

Torsk fra Trondheim til bouillabaisse

Opp til flere ganger i uken går det Frionor-transporter med bil fra Trondheim til sydlige markeder – bl.a. til Italia, Spania og Frankrike, hvor Boulogne i nord er det viktigste mottakersted. Den franske videreforsender, firmaet "Vivagel", mottar imidlertid også til stadighet store laster så langt syd som i Lyon og Marseille.

Av Frionors årlige eksport, som nå er oppe i ca. 60.000 tonn, går riktig nok bare 12 – 13 % til Fellesmarkedet – omtrent det samme kvantum som eksporteres til USA.

Av de 61900 tonn Frionor-fisk som ble omsatt siste år, gikk faktisk mindre enn 4500 tonn til hjemmemarkedet.

Frionorsammenslutningen, som feirer 20-årsjubileum i høst – og som i siste regnskapsår hadde en konsernomsetning på nær 300 mill. kroner har hånd om ca ¾ av den norske frossenfiskeeksport. Og siden de fleste av de 120 aktive fryseriene som er tilsluttet ligger nordover i landet, er det ganske naturlig at Trondheim er blitt et viktig sentrum for omlasting og videreforsending av produktene.

Mange undrer seg sikkert over at det virkelig er regningsssvarende å sende fisken ned gjennom Kontinentet med bil, men det blir faktisk det billigste. Man kunne f.eks regne seg båt-transport til Antwerpen og omlasing der for videreforsending med bane som et realistisk alternativ, - men det ville bli vesentlig dyrere, så merkelig det enn kan høres. En trailerlast på 15-20 tonn fra Trondheim til Marseille kan man nemlig få frem for rundt 50 øre pr. kilo fisk, så den lange transporten medfører ikke noen avskrekkende fordyrelse av varene.

Firmaet Sties Termo-Transport i Oslo har nå 16 kjempelastebiler som så å si utelukkende går i frossenfisk-transport, først og fremst med grilletter, fish-sticks og fish-cakes, som er en noe mer avansert form for fiskekaker enn den som vanligvis brukes her hjemme.

Skjønt båt og bane er ikke helt ute av bildet –



tvært imot inngår begge disse transportmidler som nødvendige ledd i landeveistrafikken. En semitrailer som vi hadde anledning til å følge med på ferden i forrige uke, ble satt på jernbanevogn i Trondheim lørdag ettermiddag, og søndag morgen møtte sjåføren opp med trekkvogn på Loenga i Oslo for å kjøre hele stasen rett om bord på "Prinsesse Ragnhild" – Jahre Line's nye skip i ruten på Kiel.



Underveis til Kiel med Jahre Line

Så vi tok altså ikke landeveien fatt før vi var i Tyskland mandag morgen.

Det er ikke ofte vi har hatt anledning til å rulle av sted på Autobahn i en 240 hesters bil til over 300.000 kroner. Men noen komfortabel kjøretur var det egentlig ikke, og fort gikk det ikke heller. Å sitte i førerhuset på en semitrailer føles nemlig omtrent som å ri på en hest. Selv om fryseboksen har 8 hjul bak, hviler den jo med den andre enden på trekkvognen, så det blir temmelig urolig der fremme på grunn av bevegelsene som forplanter seg fra de mange tonn som bilen har på ryggen.

15 meter lang var doningen, og den veide 35 tonn, så det ble ofte ikke mer enn 20-30 kilometers fart i motbakkene. Og når det gikk nedover i lange unnabakker, tok vi det også med ro for å holde det hele under kontroll – selv om sjåføren fra Sties hadde magnetbremsene på mellomakslen til å hjelpe på med når vi ble tunge i siget. Selv på flat mark og rikelig motorveibredde måtte vi for øvrig passe på å holde oss under de 80, som er fartsgrensen for slike farkoster.

Tre dager brukte vi fra Kiel til Marseille – først på Autobahn ned gjennom hele Tyskland, over grensen ved Strasbourg, vestover til Chalon sur Saone for å få best mulig vei å kjøre på, og så rett ned gjennom den sagnomsuste Rhonedalen. Det gikk forresten litt langsommere på

enkelte strekninger i Frankrike, hvor hovedveiene har en tendens til å gå rett gjennom alle landsbyer. Enkelte steder vist det da også på husene at trailerne kan ha vanskeligheter med å komme rundt gatehjørnene.

Å komme inn i Frankrike med en slik last er naturligvis forbundet med visse formaliteter. Det er nok en snev av sannhet i påstanden om at alle franskmenn går omkring med en liten de Gaulle i magen, og når det gjelder offentlige tjenestemenn med eget stempel, later det ofte til at svangerskapet er temmelig langt fremskredet. For en langtransportsjåfør som driver internasjonal virksomhet er det iallfall ikke nok å kunne kjøre bil. Nå var vi heldige i Strasbourg, for kjøretillatelsen lå å ventet på oss. Dessuten kom vi til tollstasjonen så tidlig at vi rakk å bli ekspedert før den nasjonale lunchpause.



Tolleren i Strasbourg tar siesta.

Den varer nemlig fra kl. 12 til 14 uansett hvor lang køen måtte være av ventene lastebiler med TIR-carnet, som iallfall i teorien skulle bety at de har anledning til å passere grensene uten nevneverdig om og men.

Nå forlater vi Europa, heter det i sjåfør-sjargongen når de skal inn i Frankrike.



Ut av Europa. Nye plomber må til i Frankrike.

Det tok som nevnt tre dager å tilbakelegge de ca. 170 mil. Den første natten sov vi på køylene bak i førerhuset, betryggende parkert utenfor et tysk vertshus hvor det var god anledning til skikkelig morgentoalett før vi dro videre. Den slags

bekvemmeligheter er ikke riktig de samme i Frankrike, men er man vant til feltmessige forhold, går det jo på et vis.

Til gjengjeld spiser man så utmerket hos franskmennene. Vil man ha god og billig mat, er det bare å stoppe utenfor et sted hvor det står en mengde lastebiler. Og innenfor er det en lunsjstemning som nok kan virke noe uvant på en bilist som er vant med norske manérer. Disse sjåførene fra alle kanter av Europa, er en herlig bande som bærer preg av landeveiens særpregede koffardifart. Før maten går det gjerne inn et par aperitiffer, så en halvliter rødvin til måltidet og en konjakk til kaffen før ferden går videre bak rattet. Promiller er nemlig et ukjent begrep når man kommer sydpå.

Selv drakk vi heller ikke brus til maten, slik man pent må gjøre til de hjemmelige kjøttkaker når man er på biltur. Likevel kom vi pent og pyntelig frem, men det ble lange dager. Hva så med sjåføren og spørsmålet om begrenset arbeidstid – et tema som nå igjen er blitt aktuelt, da det som kjent er fremmet forslag om strengere regler i så henseende også i Norge. I mange europeiske land har lignende bestemmelser om tillatt kjøretid og påbudt hvile vært strengt håndhevet i flere år, noe som bl.a. medfører at det nesten alltid er to sjåførere på trailerne man ser nedover Kontinentet.

Jeg er ikke så sikker på at dette med to sjåførere tjener trafiksikkerheten, sier Jan Sunlay. Er det to som skifter på å sitte bak rattet, blir det gjerne til at bilen får gå hele døgnet. Og hva slag søvn blir det hvis man forsøker å få en blund på køyen i førerhuset mens bilen er i fart? Så halvsover man kanskje et par timer og er nesten like trett når man igjen skal sette seg bak rattet, ustelt og ørsket. Vi som kjører alene, vet da av erfaring når det er på tide å ta kveld, og så sover vi godt og grundig hele natten, slik at vi neste morgen er fullt opplagt til å ta fatt på en ny arbeidsdag. En erfaren sjåfør klarer utmerket sine ti – tolv timers effektiv kjøring pr. dag når han får skikkelig hvile om natten.

Uten å utgi oss for å være ekspert på området, er vi tilbøyelig til å være enig i den norske sjåførens synspunkter.

Frem kom vi i allfall, uten dramatiske episoder – muligens fordi vi av prinsipp sa nei takk til drammen som gjerne ble budt oss på bensinstasjonene – også et trekk i kundeservicen som ikke hører med til hjemlig norsk praksis. En fransk stasjonsholder ser det imidlertid som et ganske naturlig uttrykk for elskverdighet overfor gode kunder, når han slår frempå om at det kanskje ikke bare er bilen som har trang til å slukke tørsten. Vi trillet altså av sted gjennom de praktfulle gater i Lyon, som med nær en halv million innbyggere gjør Marseille rangen stridig som Frankrikes by nummer to.

Vi smøg oss gjennom den vesle byen Montelimar, hvor folk bokstavelig talt lever av sukkertøy, idet man her finner "verdens sentrum"

for nougatproduksjon. Videre forbi de kjempemessige damanleggene hvor den mektige elven Rhone er i ferd med å bli temmet i stadig større kraftverk. Rhone-prosjektet, som omfatter et tyvetall dammer og kraftstasjoner, vil når det er fullført øke Frankrikes kraftproduksjon med 30 pst. Eller 14 mill. kilowattimer årlig, ved siden av at det skaper muligheter for irrigasjon som vil gjøre det mulig å dyrke opp store områder som hittil har vært ufruktbare. Ved byggingen av Donzere Mondragon-dammen ble det i løpet av fem år fra 1952 brukt 800 000 kubikkmeter betong, og det ble gravet ut 50 millioner kubikkmeter masse for å gi elven nytt leie. Denne utgravingen svarte til nokså nøyaktig en halv Suez-kanal. Så kom ikke å si at franskmennene ligger på latsiden!

Sent en kveld var vi fremme i Marseille.



Endelig fremme i Marseille

Og siden grekerne åpenbart ikke hadde tanker for trailertrafikk da de grunnla byen for over to og et halvt tusen år siden, var det vanskelig å finne en betryggende parkeringsplass. I turistbrosjyrens e står det jo også at byens bakgater er fulle av kjeltringer, og det har faktisk hent at hele tilhengere er blitt tømt i ly av nattemørket.

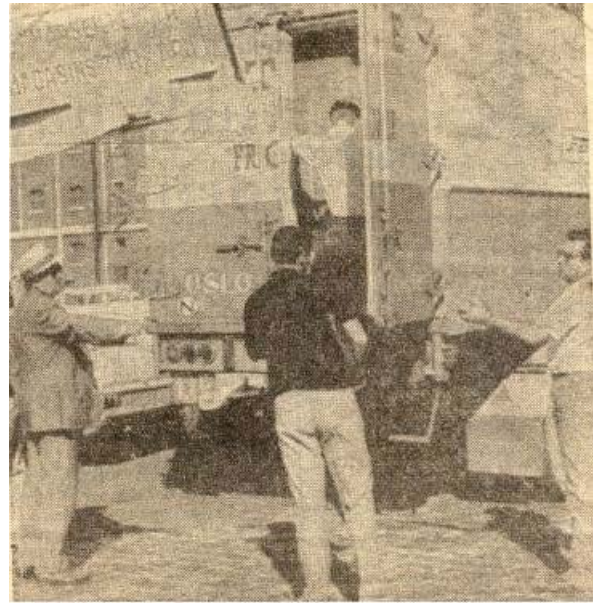
Til slutt fant vi imidlertid en løsning som gjorde at vi kunne forlate våre grilletter til en verdi av 120 000 kroner med beste samvittighet og fred i sinne: Vi satte hele doningen fra oss utenfor porten til Fremmedlegionens kaserne, hvor det for sikkerhets skyld stod to vaktposter med gevær.



Bouillabaisse

Vi gikk til sengs med maven full av bouillabaisse, og våre neste dag presenterte vi våre filets surgeles

for veterinærkontrollen i tredve kuldegraders prima kondisjon.



Veterinærkontrollen i Marseille

Det tok forresten en hel dag å komme gjennom tollen og kontrollen, og nok en dag gikk med til å få lasten inn på Vivagels fryselager.



Fra fisketorget i Marseille.

Imens gikk vi på byen. Og uten å gå i detalj kan vi forsikre våre lesere om at les belles de Marseille ikke er det spor surgeles. Så det er altså en annen historie.....