

M/T "Rødskjæl", bygd i 1914, har overlevd som brønnbåt

Den tredje i rekken av norske motor-veteranfartøyer som vi skal gi en kort omtale, er M/T "Rødskjæl", i dag brønnbåten "Epo". Fartøyet er ennå i fullt arbeid på kysten vår, men allikevel er det en veteranbåt så god som noen.

Sammen med M/T "Blaaskjæl" var "Rødskjæl" Norges første motortanker. Selv om disse to første kyst-tankbåtene etter dagens målestokk var knøttsmå, representerte de allikevel et stort framskritt med hensyn til transport av olje på den langstrakte kysten vår.

M/T "Rødskjæl" ble bygd på Kaldnæs Patentslip & mek. Værksted, Tønsberg i 1914 for regning av Norsk-Engelsk Mineralolie Aktieselskab - NEMAK (i dag Norske Shell). Fartøyet målte 133 brt., og framdriftsmaskinen var en 2-takt 2-sylindret glødekulemotor på 121 hestekrefter, levert av J. & C. G. Bolinders mek. Verkstads Aktiebolag i Stockholm.

Dette nå 76 år gamle fartøyet hadde inntil 1989 bare hatt to redere, og reder nummer to var Nils Birger Aspen fra Trondheim. Aspen har vært så vennlig å gi disse opplysningene om sin brønnbåt "Epo"s tidligere "liv og levnet": De første årene etter at M/T "Rødskjæl" gikk av stabelen hadde fartøyet praktisk talt hele norskekysten som sitt fartsområde. Aspen sier at man kan fabulere litt over at det på den tiden kunne være regningssvarende å frakte en last på bare 140 kubikkmeter solarolje eller petroleum fra Oslo og like til Finnmark med en båt som hadde et mannskap på hele sju mann! I dag ville det knapt lønne seg å føre den samme oljemengden til nærområdene med to mann om bord.

Før siste verdenskrig hadde "Rødskjæl" stasjon i Hammerfest med fartsområde derfra til Kirkenes. Skuta fikk da utkjempe mang en dyst med det beryktede Østhavet. Under krigshandlingene ved Narvik i 1940 ble "Rødskjæl" senket ved kaien i Narvik. Imidlertid ble fartøyet snart hevet og tauet til et verksted i Harstad, hvor det bl. a. ble skiftet flere plater. Etter denne dukkertten seilte "Rødskjæl" på norskekysten under hele 2. verdenskrig uten å bli utsatt for noe større uhell. Over 200 skip i hjemmeflåten gikk tapt i løpet av de fem krigsårene, så man må ha lov til å si at "Rødskjæl" var heldig. Etter krigen ble fartøyet stasjonert i Svolvær, og betjente da Vesterålen, hvor skuta seilte i storm og stilla helt til den ble utrangert som tankbåt for A/S Norske Shell i 1968.

Fra "Rødskjæl"s tid som tankfartøy kan Aspen fortelle denne historien: Spisemessen om bord i denne lille tankbåten var svært liten, og da maskinisten etter hvert la seg ut og ble meget omfangsrik, ble det meget vanskelig for ham å få plass ved bordet. Faktisk ble han nødt til å plassere maven sin oppe på bordkanten. Skipperen sendte da en høytidelig søknad til Shell om å få utvidet messen slik at det kunne bli plass for maskinistens mave. Dette er et skoleeksempel på hvor trangbodd det kunne være om bord i de små kystfartøyene.

× I 1959 ble det utført et omfattende vedlikeholds- og moderniseringsarbeid på M/T "Rødskjæl". Samtidig ble den 45 år gamle svenske Bolinder-motoren skiftet ut med en hurtiglopende dieselmotor på 210 hestekrefter fra General Motors. Ved siden av at "Rødskjæl" opprinnelig var meget solid og godt bygd, er det trolig denne store "ansiktsløftingen" som er hovedårsaken til at dette gamle fartøyet ennå er still going strong.

Fra motortanker til brønnbåt

Etter at Aspen hadde kjøpt motortankeren "Rødskjæl" i 1966, fikk han fartøyet ombygget til brønnbåt. Tanken var å føre sild i nedkjølt sjøvann direkte fra fangstfeltet til konsum. Men da båten var klar til dyst i 1967, var det ikke lenge noen sild å frakte. Havets sølv var fisket opp. På grunn av at føring av sild ikke lenger var aktuelt måtte fartøyet, som nå var omdøpt til "Epo", igjen på verksted for ombygging, og nå til brønnbåt for levende-fisk.

Om "Epo"s virksomhet som brønnbåt forteller Aspen følgende: Fartøyet har ført overskuddsfisk fra Lofoten, levende sei til fryseri i Vest-Finnmark, levende rusefanget trorsk fra Helgeland til Trondheim. Fra 1973 er det blitt ført smolt fra klekkeri til oppdrettanlegg.

Videre forteller Aspen at "Epo" fikk ny og større framdriftsmotor i 1982. For øvrig har fartøyet etter hvert fått installert moderne navigasjonsmidler, og ellers de tekniske hjelpemidlene som er vanlig på en nyere båt av denne størrelsen.

I 1989 fikk brønnbåten "Epo" sin tredje reder, A/S Aqua Frakt, Austafjorden i Nord-Trønderlag.

Det norske Veritas utgav sin første spesielle liste over norske motorfartøyer i 1915. Denne fortegnelsen omfatter i alt 30 skip. Av disse er det høyst sannsynlig bare "Epo" som flyter i dag .