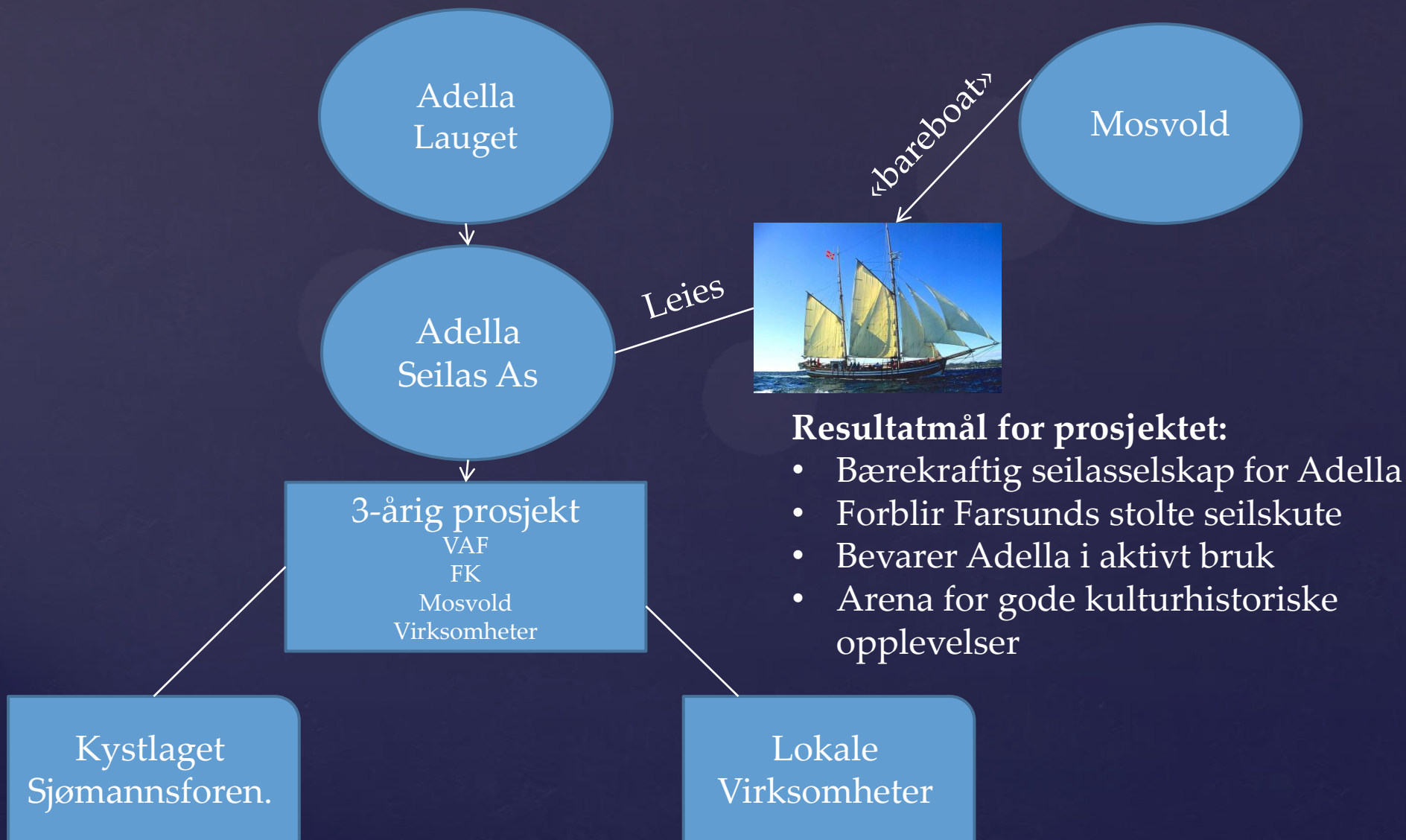
Kulturbærere

- ⌘ En del av Farsund bys identitet
- ⌘ Farsunds båtbyggertradisjoner



Kystkultur prosjektet

-Seilasselskap for seilskuta Adella



Hvor går ferden videre?



Kapergjengen_s



-plan for nye
kapersjøslaget
12.juli 2016





Kaper. Privateid væpnet skip som gjennom sin kaptein hadde tillatelse av staten - et **kaperbrev** - til å delta i sjøkrig ved å borde fiendens handelsfartøyer. Denne tillatelsen ble gitt på visse vilkår som kom fram i et **kaperreglement**. Den såkalte **kapertiden** i Norge var årene 1807—14, og særlig Sørlandet var engasjert i **kaperkrig** mot England. En særdomstol, kalt **priseretten**, ble opprettet for å avgjøre om skip og last var lovlig **prise**. Fant priseretten at kapringen var legal, ble byttet solgt på offentlig auksjon. Verdien tilfalt kaper og mannskap.

Adella = Veiviseren



Prøven = Kanonslupp



«En av de 21 hvert år»

- Veiviseren hadde 21 vellykkede kapringer
- Vi spiller en av disse hvert år
- Regi går på omgang
- Alle roller med frivillige
 - Adella og prøven
 - Snekkene
 - Kystvænet
 - Kaperne
 - Priseretten
 - Engelskmennene
 - Barnehagene
 - Sjantikoret



«Kapersjøslag 12.juli 2016

Regi:
Inge Eikeland

«Waterman affæren»

12. november 1808 stevner det staselige handelsskipet «Waterman» ut fra London.

Skipet har en besetning på ni. Kapteinen er Francis Watzon. Skipet fører en last som er verdt sin vekt i gull.

«Wiin, Brændewiin, Sucker og Manufactur Warer». Sammen med ni andre skip skal de sammen seile mot Gøteborg.

Underveis kommer de ut for et skikkelig uvær med storm og høye bølger.

Skipet mister de de andre i konvoien -og når været roer seg befinner de seg like utenfor Listalandet.

Her lurar andre farer enn vær og vind. Kaperkaptein Tønnes Jansen ligger klar til angrep med den nyutrustete kaperen Veiviseren.

Med sine kanoner og 16 lokalkjente menn om bord er det duket for tidenes sjøslag!

Datoen er 8. desember og det er tidlig morgen.





Førstereis Kaper + Farsund Shantykor



Det Fahrsundske Kystartilleri



Adellas og prøvens kanonlag



Kystværnet



Priseretten



Stein Ytterdahl & Jan Engervik

Vi trenger dere til

Mannskap til Adella og Prøven:

- Kaperspillet
- Kaperdagene
- Turer



Veiviseren

Kutteren "Veiviseren" var i 1805 kjøpt inn som losbåt, men våren 1808 ble den rustet til kaper - og bevæpnet med kanoner.

Den første prise som ble brakt til farsundsdistriktet var 'Veiviserens' - med Tønnes Jansen som skipper. Den engelske briggen 'Charlotte' ble oppbrakt utenfor Skottland i juni 1808. Et varselskudd ble sendt da de fikk øye på skipet - og ytterligere to skudd ble fyrt av da briggen ikke viste tegn til å minke seil. Da flyktet mannskapet i båtene og forlot skipet, og besetningen på 'Veiviseren' erobret 'Charlotte'.

Da skøyta høsten 1810 ble brukt til å gjenerobre kaperen 'Popham' av Kristiansand, var det Jonas Jonassen som førte båten. 'Popham' ble ført av Tønnes Tønnessen, som også hadde tjent som mannskap på 'Veiviseren'.



En Søllingsk loskutter. Omtrent slik så "Veiviseren" ut.

Det var utenfor Færøy at skipet ble gjenerobret av besetningen på 'Veiviseren'. Blant annet for denne bragden ble Jonas Jonassen i 1811 utnevnt til ridder av Dannebrog. Tre skipper førte skipet i krigsårene: Tønnes Jansen (1781-1848) fikk kaperbrev i 1808, Jonas Jonassen (1773-1835) fikk sitt kaperbrev i 1810 og Christen Tobias Olsen (1765-1821) i 1813. Jonassen var fetter til både Christen Olsen og Tønnes Jansen. Tønnes Jansens bror, John Jansen (1762-1823) fra Eikvåg, var reder - men også andre slektninger i Loshavn og Eikvåg hadde part i skuta.

'Veiviseren' ble det skipet som tok flest priser, 23 i alt, noe som er norgesrekord. Under hele krigen var den i fart, og den stod for nesten 10 prosent av hele kaperiet alene. 'Veiviseren' forliste i Skagerak høsten 1814, altså etter at krigen var slutt.

Jonas Jonassen

Kaperkapteinen Jonas Jonassen overtok som skipper på "Veiviseren" i 1810 etter sin fetter Tønnes Jansen. Da hadde han vært nestkommanderende og medeier i skipet siden skuta ble rigget til kaper to år før.

Dermed var Jonas Jonassen (1773-1835) en sentral aktør på de aller fleste av den legendariske kaperskutas erobringer. I årene rundt århundreskiftet seilte han som skipper på skuter som tilhørte Lund-familien i Farsund. På den tiden ble han også gift med sin kusine Maren Jansdatter, og overtok huset til sine svigerforeldre. Svigerfaren var Jan Jonsen - hans farbror. I 1760-årene bygde Jan Jonsen dette huset, som ble oppført på den tomte hvor Elsa Olsens hus står i dag. Jonassens kone døde allerede i 1805, etter bare fem års ekteskap. Han giftet seg på nytt i 1807 med enken Ane Willumsen Lauland.

Da var kaperkrigen i gang. Den første krigshøsten var han blant de skipperne som var så uheldig å miste et skip. Skonnerten 'Det gode budskap' ble oppbrakt i engelsk havn. Dette var en skjebne som han måtte dele med flere i krigsårene: I alt 16 skip gikk tapt fra farsundsflåten.

Han sto i spissen for å rigge om loskutteren 'Veiviseren' til kaper da krigen startet, skuta som skulle bli den mest innbringende av alle kaperskuter i hele landet. Jonassen kom til å bli en dristig kaperkaptein, og ble påskjønnnet for sin innsats med Dannebrogorden. Det var spesielt gjenerobringen av kaperen Popham i 1810 som gjorde at han ble innstilt til denne utmerkelsen.

Etter krigen og unionsoppløsningen med Danmark seilte han i mange år som skipper. Han eide gårder både på Nordhassel og i Spind. Han var også medeier i skuta "Søeblomsten". I 1832, etterfulgte han Andreas Urbye fra Eikvåg som losoldermann. Det var bare tre år før han døde - 62 år gammel.



Her stod huset til Jonas Jonassen



Jonas Jonassens barndomshjem

Kaperførere med sosial samvittighet

Arthur Danielsen jr

I 1807 var Europa i krig. Den brutale og hensynsløse kampen som ble utspilt mellom Frankrike og England, skulle få store konsekvenser for folk i Loshavn.

En engelsk flåteavdeling dro den 16. august 1807 i dypeste hemmelighet på et tokt. Mannskapene ombord trodde først at det dreide seg om en ekspedisjon til Portugal, men i stedet dro de til København - og bombarderte byen. Deretter ranet de regelrett med seg den dansk-norske handelsflåten som bytte. Målet var å hindre at denne flåten skulle komme under Napoleons kommando. I alt 60 skip ble tatt, og Danmark/Norge var med dette på Napoleons side i krig mot England.

På Sørlandet ble mange skuter utrustet til å jakte på engelske handelsskip i Skagerrak og Nordsjøen. Kronprins Fredrik, som ikke ble konge før i 1808, men som var den reelle politiske lederen, ga tidlig stiftamtmennene myndighet til å utstede kaperbrev. I Loshavn og Eikvåg hadde de som tidligere var gått sammen om å kjøpe losfartøy blitt kaperredere, kaperkapteiner og kapergaster. Slik velstand skal kaperiet ha skapt i Loshavn at det blir sagt man brukte silketøy til hverdags, og at man strødde sukker på gulvet i stedet for sand.



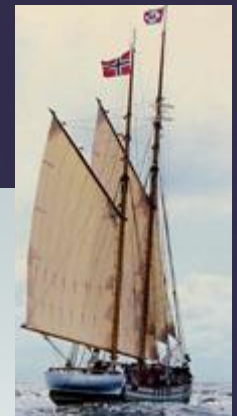
Kapervirksomheten gjorde krigsårene 1807-1814 til en blomstringstid for folk i Loshavn

Kaperførerne hadde også et sosialt sinnelag: Etter krigsutbruddet hadde det skjedd en forverring i økonomien til Farsunds fattigvesen. Nøden hadde blitt større, og gode skatteyttere forsvant som følge av krigen. Budsjettet for fattigkassen ble i 1809 gjort opp med et underskudd på 39 riksdaler. En appell ble sendt til kaperskipperne i Loshavn og Eikvåg om å "... viise Velgiørenhed mod Sognets Fattige."

Den 30. januar 1809 kom dette svarbrev fra kapteinene og rederne, Reinert og Jonas Jonassen, John og Tønnes Jansen, Christen T. Olsen og Tønnes Tønnesen:

"I anledning af deres Velædelheders Paamindelse om de Fattige, da ere vi med god Villie tilsinds at meddele de Fattige 1 Procent af alle Priser, hvoraf det Halve betaales Fattigkommissjonen, og det andre Halve uddele vi selv til de Nærmeste og meest Nødlidende; eller og den hele Summa til et Huus for Ophold og Industrie for Huusarme og Arbeidsomme Fattige."

De neste årene tjente fattigvesenet godt på kapervirksomheten. I 1810 kom det inn 1016 riksdaler i donasjoner, i 1812 1507 riksdaler. Farsund fattigvesens samlede utgifter var i 1808 på 260 riksdaler.



Historie

"Adella" ble bygget i Ålesund i 1863 som slupp og gikk under navnet "Gidske" fram til 1891.

Det ble etter hvert økt behov for større skuter med bedre sjødyktighet i forbindelse med sildefisket i Norden og fra 1870- tallet tok byggingen av galeaser av for fullt. På 1890-tallet var galeasen en av de viktigste skutetypene i den norske kystflåten. "Gidske" ble ombygget til galeas i Kristiansund i 1891 og omdøpt til "Missionær Skrefsrud". Ombyggingen innebar at skuta fikk to master, ble kuttet tvers over ved akterstevnen og forlenget til 75 fot og fikk flat akterstevn.

Lite er kjent om skutas fortid, men det finnes historier om harde turer til Portugal og Spania i 1870 årene. Etter ombyggingen i 1891 gikk skuta i den såkalte saltfiskfarten med klippfisk fra Lofoten til Bergen og saltlast tilbake til Lofoten .

Under navnet "Misjonær Skrefsrud" var skuta hjemmehørende flere steder på Vestlandet, før hun som et av de siste seilfartøyer i fiskefarten fra Lofoten og sørover, lå til salgs i Bjugn i 1949 og ble kjøpt av Peder Pedersen, en skipper fra Lista i sør Norge.

Skuta hadde da fått motor, men hadde beholdt full rigging. Pedersen satte inn ny motor og skuta ble delvis nedrigget og utstyrt med bom og lastevinsj. Skuta ble så omdøpt til " Adella" og fortsatte i fraktesfart langs kysten med trelast og gjødning inntil 1971.

"Adella" ble kjøpt av skipsreder Tarald Glastad fra Farsund. Tarald og hans hustru Sissel gikk "bryggeslengen" i Farsund en vårkveld i 1971 og kom forbi Adella som lå fortøyd. Sissel så skuta og synes at den hadde slik en herlig hjerteformet hekk. Mer skulle ikke til og Tarald Glastad kjøpte Adella for 12 000 kroner. Det unge paret brukte skuta som "flytende" hytte i Spindsfjorden i to år. I løpet av denne tiden bestemte Tarald Glastad seg for at skuta fortjente å bli en original galeas igjen.

Renoveringsarbeid begynte i 1973 på Engøy i Farsund. Styrehus og lastevinsj ble revet og skuta ble strippet. I 1974 ble Adella slept til Torviksbygd i Hardanger hvor et omfattende arbeid med å reparere skroget for råtskader ble påbegynt. Dette arbeidet ble utført av brødrene Djupevåg, som også satte istand Gjølå da den ble fraktet tilbake til Norge etter sin ekspedisjon gjennom Nordvestpasasjen og flere år i San Fransisco.

Det ble oppdaget at store deler av skroget til "Adella" fremdeles var i god stand, selv etter 130 år. Da skuta gikk i saltfiskfarten ble det ofte lagt litt salt mellom hud og garnering og dette saltet bevarte treverket.

"Adella" ble tatt over av det familieeide Mosvolds Rederi mot slutten av 1970-tallet. I 1981 kom Adella tilbake til Farsund igjen hvor den langsomme - og kostbare - restaureringen fortsatte i rykk og napp til ferdigstillelse i 1992.

Prøven (Listebåt 1991)

[Forside: Tradisjonsbåtregisteret](#)

Listerbåten representerte noe nytt i norsk båthistorie. Den ble utviklet de første tiårene etter 1830. Det var drivgarnfiske etter makrell utenfor Listakysten som satte fart i utviklingen av båttypen.

Sommeren 1990 var [Arne Emil Christensen](#) ved Oldsakssamlingen i [Lyngdal](#). Han kunne berette om en båt ved [Gamle Kværnes bygdemuseum](#) på [Nordmøre](#) som han vurderte som en «ekte» listerbåt. Medlemmer i Sæløer Kystlag søkte med en gang kulturstyret i Vest-Agder om penger til ei oppmålingsreise. Arne Emil Christensen sa seg villig til å gjøre arbeidet, og kulturstyret bevilget pengene. I juli 1990 målte Arne Emil Christensen båten. Tegningen ble gjort ferdige høsten samme år og er med som «midtsidebåt» i [Forbundet Kystens](#) medlemsblad nr. 4, 1990.

Christensen mener dette er en ekte listerbåt, blant annet fordi den er bygget med trenagler i huden, og spikret i stevnene. Fasongen er annerledes enn tilsvarende båter fra [Hordaland](#) og [Ryfylke](#), og slankere enn båter fra Mandal-Kristiansand området. Christensen finner en rekke detaljer som er de samme som på [Eilert Sundts](#) bilde av en listerbåt.

I 1991 ble det opprettet en prosjektgruppe i daværende Sæløer Kystlag, i dag [Sæløer og Lista kystlag](#). Sammen med [Bragdøya kystlag](#) ble det gjort framstøt overfor arbeidsmarkedsetaten i Farsund for å få bygd en kopi av båten i Gamle Kværnes bygdemuseum. Det var denne tiden i gang AMO kurs, der det ble laget små, åpne båter. Lista Yrkesskole (i dag Lista Videregående skole) sto for administrasjonen av kurset, eller det ble etter hvert kursene, flere i rekken. Reidar Jørgensen og Tore B. Johansen var lærere det året «Prøven» ble bygd.

Prøven (Listebåt 1991)



Egennavn	Prøven
Båttype	Listebåt
Framdriftsmidler	Seil og årer
Kommune	Farsund kommune
Lagstilhørighet	Sæløer og Lista kystlag

Kategorier: [Fartøy](#) | [Tradisjonsbåtregisteret](#) | [Farsund kommune](#) | [Klinkbygging](#)