



EIN SCHIFF DER OSTSEE

Die Trossö ist eine betagte Dame mit baltischer Vergangenheit. In ihren acht Jahrzehnten hat sie die Ostsee nie verlassen. Ihr Konstrukteur war der Region ebenfalls eng verbunden: ein Däne mit deutscher Ausbildung, der in Schweden Karriere machte. Gesegelt ist die Trossö viele Jahre in der Hanöbucht, im Schärengarten vor Karlskrona und rund um Stockholm. Nun hat sie im Greifswalder Bodden ihr neues Heimatrevier gefunden. Doch wollen wir die Geschichte von Anfang an erzählen.

Im Februar 1942 entwarf der Schiffsbauarchitekt Knud Reimers das Aspirantbåt A. Der Däne Reimers hatte damals schon eine steile Karriere hingelegt. Nach einer Lehre bei der Germania Werft in Kiel und einigen Jahren bei Abeking & Rasmussen in Bremen, konnte er 1930 das Stockholmer Büro des plötzlich verstorbenen Gustav Estlander übernehmen. Reimers führte dessen Tradition der Schärenkreuzer fort. Sein SK-75 Bacchant II segelte über den Atlantik und gewann verschiedene Regatten auf dem Lake Michigan. In den 30er Jahren entstand auch Reimers berühmter Doppelender Tumlare, der sich schnell zu einer weltweit gebauten Klasse entwickelte.

Im Riss des Aspirantbåt A findet sich nichts von diesen pfeilschnellen Regatbooten und schnittigen Fahrtencruisern. Das Schiff zeigt eher klassische Linien: ein geklinkerter Spitzgatter mit einem schönen Decksprung, niedrigem Freibord, schlankem Unterwasserschiff und barocken Hüften. Vielleicht lag es daran, daß sein Entwurf in die 40er Jahre fiel, wo die großen Re-

gatten kriegsbedingt pausieren mussten. Wahrscheinlich lag es aber an ihrer Bestimmung und somit beim Auftraggeber. Denn das Aspirantbåt A wurde als Ausbildungsboot für spätere Kadetten der Sjövärskåren gebaut, der schwedischen Küstenverteidigung. Daher war auch die Ausstattung eher spartanisch. So gibt es keine Stehhöhe unter Deck, lediglich zwei große Kojen und ein bisschen Schlafraum in der Vorpiek, es gab keine Toilette, und das erste Jahrzehnt auch keinen Motor.

Das Schiff war nicht für Regatten gebaut, sondern für Seegängigkeit und Sicherheit. Hier sollte baltische Tradition an Jugendliche weitergegeben und Lust aufs Segeln geweckt werden.

Die Ausführung der Arbeit ging an die kleine Werft von Gustav Rhyll in Åhus in der schwedischen Provinz Skåne.

Die Rhylls betrieben ihre Werft über drei Generationen und bau-

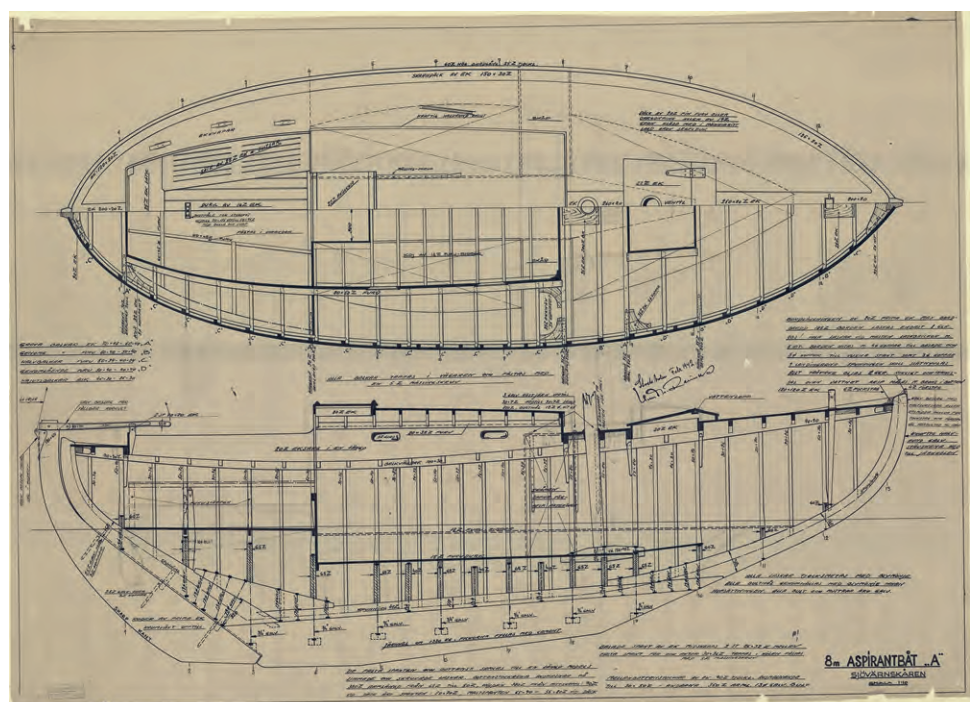


Abb. 2 Riss des Aspirantbåt A von Knud Reimers



Abb. 3 Gustav Ryhl mit seinem Sohn Sven in Åhus

ten zwischen 1921 und 1983 ausschließlich Holzboote (Bild 3). 2022 haben drei lokale Enthusiasten den alten Bootsschuppen restauriert. Seither werden dort auch wieder Holzschiffe überholt (Bild 4). Die Werft legte zwischen 1942 und 1951 acht Schiffe der Bauart Aspirantbåt A auf Kiel.

Sie wurden in den verschiedenen Ortsgruppen der Sjövärsåren entlang der schwedischen Küste stationiert. Alle acht waren in Eiche auf Eiche ausgeführt, alle acht waren ein bisschen überdimensioniert. Auf der Höhe ihrer Zeit bekamen sie einen enorm hohen Mast und eine moderne Hochtakelung. Das Freibord war im dunklen Schwedenblau (flaggbå) gestrichen, weswegen die Schiffe den Spitznamen "die Blauen" bekamen.

Die Trossö war die erste der acht Schwestern. Nur von zwei weiteren Schiffen ist das Schicksal bekannt: Die Zulaika segelt noch vollkommen original belassen irgendwo im Åland Archipel. Die Lunkentuss, mit der zwei verrückte Schweden in den 80er Jahren einmal um den Globus gesegelt sind, steht heute im Museum in Härnösand. Die Geschichte der Trossö ist nicht weniger spannend. Sie war die ersten zwei Jahrzehnte in der Marinestadt Karlskrona stationiert, deren Hauptinsel auch ihr Namensgeber war. Ende der 50er Jahre wurde sie außer Dienst gestellt und ging in Privatbesitz über. Die nächsten vier Jahr-

zehnte segelte sie als Familienboot. Der Sohn des damaligen Eigners erinnert sich heute noch an die schönsten Sommerurlaube. In den späten 80er Jahren zeichnete sich für die Trossö dasselbe Schicksal ab, wie es viele andere Holzboote dieser Generation erlitten: die Instandhaltung hinkte hinterher. Zum Glück nahm sich ein schwedischer Hobbybootbauer mit viel Geduld und Wissen dem Schiff an. Er übernahm es für eine symbolische Krone. Die Trossö bekam ein neues Rigg mit Gaffeltakelung, einen längeren Bugspriet, so einige neue Planken, ein laminiertes Sperrholzdeck und einen neuen Motor. Der neue Eigner segelte sie ebenfalls mit seiner Familie, und kurz bevor er sie 2008 verkaufte, restaurierte er sie ein zweites Mal. Die Trossö verbrachte danach ein paar Jahre an der schwedischen Westküste und landete schließlich in Rostock. Vor dort segelte sie jede Saison



Abb. 5: Die Trossö in den 60er Jahren

hinüber in die dänische Südsee. Sie bekam viel Zuwendung in der Poeler Bootswerft, zum Beispiel einen neuen Vordersteven, eine neue Maschine und einen neuen Mast. Sie bekam in dieser Zeit auch einen neuen Namen: Irme; nach der Großmutter des Eigners. 2019 sah ich sie in einem Inserat beim Freundeskreis Klassischer Yachten. Nach einem Besuch in Rostock mit Probenschlag auf der Warnow, hatte ich mich sofort verliebt. Im nächsten Frühjahr segelte ich sie um den Darß nach Greifswald, weil das Revier soviel schöner und auch familienfreundlicher ist. Ich freue mich auf viele schöne Jahre hier, und danke dem Museumshafenverein für den freundlichen Empfang.

Text und Fotos: Christian Döhler

außer:

Abb. 2: CC BY-SA; URL: <https://digitaltmuseum.se/011024736693/ritning>

Abb. 3: public domain;

<https://digitaltmuseum.se/011014863994/>

[batbyggaren-knut-gustav-johan-ryhl-och-sonen-i-sin-verkstad](https://digitaltmuseum.se/011014863994/batbyggaren-knut-gustav-johan-ryhl-och-sonen-i-sin-verkstad)

Abb. 5: S.Graffman



Abb. 4: Ryhls Båt & Skeppsvarv, Åhus