



SALÉN NYTT

Nr 1/1969



Portarna slås upp

Som vi redan haft tillfälle rapportera har Salén & Wicander övertagit generalagenturen för Toyota Sales Co., Ltd.

Detta har givit anledning till en hel del aktiviteter i marknadsförande syfte bl. a. har stockholmarna i en dryg månads tid sett skyltar som "i februari får Ni se Toyota på riktigt" i fönstren på Strandvägen 1.

Lokalen har fått en genomgripande ansiktslyftning där vackert gröna väggar skall ge en effektfull bakgrund till Toyotabilarna som nu visas för allmänheten för första gången i en egen utställningslokal i Kungl. Huvudstaden.

Salén & Wicander har ju ingående presenterats i SALÉN-NYTT, men vi vill gärna lämna ytterligare information om Toyota i tillägg till vad som redan sagts.

Historien om Toyota började redan 1931 då man upprättade en biltillverkningsavdelning. Ett par år senare byggdes den första personbilen. Toyota Motor Co., Ltd. bildades 1937 och vid krigsutbrottet hade man ett stort tillverkningsprogram omfattande såväl personbilar som lastvagnar och bussar. Efter kriget satsade Toyota på egen konstruktion istället för att som andra japanska företag söka tek-

Från vänster T. Moriya, Assistant Manager, T. Yoshioka, Chief Representative of the European Division of Toyota Motor Sales Co., Ltd. i samtal med Göran Axell vid invigningen av Toyota Stockholm AB's utställningslokal den 20 februari.

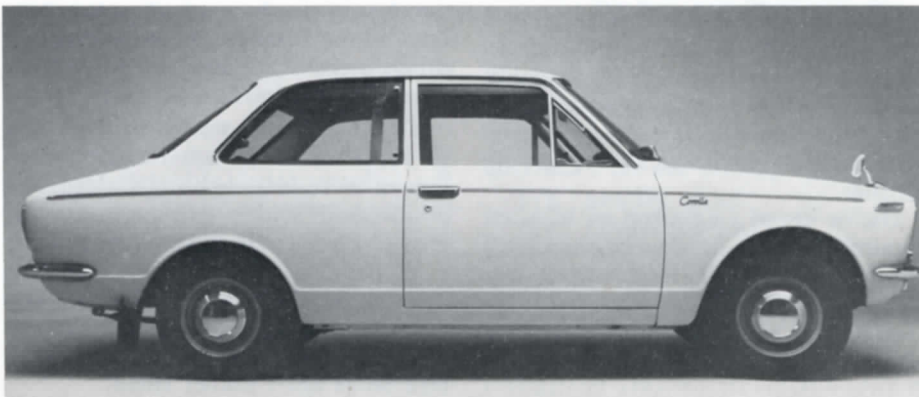
niskt bistånd från europeiska bilfabrikanter. Man har lyckats. Toyota har idag sex bilfabriker, som totalt producerade över 110.000 bilar under november 1968. En gigant! Ja, Toyota är idag världens sjätte största biltillverkare efter de amerikanska jättarna samt VW och Fiat. Ser man till ökningen bara de två sista åren finner man att ingen av de fem stora kan uppvisa en sådan procentuell ökning som Toyota.

Man är givetvis störst i Japan och svarar för drygt 25 procent av hela den

japanska tillverkningen eller 1968 1.097.405 av 4.085.826 enheter. Det var för övrigt första gången man passerade miljongränsen i tillverkade bilar.

Toyota öppnade sin exportoffensiv på allvar hösten 1964, då man koncentrerade sig på Australien. Året efter lanserade man sin produkt i Skandinavien, USA, Canada, Storbritannien och på den europeiska kontinenten. 1968 gick hela 279.087 bilar från Toyota på export varav ca 95.000 till USA.

Corolla Sedan.



VD har ordet:

Såväl svenska som utländska undersökningar med anledning av "flykten från sjön" visar att bortovaron från hem och anhöriga är en av de viktigaste orsakerna till att de ombordanställda lämnar sjön. Många anser även att fritiden ombord är av ringa värde och skulle gärna göra en större arbetsinsats ombord mot längre och värdefullare fritid hemma. Flera förslag som syftar till detta har kommit redaktionen för SALÉN-NYTT tillhanda under den senaste tiden. Gemensamt för dessa förslag är att man förklarar sig villig acceptera 9—10 timmars arbetsdag i utbyte mot kortare tjänstgöringsperioder och motsvarande förlängning av semester- och vederlagsperioder hemma. Dessa förslag sammanfaller helt med de tankar som gjorde att det så uppskattade 7-2

systemet infördes. Vår önskan är att bygga vidare enligt dessa linjer, men tyvärr lägger nuvarande lag och avtal hinder i vägen för en vidare utveckling.

Då man diskuterar dessa förslag måste man hålla i minnet att när 48 timmars arbetsvecka infördes på 30-talet var arbetet ombord av helt annat slag än i dag. Arbetet i den tidens fartyg var tungt, slit-samt och fysiskt tröttande. Dagens moderna fartyg har inte mycket gemensamt med 30-talets. Med teknikens hjälp har alla arbetsmoment, som förr ofta fordrade avsevärda insatser av kroppskrafter ersatts med maskinella hjälpmedel. Så t.ex. utföres en sjöklargöring eller förtöjning idag av mindre personal utan tröttande arbetsinsats på en bråkdel av den tid som förr krävdes.

Arbetet idag består huvudsakligen av "knapptryckande" och övervakningsarbete

av olika slag. Den manuella insatsen har således reducerats till ett minimum. Även driftsförhållandena är numera helt annorlunda. Förr medgav långa hamnuppehåll mellan sjöresorna möjlighet till en viss avkoppling. Nu då uppehållen i hamn oftast inskränker sig till något dygn finns ej denna möjlighet och en längre sammanhängande viloperiod ter sig som en nödvändighet för att personalen ej skall drabbas av fysiska och psykiska besvär.

Det är vår förhoppning att den nu påbörjade debatten — längre arbetstid — mer tid hemma — skall intensifieras. Vi uppmanar således befäl och manskap i fartygen att inkomma med fler synpunkter på spörsmålet och lovar att sammanställa och vidarebefordra desamma till berörda parter.

Sture Ödner

Vi satsar på kvalitet



Från vänster Salénrederiernas VD Sture Ödner, Salén & Wicanders VD Göran Axell och Japanske Ambassadören Hans Excellens Kijiora Miyake.

På frågan varför Salén & Wicander nu satsar hårt på den svenska bilmärkenheten med Toyota svarar företags verkställande direktör Göran Axell:

Låt mig börja med Japan i allmänhet. Personligen är jag helt fascinerad av vad jag sett i Japan från teknisk synpunkt eller kanske ännu mer av vad jag erfarit om de senaste årens utveckling.

Jag och många med mig tror fullt och fast på en kvalitetsmässig utveckling i Japan som kanske kommer att överglänsa det mesta vi hittills sett. Vi får sannolikt också se många nya intressanta grepp efter hand som det japanska inflytandet på "klassiska" produkter alltmer gör sig gällande.

Därför har vi i egenskap av bl. a. ett agenturbolag, som ju bör söka ana sig till utvecklingen i förväg, intresserat oss för japanska produkter. Det var dock först i och med att vi själva fick en omfattande export till Japan av en egen produkt som vi fick tillfälle att utveckla kontakter i

större skala med olika japanska industrier. Detta intresse kom så småningom ur importsynpunkt att koncentrera sig på bilar på grund av vad som på så kort tid skett i Japan inom denna industri och som, med hänsyn till vad jag sa tidigare kan komma att ske.

Våra undersökningar visar redan nu en utomordentligt hög teknisk och produktionsmässig kvalitet på Toyoto-bilarna och vi tror bestämt att de kommer att tilltala svenska bilägare både i fråga om utseende och tekniskt utförande.

Toyota's enormt snabba exportökning på andra marknader och företags plats som en av de ledande bland världens alla biltillverkare stärker självklart andra argument för vår satsning på Toyota.

Vi har här i Sverige redan nu goda erfarenheter av bilar från Toyota. Drygt tusentalet Toyota-bilar rullar ju på de svenska vägarna sedan slutet av 1964, med nöjda ägare bakom ratten.

Det återförsäljar- och sevicenät som nu byggs ut i Sverige baseras bl. a. på de "gamla" Toyota-specialisterna vars erfarenheter vi kommer att utnyttja i vår fortsatta planering. Att vi startat ett eget detaljistbolag för Toyota i Stockholm beror inte minst på att vi vill skaffa oss egna erfarenheter av detaljistledet som underlag för vårt samarbete med återförsäljarna. Vi räknar med att detta ska vara värdefullt både för återförsäljarna och konsumenterna.

Ja, vi har ett spännande år framför oss. Rom byggdes ju inte på en dag, uppbyggnaden tar sin tid. Men vi känner vårt ansvar och har därför börjat med de viktigaste hörnstenarna, nämligen service och reservdelar.

Vidare har vårt centrallager av reservdelar för såväl de senaste som tidigare modeller snart komplett, liksom förråd av specialverktyg och verktygslitteratur för tillkommande återförsäljare. Vi har tagit till en antalsmässigt måttlig försäljningsbudget för att koncentrera oss på de bakre linjerna. Vi har mycket att lära av våra danska och finska kolleger som haft stora framgångar och vi hoppas på ett intimt skandinaviskt samarbete till glädje inte minst för kunderna.



M's chef Civi'ng. Bertil Björkman tillsammans med en söt liten geisha.

Toyota i Sverige

Vi repeterar. Sedan slutet av 1964 har Toyota sålts i södra Sverige genom en dansk generalagent, vilket lett till att Toyota är introducerad i Sverige och att ca 1000-talet bilar rullar på våra vägar. Salén & Wicander AB har nu en längre tid förberett sitt övertagande av ansvaret under ledning av planeringschefen jur. kand. Sven Holmberg och ekonomichefen civilekonom Joachim Broman i intimt samarbete med den bilexpertis som finns inom koncernen och de medarbetare som efter hand knutits till organisationen. Följande herrar kommer att svara för marknadsföring, service och ekonomi:

Direktör Folke Sigholm, tidigare chef för BMC Sverige, handhar såsom konsult i samråd med bolagsledningen den fortsatta uppbyggnaden av importavdelningen för Toyota-bilar.

Försäljningschef Ingemar Falgard, tidigare försäljningschef för Sverige hos den danske generalagenten.

Teknisk chef blir ingenjör Rune Lundh, närmast teknisk chef för KAK, tidigare en av männen bakom Renault's tekniska framgångar i Sverige.

Ekonomifunktionen integreras i bolagets ekonomiavdelning under nuvarande ekonomichefen Joachim Broman.

Lagerchef är Hans Eriksson.

Dotterbolaget Toyota Stockholm AB blir detaljistbolag i Stockholm och chef för försäljningskontor och utställning på Strandvägen 1 blir avdelningschef Björn Brunnhagen.

Följande modeller kommer att finnas:

	DIN hk	dörrar	tj. v.	antal pers.	rek. pris på gatan
Corolla Sedan	60	2	820	4	12.865
Corolla Sprinter	60	2	820	4	13.825
Corolla Stationsvagn	60	4	840	4	13.800
Corona Sedan	78	4	1030	5	14.480
Crown Sedan De Luxe	115	4	1390	5	20.800
Crown Stationsvagn	115	4	1475	7	22.530



Fyra av nyckelmännen i den svenska Toyotaorganisationen vid en Corolla Sprinter. Fr. v. Göran Axell, Rune Lundh, Ingemar Falgard och Folke Sigholm.



Joachim Broman.



Hans Eriksson.

Övertid ombord

Från Kapten Sven Lantz har vi fått en kommentar till debatten.

Min insändare angående övertiden var tydligen en kula som visste var den tog, men även så, så hade jag väntat några bemötanden, och eftersom den publicerades även i Svensk Sjöfartstidning, även från anställda i andra rederier.

Det enda "bemötandet" hittills är ju det från båtsman Jensen, som dock inte tycks ha läst min insändare så noga. Hade han gjort det, så hade han funnit att det alls inte är fråga om vad jag "tycks tro" utan tvärt om, ett bestämt påstående att det i en del fartyg förekommer att båsen får en halvtimmes övertid för att på bryggan inhämta order om dagens arbete.

Dessutom säger jag varje vardagsmorgon, och även om båtsman Jensen vid tillfällen kan använda resten av den halvtimmen till diverse förberedelser, så är det dock inte fallet varje dag.

Sen det är nu så att jag inte behöver göra några antaganden om arbetsledning ombord. En av orsakerna därtill är att jag av gammal vana följer arbetsledning och arbeten ombord, och som jag under min befälhavarebana, som började 1932, har fört ett stort antal fartyg av skilda slag (San Benito är det tjugotredje) och haft en oändlig massa styrmän, så har jag inte löpt risken att falla in i någon slentrian.

En annan orsak är att jag vid ett flertal tillfällen varit tvungen att av olika orsaker övertaga överstyrmans arbete.

Sven Lantz

Säkerhet ombord

1 december 1967 sände rederiet ut cirkulär No. 145 i vilket man uppmanade alla ombordanställda att göra 1968 till ett säkerhetsår.

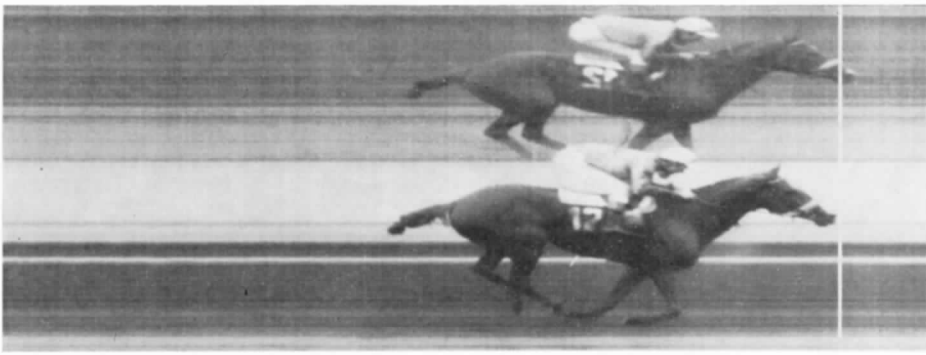
I cirkuläret utlovades att fritidskassorna i de tre fartyg som kunde visa upp de bästa resultatet under året skulle få 1.000:—, 750:— och 500:— respektive.

Sjukavdelningen har nu sammanställt 1968 års statistik som visar att de bästa siffrorna i tur och ordning uppvisas av:

T/T "SEVEN SEAS"
T/T "DAGMAR SALEN"
M/T "SEA SCOUT"

Siffrorna från dessa fartyg är mycket tillfredsställande, som också från hel mängd av de andra fartygen. Andra av

(forts. sid. 4)



En sjöman till häst

Sjömanslivet bjuder onekligen på en hel del upplevelser som vi landerabbor inte har en aning om. Vad sägs t. ex. om följande historia, som sänts oss av Kapten A. Olofson.

Grälle var en ovanlig häst. Jag fick honom under kriget på min födelsedag av kolleger, som trots kriget hade kvar litet av sin förkrigshumor. Grälle köptes en dyster kväll på en polsk gästgivaregård för 13 flaskor renat. Jag vill inte påstå att

*Grälle jagande sin egen spegelbild.
Jockey Kapten Olofson.*

Grälle var en felfri mustang, tvärtom hade han en hel del både dolda och synliga fel. Han var enögd och haltade något. Både dessa lyten voro en följd av en bombkrevad i omedelbar närhet av Grälle. Han var också döv och hade en panisk förskräckelse för bombkratrar — alla dessa nackdelar får väl skrivas på krigets konto. Någon ridhäst hade han aldrig varit, utan det var

först sedan han blev min, som hans ytterligt magra lekamen kom i kontakt med en sadel. Hans absoluta avsaknad av muskulatur eller fett var orsaken till att han fortfarande var vid liv, ty ingen kunde tänka sig att slakta en häst bara för skelettets eller det såriga skinnets skull. Grälle kunde givetvis inte komma med ombord utan stod alltid bunden vid landgången då vi låg i hamn och annars hade han sin hemvist i en kålgård. Han levde gott på allt bröd och alla grönsaker, som de djurvänliga sjömännen försåg honom med. Hans mat var kunglig jämfört med den som krigsfångarna fick.

På grund av sin enögdhet hade Grälle en något egendomlig gångart. Han gick nästan diagonalt och var det så att han upptäckte något, som väckte hans intresse lade han huvudet på sned och riktade sitt enda öga mot det aktuella föremålet. Han betedde sig ungefär som en höna som upptäckt ett tidigare okänt föremål. De var

(forts. sid. 6)

(forts. från sid. 3)

flottans fartyg har inte lyckats så bra. Vi hoppas att detta bara skall vara tillfälligheter och att samtliga skall göra sitt yttersta för att göra även 1969 till ett säkerhetsår. Statistiken kommer att sändas ut till samtliga fartyg inom kort.

Vi gratulerar de vinnande båtarna till de uppnådda resultaten.

Flottan

Flottans totala tonantal sjönk i månads-skiftet januari/februari med 42.920 tdw. Anledningen till detta var att söka i det faktum att M/T "SEA SERPENT" levererades till Östtyska köpare.

"SEA SERPENT" levererades från Öresundsvarvet 1961 och följde två andra 40.000-tonnare, den första "SVEN SALÉN" som levererades 1958 från Göta-verken, den andra "SEA SONG" 1959 från Öresundsvarvet.

"SVEN SALÉN" var vid leveransen svenska handelsflottans största fartyg.

"SEA SERPENT" sjösattes den 19.12 1960 och levererades den 15.5 1961 varefter hon gick på timecharter för Tyska ESSO till den 14.7 1966. Under denna tid var hon i Sverige en gång nämligen i Nynäshamn den 28.12 1961. Efter timechartern gick hon i fri fart under 1967 och passerade bl. a. Suezkanalen den 20 — 21.4 just innan 6-dagarskriget. Under 1968 gick hon konsekutiva resor i Medelhavet.

"Sjöberg" igen

Innan Sjökapten Staffan Jonsson lämnade Stockholm för att gå ombord i M/S "SAN BENITO" fick vi låna ett par bilder han tagit ombord i M/T "SEA SERPENT". Vi tycker att de förtjänar en vidare spridning, samtidigt som vi hoppas att hans vän "Sjöberg" på detta sätt skall stämmas välvillig.

Kommentarer överflödiga tycker vi. Det är vackert.



AB Banan-Kompaniet 60 år

En titt i en mycket attraktiv publikation från 1959 kallad "Med äventyr i lasten" kommer oss att tänka på att tio år har gått sedan Banan-Kompaniet gav ut boken lagom till sitt femtioårsjubileum. Det är med andra ord dags för en sextioårsdag nu. Den 25 februari är det aktuella datumet. Något firande har man inte tänkt hänge sig åt, men det kan väl vara på sin plats att i kort-bet belysa vad som hänt med Banan-Kompaniet under det sista decenniet.

Detaljhandelns strukturomvandling var som intensivast och BK var inte sen att anpassa sig.

Företaget hade en väl utbyggd distributionsapparat för sitt sortiment av bananer och frukter. Vad var då naturligare än att stärka sin konkurrenskraft genom att ta upp en annan ömtålig färskvara på försäljningsprogrammet — grönsakerna.

År 1962 började man den nya avdelningen i ganska blygsam skala, men utvecklingen har sedan dess gått snabbt — liksom på de övriga avdelningarna. BK:s årsomsättning var för 10 år sedan 75 miljoner. I dag är den 165 miljoner.

Hand i hand med denna omsättningsökning har utbyggnaden och effektiviseringen av försäljningsorganisationen gått.

Dåvarande 19 egna försäljningskontor har utökats med 7 st och bolaget har aktivt deltagit i strukturrationaliseringen av grosshandeln genom att inköpa ett antal företag i frukt- och grönsaksbranschen och därigenom skapa bärkraftiga enheter på respektive orter.

Flertalet av de nyöppnade försäljningsavdelningarna har kunnat flytta in i egna nybyggda fastigheter, skräddarsydda för BK:s verksamhet.



Bananlossning 1929.

27/2/69 Jamaica parti No 1.

100 Btk	1-1-0-0	11-12-0
50 "	1-1-0-0	8-13-8
Straw	"	2-6
		20-8-2
2/18.25	Kr	372.45
Frakt		48.44
Förel		276.54
Expedition		20.-
	Kr	717.43

Solgt ifölle lagarb	
1569.54	Kr 813.75
Kontor	717.43
Förjämte	Kr 96.32

Spind: 37.70

En historiskt dokument i Banan-Kompaniets historia — den första kalkylen, daterad 27.2.1909. Seint var med den tidens primitiva fraktförhållanden så stort som 37 %.

Skadad sjöman fick sömntabletter mot smärtorna. Låg åtta dagar utan vård

Tidningen Arbetet fyrade den 17 december 1968 av denna våldsamma bredsida mot M/S "BJÖRNÖ" och dess rederi. Det handlar om ett olycksfall i arbetet som drabbat båtsman Antonio Rosa den 6 december. Vi citerar Arbetet:

"Det var den 3 dec. Sjöhavningen ute på Atlanten — i höjd med Cap Finisterre — var våldsamt. Ett par cylinderfoder som förvarats i en av tankarna slet sig. Vakten och alla andra tillgängliga däribland båtsmannen kommenderades ner i tanken för att surra.

Under arbetet höll man reducerad fart för att minska påfrestningarna för besättningsmännen. Trots detta rullade fodret över båtsmannens fötter och orsakade svåra fotledsskador. Han fördes till sjukhytten, där man konstaterade kraftiga svullnader. Fötterna hade dessutom en helt onaturlig vinkel...

Behandlingen ombord på fartyget är unik.

Den enda form av smärtstillande medel som båtsmannen fick var några sömntabletter!

Till följd av de svåra smärtorna kunde han inte behålla födan. Böner om att få dietmat avlogs!

Trots att ambulans fanns att tillgå måste den svårt skadade båtsmannen föras 10 mil i en vanlig personbil med en resa som blev fruktansvärt smärtsam med de krossade fötterna."

Rederiet hade då erhållit ett brev från Svenska Sjöfolksförbundet i Rotterdam daterat den 13 december i vilket man lämnar ungefär samma uppgifter och begär en utredning. Ett förhör hölls ombord i M/S "BJÖRNÖ" när fartyget den 21 december kom till Stockholm. Närvarande var: L.-E. Cronberg, chef för Sjöpersonalavd. vid Sälénrederierna, A. Björklund, sjukavd., Per Ove Ericsson, befälhavare, A. Lindmark, besättningsombud och B. Lööv samt F. Törnkvist, båda ombudsmän från Sjöfolksförbundet.

Journalutdraget över händelsen lästes och det kunde konstateras att artikeln i Arbetet innehållit flera uppenbara sakfel. Så t. ex. skedde olyckan den 6, ej den 3 december, det var oljefat på däck som skulle surras, ej cylinderfoder i tankarna. Befälhavaren redogjorde därefter för de

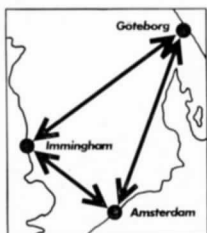
åtgärder som vidtagits från fartygets sida, telegramväxling med Radiomedical i Göteborg etc. och ett flertal vittnen in kallades.

Slutligen hördes skeppsombudet elektriker Allan Lindmark. Lindmark sade att vittnesberättelserna var korrekta så vitt han kunde bedöma. Han ansåg att allt som kunde göras hade gjorts. Lindmark hade själv besökt Rosa ett flertal gånger under vistelsen i sjukhytten. Rosa hade ej framfört klagomål mot behandlingen eller andra åtgärder. Lindmark hade den uppfattningen att Rosa ej besvärades av smärta i någon högre grad.

Tilläggs kan att läkarens le Clef, i Antwerpen, intyg säger: accident 5 days ago. Bruise 2 feeth. Needs Hospital treatment. Fit to travel to Rotterdam by car.

Det kan även vara värt att poängtera att när M/S "BJÖRNÖ" kom till Stockholm den 21 december hade fartyget inte varit i svensk hamn på 11 månader, trots detta hade man inga avmönstringar.

Rederiet tycker det är tråkigt att en tidning publicerar sensationsartiklar utan att ha hört alla parter och utan att ha rättvisande information. Ett sådant förfarande kan bara skada och i onödan oroa anhängiga till våra anställda i handelsflottan.



TOR LINE

Torsdagen den 20 februari hade TOR LINE inbjudit ett sjuttioal personer från Stockholms resebyråer till en middag i Salénrederiernas direktionsvåning.

Lars-Göran Blom hälsade gästerna välkomna och berättade att försäljningen på TOR LINE ökat med 70 procent under 1968 jämfört med 1967. Denna förnämliga siffra hoppas man kunna öka på ytterligare med tanke på den utökade trafiken på England.

Under middagen underhölls sällskapet av Marie Dieke med ackompanjatörer och hennes "Tulpaner från Amsterdam" fick alla att sjunga med. TOR LINE passade vidare på att visa en kort färgfilm från en tur med färjorna innan Alistair W. Hankey mycket kort erinrade om att



Tommy Andersson SJ Resebyråsektion, Irené Crona Vingresor och Lars-Göran Blom Tor Line.

"Great Britain is not only bacon and eggs!"

Lars Wikander tackade därefter de närvarande för att de velat komma och den lilla festen bröts då stämningen var på höjdpunkten. En god regel.



Lars Wikander Tor Line, Alistair W. Hankey BTA, Gunnar Rosvall STTF, G. F. Göbel Holl. Turistbyrå och Marianne Bjurtoft STTF.

Sjöpersonalavdelningen

Sjöpersonalavdelningen har tagit fram en del siffror för 1968 som vi hoppas kan vara av intresse att ta del av:

Den 31 december 1968 uppgick den ombordanställda personalen till 1.665 personer. Härav befann sig 1.411 ombord i fartygen och 254 var hemma på semester eller på grund av sjukdom. Antalet anställda befälspersoner var 704 och manskap 961. Av manskapet var 80 st rederianställda och anslutna till Salénrederiernas avlösningssystem.

Under 1968 verkställdes 971 semester- och sjukavlösningar av befäl från fartygen och 67 för rederianställt manskap. Detta innebär att varje befälsperson tjänstgjorde i genomsnitt 5 månader och 24 dagar mellan varje avlösning.

Sjöpersonalavdelningen förmedlade an-

ställning åt 1.495 manskap av olika kategorier.

104 anhöriga medföljde under året fartygen under längre tidsperioder. I denna siffra ingår inte de som medföljt under kortare kontinentresor.

Till den frivilliga gruppförsäkringen som startades under året har 582 personer anslutits. I denna siffra ingår personalen från Tor Line och Götha Lines, men inte hustrur.

Under det gångna året anordnades genom rederiets försorg 30 kurser av olika slag. Dessa kurser följdes av 197 personer.

SALÉN-NYTT

Box 14018

S-104 40 Stockholm 14

Ansv. utg.: Sven H. Salén

Red.: Erik Thorvaldsson

(forts. från sid. 4)

många som red på Grälle och ändå fler som matade honom så jag är inte säker på att han visste vem som egentligen var hans husbonde. Det var förenat med allehanda risker att rida Grälle under de mörka timmarna eftersom den totala mörkläggningen inte medgav Grälle något fäste för blicken från hans enda öga. På grund av hans lyten, fick man alltid räkna med en viss deviation när man skulle från ett ställe till ett annat.

Grälle fick ett tragiskt slut. Det var en av mina kolleger som fyllde år och då jag var ditbjuden, sadlade jag Grälle och red dit, en sträcka på några kilometer. Framkommen till fartyget, band jag Grälle vid landgången. Eftersom fartyget skulle avgå vid midnattstid, så blevo gästerna hämtade hämtade vid 23-tiden av en bogserbåt och även jag följde med denna, sedan jag bett min födelsedagsfirande kollega att se till att Grälle före avgången blev bunden vid kajen. Sjömannen som fick detta delikata uppdrag, band hästen vid bufferten till en godsfinka, som stod på kajen. Att det just den natten skulle komma ett lokomotiv och hämta godsfinkan hade ingen räknat med. Grälle med sin enda hästkraft kunde givetvis inte vinna dragkampen mot lokomotivets flera hundra utan fick, trots segt motstånd, följa tågsättet som sista vagn. Det var första gången i sitt liv som han blev dragen av en vagn och han ställdes i sitt livs slutskede inför sitt hästlivs allra största mysterier. Allt hade nog gått bra om inte loket helt plötsligt hade gjort en tvärnit. Denna resulterade i att Grälle slog skallen i bufferten med sådan kraft att han domnade av. En påpasslig växlare fick se Grälle liggande till synes livlös och stack honom snabbt med en kniv. Grälle blev på så sätt slaktad enligt konstens alla regler och eftersom han liksom Gustav II Adolf med tiden blivit ganska fet stillade Grälle många svältande personers hunger med sitt kanske något sega, men dock kött. Av Grälles skinn sydde växlaren en päls till sin fru. Pälsen var varken vacker eller varm, men i gengäld så mycket tyngre och starkare.

(Det är som synes skrivet av en skeppare. Red. anm.)