

# Fiskets Gang

Utgitt av Fiskeridirektøren.

Kun hvis kilde oppgis, er ettertrykk fra „Fiskets Gang“ tillatt.

33. årg.

Bergen, Torsdag 9. januar 1947.

Nr. 2

---

Abonnement kr. 10.00 pr. år tegnes ved alle postanstalter og på Fiskeridirektørens kontor. Kr. 16.00 utenlands.  
Annonsepris: Pristariff fåes ved henvendelse til Fiskeridirektørens kontor. „Fiskets Gang“'s telefoner 16 932, 14 850.  
Postgiro nr. 691 81. Telegramadresse: „Fiskenytt“.

---

Uken som endte 4. januar.

## Ny kjølebuss til fersk fisk, frukt og Grønnsaker og andre ømtålelige varer:

Ifølge »Morgenbladet« 18. desember 1946 har kjølespesialisten Sigurd Akre-Aas på eget personlig initiativ Sammen med en annen like heftig tilhenger av det private initiativ, Einar Kløvstad, og i intimt samarbeid med en mekaniker, som har spesialisert seg på kjøleoppgaver, Einar Edland, laget en vogn, som så vidt vi kan forstå, innebærer løsningen av selve spørsmålet om transport av ømtålelige matvarer.

Foruten all den innsikt som Akre-Aas og hans medarbeidere sitter inne med, har han hatt anledning til å få gode supplerende opplysninger fra en norsk ingeniør, som har arbeidet i kjøletransport i De Forente Stater under krigen, ingeniør Hafsten. Alt i alt skulle man kunne våge så sterkt et uttrykk som at den kjølebil det her er tale om, representerer høydepunktet av tidens teknikk på området.

Den er ingenlunde billig. Der den nå står inne i Oslo Sporveiers busshall på Korsvold koster den i sin førsteutgave 40 000 kroner inklusive omsetningsavgift for de innkjøpte materialer, men der kan bli tale om seriefabrikasjon.

Utallige er de avisdiskusjoner som i ti-årenes løp har vært ført over spørsmålet mer fersk fisk til Østlandet, og over hvorfor spiser ikke Oslo mer fisk, hvorfor bruker ikke skogdistriktene i de østlige deler av landet mer av dette gode eggehviteholdige mat-emne? Noe svar har disse diskusjoner vel neppe noensinne ført fram til. Til tross for at det er meget enkelt å gi det. Først når Østlandet får god fisk transportert i rullende kjølelagre, vil det begynne å spise av den. Det er svaret.

Vognen er bygd både for kjøling og for langsom frysing. Det vil si, at den spenner over en temperaturskala fra 0 grader til minus 12. Går man ut fra at framtidens behov vil skape mange vogner av typen, er det intet i veien for å la andre spenne over andre temperaturskalaer etter samme kjøle- og frysesystem. Det er overflødig å gjøre oppmerksom på, at temperaturen kan reguleres etter behovet innenfor den skala som her er blitt valgt. Konstruktøren regner imidlertid med at minus 4 grader vil bli det mest hensiktssvarende for transport av fisk som ikke skal fryses men kjøles, fra fiskehavn på Vestlandet eller i Trøndelag til Oslo eller Kirkenær eller et hvilket som helst sted på Østlandet. Vognen produserer sin kulde ved hjelp av et anlegg for fordampning av Freon frysevæske. Anlegget har sin plassering i tverrveggen

mellom lasterom og fører sete. Først et kanalsystem og dernest en sentrifugalvifte fordeler den avkjølte luft i lasterommet, slik at temperaturen i dette er jevnt over alt uten den aller minste fravikelse.

**SEMITRAILEREN**



er levert av

**A/S AUTOSERVICE**  
KRISTIANSUND N.

AUTORISERT  FORHANDLER

Vi er forhandlere av bilmerkene  
CHEVROLET — BEDFORD — OPEL, lastebiler.  
CHEVROLET — OPEL — WAXHALL, personbiler.

### Findus kjølebil fra 1954

rekke andre varesorter. Hadde vi hatt et system av slike vogner nå i høst, som var så rik på frukt, ville vi ikke ha behøvd å få en mengde både epler og plommer og andre fruktsorter ødelagt på grunn av manglende transportmidler. Ikke minst eplene gjelder det å ta hånd om i en fart. De som ikke egner seg for vinterlagring og ikke kan konsumeres i selve frukt-ukene, vil med fordel kunne bringes til presseri til framstilling av vår ypperlige, bakteriefri, usukrete eplesaft. Men fort må det gå. Videre er grønnsaker et stort kapittel, det er i De Forente Stater blitt det avgjørt største fot slike vogner. I samme retning går dansk erfaring. Ved et transportmiddel som dette kan for eksempel blomkål føres fram til kjølelager hurtig og uten omladning, vognen blir altså en meget vesentlig faktor for oppnåelse av et gode som frisk blomkål hele vinteren.

Herr Akre-Aas framholder med styrke, at *det ved slike relativt billige store konsumvarer gjelder å komme utenom omladning, som er så vel kvalitetsforringende som fordyrende.*

- Men nå har altså De, herr Akre-Aas, sier vi, bygd denne vogn. Firmanavnet De har satt på den er foreløpig bare *tenkt*. Har De selv kapitalkraft til å starte transportbedriften med utbygging av kjøle-mottakingsstasjoner for fisk for eksempel?

- Nei, det har jeg ikke. Jeg er kjølespesialist. Jeg har sett min oppgave i å få til en slik vogn. Og når en slik kjøredning omsider er blitt til, går jeg ut fra, at det vil være en rekke mennesker som er så interessert i disse oppgaver for vårt lands matforsyning ved innenlandsk produksjon, at de vil ta vognen i øyesyn. Og så mener jeg at den er så god at den skal tale for seg selv.

- Mener De å få private forretningsfolk eller departementale tjenestemenn til å se på den? - Jeg mener begge kategorier av interesserte bør ha glede av å se på den. Vil de ikke det - vel, så har all tale om ferskfisk-distribusjon ikke vart voksne menns alvor.

Selve karosseriet er bygd ved Brumundalen mekaniske Verksted, et av våre mindre, men meget energisk arbeidende firmaer, som er gatt til denne oppgave med en allsidig erfaring samlet under bygging av busser. Karosseriet er av aluminium og isolert med 12 centimeter welitt. Av størrelse er vognen noe sværere enn en stor passasjerbuss. Den kan ta 5 tonn i laste- eller kjølerommet. Vognens vekt er likeledes 5 tonn. Totalvekt av fullastet vogn altså ca. 10 tonn.

Motoren, som jo i en omtale som denne er av mindre vesentlig betydning, er på 160 hk. Til tross for at vognen er stor og så høy at en velvoksen mann går omkring i kjølerommet uten å bøye hodet, viser den seg å være lett å kjøre, og på hele vårt riksvei-nett kan den bevege seg med sikkerhet, men inn på bygdeveiene må den nok ikke driste seg, dertil er den for svær. Med så lange transportveier og kjøring natt og dag, må det være to sjåførere med køyeplass for den som har frivakt. Også det er der tatt hensyn til.

Skjønt det altså er for ferskfisk vognen er tenkt, mener konstruktøren, at den eller dens framtidige søstervogner med fordel må kunne settes inn for en