Östersjörundan 2026 med Vegan till Baltikum

Sail & Hike - en sommarsegling med tid för platser och människor

Text och foto: Lars Evers



Resrutten

Start och mål är Loftahammar: Via Stockholm och Sandhamn gick färden till Estland, vidare över Ruhnu och Riga längs Lettlands och Litauens kuster till Nida. Via Gotland gick resan tillbaka till Sverige.

Östersjörundan 2026 till Baltikum



Total sträcka cirka 1 400 sjömil

Mina seglingar med Albin Vegan har under de senaste åren nästan omärkligt utvecklats till en fortlöpande upptäcktsresa på Östersjön. Det har aldrig bara handlat om att tillryggalägga så många sjömil som möjligt. Tvärtom: ju längre resorna gick, desto mer intresserad blev jag av länderna, landskapen och människorna bortom hamnpirarna. Vegan var aldrig ett självändamål. Hon var det lilla, robusta redskap som gjorde det möjligt att upptäcka den här världen.

År 2017 seglade jag med Vegan *Nordlicht* genom Göta kanal, över Vänern och genom Trollhätte kanal till Göteborg. Därifrån gick färden över Kattegatt och genom den danska övärlden söder om Fyn tillbaka till Tyskland. Den resan kom att prägla min kärlek till Sverige, och framför allt till skärgården, för lång tid framöver.

De följande åren fanns det dock inte bara tid för segling. En genomgripande renovering av min egen Vega krävde stora resurser och gjorde flera somrar till en blandning av varvsarbete och kortare skärgårdsturer. År 2021 avslutades de större arbetena, bland annat med handfast hjälp av Vegaseglaren Dieter Främbs i min svenska hemmahamn. År 2022 gick seglingen åter längre norrut, ända till Stockholm. På öar som Harstena och Ägnö märkte jag allt tydligare att tiden i land hade blivit minst lika viktig för mig som själva seglingen. Ett kort uppehåll blev lätt en lång vandring - en tanke som senare helt naturligt utvecklades till ”Sail & Hike”.

På en träff med Vegaföreningen 2023 mötte jag Nordlichts nye ägare, Niklas Dürchting. Det blev början på en vänskap mellan två Vegaseglare. Redan samma sommar besökte Niklas mig i Loftahammar under sin Sverigesegling, och vi kunde för första gången segla tillsammans med våra båda Vegor. Det oväntade återseendet med min gamla båt blev alltså en kontakt som skulle följa oss på många senare seglingar. År 2024 gjorde jag med min *Hulda* en stor Östersjörunda via Stockholm, Helsingfors, Tallinn, Riga och Gotland. Många platser var nya för mig då, medan andra just därför väckte lusten att återvända och ta med mig mer tid. Resan kändes mindre som en avslutning än som en inbjudan att fortsätta.

I slutet av 2024 bytte jag för en tid till en helt annan båtvärld. Med den 51 fot långa segelbåten *Karibu* gick färden från Hamburg över Nordsjön och genom Engelska kanalen, tvärs över Biscaya och längs Portugals och Spaniens Atlantkust till Kanarieöarna. Där passerade vi också det område med späckhuggare som då uppmärksammades särskilt bland seglare. I Las Palmas låg *Karibu* bland båtarna kring Atlantic Rally for Cruisers. ARC är ingen traditionell kappsegling där enbart farten räknas, utan en organiserad Atlantöverfart för långfärdsseglare. Från Gran Canaria till Saint Lucia är det omkring 2 700 sjömil. Särskilt starkt minns jag förväntan inför avfärden i Las Palmas: besättningar förberedde överfarten, några början på en jordenruntsegling. Överallt låg förväntan i luften.

År 2025 följde fler leveransseglingar med mycket olika båtar. Med kuttern *Anne* gick färden via Helgoland och den stående mastrutten genom Nederländernas kanaler till IJsselmeer, och med 47-fots Beneteaun *Skiathos* från Loftahammar till Hamburg. En första nonstopetapp på 386 sjömil, inklusive Kielkanalen, visade tydligt hur effektiv segling kan bli när en fast tidplan styr. Även leveransseglingen av kappseglingsbåten *JuxBox* till Gotland Runt hörde till den perioden. Allt var spännande, men sommaren 2026 ville jag medvetet återvända till ett annat sätt att resa: på egen köl, utan tidspress och med tid att stanna längre när en vandring, ett museum eller helt enkelt en vacker plats lockade.

Därför var mottot snart givet: Sail & Hike. Seglingen skulle knyta samman etapperna. I land ville jag vandra, utforska städer, förstå historien, lära känna människor och förstås upptäcka Baltikums matkultur.

En personlig anknytning till regionen hade jag sedan länge. Under 2000-talet hade min far gjort en lång vandring längs Östersjökusten ända till Sankt Petersburg. Han dokumenterade resan och skrev senare en bok om människor han mött längs vägen. Många landskap och platser som jag nu ville angöra från havet kände jag därför redan till genom hans berättelser. Det lockade att uppleva samma region ur ett helt annat perspektiv.

Så växte planen fram för två månaders sommarsegling i Baltikum. Till slut stod omkring 1 400 sjömil i loggboken. Men minst lika viktiga var alla kilometer till fots - och allt som händer mellan två hamnpirar.

Svensk inledning - midsommar och vägen till Stockholm

Som varje år var vi i god tid före midsommar i min hemmahamn Loftahammar för att göra Vegan klar för sommarseglingen. Påmastning och sjösättning går numera på rutin; erfarenheten säger att några flytande presenter till hamnens folk dessutom kan skynda på förloppet.

Innan vi kastade loss för den långa resan väntade en höjdpunkt som för mig numera hör den svenska sommaren till: midsommar. Firandet är mycket mer än en turisttradition med blomsterkransar och dans. Dagens form har vuxit fram under århundraden och förenar äldre solståndsseder med kristna traditioner och svenskt folkligt firande. Men viktigare än den historiska bakgrunden är känslan: sommaren är som intensivast, dagarna tycks knappt ta slut och så mycket som möjligt sker utomhus.

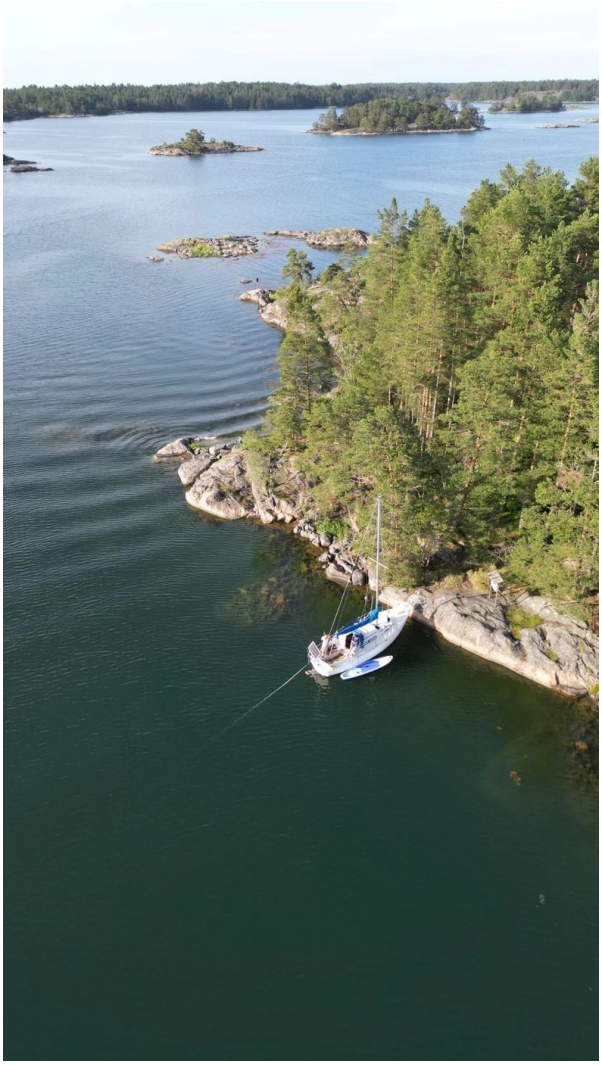
Vi hade turen att bli inbjudna av en svensk familj till en privat skärgårdsö. Vänner och släktingar kom med sina båtar. Tillsammans klädde vi midsommarstången med blommor och björkris, och senare blev det dans och sång. Till det hörde färskpotatis, sill, gräddfil, jordgubbar och förstås en och annan snaps. Familjefesten övergick i en lång, ljus sommarnatt med musik och samtal. När båtarna ligger utanför ön, solen bara försvinner en kort stund bakom horisonten och ljuset dröjer sig kvar över vattnet förstår man snabbt varför midsommar har en så särskild plats i Sverige.

För mig blev den kvällen rätt början på en resa som skulle handla om mer än segling. Den 20 juni gav vi oss av. Till en början gick färden dock inte direkt mot Baltikum, utan ännu en gång norrut genom välbekanta svenska vatten.



Dagens lunch vid vattnet - även sådana pauser hör till en resa där sjömilen inte är det enda som räknas.

De första etapperna gick via Harstena, Nyköping, Trosa och Södertälje. Harstena är för mig en av de öar där skärgårdens väsen känns som tydligast: kala klippor, gamla träd, små vikar och ett pittoreskt fiskeläge. I Nyköping och Trosa måste det förstås också finnas tid för dagens lunch, som jag uppskattar så mycket. Dagens lunch och fika är långt mer än sätt att stilla hunger och koffeinbrist; för mig hör de till den svenska livskänslan och därmed lika självklart till sommarseglingen som ankring och segel.



Hulda i den svenska skärgården - direkt vid klippan och mitt i det landskap som Vegan tycks vara skapad för.

I Södertälje lämnade vi Östersjön för Mälaren. Sveriges tredje största sjö sträcker sig med alla sina vikar och öar långt in i landet och bildar ett eget seglingsområde. Nästa mål var Birka, som från 700- till 900-talet hörde till Skandinaviens viktigaste handelsplatser. Här möttes handelsmän från hela Östersjöområdet; i dag påminner utgrävningar, museum och rekonstruerade byggnader om den tiden.

Vi tillbringade en lång kväll vid lägerelden hos en grupp som återskapade vikingatidens liv i vikingabyn. Bland historiska tält, eld och berättelser uppstod snart den speciella blandning av nutid och förflutet som vi skulle möta flera gånger under resan. Då anade vi inte att vi faktiskt skulle träffa några av dessa ”vikingar” igen bara några veckor senare - inte på Birka, utan i Visby.



Ett vikingaskepp påminner om hur länge Östersjön har varit ett område för färder och kulturutbyte.

Stockholm från vattnet

Från Mälaren fortsatte vi till Drottningholm. Det kungliga slottet ligger på Lovön väster om Stockholm och finns sedan 1991 på Unescos världsarvslista. För en seglare har platsen en särskild dragningskraft, eftersom den inte känns som ett vanligt stadsbesök. Man kommer över vattnet, ankrar framför slottet och har plötsligt en kunglig fond framför sin egen lilla båt.

Jag kunde ankra Vegan direkt framför Drottningholm och ta de sista metrarna på SUP-brädan. Redan ankomsten från sjösidan förändrar blicken på slottet. De vidsträckta trädgårdarna, slottsteatern och Kina slott bildar en helhet som synliggör flera århundradens hovkultur. Efter besöket drogs jag framför allt till den stora parken. Bland gamla träd, alléer, gräsmattor och vatten försvinner den närbelägna huvudstadens liv och rörelse förvånansvärt snabbt.



Drottningholm från den egna båten: Vegan ligger framför slottet, och SUP-brädan tar oss den sista biten i land.

På kvällen satt jag åter på Vegan med ett glas vin i handen medan solen sjönk bakom Drottningholm. För mig förklarar sådana stunder varför en liten segelbåt ofta ger mer än ett omfattande reseprogram: man bor inte någonstans i närheten av en plats, utan ligger med sin egen båt alldeles framför den.

En lite annorlunda jolle

SUP-brädan som jag paddlat till slottet med har blivit en självklar del av min reseutrustning. Den är egentligen jolle, träningsredskap och upptäcktsfarkost i ett. För längre sträckor kan jag montera en egenutvecklad eldrift vid fenan. Kraftiga modellmotorer driver brädan i ungefär tio kilometer i timmen; beroende på körsätt räcker batterikapaciteten till uppåt tio timmars motordrift. Plötsligt blir sträckor möjliga som hade varit för långa med en vanlig paddelbräda.



SUP-brädan är jolle, träningsredskap och upptäcktsfarkost i ett - särskilt praktisk i smala kanaler och mellan skären.

Särskilt städer med vattenvägar går utmärkt att utforska på det sättet. I Trosa gick färden längs den lilla ån mitt genom staden, och i Nynäshamn kunde jag ta mig en bra bit inåt land. Senare skulle SUP-brädan åter bli ett idealiskt färdmedel i Riga.



Med SUP-brädan bland klassiska träbåtar - ett annat tempo, men samma glädje i att upptäcka nya platser från vattnet.

Minst lika viktig för mig är träningen. Efter många timmar ombord gör det gott att röra på sig. Utan motor blir SUP-brädan ett träningsredskap för en runda kring närmaste skärgårdsö. Dessutom hänger ett bandträningsredskap i masten. I skyddade skärgårdsvatten och lugnt väder går det till och med att träna under längre seglingspass, så länge kurs och omgivning kontrolleras regelbundet. På en liten båt är utrymmet knappt; just därför uppskattar jag utrustning med flera användningsområden. Inför större Östersjööverfarter rullas SUP-brädan ihop och stuvas i sittbrunnsstuven. På ankarplatsen är den snart redo igen.

Det stämmer väl med min syn på Sail & Hike: båten är utgångspunkt, inte slutpunkt. Den tar mig till en plats, och därifrån fortsätter jag till fots, på SUP-brädan eller på annat sätt.

Med Vegan rakt genom Stockholm

Att besöka Stockholm från land är fint. Att segla genom staden med sin egen Vega är något annat. Med en lätt bris akterifrån kunde vi den här gången komma från Mälaren genom de inre vattenvägarna. Staden gled förbi på båda sidor innan vi genom slussen åter nådde Östersjön.

Därefter gick färden genom den östra delen av innerstaden, förbi Kungliga slottet och längs Gamla stan. Från vattnet får staden en annan struktur. Stränder blir fasader, broar blir portar och plötsligt förstår man mycket bättre att Stockholm i grunden är en sjöfartsstad.



Stockholm från vattnet: med den lilla Vegan alldeles framför Nationalmuseum.

Ett besök på Nationalmuseum hör ändå till varje vistelse för mig. Redan den monumentala 1800-talsbyggnaden, med arkitektur inspirerad av renässansen och Venedig, gör starkt intryck vid vattnet. Framför allt har jag en liten personlig hållpunkt där: marmorskulpturerna av de nordiska gudarna i entréhallen. Att stå bland Oden, Tor och andra gestalter ur den nordiska sagovärlden medan den egna Vegan väntar utanför på nästa etapp över Östersjön hör för mig helt enkelt till en sådan resa.



Nordisk historia på Nationalmuseum - numera en självklar del av varje Stockholmsbesök för mig.

Från Stockholm gick färden åter ut i skärgården. Bara några sjömil utanför innerstaden förändras världen: gator och hus blir klippor, tallar, öar och smala farleder.

Vaxholm - med Vegan in i fästningshamnen

Vaxholm brukar kallas porten till Stockholms skärgård. Alldeles utanför staden ligger fästningen, vars historia går tillbaka till 1500-talet och som byggts ut flera gånger genom århundradena. Uppgiften var tydlig: den som ville nå Stockholm från havet måste passera denna strategiska punkt. I dag vittnar anläggningen framför allt om svensk militär- och sjöfartshistoria. Just här visar Vegan en av sina mest tilltalande egenskaper. Med sitt ringa djupgående och sitt behändiga format kan hon angöra platser som snabbt blir opraktiska för större båtar.

Jag kunde alltså gå rakt in i den lilla fästningshamnen. De flesta besökare kommer med färjan och försvinner igen efter några timmar, men för Vegan blir fästningen nästan en egen liten hamn. Utanför öppettiderna ligger anläggningen stilla: gamla murar, vatten och den egna båten. Jag har faktiskt redan övernattat där en gång. När de sista utflyktsbåtarna försvinner på kvällen och lugnet lägger sig över ön tillhör denna historiska plats för en natt nästan de få båtarna i hamnen.



Vaxholm ur Vegaperspektiv: Hulda ligger alldeles nedanför fästningens gamla kanoner.

Just sådana stunder är det som gör Vegan så tilltalande för mig. Man besöker inte bara en plats. Med sin egen lilla båt kan man komma ända in i den.

Sandhamn - kappsegling, KSSS och Vegans andra sida

I Sandhamn förändrades stämningen tvärt. Där hade vi bestämt träff med den tyska kappseglingsbåten *JuxBox*, en X-46 som hade startat i Gotland Runt 2026. Marion, som senare ingick i min besättning, hade tidigare varit med på leveransseglingen till Sverige.

Hulda och JuxBox ur fågelperspektiv



Storleksskillnad i skärgården: Albin Vegan Hulda långsides med den större JuxBox, sedd snett akterifrån och uppifrån.



JuxBox och Hulda sida vid sida - två mycket olika sätt att färdas på Östersjön.

Gotland Runt är en av Östersjöns stora havskappseglingsklassiker. Den första officiella kappseglingen runt Gotland seglades 1937. I dag sträcker sig den stora banan omkring 350 sjömil från Sandhamnsområdet ut genom ytterskärgården, över öppna Östersjön runt Gotland och tillbaka. Under kappseglingsveckan förändras Sandhamn därefter. Den redan livliga sommarorten blir en stor scen för segelsporten: besättningar, sponsorer, kappseglingsbåtar, åskådare och mängder av samtal om väder, taktik och utrustning.

I centrum står Kungliga Svenska Segel Sällskapet, KSSS. Klubben grundades 1830, är i dag Sveriges största segelsällskap och har omkring 6 000 medlemmar. För seglare är klubbområdet i Sandhamn en särskild plats, eftersom nästan två århundraden av svensk seglartradition där möter modern havskappsegling. Efter målgång förvandlas allt till en stor fest. *JuxBox* hade genomfört seglingen framgångsrikt, och vi kunde uppleva stämningen kring klubbhuset på nära håll.

För en Vegaseglare har Gotland Runt dessutom en annan dimension. När man ser dagens stora och tekniskt avancerade kappseglingsbåtar är det lätt att glömma att Albin Vegan en gång var en betydande kappseglingsklass i Sverige. I början av 1970-talet startade tidvis fler än 40 Vegor i Baltic Race, den kortare Gotland Runt-banan; i Lidingö Runt var de till och med över 50. Den svenska Vegaklassen blev därmed något av en plantskola för långfärds- och havsseglare.

Det passar en båt som ofta underskattas. Vegan är i första hand en liten långfärdsbåt, men hennes slanka linjer, långa köl och gedigna konstruktion har gång på gång visat att hon rymmer betydligt mer än man först tror.

Redan som mycket ung seglade Jarle Andhøy med sin 27 fot långa *Berserk* runt Kap Horn till Antarktiska halvön. Resan blev senare känd genom film och bok. Ännu mer imponerande tycker jag att Matt Rutherfords prestation är: 2011-2012 rundade han Nord- och Sydamerika ensam och nonstop med Albin Vegan *St Brendan*. Resan tog 310 dagar och gick över 43 000 kilometer genom Nordvästpassagen, över Stilla havet, runt Kap Horn och tillbaka till Annapolis. Guinness World Records anger honom som den första människan som genomförde denna rundning av Amerika ensam och nonstop. Samtidigt var *St Brendan* då den minsta båt som hade seglat genom Nordvästpassagen.

Sådana extremresor bevisar förstås inte att varje Vega skulle vara osårbar. Det är ingen båt. Men de visar vilka reserver som finns i en konstruktion som ursprungligen var tänkt för Östersjön. Och de förklarar varför så många av oss har så stort förtroende för den här lilla båten.

Från Sandhamn började nu den egentliga Baltikumseglingen. Efter den skyddade skärgården låg öppna Östersjön framför oss.

90 sjömil till Estland - och äntligen Sail & Hike

Med frisk sydvästvind gick färden tvärs över Östersjön mot Hiiumaa. Omkring 90 sjömil skilde Sandhamn från den estniska ön. Efter ungefär 20 timmar nådde vi Kalana på västspetsen. För en Vega är en sådan sträcka inget märkvärdigt, men den markerar ändå en övergång: bakom oss låg Sverige, framför oss började en region som många tyska seglare fortfarande besöker förvånansvärt sällan.

Kalana var mycket välutrustat, och på kvällen fanns förstås bastun tillgänglig. Det var där det egentliga Sail & Hike-programmet började. Vi stannade i tre dagar - inte för att vinden tvingade oss, utan för att vi ville lära känna ön.



Hamnbastu på estniskt vis - och sedan en Saku. Det hör också till en Baltikumsegling.

Vid första anblicken framstår Hiiumaa som ett klassiskt naturparadis vid Östersjön: skogar, dyner, långa stränder, små byar och lite trafik. Under den fridfulla ytan finns dock en omvälvande historia. Under sovjettiden ingick de västestniska öarna i ett strategiskt viktigt gränsområde. Kustavsnitt användes militärt, och observationsposter och bunkrar byggdes. Några av dessa lämningar ligger i dag mitt i skogen och går att utforska under vandringar.

Just de här lagren gör öarna så spännande för mig. Man vandrar genom till synes orörd natur och står plötsligt framför en betongbyggnad som påminner om att denna kust för bara några årtionden sedan ingick i Sovjetunionens strängt bevakade yttre gräns.



Sovjetisk kvarlåtenskap vid Estlands kust: ett tidigare observationstorn på Hiiumaa.

Gång på gång följde vi delar av Baltic Coastal Hiking Trail. Leden ingår i den europeiska långvandringsleden E9 och förbinder den litauisk-ryska gränsen vid Nida med Tallinn, en sträcka på 1 419 kilometer. Av dem ligger 216 kilometer i Litauen, 581 i Lettland och 622 i Estland. Leden följer inte hela tiden själva stranden; vassområden, flodmynningar, laguner och andra landskapstyper leder återkommande inåt land. Just därför får man en bättre bild av kusten än under en ren strandvandring.



Sail & Hike vid Östersjökusten: Vegan förbinder hamnarna, till fots upptäcker vi landet däremellan.

För en seglingssemester är den här leden idealisk. Vegan tar en från hamn till hamn, och i land kan man utforska enskilda sträckor till fots. Vattnet och land berättar ofta två olika historier om samma plats.

Den 6 juli fortsatte vi till Orjaku, också på Hiiumaa. Även här väntade en ren och välutrustad hamn - och ännu en bastu. Två dagar senare seglade vi till Kõiguste på Saaremaa. Särskilt minns jag en gemensam bastukväll med besättningen från en finsk segelbåt. Sådana möten hör för mig till långfärdsseglingens trevligaste sidor: man ligger med mycket olika båtar i samma lilla hamn, träffas på kvällen i bastun eller på bryggan och är efter några minuter mitt i ett samtal.

Den 9 juli nådde vi Kuressaare, tidigare Arensburg. Över staden reser sig den mäktiga biskopsborgen, en av Baltikums mest imponerande bevarade medeltida fästningar. Den påminner om hur nära öarna redan under medeltiden var knutna till Östersjöns makt- och handelsområden. Själva Kuressaare är i dag en behaglig kur- och semesterort med trähus, villor, restauranger och många spahotell.

En regndag gick därför utmärkt att tillbringa på ett hotellspa. Efter flera dagars vandring var det ett mycket behagligt sätt att vänta ut ovädret. För mig hör även det till en resa utan låst plan: varje dag behöver inte pressas igenom i trots mot vind och väder. Ibland är det bästa sjömansmässiga beslutet helt enkelt att gå på spa.

Överlag slogs vi i Estland av hur välutrustade många hamnar och offentliga anläggningar är. Hygienutrymmena var ofta utmärkta, marinorna rena och moderna och på många kustorter fanns fritt tillgängliga träningsanläggningar. Därtill kom en matkultur som hade föga gemensamt med den gamla schablonbilden av enbart tung och rustik baltisk mat. Efter seglingen hör god mat för mig ändå till en lyckad resa; i Kuressaare fick vi flera tillfällen att pröva den teorin.

Från Saaremaa fortsatte färden mot Riga. Men förstås inte direkt. Först väntade ännu en ö som hade gjort ett bestående intryck redan vid det första besöket 2024: Ruhnu.

Ruhnu - en tidskapsel mitt i Rigabukten

Ruhnu är knappt tolv kvadratkilometer stort och ligger mitt i Rigabukten, betydligt närmare Lettlands kust än Estlands fastland. Omkring sextio människor bor på ön året runt; på sommaren blir de fler, utan att Ruhnu någonsin känns riktigt livligt. Jag kände redan ön från 2024 och var just därför nyfiken på hur ett andra besök skulle kännas.

Det är svårt att beskriva Ruhnu med ett enda ord. ”Vackert” räcker inte. Ön känns avlägsen, nästan som om tiden gått förbi den. Det har mycket med dess historia att göra. Under århundraden bodde här främst svenskspråkiga kustbor. År 1944 lämnade de flesta sitt hem och flydde till Sverige. En ökultur som vuxit fram under generationer försvann därmed på kort tid. Under sovjettiden låg Ruhnu dessutom i ett hårt kontrollerat gränsområde. Mycket förändrades därför mindre än på andra håll - ön blev faktiskt en sorts tidskapsel.

Det lilla museet berättar historien utan stora åthävor. Redskap, hushållsföremål, fotografier och dokument skildrar de tidigare invånarnas vardag. En del föremål är förvånansvärt gamla: där finns till exempel flera tusen år gamla verktyg från tidiga säljägare, en vindflöjel från 1600-talet och en sälbössa tillverkad av öbor. Just blandningen av vardagsföremål och mycket gamla fynd visar hur länge människor har levt på denna lilla plats i Östersjön.

Särskilt imponerande är Korsigården, en nästan fullständigt bevarad bondgård. Det stora långhuset är omkring 43 meter långt och åtta meter brett; dendrokronologiska undersökningar daterar dess norra del till 1686. Lador, förråd, stall, källare och andra uthus visar därför inte bara ett enskilt historiskt hus, utan en hel livsvärld. Just helheten gör gården så fascinerande: bostad, arbete och förvaring går fortfarande att förstå som ett sammanhängande system.

Därtill kommer den lilla Sankta Magdalena kyrka. Bygget inleddes 1643, och kyrkan räknas som Estlands äldsta bevarade träbyggnad. Sedan de svenskspråkiga öborna flytt 1944 förlorade den under årtionden sitt ursprungliga sammanhang och återinvigdes först 1999. När man står där i dag och vet att de människor som besökt kyrkan i århundraden nästan mangrant måste lämna sitt hem blir Ruhnus historia plötsligt mycket personlig.



Den historiska träkyrkan på Ruhnu - ett stilla vittnesbörd om öns speciella historia.

Björnen på Ruhnu

Som tur är har ön också mindre sorgliga historier. En av dem låter nästan påhittad. År 2006 dök plötsligt en brunbjörn upp på Ruhnu - troligen hade den tagit sig dit över isen från den lettiska kusten. För ett litet ösamhälle var en fullvuxen brunbjörn dock ingen särskilt okomplicerad sommargäst. En stor sökinsats drogs i gång, djuret försvann gång på gång in i skogen och höll myndigheter och medier sysselsatta i flera veckor.

Till slut fångades björnen och fördes tillbaka till fastlandet. Där kunde historien ha slutat. Men det gjorde den inte. Som minne fick ön därefter en jättelik chokladbjörn i present. Den var betydligt lättare att sköta än sin levande förebild - och så småningom försvann även den. Fast inte i skogen, utan i öbornas magar. Sådana historier passar Ruhnu. De tar inte ifrån ön något av dess historiska djup, men hindrar effektivt att den förvandlas till ett alltför högtidligt friluftsmuseum.

Plötsligt Karibu bredvid Vegan igen

Den här gången väntade ännu en överraskning i hamnen. Bredvid lilla *Hulda* låg faktiskt segelbåten *Karibu*, 51-fotaren som hade varit mitt hem i omkring sex veckor i slutet av 2024. Plötsligt låg två helt olika kapitel ur mina senaste seglarår sida vid sida: på ena sidan en stor havskryssare som jag seglat med ända till Kanarieöarna, på den andra 27-fotsvegan som vi nu färdades genom Baltikum med.



Återseende på Ruhnu: 51-fotaren Karibu bredvid lilla Hulda - två världar, samma horisont.

Ruhnu behövde inte berätta hela Atlantberättelsen en gång till för mig. Det räckte med en blick på de båda båtarna. Båda kunde färdas långt, båda öppnade horisonter - men med helt olika medel. Kanske är det just därför jag tycker så mycket om Vegan. Efter flera veckor på ett stort fartyg blir det ännu tydligare hur lite båt man egentligen behöver för att vara på väg.

Riga - med spinnaker och motordriven SUP in till staden

Från Ruhnu skulle vi vidare till Riga. Men vinden ville något annat. Sydliga vindar gjorde den direkta kursen mindre lockande, så vi gick i stället till Skulte. Som så ofta under den här resan blev det oplanerade uppehållet en lyckträff. Längs kusten och floden hittade vi fina vandringsstigar, och åter bekräftades ett mönster som skulle återkomma hela sommaren: hamnen man inte planerat att besöka kan vara mer intressant än det egentliga målet.

När vinden till slut vred fortsatte vi. De sista sex sjömilen gick uppför Daugava ända in till Rigas centrum - och den sträckan kunde vi faktiskt segla med spinnaker. Den 15 juli låg Vegan mitt i Lettlands huvudstad. Den här gången ville vi ta god tid på oss och stannade till den 21 juli.



De sista sjömilen till Riga med spinnaker - på Daugava ända in i staden.

Riga är Baltikums största stad och har i århundraden varit ett handelscentrum mellan öst och väst. Under medeltiden hörde den till Hansans viktiga städer; på 1800-talet utvecklades den till en betydande industristad i det ryska imperiet. Dessa lager är fortfarande synliga ovanpå varandra: medeltida stadskärna, stora stenhus, träarkitektur, jugend och hamnanläggningar. Särskilt från vattnet förstår man snabbt varför Riga uppstod just här. Daugava förband inlandet med Östersjön och därmed med ett handelsområde som sträckte sig långt bortom Baltikum.

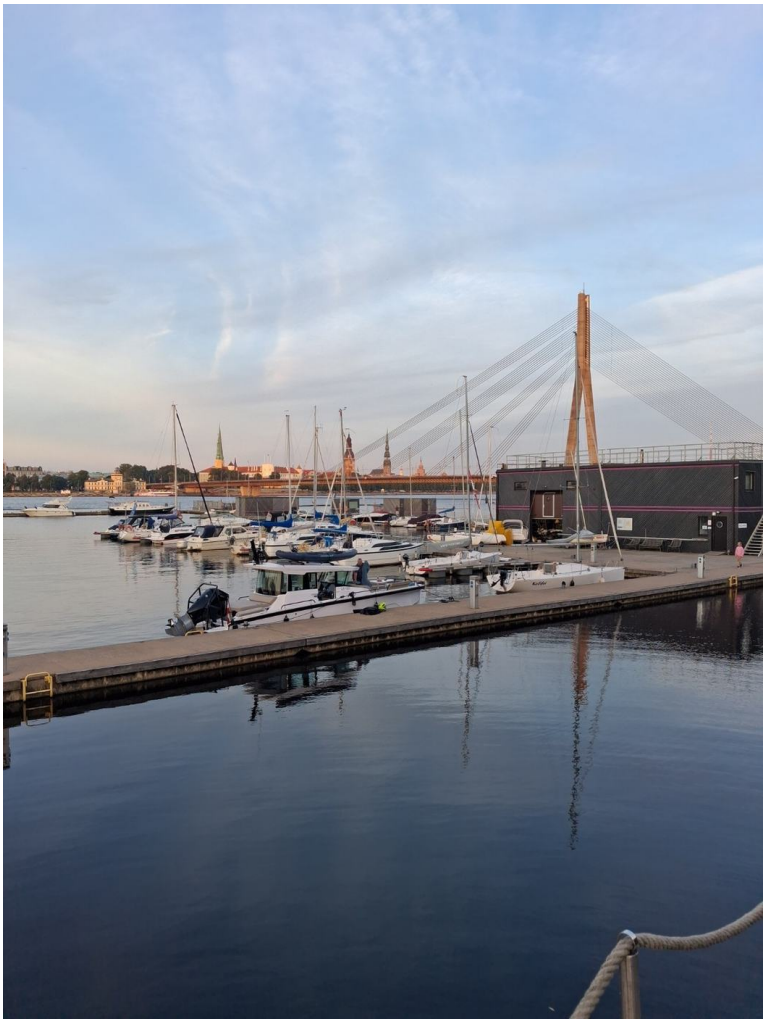
Riga hör numera till de städer jag längtar till redan på vägen dit. Det beror inte bara på arkitekturen. Redan 2024 blev jag förtjust i maten, och 2026 var det likadant.

Saluhallar i stället för konserver ombord

Ett självklart besöksmål är Rigas centralmarknad. De fem stora hallarna byggdes med delar från tidigare luftskeppshallar och anpassades för marknaden på 1920-talet. I dag hör marknaden med sina hallar och utomhusytor till Europas största livsmedelsmarknader; hela området omfattar mer än 100 000 kvadratmeter och ingår i Rigas världsarvsskyddade historiska centrum. Där finns kött, fisk, ost, grönsaker, bröd och bakverk, kryddor och otaliga små specialiteter. För oss var det mindre ett kulturprogram än en kulinarisk expedition: smaka här, köpa något där, gå vidare och upptäcka ännu mer.

Just på en liten båt uppskattar jag den växlingen. Några dagar lever man mycket enkelt ombord, sedan ligger man plötsligt mitt i en storstad och kan äta sig igenom en marknad som tycks erbjuda allt. Regionala produkter, rökt fisk, rågbröd, bär, svamp, mejeriprodukter och modern baltisk matlagning visar snabbt att gamla fördomar inte gör Baltikums matkultur rättvisa.

Riga måste förstås också utforskas från vattnet igen. Med den motordrivna SUP-brädan gjorde jag en längre runda längs gamla stan. Så snart man befinner sig på floden försvinner bilarna och trafiken ur medvetandet, och staden får en ny struktur. Broar, strandpromenader och gamla stans silhuett blir den verkliga stadsbilden. Det är precis därför jag älskar SUP-brädan: den förlänger Vegans räckvidd långt bortom hamnen.



Riga från vattnet - hamn, bro och gamla stan bakom masterna.

Bra hamnar, lite trängsel

Ju längre vi färdades i Baltikum, desto mer överraskades jag av infrastrukturen. Särskilt i Estland fann vi ett tätt nät av moderna och rena hamnar med bra hygienutrymmen, ofta bastu och många små detaljer som man saknar i betydligt dyrare seglingsområden. På många platser fanns dessutom fritt tillgängliga utegym direkt vid stranden eller strandpromenaden - nästan misstänkt väl anpassat till mitt Sail & Hike-koncept.

Samtidigt var många platser förvånansvärt lugna även mitt i högsommaren. Baltikum är förstås sedan länge inget okänt turistmål, men marinorna kändes sällan överfulla. Den som är van vid att sommarhamnar i Tyskland, Danmark eller Sverige får ont om platser redan på eftermiddagen upplever ofta Estlands och Lettlands kuster som mer avspända.

Närheten till Ryssland påverkar i dag oundvikligen bilden av regionen. Estland, Lettland och Litauen är medlemmar i EU och Nato, samtidigt som Rysslands anfallskrig mot Ukraina präglar säkerhetsläget i hela Östersjöområdet. För resenärer innebär det framför allt att ta aktuella anvisningar och avlysta områden på allvar. Vår egen vardag på plats var däremot mycket okomplicerad: vi kände oss välkomna, kunde röra oss fritt och klarade oss på engelska i stort sett överallt.

För mig låg en del av lockelsen just där. Regionen är mycket välutbyggd utan att kännas som ett överfullt semesterområde överallt. För långfärdsseglare som gärna går i land, vandrar och äter gott men ändå uppskattar lugna hamnar är Baltikum ett mycket intressant seglingsområde.

Från Lettland till Litauen - när vinden skriver rutten

Vårt nästa stora mål var Klaipėda. Men redan vägen ut ur Rigabukten visade sig vara svårare än väntat. Nordlig och nordostlig vind tvingade oss att avbryta ett försök och gå till Roja. Infarten i drygt två meter höga vågor krävde ordentlig uppmärksamhet, trots hamnens ringa storlek.

Även Roja bekräftade sedan resans regel: en oplanerad hamn kan vara en mycket bra idé. Längs kusten och flodstranden hittade vi fina stigar, och det påtvingade uppehållet blev åter en riktig resdag. Just sådana situationer är för mig skillnaden mellan leveranssegling och långfärdssegling. Den som bara tänker på nästa mål irriterar sig på vinden. Den som har tid får en ny plats i gåva.

Sedan öppnade sig ett passande väderfönster, samtidigt som vi började få lite mindre gott om tid. Framför oss låg omkring 180 sjömil till Klaipėda. Vi kastade loss och gav oss ut på den långa etappen. Trots avståndet var överfarten till stora delar behaglig. Vegan gick lugnt genom Östersjön, timmarna blev till en vanlig rytm ombord och så småningom kändes 180 sjömil inte längre som någon särskild sträcka, utan bara som ännu en dag till sjöss.

Klaipėda - ankomst mitt under havsfesten

Fredagen den 24 juli nådde vi Klaipėda efter drygt 42 timmar. Litauens kustbevakning kontrollerade först personuppgifter och båt. Sedan var vi officiellt framme - och praktiskt taget omedelbart mitt i ett stort evenemang.

Vi hade prickat in den 67:e upplagan av Jūros šventė, Klaipėdas stora havsfest. År 2026 hölls den den 24-26 juli under mottot ”Kaip kine” - ”Som på film”. Under tre dagar förvandlades hamnen och innerstaden till ett maritimt festområde med musik, marknader, parader, historiska och traditionella fartyg och mängder av evenemang kring sjöfarten. Att lägga fast efter 180 sjömils segling och genast hamna mitt i detta vimmel blev en stark kontrast till nattseglingen till havs.



Jūros šventė i Klaipėda - maritim feststämning bland traditionsfartyg, hamn och stad.

Klaipėda är också en stad där Baltikums komplicerade historia blir särskilt tydlig. Det tyska namnet Memel är fortfarande välbekant för många. Staden och Memelområdet tillhörde länge Preussen och senare det tyska riket. Efter första världskriget avskildes området och ställdes först under internationell förvaltning; 1923 tog Litauen kontrollen. År 1939 tvingade Nazityskland Litauen att avträda Memelområdet, och 1945 blev regionen en del av den litauiska sovjetrepubliken. I dag är Klaipėda självklart en litauisk stad, men historien syns fortfarande i arkitekturen, gatunätet och de gamla hamnanläggningarna.

För mig var den här övergången särskilt spännande. Man seglar in i en modern litauisk hamnstad men stöter överallt på namn och spår från en helt annan politisk och kulturell Östersjövärld. Historien är inte abstrakt här; den finns alldeles vid bryggan.

Kuriska näset - mellan Östersjön, lagunen och gränsen

Den 28 juli lämnade vi Klaipėda. Framför oss låg bara omkring 26 sjömil till Nida, men vinden var den starkaste under hela resan. Kuriska näset skyddade till stor del lagunen från sjögången, så trots stormfock kunde vi segla förvånansvärt snabbt och förhållandevis bekvämt.



Hård vind på Kuriska sjön - dynerna i sikte och ordentligt tryck över vattnet.

Kuriska näset är ett av Östersjöns mest ovanliga landskap: en omkring 98 kilometer lång sandremsa, på sina håll bara några hundra meter bred, mellan Östersjön och Kuriska sjön. Ungefär hälften tillhör Litauen, den södra delen den ryska Kaliningradregionen. Sedan 2000 finns näset på Unescos världsarvslista som ett gränsöverskridande kulturlandskap.

Att det är ett kulturlandskap märks inte genast. Dyner, tallskogar och ändlösa stränder verkar först helt naturliga. I själva verket är dagens landskap starkt präglat av människan. Omfattande avverkning under 1600- och 1700-talen satte dynerna i rörelse; hela byar hotades eller begravdes av sanden. Från 1800-talet försökte invånarna stabilisera landskapet genom återplantering och bindning av dynerna. Det till synes vilda näset är alltså också resultatet av årtionden av skötsel.

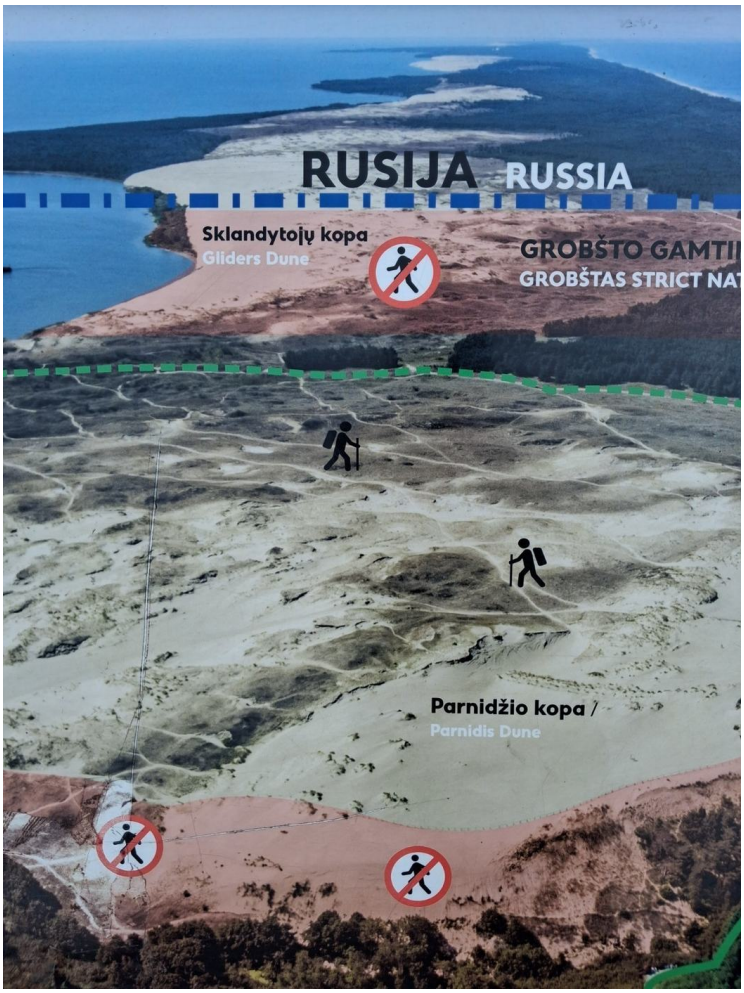
För oss var det ett idealiskt vandringsområde. Från båten ser man framför allt den smala linjen mellan lagunen och Östersjön. Först till fots förstår man dimensionerna: långa stigar genom skog, branta sandsluttningar, dynkrön och ständiga växlingar mellan två helt olika vattensidor.



Hulda framför Kuriska näsets dyner i kvällsljus.

Nida - resans sydligaste punkt

Med Nida nådde vi resans sydligaste punkt. Bara några kilometer längre bort löper gränsen mot den ryska Kaliningradregionen tvärs över näset. Det skapar en egendomlig kontrast. Nida är en välskött litauisk semesterort med restauranger, segelbåtar och vandrare - och samtidigt ligger ett av Europas politiskt och militärt känsligaste områden nästan inom synhåll.



Bara några kilometer söder om Nida börjar Ryssland - på Kuriska näset blir geografin påtaglig.

En vandring tog oss ända fram till gränsområdet. Jag ville också uppleva landskapet från vattnet på SUP-brädan och färdades mot den södra delen. Utflykten slutade med ett kort möte med en patrull från den ryska kustbevakningen. Budskapet var vänligt men tydligt: tillbaka mot Nida. Därmed var utflykten avslutad och det mycket konkret klargjort var gränsen för min upptäckarlust gick just den dagen.

Särskilt minns jag en natt för ankar framför den stora dynen. På kvällen blev det alldeles stilla. Solen försvann bakom landskapet, och på morgonen återvände ljuset över lagunen. I sådana stunder reduceras en resa till mycket lite: en liten båt, sand, skog och vatten. Samtidigt vet man att detta landskap under århundraden har bebotts och präglats av tyskar, litauer, kurer och senare sovjetmedborgare. I dag löper EU:s och Natos yttre gräns rakt igenom det.

På tillbakavägen stannade vi i Juodkrantė, tidigare Schwarzort. Där ligger man vid en lång brygga, väl skyddad vid rätt vind och behagligt okomplicerat. Även här måste det förstås bli en vandring. Målet var Häxberget, en skulpturpark med gestalter ur litauisk mytologi och folktradition. Bland träden dyker häxor, djävlar och sagofigurer upp. Efter dagar fyllda av politiska gränser, krigshistoria och modern navigation var denna alldeles egna form av baltisk mytologi en välkommen omväxling.



Häxberget vid Juodkrantė - baltiska sägner och folkkonst bland tallarna.

Historia under och intill kölen

Ju längre söderut vi kom, desto tydligare blev det för mig hur nära dagens sommarsegling på Östersjön är knuten till samma vattens historia. För oss är 90 eller 180 sjömil ansträngande men normala etapper. För människor som 1944 och 1945 flydde från Estland, Ostpreussen eller andra delar av östra Östersjöområdet var liknande avstånd en fråga om liv och död.

På sensommaren och hösten 1944 flydde tiotusentals människor från Estland över Östersjön, många i små fiske- och segelbåtar mot Sverige eller Finland. Ruhnu är ett särskilt tydligt exempel, eftersom en stor del av öns svenskspråkiga befolkning då lämnade sitt hem. Det som för oss i dag är en kort etapp över öppet vatten blev för familjer i överfulla båtar i höstväder en livsfarlig flykt.

När man själv sitter i sittbrunnen på natten förändrar den kunskapen upplevelsen. Då är Hiiumaa inte bara ett vandringsområde, Ruhnu inte bara en egensinnig ö och Östersjön inte bara ett vackert seglingsområde. Samma landskap hade en helt annan betydelse för tidigare generationer.

Wilhelm Gustloff

På Litauiska havsmuseet i Smiltynė möter man också ett av Östersjöhistoriens mörkaste kapitel: Wilhelm Gustloffs förlisning den 30 januari 1945. Det tidigare KdF-fartyget användes under krigets slutskede för evakuering från öster. Under den sista resan från Gotenhafen, dagens Gdynia, fanns mer än 10 000 människor ombord, däribland många flyktingar men också marinpersonal.

Den sovjetiska ubåten S-13 torpederade fartyget i Östersjön. Tre torpeder träffade och *Wilhelm Gustloff* sjönk snabbt. Det exakta antalet offer går fortfarande inte att fastställa med säkerhet; vanligen räknar man med fler än 9 000 döda. Därmed hör förlisningen till historiens mest förödande fartygskatastrofer. Som jämförelse omkom omkring 1 500 människor när *Titanic* sjönk.

Det är viktigt att inte lyfta historien ur sitt sammanhang. *Wilhelm Gustloff* seglade under ett förintelsekrig som Tyskland hade inlett, transporterade både civila och militär personal och var enligt dåtidens sjökrigsregler ett legitimt militärt mål. Samtidigt omkom tusentals civila, däribland många kvinnor och barn. Båda delarna hör till den historiska sanningen.

Även minnet av händelsen utvecklades olika. I Tyskland står vanligen den civila katastrofen i centrum. I Sovjetunionen mindes man S-13:s befälhavare Aleksandr Marinesko som en framgångsrik ubåtschef, och han utsågs senare till Sovjetunionens hjälte. Just den kontrasten visar hur olika samma händelse kan framstå i olika länders minneskulturer.

För mig var *Wilhelm Gustloff* därför inte bara ännu en historisk upplysning på museet. Under en segling längs de tidigare ostpreussiska kusterna förändras avståndet. Platser man känner från historieböckerna ligger plötsligt längs den egna kursen.

Navigation i skuggan av Kaliningrad

På Kuriska näset möttes historia och nutid också mycket konkret. Vår GPS fungerade tidvis inte tillförlitligt. Det var inget fel på Vegan. I Östersjöområdet har omfattande störningar av satellitbaserad navigation dokumenterats sedan flera år. Litauiska säkerhets- och tillsynsmyndigheter kopplar en väsentlig del av störningarna till elektronisk krigföring från Kaliningradområdet; mätningar i sydöstra Östersjön har lokaliserat starka störkällor dit. Ryssland har upprepade gånger avvisat motsvarande anklagelser från väst.

För sjöfarten är två effekter viktiga: jamming stör ut satellitsignalerna, medan spoofing skapar falska positionsuppgifter. Det senare är särskilt obehagligt, eftersom apparaten inte bara slutar fungera utan kan visa en trovärdig men felaktig position.

För oss förblev situationen hanterbar. Farleden i Kuriska sjön är väl utprickad. Sjökort, kompass, visuell navigation och lite traditionellt sjömanskap fungerar också när plottern plötsligt visar orimligheter. Kanske är det en av de sympatiska egenskaperna hos en båt som Vegan: hon kommer från en tid då GPS inte ingick i standardutrustningen. Båten klarar sig utan satelliter. Seglaren bör också kunna göra det om det behövs.

Skuggflottan - mellan slagord och verklig risk

Ett annat ämne som återkom under resan var den så kallade ryska skuggflottan. Begreppet används om fartyg som bland annat transporterar rysk olja och anses kringgå sanktioner eller pristak. EU har nu infört åtgärder mot hundratals sådana fartyg. Ofta rör det sig om äldre tankfartyg under tredjelandsflagg, med komplicerade ägarstrukturer och ibland svåröverskådliga försäkrings- och driftsförhållanden.

För en liten segelbåt kommer den politiska bedömningen i andra hand. Det viktiga är att mycket stora fartyg trafikerar Östersjön och att man aldrig bör förlita sig enbart på AIS. Strax före Klaipėda upplevde vi en natt något som sysselsatte oss en tid efteråt. Under en längre stund såg vi lanternorna på ett större fartyg. När vi kom närmare släcktes de. Vi vet fortfarande inte vad som låg bakom - och just därför duger iakttagelsen inte som bevis för någon teori. Den var bara en nyttig påminnelse om att hålla utkik och inte betrakta varje mål på skärmen som hela verkligheten.

Andra seglare berättade historier om påstådda incidenter med ryska enheter, krav på pengar eller provocerade gränsöverträdelser. Ingen kunde lägga fram tillförlitliga belägg. Havsområdet kring Kaliningrad är militärt känsligt, där förekommer övningar och avlysningar och det aktuella läget kräver uppmärksamhet. Mer behöver man inte göra av det. Att hålla avstånd, respektera avlysta områden, följa aktuella sjökort och varningar och inte lita blint på vare sig GPS eller AIS är tillräcklig försiktighet. Fler sjömanshistorier behövs inte.

Östersjön som undervattensarkiv

Under kölen finns ännu ett lager av denna historia. Östersjön har sedan vikingatiden varit ett stort område för färder och handel. Senare förband Hansans rutter Lübeck, Visby, Riga, Tallinn, Danzig och många andra städer. Pälsverk, vax, trä, spannmål, salt och sill transporterades över samma vatten som vi i dag färdas på med GPS, väderapp och autopilot.

Många fartyg nådde aldrig sitt mål. I Östersjön finns tusentals kända vrak från nästan alla sjöfartens epoker. Det kalla bräckta vattnet bevarar särskilt träfartyg ibland ovanligt väl. Därför är havsbottnen ett enormt historiskt arkiv vars innehåll fortfarande inte är fullständigt känt.

Men arkivet består inte bara av arkeologiskt intressanta fartyg. Vrak från världskrigen kan fortfarande innehålla bränsle och miljöfarliga ämnen. Därtill kommer minor och dumpad ammunition. Enbart i tyska Nord- och Östersjövatten finns enligt officiella uppskattningar väldiga mängder äldre ammunition. För en vanlig långfärdsbåt är sannolikheten för direkt kontakt liten, men avlysta områden, varningar och upplysningar i sjökortet måste ändå tas på allvar - särskilt vid ankring.

Hur besvärligt även ett harmlösare historiskt fynd kan vara har jag redan upplevt: när ankaret fastnar i ett vrak och gamla fartygsdelar efter en lång kamp plötsligt följer med upp får ordet ”undervattensarkiv” en oväntat praktisk betydelse.

Just den här blandningen fascinerar mig med Östersjön. På land står medeltida murar, hansestäder och gamla kyrkor. Under båten finns handelsvägar, vrak och spår efter 1900-talets krig. Man ser inget av det när man seglar - och vet ändå att alla berättelserna fortsätter under kölen.

Kanske är det en av långfärdsseglingens vackraste sidor: man färdas inte bara genom ett geografiskt rum, utan genom tiden.

Ett Östersjöområde, många historier

Efter flera veckor blev det allt tydligare för mig hur nära de olika anhalterna hör ihop. Visby, Riga och Klaipėda var inga isolerade städer, utan låg i århundraden inom gemensamma handelsområden. Tyska köpmän präglade många städer i Baltikum, svenskspråkiga kustbor levde på öar som Ruhnu och i delar av västra Estland, och senare tillhörde stora områden det ryska imperiet. Efter första världskriget uppstod nya statsgränser, andra världskriget flyttade dem igen och efter ockupation, flykt och fördrivning följde årtionden av sovjetiskt styre i Estland, Lettland och Litauen.

I dag är alla tre staterna medlemmar i EU och Nato. Det är en helt annan politisk ordning än för bara några årtionden sedan, men de äldre lagren försvinner inte för det. De finns i ortnamn, borgar och kyrkor, i familjers berättelser och på museer - och ibland även i en gammal tysk byggnad vid hamnen.

Just därför upplevde jag inte Baltikum som ett ”främmande öst”, utan som ett mycket europeiskt område vars historia är tätt sammanvävd med Sverige, Tyskland, Polen och Ryssland. På sjökortet är det bara några tiotal eller hundratal sjömil mellan hamnarna. På land kan det ligga flera århundradens historia mellan två platser.

Mot Gotland - tillbaka till Visby

Efter vistelsen på Kuriska näset väntade vi i Smiltynės yachtklubbs marina på rätt vind för överfarten till Gotland. Smiltynė var en bra utgångspunkt. Litauiska havsmuseet ligger i en tidigare preussisk fästning och förenar sjöfartsutställning, naturkunskap och militärhistoria - en kombination som knappast kunde passa denna kust bättre. Även utanför museet påminner byggnader och gamla ortnamn om Memelområdets tyska förflutna. Det tidigare kurhuset i Sandkrug är bara ett av de hus där man ännu kan ana tiden då den här kuststräckan ingick i ett ostpreussiskt bad- och kulturlandskap.

Till slut kom rätt vind. Framför oss låg omkring 140 sjömil öppen Östersjö till Gotlands sydspets. Överfarten tog 29 timmar. Vi gick in i Burgsvik för att vila, och nästa morgon fortsatte vi: vind akterifrån, spinnaker och ytterligare 46 sjömil till Visby. Efter tolv timmar dök den medeltida staden upp framför oss. Den 4 augusti lade vi fast - lagom till Medeltidsveckan.



Kvällspassage över Östersjön - Hulda under segel på väg mot Gotland.

Visby - staden jag ständigt återvänder till

Visby har sedan länge blivit mer än ett resmål för mig. Jag har varit där nästan varje år, särskilt ofta under Medeltidsveckan. Så småningom förändrar det hur man uppfattar en stad. Man känner gränderna, vissa restauranger och vägarna innanför muren; man vet var det fortfarande är lugnt på morgonen och var musiken börjar på kvällen. Ändå upptäcker man något nytt vid varje besök.

Kanske passar Visby just därför så bra på en återkommande Östersjösegling. Det är välbekant utan att bli tråkigt.

Staden är sedan 1995 ett världsarv och har en 3,4 kilometer lång, ovanligt välbevarad ringmur. Mer än 200 medeltida magasin och köpmanshus vittnar om tiden då Visby hörde till norra Europas viktigaste handelscentrum. Läget mitt i Östersjön gjorde Gotland till en naturlig knutpunkt mellan Skandinavien, Baltikum, Ryssland och det europeiska fastlandet.

För en seglare tillkommer något annat: Visby är en stad man når från vattnet. Efter många timmar till sjöss framträder först Gotland vid horisonten, senare silhuetten av muren och tornen. Man har tillryggalagt nästan 200 sjömil från Klaipėda, lägger fast, går genom en stadsport - och står några minuter senare i en värld där det känns som om flera århundraden ligger mellan hamnen och gamla stan.

En stad full av kyrkoruiner

I det medeltida Visby fanns 15 kyrkor innanför ringmuren och ytterligare två utanför. Många övergavs efter reformationen och förföll; murar och torn blev kvar som ruiner. Bara Sankta Maria domkyrka används fortfarande regelbundet.

Just ruinerna står för en stor del av Visbys stämning för mig. De är inga rekonstruerade kulisser. Gotiska valv slutar i öppen himmel, fönsteröppningar ramar in moln och stjärnor och mellan murarna växer gräs. Det förflutna känns inte musealt avskilt, utan som en självklar del av dagens stad.

Under Medeltidsveckan blir många av dessa platser åter scener och samlingsrum. År 2026 hölls festivalen den 2-9 augusti; över 40 spelplatser och mer än 800 programpunkter var utspridda över Visby och andra delar av Gotland. Marknader, hantverkare, musik, föredrag, teater, historiska läger och tornerspel hör till. Men det verkliga intrycket uppstår inte på ett enskilt festivalområde, utan genom att hela staden förändras.

Människor i historiska dräkter går genom gränderna, musiker spelar på små torg, läger växer fram utanför ringmuren och handlare och hantverkare fyller gatorna med liv. Man kan gå till bagaren på morgonen och passera riddare, munkar, handelsmän och vikingar utan att någon tycker att det är särskilt märkvärdigt.

Och faktiskt träffade vi i Visby några av de ”vikingar” som vi hade suttit vid lägerelden med på Birka flera veckor tidigare. Där knöts en liten tråd i vår resa ihop. Det som hade börjat som ett tillfälligt möte på Mälaren dök upp igen i andra änden av seglingen.

Musik under bar himmel

Mina favoritstunder börjar oftast på kvällen. När solen står lågt får kalkstenen en varm ton och i ruinerna börjar konserter eller eld- och akrobatikföreställningar. Där ett kyrktak en gång spände över rummet ser man i dag himlen. Musiken studsar mellan de gamla murarna, och över de gotiska valven står stjärnorna.



Visby på natten: konsert i Sankta Karins ruin under Medeltidsveckan.

Särskilt efter en lång överfart är den kontrasten svår att överträffa. På dagen sitter man i timmar i sittbrunnen och ägnar sig åt vind, kurs och segel; på kvällen sitter man i en flera hundra år gammal kyrkoruin mitt i en levande stad. Det är precis den blandning jag söker på sådana resor.

Ibland är det starkaste ögonblicket inte ens själva föreställningen, utan lugnet efteråt. När musiken tystnar, facklorna blir färre och man sitter kvar några minuter tycks ruinerna nästan åter bli som de måste vara utanför festivalveckan: stilla, öppna och samtidigt fulla av historia.

Visby och Hansan

Mitt i all medeltidsromantik är det lätt att glömma att Visby ursprungligen inte var en kuliss för riddare och gycklare, utan en ekonomiskt mycket betydelsefull handelsstad. Köpmän från Gotland, de tyska områdena, Livland, Ryssland och Skandinavien möttes här. Artlenburgfördraget 1161 mellan Gotland och Henrik Lejonet räknas som ett viktigt steg mot de handelsförbindelser som senare blev Hansan. På 1200-talet hade Visby till och med separata gotländska och tyska stadsråd.

De stora magasinen och köpmanshusen påminner om detta välstånd. Under 1300-talet förlorade Visby alltmer sin ekonomiska betydelse. År 1361 erövrade den danske kungen Valdemar Atterdag Gotland, och utanför murarna utkämpades ett blodigt slag. Just den senare förlusten av betydelse bidrog paradoxalt nog till att stadens medeltida struktur inte helt byggdes över.

Så förenar Visby mycket av det som har präglat denna resa: Hansan och Östersjöhandeln, svensk historia, färder mellan väst och öst, medeltida spår och en nutid där människor återknyter till allt detta med förvånansvärt stor livsglädje.

Den sista långa etappen - och tillbaka till skärgården



Den sista långa etappen tillbaka till Sverige - sol, sjö och en Vega som arbetar sig genom vågorna.

Den 9 augusti måste vi till slut lämna Visby. Vägen tillbaka till det svenska fastlandet blev ännu ett riktigt kraftprov. Hård sydvästvind tvingade oss att segla dikt bidevind mot Västervik. Sjön var hög och vågorna slog gång på gång över Vegan och ända in i sittbrunnen. För första gången under resan fick vi till och med in vatten i båten.

Jag vill inte göra det mer dramatiskt än det var. Men efter många långa och förhållandevis behagliga etapper påminde den här seglingen oss tydligt om att även en robust båt har sina gränser - och att små otätheter plötsligt får en annan betydelse när det kommer mycket vatten över däck. Ungefär elva timmar senare gick vi säkert in i Västervik.

Där väntade vänner med en överdådig middag. Efter nästan två månader på väg kunde övergången knappast ha varit bättre: på morgonen hård kryss och vatten över däck, på kvällen god mat med vänner i land. Just det är långfärdssegling.

Vi hade några dagar kvar och tillbringade dem där sommaren hade börjat: i skärgården utanför Loftahammar. Nu fanns tid för mindre reparationer och alla de arbeten som samlas på hög under en lång segling. Efter veckor med nya hamnar, öppna överfarter och ständigt växlande intryck kändes den välbekanta skärgården nästan som att komma hem. Det fanns också tid för bad, ankring, vandring, bastu, god mat och långa kvällar utomhus. Inget mer måste uppnås. Den stora rundan var fullbordad, och just därför kunde de sista dagarna få bli små igen.

Därmed slöts resans cirkel. Bara Vegan var ännu inte riktigt färdig med mig. Efter 1 400 sjömil infann sig nästan ofrånkomligen frågan vad den här lilla båten klarar särskilt bra på en sådan resa - och vad jag vill förändra inför nästa.

Vad återstår efter 1 400 sjömil? Vegan.

För läsare i en Vegaförening behöver jag inte förklara att våra båtar är små. Redan på 1970-talet var 27 fot ingen stor yacht, och bredvid dagens långfärdsbåtar framstår det som ännu mer blygsamt. En modern båt av liknande längd erbjuder oftast större innerutrymmen, bredare kojer, bättre ståhöjd och en helt annan komfortnivå. Just därför är det värt att fråga sig varför man fortfarande vill ge sig ut på långa resor med en Vega mer än femtio år efter att hon ritades.

Mitt svar har snarare bekräftats än förändrats under den här seglingen: Vegan är ett ovanligt bra redskap för att resa.

Hon ritades för Östersjön och särskilt för skärgårdens värld. Formen skiljer sig tydligt från många moderna seriebåtar som är starkt optimerade för stora innerutrymmen. Vegan är slank, förhållandevis låg och ser nästan finlemmad ut bredvid vissa av dagens 27-fotare. I Vegahandboken anges de slanka linjerna hos estniska skärgårdskryssare som en formmässig inspiration; de hör i sin tur hemma i en nordisk båtbyggartradition. Om den ofta dragna linjen ända tillbaka till vikingaskeppen ska förstås som strikt konstruktionshistoria får vara osagt. Visuellt passar tanken: Vegan ser lång och smal ut, ritad för att färdas genom vattnet - inte för största möjliga bostadsyta i hamn.

Det eleganta utseendet döljer dock den kraftiga konstruktionen. Den långa kölen, fast integrerad i skrovet, den enkla strukturen och den generöst dimensionerade glasfiberkonstruktionen kommer från en tid då viktbesparing inte hade högsta prioritet. Resultatet är ingen oförstörbar båt - sådana finns inte - men en båt med förvånansvärda reserver.

Berserks och St Brendans resor är extrema exempel på det. För mig behöver Vegan därför inte segla till Antarktis för att bevisa sitt värde. Det räcker gott att hon efter tjugo timmar på öppna Östersjön når Hiiumaa pålitligt, seglar 180 sjömil till Klaipėda, hittar fram genom smala farleder i skärgården och sedan klarar en obehaglig etapp från Visby till Västervik.

Det verkligt imponerande är inte att enstaka människor har genomfört extrema expeditioner med en Vega. Det är att tusentals av dessa små båtar i årtionden har tagit helt vanliga seglare på helt vanliga stora resor, pålitligt och tryggt.

Mycket resa med lite båt

För mig står Vegan därför framför allt för långfärdssegling med en rimlig budget. Inte för att billigt automatiskt är bra, utan för att båtens kostnader avgör hur mycket frihet som finns kvar vid sidan av den.

En stor och tekniskt avancerad yacht kan vara en fantastisk båt. Men den binder ofrånkomligen mer pengar, underhåll, hamnutrymme och energi. Med Vegan finns en större del av budgeten kvar till själva resandet: hamnavgifter, restauranger, museer, vandringar, tågresor, reservdelar längs vägen - eller helt enkelt möjligheten att vara borta två månader i stället för två veckor.

Just det blev åter tydligt under den här seglingen. Målet var inte att tillbringa så mycket tid som möjligt på båten. Målet var att med båten få uppleva så mycket som möjligt av världen.

I Sverige säljs fortfarande gedigna Vegor för förhållandevis överkomliga summor. Därtill kommer en stor marknad för begagnade delar, reservdelar och tekniska lösningar. Mycket går att reparera själv eller ersätta med standardkomponenter. För en mer än femtio år gammal båt är det en stor fördel. Man är mindre beroende av tillverkarspecifika system och kan improvisera längs vägen.

Enkelheten ska dock inte förväxlas med underhållsfrihet. En gammal Vega kräver uppmärksamhet. På nästan varje längre segling går något sönder, slits ut eller behöver åtgärdas. Den som vill resa långt med en sådan båt måste känna den och vara beredd att själv ta i. Men just överblickbarheten skapar förtroende. Om något inte fungerar går det ofta att förstå varför.



Efter resan börjar nästa: Hulda på land för kontroll, skötsel och kommande arbeten.

Mekanik som fortfarande går att förstå

Många Vegor går fortfarande med äldre Volvo Penta-dieslar, däribland MD6, som har tjänstgjort i mängder av båtar i årtionden. För mig passar den motorgenerationen utmärkt till båten: lite elektronik, mekaniska pumpar och överblickbara system. MD6 går till och med att starta med handvev - en egenskap från en tid då ett tomt båtbatteri inte automatiskt innebar att även motorn slutade arbeta. Moderna motorer är på många sätt bekvämare och renare, men med den äldre tekniken uppskattar jag att funktionen fortfarande går att förstå direkt.

Vid låga varvtal förbrukar min Vega omkring 0,6 liter diesel i timmen. Det gör inte långa motorsträckor vackrare, men åtminstone överkomliga. Ännu viktigare för mig är att motorn inte har huvudrollen i helheten. Den ska starta pålitligt, hjälpa oss ur en trång hamn och föra oss framåt i stiltje. Själva resandet sköter fortfarande vinden.

Den tredje rorkultspiloten ger upp

Att gammal och enkel teknik inte löser alla problem visade ironiskt nog en modern komponent. Under den här seglingen gav min tredje rorkultspilot upp. Hittills har jag använt Simrad TP10. Simrad anger den för rorkultsstyrda båtar upp till 32 fot; i handeln anges upp till 3 700 kilos deplacement och 65 kilos maximal tryckkraft. På papperet är det alltså inte alls orimligt för en Vega. Mina praktiska erfarenheter under långa resor är däremot mindre övertygande.

Jag misstänker att Vegan under vissa förhållanden kan utveckla ett förhållandevis högt rodertryck och att den lilla rorkultspiloten under långa pass belastas hårdare än vad båtstorleken ensam antyder. Det är uttryckligen min personliga arbetshypotes, inget konstruktionsmässigt bevis. Tre havererade apparater är ändå tillräckligt fälttest för mig. Inför fler långseglingar kommer jag att byta till en betydligt kraftigare rorkultspilot.

Minst lika viktigt är förstås att hålla båten välbalanserad. En autopilot ska inte behöva kämpa oavbrutet mot feltrimmade segel. Särskilt på en liten båt är segeltrim och viktfördelning ofta de billigaste ”uppgraderingar” man kan få.

Beprövad båt, riktade förbättringar

Ändå vill jag inte göra Vegan till ett högteknologiskt projekt. Det skulle för mig missa hennes verkliga styrka. Mer intressant är frågan vilka moderniseringar som faktiskt gör skillnad under färd.

Storseglet är ett bra exempel. Efter erfarenheterna från de senaste resorna får Vegan ett nytt fullattat storsegel, något större skuret men med ytterligare en revmöjlighet högt upp i seglet. Den här sommaren hade vi ofta friska vindar. Det nuvarande storseglet har bara ett rev och går därför bara att minska i begränsad omfattning när vinden ökar. Framöver vill jag kunna reva tidigare och betydligt mer utan att genast behöva byta segel; i yttersta fall ska den kvarvarande storsegelarean kunna bli mycket liten. Särskilt på långa passager ger den flexibiliteten en verklig vinst i säkerhet och komfort.

Även min syn på spinnakern har förändrats. Tack vare seglingen tillsammans med Marion, som har stor kappseglingserfarenhet, tillryggalade vi förvånansvärt många sjömil med spinnaker den här sommaren. Under rätt förhållanden seglar Vegan underbart med den. Därför ska en större spinnaker, eller åtminstone en som är bättre anpassad till båten, komma ombord framöver.

Vid ankring var lärdomen mindre elegant: det gamla ankaret höll alltför ofta sämre än jag önskade. Alltså blir det ett betydligt tyngre ankare. Man kan filosofera länge om ankartyper; när man flera gånger under natten kontrollerar om båten rör sig blir diskussionen mycket praktisk.

Modern energi på en gammal båt

När det gäller elsystemet är jag betydligt mindre nostalgisk. Anläggningen i min Vega är numera helt moderniserad. Hjärtat är ett 180 Ah LiFePO4-batteri med laddningsregulatorer från Victron. En vridbar solpanel på 120 watt går att rikta så bra som möjligt mot solen; vid längre ankaruppehåll kan dessutom en hopfällbar panel på 200 watt hängas vid masten.

Det gör livet ombord i stort sett självförsörjande. En 230-volts växelriktare försörjer vid behov en bärbar dator och mindre apparater, alla lampor har bytts till LED och telefoner, kameror och surfplattor laddas via snabba USB-C-uttag. Till och med kylskåpet har numera en liten belysning med rörelsesensor - tekniskt helt onödig och förvånansvärt behaglig i en mörk båt.

Men sommarens kanske största lyx kom inte från min egen ombyggnad. Thomas hade med sig en batteridriven espressomaskin. Att utan större besvär kunna göra en ordentlig espresso under segling ligger på 27 fot redan misstänkt nära lyxyachtsnivå. Egentligen saknas bara ismaskinen.

Det är precis den blandningen jag tycker om: grunden förblir en enkel, robust båt från en annan tid. Modern teknik tillkommer där den verkligen förbättrar räckvidd, säkerhet eller livskvalitet. Man behöver inte förnya allt bara för att det är gammalt. Men man får gärna utrusta en gammal båt så att man trivs med att vara ute länge med den även i dag.

För mig är Vegan varken en flytande semesterlägenhet eller ett tekniskt prestigeobjekt. Hon är ett redskap för resor: tillräckligt liten för att båten inte ska styra hela livet, tillräckligt robust för långa seglingar och tillräckligt billig för att det efter köpet ska finnas pengar kvar till själva äventyret.

Kanske är det hennes tidlösa kvalitet. Vegan kräver förhållandevis lite - och ger förvånansvärt mycket tillbaka.

Vegan har en framtid

Under seglingen genom Baltikum lade jag märke till något som passar väl in i den tanken. I nästan varje större hamn låg en Albin Vega någonstans - ibland välskött och nästan i originalskick, ibland tydligt vidareutvecklad som en billig bruks- och långfärdsbåt. Och inte sällan var det yngre seglare från Estland, Lettland eller Litauen som hade tagit över någon av dessa gamla båtar från Sverige.

Det tyckte jag var anmärkningsvärt. Man kunde vänta sig att en båt vars tillverkning upphörde i slutet av 1970-talet långsamt skulle försvinna ur hamnarna. I stället byter många Vegor bara generation, och ibland också land. En båt som går att köpa för en rimlig summa och hålla i skick med eget arbete passar uppenbarligen också människor som i dag vill segla så mycket som möjligt med begränsad budget.

Kanske är det till och med mer logiskt än det först verkar. Unga seglare behöver inte nödvändigtvis en båt med enorm salong, elektrisk toalett och flera skärmar vid styrplatsen. Den som i första hand vill komma i väg hittar i Vegan ett koncept som har förblivit förvånansvärt aktuellt: överblickbar teknik, överkomlig storlek, goda seglingsegenskaper och en konstruktion som inte utesluter långa resor.

För oss i den tyska Vegaföreningen, Deutsche Vega-Klassenvereinigung, är detta generationsskifte särskilt intressant. Föreningen har funnits sedan 1973 och har i dag fler än 200 medlemmar. Egentligen är ”tysk” till och med lite för snävt: även Vegaseglare från Österrike, Schweiz och Sverige är med, så gemenskapen är snarare tyskspråkig än rent nationell. Den är inte bara en plats för klassregler och tekniska frågor, utan framför allt ett nätverk av människor som använder mycket likartade båtar på delvis helt olika sätt.

För mig har gemenskapen sedan länge blivit en del av båten. Man utbyter erfarenheter om elsystem, propelleraxlar, däcksrenovering och segel, hjälper varandra med delar och kontakter och träffas inte bara för att kappsegla. Den årliga pingstträffen i Heiligenhafen och andra gemensamma evenemang visar att en klassförening för en äldre båt kan vara långt mer än förvaltning av en entypsklass. Mycket kunskap som enskilda ägare har samlat under årtionden bevaras på det sättet och förs vidare till nästa generation.

Även i Sverige är Vegaklubben fortsatt aktiv. Det var ju där klassens historia började, och genom de internationella kontakterna finns än i dag ett nätverk där en mer än femtio år gammal seriebåt hålls förvånansvärt levande.

Genom VODA är de nationella föreningarna förbundna med varandra internationellt. Vanligen samlas gemenskapen vartannat år till International Friendship Regatta. Namnet är väl valt. Självklart seglas det och kämpas om placeringar, men möten, gemensamma utflykter och tekniska samtal är minst lika viktiga. Hur stor gemenskapen kan bli visade till exempel IFR 2004 i Marstrand, dit omkring 70 Vegor från sju länder kom; även Vegavänner från USA och Mexiko fanns representerade. Sådana siffror känns nästan otroliga i dag och visar vilken internationell krets som har vuxit fram kring denna lilla seriebåt.

Tyskland har återkommande spelat en roll i den internationella historien. IFR-träffar hölls bland annat i Heiligenhafen 1986 och i Warnemünde 2016. År 2026 återvände den internationella Vegagemenskapen till Tyskland. Från den 27 juli till den 2 augusti låg sammanlagt 19 Vegor från Danmark, Nederländerna och Tyskland i Marina Baltica i Travemünde. På programmet stod inte bara kappseglingar, utan bland annat besök på Passat, en cykeltur, en utflykt till Lübeck och Hansamuseet samt gemensamma kvällar. Just den föreningen av segling, resande, historia och gemenskap påminner mig starkt om det som präglade min egen resa.

Kanske finns Vegans framtid faktiskt där. Hon behöver inte bli yngre för att fortsätta locka. Åldern är numera en del av hennes historia. Det avgörande är att hon fortsätter användas.

När unga estniska, lettiska eller litauiska besättningar tar över svenska Vegor återvänder båtarna på sätt och vis till ett Östersjöområde vars förhållanden de tycks vara skapade för: korta avstånd mellan öar, många skyddade vikar, små hamnar och tillräckligt mycket öppet hav för riktiga överfarter. Kanske växer där under de kommande åren en ny Vegakrets fram, med andra människor och andra resor än på 1970-talet - men med samma lilla båt.

För mig vore det den vackraste formen av tradition. Vegan blir inget museiföremål. Hon förblir det hon alltid var tänkt att vara: en enkel, robust segelbåt som man kan ge sig av med på egen köl.

De gamla Vegorna försvinner alltså inte ur hamnarna. De byter bara generation.

Två böcker för nästa Östersjöresa

Böcker hör för mig till långa resor, och två passade särskilt bra till den här seglingen.

Voltaire: Karl XII:s historia

Voltaires Karl XII:s historia, som utkom första gången 1731, följer den svenske kungen genom stora nordiska krigets år och konflikterna med Danmark, Polen-Litauen och framför allt Ryssland. Boken är förstås ingen modern historievetenskap, utan ett verk från tidigt 1700-tal med sin tids perspektiv och språk. Just därför tyckte jag att den var intressant som reseläsning.

Medan Vegan seglade genom svenska skärgårdar, längs baltiska kuster och förbi historiska städer läste jag om en epok då Sverige var en europeisk stormakt och just dessa vatten var skådeplats för stora maktkamper. Platser som först bara är namn på sjökortet får då en andra dimension.

David Mercy: Berserk - My Voyage to the Antarctic in a Twenty-Seven-Foot Sailboat

Helt annorlunda är David Mercys skildring av resan med Albin Vegan *Berserk* och Jarle Andhøy. Den lilla båten seglar från Sydamerika via Eldslandet mot Antarktis; storm, kyla, tekniska problem och spänningar inom besättningen gör det till allt annat än en stillsam långfärdsberättelse.

För en Vegaseglare är boken fascinerande redan genom att den egna båttypen plötsligt dyker upp i en helt annan värld. När man sedan sitter i sittbrunnen på sin egen Vega igen ser 27 fot lite annorlunda ut. Antarktis är förstås något helt annat än Östersjön, och boken är ingen uppmaning att efterlikna varje risktagande. Men den visar övertygande vad en liten, robust båt kan klara i händerna på beslutsamma seglare.

För mig hör den därför nästan till den obligatoriska läsningen för Vegaägare - åtminstone för dem som inte genast börjar planera en vinterresa efter läsningen.

Epilog - att resa med vinden

Vad återstår efter 1 400 sjömil? För mig framför allt insikten att det viktigaste för en lyckad segling varken är den perfekta rutten, den snabbaste båten eller en minutiöst utarbetad resplan.

Det värdefullaste ombord är tid.

Tillräckligt med tid för att slippa segla mot klockan hela tiden. Tid att vänta på rätt vind. Tid att stanna en extra dag i en hamn för att vandringen var vacker eller för att man på kvällen träffat människor som man gärna tar en öl till med. Tid att ändra en planerad rutt utan att känna att resan därmed misslyckas.

När man slutar försöka genomdriva sin egen plan till varje pris får långfärdsseglingen en annan kvalitet för mig. Så småningom uppstår ett flyt. Vind och vågor anger rytmen, landskapet glider långsamt förbi och ett planerat mål leder till ett annat. Inte för att något har gått fel, utan för att havet har kommit med ett bättre förslag.

En låst resplan är däremot ett ganska säkert sätt att skapa stress. Den som absolut måste vara på en bestämd plats en bestämd dag ger sig lätt i väg även när vinden kommer från fel håll. Man kryssar emot, stampar i vågorna och tillbringar timmar med att kämpa mot förhållanden som inte går att ändra. Resandet blir leveranssegling.

Den här sommaren visade mig åter hur behagligt motsatsen kan vara. När vinden inte passade stannade vi eller gick till en annan hamn. Så upptäckte vi Skulte och Roja. När det regnade blev vandringsdagen en spadag. När vinden låg rätt blev planerade korta etapper plötsligt långa seglingspass. Rutten växte fram längs vägen.

Just Östersjön passar utmärkt för det. Avstånden mellan öar, vikar och hamnar är oftast hanterbara och nästan alltid finns flera rimliga mål. Man behöver inte ständigt planera mot naturen, utan kan resa med den.

Kanske är det också därför jag gång på gång ger mig av med den lilla Vegan. Hon är stor nog för riktiga resor och liten nog för att resan inte ska styras av båten. Hon tar mig över öppet hav, ryms i små hamnar, går att underhålla med rimlig arbetsinsats och påminner mig regelbundet om att komfort och frihet inte är samma sak.

Efter två månader i Baltikum tänker jag därför mindre på de 1 400 sjömilen än på allt däremellan: midsommarkvällen på skärgårdsön, lägerelden på Birka, ankringen framför Drottningholm, Vaxholms fästningsmurar, bastun i Estland, chokladbjörnen på Ruhnu, spinnakern på Daugava, en oplanerad vandringsdag i Roja, Nidas dyner, stjärnorna över Visbys kyrkoruiner och middagen efter den sista hårda etappen till Västervik.

Vegan har förbundit alla dessa platser. Just det är hennes stora styrka.

Man behöver inte komma fram någonstans så fort som möjligt. Man behöver bara ha tillräckligt med tid för att vara på väg.

Kanske är det långfärdsseglingens verkliga lyx: inte att ha mer tid, utan att ha tid som inte måste planeras i förväg.



Tillbaka i skärgården - en stilla kväll vid bryggan.