

## Zur Geschichte der „Königslinie“ - eine Chronologie

15.11.1907

Unterzeichnung des Fährschiffvertrages zwischen dem Deutschen Reich und dem Königreiche Schweden.

Ziel ist die rasche Vorbereitung einer Eisenbahnfährverbindung zwischen Trelleborg und Sassnitz nach dänischem Vorbild.

1908/1909

Der Fährhafen Trelleborg wird gebaut.  
In Sassnitz erfolgen Umbauarbeiten.

17.2.1909

Stapellauf des Fährschiffes DEUTSCHLAND (Baunummer 292 der Schiffswerft „Vulkan“ in Stettin).

3.4.1909

Stapellauf der PREUSSEN in Stettin.

6.7.1909

Eröffnung des Eisenbahnfährverkehrs zwischen Deutschland und Schweden.  
Anwesend sind König Gustaf V. und Kaiser Wilhelm II.

Es verkehren täglich drei Eisenbahnfähren. Direkte Zugverbindung Berlin – Stockholm und Hamburg – Stockholm mit Kurswagen nach Oslo.

9.3.1910

Schwedisches Fährschiff KONUNG GUSTAF V. nimmt den Verkehr auf.

1.8.1914

Mit Beginn des I. Weltkrieges sperrt Schweden seine Häfen für die kriegführenden Staaten. Die schwedischen Schiffe werden aus Sicherheitsgründen nach Stockholm beordert.

21.8.1914

Fährschiff KONUNG GUSTAF V. verkehrt wieder auf der „Königslinie“.

30.10.1914

Die PREUSSEN wird wieder eingesetzt.

28.1.1915

Der russische Kreuzer MAKAROW legt Minengürtel nordöstlich von Arkona. Der Kurs für die Fährschiffe muss geändert werden.

Kriegführende Staaten und Schweden vereinbaren einen Austausch von Schwerstverwundeten und Kriegsgefangenen über die „Königslinie“.

11.8.1915

Erste Verwundete treffen in Sassnitz ein.

September bis 3.11.1915

Fährschiff DEUTSCHLAND nimmt wieder den Verkehr auf.

12.4.1917

Lenin reist, aus der Schweiz kommend, über Sassnitz nach Russland.

Oktober 1918

Die DEUTSCHLAND wird durch die Siegermächte der Königlich-Preussischen Eisenbahnverwaltung zurück gegeben.

November 1918

Die DEUTSCHLAND ist wieder im Fährdienst.

Die Gesellschaft Deutsche Reichseisenbahnen als rechtlicher Nachfolger der aufgelösten Ländereisenbahnen übernimmt die Fähren DEUTSCHLAND und PREUSSEN.

1922

Eröffnung des planmäßigen Verkehrs mit Schlafwagen der MITROPA AG

Februar 1931

Indienststellung des schwedischen Fährschiffes STARKE. Die Finanzierung erfolgt durch beide Fährreedereien für den Eisbrecherdienst.

1932

Beginn der Erschließungsarbeiten für eine Landverbindung zwischen Stralsund und Rügen.

3.10.1936

Einweihung des Rügendamms. Der Eisenbahntrajektverkehr über den Strelasund wird eingestellt.

10.12. 1937

Schwere Havarie der PREUSSEN unweit vor Stubbenkammer. Nach Wassereintrich sinkt das Schiff. Es erfolgt Hebung des Schiffes und Abschleppen in eine Reparaturwerft.

26.2.1942

Die STARKE läuft beim Eisbrechen auf eine Mine und sinkt. Es gelingt, das Schiff nach Malmö zu schleppen.

27.2.1942

Einstellung des zivilen Personenverkehrs auf der „Königslinie“.

19.10.1942

Die DEUTSCHLAND erhält einen Torpedotreffer.

26.9.1944

Der gesamte Fährverkehr wird eingestellt.

14.12.1944

Beide deutschen Fährschiffe werden der Kriegsmarine unterstellt.

19.1.1945

Die Fährschiffe werden zur Evakuierung von Flüchtlingen aus Ostpreußen eingesetzt.

6.5.1945

Die PREUSSEN verlässt den Hafen Sassnitz und entgeht dadurch dem Bombenangriff auf Sassnitz.

1946

Der neue Fährdienst Trelleborg – Gdynia wird mit den bisher im Sassnitzverkehr verwendeten schwedischen Schiffen eröffnet.

6.10.1945

Beratung der Deutschen Zentralverwaltung für Verkehr der Sowjetischen Besatzungszone Deutschlands mit sowjetischen Ingenieuren über die Wiederaufnahme des Fährverkehrs mit Schweden.

16.10.1947

Der Eisenbahnverkehr über den Rügendamm wird behelfsmäßig aufgenommen.

10/11. 3.1948

Verhandlungen der Schwedischen Staatsbahnen, der Deutschen Reichsbahn und der Sowjetischen Militärverwaltung über die Wiederaufnahme des Fährverkehrs auf dem Fährschiff KONUNG GUSTAF V:

16.3.1948

Wiederaufnahme des Fährverkehrs Sassnitz – Trelleborg. Die Deutsche Reichsbahn stellt die Sitzwagen, die Schwedischen Staatsbahnen die Schlafwagen für die Reisezüge.

4.10.1952

Auf Weisung der Sowjetischen Militärführung wird der Fährverkehr Sassnitz – Trelleborg unterbrochen und über Warnemünde geleitet. Ursache ist der Bau von militärischen Anlagen im Großen Jasmunder Bodden und bei Glowe.

16.8.1953

Wiederaufnahme des Fährverkehrs Sassnitz – Trelleborg und Schließung des Verkehrs mit Warnemünde.

28. 4.1958

Jungfernfahrt des schwedischen Fährschiffes

1959

Bildung des Fährschiffamtes Sassnitz und damit einer Fährschiffreederei der Deutschen Reichsbahn, die gemeinsam mit den Schwedischen Staatsbahnen den Fährbetrieb auf der Königslinie betreibt.

6.7.1959

50. Jahrestag der Einweihung der „Königslinie“.

Die rekonstruierte Fähranlage wird in Sassnitz in Betrieb genommen. Das Fährschiff der Deutschen Reichsbahn SASSNITZ I unternimmt seine Jungfernfahrt nach Trelleborg. Auf See begegnen sich die Fährschiffe SASSNITZ I und TRELLEBORG I sowie DROTTNING VICTORIA zu einem Begrüßungsakt.

26. 5. 1963

Das Reichsbahnfährrschiff WARNEMÜNDE nimmt mit dem Winterfahrplan 1963/64 als Reserveschiff für die SASSNITZ den Dienst auf. Das gilt bis 1972.

23. 10.1964

Zwischen dem Ministerium für Verkehrswesen der DDR und den Schwedischen Staatsbahnen wird ein Abkommen über den gemeinsamen Fährverkehr zwischen Sassnitz und Trelleborg abgeschlossen.

14. 1. 1967

Die Schwedischen Staatsbahnen setzen die Großfähre SKANE ein. Mit ihr können LKW-Züge transportiert werden.

26.9 1971

Die Güterfähre STUBBENKAMMER wird von Vertretern der AB Stena-Bolagen Göteborg an das Fährschiffamt der Deutschen Reichsbahn übergeben.

15.9.1972

Feierliche Indienststellung des neuen Flaggschiffes der Deutschen Reichsbahn RÜGEN auf der Königslinie. Das Schiff kann 1350 Passagiere, 42 Eisenbahnwagen und bis zu 73 Pkw befördern. Fährschiff Sassnitz I wird Reservefähre.

1973

Die bisher größten Eisenbahnfähren, genannt „Jumbofähren“, werden von schwedischer Seite in Dienst gestellt, im Frühjahr die GÖTALAND, im Herbst die SVEALAND. Letztere wird langfristig an die Svenska Statens Jernvägar Trelleborg verchartert.

19.5.1973

Die DDR-Fährschiffe SASSNITZ I, STUBBENKAMMER und RÜGEN sowie die schwedischen Schiffe SKANE und GÖTALAND befördern auf der Route Sassnitz-Trelleborg insgesamt 752 Eisenbahnwagen und stellen damit einen neuen Tagesrekord auf.

1977

Die DDR gibt in Norwegen ebenfalls eine „Jumbofähre“ in Auftrag. Sie wird das nunmehr größte Schiff auf der „Königslinie. Die Gattin des Rostocker Oberbürgermeisters tauft das Schiff auf den Namen ROSTOCK. Im Sommer 1977 ersetzt das Schiff die STUBBENKAMMER, die an die Hochseehandelsflotte der DDR verchartert wird.

1.7.1977

In Sassnitz wird ein neues Fährbett von Schweden an die DDR mit optimalen Anlegemöglichkeiten für die neuen Fährschiffe übergeben.

16.9.1986

Die SASSNITZ I wird ausser Dienst gestellt. Das Fährschiff wird an einen griechischen Reeder verkauft. Der neue Name lautet SILVER PALOMA. Ab 1995 unter maltesischer Flagge als MEGISTANAS.

19.3.1989

Die SASSNITZ II nimmt ihren Dienst auf, gebaut auf der dänischen Werft Danyard A/S Fredrikshavn.

2.10.1986

Eröffnung des Fährhafens Sassnitz – Mukran. Es verkehren Fährschiffe in der Relation Sassnitz – Klaipeda.

01.01.1991

Auflösung des Fährschiffamtes Malmö und Bildung der neuen Gesellschaft „SweFerry A/B. Die Fährschiffe auf der Route Sassnitz – Trelleborg erhalten 1992 die Aufschrift „TS-Line“

1.4.1993

Gründung der „Deutschen Fährgesellschaft Ostsee“. Sie ist die neue Reederei für die Fährschiffe im Ostseeraum.

Die Fährschiffämter in Sassnitz und Puttgarden werden aufgelöst.

Dezember 1995

Beginn der Ausbaumaßnahmen des Fährhafens Mukran.

1996 – 1998

Hafenausbau mit einem Investitionsvolumen von 175 Millionen DM, darunter ein neues Terminalgebäude.

Der größte Eisenbahnfährhafen Deutschlands ist entstanden.

8.1.1998

Nach Abschluß der Bauarbeiten für ein neues Fährterminal erfolgt der Fährverkehr zwischen Trelleborg vom Fährhafen Sassnitz in Mukran.

Die bisherigen Fähranlagen im Sassnitzer Stadthafen werden geschlossen.

21.7.1998

Gründung der Fährschiffreederei Scandlines mit Sitz in Rostock und Außenstelle Sassnitz

Die Zusammenstellung der Daten erfolgte durch Joachim Wöllner,  
Sassnitzer Fischerei- und Hafenumuseum e.V.