Med Albin Vega till Baltikum

1 400 sjömil bland öar, historia och samtid

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



På Kuriska sjön vid gränsen mot Ryssland

Text och foto: Lars Evers

Resrutten

Start och mål i Loftahammar. Via Stockholm och Sandhamn gick färden till Estland, vidare över Runö och Riga längs Lettlands och Litauens kuster till Nida. Återresan till Sverige gick via Gotland.

Östersjörundan 2026 till Baltikum



Utresan till Nida

Återresan till Loftahammar

Total sträcka: cirka 1 400 sjömil

Under de senaste åren har mina seglingar med Albin Vega nästan omärkligt utvecklats till en fortlöpande upptäcktsresa på Östersjön. Det har aldrig bara handlat om att samla så många sjömil som möjligt. Tvärtom: ju längre resorna tog mig, desto mer nyfiken blev jag på länderna, landskapen och människorna bortom hamnpirarna. Vegan var aldrig ett mål i sig. Hon var det lilla, robusta redskap som gjorde det möjligt att upptäcka den världen.

År 2017 tog en resa med Vegan Nordlicht mig genom Göta kanal, över Vänern och vidare genom Trollhätte kanal till Göteborg. Därifrån seglade vi via Kattegatt och de sydliga danska öarna tillbaka till Tyskland. Den färden väckte en bestående kärlek till Sverige och framför allt till skärgården.

Under åren som följde fanns det dock inte alltid tid för segling. En omfattande renovering av min Vega slukade både tid och resurser och förvandlade mer än en sommar till en blandning av varvsarbete och kortare skärgårdsturer. De större arbetena avslutades 2021, bland annat tack vare hjälp från Vegaseglaren Dieter Främbs, som besökte mig i min svenska hemmahamn. År 2022 bar det åter längre norrut, ända till Stockholm. På öar som Harstena och Ägnö insåg jag allt tydligare att tiden i land blivit minst lika viktig för mig som själva seglingen. Ett kort stopp kunde lätt bli en lång vandring. Så småningom växte tanken på ”Sail & Hike” fram helt naturligt.

På en träff med Vegaklassföreningen 2023 lärde jag känna Niklas Dürchting, den nye ägaren till min tidigare båt Nordlicht. Mötet blev början på en vänskap mellan två Vegaseglare. Redan samma sommar besökte Niklas mig i Loftahammar under sin Sverigesegling, och för första gången kunde vi segla tillsammans med våra båda Vegor. Återseendet med min gamla båt blev därmed också början på en gemenskap som följt oss på många senare färder. År 2024 gjorde jag en stor Östersjörunda med Hulda via Stockholm, Helsingfors, Tallinn, Riga och Gotland. Många platser var nya för mig, andra fick mig just därför att vilja komma tillbaka och stanna längre. Resan kändes mindre som ett avslut och mer som en inbjudan att fortsätta.

I slutet av 2024 bytte jag tillfälligt till en helt annan seglingsvärld. Ombord på den 51 fot långa SY Karibu gick färden från Hamburg genom Nordsjön och Engelska kanalen, över Biscayabukten och längs Portugals och Spaniens Atlantkust – genom ett område där möten med späckhuggare då oroade många seglare – till Kanarieöarna. I Las Palmas låg Karibu bland båtarna som förberedde sig för Atlantic Rally for Cruisers. ARC är inte en traditionell kappsegling där bara farten räknas, utan en organiserad Atlantöverfart för långfärdsseglare. Från Gran Canaria till Saint Lucia är det omkring 2 700 sjömil. Det jag minns allra tydligast är förväntan i Las Palmas: besättningar som gjorde sig klara för överfarten, några inför starten på en världsomsegling. Överallt låg förväntan i luften.

Under 2025 följde fler transportseglingar med mycket olika båtar. Med kuttern Anne gick färden via Helgoland och den så kallade stående mastrutten genom de nederländska kanalerna till IJsselmeer, och med den 47 fot långa Beneteau Skiathos från Loftahammar till Hamburg. En första etapp utan stopp på 386 sjömil på bara 52 timmar, inklusive Kielkanalen, visade hur effektiv segling kan bli när en fast tidplan styr. Även transporten av kappseglingsbåten JuxBox till Gotland Runt hörde till den perioden.

Allt detta var spännande. Men sommaren 2026 ville jag medvetet återvända till ett annat sätt att resa: med min egen båt, utan tidspress och med friheten att stanna längre när en vandring, ett museum eller bara en vacker plats lockade.

Ledorden kom därför snabbt: Sail & Hike. Seglingen skulle binda samman etapperna. I land ville jag vandra, upptäcka städer, förstå historien, träffa människor och naturligtvis också lära känna Baltikums matkultur.

Jag hade dessutom sedan länge en personlig koppling till regionen. Under 2000-talet vandrade min far en lång sträcka längs Östersjökusten ända till Sankt Petersburg. Han dokumenterade resan utförligt och skrev senare en bok om människorna han mött på vägen. Många av de landskap och platser jag nu ville besöka sjövägen kände jag därför redan genom hans berättelser. Att få uppleva samma region ur ett helt annat perspektiv lockade mig.

Så växte planen fram för en två månader lång sommarsegling till Baltikum. När resan var över visade loggboken omkring 1 400 sjömil. Minst lika viktiga var ändå alla kilometrar till fots – och allt som hände mellan hamnarna.

Svensk upptakt – midsommar och vägen till Stockholm

Som varje år kom vi till min hemmahamn Loftahammar i god tid till midsommar för att göra Vegan klar för sommarens segling. Att rigga och sjösätta går numera på rutin. Några flytande gåvor till hamnfolket brukar dessutom bidra till att allt går lite smidigare.

Innan vi kastade loss för den stora resan väntade en höjdpunkt som numera är en självklar del av min svenska sommar: midsommar. Firandet är mycket mer än en turistisk tradition med blomsterkransar och dans. Dagens seder har formats under århundraden och förenar äldre solståndsbruk med kristna och svenska folkliga traditioner. Men viktigare än den historiska bakgrunden är känslan: sommaren står i full blom, dagarna tycks aldrig ta slut och livet flyttar utomhus.

Vi hade turen att bli bjudna av en svensk familj till deras privata ö i skärgården. Vänner och släktingar anlände med båt. Tillsammans klädde vi midsommarstången med blommor och björkris innan det blev dans och sång. På bordet fanns färskpotatis, sill, gräddfil, jordgubbar och förstås ett och annat glas snaps. Familjefesten fortsatte långt in i den ljusa sommarnatten med musik och samtal. När båtarna ligger förtöjda utanför ön, solen bara försvinner en kort stund bakom horisonten och ljuset dröjer sig kvar över vattnet, förstår man snart varför midsommar har en så särskild plats i Sverige.

För mig blev kvällen precis rätt början på en resa som skulle handla om mer än segling. Den 20 juni gav vi oss av – till att börja med inte direkt mot Baltikum, utan ännu en gång norrut genom välbekanta svenska vatten.



Hulda i den svenska skärgården – förtöjd vid klipporna, mitt i landskapet.



Dagens lunch vid vattnet – också sådana pauser hör till en resa där sjömilen inte är allt.



Vid varje ny ankarplats är det första som händer att fiskespöet kommer fram.

De första etapperna gick via Harstena, Nyköping, Trosa och Södertälje. Harstena är för mig en av de öar där man verkligen upplever skärgårdens själ: kala klippor, gamla träd, små vikar och ett pittoreskt fiskeläge. I Nyköping och Trosa måste det förstås också finnas tid för något jag uppskattar högt – dagens lunch. Dagens lunch och fika är mer än ett sätt att stilla hungern eller kaffesuget. För mig hör de till den svenska livsstilen, lika självklart på en sommarsegling som att ankra och sätta segel.

I Södertälje lämnade vi Östersjön och gick in i Mälaren. Sveriges tredje största sjö sträcker sig långt in i landet med sina många vikar och öar och är ett seglingsområde i sig. Nästa mål var Birka, som under 700–900-talen hörde till Skandinaviens viktigaste handelsplatser. Köpmän från hela Östersjöområdet samlades här. I dag påminner utgrävningar, ett museum och rekonstruerade byggnader om vikingatiden.

Vi tillbringade en lång kväll vid lägerelden hos en historisk återskapargrupp i vikingabyn. Bland tidstypiska tält, eld och berättelser uppstod den där märkliga blandningen av nutid och dåtid som vi skulle möta flera gånger under färden. Då anade vi inte att vi några veckor senare faktiskt skulle stöta på några av dessa ”vikingar” igen – inte på Birka, utan i Visby.

Stockholm från vattnet

Från Mälaren fortsatte vi till Drottningholm. Kungliga slottet ligger på Lovön väster om Stockholm och är sedan 1991 upptaget på Unescos världsarvslista. För en seglare har platsen en särskild tjusning. Man kommer inte dit som till ett vanligt besöksmål i en stad: man anländer över vattnet, ankrar framför slottet och har plötsligt en kunglig kuliss precis utanför sin lilla båt.

Jag kunde lägga Vegan för ankar rakt framför Drottningholm och ta mig den sista biten med SUP:en. Redan infarten från vattnet ger en annan bild av slottet. De vidsträckta trädgårdarna, slottsteatern och Kina slott bildar tillsammans en miljö som speglar flera århundradens hovkultur. Efter besöket drogs jag framför allt till den stora parken. Bland gamla träd, alléer, gräsmattor och vattendrag försvinner storstadens brus förvånansvärt fort.

På kvällen satt jag åter ombord på Vegan med ett glas vin i handen medan solen gick ned bakom Drottningholm. Sådana stunder förklarar väl varför en liten segelbåt ibland kan erbjuda mer än ett omfattande reseprogram: man bor inte någonstans i närheten, utan ligger med sin egen båt alldeles framför platsen.



SUP:en fungerar som jolle, träningsredskap och upptäcktsfarkost – särskilt praktisk i smala sund och mellan skären.



Med SUP:en bland klassiska träbåtar – ett annat tempo men samma glädje i att upptäcka nya platser från vattnet.

En annorlunda jolle

SUP:en som tog mig till slottet har numera en självklar plats i min reseutrustning. Den är jolle, träningsredskap och upptäcktsfarkost i ett. För längre sträckor kan jag montera en egenutvecklad eldrift på fenan.

Kraftfulla modellmotorer driver brädan i omkring tio kilometer i timmen, och beroende på körsätt räcker batterierna för upp till tio timmars motordrift. Plötsligt blir sträckor som är för långa att paddla fullt möjliga.

Städer med vattenvägar är särskilt roliga att upptäcka på det sättet. I Trosa följde jag den lilla ån rakt genom samhället, och i Nyköping kunde jag ta mig en bra bit inåt landet. Senare skulle SUP:en också bli det perfekta transportmedlet i Riga.

Minst lika viktig är den fysiska aktiviteten. Efter många timmar ombord känns det skönt att röra på sig. Utan motor blir SUP:en ett träningsredskap för ett varv runt närmaste skär. Dessutom har jag en slingtränare hängande vid masten. I skyddade skärgårdsvatten och lugna förhållanden kan man till och med träna under längre seglingsetapper, så länge man regelbundet håller kontroll på kursen och omgivningen. På en liten segelbåt är utrymmet begränsat; just därför tycker jag om utrustning som fyller flera funktioner. Under längre överfarter på öppna Östersjön får den hoprullade SUP:en plats i sittbrunnsstuvfacket. Vid ankarplatsen är den snabbt redo igen.

Det stämmer väl med min tanke om Sail & Hike: båten är utgångspunkten, inte slutmålet. Den tar mig till en plats, och därifrån fortsätter jag till fots, på SUP:en eller på något annat sätt.

Med Vegan rakt genom Stockholm

Att besöka Stockholm från land är trevligt. Att segla genom staden med sin egen Vega är något helt 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 slussade ut i Östersjön igen.

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



Drottningholm från den egna båten: Vegan ligger framför slottet och SUP:en tar mig de sista metrarna i land.



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

Ett besök på Nationalmuseum hör ändå till varje vistelse i Stockholm för min del. Redan den monumentala byggnaden från 1800-talet, med drag av renässans och venetiansk arkitektur, imponerar från vattnet. Framför allt har jag dock en liten personlig favorit där inne: marmorskulpturerna av de nordiska gudarna i foajén. Att stå bland Oden, Tor och andra gestalter ur den nordiska mytologin medan min egen Vega väntar utanför inför nästa etapp på Östersjön känns helt rätt på en sådan resa.

Från Stockholm gick färden tillbaka ut i skärgården. Redan några sjömil från innerstaden förändras världen: gator och hus ersätts av klippor, tallar, öar och smala farleder.

Vaxholm – med Vegan in i fästningshamnen

Vaxholm brukar kallas porten till Stockholms skärgård. Strax utanför staden ligger fästningen, med anor från 1500-talet och ombyggd och utbyggd under flera århundraden. Dess uppgift var tydlig: den som ville nå Stockholm från havet måste passera denna strategiska punkt. I dag är anläggningen framför allt ett vittnesbörd om Sveriges militär- och sjöfartshistoria. Just här visar Vegan en av sina allra trevligaste styrkor. Med sitt ringa djupgående och behändiga format kan hon anlöpa platser där större segelbåtar snabbt blir otympliga.



Nordisk historia på Nationalmuseum – numera ett självklart inslag vid varje Stockholmsbesök.

Så kunde jag gå rakt in i den lilla hamnen vid fästningen. De flesta besökare kommer med färja och åker vidare efter några timmar, men för Vegan blir fästningen nästan en egen liten hamn. Utanför öppettiderna är det stilla: gamla murar, vatten och den egna båten. Jag har till och med övernattat där en gång. När de sista utflyktsbåtarna försvinner på kvällen och lugnet lägger sig över ön, tillhör denna historiska plats nästan helt de få båtar som ligger i hamnen.



Vaxholms fästning från luften – vi har hamnen vid fästningen nästan för oss själva.

Det är just sådana upplevelser som gör Vegan så lockande för mig. Man besöker inte bara en plats. Man kan segla med sin lilla båt rakt in i den.

Sandhamn – kappsegling, KSSS och en annan sida av Vegan

I Sandhamn förändrades stämningen på ett ögonblick. Där hade vi stämt träff med den tyska kappseglingsbåten JuxBox, en X-46 som deltagit i Gotland Runt 2026. Marion, som senare ingick i min besättning, hade seglat regattan och redan tidigare varit med och fört båten till Sverige.

Gotland Runt hör till Östersjöns stora klassiker inom havskappsegling. Den första officiella kappseglingen runt Gotland ägde rum 1937. I dag sträcker sig den stora banan omkring 350 sjömil från Sandhamn ut genom ytterskärgården, över öppna Östersjön, runt Gotland och tillbaka. Under regattaveckan förvandlas Sandhamn. Den annars redan livliga sommarorten blir en stor scen för segelsporten: besättningar, sponsorer, kappseglingsbåtar, åskådare och oändliga 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 klubbens område i Sandhamn något alldeles särskilt, eftersom nästan två sekler av svensk seglingstradition möter modern havskappsegling just här. När regattan är över blir alltihop en enda stor fest. JuxBox hade fullföljt tävlingen och vi fick uppleva stämningen kring klubbhuset på nära håll.



Möte med kappseglingsbåten JuxBox i skärgården.

För en Vegaseglare har Gotland Runt emellertid ytterligare en dimension. När man ser dagens stora, tekniskt avancerade kappseglingsbåtar är det lätt att glömma att Albin Vega en gång var en betydande kappseglingsklass i Sverige. I början av 1970-talet ställde periodvis fler än 40 Vegor upp i Baltic Race, den kortare banan inom Gotland Runt; i Lidingö Runt var de till och med över 50. Den svenska Vegaklassen blev något av en plantskola för både semester- och havsseglare.

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

Jarle Andhøy seglade redan som mycket ung man sin 27 fot långa Berserk runt Kap Horn till Antarktiska halvön. Resan blev senare känd genom en film och en bok. Ännu mer imponerande tycker jag Matt Rutherfords bedrift är: 2011–2012 seglade han Albin Vegan St Brendan ensam och utan uppehåll runt Nord- och Sydamerika. Färden tog 310 dagar och omfattade mer än 43 000 kilometer genom Nordvästpassagen, över Stilla havet, runt Kap Horn och tillbaka till Annapolis. Enligt Guinness World Records var han den första som genomförde denna rundning av de amerikanska kontinenterna ensam och nonstop. St Brendan var dessutom vid den tiden den minsta båt som passerat Nordvästpassagen.

Sådana extremresor bevisar förstås inte att varje Vega är osårbar. Ingen båt är det. Men de visar vilken kapacitet som finns i en konstruktion som ursprungligen ritades för Östersjön. Och de förklarar varför så många av oss litar på denna lilla båt.

Från Sandhamn började nu den egentliga seglingen till Baltikum. Bakom oss låg den skyddade skärgården, framför oss öppna Östersjön.

90 sjömil till Estland – och äntligen Sail & Hike

Med frisk sydvästlig vind korsade vi Östersjön mot Dagö, Hiiumaa. Omkring 90 sjömil skilde Sandhamn från den estniska ön. Efter cirka 20 timmar nådde vi Kalana på öns västra udde. För en Vega är en sådan etapp inget märkvärdigt, men den markerade ändå en övergång: Sverige låg bakom oss, och framför oss började en region som fortfarande besöks förvånansvärt sällan av många tyska seglare.

Kalana var mycket välutrustad och på kvällen fanns förstås en bastu att tillgå. Just där började vårt egentliga Sail & Hike-program. Vi stannade tre dagar – inte för att vinden tvingade oss, utan för att vi ville lära känna ön.

Dagö, Hiiumaa, ser vid första anblick ut som ett klassiskt naturparadis vid Östersjön: skogar, sanddyner, långa stränder, små byar och nästan ingen trafik. Men under den fridfulla ytan döljer sig en dramatisk historia. Under sovjettiden ingick öarna i västra Estland i en strategiskt viktig gränszon. Delar av kusten användes militärt och försågs med observationsposter och bunkrar. En del av lämningarna ligger i dag mitt inne i skogen och går att upptäcka på vandringar.

Just dessa historiska lager gör öarna så spännande för mig. Man går genom till synes orörd natur och står plötsligt framför en betongkonstruktion som påminner om att den här kusten för bara några decennier sedan var en del av Sovjetunionens hårt bevakade yttergräns.



I Skandinavien hör en öl förstås till bastubadet.



Spår av sovjettiden vid Estlands kust: ett tidigare observationstorn på Dagö.

Vi vandrade gång på gång längs delar av Baltic Coastal Hiking Trail, en del av den europeiska långleden E9. Den löper 1 419 kilometer från gränsen mellan Litauen och Ryssland nära Nida till Tallinn: 216 kilometer i Litauen, 581 i Lettland och 622 i Estland. Leden följer inte alltid stranden. Vassområden, flodmynningar, laguner och andra landskapsformer leder den ofta en bit inåt land. Just därför får man en bredare bild av kusten än om man bara skulle gå längs stranden.



Sail & Hike längs Östersjökusten: Vegan förenar hamnarna, till fots upptäcker man landskapet däremellan.

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

Den 6 juli fortsatte vi till Orjaku, också på Dagö. Även här möttes vi av en ren och välutrustad hamn – och ännu en bastu. Två dagar senare seglade vi till Kõiguste på Ösel, Saaremaa. En gemensam bastukväll med besättningen från en finsk segelbåt blev särskilt minnesvärd.

Sådana möten hör för mig till det allra bästa med långfärdssegling. Man ligger med helt olika båtar i samma lilla hamn, träffas på kvällen i bastun eller på bryggan och har efter några minuter börjat prata med varandra.

Den 9 juli anlände vi till Kuressaare, det gamla 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 hörde samman med Östersjöområdets makt- och handelsvägar. Kuressaare är i dag en trivsam kur- och semesterort med trähus, villor, restauranger och många spahotell.

En regnig dag kunde därför med fördel tillbringas på ett hotellspa. Efter flera dagars vandring var det ett synnerligen behagligt sätt att vänta ut dåligt väder. Också det hör till en resa utan låst tidplan: man behöver inte pressa sig fram mot vind och väder varje dag. Ibland är det bästa sjömansbeslutet helt enkelt att gå på spa.

Över huvud taget slogs vi av hur välutrustade många hamnar och offentliga anläggningar i Estland var. Sanitetsutrymmena höll ofta mycket hög standard, marinorna var rena och moderna, och på många kustorter fanns fritt tillgängliga träningsanläggningar. Dessutom mötte vi en matkultur som hade föga gemensamt med den gamla klichén om enbart tung baltisk husmanskost. God mat efter seglingen hör för mig till en lyckad färd, och i Kuressaare fick vi flera tillfällen att pröva den teorin.

Från Ösel fortsatte vi i riktning mot Riga. Men naturligtvis inte direkt. Först väntade ytterligare en ö som gjort starkt intryck redan vid mitt första besök 2024: Runö, Ruhnu.

Runö – en tidskapsel mitt i Rigabukten

Runö är knappt tolv kvadratkilometer stor och ligger mitt i Rigabukten, betydligt närmare Lettlands kust än Estlands fastland. Omkring sextio personer bor där året runt. På sommaren blir det fler, men ön känns ändå aldrig riktigt livlig. Jag kände redan Runö från 2024 och var just därför nyfiken på hur ett andra besök skulle kännas.

Det är svårt att beskriva Runö med ett enda ord. ”Vacker” räcker inte. Ön känns avlägsen, nästan som om tiden stått stilla. Mycket beror på dess historia. Under århundraden levde här främst svenskspråkiga kustbor. År 1944 lämnade de flesta sitt hem och flydde till Sverige. En ö-kultur som vuxit fram under generationer försvann därmed på kort tid. Under sovjettiden låg Runö dessutom i en hårt bevakad gränszon. Mycket förändrades därför mindre än på andra håll – ön blev verkligen ett slags tidskapsel.

Det lilla museet berättar historien utan stora åthävor. Verktyg, hushållsföremål, fotografier och dokument ger en bild av de tidigare invånarnas vardag. En del föremål har förvånansvärt gamla anor: bland annat flera tusen år gamla redskap från säljägare, en vindflöjel från 1600-talet och ett sälgevär tillverkat av öbor. Just blandningen av vardagsföremål och urgamla fynd visar hur länge människor har levt på denna lilla ö i Östersjön.

Särskilt imponerande är Korsi gård, 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 inte bara ett enstaka historiskt hus utan en hel livsmiljö. Just helheten gör gården så fascinerande: boende, arbete och förrådshållning framträder fortfarande som ett sammanhängande system.

Därtill kommer den lilla Sankta Magdalenas kyrka. Bygget inleddes 1643, och kyrkan räknas som Estlands äldsta bevarade träbyggnad. När de svenskspråkiga öborna flydde 1944 förlorade kyrkan under flera årtionden sitt ursprungliga sammanhang och återinvigdes först 1999. När man står där i dag och vet att människorna som besökte kyrkan under århundraden nästan mangrant tvingades lämna sin hembygd känns Runös historia plötsligt mycket personlig.



Den historiska träkyrkan på Runö – ett stilla vittne om öns särpräglade historia.

Björnen på Runö

Lyckligtvis har ön också mindre sorgliga historier. En av dem låter nästan påhittad. År 2006 dök plötsligt en brunbjörn upp på Runö – troligen hade den tagit sig över isen från den lettiska kusten. För ett litet ösamhälle var en fullvuxen björn dock ingen okomplicerad sommargäst. En omfattande sökinsats inleddes, björnen försvann ständigt in i skogen och höll både myndigheter och medier sysselsatta i veckor.

Till slut fångades björnen in och fördes tillbaka till fastlandet. Där kunde historien ha slutat. Men så blev det inte. Till minne av besöket fick ön senare en enorm chokladbjörn i present. Den var betydligt lättare att sköta än sin levande förebild – och försvann så småningom också. Inte i skogen den här gången, utan i öbornas magar. Sådana berättelser passar Runö. De tar inget ifrån öns historiska djup, men ser till att den inte blir ett friluftsmuseum där allt måste betraktas med vördnad.

Plötsligt Karibu igen – precis intill Vegan

I hamnen väntade ännu en överraskning. Bredvid lilla Hulda låg faktiskt SY Karibu, den 51-fotsyacht som varit mitt hem i omkring sex veckor i slutet av 2024. Plötsligt låg två helt olika kapitel av mina senaste seglingsår sida vid sida: på ena sidan en stor oceangående långfärdsbåt som jag seglat ända till Kanarieöarna med, på den andra den 27 fot långa Vegan som tog oss genom Baltikum.



Återseende på Runö: den 51 fot långa Karibu bredvid lilla Hulda – två världar, samma horisont.

Runö behövde inte berätta hela Atlantresan en gång till. Det räckte att titta på de båda båtarna. Båda kunde färdas långt och öppna nya horisonter – men med helt olika medel. Kanske är det just därför jag tycker så mycket om Vegan. Efter veckor på ett stort fartyg märker man ännu tydligare hur lite båt man egentligen behöver för att vara på väg.

Riga – med spinnaker och motordriven SUP in i staden

Från Runö skulle vi fortsätta till Riga. Vinden hade dock andra planer. Sydliga vindar gjorde den direkta kursen oattraktiv till en början, så vi vek av mot Skulte. Som så ofta under resan blev det oplanerade stoppet en lyckträff. Längs kusten och floden hittade vi fina vandringsleder, och ännu en gång bekräftades ett mönster som skulle följa oss hela sommaren: hamnen man inte hade tänkt besöka kan vara mer intressant än det egentliga målet.

När vinden till sist vred kunde vi fortsätta. De sista sex sjömilen gick uppför Daugava, Düna, ända in i centrala Riga – och just den sträckan kunde vi faktiskt segla under spinnaker. Den 15 juli låg Vegan mitt i Lettlands huvudstad. Den här gången ville vi ge staden gott om tid.



De sista sjömilen in mot Riga under spinnaker – på Daugava ända in i staden.



I Riga ligger vi i hamnen bredvid ett vikingaskepp.

Riga är Baltikums största stad och har under århundraden varit en handelsplats mellan öst och väst. Under medeltiden hörde den till Hansans viktiga städer; på 1800-talet växte den till en betydande industristad i det ryska imperiet. Alla dessa skikt syns än i dag: medeltida gamla stan, stora stenhus, träarkitektur, jugendhus och hamnanläggningar. Särskilt från vattnet förstår man snabbt varför Riga växte fram just här. Daugava förband inlandet med Östersjön och därmed med handelsvägar som sträckte sig långt utanför Baltikum.

Riga hör numera till de städer jag börjar längta till redan under överfarten. Och det beror inte bara på arkitekturen. Maten gjorde starkt intryck på mig redan 2024, och 2026 var inget undantag.

Saluhallar i stället för konserver ombord

Ett självklart stopp är Rigas centralmarknad. De fem stora hallarna byggdes med delar från tidigare zeppelinhangarer och anpassades för marknaden under 1920-talet. I dag hör marknaden med sina hallar och utomhusytor till Europas största livsmedelsmarknader. Hela området omfattar över 100 000 kvadratmeter och ingår i Rigas Unesco-skyddade historiska centrum. Här finns kött, fisk, ost, grönsaker, bakverk, kryddor och otaliga lokala specialiteter. För oss var det mindre ett kulturprogram än en kulinarisk upptäcktsfärd: smaka här, köpa något där, gå vidare och hitta något nytt.

Just på en liten båt uppskattar jag sådana kontraster. Under några dagar lever man enkelt ombord, sedan ligger man plötsligt mitt i en storstad och kan äta sig igenom en marknad som verkar erbjuda allt. Lokala råvaror, rökt fisk, rågbröd, bär, svamp, mejeriprodukter och modern baltisk mat gör det snabbt tydligt att gamla fördomar inte gör Baltikums matkultur rättvisa.

Riga måste naturligtvis också upptäckas från vattnet igen. Med min motordrivna SUP gjorde jag en längre tur längs gamla stan. Så snart man kommer ut på floden försvinner bilarna och gatutrafiken ur medvetandet, och staden får en annan struktur. Broar, kajpromenader och silhuetten av gamla stan blir den verkliga stadsbilden. Det är just därför jag älskar SUP:en: den förlänger Vegans räckvidd långt bortom hamnen.

Bra hamnar, lite trängsel

Ju längre vi seglade genom Baltikum, desto mer förvånade infrastrukturen oss. Särskilt i Estland fann vi en tät kedja av moderna, rena hamnar med bra sanitetsutrymmen, ofta bastu och små detaljer som man kan sakna i betydligt dyrare seglingsområden. På många håll fanns dessutom gratis träningsanläggningar utomhus direkt vid stranden eller promenaden – nästan misstänkt passande för mitt Sail & Hike-koncept.

Samtidigt var många platser förvånansvärt lugna, till och med mitt i högsommaren. Baltikum är förstås inte längre något hemligt resmål, men marinorna kändes sällan fullbelagda. Den som är van vid att båtplatser börjar bli en bristvara på eftermiddagen i tyska, danska eller svenska sommarhamnar får ofta en mer avspänd upplevelse längs Estlands och Lettlands kuster.



Riga från vattnet – hamnen, bron och gamla stan bakom masterna.

Närheten till Ryssland spelar ofrånkomligen en roll för hur regionen uppfattas i dag. Estland, Lettland och Litauen är medlemmar i EU och Nato, samtidigt som kriget i Ukraina påverkar säkerhetsläget i hela Östersjöområdet. För resenärer betyder det framför allt att ta aktuella rekommendationer och avlysta områden på allvar. Vår vardag på plats var däremot mycket okomplicerad: vi kände oss välkomna, kunde röra oss fritt och klarade oss praktiskt taget överallt på engelska.

Där låg också en del av tjusningen för mig. Regionen har utmärkt infrastruktur utan att varje hörn känns som ett överfullt semesterområde. För långfärdsseglare som gärna går i land, vandrar, äter gott och samtidigt uppskattar lugna hamnar är Baltikum ett mycket intressant seglingsområde.

Från Lettland till Litauen – när vinden bestämmer rutten

Vårt nästa stora mål var Klaipėda. Först visade sig dock redan utseglingen ur Rigabukten svårare än vi tänkt. Nordliga och nordostliga vindar tvingade oss att avbryta ett försök och gå in i Roja. Infarten i drygt två meters sjö krävde full uppmärksamhet, trots att hamnen är så liten.

Även Roja bekräftade resans grundregel: en oplanerad hamn kan vara en mycket god idé. Längs kusten och floden hittade vi fina stigar, och det påtvingade uppehållet förvandlades åter till en riktig resdag. För mig är det just detta som skiljer långfärdssegling från transportsegling. Den som bara har nästa mål i tankarna irriterar sig på vinden. Den som har tid får en ny plats i gåva.

Sedan kom ett passande väderfönster, samtidigt som tiden började bli lite knappare. Framför oss låg ungefär 180 sjömil till Klaipėda. Vi kastade loss för den långa etappen. Trots avståndet blev överfarten till stora delar behaglig. Vegan rörde sig lugnt genom Östersjön, timmarna föll in i en vanlig rytm ombord, och till slut kändes 180 sjömil inte som något särskilt utan bara som ännu en dag till sjöss.

Klaipėda – rakt in i sjöfesten

Fredagen den 24 juli nådde vi Klaipėda efter drygt 42 timmar. Den litauiska kustbevakningen kontrollerade oss grundligt vid ankomsten; en tjänsteman kröp till och med ner i Vegans stuvfack. Men efter ett förklarande samtal om vår resa var vi officiellt och hjärtligt välkomna – och befann oss nästan genast mitt i ett stort evenemang.

Vi hade prickat in den 67:e upplagan av Jūros šventė, Klaipėdas stora sjöfest. År 2026 ägde den rum den 24–26 juli med mottot ”Kaip kine” – ”Som på film”. Under tre dagar förvandlades hamnen och innerstaden till en maritim festplats med musik, marknader, parader, historiska och traditionella fartyg och många evenemang med anknytning till sjöfarten. Att förtöja efter 180 sjömil och omedelbart hamna i detta myller blev en verkningsfull kontrast till nattseglingen.



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

Klaipėda är också en stad där man särskilt tydligt kan läsa av Baltikums komplicerade historia. Det tyska namnet Memel är fortfarande välbekant för många från den tyska nationalsången. Staden och Memellandet tillhörde länge Preussen och senare Tyska riket. Under en kort period var Memel till och med Preussens huvudstad. Efter första världskriget avskildes området och förvaltades först internationellt. År 1923 tog Litauen kontrollen. År 1939 införlivades regionen åter med Tyska riket, och 1945 blev den en del av en sovjetrepublik.

Vill man bättre förstå de baltiska staternas oro för en rysk ockupation i dag är det värt att blicka bakåt. De senaste hundra åren har inneburit fruktansvärda erfarenheter för människorna här. Långt efter första världskrigets officiella slut utkämpades hårda strider i Baltikum, bland annat med så kallade tyska frikårer. Författare som Ernst von Salomon har lämnat omfattande vittnesmål om detta.

Just denna övergång tyckte jag var fascinerande. Man seglar in i en modern litauisk hamnstad men möter överallt namn och spår från ett helt annat politiskt och kulturellt Östersjöområde. Här är historien inte abstrakt – den finns alldeles intill 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 mot sjögång, så trots stormfock kunde vi segla förvånansvärt snabbt och förhållandevis bekvämt.

Kuriska näset hör till Östersjöns mest särpräglade landskap: en omkring 98 kilometer lång sandremsa, bitvis bara några hundra meter bred, mellan Östersjön och Kuriska sjön. Ungefär hälften tillhör Litauen och den södra delen den ryska Kaliningradregionen, det tidigare Königsberg. Sedan år 2000 finns näset med på Unescos världsarvslista som ett gränsöverskridande kulturlandskap.



Hård vind på Kuriska sjön – sanddynerna i sikte och ordentligt tryck i seglen.

Att det verkligen är ett kulturlandskap ser man inte genast. Sanddyner, tallskogar och ändlösa stränder verkar till en början helt naturliga. I själva verket har människor i hög grad präglat dagens landskap. Omfattande avverkningar under 1600- och 1700-talen satte sanddynerna i rörelse; hela byar hotades eller begravdes under sanden. Från 1800-talet försökte invånarna stabilisera området genom skogsplantering och dynbindning. Det till synes vilda näset är därmed också resultatet av många årtiondens skötsel.

För oss var området idealiskt för vandring. Från båten ser man främst den smala linjen mellan lagunen och Östersjön. Först till fots förstår man dimensionerna: långa stigar genom skogen, branta sandsluttningar, dynkammar och ständiga växlingar mellan två helt olika vattensidor.



Sanddynerna på Kuriska näset – ett sandlandskap mellan lagunen och Östersjön.

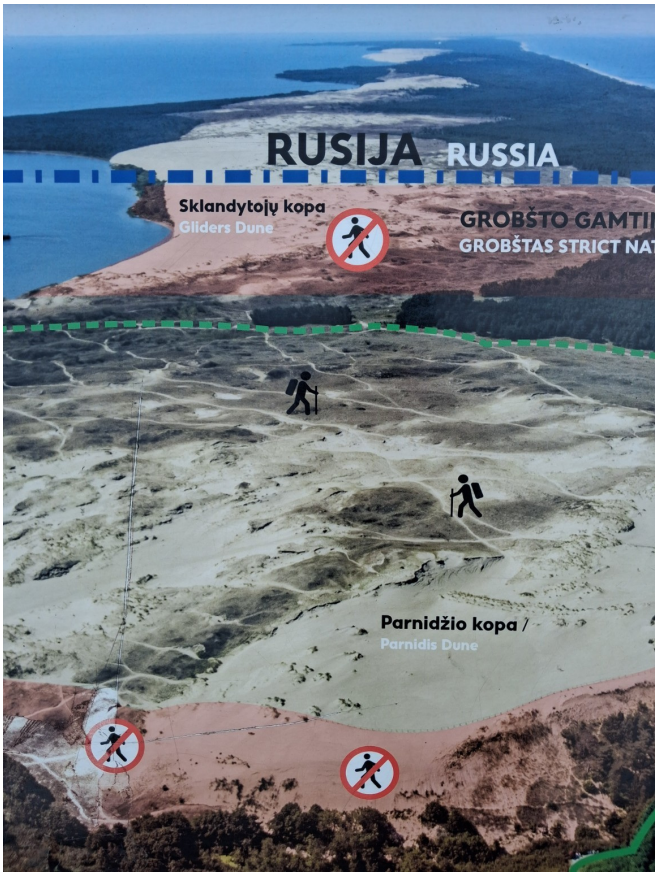
Nida – resans sydligaste punkt

I Nida nådde vi den sydligaste punkten på vår segling. Bara några kilometer längre söderut går gränsen till den ryska Kaliningradregionen tvärs över näset. Det skapar en märklig kontrast. Nida är en välskött litauisk semesterort med restauranger, segelbåtar och vandrare – samtidigt som ett av Europas politiskt och militärt känsligaste områden ligger praktiskt taget inom synhåll.

En vandring tog oss nära gränsen. Jag ville också se landskapet från vattnet med SUP:en och körde söderut. Utflykten slutade med ett kort möte med en patrull från den ryska kustbevakningen. Budskapet var vänligt men tydligt: tillbaka mot Nida. Därmed var turen över och gränsen för min upptäckarlust just den dagen påtagligt utmärkt.

Särskilt minnesvärd blev en natt för ankar framför den stora sanddynen. På kvällen blev det alldeles stilla. Solen försvann bakom landskapet, och på morgonen kom ljuset tillbaka över lagunen. I sådana stunder reduceras en resa till väldigt lite: en liten båt, sand, skog och vatten. Samtidigt vet man att landskapet under århundraden bebotts och präglats av tyskar, litauer, kuroner och senare sovjetmedborgare. I dag löper en yttre EU- och Natogräns rakt igenom det.

På återvägen stannade vi i Juodkrantė, det tidigare Schwarzort. Där förtöjer man vid en lång brygga, väl skyddad vid rätt vind och utan krångel. Naturligtvis följde ännu en vandring. Målet var Häxberget, en skulpturpark med gestalter ur litauisk mytologi och folktradition. Mellan träden dyker häxor, djävlar och sagofigurer upp. Efter dagar av politiska gränser, krigshistoria och modern navigation blev denna säregna form av baltisk sagovärld ett välkommet avbrott.



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



Häxberget vid Schwarzort – baltiska sagor och folkkonst bland tallarna.

Historia under och bredvid kölen

Ju längre söderut vi kom, desto tydligare blev det för mig hur nära en nutida sommarsegling på Östersjön hänger samman med samma vattens historia. 90 eller 180 sjömil är för oss sportsliga men normala etapper. För människorna som 1944 och 1945 flydde från Estland, Ostpreussen eller andra delar av östra Östersjöområdet kunde liknande avstånd vara en fråga om liv och död.

Under sensommaren och hösten 1944 flydde tiotusentals människor från Estland över Östersjön, många i små fiske- och segelbåtar mot Sverige eller Finland. Runö 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 och höstväder en livsfarlig flykt.

När man själv sitter i sittbrunnen på natten förändrar den vetskapen upplevelsen. Dagö blir då inte bara ett vandringsområde, Runö inte bara en säregen ö och Östersjön inte bara ett vackert seglingsvatten. Samma landskap hade en helt annan betydelse för tidigare generationer.

Wilhelm Gustloff

På Litauens sjöfartsmuseum i Smiltynė möter man också ett av Östersjöns mörkaste historiska kapitel: förlisningen av Wilhelm Gustloff den 30 januari 1945. Det tidigare tyska semesterfartyget användes under krigets slutskede för evakuering från öster. På den sista resan från Gotenhafen, dagens Gdynia, befann sig fler än 10 000 människor ombord, huvudsakligen kvinnor och barn.

Den sovjetiska ubåten S-13 torpederade fartyget ute på Östersjön. Tre torpeder träffade, och Wilhelm Gustloff sjönk på kort tid. Det exakta antalet omkomna kan fortfarande inte fastställas med säkerhet; oftast räknar man med över 9 000 döda. Förlisningen hör därmed till historiens dödligaste fartygskatastrofer. Som jämförelse omkom omkring 1 500 personer när Titanic sjönk.

Minnet av händelsen utvecklades på mycket olika sätt. I Tyskland står oftast den civila katastrofen i centrum. I Sovjetunionen hyllades befälhavaren på S-13, Aleksandr Marinesko, som landets framgångsrikaste ubåtskapten och utnämndes senare till Sovjetunionens hjälte. Kontrasten visar hur olika en och samma händelse kan framstå i nationella minneskulturer.

För mig var Wilhelm Gustloff därför inte bara ännu en historisk uppgift på ett museum. Under en segling längs de tidigare ostpreussiska kusterna förändras avståndet till historien. Platser man känner från historieböckerna ligger plötsligt längs den egna rutten.

Navigering i Königsbergs skugga

På Kuriska näset möttes historia och nutid också på ett högst praktiskt sätt. Vår GPS fungerade tidvis opålitligt. Det var inget fel på Vegan. Under flera år har omfattande störningar av satellitnavigering dokumenterats i Östersjöområdet. Litauiska säkerhets- och tillsynsmyndigheter tillskriver en väsentlig del av störningarna elektronisk krigföring från Kaliningradområdet, och mätningar i sydöstra Östersjön har lokaliserat starka störkällor där. Ryssland har upprepade gånger tillbakavisat sådana västliga anklagelser.

För sjöfarten är två effekter viktiga: jamming överröstar satellitsignalerna, medan spoofing skapar falska positionsuppgifter. Det senare är särskilt obehagligt eftersom utrustningen 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 navigering och lite traditionellt sjömanskap fungerar även när plottern plötsligt visar rena dumheter.

Skuggflottan – mellan slagord och verklig risk

Ett annat ämne som återkom under seglingen var den så kallade ryska skuggflottan. Begreppet används om fartyg som bland annat transporterar rysk olja och påstås kringgå sanktioner eller pristak. EU har numera 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 oss i en liten segelbåt är den politiska tolkningen till en början mindre viktig. Det relevanta är att mycket stora fartyg rör sig på Östersjön och att man aldrig får förlita sig enbart på AIS. Strax före Klaipėda var vi med om en händelse nattetid som vi funderade över länge. Under en längre stund såg vi navigationsljusen på ett större fartyg. När vi kom närmare slocknade ljusen. Vad som låg bakom vet vi än i dag inte – och just därför är observationen inget bevis för någon teori. Den blev bara en påminnelse om att hålla ordentlig utkik och inte ta allt på skärmen för hela verkligheten.

Andra seglare berättade historier om påstådda incidenter med ryska örlogsfartyg, penningkrav eller provocerade gränskränkningar. Ingen kunde visa några tillförlitliga belägg. Havsområdet kring Kaliningrad är militärt känsligt, där förekommer övningar och avlysta områden, och det aktuella läget kräver uppmärksamhet. Mer behöver man inte göra av det. Håll avstånd, respektera avspärrningar, följ aktuella sjökort och varningar och lita inte blint på vare sig GPS eller AIS.

Östersjön som undervattensarkiv

Under kölen finns ännu ett lager av historien. Sedan vikingatiden har Östersjön varit ett viktigt område för sjöfart och handel. Senare knöt Hansans farleder samman Lübeck, Visby, Riga, Tallinn, Danzig och många andra städer. Pälsverk, vax, timmer, spannmål, salt och sill transporterades över samma vatten som vi nu färdas på med GPS, väderappar och autopilot.

Många fartyg nådde aldrig sitt mål. På Östersjöns botten ligger tusentals kända vrak från nästan alla epoker i sjöfartens historia. Det kalla bräckta vattnet kan bevara särskilt träfartyg ovanligt väl. Havsbottnen är därför ett enormt historiskt arkiv vars fulla innehåll ännu inte är känt.

Men arkivet består inte bara av arkeologiskt intressanta fartyg. Vrak från världskrigen kan fortfarande innehålla bränsle och miljögifter. Därtill kommer minor och dumpad ammunition. Enbart i tyska vatten i Nord- och Östersjön finns enligt officiella uppskattningar väldiga mängder gamla stridsmedel. För en vanlig långfärdsbåt är risken för direkt kontakt liten, men man måste ändå ta avlysta områden, varningar och uppgifter i sjökorten på allvar – framför allt när man ankrar.

Jag har själv upplevt hur besvärligt till och med ett harmlösare historiskt fynd kan vara. Om ankaret fastnar i ett vrak och man efter lång kamp plötsligt får upp gamla fartygsdelar får ordet ”undervattensarkiv” en oväntat praktisk innebörd.

Det är just denna blandning som fascinerar mig med Östersjön. På land står medeltida murar, hansestäder och gamla kyrkor. Under båten finns handelsvägar, vrak och spåren av 1900-talets krig. Man ser inget av det medan man seglar – och ändå vet man att berättelserna fortsätter under kölen.

Kanske är det en av långfärdsseglingens vackraste sidor: man reser inte bara genom ett geografiskt område utan också genom tiden.

Ett Östersjöområde, många berättelser

Efter flera veckor blev det allt tydligare för mig hur nära de olika platserna hör samman. Visby, Riga och Klaipėda var inga isolerade städer utan ingick under århundraden i gemensamma handelsområden. Tyska köpmän präglade många baltiska städer, svenskspråkiga kustbor levde på öar som Runö och i delar av västra Estland, och senare hörde stora områden till det ryska imperiet. Efter första världskriget drogs nya statsgränser, andra världskriget flyttade dem igen, och på 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 några årtionden sedan, men de äldre historiska lagren försvinner inte för det. De finns i ortnamn, borgar och kyrkor, i familjeberättelser och museer – och ibland också i en gammal tysk byggnad vid hamnen.

Just därför upplevde jag inte Baltikum som något ”främmande österland” utan som en mycket europeisk region vars historia är nära sammanflätad med Sveriges och Tysklands. På sjökortet skiljer det bara några tiotal eller hundratal sjömil mellan hamnarna. På land kan flera århundraden historia ligga mellan två platser.

Mot Gotland – tillbaka till Visby

Efter vistelsen på Kuriska näset väntade vi i marinan vid Smiltynės yachtklubb på rätt vind för överfarten till Gotland. Smiltynė var en bra utgångspunkt. Litauens sjöfartsmuseum ligger i en tidigare preussisk fästning och förenar sjöfartsutställningar, naturhistoria och militärhistoria – en kombination som knappast kunde passa kusten bättre. Också utanför museet påminner byggnader och gamla ortnamn om Memellandets tyska förflutna. Det tidigare kurhotellet i Sandkrug är bara en av de byggnader där man fortfarande kan ana tiden då 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 fortsatte nästa morgon: med vinden akterifrån, spinnaker och ytterligare 46 sjömil till Visby. Efter tolv timmar dök den medeltida staden upp framför oss. Den 4 augusti förtöjde vi – precis lagom till Medeltidsveckan.

Visby – staden jag ständigt återvänder till

För mig är Visby sedan länge mer än bara ett resmål. Jag har varit där nästan varje år, särskilt ofta under Medeltidsveckan. Med tiden förändras sättet man upplever 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 är det just därför Visby passar så väl som ett återkommande stopp under seglingarna på Östersjön. Staden är bekant utan att någonsin bli tråkig.

Staden har stått på Unescos världsarvslista sedan 1995 och omges av en 3,4 kilometer lång, ovanligt välbevarad ringmur. Fler än 200 medeltida magasin och köpmanshus vittnar om tiden då Visby var ett av Nordeuropas 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 särskilt: Visby är en stad man anländer till från vattnet. Efter många timmar till sjöss framträder först Gotland vid horisonten och senare silhuetten av muren och tornen. Man har seglat nästan 200 sjömil från Klaipėda, förtöjer, går genom en stadsport – och befinner sig några minuter senare i en värld där det känns som om flera århundraden skiljer hamnen från gamla stan.

En stad full av kyrkoruiner

I det medeltida Visby fanns femton kyrkor innanför stadsmuren och ytterligare två utanför. Många övergavs efter reformationen och förföll; murar och torn blev kvar som ruiner. Endast domkyrkan Sankta Maria används fortfarande regelbundet.

Just ruinerna är en stor del av Visbys atmosfär för mig. De är inga återuppbyggda kulisser. Gotiska valvbågar slutar i öppen himmel, fönsteröppningar ramar in moln och stjärnor, och gräs växer mellan murarna. Det förflutna känns inte avskärmat bakom museiglas utan som en självklar del av dagens stad.

Under Medeltidsveckan blir många av dessa platser åter scener och mötesrum. År 2026 hölls festivalen den 2–9 augusti, med över 40 spelplatser och fler än 800 programpunkter i Visby och på andra delar av Gotland. Marknader, hantverkare, musik, föredrag, teater, historiska läger och tornerspel hör till programmet. Men den verkliga effekten uppstår inte på en enskild festivalplats utan genom att hela staden förändras.

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

Och faktiskt mötte vi i Visby några av de ”vikingar” som vi veckor tidigare suttit vid lägerelden med på Birka. Därmed knöts en liten tråd från resans början ihop. Det som hade startat som ett tillfälligt möte på Mälaren dök upp igen i andra änden av vår färd.

Musik under bar himmel

Mina favoritstunder börjar oftast på kvällen. När solen står lågt får kalkstenen en varm färg och konserter eller eld- och akrobatikföreställningar börjar i ruinerna. Där det en gång fanns kyrktak ser man nu himlen. Musiken studsar mot de gamla murarna, och över de gotiska valven lyser stjärnorna.







Intryck från Visby.

Just efter en lång överfart är det svårt att tänka sig en större kontrast. På dagen sitter man timme efter timme i sittbrunnen, upptagen av vind, kurs och segel. På kvällen sitter man i en flera hundra år gammal kyrkoruin mitt i en levande stad. Det är precis denna blandning jag söker på sådana resor.

Ibland är det starkaste ögonblicket inte ens själva föreställningen, utan stillheten efteråt. När musiken tystnar, facklorna blir färre och man sitter kvar några minuter känns ruinerna nästan som de måste göra utanför festivalveckan: stilla, öppna och samtidigt fyllda av historia.

Visby och Hansan

Trots all medeltidsromantik är det lätt att glömma att Visby ursprungligen inte var någon kuliss för riddare och gycklare utan en ekonomiskt ytterst betydande handelsstad. Köpmän från Gotland, de tyska områdena, Livland, Ryssland och Skandinavien möttes här. Fördraget i Artlenburg år 1161 mellan Gotland och Henrik Lejonet brukar ses som ett viktigt steg mot de handelsförbindelser som senare skulle utvecklas till Hansan. Under 1200-talet fanns det till och med skilda gotländska och tyska stadsrepresentationer i Visby.

De stora magasins- och köpmanshusen påminner om välståndet. Under 1300-talet förlorade Visby alltmer av sin ekonomiska betydelse. År 1361 erövrade den danske kungen Valdemar Atterdag Gotland, och utanför murarna utkämpades ett blodigt slag. Paradoxalt nog bidrog den senare tillbakagången till att stadens medeltida struktur inte helt byggdes bort.

På så sätt förenar Visby mycket av det som präglat vår färd: Hansan och handeln på Östersjön, svensk historia, resor mellan väst och öst, medeltida spår och en nutid där människor återupplivar allt detta med förvånansvärt stor livsglädje.

Den sista stora etappen – tillbaka till skärgården



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

Den 9 augusti måste vi till slut lämna Visby. Återfärden till svenska fastlandet blev ett verkligt kraftprov. Hård sydvästlig vind tvingade oss att kryssa hårt mot vinden till Västervik. Sjön var grov, vågorna sköljde gång på gång över Vegan och in i sittbrunnen. För första gången under resan fick vi till och med in vatten i båten.

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

Där väntade vänner med en överdådig middag. Efter nästan två månader på resande fot kunde övergången knappast ha varit bättre.
På morgonen hade vi kämpat mot vinden med vatten över däck, på kvällen åt vi gott med vänner i land. Det är långfärdssegling i ett nötskal.

Några dagar återstod, och dem tillbringade vi där sommaren hade börjat: i skärgården utanför Loftahammar. Nu fanns tid för mindre reparationer och alla de arbeten som samlas på en lång segling. Efter veckor med nya hamnar, öppna överfarter och ständigt skiftande intryck kändes den bekanta skärgården nästan som att komma hem. Det fanns också tid för bad, ankring, vandringar, bastu, god mat och långa kvällar utomhus. Vi behövde inte nå något mer. Den stora rundan var avklarad, och just därför kunde de sista dagarna få vara små och enkla igen.

Därmed slöts resans cirkel. Bara Vegan var inte riktigt färdig med mig än. Efter 1 400 sjömil trängde sig frågan på: vad gör denna lilla båt särskilt bra under en sådan resa, och vad vill jag ändra inför kommande färder?

Vad återstår efter 1 400 sjömil? Vegan.

För läsare i Vegaklassföreningen behöver jag inte förklara att våra båtar är små. 27 fot var ingen stor yacht ens på 1970-talet, och bredvid dagens långfärdsbåtar ser måttet ännu blygsammare ut. En modern båt med liknande längd erbjuder oftast större innerutrymmen, bredare kojer, högre ståhöjd och en helt annan komfortnivå. Just därför är det värt att fråga varför man mer än femtio år efter att båten ritades fortfarande vill resa långt med en Vega.

Min uppfattning har snarare stärkts än förändrats under den här resan: Vegan är ett ovanligt bra redskap för att färdas och upptäcka världen.

Hon ritades för Östersjön och framför allt för skärgårdarna. Formen skiljer sig tydligt från många moderna serietillverkade segelbåtar där stort innerutrymme prioriteras. Vegan är slank, relativt låg och ser nästan späd ut bredvid vissa av dagens 27-fotare. I Vegahandboken nämns de smäckra linjerna hos svenska skärgårdskryssare som en förebild, med rötter i en båtbyggnadstradition som i sin tur kan föras tillbaka till vikingarnas långskepp. Hur bokstavligt man vill tolka sambandet med vikingaskeppen ur konstruktionshistorisk synvinkel får vara osagt. Rent visuellt passar tanken: Vegan ser lång och smal ut, ritad för att gå fram genom vattnet – inte för största möjliga boyta i hamn.

Det eleganta utseendet döljer emellertid en mycket kraftig konstruktion. Den långa kölen, som är fast integrerad i skrovet, den enkla uppbyggnaden och den rejält dimensionerade glasfiberkonstruktionen kommer från en tid då låg vikt inte var högsta prioritet. Resultatet är närmast en oförstörbar liten pansarkryssare på vattnet.

Berserks och St Brendans resor är extrema exempel på detta. För mig behöver Vegan inte ta sig till Antarktis för att bevisa sitt värde. Det räcker gott att hon tryggt anländer till Dagö efter tjugo timmar på öppna Östersjön, klarar 180 sjömil till Klaipėda, tar sig fram genom trånga farleder i skärgården och sedan står pall för en obehaglig överfart från Visby till Västervik.

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

Mycket resa med en liten båt

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

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

Det var just vad den här resan åter visade. Målet var inte att tillbringa så mycket tid som möjligt på båten. Målet var att med båtens hjälp få uppleva så mycket som möjligt av världen.

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

Denna enkelhet ska man däremot inte förväxla med att båten är underhållsfri. En gammal Vega kräver omsorg. På nästan varje längre segling går något sönder, slits ut eller behöver ses över. Den som vill resa långt med en sådan båt måste känna den och vara beredd att själv skruva och reparera. Men just att systemen är överblickbara skapar trygghet. När något inte fungerar kan man ofta förstå varför.



Efter en resa väntar nästa: Hulda på land för kontroll, skötsel och kommande arbeten.

Mekanik som fortfarande går att förstå

Många Vegor går än i dag med äldre Volvo Penta-dieslar, däribland MD6, som har gjort tjänst i otaliga båtar under årtionden. Jag tycker att den generationens motorer passar båten utmärkt: lite elektronik, mekaniska pumpar och överskådliga system. En MD6 kan till och med startas med vev – en egenskap från en tid då ett tomt förbrukningsbatteri inte automatiskt betydde att även motorn hade tagit kväll.

Moderna motorer är bekvämare och renare på många sätt, men det jag uppskattar med den gamla tekniken är att man fortfarande omedelbart kan förstå hur den fungerar.

Vid låga varvtal förbrukar min Vega omkring 0,6 liter diesel i timmen. Det gör inte långa motoretapper roligare, men åtminstone överkomliga. Ännu viktigare är att motorn inte spelar huvudrollen i helheten. Den ska starta pålitligt, hjälpa till i en trång hamn och föra båten framåt vid stiltje. Själva resandet får vinden fortfarande stå för.

Den tredje rorkultspiloten ger upp

Att gammal och enkel teknik inte löser alla problem visade ironiskt nog en modern komponent. Under den här resan gav min tredje rorkultspilot upp. Hittills har jag använt Simrad TP10. Simrad anger modellen för rorkultsbåtar upp till 32 fot, och i handeln anges upp till 3 700 kilos deplacement och 65 kilos maximal drag- och tryckkraft. På papperet är den alltså inte alls orimlig för en Vega. Mina praktiska erfarenheter från längre resor är dock mindre övertygande.

Jag misstänker att Vegan under vissa förhållanden kan få ganska stort rodertryck och att den lilla rorkultspiloten under långa pass belastas hårdare än båtens storlek antyder. Detta är uttryckligen min egen arbetshypotes, inte något konstruktionsmässigt bevis. Men tre trasiga enheter räcker som fälttest för min del. Inför kommande längre seglingar tänker jag byta till en betydligt kraftfullare rorkultspilot.

Minst lika viktigt är det förstås att båten är välbalanserad. En autopilot ska inte ständigt behöva kämpa mot dåligt trimmade segel. Särskilt på en liten segelbåt är segeltrim och viktfördelning ofta de billigaste förbättringarna man kan göra.

Beprövad båt, riktade förbättringar

Trots det vill jag inte göra Vegan till något högteknologiskt projekt. Det skulle gå emot hennes egentliga styrka. Mer intressant är vilka moderniseringar som verkligen gör skillnad under en resa.

Ett bra exempel är storseglet. Efter erfarenheterna från de senaste seglingarna ska Vegan få ett nytt genomlattat storsegel, något större skuret men med ytterligare en revmöjlighet högt upp i seglet. Den här sommaren hade vi ofta kraftig vind. Det nuvarande storseglet har bara en revrad och kan därför minskas ganska begränsat när vinden ökar. Framöver vill jag kunna reva tidigare och betydligt djupare utan att genast behöva byta segel; i yttersta läget ska bara en mycket liten storsegelarea återstå. På långa etapper ger det en verklig vinst i säkerhet och komfort.

Också min syn på spinnakern har förändrats. Genom att segla tillsammans med Marion, som har stor kappseglingserfarenhet, har vi avverkat förvånansvärt många sjömil under spinnaker den här sommaren. Under rätt förhållanden går Vegan underbart med den. Därför ska en större eller bättre anpassad spinnaker komma ombord i framtiden.

Modern energi i en gammal båt

När det gäller elsystemet är jag betydligt mindre nostalgisk. Vegans elsystem är numera helt moderniserat. Hjärtat är ett LiFePO4-batteri på 180 Ah med laddregulatorer från Victron. En vridbar solpanel på 120 watt kan riktas så bra som möjligt mot solen, och vid längre ankaruppehåll kan jag dessutom hänga upp en hopfällbar panel på 200 watt vid masten.

Därmed går det att leva ombord i stort sett oberoende av landström. En växelriktare på 230 volt försörjer vid behov dator och mindre apparater, alla lampor är utbytta mot 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, men förvånansvärt trevlig i en mörk båt.

Sommarens kanske största lyx kom dock inte från min egen ombyggnad. Thomas hade med sig en batteridriven espressomaskin. Att utan större besvär kunna göra en ordentlig espresso medan man seglar är på 27 fot misstänkt nära lyxyachtnivå. Egentligen saknas bara ismaskinen.

Det är just den blandningen jag gillar: grunden är en enkel och robust båt från en annan tid. Modern teknik tillkommer där den verkligen förbättrar räckvidd, säkerhet eller livskvalitet. Man behöver inte byta ut allt bara för att det är gammalt. Men man får gärna utrusta en äldre båt så att man vill vara ute med den länge även i dag.

För mig är Vegan varken en flytande semesterlägenhet eller en teknisk statussymbol. Hon är ett verktyg för att resa: liten nog att båten inte ska styra hela livet, robust nog för långa färder och tillräckligt prisvärd för att det efter köpet ska finnas pengar kvar till själva äventyret.

Kanske är detta hennes tidlösa kvalitet. Vegan kräver förhållandevis lite – och ger förvånansvärt mycket tillbaka.

Vegan har en framtid

Under färden genom Baltikum lade jag märke till något som passar väl in i den tanken. I nästan varje större hamn låg det någonstans en Albin Vega – ibland välvårdad och nästan i originalskick, ibland tydligt vidareutvecklad till en praktisk arbets- och resebåt. Och det var alltid yngre seglare från Estland, Lettland eller Litauen som hade tagit över en av dessa gamla båtar från Sverige.

Det tyckte jag var anmärkningsvärt. Man kunde tro att en båt som slutade tillverkas i slutet av 1970-talet långsamt skulle försvinna ur hamnarna. I stället byter många Vegor helt enkelt generation och ibland land. En båt som går att köpa för rimliga pengar och underhålla med egna händer passar tydligen också människor som i dag vill segla mycket 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, elektriskt toalettsystem och flera skärmar vid styrplatsen. Den som främst vill komma i väg finner i Vegan ett koncept som har förblivit förvånansvärt aktuellt: överskådlig teknik, rimlig storlek, goda seglingsegenskaper och en konstruktion som inte sätter stopp för långa resor.

För oss i den tyska Vegaklassföreningen är detta generationsskifte särskilt intressant. Föreningen har funnits sedan 1973 och har i dag fler än 200 medlemmar. Egentligen är ”tysk” en något snäv beteckning. Även Vegaseglare från Österrike, Schweiz och Sverige är med, så gemenskapen är snarare tyskspråkig än begränsad till ett enda land. Den är inte bara en plats för klassregler och tekniska frågor, utan framför allt ett nätverk av människor som använder och inte minst bevarar mycket likartade båtar.

För mig har denna gemenskap sedan länge blivit en del av själva båtlivet. Man utbyter erfarenheter om el, växellådor, däckrenoveringar och segel och hjälper varandra med delar och kontakter. På så vis bevaras mycket av den kunskap som enskilda ägare har samlat under årtionden, och förs vidare till nästa generation.

Genom VODA är de nationella föreningarna knutna till varandra internationellt. Vanligen träffas gemenskapen vartannat år till International Friendship Regatta, IFR. Regattan gör skäl för namnet. Visst kappseglar man och tävlar om placeringar, men minst lika viktiga är mötena, de gemensamma utflykterna och de tekniska samtalen. Hur stor denna gemenskap kan bli visade exempelvis IFR 2004 i Marstrand, då omkring 70 Vegor från sju länder kom till start. Till och med Vegavänner från USA och Mexiko deltog. Sådana siffror känns nästan otroliga i dag och visar vilken internationell rörelse som vuxit fram kring den lilla segelbåten.

Tyskland har gång på gång spelat en roll i denna internationella historia. IFR-träffarna har regelbundet arrangerats av den tyska klassföreningen. År 2026 återvände den internationella Vegagemenskapen till Tyskland. Mellan den 27 juli och den 2 augusti låg sammanlagt 19 Vegor från Danmark, Nederländerna och Tyskland i Marina Baltica i Travemünde. Programmet omfattade inte bara kappseglingar utan också bland annat ett besök på Passat, en cykeltur, besök i Lübeck och Hansamuseet samt gemensamma kvällar. Just denna förening av segling, resor, historia och gemenskap påminner starkt om det som också präglade min egen färd.

Kanske ligger Vegans framtid just där. Hon behöver inte bli yngre för att fortsätta vara attraktiv. Åldern har redan blivit en del av hennes historia. Det avgörande är att hon fortsätter att användas.

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

Det vore för mig den finaste formen av tradition. Vegan blir inte ett museiföremål. Hon förblir det hon alltid borde vara: en enkel och 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 inför nästa Östersjöresa

På långa resor vill jag gärna ha böcker med mig, och två passade extra bra under just den här färden.

Voltaire: Historien om Karl XII, kung av Sverige

Voltaires skildring av Karl XII, som utkom första gången 1731, följer den svenske kungen under stora nordiska kriget och hans konflikter med Danmark, Polen-Litauen och framför allt Ryssland. Boken är naturligtvis ingen modern historieforskning utan ett verk från det tidiga 1700-talet, präglat av 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 därmed en annan dimension.

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

Helt annorlunda är David Mercys berättelse om Albin Vegan Berserks resa med Jarle Andhøy. Den lilla båten seglar från Sydamerika via Eldslandet mot Antarktis. Stormar, kyla, tekniska problem och spänningar inom besättningen gör det till allt annat än en behaglig semestersegling.

För en Vegaseglare är boken fascinerande redan för att den egna båttypen plötsligt dyker upp i en helt annan värld. När man sedan sitter i sin egen Vegas sittbrunn ser man på 27 fot med nya ögon. Antarktis är förstås en helt annan nivå än Östersjön, och boken är ingen uppmaning att efterlikna varje risk. Men den visar imponerande tydligt vad en liten, robust båt kan klara i händerna på beslutsamma seglare.

För mig är den därför nästan obligatorisk läsning för Vegaägare – åtminstone för dem som inte omedelbart börjar planera sin vintersegling efter sista sidan.

Epilog – att resa med vinden

Vad finns kvar 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 planerad färdväg.

Det mest värdefulla 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 fin, eller för att man på kvällen träffat människor som man vill ta ännu en öl med. Tid att ändra den planerade rutten utan att känna att resan därför misslyckats.

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

En stel resplan är däremot ett ganska säkert sätt att skapa stress. Den som absolut måste vara på en viss plats en viss dag ger sig i värsta fall av även när vinden kommer från fel håll. Man kryssar mot vinden, stampar i sjön och tillbringar timmar med att kämpa mot förhållanden man inte kan ändra. Resan förvandlas till transportsegling.

Den här sommaren visade mig åter hur behaglig motsatsen kan vara. När vinden inte passade stannade vi kvar eller gick till en annan hamn. Så upptäckte vi Skulte och Roja. När det regnade blev vandringsdagen en spadag. När vinden stod rätt blev planerade korta etapper plötsligt långa överfarter. Rutten växte fram under resans gång.

Östersjön lämpar sig särskilt väl för detta. Avstånden mellan öar, vikar och hamnar är oftast hanterliga och nästan alltid finns flera rimliga mål att välja mellan. Man behöver inte ständigt planera i strid med naturen, utan kan resa med den.

Kanske är det också därför jag gång på gång ger mig ut med den lilla Vegan. Hon är stor nog för riktiga resor och liten nog för att båten inte ska dominera dem. Hon tar mig över öppet hav, får plats i små hamnar, kan underhållas med rimlig insats 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 Runö, spinnakern på Daugava, en oplanerad vandringsdag i Roja, sanddynerna vid Nida, stjärnorna ovanför Visbys kyrkoruiner och middagen efter den sista hårda överfarten till Västervik.

Vegan band samman alla dessa platser. Det är just 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 man inte behöver planera in i minsta detalj.



Resan kommer alltid att fortsätta.