

Rederiet fra Nord-Lenangen har fått et flott fiskefartøy. Her avbildet ved kai ved utrustningsverftet. Foto: Vaagland Båtbygger AS

Hoveddimensjoner/kapasiteter:

Lengde over alt	34,07 m
Lengde reg.	28,00 m
Bredde på spant	9,50 m
Dybde i riss shelterdekk	6,60 m
Dybde i riss hoveddekk	4,30 m
Dypgang	4,80 m
RSW-tanker	298 m ³
Fryserom (del av RSW)	182 m ³
Brennolje	97 m ³
Ferskvann	18 m ³
Bruttotonnasje	499 BT
Innredning for	10 personer

Klasse: DNV 1A1 Fishing.
Godkjent for «Bankfiske II».



Seig byggeprosess endte godt for nye «Fugløyhav»

Kystfiskefartøyet MS «Fugløyhav» har allerede møtt mye motvind og stampesjø i skipets fire år lange historie. Men på tross av endring i byggeplaner og byggeland to ganger underveis, og en nær dobling av sluttsummen i forhold til estimatet for fire år siden, klager ikke reder Peder Roger Nilsen. Han er storfornøyd med sluttresultatet, og jobben som er utført ved utrustningsverftet, Vaagland Båtbyggeri AS.

I midten av juni kunne nybygget sette kursen nordover mot hjemmehavnen i Nord-Lenangen i Lyngen kommune, hvor det ble pyntet til dåp og fest 18. juni. Deretter regnet Nilsen med en uke med rigging og klargjøring for «Fugløyhav» sin første tur på fiskefeltet. Silda er de ferdig med for i år, så det blir oppstart på fiske med snurrevad etter hyse på Finnmarkskysten. Deretter står fiske etter torsk og sei for tur utover høsten.

Fikk som forventet

Det er Lenangen Fiskeriselskap AS som er eier av dette flotte blå og hvite nybygget på vel 34 meters lengde, som er designet av Seacon AS. Fra før har rederiet «Fugløyfjord» på 85 fot,

bygget i 2002. Og det fartøyet som er skiftet ut til fordel for nybygget er «Fugløyfjell» på 78 fot. Den ble solgt i februar i år til Arneøyind AS i nabokommunen. Årets sildekvote ble tatt før overlevering. Markedet for brukte fartøy er brukbar, og rederen fikk en pris som forventet.

Det er en forholdsvis lang historie som ligger bak MS «Fugløyhav». Den startet for vel fire år siden. Da tegnet reder Peder Roger Nilsen kontrakt med skrogverftet Yaroslavl Shipyard i Russland på bygging av et komplett kystfiskefartøy, som skulle være ferdigstilt i løpet av to år. Dette verftet ligger ved Volga, fem timers kjøring nord for Moskva. Holdt ikke mål.

Men det skulle snart vise seg at det russiske verftet ikke holdt mål, verken når det

gjaldt tidsplan og kvalitet på arbeidet. I 2009 bestemte Nilsen seg for å flytte det da ferdige skroget bort fra Russland til et verft i Polen for utrustning og ferdigstilling. Men etter ett år ble det klart at heller ikke polakkene ville klare å levere et komplett fartøy med standard og kvalitet som eierne ønsket. Det ble også klart at planene ville rakne tidsmessig.

Parallelt med feilsatsningen og forsinkelsene i øst, endret tidene seg ved verftene i Norge. Situasjonen var ikke lenger slik at alle verksteder var fullbooket med offshorefartøy, og at priser på nybygg var skyhøye. Fore-spørslar på utrustning ble gjort, og valget falt på Vaagland Båtbyggeri AS på Vågland nord for Kristiansund. Peder Roger Nilsen synes de fikk en fair utrustningspris, og samlet har hele



Det er ikke noe å si på fasilitetene for mannskapet om bord. Her bilder fra messe og salong. Innredningen er utført av R&M Industrier, mens møblene kommer fra Troldmyr Møbelfabrikk.

nybygget kostet den nette sum av 80 millioner kroner. Da er merkostnadene med rotet i øst tatt med.

Honnrer til finansinstitusjoner

Men i forhold til opprinnelig pris for komplett skip fra det russiske verftet for fire år siden, på 42 millioner kroner, er det mye, innrømmer Nilsen. Men i forhold til tilsvarende fiskefartøy som er bygget den siste tiden, er sluttsummen grei nok. Merkostnaden har vært en utfordring for rederiet. Men takket være Innovasjon Norge, avdeling Tromsø, som står for langtidsfinansieringen av nybygget, og DNB i samme by, som har stått for garantier og byggelån, har prosessen likevel gått smertefritt. Peder Roger Nilsen ønsker å rette en hennør til disse to institusjonene, som hele tiden har hatt klokkeetro på både prosjekt og reder.

«Fugløyhav» har et brukbart kvotegrunnlag, selv om rederen ønsker seg mer, ikke minst med tanke på et bedre driftsgrunnlag og bedre lønn til mannskapet. Nå må sistnevnte ta til takke med en årlig lott på rundt 400.000 kroner. Det er i minst laget, mener Nilsen. Fiskefartøyet har tross alt 300 driftsdøgn i året, og arbeidet om bord er hektisk med skiftordning og døgkontinuerlig drift. Nybygget har

to torskervoter, to seikvoter og to sildekvoter. I tillegg er det fritt fiske på hyse, så de regner med noen hundre tonn av dette slaget hvert år. Og utsiktene for hysa i årene som kommer ser heldigvis bra ut, både når det gjelder bestand og tilgjengelighet, slår Nilsen fast. Også når det gjelder torsk og sild er utsiktene gode.

Vil fiske for 20 mill

Rederen regner med at de kommer til å fiske for rundt 20 millioner kroner årlig på «Fugløyhav». Fartøyet er optimalisert innenfor 500 bruttotonn i henhold til regelverk, sjøegenskaper og produksjonskapasitet, og de skal drive fiske etter både pelagisk fisk og hvitfisk. «Fugløyhav» er rigget for både not og snurrevad, og det er konstruert med stort fokus på design, komfort, miljø og fangstkvalitet.

Lasteromskapasiteten er på 350 kubikk, og rommene er konstruert med tanke på føring av sild, sei og lodde i RSW-kjøletanker. Tre av rommene er arrangert som kombinerte RSW-tanker/fryserom og har kapasitet for lagring av 180 kubikk med frossen hvitfisk. Resterende tanker er laget med tanke på RSW og levende fisk. På hoveddekket finnes det en egen avdeling for behandling av hvitfisk, med komplette linjer for fangstbehandling og innfrysing.

Fire ulike regelverk

– Vi hadde større fokus på føring av levende fisk i de opprinnelige planene, og fryseriet var ikke med. Men fra vi startet prosjekt og frem til i dag har vi måtte forholde oss til fire ulike regelverk fra myndighetene sin side, først til en lengdebegrensning på 27,5 meter, så 28 meter, deretter lasteromsbegrensning på 300 kubikk og så til slutt 500 kubikk med fri lengde. Med slik oppførsel fra de som er satt til å forvalte fiskeriene i Norge, er det vanskelig å planlegge på sikt. Det dukker hele tiden opp nye ting, også når det gjelder strukturering, sier en oppgitt reder, Peder Roger Nilsen.

Han kunne også tenkt seg en strukturordning på 3+3, slik den var før ordningen ble stoppet. Da ville «Fugløyhav» hatt 10 millioner høyere omsetning og mannskapet en mer konkurransedyktig lønn, noe som ville gjort det lettere å rekruttere i fremtiden. Rederen ser en utvikling mot stadig flere utlendinger på norske fiskefartøy, noe han mener kan være et signal på dårligere lønns- og arbeidsforhold om bord, og vanskeligheter med å få tak i norske fiskere. Rederiet i Lyngen kommune har så langt ikke hatt problemer med rekruttering av mannskap til sine to båter.



I maskinrommet er det god plass. Hovedfremdriften besørger av en Mitsubishi på 736 kW, levert av Diesel Power AS. Aggregater og generator, av type Scania og Stamford, er levert av Nogva Motorfabrikk AS.



Reder Peder Roger Nilsen er storfornøyd med sitt nye fartøy, og han synes Vaagland Båtbyggeri AS har gjort en kjempejobb med utrustningen.



Stuerten har fått en ryddig og grei arbeidsplass.



Lugarene er av varierende størrelse, noen store med dusj og toalett og andre litt mindre med bare vask. Men det er fellesdusj i boligseksjonen.



Det var fortsatt hektisk virksomhet med ferdigstilling av fabrikkene, som er levert av Latech. Når mye utstyr skal inn på forholdsvis liten plass, kan det bli trangt i enkelte områder av fartøyet.



Det er ikke noe å si på fasilitetene for mannskapet om bord. Her bilder fra messe og salong. Innredningen er utført av R&M Industrier, mens møblene kommer fra Troldmyr Møbelfabrikk.



1. Også hoveddekket er spekket med utstyr, med blant annet linjer for fangstbehandling.

2. Bilde av styrehuset sett aktenfra.



Kjempejobb

Et nybygg med flotte fasiliteter både når det gjelder arbeid og fritid, bedrer også muligheten for å holde på mannskapet. Nilsen synes de har fått et flott fartøy. Selv om det ikke ble noe av utrustningen i Russland eller Polen, streker han under at stålarbeidet som er gjort på skroget, er av god kvalitet. Og med

topp utrustning og ferdigstilling fra Vaagland Båtbyggeri, har rederiet fra Lyngen fått et nybygg de kan være stolte av. Rederiet ønsker i den forbindelse å rette en stor takk Vaagland Båtbyggeri AS, som han mener har gjort en kjempejobb. Det har blitt noen endringer underveis i byggeprosessen, men sammen har rederi og verft hver gang kommet frem til gode

løsninger, slår Nilsen fast.

For å gjøre fiskefartøyet mest mulig fleksibelt, har rederiet som nevnt tidligere satset på både frysing, RSW og levende lagring. Peder Roger Nilsen forteller at de også kan gå med kasselast om ønskelig. Silda vil bli fisket med not og kjørt i RSW-tankene, mens hvitfisk vil bli hodekappet, sløyd og fryst. På den måten oppnår de langt høyere pris på fangsten, spesielt når det gjelder hysa. «Fugløyhav» får et fast mannskap på ni, og de vil ha en 1:1 avspaseringsordning. Om bord vil det være drift 24 timer i døgnet. Seks mann er nok for å drive båten, men tre hele tiden er på fri. Rederiet selv vil være altnuligmann om bord, som han selv kaller jobben sin. Som utdannet maskinist og skipper kan han trå til der det er behov, og i først omgang gjelder det maskinen.

Rederiet har satset på Simrad når det gjelder fiskeleting og JRC når det gjelder navigasjon og kommunikasjon. Generelt sett har man satset på trygge og kjente løsninger på nybygget, og det finnes derfor ingen revolusjonerende løsninger. Det er Seacon i Måløy som har tegnet båten, mens rederiet selv har vært sterkt involvert når det gjelder tekniske løsninger og innredning, i tett samarbeid med Vaagland Båtbyggeri AS. ■



HELSETH
Propulsion
SYSTEMS

"FUGLØYHAV"

Vi takker for
leveransen og
ønsker båt
og mannskap
lykke til!



Helseth

- hvis driftsikkerhet er viktig

16450 Helseth-Molte Tlf: 71 20 29 00
E-post: sales@helseth.no www.helseth.no