

## **NOCH EINE OSTSEE-EISENBAHN-FÄHRE DAHIN: DIE KÖNIGSLINIE IST STILLGELEGT**

Unlängst wurde im LBE-Express über die am 14.12.2019 vollzogene Stilllegung des Eisenbahn-Fährverkehrs zwischen Puttgarden in Deutschland und Rødby in Dänemark auf der Ostsee-Route des Fehmarnbelts bzw. dem Weg der internationalen Verkehrsverbindung „Vogelfluglinie“ berichtet. Nun stellte kurz danach und doch ziemlich überraschend eine weitere Ostsee-Eisenbahnfähre den Betrieb ein: Seit dem 28. April 2020 gibt es die auch als „Königslinie“ bekannt gewordene Fährverbindung vom deutschen Sassnitz auf der Insel Rügen bis nach Trelleborg in Südschweden nicht mehr. Und gegenüber der Einstellung des Eisenbahn-Fährverkehrs auf der Route Puttgarden – Rødby fällt die nun vollzogene Stilllegung der „Königslinie“ noch schwerer in Gewicht. Denn auf der Vogelfluglinie wurde „nur“ der Eisenbahn-Fährverkehr eingestellt. Die Fähren des Fehmarnbelts bleiben mindestens noch für knapp zehn Jahre für den Autoverkehr und Personen-Reisende in Betrieb. Im Falle der „Königslinie“ erfolgte dagegen die Stilllegung der gesamten Fährlinie – auf der Ostsee-Route Sassnitz – Trelleborg gibt es keinen Fährverkehr mehr. Er endete hier nach 123 Jahren. In 111 Jahren davon transportierten die Fährschiffe der „Königslinie“ auch Eisenbahnfahrzeuge.

Die Fährroute Sassnitz – Trelleborg ist damit wesentlich älter als der Fährverkehr des Fehmarnbeltes und sie war auch wesentlich länger (nämlich 117 Kilometer, gegenüber nur 19 Kilometer bei den Fehmarnbelt-Fähren). Die „Königslinie“ erhielt ihren traditionellen Beinamen nach dem schwedischen König Gustav V. und dem deutschen Kaiser Wilhelm II., die die Regenten ihrer Länder waren, als 1909 der Eisenbahn-Fährverkehr auf der Ostseeroute Sassnitz – Trelleborg eröffnet wurde. In Folge einer schon seit dem 29.4.1897 bestehenden Fährschiff-Verbindung auf gleicher Strecke, auf der aber noch keine Eisenbahn-Fahrzeuge transportiert wurden. Das begann hier erst am 6.7.1909 und verbunden damit auch der Einsatz neuer, speziell hierfür gebauter Schiffe. Im Schienenverkehr beförderten die sowohl Wagen des Güter- als auch des Reisezugverkehrs. Es gab nun Schnell- und Expresszüge, die von Berlin aus über Sassnitz und Trelleborg bis Stockholm und Oslo sowie umgekehrt fuhren. Ebenso solche von Hamburg über Lübeck, Sassnitz und Trelleborg nach Stockholm und umgekehrt. Skandinavien und hier besonders Schweden war von Mitteleuropa aus schneller und leichter erreichbar geworden. Dementsprechend entwickelte sich die „Königslinie“ zu einem echten Erfolgsprojekt und es pendelten hier immerhin vier Fährschiffe (zwei deutsche und zwei schwedische) auf denen ab den 1920er Jahren auch immer mehr Autos befördert wurden.

Im 2. Weltkrieg fuhren die o.a. Schiffe zeitweise nicht für den Zivilverkehr, sondern dienten nun verstärkt der Truppenversorgung und den Truppentransport für deutsche Wehrmacht-Verbände, die von 1940 bis 1945 Norwegen besetzten.

Nach Kriegsende ruhte der Fährverkehr zwischen Sassnitz und Trelleborg für drei Jahre völlig, wurde dann aber am 16.3.1948 wieder aufgenommen. Nun in einem geteilten Deutschland, wo die „Königslinie“ ihren Ausgangshafen in dessen östlichem Teilstaat, der 1949 entstandenen DDR besaß. Die modernisierte die „Königslinie“ in den Jahren 1958 und 1959 aber umfangreich. Das unter schwedischer Beteiligung. So entstanden neue Fährschiffe als Ersatz für die Fahrzeuge aus der Anfangszeit. Und auch der internationale Expresszug-Verkehr der „Königslinie“ wurde umfangreich erweitert.

Er richtete sich zwar nur noch auf Berlin aus, da man von Hamburg und Lübeck nun auf dem Weg über d. Vogelfluglinie u. ihrer Interims-Vorläuferin sowie durch Dänemark hindurch nach/von Schweden reiste oder auch auf den Fähren ab/bis Lübeck-Travemünde. Aber zwischen Berlin und Stockholm sowie umgekehrt gab es immer noch täglich bis zu vier durchgehende Schnellzug-Verbindungen mit Seestrecke „Königslinie“. Später verkürzte man diese in Schweden auf den Weg bis/ab Malmö mit dortigem Anschluss nach/von Stockholm. Dabei konnte man aber teilweise auch direkt von West-Berlin aus bis Malmö und zurück durchgehen fahren.

Die deutschen Fährschiffe der „Königslinie“ wurden seit 1920 von der Deutschen Reichsbahn betrieben, was auch in der DDR so blieb. Für die Fahrt der schwedischen Schiffe auf dieser Route sorgte von Anfang an die Schwedische Staatsbahn (SJ). DR und SJ stellten hierfür in den 1960er und 1970er Jahren abermals neue Fähren in Dienst, die nun auch über separate Autodeckteile verfügten; denn der Pkw- und Lkw-Transport nahm auch auf der „Königslinie“ immer mehr zu. Von DDR-Bürgern konnte sie aber nur in äußerst beschränktem Umfang benutzt werden. Sie diente von 1948 bis Ende 1989 vor allem Schweden, aber auch westdeutschen Transit-Reisenden (insbesondere ab/bis West-Berlin) und internationalen, die DDR nur durchlaufenden Reiseverbindungen. Völlig frei benutzbar und damit auch unbeschränkt wieder für alle Deutschen, war die „Königslinie“ erst wieder ab 1990.

Aber die Zeit des neuen und freien Europas brachte auch die Entwicklung veränderter Wirtschaftsstrukturen und neu strukturierter Verkehrsgegebenheiten. Was an der „Königslinie“ keineswegs spurlos vorüberging. Seit 1991 ging der Betrieb ihrer schwedischen Schiffe (auch damals zwei) von der Staatsbahn SJ auf die Reederei „Swe Ferry AB“, ein Privatunternehmen, über. Mit Auflösung der Deutschen Reichsbahn am 31.12.1993 wechselten die deutschen „Königslinien“-Schiffe (auch zwei) zur „Deutschen Fährgesellschaft Ostsee“ (DFO) über, einem noch weitgehend von der neuen „Deutschen Bahn AG“ beeinflussten Unternehmen. Das verkaufte die DFO aber 1998 an die dänische Reederei „Scandlines“.

Unter den neuen Gegebenheiten wurde die „Königslinie“ zwar auch stärker in Anspruch genommen als bis 1990, was aber auch zu Problemen in ihrer Infrastruktur führte. Insbesondere auf der Insel Rügen, wo sich der Fährhafen am Rande der Sassnitzer Kernstadt als immer enger und hinderlicher erwies. In dieser Situation erwies es sich als Glück, daß die DDR im Sassnitzer Stadtteil Mukran und damit weit außerhalb von der o.a. Kernstadt einen völlig neuen Fährhafen gebaut hatte, der aber bislang seit 1986 ausschließlich dem Güterwagen-Fährverkehr nach/von Klaipeda in der damaligen Sowjetunion (zur Umgehung von Polen) diente. Die Fähre Mukran – Klaipeda blieb auch nach UdSSR-Auflösung bestehen und ihr deutscher Fährhafen in Mukran wurde von 1996 bis 1998 so erweitert und umgebaut, daß er nun auch die Schiffe der „Königslinie“ einschl. von deren Eisenbahn-Fahrzeug-Transport aufnehmen konnte. Als Folge dieser Maßnahme lag ab Januar 1998 der deutsche Hafen der Route Sassnitz – Trelleborg in Sassnitz – Mukran. Der bisherige „Königslinien“-Fährhafen am Sassnitzer Kernstadtrand wurde danach aufgegeben und seine Anlagen bis auf wenige nostalgische und museale Rest abgebaut.

Im Jahre 2000 wurde die schwedische Reederei „Swe Ferry“ vom ebenfalls schwedischen Unternehmen „Stena Line“ übernommen. Das gründete die Firma „Scandlines AB“, die künftig für den schwedischen Bereich der „Königslinie“ zuständig wurde.

Deren Schiffe bewegten sich danach in einem einheitlichen Erscheinungsbild, obwohl sie weiterhin zu zwei verschiedenen Unternehmen gehörten:

Der deutsch-dänischen Scandlines und der schwedischen Scandlines AB.

Die ab 1998 durchgeführten umfangreichen Umstrukturierungen und Neuausrichtungen des Eisenbahn-Fernpersonenverkehrs in Deutschland, die geprägt durch die „Mehdorn-Ära“ waren, hatten auch großen Einfluss auf die „Königslinie“ und ihren Schienenverkehr. Trotzdem noch kurz zuvor neue und großzügige Anlagen hier im Fährhafen Sassnitz-Mukran entstanden waren, wurden ab 9.6.2001 keine Reisezüge im Tagesverkehr mehr auf der Fährroute Sassnitz – Trelleborg befördert. Auch im Nacht-Reisezugverkehr fuhren die Züge hier zwar später weiter, das aber nicht mehr täglich.

Auch die Beförderung von Straßenfahrzeugen und Personen ging hier zurück – insbesondere auch dadurch, daß Scandlines eine Fährverbindung von Rostock aus nach Trelleborg einrichtete. Die konnte sogar Eisenbahn-Fahrzeuge befördern, was aber nur im Güterverkehr geschah.

2012 wurde die schwedische „Stena Line“ alleiniger Besitzer und Betreiber der Ostsee-Fähren Rostock – Trelleborg und Sassnitz – Trelleborg. Die Schiffe der „Königslinie“ trugen fortan auch die Farbgebung des Unternehmens „Stena Line“.

Im internationalen Kraftfahrzeugverkehr war die „Königslinie“ auch weiterhin in den Weg der Europastrasse 22 eingebunden. Doch auch auf der Straße wurde sich von Schweden nach Mitteleuropa und umgekehrt immer mehr durch Dänemark hindurch, mit den Großfähren über Lübeck-Travemünde oder auf dem Weg über die Fähre Trelleborg – Rostock bewegt. Auch eine Fährlinie von Schweden nach Polen bot neue Verkehrs-Relationen, die sich immer mehr zum Nachteil für die „Königslinie“ entwickelten. Im Schienen-Personenverkehr wurde sie bald nur noch in den Sommermonaten von einem privaten Nachtzug besucht, der dann von Malmö nach Berlin und umgekehrt rollte. Das aber nur an wenigen Tagen im Jahr! Der Transport von Güterwagen auf der Fährroute Sassnitz – Trelleborg wurde Mitte Juni 2014 aufgegeben und nun völlig auf die Route Rostock – Trelleborg verlagert.

Immerhin gab es bislang noch zwei Fährschiff-Fahrten täglich pro Tag und Richtung auf der „Königslinie“. Die Fährpassage dauerte hier wie seit 1998 unverändert vier Stunden pro Richtung und es waren bis 2014 noch zwei Schiffe im Einsatz: Die 1982 gebaute Fähre „Trelleborg“ und die 1989 gebaute Fähre „Sassnitz“, die jeweils ursprünglich nach aus SJ- und DR-Anteil der „Königslinie“ stammten.

Ab 2014 pendelte nur noch die „Sassnitz“ auf der „Königslinie“ und ab dem 18.9.2018 geschah dieses nicht mehr täglich. Die Gerüchte über ihre völlige Einstellung verdichteten sich nun immer mehr und waren immer öfter zu hören. Unabhängig davon fuhr hier aber noch tageweise manchmal der schon erwähnte privat betriebene, aber völlig öffentliche Schnellzug Malmö – Berlin und umgekehrt, der nun zuweilen sogar als Tageszug eingesetzt wurde. Manchmal hörte man sogar davon, daß der Zugverkehr auf der „Königslinie“ wieder belebt werden sollte.

Es blieb ein Wunschtraum. Am 14.3.2020 stellte die Stena Line den Fährverkehr von Sassnitz-Mukran nach Trelleborg und umgekehrt völlig ein. Als Begründung hierfür wurde die Corona-Pandemie mitgeteilt, obwohl Schweden als einer der wenigen europäischen Staaten seine Grenzen in dieser Krise unverändert offen ließ.

Am 8.4.2020 gab die Reederei „Stena Line“ völlig überraschend die dauerhafte Aufgabe der „Königslinie“ bekannt und vollzog diese dann auch tatsächlich und endgültig am 28.4.2020 (DI).

An diesem Tag fuhr das Fährschiff „Sassnitz“ noch einmal von Sassnitz-Mukran nach Trelleborg. Dieses Schiff wurde dabei von einem sehr großen Teil der Sassnitzer Bevölkerung verabschiedet. Man stand traurig Spalier auf der Sassnitzer Mole, an der See-Promenade und der die Stadt mit dem Hafen verbindenden Brücke. Die Sassnitzer Feuerwehr-Sirenen erklangen, alle am Hafen liegenden Schiffe betätigten ihre Signal-Hörner und es erklang ein Trompeten-Solo. Das Fährschiff selbst wurde bei Ausfahrt aus dem Hafen von den Wasserfontänen mitfahrender Feuerwehrboote begleitet: Eine lange und traditionsreiche Ära der Fährschiff-Geschichte und des Eisenbahn-Fährtransportes ging zu Ende.

Außer Rügener Insulanern konnte keiner hier die letzte Ehre erweisen. Rügen war am 28.4.2020 Corona-gesperrt. Auch ein Eisenbahn-Fahrzeug fuhr anders als es verdient gewesen wäre, auf dem Fährschiff „Sassnitz“ nicht mit bei dieser letzten „Königslinien“-Tour. Inzwischen befindet sich dieses Schiff bereits als Auflieger im schwedischen Hafen von Udderalla an Schwedens Westküste.

Die „Königslinie“ ist Geschichte und damit eine weitere europäische Eisenbahn-Fähre. Auf der Ostsee verbleibt nun nur noch für den Direkt-Transport und die Trajektierung von Schienenfahrzeugen die Fähre von Rostock nach Trelleborg, die auch nun von dem schon erwähnten und zuweilen verkehrenden Reisezug Malmö – Berlin und zurück in Anspruch genommen wird.

Wegen der Fähre Rostock – Trelleborg bleiben auch alle Eisenbahn-Fähranlagen in Trelleborg unverändert in Betrieb. Von Sassnitz-Mukran verkehren weiterhin die Fähren zur dänischen Insel Bornholm und ins Baltikum.

Die Stilllegung der „Königslinie“ bedeutet unabhängig davon einen großen und schmerzlichen Verlust für die allgemeine und die verkehrstechnische Geschichte der Insel Rügen sowie natürlich ebenfalls für die Historie der Stadt Sassnitz, die fest mit dieser traditionsreichen und langjährigen Fährschiff-Verbindung verbunden war.

Auf Rügen und in Sassnitz hofft man, das Unternehmen „Stena Line“ noch von einer Rücknahme der Entscheidung für die bereits vollzogene „Königslinien“-Stilllegung überzeugen zu können. Der Prozess zu dieser Entscheidung zog sich ja bereits länger und schleichend hin und wurde von der Firma „Stena Line“ stets mit den zurück gehenden Fahrgast- und Benutzerzahlen auf der Fährroute Sassnitz – Trelleborg begründet. Die Einschränkungs-Maßnahmen der Corona-Krise, die auch diese Fährroute betrafen, führten letztendlich nun auch zum raschen und alles in allem doch überraschend endgültigen Ende der „Königslinie“. „Stena Line“ befürchtete, daß deren Schiffe als Folge dieser Krise noch mehr Passagiere verlieren wird und entschloss sich zur völligen und dauerhaften Stilllegung.

Eine Tatsache, über die auch Schiffs- und Eisenbahnfreunde traurig sind. Nicht wenige von ihnen, verbinden mit der „Königslinie“ ebenfalls lebhaft und interessante Erinnerungen.

Erinnerungen, die bleiben!!!

Farewell, Königslinie!!!!

Michael Hecht

Folgende Fährschiffe wurden auf der Königslinie regelmäßig eingesetzt:

- Preußen (1909–1942)
- Deutschland (1909–1945)
- Drottning Victoria (1909–1958)
- Konung Gustav V (1909–1968)
- Starke (1931–1971)
- Trelleborg (1958–1967)
- Sassnitz (1959–1986)
- Warnemünde (1963–1973)
- Skåne (1967–1982)
- Drottningen (1968–1974)
- Stubbenkammer (1971–1977)
- Rügen (1972–2001)
- Götaland (1973–1994)
- Svealand (1973–1981)
- Rostock (1977–1994)
- Trelleborg (1982–2014)
- Sassnitz (1989–2020)



Fährschiff Trelleborg (2011)



Fährschiff Sassnitz (2013)

## Sonderbriefmarken



Zusammendruck mit innenliegendem Zierfeld anlässlich des 70-jährigen Bestehens der Eisenbahnfährrverbindung Sassnitz–Trelleborg; Briefmarken der Deutschen Post, (1979);

links: Eisenbahnfährrschiff Rostock, Mitte: Verlauf der Linie und rechts: Eisenbahnfährrschiff Rügen

Zum siebzigjährigen Jubiläum der Eisenbahnfährrverbindung Saßnitz–Trelleborg wurde 1979 von der Deutschen Post ein Zusammendruck mit einem dazwischenliegenden Zierfeld ausgegeben.

2009 gab die Deutsche Post AG anlässlich des seit 100 Jahren bestehenden Fährrverkehrs mit dem Erstaussgabetag 2. Juli 2009 eine Sonderbriefmarke heraus. Die Briefmarke im Wert von 145 Cent basiert auf dem Entwurf von Jochen Bertholdt aus Rostock und zeigt eine Ansicht der Sassnitzer Fährranlagen in den 1920er Jahren. Zwei Sonderstempel der Stempelstellen Berlin und Bonn waren für den Erstaussgabetag vorgesehen. Außerdem fand am 6. Juli 2009 ab 7:45 Uhr eine Sonderfährr des Fährrschiffs Sassnitz von Mukran nach Trelleborg statt, mit traditionellem Zwischenstopp im Stadthafen von Sassnitz.



„100 Jahre Eisenbahnfährrverkehr Sassnitz–Trelleborg“, Sonderbriefmarke von 2009

AUS FÜR KÖNIGSLINIE

## Fährschiff „Sassnitz“ von Rügen nach Schweden verlegt

Mitte März war die Fährverbindung Sassnitz-Trelleborg wegen der Corona-Krise zunächst vorübergehend eingestellt worden. Mittlerweile ist klar: Die Königslinie ist Geschichte.

28.04.2020

14:01 Uhr



Das Fährschiff „Sassnitz“ hat Rügen in Richtung Schweden verlassen.