

« Antigua » de 1932 et de 176.000 cbft. réfrigérés	« Talamanca »
« Quirigua »	« Jamaïca »
« Veragua »	« Chiriqui »

Les quatre premiers ont été convertis à partir de septembre 1952 pour augmenter leur capacité de transport bananier et les installations réduites à 12 passagers seulement. Le « Quirigua » a été le premier transformé après deux mois de travaux en décembre 1952. Le dernier mis en cale sèche pour travaux a été le « Talamanca » au début de cette année.

C. Mis en service entre 1945-1947, d'une vitesse de 18 nœuds 1/2 et pouvant transporter 78.000 régimes et 12 passagers, d'un tonnage de 7.067 t. à 7.075 t., de 310.000 cbft. d'une longueur de 131 m 3, largeur 18 m 60 :

« Metapan »	« Heredia »	« Compayagua »
« Junier »	« Fra Berlanga »	« San Jose »
« Limon »	« Esparta »	« Parisminh »

D. Lancés entre 1947 et 1948, de 5.075 t. et de 195.000 cbft., d'une vitesse de 16 nœuds, longueur 111 m 2, largeur 17 m, pouvant transporter 48.000 régimes et 12 passagers :

« Yaque »	« Morazan »	« Ulua »
« Cibao »	« Quisqueya »	« Tivives »
« Hibueras »	« Sixaola »	« Santocerro »

Ainsi, l'United Fruit qui possédait ou gérait au début de 1952 en Amérique Centrale et dans les Antilles, 55.564 hectares de bananiers, sans compter ses plantations de sucre, de cacao, d'huile de palme et d'abaca (10.300 hectares) a une flotte bananière de 36 navires réfrigérés et un ventilé représentant un tonnage de plus de 200.000 tonnes.

Sans parler de la trentaine de navires qui assurent d'autres transports, cette flotte, qui mérite bien le titre de Grande Flotte Blanche, assure le service, comme l'indique la carte ci-contre, entre les pays producteurs et les différents ports bananiers des États-Unis qui importent plus de 57 millions de régimes, soit quatre fois plus qu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

Ce qu'a réalisé l'United Fruit pour la flotte bananière n'est qu'une partie de l'immense effort accompli pour le développement de ce fruit, non seulement sur les plantations pour l'amélioration des cultures, la lutte contre les maladies, mais encore pour les populations vivant de celles-ci (hôpitaux, écoles, telle la célèbre École Agricola Panaméricana) et pour son transport, installations portuaires, dont la dernière réalisation ultra-moderne est celle de Weehawken à New-Jersey et sa distribution.

La « Grande Flotte Blanche » n'est pas l'unique flotte bananière des États-Unis. D'autres Compagnies assurent le transport de ce Fruit d'Or que certains appellent l'Or Vert.

R. M. CADILLAT.

## La flotte scandinave de bananiers

Le transport par mer des bananes est un commerce qui n'a pas cent ans, et qui n'atteignit ses aspects actuels qu'entre les deux guerres mondiales. C'est l'idée d'installer des réfrigérateurs à bord des navires qui fut l'instigateur du service hautement spécialisé qu'est actuellement le transport par mer de fruits frais (aussi bien que du poisson frais et de la viande congelée).

La banane est une marchandise très délicate qui, avant « l'ère des réfrigérateurs », même avec le meilleur système de ventilation connu, ne pouvait pas être transportée bien loin, tandis que, de nos jours, la distance entre le lieu de production et celui de vente ne représente pas un obstacle majeur.

Ce développement intéressant a rendu possible et explique à lui seul l'énorme augmentation de la consommation de bananes, jusqu'alors considérée comme un luxe.

Cependant, il n'en est pas moins vrai que la banane est un fruit délicat, et que son transport exige des navires et un équipement de la meilleure qualité, aussi bien que des organisateurs et des équipages qualifiés. Il est généralement admis, que la flotte marchande scandinave a rempli ces conditions depuis un certain temps déjà, et qu'elle a, dès le début, joué un rôle important pour le transport moderne des bananes. Et ceci, malgré le fait que les contrées scan-

dinaves ne participent qu'en très faible proportion à la production de ce fruit.

La flotte marchande scandinave, c'est-à-dire les flottes danoise, norvégienne, suédoise, ont en service 37 bananiers, sans compter les navires actuellement en construction (tandis que la marine marchande française possédait, en 1951, 22 bananiers, en tenant compte des navires en construction).

L'absence de colonies productrices de bananes, et l'étroitesse du marché scandinave, sont probablement les raisons principales pour lesquelles les lignes régulières de transport de bananes n'ont pris en Scandinavie qu'une très faible extension.

L'armement des bananiers scandinaves se fait sous des termes très courts : les délais des chartes-parties n'excédant que rarement un an.

Nous allons maintenant procéder à un bref examen des bananiers de chacun des Pays Scandinaves.

### DANEMARK

La Compagnie Maritime Danoise, J. LAURITZEN, Copenhague, possède 4 bananiers en service et 3 autres en construction, chacun de ces 7 navires portant un nom se

terminant par « Reefer » (« Indian Reefer », « Argentinean Reefer », etc...).

Les 4 navires actuellement en service furent construits au Danemark, 3 d'entre eux dans les dernières années de la décennie 1930, le quatrième en 1941. Leur classe dans le Lloyd's Register est + 100 A. I.

Le plus petit d'entre eux, le M/S « African Reefer » a un tonnage de 2.420 tonnes dead weight, tout compris, et file, en charge, environ 13 1/2 nœuds.

Le tonnage des 3 autres navires varie entre 3.355 et 3.625 tonnes dead weight, tout compris, et ils filent, en charge, de 15 à 15 1/2 nœuds.

Ces 4 navires sont équipés avec des réfrigérateurs « Atlas Copenhagen », chacun d'entre eux comprenant 3 compresseurs à l'ammoniaque. Les appareils propulseurs viennent de chez Burmeister et Wain (moteurs diesels).

L'armement J. Lauritzen a maintenant 3 bananiers en construction : 2 d'entre eux chez Aalborg Vaerft et le troisième chez Helsingør Skibsvaerft et Maskinbyggeri. Ces 3 navires classés Lloyd's + 100 A. I. :

Environ 4.000 tonnes tout compris, d. w.,

Environ 225.000 pieds cubes de cales frigorifiques.

Vitesse en charge : environ 17 1/2 nœuds.

Longueur totale : 409'.

Largeur au fort : 54' 1".

Tirant d'eau en charge : environ 22' 11".

#### Appareils frigorifiques :

Fabriqués par « Atlas », Copenhague.

Compresseurs à l'ammoniaque et au fréon.

Expansion directe et air.

Isolation par laine de verre.

Ozoniseur correspondant avec tous les compartiments.

Tous les compartiments sont plaqués d'aluminium.

Contrôle de la température suivant les directions du U. S. Bureau d'Entomologie, Plant Quarantine et de la Lloyd's Britannique.

#### Appareils de propulsion :

2 Burmeister et Wain, 8 cylindres, moteurs diesel développant 8.400 C. V. indiqués.

Deux de ces navires doivent être terminés cette année ; le troisième en 1954.

#### NORVÈGE

Avec 26 navires adaptés au transport des bananes à sa disposition, la flotte norvégienne comprend un peu plus des deux tiers des bananiers scandinaves. Elle est la plus moderne de 3 flottes scandinaves. Trois seulement de ces

26 navires ont été construits avant 1940 et 12 d'entre eux l'ont été en 1950 et postérieurement. Il nous faut mentionner que 5 de ces navires servent actuellement au transport du poisson, mais qu'ils peuvent tout aussi bien transporter des bananes.

Les 26 navires appartiennent à 16 compagnies maritimes : 8 d'entre elles sont propriétaires d'un bananier ; 7 autres en possèdent 2 chacune, et la dernière en possède 4.

Il y a relativement une grande variation dans le tonnage des navires norvégiens. Celui de 4 d'entre eux est de 1.000 tonnes d. w., ou moins — celui de 3 autres, de 4.200 tonnes d. w. ou plus — tandis que celui des quatorze est supérieur à 2.600-3.100 tonnes d. w., — 17 des navires filent 15 nœuds ou plus (jusqu'à 17 1/2 nœuds).

Nous indiquerons ci-après la description technique d'un bananier norvégien type : le m/s « Barbara Brovig » appartenant à l'armement Th. Brøvig,

Construction : 1950.

Classification : Lloyd's + 100 A. I.

Longueur : 340' 2 3/8" — P. P. 316' 4 1/4".

Largeur : 47' 3/4".

Creux : 29' 4 1/2".

Tirant d'eau franc bord d'été : 20' 7 1/2".

Vitesse : 16 1/2 nœuds.

#### Tonnage :

Net.....	1.747,16
Brut.....	3.129,39
En lourd.....	2.676

#### Capacité des cales réfrigérées :

Cale n° 1.....	36.787	pieds cubes
Cale n° 2.....	70.060	—
Cale n° 3.....	32.313	—
Cale n° 4.....	20.435	—
Capacité totale.....	159.695	pieds cubes

Système de réfrigération : ammoniaque et saumure.  
Appareils frigorifiques : 3 compresseurs.

Les cales peuvent être chauffées par temps froid — CO 2 électriques — et contrôle de température.

Nombre de ponts : arrière : 3 ; avant : 2.

Mâts : 2.

Mâts de charge : 8 pour 3 tonnes.

Treuil : 8 électriques.

Sondeur acoustique, compas gyroscopique, télégraphie sans fil, radar.

François ZACHARIASEN,  
Consul de Norvège à Rouen.