

## Båtlaget Rødskjæl – bevaringsplan MS EPO

MS EPO ble lokalisert ved et skrotmottak ved Dåfjorden i Troms der den lå sammen med flere ”vrak” klar til å hugges opp.

Dette ble veteranbåtmiljøet klar over og Rolf Lothe fra Roan greide å få kjøpt EPO og dermed berga den i første omgang unna fra opphugging.

Rolf Lothe tok kontakt med oss som var en gjeng som syslet litt med gamle båter på Frengen på Fosen, og vi fikk dannet Båtlaget Rødskjæl, som er en frivillig organisasjon. Vi står som eier av MS EPO og vårt formål er å bevare båten som et levende kulturminne. Og også å være en del av et veteranskipsmiljø på Frengen.

MS EPO ble bygd som MT RØDSKJÆL av det som senere skulle bli Det Norske Shell ved Kaldnes Mek.Verksted i 1914.

Dette ble den 2. Norske motortankbåten etter søsterskipet MT BLÅSKJÆL.

Senere ble Rødskjæl solgt og ombygd til brønnbåten EPO og framstår i dag som det.

Dette livsløpet har hittil gitt båten litt av en historie der den bl.a. var en av pionerene innen tankbåtfrakt av animalsk olje og ble en viktig del av infrastrukturen for folk på norskekysten.

Den ble senket i Narvik under 2.verdenskrig, for så å bli hevet og tatt i bruk igjen.

Ved å bli ombygd til brønnbåt på 1960 tallet ble den også en av pionerene innen frakt av levende fisk for oppdrettsnæringen.

Som vi kan se foreløpig er det relativt få spor om bord etter den tidligste innredning av skipet. I det rommet i forepeeken som i dag er motorrom for hjelpemotoren er det en tredørk, denne tror vi er den originale dørken i manskapslugaren framme.

Derimot finnes det forskjellige ting som kan være av den originale utrustningen med oljetanker. Og forhåpentligvis er toppen av levendefisktanken det originale dekket, eller at det markerer hvor dette dekket var.

Det som fortsatt er klinket av skroget regner vi som sannsynlig er det originale skroget., og vi har de originale byggetegningene.

Deler av casingen er trolig den originale.

Vi har en del bilder av båten fra tidlige tider der den har litt forskjellig utforming.

*Båtlaget Rødskjæl har ingen fast medlemskontingent, medlemmene deltar med dugnadsarbeid, og vi har medlemmer fra alderen 13 år og godt opp i pensjonsalder. Felles for alle er at det er stor glød og de fleste har yrkeserfaring fra skipsverft..*

*Vi fikk båten i vår varetekt på tidlig vår 2011 og har allerede lagt ned mange dugnadstimer i det arbeidet som har blitt utført med, tilsyn, rydding, kartlegging av tilstand og nødvendig vedlikehold.*

*En stor del dugnadstimer er også utført i form av å påta oss arbeidsoppgaver som har gitt kontanter i kassa for sener å bli brukt til 1.hjelp for å holde båten flytende en liten periode framover.*

*Med en timepris på kr 250 pr time som er vanlig ved verdsetting av dugnadsarbeid/ egeninnsats er vi kommet fram til Kr.360 000- da inntil vi kom i dokk ved Bergen Group Fosen i sept 2011. Dugnadsinnsatsen har økt betraktelig under verkstedoppholdet.*

*Riksantikvaren ga Rolf Lothe et tilskudd på Kr 100 000,- som var nok til å betale for sleping til Frengen.*

*Vi har mottatt et tilskudd fra Det Norske Shell på Kr. 70 000,- der noe er brukt på nødvendigheter og det resterende vil bli brukt i forbindelse med dokksettinga ved BGF.*

*Vi har greid ved å påta oss arbeidsoppgaver i båtlagets regi å tjene så vi ved dokksettingen start har ca Kr. 125 000, tilgjengelig sammen med tilskuddet fra Shell.*

*Av dette er Kr 12 500, allerede avtalt som betaling for dokksettingen. Og vi har brukt litt på drivstoff og andre nødvendigheter for transporten til dokkingen til sammen kr 12500,-*

*I grove trekk kr 100 00 tilgjengelig. Noe som vil bli litt i underkant til nødvendig 1.hjelp*

*Vi har med grunnlag i at vi ønsker et passasjersertifikat, søkt skattemyndighetene om et fritak for å betale mva på varer og tjenester i forbindelse med restaureringen.*

*Vi vil for øvrig vise til egen rapport fra dokksettingen ved BGF høsten 2011.*

Vi har utarbeidet og vedtatt å fortsette arbeidet med følgende delmål.

1. Søke om tilskudd og få gjennomført bevaringsplan trinn 1
2. Når trinn 1 er gjennomført eller i gang, søke om tilskudd og få gjennomført bevaringsplan trinn 2
3. Vedta og gjennomføre en bevaringsplan trinn 3 som innbefatter en tilbakeføring av MS EPO til MT RØDSKJÆL i siste versjon.

Ved og i første omgang bevare MS EPO som den framstår i dag og med de utbedringer som er beskrevet i trinn1, og deretter å gjennomføre trinn 2, mener vi at muligheten til å ha et utgangspunkt for å oppnå trinn 3 i fremtiden er ivaretatt.