



SALÉN NYTT

1—2/1971

EUROPAS STÖRSTA MOGNINGSANLÄGGNING FÖR BANANER I GÖTEBORGS FRIHAMN



Dir. Christer Salén inviger Banan-Kompaniets nya terminal i Göteborgs Frihamn.



Pressen avnjuter läckra bananrätter på Chiquita-Festivalen.

I Göteborgs Frihamn har Banan-Kompaniet och ICA byggt Europas största och mest moderna mogningsanläggning för bananer. I de sammanlagt 38 mogningsrummen kan man lagra maximalt 765 ton bananer eller ca 42.500 kartonger. Räknar man med att i varje kartong finns det 100 bananer, så ryms 4.250.000 bananer i den nya anläggningen.

— Självklart har vi försökt se in i framtiden och därför byggt så vi kan expandera i denna vår nya mogningsanläggning i Göteborg, säger verkställande direktör Peter Wieslander, AB Banan-Kompaniet. Den anläggning, vi tidigare hade i Göteborg — och som redan är rivet — var ett gammalt förvaltningshus, som tjänat ut och inte alls passade in i dagens moderna hantering. Vi hade många olika planer och platser för att bygga denna anläggning. Kravet var nära till kaj och med goda inrikes transportmöjligheter i form av lastbil och järnväg. När så Göteborgs hamn erbjöd oss den här platsen i Frihamnen, så tackade och tog vi emot. Här lossas alla bananer från Salénrederiets fartyg och ungefär en tredjedel av de lasterna stannar här i denna göteborgska mogningsanläggning. Den övriga delen transporteras till våra övriga sju mogningsanläggningar i Malmö, Linköping, Örebro, Stockholm, Sundsvall, Ånge och Luleå.

Göteborgsanläggningen klarar behovet av bananer i västra Sverige eller i ett distrikt, som omfattar Värmland, Dalsland, Bohuslän, Västergötland, en del av Småland och Halland.

Svensken äter 8,5 kg bananer per person och år

— Vi räknar dels med en viss ökning av totalmarknaden och dels också en höjning av vår marknadsandel. Räknar vi

(forts. sid. 5)

TORRLASTREDERIET UTÖKAS FUSION SALÉN—BRODINS

Brodinrederierna, ett av vårt lands äldsta rederiföretag, förvärvades som bekant vid årsskiftet av Salénrederierna. Förutom moderbolaget Rederi AB Poseidon ingick Rederi AB Disa, AB Svenska Ostafrikalinjen samt Poseidon Oil Company i transaktionen. Brodinrederiernas personal har i samband med övertagandet erbjudits fortsatta anställningar inom Salénkoncernen på oförändrade villkor.

VD för Brodinrederierna var skeppsredare Lars Brodin och teknisk chef var ingenjör Olle Brodin.

Uppgåelsen innebär att nedanstående fartygsenheter tillförts Salénrederiernas torrlastflotta (se vidstående):

Samtliga fartyg är byggda vid Öresundsvarvet.

Dessutom ingick i köpet ett bulkfartyg om 68.500 tdw. under byggnad i Jugoslavien, med beräknad leverans vid årsskiftet. För detta fartyg redogöres närmare i slutet av artikeln. I och med att nybygget levererats kommer torrlastrederiet med andra ord att ha fått ett nyttillskott av totalt 154.995 dw.t.

Styckegodsartygen är sysselsatta på SVEDEL Line, som närmare presenteras i det följande medan bulkfartygen går i trampfart. Nybygget är tidsbefraktat av ett japanska rederi för en period av tre år.

Salén-Nytt ger härnadan en sammanfattning på Brodinrederierna och deras ägare, som under mer än fyra seklar hämtat sin bärning från maritim verksamhet i olika former.

Fiskare och bönder

Släkten Brodin har sitt ursprung i 1500-talets Medelpad, där anfäderna var fiskare och bönder. Mot 1700-talets slut finner vi deras ättlingar verksamma som sjömän, fiskare och skeppsbyggare i Gävle, och ända fram till detta sekels första årtionden var släktens huvudsakliga verksamhet förlagd dit.

En av de första i släkten att bedriva varvs- och rederirörelse i mera omfattande skala var Olof Brodin d. y., som vid 1800-talets mitt för eget rederi bl. a. byggde skonerten "Hoppet" om 52 svåra läster (128 ton) och barkskeppet "Christina", som gjorde sin jungfruresa till England, där hon enligt den tidens sed blev kopparförhydd för den första fraktintäkten.

Från segel till maskiner

Sonen O. A. Brodin inledde en expansiv och händelsemättad epok i släktens annaler. Redan som 24-årig byggde han sitt första fartyg på varvet i Gävle, barkskeppet "Bengal" om 411 dw.t., för handelsfirman P. C. Rettig, sedermera följt av en lång rad uppmärksammade fartygsleveranser, av vilka galeasen "Primus" om 104 nettoton, landets första segelfartyg av järn, bör nämnas. Under denna epok upplevde skeppsbyggnadskonsten övergången från trä och segel till järn och maskindrift.

Styckegodsartyg:

Styckegodsartyg:	Byggn.år	brt	tdw
M/S "KORSHAMN" ex "AXELINE BRODIN"	1957	8996	12980
M/S "VISHAMN" ex "DISA"	1953	6000	8475
M/S "PILHAMN" ex "INGRID BRODIN"	1956	5362	7720
M/S "KUNGSHAMN" ex "MARGARETA BRODIN"	1958	7230	9740

Bulkfartyg:

M/S "SCANDIC WASA" ex "EVA BRODIN"	1963	12986	20280
M/S "NORDIC WASA" ex "LISA BRODIN"	1968	17278	27300
Totalt		57852	86495

Kris

1880-talets svenska varvsrörelse hade att kämpa mot stora ekonomiska svårigheter och bland de utvägar, som brodinvarvet i Gävle prövade för att övervinna krisen, var byggandet av fyra skutor om 60 ton vardera. Dessa blev på sin tid mycket uppmärksammade. De byggdes först som öppna kölpråmar, men beställaren kom på obestånd och köpet återgick. I stället lät varvet bygga om skutorna till skonare, som döptes till "Laxen", "Braxen", "Simpan" och "Flundran". Lastade med trä, beck, tjära och kokspisar avseglade de mot La Plata. "Laxen" fick grundkänning vid Recife och blev vrak medan de övriga nådde målet, där de omsider såldes.

Barken "Eva"

1894 var ett märkesår för gävlevarvet, då bl. a. barkskeppet "Eva" om 1500 dw.t. byggdes för eget rederi. På sin jungfruresa gick "Eva" ett dramatiskt öde till mötes. Utanför Rosario i Argentina råkade hon ut för oväder, kantrade och sjönk utan att sedan kunna bärgas. Vid haveriplatsen uppslammades med tiden en ö, 1000 meter lång och 200 meter bred, på vilken en fattig indianfamilj slog sig ner. Ön är numera försvunnen.

La Plata-linjen planeras

Mot slutet av 1890-talet umgicks O. A. Brodin med framskridna planer på att starta reguljär trafik mellan Skandinavien och La Plata, "ty om man kan få statsunderstöd, borde en dylik trade kunna bli en god affär" säger han i ett brev till en av sina befälhavare. Planerna blev emellertid aldrig förverkligade medan Johnssons däremot öppnade sin La Plata-trafik 1904.

Bland O. A. Brodins personal i Gävle fanns ett 16-årigt kontorsbud, som skulle låta tala om sig i framtida svensk sjöfart. Det var Emanuel Högberg, som då gjorde sina första erfarenheter inom shipping och varvsrörelse.

Världskrig — förlisningar

Det sista segelfartyget i släktens ägo var fregattskeppet "Dharwar" om 1456 bruttoton. Det såldes 1909.

En förnyring av tonnaget inleddes 1913, då först 5 ångfartyg om cirka 3.000 dw.t. vardera beställdes vid Fredrikstads Mekaniska Verkstad samt senare

ytterligare 9. I tre av dessa prövades för första gången turbo-elektriska maskiner från Ljungströms i Finspång. Samtidigt byggdes på det egna varvet i Gävle ytterligare tre fartyg. Av de 17 nybyggen som sålunda levererades, förolyckades 8 under kriget.

1920-talets depression medförde att världshandeln sjönk och därmed utsattes varv och redare för betydande ekonomiska svårigheter. För att exemplifiera detta kan nämnas att Brodinrederiernas insegelingsbrutto sjönk från 15,8 miljoner kronor år 1920 till 0,9 miljoner året därpå. Under krigsåren förflyttades Brodins verksamhet från Gävle till Stockholm.

Räddning av Nobile-expeditionen

Ångfartyget "Tanja", tillhörigt E. O. Brodin, var 1929 föremål för världens uppmärksamhet, när hon som moderfartyg deltog i bärningen vid Spetsbergen av den förolyckade italienska polarexpeditionen under general Umberto Nobiles ledning. "Tanja" försvann året därpå spårlöst med man och allt under resa från Danzig till Göteborg med kol.

Brodin-Line

1937 inledde Brodinrederierna seglingar mellan Syd- och Nordamerika med två moderna motorfartyg, "Astri" och "Anita". Senare utvecklade sig trafiken till samseglingar med Broströms med en reguljär resa var fjortonde dag i vardera riktningen. Linjen upphörde emellertid 1967 som en direkt följd av den tilltagande flaggdiskrimineringen i trafikområdet, vilken bl. a. drabbade svenska rederier.

Svenska Ostafrikalinjen — Svedel Line

Vid tiden för andra världskrigets utbrott var dåvarande Brittiska Ostafrika den enda transoceana marknad av betydelse, som saknade reguljära sjöförbindelser med Skandinavien med svenska fartyg. På initiativ av Charles Fletcher bildades därför i Rederi AB Svea år 1943 AB Svenska Ostafrikalinjen med syfte att så snart kriget var över påbörja linjetrafik mellan Skandinavien och Kontinenten å ena sidan samt Röda Havet och Ostafrika å den andra.

Sedan Sveabolagets intresse för projektet svalnat, förvärvades det nybildade bolaget 1946 av en grupp av fem intres-

(forts. sid. 4)

48:E VASALOPPET

Söndagen den 7 mars kl. 07.42 gick starten för det 48:e Vasaloppet. Tre minuter före utsatt tid tog startern fram en röd flagga, som han hållit dold under rocken, och flaggade av den brokiga horden om 5.787 man. Armadan accelererade och brakade iväg under fruktansvärt larm. Det var trångt i leden, några fick en stav avbruten, andra bröt en skida, skrik, skrån, eder och grova tillmälen haglade i luften. De flesta hade tagit sig till startplatsen flera timmar i förväg för att få en bra utgångsplacering och det var kanske inte att undra på om nervositeten och otåligheten var stor innan starten gick. För de som kommit iväg utan missöden gällde det att så snabbt som möjligt ta sig över det en kilometer långa och två hundra meter breda gärdet i vars ena ände startplatsen ligger. Banan går sedan uppför en brant backe på vars krön den smalnar och bildar en flaskhals. I den blev trängseln stor, men knuten löste sig snart, storåkarna försvann i fjärran med Ellefsäter, Andersson och Bölling i täten, fältet blev mera utdraget och många började upptäcka att besvärigheterna på den långa färden mot Mora hade börjat.

Ätta tappra Salénerna hade ställt upp, Jan Anger, SRS, Valter Axelsson och Lennart Kleberg, tekn., Gunnar Lindberg, tank, Birger Simonsson, sjöpers., Stig Svensson, tank, Kjell Springer och Sven Söderholm från Ekensbergs varv. De sistnämnda anslöt sig till huvudstyrkan i Åsens Stugby på lördagskvällen. Bengt Lidebrandt och undertecknad svarade för transporter och utspisning.

Vi åkte från Stockholm med två bilar redan på fredagen. Bastberg utanför Leksand var första etappmålet. Där tog grabbarna en uppmjukningstur på skidorna och efter bastubad och en god måltid avslutades kvällen med taktiksnack framför brasan i storstugan.

På lördagen fortsatte vi upp förbi Rättvik, Mora och Älvdalen till Åsens Stugby, cirka fyra mil från startplatsen i Sälen. Det var kallt ute, snön var gnistrande vit och solen sken. Man hade haft morgontemperaturer på 25—30 grader minus på flera håll i Dalarna under de senaste dagarna. Det skulle bli något mildare var det sagt. Kanske kunde man hoppas på idealväder och bra före. Gunnar Lindbergh ägnade större delen av lördagskvällen åt att ta temperaturen på luften och snön. Då hade det redan hunnit bli mildare och med ledning av Gunnars rapporter bestämde sig de flesta för fem lager grönt, men Stig och Valter blandade för säkerhets skull lite blått i det gröna.

Av de som skulle åka hade alla utom Lennart Kleberg och Ekensbergarna varit med förr. För Valter Axelsson och Stig Svensson skulle detta bli tredje gången gillt. Det var därför ett samlat och ordentligt uppladdat gäng som lade sig tidigt den kvällen.



Gänget vid Bastberg

Klockan fyra på söndagsmorgonen var det allmän utpurrning och efter en stadig frukost anträdde färden på isiga vägar mot Sälen. Efterhand som vi närmade oss startplatsen tätnade trafiken vartefter som de i stugorna i trakten inkvarterade åkarna strömmade till.

Alla Salénerna kom iväg hyggligt i starten men de liksom alla andra upptäckte snart att vädret slagit om och blivit mildare. Redan före Mångsbodarna började man valla om och lägga på klister. Spåren blev snabbt isiga och det blev alltmer besvärligt att ta sig fram. För att få fortsätta loppet måste löparna passera kontrollen i Evetsberg 45 km från Sälen, före kl.14.00. De som misslyckades med detta får inte fortsätta. Till följd av svårigheterna ute i spåret hade arrangörerna utsträckt tidsgränsen till kl. 14.15. Det visste tyvärr inte Lennart Kleberg. Då han upptäckte att han var sent iväg från kontrollen i Risberg började han köra på ordentligt. Han hade fått vallat om och tyckte det gick riktigt bra att åka men tittade på klockan och kom fram till att han inte skulle vara i Evertsberg förrän 14.05. Eftersom han då räknade med att bli avtagen slog han av på takten och kom in 14.17. Förargligt! Även Kjell Springer tvingades bryta och antalet åkare som mer eller mindre frivilligt tvingades ge upp växte efterhand till 1.369 dvs. ca 24 %. De som bröt eller blev avtagna stuvades in i bussar och kördes till Mora.

Under tiden skidåkarna kämpade i spåret körde vi chaufförer tillbaka till Åsen för att hämta grejor och röja upp efter oss. Därefter tog vi oss ner till

Oxberg för att se våra grabbar passera. Vi var på plats redan halv två. Rader av trötta, svettiga åkare passerade. Många hade så bakhalt att de föredrog att springa uppför backarna med skidorna på axeln. Swix hade satt upp vallningsstationer utmed banan men all valla var slut redan vid tvåtiden. Då hade man gjort slut på över 4.000 tuber klister. Vi hörde någon fråga en förbipasserande kamrat vad han hade för valla. Ett råd kan ju komma väl till pass och den tillfrågade, som visade sig vara norrman, svarade: "Jeg kører på Bratteli nummer åtte og nå går det saerlig godt!" Klockan hann bli halv tre innan den förste av våra skidlöpare dök upp. Det var Sven Söderholm som kom forsannde i god stil. Han föreföll inte vara det minsta trött och var snart på väg igen. Sedan dröjde det en god stund till nästa man. Vi började slå åkarbränsor och tittade ivrigt bort mot skogsbrynet. Fem över tre kom Stig, som blev mycket belåten av att höra att varken Birger eller Gunnar passerat. Fem minuter senare kom Birger med Gunnar några minuter efter sig. Båda hade haft det besvärligt med dåligt glid och bakhalt. Birger hade fått klister av Stig i Evertsberg dit man haft sällskap. Sedan hade det gått bättre. Efter en stärkande mugg blåbärs-soppa var han på väg igen. Gunnar hade ont i vaderna och blev senare tvungen att anlita sjukvårdare både i Högsberg och Eldris. Alla tälde inte blåbärs-soppa. Många hade tagit ut sig så fullständigt att de inte förmådde behålla vad de druckit. Magen vände sig ut och in på dem innan de hunnit ut ur kontrollen. En man kom in till Oxberg så slut att benen knappt bar honom. Han fick en mugg i näven men tuppade av innan han hann dricka något utan föll raklång över ett bord och fick bäras bort på bår. Kvart i fyra kom Janne farande. Han hade bråttom att hinna till Höksberg innan fem. Vid kontrollen beställde han raskt fram blåbärs-soppa, kaffe, välling, choklad och läsk, svepte rubbet och försvann. Inga magbesvär där inte. När 4.508 man passerat kom Valter, sävligt åkande med lite rullande stil som det anstår en gammal sjö-

(forts. sid. 4)



Bild från startplatsen



S. Svensson



G. Lindbergh



B. Simonsson

VASALOPP... (forts. från sid. 3)

man. Valter gjorde sig ingen brådska. Från Höksberg åkte han strax före uppsamlingspatrullen, som med hjälp av hundar, skulle se till att ingen villade bort sig när skymningen föll. Alla våra grabbar som passerat Oxberg klarade också tidsgränsen i Höksberg. Den hade dessutom förlängts från kl. 17 till 17.25. De sista 18 kilometrarna från Höksberg in till Mora var spåren ganska bra men det var mörkt som i en säck och italienerna, som klokt nog haft pannlampor med sig, fick snart långa rader med trötta skidåkare efter sig. Den hjälpen hade inte Valter, men som han sa, det var bara att blunda och staka. De som klarade sig fram till Mora var intill kollaps trötta, darriga, skelögda, svettiga och snoriga. Strapatserna hade varit sällsynt många och svåra. Många av deltagarna tyckte att årets Vasalopp rätteligen borde kallats Fasaloppet istället. För att ta sig i mål krävdes inte bara styrka och kondition utan också en allt besegrande vilja och de som fullföljde hade verkligen gjort en beundransvärd prestation.

Nu gällde det att transportera det utmattade skidlöpargänget till Bastberg för välförtjänt vila och en liten fest. Återhämtningen gick förvånansvärt snabbt och efter en liten "uppryckare" blev stämningen riktigt hög bland våra trötta hjältar och det hann bli ganska sent innan eftersnacket mattades av och man gick till kojs.

Som slutord till denna skildring kan sägas att som förhållandena i år var de värsta tänkbara är det uppenbart att nästa års Vasalopp kommer att gå av stapeln under betydligt gynnsammare förhållanden. Dessa rader skall sålunda inte avskräcka någon från att ställa upp utan tjäna som en utmaning under mottot "I fädrens spår för Saléns PR".

B. Kjellstenius



Sven Söderholm passas upp av upprest supporter

VASALOPPET 1971

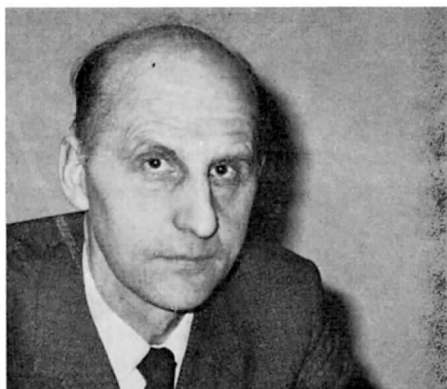
Antal anmälda: 6.821
Antal startande: 5.787 (1.034 startade ej, ca 15 %)
Antal i mål: 4.418 (1.369 bröt, ca 24 %), sista man i mål, tid 12,48,52

Resultatlista Salénrederierna

S Svensson (tank)	3575	10,47,55
G Lindbergh (tank)	3845	11,13,02
B Simonson (personal)	3926	11,18,39
J Anger (kyl)	4304	12,06,36
V Axelsson (tekniska)	4384	12,24,02
L Kleberg (tekniska)	Bröt	

Resultatlista Ekensbergs Varv

S Söderholm (aktiv idrottsman, fallskärmsjägare)	2715	9,49,08
K Springer	Bröt	



Erik Runstedt, ekonomi



Charles Fletcher, direktör



P. H. Wikander, befraktning

TORRLAST... (forts. från sid. 2)

senter, bland vilka Brodins återfanns. I samband därmed knöts även Charles Fletcher till Brodinkoncernen, som några år senare blev ensamägare till företaget, sedan de fyra övriga intressenterna utlösts. 1951 inleddes samseglingar på linjen med det välkända franska rederiet Société Navale Delmas Vieljeux i Paris

och i samband därmed erhöll linjen sitt nuvarande namn, SVEDEL Line. Samarbetet med Delmas består fortfarande och är i huvudsak baserat på lika andelar i seglationen.

Det första fartyget på linjen avgick 1948. Under de år som sedan dess gått har verksamheten haft att brottas med många svårigheter, bl. a. till följd av

politiska konflikter i området, men framgångarna har varit påtagliga och bl. a. resulterat i att SVEDEL Line i dag intar en framskjuten ställning bland de rederier som trafikerar området.

Den sydgående trafiken upprätthålls normalt med två lägenheter per månad med totalt åtta fartyg, som anlöper föl-

(forts. sid. 5)



Banan-Kompaniets nya anläggning

FÖRSTA OPERATIVA SVÄVTÅGET ÄR NU VERKLIGHET

Det var ungefär ett år sedan som Salén-Interdevelop AB tecknade kontrakt med Societe de l'Aerotrain om att marknadsföra den franska svävtågsidén inom skandinavien.

Hittillsvarande erfarenheter bygger på försök med fyra prototyper på betongbanor i Paris och vid Orleans.

Från Paris meddelas nu att beslut fattats i regeringen i närvaro av president Pompidou att bygga en operativ bana av typ Aerotrain för att underlätta trafiken till Paris flygplatser.

Däriigenom kommer passagerarna att få ett snabbt bullerfritt transportmedel som framdrivet med elektrisk linjär motor ej ger några avgaser. Ett flertal projekt för Paris flygplatser har arbetats fram. Vilket av svävtågsprojekten som kommer till utförande bestäms inom kort. Ett troligt beslut kommer att innebära ett realiserande av en svävtågsbana mellan Orly och den nya flygplatsen Roissy med anslutning till metroexpressen i Joinville.

Då ett flertal diskussioner pågår inom skandinavien om utnyttjandet av Aerotrain är detta beslut i Paris om en operativ bana av väsentlig betydelse för utvecklingen av detta moderna transportsystem även för skandinaviska flygplatser.

TORRLAST ... (forts. från sid. 4)

jande hamnar: Dar-es-Salaam, Zanzibar, Tanga och Mombasa i Ostafrika samt Aden, Djibouti, Assab, Massawa, Port Sudan och Jeddah i Röda Havet. Efter Suezkanalens stängning går fartygen via Godahoppssudden.

Den nordgående trafiken började först när Suezkanalen stängdes och upprätthålls f. n. med en segling per månad från hamnar i Röda Havet och Ostafrika till Kontinenten med lastkompletteringar av exempelvis malm och socker i Sydafrika och Mauritius. Last till och från Skandinavien går i huvudsak via Hamburg, där omlastning sker.

SVEDEL Line är medlem av alla konferenser av betydelse för trafikområdet.

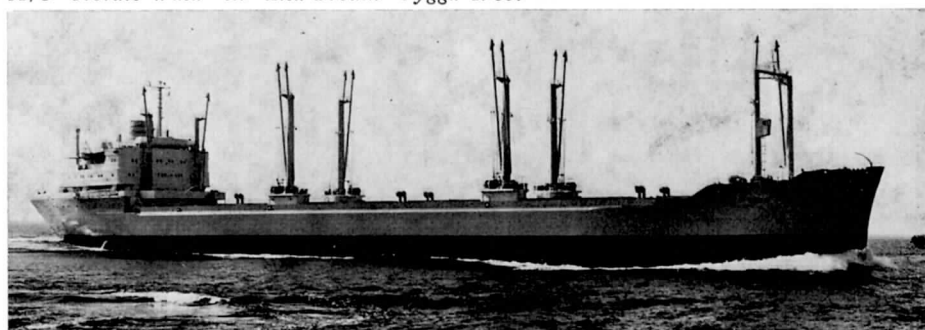
I enlighet med en nyligen träffad överenskommelse med Delmas-Vieljeux kommer skötseln av linjen att överföras till Paris den 1 januari 1972. Ett separat företag kommer att bildas för ändamålet, i vilket såväl Delmas-Vieljeux som Salén-rederierna kommer att vara representerade.

Nybygget

Detta har arbetsnummer 543 och är under projektering vid 3. Maj-varvet i Rijeka, Jugoslavien. Leverans är beräknad att ske vid årsskiftet 1971/72. Fartyget kommer att få följande huvuddata:

L.ö.a.	243,75 m
L.p.p.	253,00 m
Bredd	32,20 m
Mallat djup	18,60 m
Djupgående	12,87 m
Dödvikt	68.500 tdw
Fart	15,10 knop
Huvudmaskineri:	Sulzer 6RND
Max output	17.400 BHP

M/S "Nordic Wasa" ex "Lisa Brodin" byggd 1968.



EUROPAS ... (forts. från sid. 1)

bara med Chiquita-märket så svarar det för ungefär hälften av totalkonsumtionen i Sverige, vilken förra året uppgick till 66.000 ton, inflikar direktör Nils Arvidsson, som handhar själva banandelen av Banan-Kompaniets fruktimport. Men förra året utgjorde en liten svacka i en annars jämnt stegrande konsumtionskurva. Året förut avsattes över 70.000 ton på den svenska marknaden och dit är vi åter på väg. Det betyder, att svenskarna är ett av de mest banankonsumerande folken i hela världen. Per capita äter vi omkring 8,5 kg bananer per år. I höjd eller kanske något över oss ligger Schweiz, USA, Norge och Frankrike. — Bananer är billig föda, fortsätter dir. Wieslander. Jämför vi dagens pris med det för tio år sedan, så betalar konsumenten i dag praktiskt taget samma pris som 1960. Då kan man ju betänka kostnadsstegringen på annan mat, kött inte minst, medan vi för bananer kunnat hålla priset nästan oförändrat. I Sverige svarar Chiquita för huvudparten av totalmarknaden, som domineras av hård priskonkurrens.

3.000 kartonger per timme

Vid planeringen av den nya mogningsanläggningen i Göteborgs Frihamn har de båda företagen, ICA och Banan-Kompaniet, delat upp den totala ytan så att varje företag fått tillräcklig plats för mognings- och förpackningsrum samt kontorslokaler. På en bottenyta av 4.400 kvm har 38 mogningsrum byggts in och av dem faller 17 på ICA och 21 på Banan-Kompaniet. För det sistnämnda betyder det 2.223 kvm och för ICA 1.798 kvm totalyta för mogningsrum. Dessa kan vara 33 resp. 45 kvm stora och rymmer då 19,5 resp. 21 ton bananer. Intagningen sker direkt från Salén-fartyg vid kaj genom transportband in i mogningsrummen. Maximala intagningshastigheten är 3.000 kartonger per timme.

Mest kylning av bananerna

Man skulle kanske kunna tro, att det är mest värme, som erfordras. Men det är faktiskt tvärtom. Under mognadstiden kyls bananerna till 80 procent och värms till 20 procent. Uppvärmning behövs en-

(forts. sid. 8)

Per-Olow:

Robinson Crouse i Golfito

Vi har just lagt till vid piren i Golfito, — en magnifik manöver av kapten Kindberg, som passerade "Pomona" under lastning och lät "Lake Ontario" glida upp längs yttre delen av piren varefter hon backade in. Som i en parkeringsficka ut efter trottoaren vid Östra Hamngatan. Flytetygen parkerade stjärt mot stjärt... Solen var nyuppstigen och jag tog mig ner på piren och jagade upp vår agent som sysslade med siffror i ett skjul. Han ordnade en liten aluminiumfarkost med påhängsmotor samt en ytterligt vänlig indian som fraktade mig och alla mina avbildningsapparater tvärs över Golfito's sköna lagun.

Redan vid infarten hade jag valt en topp på en av kullarna som lämplig för min beskjutning av fartygen. Resultatet kanske skulle kunna eventuellt användas i 1972 års Kalender. Agenten tyckte att jag skulle ta kontakt med Captain Tom's.

Under överfarten undrade jag naturligtvis vem Captain Tom's kunde vara. En "gringo", hade någon sagt på piren.

Alltefter som vi avlägsnade oss från fartygen passerade de olika användbara objektivrännvidderna i mina tankar. Avståndet var större mellan punkterna A och B än vad jag föreställt mig. Framme vid sandstranden, med paradisiska vykortspalmer böjda ut mot vattnet, hade jag räknat mig upp till teleobjektiven 25 cm för Mamiya RB 67 och 200 mm för mina NIKON-F kameror. Det var en betungande apparatur, — 3 NIKON-F och 2 Mamiya RB 67 med tillsammans 14 olika objektiv.

Captain Tom's var en uppenbarelse som jag aldrig tidigare upplevt. Enda gångerna jag tidigare haft kontakt med något liknande var över textsidorna och illustrationerna till äventysboken om Robinson Crouse och hans underbara äventyr.

Den vänlige man, med långt nästan vitt hår, dito vithårigt bröst, som vid mitt anrop efter en liten stund kom mig till mötes från en enkel brädsjulsbungalow, var en fullständighet av barndomens äventyrshjälte.

Att han gick mig till mötes med krycka och endast ett ben i behåll, bara ytterligare förstärkte min minnesbild av den riktige Robinson Crouse som jag upplevt honom i satorummet i Stockholms Stadsbibliotek.

Ett par blekblå, fransade jeans och ett varmt välkomnande med ett fast handslag var allt som behövdes för att jag skulle stiga in i hans hus för att bli serverad en mugg kaffe. Inte vilket hus som helst. Brädsjulets interiör var en mysig kajuta — det doftade ännu hav och passadvindar därinne från mahognyinredningen.

Efter några muggar kaffe som serverades av den sköna RITA från San José, — en verkligt välformad 20-åring med tusen-volt-charm, fick jag tre av Captain Tom's indiangrabbar med mig som skulle bära mina tunga artilleripjäser upp till avskjutningsramparna. Den äldste blev genast för mig FREDAG, han talade nästan lika bra engelska som vår Sohlberg i Tokio behandlar japanskan.

"Kullen" fick mig att utföra en prestation som konditionstest. Jag upptäckte att jag förmodligen röker ett större antal nikotintaggar per dag än vad som är yttersta gränsen. Tät undervegetation och brant som en lutenvägg. Så småningom hade jag funnit min plats för en serie skottsalvor med palmbblad i förgrunden och två vita fartyg vid piren i fonden, båda fartygen försedda med S i rökrören.

Vid nedstigande föll jag mot en taggtråd och fick en reva i låret som påminde mig om att jag ännu var vid liv.



Mer muggar kaffe hos Captain Tom's som inte gärna ville tala om sej stjälv. Det snackades mer om att ha mod till att leva i ett eget litet paradys, ge den s.k. civilisationen på båten och trivas med ett kort liv. Han bor i Golfito sedan 17 år och har blivit accepterad av folket "under palmerna". Så småningom lyckades jag få en del av hans historia från honom, i början var det "mjölkning", men efterhand lossnade det.

Benet förlorade han på Guadalcanal i en offensiv mot japanerna där han ingick i US Marines. För sina GI-pengar köpte han en torpedbåt från US Marine surplus. Båten var utrustad med 2 General Motors dieslar om vardera 1200 hkr. "Det fanns slantar att göra på olika slag av kontraband, — cigaretter, whisky men också legala frakter", — berättade Captain Tom. "En hösteftermiddag 1953 fick en tulljagare sikte på mig, det var att dra' på så mycket det gick — 32 knop gjorde hon, gick i vattnet som en delfin. Jag var i höjd med Golfito då mörkret vänligt la' sin skyddande kapp över mig just då styrbordsmotorn skurit. Det var svårt att navigera in här i lagunen, därborta ligger nu resterna av stolta "Isle of Capri". Den 111 fot långa skönheten har under 17 år vittrat sönder till ett vrak vars stålspant ger bilden av en rensad och urtagen jättefisk vilande på sandstranden. med den sköna djungel-grönskan som fond. Allt användbart bärgades till den bungalow som nu är Captain Tom's hem.

Vi sitter i Kajutan-vardagsrummet och ser ut över lagunen där två Salénchartrade fartyg lastar och lossar. Utanför hörs barn som leker, några kvinnor kommer i kanot med musslor och ostron, en korg fylld med kokosnötter glider förbi tillsammans med två par bruna ben. Rita undrar om vi vill äta lunch hos henne och Wolfgang. Han kommer från Östtyskland, har studerat arkeologi och hamnade här tillsammans med Rita för några månader sedan. En ung amerikansk pojke, Pete — är flygare från Mississippi och jobbade "i trakterna här i kring" med pudring från flygplan. Han trivs också gott hos Captain Tom's sedan fyra månader. Här finns ett blänkande slätt betongdangolv under palmerna med en musikestrad i dess enklaste form. En bar med rättigheter för sprit, läsk och öl. Utfärder i småbåtar för fiske. Snorklar och harpungevär kan besökare få låna för undervattensäventyr. Över week-ends finns här ett rumba-samba gäng från Golfito på andra sidan lagunen och allt är fixat för sjöfolket —allt utom bordellen, den finns inte här. "Här skall vi trivas tillsammans utan att det kostar stora slantar, vi bara drar oss fram" — tyckte Captain Tom's. "Men bordellerna och glädjeflickorna vill jag inte ha här. Det står vem som helst fritt att göra vad som önskas i övrigt, men inget bråk".

Captain Tom's lilla koloni med 20-talet indianer lever i sitt Paradis tvärs över lagunen i Golfito ...



I kajutan, som flyttats från "Isle of Capri" efter förlisningen 1954, filosoferar Captain Tom Clairmont från Ohio över den sköna tillvaron invid lagunen i Golfito.



Ett av Captain Tom's "adoptivbarn". Jag döpte henne till Miss Chiquita.



Rita i gasol-köket, Wolfgang avsmakar såsen.



De vittrade resterna av skönheten "Isle of Capri", en befraktare av kontraband som aldrig skådats utefter denna kust.



TOR LINE

TOR LINES FÄRJETRAFIK 5 ÅR

Det var den 16 mars 1966 som en ny epok i Nordsjö-trafiken inleddes. Då gick nämligen nybyggda Tor Anglia på sin första resa från Göteborg till Immingham.

Tor Line var därmed det första rederi som erbjöd roll-on roll-off service mellan Sverige och England/Holland.

Tor Anglia upprätthöll under första seglatsåret trafiken ensam och kompletterades i april 1967 av systerfartyget Tor Hollandia. De båda fartygens stora fartresurser har varit av mycket stor betydelse för såväl lastkunder som passagerare. De båda kombinerade färjorna kompletterades vid årsskiftet 1969/1970 av lastfärjorna Tor Mercia och Tor Scandia, och för närvarande finns ytterligare fyra större nybyggen i order.

Under de fem gångna åren har med Tor Line's färjor skeppats ungefär 11½ miljon ton last fördelat på cirka 150.000 enheter. Enbart Tor Anglia och Tor Hollandia har tillsammans krossat Nordsjön inte mindre än 2.700 gånger på de tre linjerna Göteborg—Immingham, Göteborg—Amsterdam samt Amsterdam—Immingham.

Ombord på dessa resor har befunnit sig 720.000 passagerare, av vilka närmare en halv miljon påbörjat eller avslutat sin resa i Göteborg.

Den sträcka som Tor Anglia och Tor Hollandia tillsammans har lagt bakom sig under Tor Line's fem första år motsvaras av mer än 50 varv runt ekvatorn.

*Med anledning av all vänlig
uppvaktning på min 50-årsdag
ber jag att få framföra mitt
hjärtliga tack!*

Gert Andersson

SALÉN-NYTT

Box 14018

S-104 40 Stockholm 14

Ansv. utg.: Sven H. Salén

Red.: Erik Thorvaldsson

EUROPAS ... (forts. från sid. 5)



Från transportbandet

dast i vissa fall, nämligen när fruktköttets temperatur är för låg vid ankomsten till Göteborg. Genom ett sinnrikt konstruerat system kan mogningsrummen automatiskt tempereras. Detta system styrs med speciella termostater. De utmärker sig för sin höga manövreringsnogrannhet och tillförlitlighet. Termostaterna har placerats utanför mogningsrummen och på dem kan man avläsa exakt rums- och frukttemperatur utan att behöva gå in i rummet.

Några exempel på mognadsschema och temperaturer baserade på fruktköttets temperatur:

Om bananerna skall mogna på fyra dagar, så är temperaturen de två första dagarna 18 grader och de två sista 16,5 grader Celsius. Vid en sju dagars mognad skall temperaturen de första fem dagarna vara 15,5 och de två sista 14,5 grader Celsius.



Kontrollenhet för termostat

Termostaten sköter hela förloppet

I termostaten finns de förutbestämda temperaturerna redan programmerade. Tack vare detta behöver man bara ställa in termostaten en gång och sedan sköter den programmerade dataremsan hela förloppet automatiskt. Man kan dessutom, om man vill, ändra mognadsschemat genom att ställa om programmeringen. Vidare skriver den ned alla temperaturer med en automatisk skrivare. Styrningen sker elektroniskt med synkronmotor. Maximalt kan termostaten klara av tio olika program.



Dir. Peter Wieslander Banan-Kompaniet (t. h.), har något glatt att säga platschefen i Göteborg, disp. Seth Bjurman.

Kan reglera mognaden

För de inkommande bananerna är olika mognadstemperaturer redan bestämda i förväg. Och beräkningen är, att hela sändningen inte skall mogna samtidigt utan så att man följer det uppgjorda försäljningsschemat. Vill man ha kortare mogningstid, ökar man temperaturen på bananerna. Vill man ha längre mogningstid, sänker man frukttemperaturen.

Mogningsrummen måste alltså värmas eller kylas. Detta sker separat för varje mogningsrum genom en luftkyld kylteknisk anläggning, där man genom värme-pumpsystemet antingen kan kyla ned eller värma upp luften.



Dir. Nils Arvidsson Banan-Kompaniet, flankeras av dir. Rune Spiek, KF, och hr Lars Aastad KF (t. h.).

Koldioxiden luftas ut

En mycket viktig punkt i bananmogningsprocessen är luftningen av rummen. Luften i mognadsrummen innehåller 100 gånger mer koldioxid än normal luft. Och koldioxiden frigörs vid den kemiska omvandlingen från grön till gul banan, dvs. från stärkelse till socker. I grönt tillstånd har bananen en stärkelsehalt av 19,5—21,5 procent och en sockerhalt av 0,1—2 procent. I omvandlat, moget tillstånd har den gula bananen en stärkelsehalt av 1—4 procent och en sockerhalt av 16,5—19 procent. Härunder frigörs koldioxid till ca 3 procent i rummet. Normal koldioxidhalt i luft är ca 0,03 procent. För att klara denna exceptionellt höga koldioxidhalt och få bort den, luftas rummen minst två gånger varje dag och varje gång i en halvtimme. Vid luftningen försvinner även den etylengas, som bananerna själva alstrar, ut i luften. Dessutom förstärker man vid luftningen även syrehalten i rummet, som under mognadsprocessen sjunker till ungefär hälften mot dess normala 20-procentiga andel i luft.