Mit der Albin Vega ins Baltikum

1.400 Seemeilen zwischen Inseln, Geschichte und Gegenwart

Sail & Hike – ein Sommertörn
mit Zeit für Land und Leute



Im Kurischen Haff an der Grenze zu Russland

Text und Fotos: Lars Evers

Die Reiseroute

Start und Ziel ist Loftahammar: Über Stockholm und Sandhamn ging es nach Estland, über Ruhnu und Riga weiter entlang Lettlands und Litauens bis Nida. Über Gotland führte die Reise zurück nach Schweden.

Ostseerunde 2026 ins Baltikum



Hinweg bis Nida

Rückweg nach Loftahammar

Gesamtstrecke circa 1400 Seemeilen

Meine Segelreisen mit der Albin Vega haben sich in den vergangenen Jahren fast unmerklich zu einer fortlaufenden Erkundung der Ostsee entwickelt. Dabei ging es mir nie ausschließlich darum, möglichst viele Seemeilen zurückzulegen. Im Gegenteil: Je weiter die Reisen führten, desto größer wurde mein Interesse an den Ländern, Landschaften und Menschen, die hinter den Hafenmolen beginnen. Die Vega war dabei nie Selbstzweck. Sie war das kleine, robuste Werkzeug, mit dem sich diese Welt erschließen ließ.

2017 führte eine Reise mit der Vega Nordlicht vom Göta-Kanal über den Vänernsee und den Trollhätte-Kanal bis Göteborg. Von dort ging es über das Kattegat und die dänische Südsee zurück nach Deutschland. Diese Reise prägte meine Begeisterung für Schweden und vor allem für die Schärenlandschaft nachhaltig.

In den folgenden Jahren war allerdings nicht nur Zeit zum Segeln. Ein gründliches Refit meiner Vega verschlang erhebliche Ressourcen und machte aus manchem Sommer eher eine Mischung aus Werftaufenthalt und kleineren Schärentörns. 2021 gingen die größeren Arbeiten zu Ende, unter anderem durch die Unterstützung des Vega-Seglers Dieter Främbs, der mich in meinem schwedischen Heimathafen besuchte. 2022 führte der Törn wieder weiter nach Norden bis Stockholm. Auf Inseln wie Harstena oder Ägnö merkte ich immer deutlicher, dass mir der Landgang mindestens so wichtig geworden war wie die gesegelte Etappe. Aus einem Zwischenstopp wurde schnell eine lange Wanderung – ein Gedanke, aus dem später ganz selbstverständlich „Sail & Hike“ entstand.

2023 traf ich bei einem Treffen der Vega-Klassenvereinigung den neuen Eigner der Nordlicht, Niklas Dürchting. Aus dieser Begegnung entstand eine Freundschaft zwischen zwei Vega-Seglern. Noch im selben Sommer besuchte mich Niklas auf seinem Schwedentörn in Loftahammar, und wir konnten erstmals mit unseren beiden Vegas gemeinsam segeln. Aus dem zufälligen Wiedersehen mit meinem früheren Boot wurde damit eine Verbindung, die viele spätere Törns begleitet hat. 2024 ging es mit meiner Hulda auf eine große Ostseerunde über Stockholm, Helsinki, Tallinn, Riga und Gotland. Viele Orte waren damals neu für mich, andere weckten gerade deshalb den Wunsch, wiederzukommen und mehr Zeit mitzubringen. Die Reise war weniger Abschluss als Einladung zum Weiterfahren.

Ende 2024 wechselte ich vorübergehend in eine völlig andere Schiffswelt. Mit der 51 Fuß langen SY Karibu ging es von Hamburg über Nordsee und Ärmelkanal, quer über die Biskaya und durch das für Segler damals besonders gefürchtete Orca-Gebiet entlang der portugiesischen und spanischen Atlantikküste bis zu den Kanaren. In Las Palmas lag die Karibu im Umfeld der Atlantic Rally for Cruisers. Die ARC ist keine klassische Regatta, bei der allein Geschwindigkeit zählt, sondern eine organisierte Atlantiküberquerung für Fahrtensegler. Rund 2.700 Seemeilen führen von Gran Canaria nach Saint Lucia. Besonders in Erinnerung blieb mir die Aufbruchsstimmung in Las Palmas: Crews bereiteten sich auf die Überfahrt vor, manche auf den Beginn einer Weltumsegelung. Überall lag Vorfreude in der Luft.

2025 folgten weitere Überführungen auf sehr unterschiedlichen Schiffen. Mit dem Kutter Anne ging es über Helgoland und die stehende Mastroute durch die niederländischen Kanäle ins IJsselmeer, mit der 47-Fuß-Beneteau Skiathos von Loftahammar nach Hamburg. Eine erste Nonstop-Etappe von 386 Seemeilen in nur 52 Stunden einschließlich Nord-Ostsee-Kanal zeigte sehr deutlich, wie effizient Segeln werden kann, wenn ein fester Zeitplan im Vordergrund steht. Auch die Überführung der Regattayacht JuxBox zur Gotland Runt gehörte in diese Phase.

Spannend war das alles – aber für den Sommer 2026 wollte ich bewusst wieder zurück zu einer anderen Art des Reisens: auf eigenem Kiel, ohne Termindruck und mit genügend Zeit, um auch dann länger zu bleiben, wenn eine Wanderung, ein Museum oder einfach ein schöner Ort dazu einlädt.

Das Motto war deshalb schnell gefunden: Sail & Hike. Das Segeln sollte die Verbindung zwischen den Etappen herstellen. An Land wollte ich wandern, Städte erkunden, Geschichte verstehen, Menschen kennenlernen und natürlich auch die kulinarischen Seiten des Baltikums entdecken.

Ein persönlicher Bezug zu dieser Region bestand ohnehin schon lange. Mein Vater hatte in den 2000er-Jahren eine ausgedehnte Wanderung entlang der Ostseeküste bis nach St. Petersburg unternommen, die Reise ausführlich dokumentiert und später ein Buch über Menschen geschrieben, denen er unterwegs begegnet war. Viele Landschaften und Orte, die ich nun vom Wasser aus ansteuern wollte, kannte ich deshalb bereits aus seinen Erzählungen. Für mich war es reizvoll, dieselbe Region aus einer völlig anderen Perspektive zu erleben.

So entstand der Plan für einen zweimonatigen Sommertörn ins Baltikum. Am Ende standen rund 1.400 Seemeilen im Logbuch. Mindestens ebenso wichtig waren jedoch die vielen Kilometer zu Fuß – und all das, was zwischen zwei Hafenmolen passiert.

Schwedischer Auftakt – Mittsommer und der Weg nach Stockholm

Wie jedes Jahr waren wir rechtzeitig zum schwedischen Mittsommer in meinem Heimathafen Loftahammar, um die Vega für den Sommertörn vorzubereiten. Das Aufriggen und Zuwasserlassen funktioniert inzwischen routiniert; ein paar flüssige Geschenke an die Hafenbetreiber beschleunigen die Abläufe erfahrungsgemäß zusätzlich.

Bevor die Leinen für die große Reise gelöst wurden, stand ein Höhepunkt auf dem Programm, der für mich inzwischen fest zum schwedischen Sommer gehört: Midsommar. Das Fest ist weit mehr als eine touristische Tradition rund um Blumenkränze und Tanz. Die heutige Form hat sich über Jahrhunderte entwickelt und verbindet ältere Sonnenwendbräuche mit christlichen und schwedischen Volksfesttraditionen. Entscheidend ist aber weniger die historische Einordnung als das Lebensgefühl: Der Sommer ist auf seinem Höhepunkt, die Tage scheinen kaum zu enden, und möglichst viel findet draußen statt.

Wir hatten das Glück, von einer schwedischen Familie auf eine private Schäreninsel eingeladen zu werden. Freunde und Verwandte kamen mit ihren Booten, gemeinsam wurde der Midsommarstång mit Blumen und Birkenzweigen geschmückt, später getanzt und gesungen. Dazu gehörten kleine Kartoffeln, Hering, Sauerrahm, Erdbeeren und natürlich das eine oder andere Glas Schnaps. Aus dem Familienfest wurde eine lange, helle Sommernacht mit Musik und Gesprächen. Wenn die Boote vor der Insel liegen, die Sonne nur kurz hinter dem Horizont verschwindet und das Licht noch lange über dem Wasser steht, versteht man sehr schnell, warum Mittsommer in Schweden einen so besonderen Stellenwert hat.

Für mich war dieser Abend der richtige Auftakt für einen Törn, bei dem es nicht nur ums Segeln gehen sollte. Am 20. Juni stachen wir in See. Zunächst allerdings nicht direkt Richtung Baltikum, sondern noch einmal nach Norden durch vertraute schwedische Gewässer.



Hulda im schwedischen Schärengarten – direkt am Fels und mitten in der Landschaft



Dagenslunch am Wasser – auch solche Pausen gehören zu einer Reise, bei der nicht nur die Seemeilen zählen.



An jedem neuen Ankerplatz wird erst mal geangelt.

Die ersten Etappen führten über Harstena, Nyköping, Trosa und Södertälje. Harstena gehört für mich zu jenen Inseln, auf denen man die Essenz des Schärengartens besonders gut spürt: blanke Felsen, alte Bäume, kleine Buchten und ein malerisches Fischerdorf. In Nyköping und Trosa wiederum musste natürlich Zeit für den von mir hochgeschätzten Dagenslunch bleiben. Dagenslunch und Fika sind weit mehr als bloße Möglichkeiten, Hunger und Koffeinmangel zu beheben; sie gehören für mich zum schwedischen Lebensgefühl und damit genauso zu einem Sommertörn wie Ankern und Segeln.

In Södertälje wechselten wir von der Ostsee in den Mälaren. Der drittgrößte See Schwedens reicht mit seinen vielen Buchten und Inseln tief ins Landesinnere und bildet ein eigenes Segelrevier. Unser nächstes Ziel war Birka, das vom 8. bis 10. Jahrhundert zu den wichtigsten Handelsplätzen Skandinaviens gehörte. Händler aus dem gesamten Ostseeraum trafen hier zusammen; heute erinnern Ausgrabungen, Museum und rekonstruierte Gebäude an diese Wikingerzeit.

Wir verbrachten einen langen Abend am Lagerfeuer einer Reenactment-Gruppe im Wikingerdorf. Zwischen historischen Zelten, Feuer und Geschichten entstand schnell jene eigentümliche Mischung aus Gegenwart und Vergangenheit, die auf diesem Törn noch öfter auftauchen sollte. Damals ahnten wir nicht, dass wir einige der dort residierenden „Wikinger“ wenige Wochen später tatsächlich wiedersehen würden – nicht auf Birka, sondern in Visby.

Stockholm vom Wasser aus

Vom Mälaren führte der Weg weiter nach Drottningholm. Das königliche Schloss liegt auf Lovön westlich von Stockholm und gehört seit 1991 zum UNESCO-Welterbe. Für einen Segler hat die Anlage einen besonderen Reiz, weil sie nicht wie ein klassisches Stadtziel wirkt. Man kommt über das Wasser, ankert vor dem Schloss und hat plötzlich eine königliche Kulisse vor dem eigenen kleinen Boot.

Ich konnte die Vega direkt vor Drottningholm vor Anker legen und die letzten Meter mit dem SUP zurücklegen. Schon die Anfahrt vom Wasser aus verändert den Blick auf das Schloss. Die weitläufigen Gärten, das Schlosstheater und der Chinesische Pavillon bilden ein Ensemble, das höfische Kultur über mehrere Jahrhunderte sichtbar macht. Mich zog es nach der Besichtigung vor allem in den großen Park. Zwischen alten Bäumen, Alleen, Rasenflächen und Wasserläufen verschwindet der Trubel der nahen Hauptstadt erstaunlich schnell.

Am Abend saß ich wieder auf der Vega, ein Glas Wein in der Hand, während die Sonne hinter Drottningholm sank. Solche Momente erklären für mich sehr gut, warum eine kleine Yacht oft mehr ermöglicht als ein großes Reiseprogramm: Man wohnt nicht irgendwo in der Nähe eines Ortes, sondern liegt mit dem eigenen Schiff unmittelbar davor.



Das SUP ist Beiboot, Sportgerät und Erkundungsfahrzeug zugleich – besonders praktisch in schmalen Kanälen und zwischen den Schären.



Mit dem SUP zwischen klassischen Holzbooten – ein anderes Tempo, aber dieselbe Freude daran, vom Wasser aus neue Orte zu entdecken.

Das etwas andere Beiboot

Das SUP, mit dem ich zum Schloss gepaddelt war, ist inzwischen ein fester Bestandteil meiner Reiseausrüstung. Eigentlich ist es Beiboot, Sportgerät und Erkundungsfahrzeug in einem. Für längere Strecken kann ich an der Finne einen selbst entwickelten Elektroantrieb montieren.

Leistungsfähige Modellbaumotoren treiben das Board auf ungefähr zehn Kilometer pro Stunde; je nach Fahrweise reicht die Akkukapazität für bis zu zehn Stunden Motorbetrieb. Damit erschließen sich plötzlich Strecken, die mit einem normalen Paddelboard zu weit wären.

Gerade Städte mit Wasserwegen lassen sich so hervorragend erkunden. In Trosa führte die Fahrt den kleinen Fluss mitten durch den Ort, in Nyköping konnte ich ein ganzes Stück ins Hinterland fahren. Später sollte das SUP auch in Riga wieder zum idealen Stadtfahrzeug werden.

Mindestens ebenso wichtig ist mir die sportliche Seite. Nach langen Stunden an Bord tut Bewegung gut. Ohne Motor wird das SUP dann zum Trainingsgerät für eine Runde um die nächste Schäreninsel. Zusätzlich hängt am Mast ein Schlingentrainer. In geschützten Schärengewässern und bei ruhigen Bedingungen lässt sich damit sogar während längerer Segelpassagen trainieren, solange Kurs und Umgebung regelmäßig kontrolliert werden. Auf einer kleinen Yacht ist Platz knapp; gerade deshalb gefällt mir Ausrüstung, die mehrere Funktionen übernimmt. Für große Ostseequerungen verschwindet das zusammengerollte SUP in der Backskiste, am Ankerplatz ist es schnell wieder einsatzbereit.

Das passt ziemlich genau zu meinem Verständnis von Sail & Hike: Das Boot ist Ausgangspunkt, nicht Endpunkt. Es bringt mich an einen Ort, und von dort geht es zu Fuß, mit dem SUP oder auf andere Weise weiter.

Mit der Vega mitten durch Stockholm

Stockholm vom Land aus zu besuchen ist schön. Mit der eigenen Vega durch die Stadt zu segeln, ist etwas anderes. Bei leichter achterlicher Brise konnten wir diesmal aus dem Mälaren kommend durch die inneren Wasserwege fahren. Links und rechts zog die Stadt vorbei, bevor wir durch die Schleuse wieder die Ostsee erreichten.

Anschließend führte die Route durch den östlichen Teil der Innenstadt, vorbei am Königlichen Schloss und entlang von Gamla Stan. Vom Wasser aus bekommt die Stadt eine andere Ordnung. Die Ufer werden zu Fassaden, Brücken zu Toren, und plötzlich versteht man viel besser, dass Stockholm im Kern eine maritime Stadt ist.



Drottningholm vom eigenen Boot aus: Die Vega liegt vor dem Schloss, das SUP übernimmt die letzten Meter an Land.



Stockholm vom Wasser aus: mit der kleinen Vega direkt vor dem Nationalmuseum.

Ein Besuch im Nationalmuseum gehört für mich trotzdem zu jedem Aufenthalt. Schon das monumentale Gebäude aus dem 19. Jahrhundert, dessen Architektur Renaissance- und venezianische Einflüsse aufgreift, wirkt direkt am Wasser eindrucksvoll. Vor allem aber habe ich dort einen kleinen persönlichen Fixpunkt: die Marmorskulpturen der nordischen Götter im Foyer. Zwischen Odin, Thor und anderen Gestalten der nordischen Sagenwelt zu stehen, während draußen die eigene Vega auf ihren nächsten Schlag durch die Ostsee wartet, passt für mich einfach zu einer solchen Reise.

Von Stockholm ging es wieder hinaus in die Schären. Schon wenige Seemeilen außerhalb der Innenstadt verändert sich die Welt: Aus Straßen und Häusern werden Felsen, Kiefern, Inseln und schmale Fahrwasser.



Nordische Geschichte im Nationalmuseum – für mich inzwischen ein fester Bestandteil jedes Stockholm-Aufenthalts.

Vaxholm – mit der Vega in den Festungshafen

Vaxholm gilt als Tor zum Stockholmer Schärengarten. Unmittelbar vor der Stadt liegt die Festung, deren Ursprünge bis ins 16. Jahrhundert zurückreichen und die über Jahrhunderte immer wieder erweitert wurde. Ihre Aufgabe war klar: Wer von See nach Stockholm wollte, musste an diesem strategischen Punkt vorbei. Heute ist die Anlage vor allem ein Zeugnis schwedischer Militär- und Seefahrtsgeschichte. Gerade hier spielt die Vega eine ihrer sympathischsten Stärken aus. Mit ihrem geringen Tiefgang und ihrer überschaubaren Größe kann sie Orte anlaufen, die für größere Yachten schnell unpraktisch werden.

So konnte ich direkt in den kleinen Festungshafen hineinfahren. Während die meisten Besucher mit der Fähre kommen und nach einigen Stunden wieder verschwinden, wird die Festung für die Vega beinahe zum eigenen kleinen Hafen. Außerhalb der Öffnungszeiten liegt die Anlage still da: alte Mauern, Wasser und das eigene Boot. Ich habe dort inzwischen sogar schon einmal übernachtet. Wenn am Abend die letzten Ausflugsschiffe verschwinden und Ruhe über die Insel kommt, gehört dieser geschichtsträchtige Ort für eine Nacht fast den wenigen Booten im Hafen.



Die Festung Waxholmen aus der Luft – wir liegen exklusiv im Festungshafen.

Genau solche Situationen sind es, die für mich den Reiz der Vega ausmachen. Man besucht einen Ort nicht nur. Man kann mit dem eigenen kleinen Schiff mitten hinein.

Sandhamn – Regatta, KSSS und die andere Seite der Vega

In Sandhamn wechselte die Atmosphäre schlagartig. Dort waren wir mit der deutschen Regattayacht JuxBox verabredet, einer X-46, die 2026 bei der Gotland Runt gestartet war. Marion, die später zu meiner Crew gehörte, hatte zuvor diese Regatta gesegelt und bereits an der Überführung nach Schweden beteiligt gewesen.

Die Gotland Runt gehört zu den großen Offshore-Klassikern der Ostsee. Die erste offizielle Regatta rund um Gotland wurde 1937 gesegelt. Heute führt die große Bahn über etwa 350 Seemeilen vom Raum Sandhamn hinaus in den äußeren Schärengarten, über die offene Ostsee rund um Gotland und zurück. In der Regattawoche verwandelt sich Sandhamn entsprechend. Aus dem ohnehin lebhaften Sommerort wird eine große Bühne des Segelsports: Crews, Sponsoren, Regattaboote, Zuschauer und jede Menge Gespräche über Wetter, Taktik und Material.

Im Mittelpunkt steht der Kungliga Svenska Segel Sällskapet, der KSSS. Der Club wurde 1830 gegründet, ist heute Schwedens größter Segelverein und zählt rund 6.000 Mitglieder. Für Segler ist das Clubgelände in Sandhamn deshalb ein besonderer Ort, weil hier fast zwei Jahrhunderte schwedische Segeltradition und moderner Offshore-Sport unmittelbar zusammenkommen. Nach dem Rennen wird aus all dem eine große Party. Die JuxBox hatte die Regatta erfolgreich beendet, und wir konnten die Stimmung rund um das Clubhaus aus nächster Nähe erleben.



Treffen mit der Regattajacht JuxBox in den Schären.

Für einen Vega-Segler hat die Gotland Runt allerdings noch eine zweite Ebene. Beim Blick auf die heutigen großen und technisch hochgerüsteten Regattayachten vergisst man leicht, dass die Albin Vega in Schweden einmal eine bedeutende Regattaklasse war. Anfang der 1970er-Jahre gingen beim Baltic Race, der kleineren Gotland-Runt-Bahn, zeitweise mehr als 40 Vegas an den Start; beim Lidingö Runt waren es sogar über 50. Die schwedische Vegaklasse wurde damit zu einer Art Kaderschmiede für Fahrten- und Hochseesegler.

Das passt zu einem Boot, das häufig unterschätzt wird. Die Vega ist in erster Linie ein kleiner Fahrtenkreuzer, aber ihre schlanken Linien, der lange Kiel und die solide Konstruktion haben immer wieder gezeigt, dass deutlich mehr in ihr steckt.

Jarle Andhøy segelte bereits als sehr junger Mann mit seiner 27 Fuß langen Berserk um Kap Hoorn bis zur Antarktischen Halbinsel. Diese Reise wurde später durch Film und Buch bekannt. Noch eindrucksvoller ist für mich die Leistung von Matt Rutherford: Er umrundete 2011/12 mit der Albin Vega St Brendan Nord- und Südamerika allein und nonstop. Die Reise dauerte 310 Tage und führte über 43.000 Kilometer durch die Nordwestpassage, den Pazifik, um Kap Hoorn und zurück nach Annapolis. Guinness World Records führt ihn als ersten Menschen, der diese Umrundung der Amerikas solo und nonstop bewältigte; zugleich war die St Brendan damals das kleinste Boot, das die Nordwestpassage durchfahren hatte.

Natürlich beweisen solche Extremreisen nicht, dass jede Vega unverwundbar wäre. Kein Schiff ist das. Aber sie zeigen eindrucksvoll, welche Reserven in einem Entwurf stecken, der ursprünglich für die Ostsee gedacht war. Und sie erklären, weshalb viele von uns diesem kleinen Boot so viel zutrauen.

Von Sandhamn aus begann nun der eigentliche Baltikum-Törn. Nach den geschützten Schären lag offene Ostsee vor uns.

90 Seemeilen nach Estland – und endlich Sail & Hike

Mit kräftigem Südwestwind ging es quer über die Ostsee Richtung Hiiumaa. Rund 90 Seemeilen trennten Sandhamn von der estnischen Insel. Nach etwa 20 Stunden erreichten wir Kalana an der Westspitze. Für eine Vega ist eine solche Strecke nichts Außergewöhnliches, aber sie markiert trotzdem einen Übergang: Hinter uns lag Schweden, vor uns begann eine Region, die viele deutsche Segler noch immer erstaunlich selten besuchen.

Kalana war hervorragend ausgestattet, und am Abend stand selbstverständlich die Sauna zur Verfügung. Genau dort begann das eigentliche Sail-&-Hike-Programm. Wir blieben drei Tage – nicht weil der Wind uns dazu zwang, sondern weil wir die Insel kennenlernen wollten.

Hiiumaa wirkt zunächst wie ein klassisches Ostsee-Naturparadies: Wälder, Dünen, lange Strände, kleine Dörfer und wenig Verkehr. Unter dieser friedlichen Oberfläche liegt jedoch eine bewegte Geschichte. Während der sowjetischen Zeit waren die westestnischen Inseln Teil eines strategisch wichtigen Grenzraums. Küstenabschnitte wurden militärisch genutzt, Beobachtungsposten und Bunker errichtet. Einige dieser Relikte liegen heute mitten im Wald und lassen sich auf Wanderungen erkunden.

Genau diese Überlagerung macht die Inseln für mich so spannend. Man läuft durch scheinbar unberührte Natur und steht plötzlich vor einem Betonbau, der daran erinnert, dass diese Küste noch vor wenigen Jahrzehnten Teil einer streng überwachten Außengrenze der Sowjetunion war.



In Skandinavien gehört immer ein Bier zur Sauna.



Sowjetische Hinterlassenschaft an Estlands Küste: ein ehemaliger Beobachtungsturm auf Hiiumaa.

Immer wieder folgten wir Abschnitten des Baltic Coastal Hiking Trail. Der Weg ist Teil des europäischen Fernwanderwegs E9 und verbindet auf 1.419 Kilometern die litauisch-russische Grenze bei Nida mit Tallinn. 216 Kilometer liegen in Litauen, 581 in Lettland und 622 in Estland. Er verläuft nicht ständig unmittelbar am Strand; Schilfgebiete, Flussmündungen, Lagunen und andere Landschaftsformen führen immer wieder ins Hinterland. Gerade dadurch bekommt man einen besseren Eindruck von der Küste als bei einer reinen Strandwanderung.



Sail & Hike an der Ostseeküste: Die Vega verbindet die Häfen, zu Fuß erschließt sich das Land dazwischen.

Für einen Segeltörn ist dieser Weg ideal. Die Vega bringt einen von Hafen zu Hafen, und an Land kann man einzelne Abschnitte zu Fuß erschließen. Wasser und Land erzählen dabei oft zwei verschiedene Geschichten desselben Ortes.

Am 6. Juli ging es weiter nach Orjaku, ebenfalls auf Hiiumaa. Auch hier erwartete uns ein sauberer, gut ausgestatteter Hafen – und wieder eine Sauna. Zwei Tage später segelten wir nach Kõiguste auf Saaremaa. Ein gemeinsamer Saunaabend mit einer finnischen Yachtcrew blieb

besonders in Erinnerung. Solche Begegnungen gehören für mich zu den angenehmsten Seiten des Fahrtensegelns: Man liegt mit sehr unterschiedlichen Booten im selben kleinen Hafen, trifft sich abends in der Sauna oder am Steg und ist nach wenigen Minuten im Gespräch.

Am 9. Juli erreichten wir Kuressaare, das frühere Arensburg. Über der Stadt erhebt sich die mächtige Bischofsburg, eine der eindrucksvollsten erhaltenen mittelalterlichen Festungsanlagen des Baltikums. Sie erinnert daran, wie eng die Inseln schon im Mittelalter in die Macht- und Handelsräume der Ostsee eingebunden waren. Kuressaare selbst ist heute ein angenehmer Kur- und Urlaubsort mit Holzhäusern, Villen, Restaurants und zahlreichen Wellnesshotels.

Ein Regentag ließ sich deshalb sehr sinnvoll in einem Hotel-Spa verbringen. Nach mehreren Wandertagen war das eine ausgesprochen angenehme Form, schlechtes Wetter auszusitzen. Auch das gehört für mich zu einer Reise ohne starren Plan: Nicht jeder Tag muss gegen Wind und Wetter „durchgezogen“ werden. Manchmal ist die beste seemännische Entscheidung schlicht, in die Therme zu gehen.

Überhaupt fiel uns in Estland auf, wie gut viele Häfen und öffentliche Einrichtungen ausgestattet sind. Die Sanitäranlagen waren oft hervorragend, die Marinas sauber und modern, und an vielen Küstenorten standen frei zugängliche Sportanlagen. Dazu kam eine Gastronomie, die mit dem alten Klischee einer rein deftigen baltischen Küche wenig zu tun hat. Nach dem Segeln gehört gutes Essen für mich ohnehin zu einem gelungenen Törn; in Kuressaare hatten wir mehrfach Gelegenheit, diese Theorie zu überprüfen.

Von Saaremaa ging es weiter Richtung Riga. Aber natürlich nicht direkt. Vorher wartete noch eine Insel, die schon beim ersten Besuch 2024 einen bleibenden Eindruck hinterlassen hatte: Ruhnu.

Ruhnu – eine Zeitkapsel mitten im Golf von Riga

Ruhnu ist nur knapp zwölf Quadratkilometer groß und liegt mitten im Golf von Riga, deutlich näher an der lettischen Küste als am estnischen Festland. Rund sechzig Menschen leben ganzjährig auf der Insel; im Sommer wird es voller, ohne dass Ruhnu jemals wirklich belebt wirkt. Ich kannte die Insel bereits von 2024 und war gerade deshalb gespannt, wie sie sich beim zweiten Besuch anfühlen würde.

Ruhnu ist schwer mit einem einzigen Wort zu beschreiben. „Schön“ wäre zu wenig. Die Insel wirkt entrückt, fast aus der Zeit gefallen. Das hat viel mit ihrer Geschichte zu tun. Über Jahrhunderte lebten hier überwiegend schwedischsprachige Küstenbewohner. 1944 verließen die meisten von ihnen ihre Heimat und flohen nach Schweden. Eine Inselkultur, die über Generationen gewachsen war, verschwand damit innerhalb kurzer Zeit. Während der sowjetischen Zeit lag Ruhnu zudem in einem stark kontrollierten Grenzraum. Vieles wurde dadurch weniger verändert als andernorts – die Insel wurde tatsächlich zu einer Art Zeitkapsel.

Das kleine Museum erzählt diese Geschichte ohne große Inszenierung. Werkzeuge, Haushaltsgegenstände, Fotografien und Dokumente vermitteln den Alltag der früheren Bewohner. Manche Exponate reichen erstaunlich weit zurück: Dazu gehören etwa mehrere Jahrtausende alte Werkzeuge früher Robbenjäger, eine Wetterfahne aus dem 17. Jahrhundert und eine von Inselbewohnern gefertigte Robbenflinte. Gerade diese Mischung aus Alltagsgegenständen und sehr alten Funden macht deutlich, wie lange Menschen auf diesem kleinen Fleck in der Ostsee gelebt haben.

Besonders eindrucksvoll ist der Korsi-Hof, eine nahezu vollständig erhaltene bäuerliche Hofanlage. Das große Langhaus ist rund 43 Meter lang und acht Meter breit; dendrochronologische Untersuchungen datieren seinen nördlichen Teil auf das Jahr 1686. Scheunen, Speicher, Ställe, Keller und andere Nebengebäude zeigen deshalb nicht nur ein einzelnes historisches Haus, sondern eine ganze Lebenswelt. Gerade diese Vollständigkeit macht den Hof so eindrucksvoll: Wohnen, Arbeiten und Vorratshaltung lassen sich noch als zusammenhängendes System verstehen.

Dazu kommt die kleine St.-Magdalenen-Kirche. Ihr Bau begann 1643; sie gilt als das älteste erhaltene Holzgebäude Estlands. Nach der Flucht der schwedischsprachigen Inselbewohner 1944 geriet sie für Jahrzehnte aus ihrem ursprünglichen Zusammenhang und wurde erst 1999 erneut geweiht. Wenn man heute in dieser Kirche steht und weiß, dass die Menschen, die sie über Jahrhunderte besuchten, ihre Heimat fast geschlossen verlassen mussten, wirkt die Geschichte Ruhnus plötzlich sehr persönlich.



Die historische Holzkirche auf Ruhnu – ein stilles Zeugnis der besonderen Geschichte der Insel.

Der Ruhnu-Bär

Zum Glück besitzt die Insel auch Geschichten, die weniger bedrückend sind. Eine davon klingt beinahe erfunden. 2006 tauchte plötzlich ein Braunbär auf Ruhnu auf – vermutlich war er über das Eis aus Richtung der lettischen Küste auf die Insel gelangt. Für eine kleine Inselgemeinschaft war ein ausgewachsener Braunbär allerdings kein besonders unkomplizierter Sommergast. Es begann eine große Suchaktion, das Tier verschwand immer wieder im Wald und beschäftigte Behörden und Medien über Wochen.

Schließlich wurde der Bär eingefangen und aufs Festland zurückgebracht. Damit hätte die Geschichte enden können. Tat sie aber nicht. Als Erinnerung bekam die Insel anschließend einen riesigen Schokoladenbären geschenkt. Der war deutlich pflegeleichter als sein lebendes Vorbild – und irgendwann ebenfalls verschwunden. Allerdings nicht im Wald, sondern in den Mägen der Inselbewohner. Solche Geschichten passen zu Ruhnu. Sie nehmen der Insel nichts von ihrer historischen Tiefe, aber sie verhindern zuverlässig, dass daraus ein Freilichtmuseum mit zu viel Ehrfurcht wird.

Neben der Vega plötzlich wieder die Karibu

Im Hafen wartete diesmal noch eine zweite Überraschung. Neben der kleinen Hulda lag tatsächlich die SY Karibu, die 51-Fuß-Yacht, die Ende 2024 für rund sechs Wochen mein Zuhause gewesen war. Plötzlich lagen zwei völlig unterschiedliche Kapitel meiner letzten Segeljahre nebeneinander: auf der einen Seite ein großer Ocean Cruiser, mit dem ich bis zu den Kanaren gesegelt war, auf der anderen die 27-Fuß-Vega, mit der wir durch das Baltikum zogen.



Wiedersehen auf Ruhnu: die 51-Fuß-Yacht Karibu neben der kleinen Hulda – zwei Welten, derselbe Horizont.

Die ganze Atlantikgeschichte musste mir Ruhnu nicht noch einmal erzählen. Ein Blick auf die beiden Boote genügte. Beide konnten weit reisen, beide öffneten Horizonte – nur mit völlig unterschiedlichen Mitteln. Vielleicht gefällt mir gerade deshalb die Vega so gut. Nach Wochen auf einem großen Schiff merkt man umso deutlicher, wie wenig Boot man eigentlich braucht, um unterwegs zu sein.

Riga – mit Spinnaker und Motor-SUP in die Stadt

Von Ruhnu sollte es weiter nach Riga gehen. Der Wind hatte allerdings andere Vorstellungen. Südliche Winde machten den direkten Kurs zunächst unattraktiv, also wichen wir nach Skulte aus. Wie so oft auf diesem Törn wurde aus dem ungeplanten Zwischenstopp ein Glücksfall. Entlang der Küste und am Fluss fanden wir schöne Wanderwege, und wieder einmal bestätigte sich ein Muster, das sich durch den ganzen Sommer ziehen sollte: Der Hafen, den man nicht geplant hat, kann interessanter sein als das eigentliche Ziel.

Als der Wind schließlich drehte, ging es weiter. Die letzten sechs Seemeilen führte die Daugava flussaufwärts bis ins Zentrum von Riga – und tatsächlich konnten wir diesen Abschnitt unter Spinnaker segeln. Am 15. Juli lag die Vega mitten in der lettischen Hauptstadt. Diesmal wollten wir uns viel Zeit für diese Stadt nehmen.



Die letzten Meilen nach Riga unter Spinnaker – auf der Daugava bis hinein in die Stadt.



In Riga liegen wir im Hafen neben einem Wikingerschiff.

Riga ist die größte Stadt des Baltikums und über Jahrhunderte ein Handelszentrum zwischen Ost und West gewesen. Im Mittelalter gehörte sie zu den wichtigen Städten der Hanse; im 19. Jahrhundert entwickelte sie sich zu einer bedeutenden Industriestadt des Russischen Reiches. Diese Schichten liegen bis heute sichtbar übereinander: mittelalterliche Altstadt, große Steinbauten, Holzarchitektur, Jugendstil und Hafenanlagen. Gerade vom Wasser aus versteht man schnell, weshalb Riga an dieser Stelle entstanden ist. Die Daugava verband das Binnenland mit der Ostsee und damit mit einem Handelsraum, der weit über das Baltikum hinausreichte.

Für mich gehört Riga inzwischen zu den Städten, auf die ich mich schon während der Anreise freue. Das liegt nicht nur an der Architektur. Bereits 2024 hatte mich das Essen begeistert, und 2026 war es nicht anders.

Markthallen statt Bordkonserve

Ein fester Programmpunkt ist der Riga Central Market. Die fünf großen Hallen wurden aus Teilen ehemaliger Zeppelinhallen errichtet und in den 1920er-Jahren für den Markt umgebaut. Heute gehört der Markt mit seinen Hallen und Außenflächen zu den größten Lebensmittelmärkten Europas; das gesamte Marktareal umfasst heute mehr als 100.000 Quadratmeter und ist Teil des UNESCO- geschützten historischen Zentrums von Riga. Man findet dort Fleisch, Fisch, Käse, Gemüse, Backwaren, Gewürze und unzählige kleine Spezialitäten. Für uns war das weniger Kulturprogramm als kulinarische Expedition: hier probieren, dort etwas kaufen, weitergehen und wieder etwas entdecken.

Gerade auf einem kleinen Schiff gefällt mir dieser Wechsel. Einige Tage lebt man sehr einfach an Bord, dann liegt man plötzlich mitten in einer Großstadt und kann sich durch einen Markt essen, der gefühlt alles anbietet. Regionale Produkte, Räucherfisch, Roggenbrot, Beeren, Pilze, Milchprodukte und moderne baltische Küche machen sehr schnell deutlich, dass man dem Baltikum kulinarisch mit alten Vorurteilen nicht gerecht wird.

Natürlich musste Riga auch wieder vom Wasser aus erkundet werden. Mit dem Motor-SUP fuhr ich eine größere Runde entlang der Altstadt. Sobald man auf dem Fluss ist, verschwinden Autos und Straßenverkehr aus der Wahrnehmung, und die Stadt ordnet sich neu. Brücken, Uferpromenaden und die Silhouette der Altstadt werden zur eigentlichen Stadtansicht. Genau dafür liebe ich das SUP: Es verlängert die Reichweite der Vega weit über den Hafen hinaus.

Gute Häfen, wenig Gedränge

Je länger wir im Baltikum unterwegs waren, desto mehr überraschte mich die Infrastruktur. Besonders in Estland fanden wir eine dichte Kette moderner, sauberer Häfen mit guten Sanitäranlagen, häufig Sauna und oft kleinen Details, die man in deutlich teureren Segelrevieren vermisst. Dazu kamen vielerorts frei zugängliche Outdoor-Fitnessanlagen direkt an Strand oder Promenade – für mein Sail-&- Hike-Konzept fast schon verdächtig passend.

Gleichzeitig waren viele Orte selbst im Hochsommer erstaunlich ruhig. Natürlich ist das Baltikum längst kein touristischer Geheimtipp mehr, aber die Marinas wirkten selten überfüllt. Wer von deutschen, dänischen oder schwedischen Sommerhäfen gewohnt ist, dass Liegeplätze am Nachmittag knapp werden, erlebt die Küsten Estlands und Lettlands häufig entspannter.



Riga vom Wasser aus – Hafen, Brücke und Altstadt hinter den Masten.

Die Nähe zu Russland spielt bei der Wahrnehmung der Region heute zwangsläufig eine Rolle. Estland, Lettland und Litauen sind Mitglieder von EU und NATO, gleichzeitig prägt der Ukrainekrieg die Sicherheitslage im gesamten Ostseeraum. Für Reisende bedeutet das vor allem, aktuelle Hinweise und Sperrgebiete ernst zu nehmen. Unser Alltag vor Ort war dagegen ausgesprochen unkompliziert: Wir fühlten uns willkommen, konnten uns frei bewegen und kamen mit Englisch praktisch überall zurecht.

Genau darin lag für mich ein Teil des Reizes. Die Region ist hervorragend erschlossen, ohne an jeder Ecke wie ein überfülltes Feriengebiet zu wirken. Für Fahrtensegler, die gern an Land gehen, wandern, gut essen und trotzdem ruhige Häfen schätzen, ist das Baltikum ein ausgesprochen interessantes Revier.

Von Lettland nach Litauen – wenn der Wind die Route schreibt

Unser nächstes großes Ziel war Klaipėda. Zunächst allerdings erwies sich schon die Ausfahrt aus der Rigaer Bucht als schwieriger als gedacht. Nord- und Nordostwind zwangen uns, einen Versuch abzubrechen und Roja anzulaufen. Die Einfahrt bei gut zwei Metern Welle war trotz der geringen Hafengröße durchaus aufmerksamkeitsfördernd.

Auch Roja bestätigte anschließend die Regel dieses Törns: Ein ungeplanter Hafen kann eine sehr gute Idee sein. Entlang der Küste und am Flussufer fanden wir schöne Wege, und aus dem erzwungenen Zwischenstopp wurde wieder ein richtiger Reisetag. Genau solche Situationen sind für mich der Unterschied zwischen Überführen und Fahrtensegeln. Wer nur das nächste Ziel im Kopf hat, ärgert sich über den Wind. Wer Zeit hat, bekommt einen neuen Ort geschenkt.

Dann wurde das Wetterfenster passend und zugleich die Zeit etwas knapper. Vor uns lagen rund 180 Seemeilen bis Klaipėda. Wir legten ab und machten uns auf den langen Schlag. Trotz der Distanz verlief die Überfahrt über weite Strecken angenehm. Die Vega lief ruhig durch die Ostsee, Stunden wurden zu einem normalen Bordrhythmus, und irgendwann fühlten sich 180 Seemeilen nicht mehr wie eine besondere Strecke an, sondern einfach wie ein weiterer Tag auf See.

Klaipėda – Ankunft mitten im Seefest

Am Freitag, dem 24. Juli, erreichten wir nach gut 42 Stunden Klaipėda. Die litauische Küstenwache kontrollierte uns beim Einlaufen gründlich, ein Beamter kroch sogar in die Backskisten der Vega; nach einem aufklärenden Gespräch über unsere Reise waren wir jedoch offiziell und herzlich willkommen – und praktisch sofort mitten in einer Großveranstaltung.

Wir hatten genau die 67. Ausgabe des Jūros šventė erwischt, des großen Klaipėdaer Seefests. 2026 fand es vom 24. bis 26. Juli unter dem Motto „Kaip kine“ – „Wie im Film“ – statt. Hafen und Innenstadt verwandelten sich für drei Tage in eine maritime Festmeile mit Musik, Märkten, Paraden, historischen und traditionellen Schiffen und zahlreichen Veranstaltungen rund um die Seefahrt. Nach 180 Seemeilen Anfahrt die Leinen festzumachen und unmittelbar in dieses Treiben zu geraten, war ein ziemlich wirkungsvoller Kontrast zur Nachtfahrt auf See.



Jūros šventė in Klaipėda – maritime Feststimmung zwischen Traditionsschiff, Hafen und Stadt.

Klaipėda ist zugleich eine Stadt, an der sich die komplizierte Geschichte des Baltikums besonders gut ablesen lässt. Der deutsche Name Memel ist bis heute vielen aus der Nationalhymne vertraut. Stadt und Memelland gehörten über lange Zeit zu Preußen und später zum Deutschen Reich. Kurze Zeit war Memel sogar Hauptstadt von Preußen. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Gebiet abgetrennt und zunächst international verwaltet; 1923 übernahm Litauen die Kontrolle. 1939 wurde die Region wieder in das Deutsche Reich eingegliedert, 1945 wurde die Region Teil einer Sowjetrepublik.

Um die aktuelle Sorge der baltischen Staaten vor einer russischen Okkupation besser verstehen zu können, lohnt ein Blick in die Vergangenheit. Die letzten 100 Jahre waren für die Menschen in dieser Region von schrecklichen Erfahrungen geprägt. Noch lange nach dem offiziellen Ende des Ersten Weltkriegs wurde im Baltikum unter Beteiligung sogenannter Freikorps erbittert gekämpft. Autoren wie Ernst von Salomon haben darüber umfangreich Zeugnis abgelegt.

Gerade für mich war dieser Übergang spannend. Man segelt in eine moderne litauische Hafenstadt ein, stößt aber überall auf Namen und Spuren, die aus einem ganz anderen politischen und kulturellen Ostseeraum stammen. Die Geschichte ist hier nicht abstrakt; sie liegt direkt am Steg.

Die Kurische Nehrung – zwischen Ostsee, Haff und Grenze

Am 28. Juli legten wir in Klaipėda ab. Vor uns lagen nur etwa 26 Seemeilen bis Nida, doch der Wind war der stärkste des gesamten Törns. Die Kurische Nehrung schirmte das Haff weitgehend gegen den Seegang ab, sodass wir trotz Sturmfock erstaunlich schnell und vergleichsweise komfortabel segeln konnten.

Die Kurische Nehrung ist eine der außergewöhnlichsten Landschaften der Ostsee: ein rund 98 Kilometer langer, stellenweise nur wenige hundert Meter breiter Sandstreifen zwischen Ostsee und Kurischem Haff. Etwa die Hälfte gehört zu Litauen, der südliche Teil zur russischen Oblast Kaliningrad, dem ehemaligen Königsberg. Seit 2000 steht die Nehrung als grenzüberschreitende Kulturlandschaft auf der UNESCO-Welterbeliste.



Starkwind auf dem Kurischen Haff – die Dünen in Sicht und ordentlich Druck auf dem Wasser.

Dass sie eine Kulturlandschaft ist, sieht man ihr nicht sofort an. Dünen, Kiefernwälder und endlose Strände wirken zunächst vollkommen natürlich. Tatsächlich ist die heutige Landschaft stark vom Menschen geprägt. Intensive Abholzung im 17. und 18. Jahrhundert setzte die Dünen in Bewegung; ganze Siedlungen wurden bedroht oder vom Sand verschüttet. Seit dem 19. Jahrhundert versuchten die Bewohner mit Aufforstung und Dünenbefestigung, die Landschaft zu stabilisieren. Die scheinbar wilde Nehrung ist damit auch das Ergebnis jahrzehntelanger Pflege.

Für uns war sie ein ideales Wandergebiet. Vom Boot aus sieht man vor allem die schmale Linie zwischen Haff und Ostsee. Erst zu Fuß erschließt sich die Dimension: lange Wege durch Wald, steile Sandhänge, Dünenkämme und immer wieder der Wechsel zwischen zwei völlig unterschiedlichen Wasserseiten.



Die Dünen der Kurischen Nehrung – Sandlandschaft zwischen Haff und Ostsee.

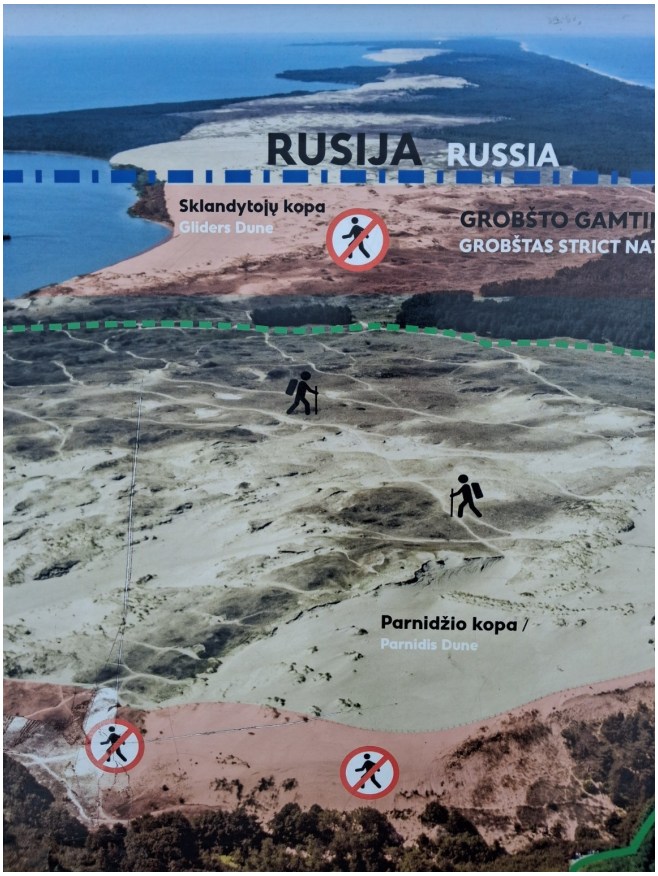
Nida – südlichster Punkt der Reise

Mit Nida erreichten wir den südlichsten Punkt unseres Törns. Nur wenige Kilometer weiter verläuft die Grenze zur russischen Oblast Kaliningrad quer über die Nehrung. Das erzeugt einen eigentümlichen Kontrast. Nida ist ein gepflegter litauischer Ferienort mit Restaurants, Segelbooten und Wanderern – und zugleich liegt eine der politisch und militärisch sensibelsten Regionen Europas praktisch in Sichtweite.

Eine Wanderung führte uns bis in Grenznähe. Auch mit dem SUP wollte ich die Landschaft vom Wasser aus sehen und fuhr in Richtung des südlichen Abschnitts. Die Unternehmung endete mit einer kurzen Begegnung mit einer Patrouille der russischen Küstenwache. Die Botschaft war freundlich, aber eindeutig: zurück Richtung Nida. Damit war der Ausflug beendet und zugleich sehr anschaulich geklärt, wo an diesem Tag die Grenze meines Erkundungsdrangs lag.

Besonders in Erinnerung blieb eine Nacht vor Anker vor der großen Düne. Am Abend wurde es vollkommen still. Die Sonne verschwand hinter der Landschaft, am Morgen kam das Licht über dem Haff zurück. In solchen Momenten reduziert sich eine Reise auf sehr wenig: ein kleines Boot, Sand, Wald und Wasser. Gleichzeitig weiß man, dass diese Landschaft über Jahrhunderte von Deutschen, Litauern, Kuren und später Sowjetbürgern bewohnt und geprägt wurde. Heute verläuft mitten hindurch eine EU- und NATO-Außengrenze.

Auf dem Rückweg machten wir Halt in Juodkrantė, dem früheren Schwarzort. Dort liegt man an einem langen Steg, bei passendem Wind gut geschützt und angenehm unkompliziert. Natürlich musste auch hier eine Wanderung folgen. Ziel war der Hexenberg, ein Skulpturenpark mit Figuren aus litauischer Mythologie und Volksüberlieferung. Zwischen Bäumen tauchen Hexen, Teufel und Sagengestalten auf. Nach Tagen voller politischer Grenzen, Kriegsgeschichte und moderner Navigation war diese sehr eigene Form baltischer Mythologie eine willkommene Abwechslung.



Nur wenige Kilometer südlich von Nida beginnt Russland – auf der Kurischen Nehrung wird Geografie unmittelbar.



Der Hexenberg bei Schwarzort – baltische Sagenwelt und Volkskunst zwischen den Kiefern.

Geschichte unter und neben dem Kiel

Je weiter wir nach Süden kamen, desto stärker wurde mir bewusst, wie eng ein heutiger Sommertörn auf der Ostsee mit der Geschichte derselben Gewässer verbunden ist. 90 oder 180 Seemeilen sind für uns sportliche, aber normale Etappen. Für Menschen, die 1944 und 1945 aus Estland, Ostpreußen oder anderen Teilen des östlichen Ostseeraums flohen, waren ähnliche Strecken eine Frage von Leben und Tod.

Im Spätsommer und Herbst 1944 flohen Zehntausende Menschen aus Estland über die Ostsee, viele in kleinen Fischer- und Segelbooten Richtung Schweden oder Finnland. Ruhnu ist ein besonders anschauliches Beispiel, weil ein großer Teil der schwedischsprachigen Inselbevölkerung damals seine Heimat verließ. Was für uns heute ein kurzer Schlag über offenes Wasser ist, wurde für Familien in überfüllten Booten bei Herbstwetter zu einer lebensgefährlichen Flucht.

Wenn man selbst nachts im Cockpit sitzt, verändert dieses Wissen die Wahrnehmung. Hiiumaa ist dann nicht nur Wandergebiet, Ruhnu nicht nur eine skurrile Insel und die Ostsee nicht nur ein schönes Segelrevier. Dieselbe Landschaft hatte für frühere Generationen eine völlig andere Bedeutung.

Die Wilhelm Gustloff

Im Litauischen Meeresmuseum auf Smiltynė begegnet man auch einem der dunkelsten Kapitel der Ostseegeschichte: dem Untergang der Wilhelm Gustloff am 30. Januar 1945. Das ehemalige KdF-Schiff wurde in der letzten Kriegsphase zur Evakuierung aus dem Osten eingesetzt. Auf seiner letzten Fahrt von Gotenhafen, dem heutigen Gdynia, befanden sich mehr als 10.000 Menschen an Bord, überwiegend Frauen und Kinder.

Das sowjetische U-Boot S-13 torpedierte das Schiff in der Ostsee. Drei Torpedos trafen, die Wilhelm Gustloff sank in kurzer Zeit. Die genaue Opferzahl lässt sich bis heute nicht zweifelsfrei bestimmen; meist wird von mehr als 9.000 Toten ausgegangen. Damit gehört der Untergang zu den verlustreichsten Schiffskatastrophen der Geschichte. Zum Vergleich: Beim Untergang der Titanic starben rund 1.500 Menschen.

Die Erinnerung an das Ereignis entwickelte sich sehr unterschiedlich. In Deutschland steht meist die zivile Katastrophe im Mittelpunkt. In der Sowjetunion wurde der Kommandant der S-13, Alexander Marinesko, als erfolgreichster U-Boot-Kommandant gefeiert und später als Held der Sowjetunion ausgezeichnet. Gerade dieser Gegensatz zeigt, wie verschieden dasselbe Ereignis in nationalen Erinnerungskulturen erscheinen kann.

Für mich war die Wilhelm Gustloff deshalb nicht einfach eine weitere historische Information im Museum. Auf einem Segeltörn entlang der ehemaligen ostpreußischen Küsten verändert sich die Distanz. Orte, die man aus Geschichtsbüchern kennt, liegen plötzlich am eigenen Kurs.

Navigation im Schatten von Königsberg

Geschichte und Gegenwart berührten sich auf der Kurischen Nehrung auch ganz praktisch. Unser GPS arbeitete zeitweise nicht zuverlässig. Das war kein Defekt der Vega. Im Ostseeraum sind seit einigen Jahren massive Störungen satellitengestützter Navigation dokumentiert. Litauische Sicherheits- und Regulierungsbehörden führen einen wesentlichen Teil der Störungen auf elektronische Kampfführung aus dem Gebiet Kaliningrad zurück; Messungen im südöstlichen Ostseeraum haben starke Störquellen dort lokalisiert. Russland hat entsprechende westliche Vorwürfe wiederholt zurückgewiesen.

Für die Seefahrt sind zwei Effekte wichtig: Jamming überlagert die Satellitensignale, Spoofing erzeugt falsche Positionsdaten. Gerade Letzteres ist unangenehm, weil das Gerät nicht einfach ausfällt, sondern unter Umständen eine plausible, aber falsche Position anzeigt.

Für uns blieb die Situation beherrschbar. Das Fahrwasser im Kurischen Haff ist gut betonnt. Karte, Kompass, Sichtnavigation und ein wenig klassische Seemannschaft funktionieren auch dann, wenn der Plotter plötzlich Unsinn erzählt.

Schattenflotte – zwischen Schlagwort und realem Risiko

Ein weiteres Thema, das während des Törns immer wieder auftauchte, war die sogenannte russische Schattenflotte. Der Begriff wird für Schiffe verwendet, die unter anderem russisches Öl transportieren und Sanktionen oder Preisobergrenzen umgehen sollen. Die EU hat inzwischen Hunderte solcher Schiffe mit Maßnahmen belegt. Häufig handelt es sich um ältere Tanker unter Drittstaatenflaggen mit komplexen Eigentumsstrukturen und teilweise schwer überschaubaren Versicherungs- und Betreiberverhältnissen.

Für einen kleinen Segler ist die politische Einordnung zunächst zweitrangig. Relevant ist, dass auf der Ostsee sehr große Schiffe unterwegs sind und man sich nie ausschließlich auf AIS verlassen sollte. Kurz vor Klaipėda hatten wir nachts eine Situation, die uns noch eine Weile beschäftigte. Über längere Zeit sahen wir die Positionslichter eines größeren Schiffes. Als wir näher kamen, gingen die Lichter aus. Was dahintersteckte, wissen wir bis heute nicht – und genau deshalb taugt diese Beobachtung nicht als Beweis für irgendeine Theorie. Sie war lediglich eine gute Erinnerung daran, Ausguck zu halten und nicht jedes Ziel auf dem Bildschirm für die vollständige Wirklichkeit zu halten.

Andere Segler erzählten uns Geschichten über angebliche Zwischenfälle mit russischen Marineeinheiten, Geldforderungen oder provozierte Grenzverletzungen. Belastbare Belege konnte dafür niemand nennen. Das Seegebiet um Kaliningrad ist militärisch sensibel, es gibt Übungen und Sperrgebiete, und die aktuelle Lage verlangt Aufmerksamkeit. Mehr muss man daraus nicht machen. Abstand halten, Sperrgebiete respektieren, aktuelle Seekarten und Warnungen beachten und weder GPS noch AIS blind vertrauen.

Die Ostsee als Unterwasserarchiv

Unter dem Kiel liegt noch eine weitere Ebene dieser Geschichte. Die Ostsee war seit der Wikingerzeit ein großer Verkehrs- und Handelsraum. Später verbanden die Routen der Hanse Lübeck, Visby, Riga, Tallinn, Danzig und viele andere Städte. Pelze, Wachs, Holz, Getreide, Salz und Hering wurden über dieselben Gewässer transportiert, die wir heute mit GPS, Wetter-App und Autopilot befahren.

Viele Schiffe erreichten ihr Ziel nie. In der Ostsee liegen Tausende bekannte Wracks aus nahezu allen Epochen der Seefahrt. Das kalte Brackwasser konserviert insbesondere hölzerne Schiffe teilweise außergewöhnlich gut. Dadurch ist der Meeresgrund ein riesiges historisches Archiv, dessen Bestand bis heute nicht vollständig bekannt ist.

Allerdings besteht dieses Archiv nicht nur aus archäologisch interessanten Schiffen. Wracks aus den Weltkriegen können noch Treibstoff und Schadstoffe enthalten. Dazu kommen Minen und versenkte Munition. Allein in deutschen Nord- und Ostseegewässern lagern nach offiziellen Schätzungen gewaltige Mengen alter Kampfmittel. Für eine normale Fahrtenyacht ist die Wahrscheinlichkeit eines unmittelbaren Kontakts gering, trotzdem gehören Sperrgebiete, Warnungen und Hinweise in der Seekarte ernst genommen – vor allem beim Ankern.

Wie unangenehm selbst ein harmloserer historischer Fund sein kann, habe ich bereits erlebt: Wenn sich der Anker in einem Wrack verhakt und nach langem Kampf plötzlich alte Schiffsteile mit nach oben kommen, bekommt das Wort „Unterwasserarchiv“ eine unerwartet praktische Bedeutung.

Gerade diese Mischung fasziniert mich an der Ostsee. An Land stehen mittelalterliche Mauern, Hansestädte und alte Kirchen. Unter dem Boot liegen Handelswege, Wracks und die Spuren der Kriege des 20. Jahrhunderts. Man sieht beim Segeln nichts davon – und weiß doch, dass all diese Geschichten unter dem Kiel weiterlaufen.

Vielleicht ist das eine der schönsten Seiten des Fahrtensegelns: Man reist nicht nur durch einen geografischen Raum, sondern durch Zeit.

Ein Ostseeraum, viele Geschichten

Nach mehreren Wochen wurde für mich immer deutlicher, wie eng die einzelnen Stationen miteinander verbunden sind. Visby, Riga und Klaipėda waren keine isolierten Städte, sondern lagen über Jahrhunderte in gemeinsamen Handelsräumen. Deutsche Kaufleute prägten viele Städte des Baltikums, schwedischsprachige Küstenbewohner lebten auf Inseln wie Ruhnu und in Teilen Westestlands, später gehörten große Gebiete zum Russischen Reich. Nach dem Ersten Weltkrieg entstanden neue staatliche Grenzen, der Zweite Weltkrieg verschob sie erneut, und auf Besatzung, Flucht und Vertreibung folgten Jahrzehnte sowjetischer Herrschaft in Estland, Lettland und Litauen.

Heute gehören alle drei Staaten zur Europäischen Union und zur NATO. Das ist eine grundlegend andere politische Ordnung als noch vor wenigen Jahrzehnten, aber die älteren Schichten verschwinden deshalb nicht. Sie stehen in Ortsnamen, Burgen und Kirchen, in den Geschichten von Familien und in Museen – und manchmal auch in einem alten deutschen Gebäude am Hafen.

Genau deshalb empfand ich das Baltikum nicht als „fremden Osten“, sondern als einen sehr europäischen Raum, dessen Geschichte mit Schweden und Deutschland eng verflochten ist. Auf der Seekarte liegen zwischen den Häfen nur einige Dutzend oder hundert Seemeilen. An Land können zwischen zwei Orten mehrere Jahrhunderte Geschichte liegen.

Auf nach Gotland – zurück nach Visby

Nach unserem Aufenthalt auf der Kurischen Nehrung warteten wir in der Marina des Smiltynė-Yachtclubs auf den passenden Wind für die Überfahrt nach Gotland. Smiltynė war dafür ein guter Ausgangspunkt. Das Litauische Meeresmuseum liegt in einer ehemaligen preußischen Festungsanlage und verbindet maritime Ausstellung, Naturkunde und Militärgeschichte – eine Kombination, die kaum besser zu dieser Küste passen könnte. Auch außerhalb des Museums erinnern Gebäude und alte Ortsnamen an die deutsche Vergangenheit des Memellandes. Das ehemalige Kurhaus von Sandkrug ist nur eines jener Bauwerke, an denen sich noch etwas von der Zeit ablesen lässt, als dieser Küstenabschnitt Teil einer ostpreußischen Bade- und Kulturlandschaft war.

Dann kam endlich der passende Wind. Vor uns lagen rund 140 Seemeilen offene Ostsee bis zur Südspitze Gotlands. Die Überfahrt dauerte 29 Stunden. In Burgsvik liefen wir zum Ausruhen ein, am nächsten Morgen ging es weiter: achterlicher Wind, Spinnaker und noch einmal 46 Seemeilen bis Visby. Nach zwölf Stunden tauchte die mittelalterliche Stadt vor uns auf. Am 4. August machten wir fest – pünktlich zur Mittelalterwoche.

Visby – die Stadt, zu der ich immer wieder zurückkehre

Visby ist für mich längst mehr als ein Reiseziel. Ich war inzwischen fast jedes Jahr dort, besonders häufig während der Medeltidsveckan. Irgendwann verändert sich dadurch die Wahrnehmung einer Stadt. Man kennt die Gassen, bestimmte Restaurants und die Wege innerhalb der Mauer; man weiß, wo morgens noch Ruhe herrscht und wo am Abend Musik beginnt. Trotzdem entdeckt man bei jedem Besuch etwas Neues.

Vielleicht passt Visby gerade deshalb so gut zu einem wiederkehrenden Ostseetörn. Es ist vertraut, ohne langweilig zu werden.

Die Stadt gehört seit 1995 zum UNESCO-Welterbe und besitzt eine 3,4 Kilometer lange, außergewöhnlich gut erhaltene Stadtmauer. Mehr als 200 mittelalterliche Lager- und Kaufmannshäuser zeugen von der Zeit, als Visby zu den wichtigsten Handelszentren Nordeuropas gehörte. Seine Lage mitten in der Ostsee machte Gotland zum natürlichen Knotenpunkt zwischen Skandinavien, dem Baltikum, Russland und dem europäischen Festland.

Für einen Segler kommt noch etwas hinzu: Visby ist eine Stadt, die man vom Wasser aus erreicht. Nach vielen Stunden auf See zeichnet sich zuerst Gotland am Horizont ab, später die Silhouette der Mauer und Türme. Man hat fast 200 Seemeilen seit Klaipėda zurückgelegt, macht die Leinen fest, geht durch ein Stadttor – und steht wenige Minuten später in einer Welt, die sich anfühlt, als lägen zwischen Hafen und Altstadt mehrere Jahrhunderte.

Eine Stadt voller Kirchenruinen

Im mittelalterlichen Visby standen innerhalb der Stadtmauer 15 Kirchen, zwei weitere außerhalb. Viele wurden nach der Reformation aufgegeben und verfielen; erhalten blieben ihre Mauern und Türme als Ruinen. Nur der Dom St. Maria wird bis heute regulär genutzt.

Gerade diese Ruinen machen für mich einen großen Teil der Atmosphäre Visbys aus. Es sind keine rekonstruierten Kulissen. Gotische Bögen enden im offenen Himmel, Fensteröffnungen rahmen Wolken und Sterne, und zwischen den Mauern wächst Gras. Die Vergangenheit wirkt nicht museal abgeschlossen, sondern wie ein selbstverständlicher Teil der heutigen Stadt.

Während der Mittelalterwoche werden viele dieser Orte wieder zu Bühnen und Versammlungsräumen. 2026 fand das Festival vom 2. bis 9. August statt; über 40 Spielstätten und mehr als 800 Programmpunkte verteilten sich über Visby und andere Teile Gotlands. Märkte, Handwerker, Musik, Vorträge, Theater, historische Lager und Ritterturniere gehören dazu. Doch die eigentliche Wirkung entsteht nicht an einem einzelnen Festivalgelände, sondern dadurch, dass sich die gesamte Stadt verändert.

Menschen in historischen Gewändern laufen durch die Gassen, Musiker spielen auf kleinen Plätzen, Lager entstehen vor der Stadtmauer, Händler und Handwerker beleben die Straßen. Man kann morgens zum Bäcker gehen und dabei an Rittern, Mönchen, Händlern und Wikingern vorbeilaufen, ohne dass jemand darüber besonders erstaunt wäre.

Und tatsächlich trafen wir in Visby einige der „Wikinger“ wieder, mit denen wir Wochen zuvor auf Birka am Lagerfeuer gesessen hatten. Damit schloss sich eine kleine Klammer unserer Reise. Was auf dem Mälaren wie eine zufällige Begegnung begonnen hatte, tauchte am anderen Ende des Törns wieder auf.

Musik unter offenem Himmel

Meine Lieblingsmomente beginnen meist am Abend. Wenn die Sonne tief steht, färbt sich der Kalkstein warm, und in den Ruinen beginnen Konzerte oder Feuer- und Artistikshows. Wo früher ein Kirchendach den Raum überspannte, sieht man heute den Himmel. Musik wird von den alten Mauern zurückgeworfen, über den gotischen Bögen stehen Sterne.







Impressionen aus Visby.

Gerade nach einer langen Überfahrt ist dieser Kontrast schwer zu übertreffen. Tagsüber sitzt man stundenlang im Cockpit, beschäftigt sich mit Wind, Kurs und Segeln; am Abend sitzt man in einer jahrhundertealten Kirchenruine mitten in einer lebendigen Stadt. Das ist genau die Mischung, die ich auf solchen Reisen suche.

Manchmal ist der stärkste Moment nicht einmal die Veranstaltung selbst, sondern die Ruhe danach. Wenn die Musik endet, die Fackeln weniger werden und man noch ein paar Minuten sitzen bleibt, wirken die Ruinen fast wieder so, wie sie außerhalb der Festivalwoche sein müssen: still, offen und gleichzeitig voller Geschichte.

Visby und die Hanse

Bei aller Mittelalterromantik kann man leicht vergessen, dass Visby ursprünglich keine Kulisse für Ritter und Gaukler war, sondern eine wirtschaftlich außerordentlich bedeutende Handelsstadt. Kaufleute aus Gotland, dem deutschen Raum, Livland, Russland und Skandinavien trafen hier zusammen. Der Vertrag von Artlenburg von 1161 zwischen Gotland und Heinrich dem Löwen gilt als ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu jenen Handelsbeziehungen, aus denen später die Hanse hervorging. Im 13. Jahrhundert existierten in Visby sogar getrennte gotländische und deutsche Stadtvertretungen.

Die großen Lager- und Kaufmannshäuser erinnern an diesen Wohlstand. Im 14. Jahrhundert verlor Visby zunehmend an wirtschaftlicher Bedeutung; 1361 eroberte der dänische König Waldemar Atterdag Gotland, vor den Mauern kam es zu einer verlustreichen Schlacht. Gerade der spätere Bedeutungsverlust trug paradoxerweise dazu bei, dass die mittelalterliche Struktur der Stadt nicht vollständig überbaut wurde.

So verbindet Visby vieles, was diesen Törn geprägt hat: Hanse und Ostseehandel, schwedische Geschichte, Reisen zwischen West und Ost, mittelalterliche Spuren und eine Gegenwart, in der Menschen all das mit erstaunlich viel Lebensfreude wieder aufgreifen.

Der letzte große Schlag – und zurück in den Schärengarten

Am 9. August mussten wir Visby schließlich verlassen. Der Rückweg zum schwedischen Festland wurde noch einmal zu einer echten Belastungsprobe. Starker Südwestwind zwang uns auf dem Weg nach Västervik hart an den Wind. Die See war hoch, Wellen liefen immer wieder über die Vega und bis ins Cockpit. Zum ersten Mal auf diesem Törn hatten wir sogar einen Wassereinbruch.



Der letzte große Schlag zurück nach Schweden – Sonne, See und eine Vega, die sich durch die Welle arbeitet.

Dramatischer, als es war, möchte ich das nicht darstellen. Aber nach vielen langen und vergleichsweise angenehmen Etappen erinnerte uns dieser Schlag sehr deutlich daran, dass auch ein robustes Boot Grenzen hat – und dass kleine Undichtigkeiten bei viel Wasser an Deck plötzlich eine andere Bedeutung bekommen. Rund elf Stunden später liefen wir sicher in Västervik ein.

Dort warteten Freunde mit einem opulenten Dinner. Nach fast zwei Monaten unterwegs hätte der Übergang kaum besser sein können: morgens noch hartes Kreuzen und Wasser über Deck, abends gutes Essen mit Freunden an Land. Genau das ist Fahrtensegeln.

Einige Tage blieben noch, und die verbrachten wir dort, wo der Sommer begonnen hatte: im Archipel vor Loftahammar. Nun war Zeit für kleinere Reparaturen und all jene Arbeiten, die sich auf einem langen Törn ansammeln. Nach Wochen mit neuen Häfen, offenen Querungen und ständig wechselnden Eindrücken fühlte sich der vertraute Schärengarten beinahe wie Heimkommen an. Ebenso blieb Zeit für Baden, Ankern, Wandern, Sauna, gutes Essen und lange Abende draußen. Es musste nichts mehr erreicht werden. Die große Runde war gefahren, und gerade deshalb konnten die letzten Tage wieder ganz klein werden.

Damit schloss sich der Kreis der Reise. Nur die Vega war noch nicht ganz fertig mit mir. Nach 1.400 Seemeilen drängte sich die Frage geradezu auf, was dieses kleine Boot auf einem solchen Törn besonders gut kann – und was ich für die nächsten Reisen verändern möchte.

Was bleibt nach 1.400 Seemeilen? Die Vega.

Für Leser der Vega-Klassenvereinigung muss ich nicht erklären, dass unsere Boote klein sind. 27 Fuß waren schon in den 1970er-Jahren keine Großyacht und wirken neben heutigen Fahrtenbooten erst recht bescheiden. Eine moderne Yacht ähnlicher Länge bietet meist mehr Innenraum, breitere Kojen, mehr Stehhöhe und ein ganz anderes Komfortniveau. Gerade deshalb lohnt sich die Frage, warum man mehr als fünfzig Jahre nach dem Entwurf noch mit einer Vega weit reisen möchte.

Meine Antwort hat sich auf diesem Törn eher bestätigt als verändert: Die Vega ist ein außergewöhnlich gutes Werkzeug zum Reisen.

Sie wurde für die Ostsee und besonders für die Welt der Schären entworfen. Ihre Form unterscheidet sich deutlich von vielen modernen, stark auf Innenvolumen optimierten Serienyachten. Die Vega ist schlank, vergleichsweise niedrig und wirkt neben manchen heutigen 27-Fuß-Booten fast filigran. Im Vega-Handbuch wird als gestalterische Inspiration auf die schlanken Linien schwedischer Schärenkreuzer verwiesen, die ihrerseits in einer Bootsbautradition der Wikinger-Langboote stehen. Ob man die oft gezogene Linie bis zu den Wikingerschiffen streng konstruktionsgeschichtlich verstehen will, sei dahingestellt. Optisch passt die Idee: Die Vega wirkt lang, schmal und auf Fahrt durchs Wasser gezeichnet – nicht auf maximalen Wohnraum im Hafen.

Dabei täuscht die elegante Erscheinung über die massive Konstruktion hinweg. Der lange, fest in den Rumpf integrierte Kiel, die einfache Struktur und die großzügig dimensionierte GFK-Konstruktion stammen aus einer Zeit, in der Gewichtseinsparung nicht die oberste Priorität war. Das Ergebnis ist ein nahezu unverwüstlicher Panzer auf dem Wasser.

Die Reisen der Berserk und der St Brendan sind extreme Beispiele dafür. Für mich muss die Vega deshalb nicht in die Antarktis, um ihren Wert zu beweisen. Es reicht völlig, wenn sie nach zwanzig Stunden offener Ostsee zuverlässig in Hiiumaa ankommt, 180 Seemeilen nach Klaipėda läuft, in den Schären durch enge Fahrwasser findet und anschließend einen unangenehmen Schlag von Visby nach Västervik wegsteckt.

Das eigentlich Beeindruckende ist nicht, dass einzelne Menschen mit einer Vega extreme Expeditionen geschafft haben. Es ist, dass Tausende dieser kleinen Boote seit Jahrzehnten ganz normale Segler zuverlässig auf ganz normale große Reisen bringen.

Mit wenig Boot viel Reise

Für mich steht die Vega deshalb vor allem für Fahrtensegeln mit überschaubarem Budget. Nicht weil billig automatisch gut wäre, sondern weil die Kosten eines Bootes darüber entscheiden, wie viel Freiheit daneben noch übrig bleibt.

Eine große, technisch aufwendige Yacht kann ein wunderbares Schiff sein. Sie bindet aber zwangsläufig mehr Geld, Wartung, Liegeplatz und Energie. Bei der Vega bleibt ein größerer Teil des Budgets für das eigentliche Reisen: Hafengebühren, Restaurants, Museen, Wanderungen, Ersatzteile unterwegs – oder schlicht für die Möglichkeit, zwei Monate statt zwei Wochen unterwegs zu sein.

Genau das hat sich auf diesem Törn wieder gezeigt. Das Ziel war nicht, möglichst viel Zeit auf der Yacht zu verbringen. Das Ziel war, mit der Yacht möglichst viel von der Welt zu erleben.

In Schweden werden solide Vegas noch immer für vergleichsweise überschaubare Beträge angeboten. Dazu kommt ein großer Markt für gebrauchte Teile, Ersatzteile und technische Lösungen. Vieles lässt sich selbst reparieren oder mit Standardkomponenten ersetzen. Für ein mehr als fünfzig Jahre altes Boot ist das ein erheblicher Vorteil. Man ist weniger von proprietären Systemen abhängig und kann unterwegs improvisieren.

Diese Einfachheit sollte man allerdings nicht mit Wartungsfreiheit verwechseln. Eine alte Vega fordert Aufmerksamkeit. Auf praktisch jedem längeren Törn geht etwas kaputt, verschleißt oder verlangt nach Nacharbeit. Wer mit einem solchen Boot weit reisen möchte, muss es kennen und bereit sein, selbst Hand anzulegen. Aber gerade diese Überschaubarkeit schafft Vertrauen. Wenn etwas nicht funktioniert, kann man häufig verstehen, warum.



Nach dem Törn ist vor dem Törn: Hulda an Land für Kontrolle, Pflege und die nächsten Arbeiten.

Mechanik, die man noch begreifen kann

Viele Vegas fahren bis heute mit älteren Volvo-Penta-Dieseln, darunter dem MD6, der in zahlreichen Booten über Jahrzehnte seinen Dienst getan hat. In meiner Vorstellung passt diese Motorengeneration hervorragend zum Schiff: wenig Elektronik, mechanische Pumpen, überschaubare Systeme. Der MD6 lässt sich sogar per Handkurbel starten – eine Eigenschaft aus

einer Zeit, in der ein leerer Bordakku nicht automatisch bedeutete, dass der Motor ebenfalls Feierabend hat. Moderne Motoren sind in vielen Punkten komfortabler und sauberer, aber an der alten Technik gefällt mir, dass ihre Funktion noch unmittelbar nachvollziehbar ist.

Bei niedriger Drehzahl liegt der Verbrauch meiner Vega ungefähr bei 0,6 Litern Diesel pro Stunde. Das macht lange Motorpassagen zwar nicht schöner, aber zumindest bezahlbar. Noch wichtiger ist mir, dass der Motor im Gesamtkonzept nicht die Hauptrolle spielt. Er soll zuverlässig anspringen, aus einem engen Hafen helfen und bei Flaute voranbringen. Das eigentliche Reisen übernimmt weiterhin der Wind.

Der dritte Pinnenpilot gibt auf

Dass alte und einfache Technik allein nicht alle Probleme löst, zeigte ausgerechnet ein modernes Bauteil. Auf diesem Törn verabschiedete sich bereits mein dritter Pinnenpilot. Bisher habe ich den Simrad TP10 eingesetzt. Simrad nennt ihn für Pinnenboote bis 32 Fuß; im Handel wird er mit bis zu 3.700 Kilogramm Verdrängung und 65 Kilogramm maximaler Schubkraft angegeben. Auf dem Papier ist das für eine Vega also keineswegs absurd. Meine praktische Erfahrung auf langen Reisen sieht allerdings weniger überzeugend aus.

Ich vermute, dass die Vega unter bestimmten Bedingungen einen relativ hohen Ruderdruck entwickeln kann und der kleine Pinnenpilot bei langen Einsätzen stärker belastet wird, als die reine Bootsgröße vermuten lässt. Das ist ausdrücklich meine persönliche Arbeitshypothese, kein konstruktiver Nachweis. Drei ausgefallene Geräte sind für mich trotzdem genug Feldversuch. Für weitere lange Törns werde ich auf einen deutlich leistungsfähigeren Pinnenpiloten wechseln.

Mindestens ebenso wichtig bleibt natürlich, das Boot sauber auszubalancieren. Ein Autopilot sollte nicht permanent gegen schlecht getrimmte Segel kämpfen müssen. Gerade auf einer kleinen Yacht sind Segeltrimm und Gewichtsverteilung oft die günstigsten „Upgrades“, die man bekommen kann.

Bewährtes Schiff, gezielte Verbesserungen

Aus der Vega möchte ich trotzdem kein Hightech-Projekt machen. Das würde für mich an ihrer eigentlichen Stärke vorbeigehen. Interessanter ist die Frage, welche Modernisierung unterwegs tatsächlich einen Unterschied macht.

Ein gutes Beispiel ist das Großsegel. Nach den Erfahrungen der letzten Reisen bekommt die Vega ein neues durchgelattetes Groß, etwas größer geschnitten, aber mit einer zusätzlichen Reffmöglichkeit weit oben im Segel. In diesem Sommer hatten wir häufig kräftige Winde. Das bisherige Groß besitzt nur eine Reffreihe und lässt sich deshalb bei zunehmendem Wind nur begrenzt verkleinern. Künftig möchte ich früher und deutlich stärker reffen können, ohne gleich auf ein anderes Segel wechseln zu müssen; im äußersten Fall soll die verbleibende Großsegelfläche nur noch sehr klein sein. Gerade auf langen Passagen ist diese Bandbreite ein echter Sicherheits- und Komfortgewinn.

Auch beim Spinnaker hat sich meine Sicht verändert. Durch das gemeinsame Segeln mit Marion, die viel Regattaerfahrung mitbringt, sind wir in diesem Sommer erstaunlich viele Meilen unter Spinnaker gefahren. Die Vega läuft bei passenden Bedingungen wunderschön damit. Entsprechend soll künftig ein größerer beziehungsweise besser auf das Boot abgestimmter Spinnaker an Bord kommen.

Moderne Energie auf einem alten Schiff

Bei der Elektrik bin ich deutlich weniger nostalgisch. Die Anlage meiner Vega ist inzwischen vollständig modernisiert. Herzstück ist eine 180-Ah-LiFePO4-Batterie mit Victron-Ladereglern. Ein schwenkbares 120-Watt-Solarmodul lässt sich möglichst gut zur Sonne ausrichten; bei längeren Aufenthalten vor Anker kann zusätzlich ein 200-Watt-Faltpanel am Mast hängen.

Damit lässt sich das Bordleben weitgehend autark organisieren. Ein 230-Volt-Wechselrichter versorgt bei Bedarf Laptop und kleinere Geräte, alle Lampen sind auf LED umgerüstet, Smartphones, Kameras und Tablets laden über schnelle USB-C-Anschlüsse. Selbst der Kühlschrank hat inzwischen eine kleine Beleuchtung mit Bewegungsmelder – technisch völlig entbehrlich und im dunklen Boot erstaunlich angenehm.

Der vielleicht größte Luxus kam in diesem Sommer allerdings nicht aus meinem eigenen Ausbau. Thomas brachte eine Akku-Espressomaschine mit. Während des Segelns ohne großen Aufwand einen vernünftigen Espresso zuzubereiten, ist auf 27 Fuß bereits verdächtig nah am Luxusyacht-Niveau. Eigentlich fehlt nur noch die Eiswürfelmaschine.

Genau diese Mischung gefällt mir: Die Grundlage bleibt ein einfaches, robustes Schiff aus einer anderen Zeit. Moderne Technik kommt dort hinzu, wo sie Reichweite, Sicherheit oder Lebensqualität wirklich verbessert. Man muss nicht alles erneuern, nur weil es alt ist. Aber man darf ein altes Boot sehr wohl so ausstatten, dass man heute gern und lange damit unterwegs ist.

Die Vega ist für mich weder schwimmende Ferienwohnung noch technisches Prestigeobjekt. Sie ist ein Reisewerkzeug: klein genug, dass das Boot nicht das ganze Leben bestimmt, robust genug für lange Törns und günstig genug, dass nach dem Kauf noch Geld für das eigentliche Abenteuer übrig bleibt.

Vielleicht ist das ihre zeitlose Qualität. Die Vega verlangt vergleichsweise wenig – und gibt dafür erstaunlich viel zurück.

Die Vega hat Zukunft

Auf dem Törn durch das Baltikum fiel mir etwas auf, das sehr gut zu diesem Gedanken passt. In nahezu jedem größeren Hafen lag irgendwo eine Albin Vega – manchmal gepflegt und beinahe original, manchmal sichtbar als praktisches Arbeits- und Reiseboot weitergebaut. Und immer waren es jüngere Segler aus Estland, Lettland oder Litauen, die eines dieser alten Boote aus Schweden übernommen hatten.

Das fand ich bemerkenswert. Man könnte erwarten, dass eine Yacht, deren Produktion Ende der 1970er-Jahre ausgelaufen ist, langsam aus den Häfen verschwindet. Stattdessen wechseln viele Vegas einfach die Generation und manchmal auch das Land. Ein Boot, das sich mit überschaubarem finanziellen Aufwand erwerben und in Eigenarbeit erhalten lässt, passt offenbar auch zu Menschen, die heute mit begrenztem Budget möglichst viel segeln wollen.

Vielleicht ist das sogar logischer, als es auf den ersten Blick wirkt. Junge Segler brauchen nicht zwingend eine Yacht mit riesigem Salon, elektrischem Toilettensystem und mehreren Displays am Steuerstand. Wer zunächst vor allem losfahren möchte, findet in der Vega ein Konzept, das erstaunlich aktuell geblieben ist: überschaubare Technik, bezahlbare Größe, gute Segeleigenschaften und eine Konstruktion, die lange Reisen nicht ausschließt.

Für uns in der Deutschen Vega-Klassenvereinigung ist dieser Generationswechsel besonders interessant. Die Vereinigung besteht seit 1973 und zählt heute mehr als 200 Mitglieder. Eigentlich ist „deutsch“ sogar etwas zu eng gefasst: Auch Vega-Segler aus Österreich, der Schweiz und Schweden gehören dazu, sodass die Gemeinschaft eher deutschsprachig als rein national ist. Sie ist nicht nur ein Ort für Klassenregeln und technische Fragen, sondern vor allem ein Netzwerk von Menschen, die ein sehr ähnliches Boot nutzen und vor allem erhalten.

Für mich ist diese Gemeinschaft längst ein Teil des Bootes geworden. Man tauscht Erfahrungen zu Elektrik, Getriebe, Decksanierung oder Segeln aus, hilft mit Teilen und Kontakten. Viel Wissen, das einzelne Eigner über Jahrzehnte gesammelt haben, bleibt dadurch erhalten und wandert weiter zur nächsten Generation.

Über die VODA sind die nationalen Vereinigungen international miteinander verbunden. In der Regel trifft sich die Gemeinschaft im Zweijahresrhythmus zur International Friendship Regatta. Den Namen trägt die Regatta zu Recht. Natürlich wird dort gesegelt und auch um Platzierungen gekämpft, aber mindestens ebenso wichtig sind Begegnungen, gemeinsame Ausflüge und technische Gespräche. Wie groß diese Gemeinschaft werden kann, zeigte beispielsweise die IFR 2004 in Marstrand, zu der rund 70 Vegas aus sieben Ländern kamen; selbst Vega-Freunde aus den USA und Mexiko waren vertreten. Solche Zahlen wirken heute fast unglaublich und zeigen, welche internationale Szene sich rund um dieses kleine Segelboot entwickelt hat.

Deutschland spielte in dieser internationalen Geschichte immer wieder eine Rolle. Die IFR-Treffen wurden regelmäßig von der Deutschen Klassenvereinigung ausgerichtet. 2026 kehrte die internationale Vega-Gemeinschaft erneut nach Deutschland zurück. Vom 27. Juli bis 2. August lagen in der Marina Baltica in Travemünde insgesamt 19 Vegas aus Dänemark, den Niederlanden und Deutschland. Auf dem Programm standen nicht nur Wettfahrten, sondern unter anderem die Besichtigung der Passat, eine Fahrradtour, ein Besuch Lübecks und des Hansemuseums sowie gemeinsame Abende. Genau diese Verbindung aus Segeln, Reisen, Geschichte und Gemeinschaft erinnert mich stark an das, was auch meinen eigenen Törn geprägt hat.

Vielleicht liegt darin tatsächlich die Zukunft der Vega. Sie muss nicht jünger werden, um attraktiv zu bleiben. Ihr Alter gehört inzwischen zu ihrer Geschichte. Entscheidend ist, dass sie weiter benutzt wird.

Wenn junge estnische, lettische oder litauische Crews schwedische Vegas übernehmen, kehren die Boote gewissermaßen in einen Ostseeraum zurück, für dessen Bedingungen sie wie gemacht wirken: kurze Wege zwischen Inseln, viele geschützte Buchten, kleine Häfen und genügend offene See für echte Passagen. Vielleicht entsteht dort in den kommenden Jahren eine neue Vega-Szene, mit anderen Menschen und anderen Reisen als in den 1970er-Jahren – aber mit demselben kleinen Boot.

Das wäre für mich die schönste Form von Tradition. Die Vega wird nicht zum Museumsstück. Sie bleibt das, was sie immer sein sollte: eine einfache, robuste Yacht, mit der man auf eigenem Kiel losfahren kann.

Die alten Vegas verschwinden also nicht aus den Häfen. Sie wechseln nur die Generation.

Zwei Bücher für die nächste Ostseereise

Zu langen Reisen gehören für mich Bücher, und zwei passten zu diesem Törn besonders gut.

Voltaire: Geschichte Karls XII., König von Schweden

Voltaires 1731 erstmals erschienene Geschichte Karls XII. begleitet den schwedischen König durch die Jahre des Großen Nordischen Krieges und seine Auseinandersetzungen mit Dänemark, Polen-Litauen und vor allem Russland. Das Buch ist natürlich keine moderne Geschichtswissenschaft, sondern ein Werk des frühen 18. Jahrhunderts mit der Perspektive und Sprache seiner Zeit. Gerade deshalb fand ich es als Reiselektüre interessant.

Während die Vega durch schwedische Schären, an baltischen Küsten und vorbei an historischen Städten segelte, las ich von einer Epoche, in der Schweden eine europäische Großmacht war und genau diese Gewässer Schauplatz großer Machtkämpfe wurden. Orte, die auf der Seekarte zunächst nur Namen sind, bekommen dadurch eine zweite Dimension.

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

Ganz anders ist David Mercys Bericht über die Reise der Albin Vega Berserk mit Jarle Andhøy. Das kleine Boot segelt von Südamerika über Feuerland in Richtung Antarktis; Sturm, Kälte, technische Probleme und Spannungen innerhalb der Crew machen daraus alles andere als eine gemütliche Fahrtensegelgeschichte.

Für einen Vega-Segler ist das Buch schon deshalb faszinierend, weil das eigene Boot plötzlich in einer völlig anderen Welt auftaucht. Wenn man anschließend wieder im Cockpit seiner Vega sitzt, erscheinen 27 Fuß ein wenig anders. Die Antarktis ist selbstverständlich eine andere Liga als die Ostsee, und das Buch ist keine Aufforderung, jedes Risiko nachzuahmen. Aber es zeigt eindrucksvoll, was eine kleine, robuste Yacht in den Händen entschlossener Segler aushalten kann.

Für mich gehört es deshalb fast zur Pflichtlektüre für Vega-Eigner – zumindest für diejenigen, die nach der Lektüre nicht sofort anfangen, ihre Winterreise zu planen.

Epilog – mit dem Wind reisen

Was bleibt nach 1.400 Seemeilen? Für mich vor allem die Erkenntnis, dass das Wichtigste für einen gelungenen Törn weder die perfekte Route noch das schnellste Schiff noch ein minutiös ausgearbeiteter Reiseplan ist.

Das Wertvollste an Bord ist Zeit.

Genügend Zeit, um nicht ständig gegen die Uhr segeln zu müssen. Zeit, auf den richtigen Wind zu warten. Zeit, einen zusätzlichen Tag in einem Hafen zu bleiben, weil die Wanderung schön war oder weil man abends Menschen kennengelernt hat, mit denen man noch ein Bier trinken möchte. Zeit, eine geplante Route zu ändern, ohne das Gefühl zu haben, dass damit die Reise scheitert.

Wenn man aufhört, den eigenen Plan um jeden Preis durchsetzen zu wollen, bekommt Fahrtensegeln für mich eine andere Qualität. Irgendwann entsteht ein Flow. Wind und Wellen geben einen Rhythmus vor, die Landschaft zieht langsam vorbei, und aus einem geplanten Ziel ergibt sich ein anderes. Nicht weil etwas schiefgegangen ist, sondern weil das Meer einen besseren Vorschlag gemacht hat.

Ein starrer Reiseplan ist dagegen eine ziemlich zuverlässige Methode, Stress zu produzieren. Wer an einem bestimmten Tag unbedingt an einem bestimmten Ort sein muss, fährt im Zweifel auch dann los, wenn der Wind aus der falschen Richtung kommt. Man kreuzt gegenan, läuft in die Welle und verbringt Stunden damit, gegen Bedingungen anzukämpfen, die man nicht ändern kann. Aus Reisen wird Überführen.

Dieser Sommer hat mir wieder gezeigt, wie angenehm das Gegenteil sein kann. Wenn der Wind nicht passte, blieben wir oder liefen einen anderen Hafen an. So entdeckten wir Skulte und Roja. Wenn es regnete, wurde aus dem Wandertag ein Spa-Tag. Wenn der Wind gut stand, wurden aus geplanten kurzen Etappen plötzlich lange Schläge. Die Route entstand unterwegs.

Gerade die Ostsee eignet sich hervorragend dafür. Die Entfernungen zwischen Inseln, Buchten und Häfen sind meist überschaubar, und fast immer gibt es mehrere sinnvolle Ziele. Man muss nicht ständig gegen die Natur planen, sondern kann mit ihr reisen.

Vielleicht ist das auch der Grund, warum ich immer wieder mit der kleinen Vega losfahre. Sie ist groß genug für echte Reisen und klein genug, dass die Reise nicht vom Schiff beherrscht wird. Sie bringt mich über offene See, passt in kleine Häfen, lässt sich mit überschaubarem Aufwand erhalten und erinnert mich regelmäßig daran, dass Komfort und Freiheit nicht dasselbe sind.

Nach zwei Monaten im Baltikum denke ich deshalb weniger über die 1.400 Seemeilen nach als über die vielen Dinge dazwischen: den Mittsommerabend auf der Schäreninsel, das Lagerfeuer auf Birka, Drottningholm vor Anker, die Festungsmauern von Vaxholm, Sauna in Estland, den Schokoladenbären auf Ruhnu, Spinnaker auf der Daugava, einen ungeplanten Wandertag in Roja, die Dünen von Nida, die Sterne über den Kirchenruinen von Visby und das Dinner nach dem letzten harten Schlag nach Västervik.

Die Vega hat all diese Orte miteinander verbunden. Genau das ist ihre große Stärke.

Man muss nicht möglichst schnell irgendwo ankommen. Man muss nur genügend Zeit haben, um unterwegs zu sein.

Vielleicht ist das der eigentliche Luxus des Fahrtensegelns: nicht mehr Zeit zu haben, sondern Zeit zu haben, die man nicht verplanen muss.



Die Reise wird immer weitergehen.