



Frode Henriksen og de to andre medeierne har fått seg et topp moderne og effektivt kystfartøy.

Voldnes setter ny standard i Finnmark

Voldnes ved utrustningskaia til Blaaid AS på Raudeberg like nord for Måloy.



Hoveddimensjoner:

Lengde over alt	34,07 m
Bredde på spant	9,50 m
Dybde til shelterdekk	6,60 m
Dybde til hoveddekk	4,30 m
Brutto tonnasje	499

Kystfiskebåten Voldnes setter en ny standard i nordnorske fiskerier. Det 34 meter lange fartøyet er utstyrt med fryseri, RSW og mulighet til å skifte mellom not og snurrevad. Frysing av fisk om bord skal gi økt verdi på hvitfisk, mens dielelektrisk fremdrift skal gi lavere brennstoffutgifter.

Muligheten til å fryse sløyd hodekappet torsk og hyse vil gi oss merverdi på fangsten. Derfor har vi valgt en løsning hvor vi istedenfor standard utrustning med 300 tonn RSW på denne båttypen, har omgjort noe av RSW-tankene til et fryserom med 90 tonn kapasitet. I tillegg har vi installert tre platefrysere med en kapasitet på innfrysing av cirka 12 tonn sløyd og hodekappet fisk i døgnet, forteller Frode Henriksen. Vi treffer ham og en av de to andre medeierne, Torbjørn Mathisen, på Blaaid Verft på Raudeberg i Vågøy. Nybygget Voldnes ligger ved utrustningskaia, nesten klart til overlevering.

Not og snurrevad

Den nye 34 meter lange kystbåten skal fiske med not og snurrevad. Den blir ett av to fartøy tilhørende rederiet Ryggefjord Fiskebåt-

rederi AS i Havøysund. Det andre fartøyet er kystbåten Strømsnes. Den er 27,4 meter og bygget i 1999. Rederiet eies av Torbjørn Mathisen gjennom rederiet Mathisen Fiskebåtrederi med 76,32 prosent. Med seg på laget har han Frode Henriksen og Åsmund Høie som hver har 11,84 prosent.

Overregulert fiske

– Voldnes har kostet oss over 70 millioner kroner. Vi får nok Finnmarks mest moderne kystbåt, sier Mathisen med et smil. Selv om båten er ny, utstyrt til å øke verdien på torsk og hyse, så er det ikke fritt for bekymringer.

– Vi opererer i en overregulert del av flåten og er avhengige av gode båter med nok kvote skal vi klare å få tak i mannskap. Slik situasjonen er nå strir vi med å få tak i folk. Samtidig er vi nedlesset av ulike krav fra myndighetene som gjør at lønnsomhet ikke alltid er like enkelt å få til. Vår virkelighet er



Fra den store moderne broa kan en mann ha full kontroll ved snurrevadfiske. Ved notfiske vil det være to mann, forteller Frode Henriksen.



1. Voldnes ankom fra det russiske skrogverftet Yaroslavl i Russland 27. september i fjor. Foto Seacon AS. 2. Det meste av fiskeutstyret er fra Triplex. 3. I tillegg til fiskeutstyr har Triplex også levert en dekkskran. 4. Mann over bord-båt er levert av Viking, her som på mange andre nybygg i senere tid. 5. Vakuumsystemet for fangsthåndtering er levert av Tendos MMC. 6. For å få plass er det bygget shelterdekk over store deler av hoveddekket. Voldnes er 34 meter lang og hver meter er utnyttet til det maksimale.

svært ulik virkeligheten politikerne mener de ser, sier Mathisen.

Han ser gjerne at politikerne slakker av på overreguleringen av fisket i kystgruppen, og gjør det lettere å kunne investere i gode og moderne fartøyer. Et nytt fartøy gir mannskapene økt sikkerhet og økt komfort. Det er nødvendig skal det være mulig å rekruttere. I tillegg er det en stor miljøgevinst ved å fiske med et fartøy som bruker mindre drivstoff per tonn fisk det leverer.

Suksess for Seacon

Voldnes er tegnet av Seacon AS i Måløy. Fartøyet er gitt typebetegnelsen SC-34 og er det sjette i denne serien. De andre fartøyene er Ringbas, Meløyfjord som er under utrustning ved Blaaid AS og Fugløyhav, som når dette skrives er så godt som klar for overlevering fra Vaagland Båtbyggeri AS.

Rune Stian Nybakk hos Seacon AS opplyser til Kystmagasinet at ytterligere to båter med dette designet er under bygging i Arkangelsk. I tillegg er det ventet at en kontrakt til blir underskrevet før dette bladet kommer ut til abonnentene. Da vil totalt sju slike kystfartøyer være bygget eller klar for bygging.

Skipsdesignet har raskt blitt en suksess blant redere som ønsker et kystfartøy som

kan designs for både not, snurrevad og trål. Voldnes er ikke rigget for trål, - men det blir Meløyfjord. Rederne har stor mulighet for å gjøre endringer som tilpasser fartøyene til deres behov.

Finner mer sild

Nå har forskerne nettopp meldt om god rekruttering til NVG-stammen. Fra toppåret 2009, da norske fiskere kunne ta over en million tonn NVG-sild, har kvotene falt med cirka 400.000 tonn. Kanskje gir resultatet fra Havforskningsinstituttet sitt økosystemtokt som resultat at kvoten ikke vil bli satt enda lavere, men kanskje øke igjen. Fortsatt er inntjeningen på silda god på grunn av kraftig økning i sildeprisen.

– Pelagisk fisk er viktig for inntjeningen. Men det er et fiske hvor det er raskt å ta opp kvoten. Når vi fisker med snurrevad etter hyse og torsk kan vi bli liggende på havet i rundt ti dager med godt fiske for å fylle fryserommet, forklarer Henriksen.

Seiprisen er i løpet av kort tid doblet. Prisen har gått fra 2,50 til rundt fem kroner per kilo. Det gjør det mer interessant å drive med seinot. Det er mange fartøyer som tidligere ikke har funnet det lønnsomt å drive med seinot. For Voldnes blir nok NVG, lodde, torsk og hyse viktigere

for inntjeningen. Men fortsetter seiprisen oppover kan seien fort bli viktig.

Fire aggregater gir strøm

Voldnes er gitt fartssertifikat for Havfiske II av Sjøfartsdirektoratet. Det betyr at fartøyet kan drive fiske og fangst i alle farvann unntatt farvann med åpen/spredt driviskonsentrasjon (4/10-6/10) eller høyere utenfor 200 nautiske mil av grunnlinjen.

Fartøyet er utstyrt med en hovedmotor og fire aggregater. Det skal svært mye til for å sette fartøyet ut av drift. Dieselelektrisk fremdrift gir både økt driftssikkerhet og lavere drivstoffutgifter. Hovedmotoren er en Stadt Schorch 1100 kW + 500 kW. Elektrisitet produseres av fire generatorer. Det er to Mitsubishi MHI S6R2MPTK som yter 520 kW hver, og en Mitsubishi MHI S6A3-MPTA med ytelse på 445 kW plassert i maskinrommet. En mindre generator av type Mitsubishi MHI 6D24TC som yter 215 kW er plassert under bakken. Samtlige generatorer produserer strøm til hele fartøyet. Generatorene er levert av Diesel Power AS i Kristiansund.

Mange «norske» oppdrag

Selv om skroget er bygget og overflatebehandlet i Russland, gir et fartøy i denne klassen store ringvirkninger i form av



7. Fra sløyelinjen skal torsk og hyse gå rett i platefryserne for å øke verdien på fangsten. Platefryserne var fortsatt innpakket da vi var om bord. 8. Voldnes blir en flaggskute i Finnmark sin kystflåte. 9. Fire aggregater skaper nok strøm til å drifte fartøyet. Skulle ett stoppe, vil Voldnes kunne fortsette for egen maskin. Dieselelektrisk overføring reduserer både dnvstofforbruk og miljøet for utslipp av CO₂. 10. Det er travelt hos Blaaid. I tillegg til Voldnes arbeides det på utrustning av kystfiskefartøyet Meløyfjord og kjemikalietankeren Haugfjord. 11. Viking har også levert redningsflåter.

arbeid til verftet, og til norske underleverandører. Kjente utstyrsleverandører som Triplex AS på Averøy har blant annet levert en hydraulisk foldekran av typen Triplex KN-25 og et hydraulisk aggregat. Fiskeutstyret består av en Triplex 603 nothaler, en notlegger av type Triplex NK 3000 og transportrull fra Triplex. SMV A/S på Stokmarknes har levert kombinert snurpe- og snurrevadvinsjer med kraft på 18 tonn, samt en hjelpevinsj med kraft på fem tonn.

På denne størrelsen båter har Triplex AS i det siste sikret seg de fleste oppdrag, foran konkurrenten Karmøy Winch, som om bord er representert med en fiskepumpe.

Vakuumsystemet for lasten er levert av MMC Tendos og er dimensjonert med 14 tomers rør og en 3.200 liters tank. Med fartøyet lastekapasitet på cirka 200 tonn i RSW-tanker skulle dette være rikelig med kapasitet. MMC har også gjennom selskapet MMC Kulde levert RSW og frysesystem for lasten.

Måløybedrifter leverer for millioner.

Blant lokale bedrifter i Måløy som har fått omfattende leveranser er Måløy Radioforretning og Ulvesund Elektro AS. Førstnevnte har levert kamera og skjermer for

videoovervåkning, navigasjonsutstyr som DGPS mottaker, LoranC, kartplotter, autopilot, gyro, kompass, radartranspondere, nødpeilesender. Måløy Radioforretning har også radar fra Furuno med ARPA og gyrointerface, og til fiskerletting har de levert ekkolodd og svingere fra Simrad, og sonar fra Wesmar. De har også levert kommunikasjonsutstyr som radio, Inmarsat C med monitor og skriver, telefon, fax, antenner og en del annet utstyr. Ulvesund Elektro har videre levert alarmanlegg, trafoer, tavler og belysning både i innredning, ute og i lasterom. Hvor mye lokale leveranser er verdt i penger er ikke kjent. Men de utgjør en del millioner kroner. Legges det til at båten er designet i Måløy, og at verftet Blaaid ligger i kommunen, det en svært stor andel av verdiskapingen som skjer lokalt.

Rolls Royce Marine AS i Tenfjord har levert en styremaskin av typen Ulstein Tenfjord Steering gir, mens baugpropellene er levert av danske Hundested Propeller AS. Sikkerheten om bord er blant annet sikret med flåter fra Viking og en Mob-båt av typen Viking-470. I tillegg til god sikkerhet er det selvfølgelig enkeltlugarer for hele mannskapet, og en stor og trivelig messe. ■

Flerbruksfartøyet Christina E døpt

Rederiet Ervik og Sævik i Herøy i Møre og Romsdal døpte 2. juni sitt nye skip Christina E. Den 80,4 meter lange kombinerte tråleren og ringnotbåten er, med en prislapp på nærmere 300 millioner kroner, det dyreste skipet som er bygget ved danske Karstensens Skibsværft.

Skipet er 16,6 meter bredt og designet av Wärtsilä Ship Design på Fitjar (tidl. Vik og Sandvik). I tillegg til å drive fiske, er skipet utstyrt for å kunne brukes til ulike oppdrag for oljeindustrien, oljevemperedskap og forskning. Christina E har en lastekapasitet på 2.000 kubikkmeter. Den er utstyrt med dieselelektrisk fremdrift basert på en maskinkraft på 7000 kW. Kystmagasinet kommer med mer om Christina E i neste utgave. ■

Christina E ble døpt 2. juni. Skipet er bygget for å kunne drive både fiske, forskning og kunne ta oppdrag for oljevirkomheten, samt inngå i oljevemperedskapen. Illustrasjon Wärtsilä Ship Design.

