

ATT SEGLA BLIR MAN HUNGRIG AV – om födans betydelse till sjöss –

Ombord på ett fartyg¹ är maten det viktigaste. Så har det varit och så kommer det alltid att vara. Någon sjöman kanske inte håller med, som ett resultat av de personliga erfarenheterna. Men det handlar om en grundläggande princip, och en sådan kan inte ruckas av enskilda uppfattningar. I det följande skall argument framläggas för att öka kunskaperna och förståelsen, främst för den mindre erfarne sjömannen och den äkta landkrabban.

Avgränsningar

Alla fartyg kräver någon form av framdrivningsförmåga liksom möjligheter för de ombordvarande att kunna navigera. Det är liksom själva grejen – seglandet i sig. Men vi kommer inte undan det faktum att matens betydelse faktiskt konkurrerar med betydelsen av framdrivningsförmåga och navigation. Vi kan tala om ett treledat förhållande: maten, framdrivningen och navigationen, där maten är överordnat de övriga två.

Allt grundar sig på idén om att människans önskan och vilja att kunna färdas över eller i vatten, kanske med gods eller i något annat syfte.² Denna idé kräver pga. sin komplexitet och mycket omfattande historiska bakgrund en alldeles egen utredning. Det är ju mat till sjöss vi här avhandlar, så att förklara seglationens orsaker åligger någon med kunskaper om dessa att förklara.

¹ Vi använder här den äldre betydelsen: transportmedel till sjöss. Numera har ordet oftast betydelsen skepp, dvs. större sjögående farkost. Med fartyg menas alltså här alla typer av flytetyg.

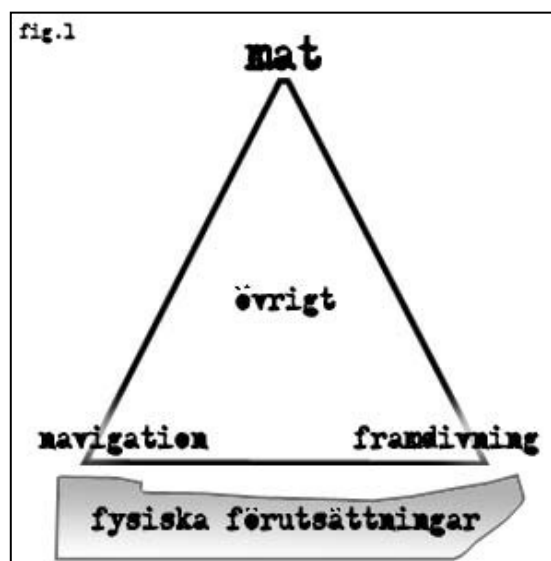
² Fiske, missionsresa, krigståg, upptäcktsfärd, friarstråt, badresa, nöjestur, kappsegling etc.

Vi utgår ifrån de fysiska förutsättningarna, fartyget och dess storlek, utformning och utrustning etc. – förutsättningen för att vi överhuvudtaget skall kunna diskutera seglation. (Se figur 1.)

Under rubriken "Fler faktorer" nedan nämns helt kort ett urval av annat vi måst lämna därhän.

Fartygets rörelse

Framdrivningen kan skötas med segel i rigg tillsammans med tackel och tåg. Den kan skötas med motor, paddlar



eller åror. Kombinationer av olika metoder är inte ovanliga. En viss framdrivningsförmåga erbjuder väl också ett skrov, om strömmar och vind kan bära det framåt. Då endast om det bär är åt det håll man önskar. Ett mindre fartyg kan i stiltje också framdrivas med bara händerna.

Kontroll av rörelsen

Navigationen är mer komplex än framdrivningsförmågan. Besättningsmedlemmarnas kunskaper och erfarenheter

gällande fartyget och fartygstypen, kännedom om farvattnen och typen av farvatten, liksom vädrets inverkan är viktiga. Beredskap för oväntade, krävande och kanske farliga situationer kan vara avgörande. Sjökort är oftast en nödvändighet, någon gång också tillgång till lots. Beräkningar av fart och ström, positionering, bedömningar av andra fartygs rörelser och dessas besättningsars förmåga, intentioner och fredlighet, är uppgifter som också rör navigationen eller ligger nära denna.

Fler faktorer

Vid sidan om de mest grundläggande ovan beskrivna faktorerna är där många fler, kanske mindre betydelsefulla, som påverkar. Det handlar främst om tekniska och fysiologiska men också om sociala och psykologiska faktorer. Vi gör inte här anspråk på att utreda eller ens nämna varje enskild faktor.

De sociala och de hierarkiska förhållandena vidrörs endast ytligt även om dessa kan bli de ytterst avgörande. Oftast är dessa initialt formella och tydliga, men de kan komma att förändras drastiskt då ett fartygs lyckliga framfart och besättningens välbefinnande är hotat.³ Kockar och befälhavare har kastats överbord, och födans betydelse vid dessa myterier är förmodligen allt för lite utrett.

Skydd mot kyla, hetta, vind eller väta, och avskildhet för den del av besättningen som vilar mellan vakterna, är faktorer som jag vill räkna till fartygets beskaffenhet.

Personlig utrustning, säkerhets- och räddningsdetaljer kan vi av utrymmes-skäl inte här utreda. Inte heller nöjen, hobbyer eller religion rymmes.

Vi försöker att utgå ifrån att dessa faktorer, liksom andra icke nämnda, är

³ Det kan också finnas intressen hos individer eller grupper, där det finns vilja att ta kontrollen över fartyg, manskap och/eller gods. En vilja man kanske burit med sig ombord.

någorlunda tillfredsställande – åtminstone initialt. Dessutom måste vi alltså komma ihåg att tesen om födans övergripande betydelse skall ses som principiell, inte dogmatisk. Inga lagar eller regler utan undantag – så även här.

Mänskliga förmågor

Det som utmärker den goda besättningsmannen är alltså kunskaper och erfarenheter, men också ansvarskänsla, uppfinningsrikedom, överblick, simlångkapacitet, reaktionsförmåga, tålmodighet, målmedvetenhet, framförhållning, styrka, fingertoppskänsla, människokännedom, beslutsamhet samt förmåga att kunna fatta ibland obekväma beslut. Till ovan nämnda förmågor måste vi lägga lyhördhet för order, och om det är fråga om befattningshavare motsvarande lyhördhet för de underlydandes olika upplysningar och uttryck.

När det handlar om hushållning av fartygets resurser, kanske drivmedel eller personella⁴ börjar vi närma oss det verkligen viktiga. Beräkningar och bedömningar av livsmedelsförråden, både före och under segling, vilar tungt på de ansvariga och på dem av dessa utsedda underansvariga.⁵ Förrådets åtkomlighet för övriga besättningsmedlemmar regleras ibland. Uppstår hunger eller tristess eller rent oförstånd kan det förstöra den bästa planering, och frosseri och stöld kan bli följd.

Flytande föda

Tillgången till färskvatten kan naturligtvis vara livsavgörande långt tidigare än tillgången på föda. För enkelhetens skull vill vi här lägga vatten, eller annan vätska som kan släcka törsten, till begreppet mat om det inte nämns separat. Skaffning och livsmedel är begrepp som används.

⁴ En befälhavare måste hushålla även på manskapets krafter och fördela resurserna rätt.

⁵ Kocken eller motsvarande. I marinen finns där ibland en ”hökare” vilken har som uppgift att proviantera.

Förhållandet mellan rusdryckernas förmåga att släcka törsten och det faktum att de kan inverka menligt på besättningsmedlemmarnas omdöme och fysiska duglighet är komplicerat. Graden av alkohol i dryckerna varierar, liksom varje enskild besättningsmans intag och förhållande till dessa drycker. Märk väl att rätt doserat kan ett intag ge just den lilla, låt oss säga "kick", som kan göra stor nytta i en utmanande situation. Vi lägger rusdrycker till de undantag där lagar och regler inte behövs.

Undantag kan vara farliga

Till undantagen då maten ofta inte bedöms som viktig ombord, hör den korta, ofta många gånger upprepade turen. För sällan spelar väl maten någon roll då man rör över viken i en den lilla ekan eller drar sig över älven i linfärja. Häri ligger dock en fara. Dessa till synes triviala turer kan urarta till ett läge då tillgången till mat blir avgörande för framgång eller i värsta fall överlevnad. Hastigt uppblåsande frånlandsvind har tagit med sig mindre fartyg till havs. Och om linan till färjan av någon anledning brister, och fartyg med besättning följer med strömmen, vad händer då? En bit bröd kan ge det mod och den styrka som behövs för att reda ut problemen.

I de risker som man sällan tror sig behöva eller vilja kalkylera med, finner vi alltså hur tesen om matens betydelse håller.⁶ Nu torde nog läsaren själv redan börjat tänka på andra och mycket mer omfattande problem som kan uppstå vid framförande av ett fartyg.

Långt från land

Låt oss tänka på segling över öppet hav och Extremsituationer. Utan fungerande framdrivningsförmåga, brist på eller inget bränsle, med trasiga eller

dåligt anpassade segel, blir det problem. Har man icke tillfredställande navigationsutrustning eller handhaver man instrument och sjökort felaktigt, blir det också problem. Så länge man fortfarande befinner sig på öppet hav och inte slås i spillror mot land eller grund, kan det vara någorlunda väl. Men tar födan eller färskvattnet slut får besättningen det mycket svårt. Redan på ett tidigt stadium kan bristen vara ödesdiger. Inte minst om vädret är hårt eller ogynnsamt. Vissa kombinationer av omständigheter kan ta väldigt på besättningens krafter och humör. Stiltje till havs kan vara värre än allt annat. Om ransonering måste införas krävs särskilt uthållighet och disciplin. Mängden mat och vätska måste också sättas i relation till hållbarheten, något som vi får anledning att återvända till senare. Enkla fiskeredskap, rätt använda, har räddat många ur ett prekärt läge.

Vid land

Närheten till land kan, som ovan nämnts, vara farligt. Men vid relativt gynnsamma eller goda och kontrollerade förhållanden utgör land inga problem. Där finns oftast den planerade destinationen, ett etappmål och ibland räddningen.

Vid kustnära segling, i skärgård eller på floder, åar och älvar måste man inte kalkylera med riktigt samma problem och faror som vid segling till havs. Möjligheterna till att fylla på förråd av färskvatten och mat är teoretiskt fler. Det kan gå att dricka vattnet ur en flod och är inte koncentrationen av salt för hög går det även att stilla den värsta törsten med brackvatten. I befolkade trakter är det möjligt att åtminstone handla livsmedel. Fiske, kan som nämnts, bli räddningen, och i icke civiliserade trakter kan jakt på villebråd fungera. Givetvis om man är rustad för detta, med vapen, fällor, kunskap och ett visst mått av tur. Årstids- och kli-

⁶ Reservproviant borde kanske finnas ombord på alla fartyg.

matfaktorer skall också räknas in. Tillgången och åtgången på föda och hur födan bör vara sammansatt och tillagad varierar beroende på om det är varmt eller kallt.

Bäst före

Kosten ombord måste vara varierad och näringsrik. Och vi menar då inte bara rik på kolhydrater, fett och proteiner som främst utgör kroppens bränsle. Nej, det dagliga intaget måste också innehålla vitaminer, mineraler och många andra spårämnen för att man inte skall drabbas av ohälsa. Det torde vara väl känt att sjömän förr drabbades av den förhatliga skörbjuggen. Arbetsförmågan sätts ned, slemhinnorna och tillslut hela kroppen drabbas av inflammationsliknande tillstånd med blödningar – och död. Orsaken var att födan saknade vitamin C, askorbinsyra. Förr hade man ibland inte tillräckligt god kunskap om denna fara. Man hade inte heller möjlighet att under längre resor medföra livsmedel vilka var bärare av detta essentiella ämne eftersom det främst finns i färska frukter och grönsaker. Engelsmännen sägs vara de första att förstå det medicinska sambandet och tog därför med omogna limefrukter.⁷ Dessa har en lång hållbarhet och kunde ge besättningsmedlemmarna ett tillskott C-vitamin. Öl och andra maldrycker och vin, färskt eller surnat, fungerar också som bärare av essentiella ämnen, och har rätt förvarat längre hållbarhet än färskvatten. Att alkoholhalten är avgörande har vi redan tagit upp. Dagens fartyg kan oftast medföra både kyld och fryst mat, och möjligheten att få äta en rätt sammansatt föda liknar på många sätt den på land.

⁷ Obekräftade teorier florerar om att sjöfarare medfört pepparrot långt tidigare än limefrukten varit känd. Denna rot fungerar inte bara som smakfull krydda – med sin särskilda näshetta – utan också som bärare av C-vitamin.

Icke bara näring

Hur maten smakar, hur och när den serveras, är inte av ringa betydelse. Snusk och slarv kan förstöra de bästa råvaror. Men med finess kan de enklaste, kanske torftigaste ingredienser förvandlas till måltider som kan bidra till att höja, eller åtminstone bibehålla, moralen och kraften hos en besättning. Den lilla piff som rätt tillagning, förständig kryddning, snygg uppläggning och trivsamt servering utgör är oskattbar.

Tag aldrig risken

Avslutningsvis en uppmaning: sätt med fantasins kraft upp en situation till sjöss. Räkna in alla goda faktorer och omständigheter som helst och räkna bort maten. Vad händer?

Svaret är enkelt – eller hur? Rusta ett fartyg hur Du vill men underlåt aldrig att vara noggrann med maten.

Dag Persson

MAT I KUNG VALDERMARS SEGELLED

Somrarna 1996 och 97 seglade jag med Aluett. Hon är ett rekonstruktionsbygge efter ett arkeologiskt fynd daterat till 12-1300-tal. Storbukig med ett enda råsegel är hon både majestätisk och gullig samtidigt – knappt tolv meter lång och fyra meter bred – öppen och med stävroder.

Marinmuseum i Karlskrona som byggt henne sände sommaren 1996 ut Jon Liljefors med besättning i Kung Valdemars segelled. Den kända sträckningen av denna löper från östra Blekinges Utlängan, upp efter svenska ostkusten, springer över Ålands hav, viker söder ut vid Finlands södra skärgård, över finska viken till Tallinn. Denna stad hette på Valdemars tid Reval och var dansk besittning. Vi tror på goda grunder att fartygstyper som Aluett's förlaga då seglat denna led. Expeditionen som varade mellan 6 juni och 26 augusti, återresan inkluderad, var nog förberedd. Utöver skepparen, eller hövitsmannen som vi titulerar fartygschefen på en råseglare, fanns fem grundbesättningsmedlemmar. Omkring halvdussinvis avlöste sedan "utbytingarna" varandra varannan vecka. Detta betydde att vi aldrig var färre än tio ombord. Ett sextiotal hann slitas på tiljorna innan Aluett åter var hemma i Karlskrona igen.⁸

Överordnad i friluftsbysa

Jag utnämndes till hökare vilket betydde att jag fick ansvar för skaffningen ombord. Även om jag har maten i blodet – är köksmänniska som mamma, pappa och morfar – kan planera, improvisera och trolla med maten – var det en uppgift som om jag inte

blivit handledd av Jon,⁹ aldrig själv hade klarat. Ombord på ett fartyg av denna typ på en sådan resa handlar det om mer än att bara se till att det finns råvaror och att de blir tillagade och serverade. Den begränsade ytan, att alltid ha folk omkring sig ställer särskilda krav. Seglationen var många gånger komplicerat, vädret påfrestande med regn och vind från "fel" håll. Vanligtvis lade vi till i någon hamn eller vid någon klippa över natten. Få hade i modern tid gjort en resa som denna.

Jag lagade inte all mat själv och behövde inte ens laga mat varenda dag. Utifrån frivillighet ansvarade vanligtvis två personer för lunch och middag under en dag. En och annan ville över huvud taget inte alls laga mat men erbjöd sig att i stället att ta hand om all disk eller motsvarande. Helst skulle måltiderna bestå av lagad mat, till sjöss likväl som i hamn. Som huvudansvarig hoppade jag alltid in när ingen frivillig fanns, när det behövdes bistånd och råd, och då det uppstod problem. I extrema situationer, när tröttheten tryckte ned besättningen eller vid hårt väder, fick jag hålla särskild koll så att inte också hungern skulle kunna slå in en kil i våra sinnen.

Det är bra att veta att det är lättare att bli sjösjuk på tom mage. Med smörgåsar står man sig relativt bra och det får duga när ordentlig matlagning är svår eller inte hinns med. Inget går dock upp emot ett lagat mål mat. Kokt potatis, ris eller spaghetti serverat med något enkelt sovel, kanske från konserv, eller bara litet olja eller smör, värmer kropp och själ. En passande kryddning sprider doft och väcker intresse också hos den som pga. trötthet eller press inte trodde sig vilja ha något. Den enklaste garnering, och om det låter sig göras, aningens snits på servering och

⁸ Läs *Att segla i 1200-talets Östersjön*. Uppsats skriven av undertecknad under historiestudier vid Karlskrona Högskola 1997.

⁹ Av artighetsskäl nämner jag honom här med förnamn.

uppläggning kan göra underverk. Det krävs så lite.

Rustade till tänderna – för magen

Aluett var tack vare Jons försorg relativt väl utrustat också för matlagning. I eldlådan fanns både eldstad för ved och fotogenkök. Matlagning över öppen eld förekom nästan bara då vi låg stilla. Men det enlågiga fotogenköket kunde med god planering räcka för rätter med tre varma ingredienser. I en portabel kokgrop blir potatis ris och till och med spagge färdigt medan man tillagar annat.¹⁰ Varmt diskvatten gjorde att tallrikar och bestick inte behövde vara snuskiga. Akter om masten bredde matbordet ut sig. Detta bestod av ett antal kistor var och en avsedd för en särskild typ av livsmedel.¹¹ Torrt för sig, konserver i vissa, kladdigt och blött i en annan. Redskap och annat fanns samlat i en för ändamålet avsedd kista. I den förliga delen av kölsvinet hölls de varor som krävde kyla. Kallare än det omgivande havet kanske det aldrig riktigt var, men ibland inbillade vi oss i alla fall det. Beredning och den del av tillagningen som inte krävde värme skedde där det för tillfället fanns plats. Framåtlutad över matbordet och en skärbräda, eller slappt tillbaka lutad med en spann skrubbspotatis jämte rorsman i aktern – de mest triviala moment kunde bli till behaglig njut-

¹⁰ Koka upp, vira in i först tidningar, sedan filter. Det lagar sig på eftervärmen.

¹¹ Kistor fanns det många ombord.

Grundbesättningsmedlemmarna hade två var för kläder och personliga pinaler, utbytingarna fick nöja sig med en. Där fanns navigationskistan med sjökort, kompasser, nödraketer, bloss mm. Timmermanskistan, bibliotekskistan med all historia och nautisk litteratur... Sket och pissade gjorde vi i en spann i fören. När vi låg i hamn kunde vi med ett kapell täcka nästan hela fartyget. Den öppna elden förmådde skapa en behaglig värme trots kalla regniga nätter. Vattensjuka kläder och utrustning torkade förvånande snabbt upp.

ning i undanvindens gassande sol – strävsam effektivitet mitt i lättjan.

Ovanlig fräschör

Vi medförde en hel del färdigmat, torrt och konserver. Då vi seglade ett statsfartyg utsänt av Marinmuseum utrustades vi rejält av marinen. Då vi i någon hamn provianterade kanske det inköptes färskt kött eller fisk, vilket fick gå åt med en gång. I marinerat tillstånd kunde förstas de fräschaste styckena bevaras till nästföljande dag. Rökta livsmedel kunde i vår ”kallkällare” hålla i flera dagar.¹² Som hökare var det min uppgift att, ofta med näsan, avgöra förbrukningsordningen hos livsmedlen. När min planering brast fick jag hjälp av andras näsor. Frukt och grönt konsumerades i en takt där vi för det mesta låg steget före förskämning. Sura mejeriprodukter har den fördelen att de redan är sura. Ljummen fil är det inget fel på. Färskmjölk kunde vi vanligtvis bara njuta i högst två dygn när vi inte låg i hamn. Smaken hos den högpastöriserade sk H-mjölk blev tillslut den rätta. Rinande smör och några klumpar i kaffet skrämmer inte heller den sanne råseg-laren.

Rosalavalsen

Efter en tärande landlega på den östäländska ön Kökar skulle vi så enligt väderlekstjänsten äntligen få bärande vind. För att möta den efterlängtade västan rodde vi ur den långa viken om kvällen. Det finska utprickningssystemet är gott också för nattsegling och det skulle inte vara några större problem att ta sig till det finska skärgårdshavet inom ett par dygn.

Jag kokade en stor soppa på rester, bl.a. korvslantar. Trots någon protest fick jag hjälp också med en ordentlig

¹² Hela utrymmet mot kölsvinet kallades lite skämtsamt för källaren. Något som ibland retade den påläste landkrabban.

balja fruktsoppa. Ingen var hungrig – då alltså. Något hos mig gjorde att det också breddes rätt många smörgåsar. Kaffe kokades så klart. Västanvinden skulle bli frisk men när den under natten blev lite väl frisk hade detta ”något” gjort att vi lyckats stoppa i oss allt som var förberett. Frisk vind blev till kuling. Vi tvang oss själva, trots oro över den tilltagande vinden, att vila mellan vakterna – kulingen blev till storm. På morgonen hade ett par vakter druckit både nytt kaffe och ätit nya smörgåsar. Under förmiddagen när vi forsade fram mellan holmar och skär anade vi vidden av detta oväder. Vinden förmådde inte bygga upp någon sjö utan vågorna kuvades av ett piskande hällregn. Vattnet färgades brunt av de vattenmassor som sköljde humus ned från land. Bortåt tvåtusen liter tog vi in från ovan, och senare fick vi veta att det inte regnat så sedan 1944. Den kadaverdisciplin vi gärna beprövade under segling, aldrig i hamn, fungerade. Med dubbla utkikar letade vi oss vidare in i det finska skärgårdshavet. Men mat skulle vi ha. Innan ens klockan meddelade lunch hade vi redan ätit. Jag mindes burkarna med marinens risotto vilken inte var speciellt populär. Den kom till pass. Med huvudet i eldlådan lyckades jag få igång fotogenköket. Med handräckning och mänskligt skydd mot vinden fick jag varmt en rejäl laddning. Vi förundrades över att maten aldrig tog slut på tallrikarna hur man än slevade. Att man hade sydvästen som tak hjälpte inte. Risotton förvandlades bara till en allt tunnare soppa. Väl i hamn åt vi sedan biffstek på krogen.

Östersjögrillkillar

Något senare, då vi var på hemväg, fick vi göra en etapp över öppet hav. Efter ännu en förhatlig landlega med fel eller ingen vind fick vi från SMHI i Norrköping via mobiltelefon en jämn och lagom stark ostan som kunde föra

oss tillbaka till Sverige. Det enda som skrämde oss en aning var alla de flytande nöjespalatsen, Finlandsfärjorna. Men vår vaksamhet, en beredskap för att göra ordenliga undanmanövrar, nödblossen och raketerna i högsta hugg, vågade vi oss på det. Fyra dagar och tre nätter blev det. Solen sken och med torr ved utan stora lågor kunde vi också grilla.¹³ Hur underbart är det inte att kajka fram mitt ute på Östersjön? Ett gäng leende nästan oklädda karlar, ätande karrékotletter, potatis och ratatouille är en vacker syn må Du tro.¹⁴

Egen smörgåstårta istället för landgång

En av de sista etapperna, i Kalmar sund, var särskilt dryg. Den enda vind som dög var sjö- och landbris. Det blev ett tålmodigt kryssande mellan den stora farleden och den småländska kusten med fasta fiskeredskap som utgjorde fällor också för oss. Dimman svepte in oss från tidig kväll till sen morgon. Från seglet rann en flod av kondensvatten som fick dräneras så att den skulle hamna i sjön och inte på oss och allt vi hade ombord. Två nätter låg vi för ankar över grund med förhoppningen att inget annat fartyg skulle ta sig den vägen. ”Tuut – tut, tut!” Vi fick turas om med att blåsa i hornet för att varna eventuella seglare.

Då vi var till att passera Kristianopol fick vi över telefonen en inbjudan om att i hamnen där bli bjudna på smörgåstårta och öl. Men planen om att ta oss tillbaka till Karlskrona fanns där och varje dag som vi förflyttade oss var värdefull. Att vi seglade förbi lockelsen ångrades snabbt. En gnagande stämning bredde långsamt men säkert

¹³ En eld kan för andra fartyg uppfattas som en nödsignal.

¹⁴ Vi hade inga kvinnor med under den etappen.

ut sig. Smörgåstårta och öl – ett dygn sinkade – vad gjorde det?

Under etappen fanns där ännu en kock: Olsson. Med hans entusiasm och mitt väderkorn grävde vi igenom skaffning och annat, så en timme senare fanns den missade menyn också ombord. Det halvgrova brödet spacklades upp med nygjord majonnäs, fylldes med konstig estnisk fiskpastej och burkskinka, garnerades med oliver, den sista tomaten och en hel del annat som jag fortfarande inte vet vad det var. Tre gömda och ljumna öl plockades fram. Med simmiga blickar slickade vi tallrikarna och suckade.

Restaurang Aluett

Sommaren 1997 anordnades en Nordisk Råseglar-Eskader. En handfull historiska fartyg seglade från Foteviken i Skåne via Karlskrona till Kalmar. Några mindre farkoster tog också landvägen för att visas upp och prövas av de likasinnade. Någon reell organisation för dessa experimentella arkeologer finns inte. Gemensamt är att olika enskilda och föreningar byggt fartyg med arkeologiska fynd som förlagor.¹⁵ Vissa år hålls ett så kallat säkerhetsmöte där erfarenheter och idéer utbyts, en vetenskaplig samvaro med festliga inslag. Utifrån detta forum kastade eskadern loss.

Efter att deltagit vid invigningen av nya Marinmuseum i Karlskrona, där vi gned skrov med alla tiders fartyg, fortsatte vi till Kalmar och de sjöhistoriska dagarna där. I maklig fart gled Aluett upp genom Kalmarsund tillsammans med en tvåmänning, en hundrumsfæring¹⁶, vrakekan Klaura och det medeltida bevakningsfartyget Helga Holm. När lunchen närmade sig anropade vi de andra besättningarna och bjöd dem till att dela vår måltid. Alla mottog inte

inbjudan samtidigt, men vi fick lunchgäster varje dag. De förtöjde på svaj och kunde sjunka ned vid vårt matbord. Kanske tog vi i lite extra då vi hade gäster. Där serverades pasta med två såser, tomatsås och skink- och ostsås, sallad och kaffe med kaka och lite slappande; färskpotatis, panerad fisk kall sås sallader; wok med strimlad biff, jasminris och curry; häftiga böngrytor med nygräddade tunnbröd; mustig gulaschsoppa med nudlar ...

Dag Persson

¹⁵ Både enskilda fynd och typer av fartyg. I ett fall var gotländska bildstenar förebilden.

¹⁶ Mindre nordlandsbåt inte mycket större än att du och hunden rymmes.