



Zicht op station Saßnitz
Hafen met de veerboot
Sassnitz met een DR-
logo op de schoor-
steen; 11 juni 1992.
Foto: Richard Latten.

Varende treinen

(vervolg*)

JOHN KRIJGSMAN

In dit deel van de artikelenreeks komen de treinveerverbindingen van Duitsland met Zweden aan bod.

Om het in de Oostzee gelegen Duitse eiland Rügen aan te sluiten op het spoorwegnet werd in 1883 een treinveerdienst over de Strelasund geopend tussen Stralsund en Altefähr. Vanaf hier was een aansluitende spoorlijn aangelegd naar Sassnitz (tot 1993 Saßnitz), gelegen aan de noordkust van het eiland. Ook begon in Altefähr een smalspoorlijn naar Putbus en Göhren.

De treinveerdienst was in eerste instantie vooral van belang voor het vervoer van goederen van en naar Rügen, maar vanaf 1897 werden ook personenrijtuigen overgezet. Toen in 1903 de treinveerdienst tussen Saßnitz en Trelleborg (S) werd geopend, werd de 1,2 kilometer lange veerdienst over de Strelasund een schakel in het internationale reizigers- en goederenvervoer tussen Duitsland en Zweden.

De veerdienst begon met korte, eensporige ponten. Later werden langere ponten ingezet, met ruimte voor vier viersigse rijtuigen, dus zo'n tachtig meter lang. Internationale sneltreinen moesten in twee delen worden overgevoerd. Omdat de veerdienst steeds meer een flessenhals in het treinverkeer vormde en het rangeren op de kade in de stad Stralsund tijdrovend, ingewikkeld en hinderlijk was, is in 1930 besloten tot de aanleg van een vaste verbinding met Rügen voor trein- en wegverkeer: de Rügendamm. Deze is in 1936 geopend, waarna de veerdienst over de Strelasund is opgeheven. De treinreis naar Saßnitz duurde voortaan een uur korter.

Toen de Rügendamm aan het einde van de Tweede Wereldoorlog was opgeblazen, is overwogen de treinveerdienst te herstellen. In Stralsund was echter met grote voortvarendheid de treinveerhaven afgebroken, zodat besloten werd de

Rügendamm met spoed te repareren. Dat duurde overigens tot oktober 1947.

In Altefähr zou heringebruikname van de veerhaven in 1945 een kleiner probleem geweest zijn. Sterker nog: zelfs zestig jaar later waren restanten van de treinveerhaven nog zichtbaar aanwezig.

De 'Königslinie' Saßnitz – Trelleborg

Aan het begin van de twintigste eeuw was de tijd rijp voor een treinveerdienst over nog grotere afstand dan alle tot dan toe gerealiseerde. De bootdiensten die post, passagiers en goederen vervoerden tussen Zweden en Duitsland voldeden niet meer aan de eisen van die tijd. Via de in 1903 geopende treinveerdienst Warnemünde (D) – Gedser (DK) en de veerdiensten tussen Denemarken en Zweden was er al wel een mogelijkheid om goederenwagens tussen Duitsland en Zweden te vervoeren, maar er ontstond behoefte aan een rechtstreekse verbinding.

Eind 1907 is besloten tot het inrichten van een spoorveerdienst voor reizigers- en goederenmaterieel tussen Saßnitz op het eiland Rügen en Trelleborg aan de Zweedse zuidkust. De afstand tussen beide havens bedroeg maar liefst 111 kilometer, waarmee de overtocht over de soms onstuimige Oostzee een ware zeereis was. De veiligheidsvoorzieningen voor het vastzetten van het spoorwegmaterieel waren dan ook ingericht op zwaar weer. Er waren zelfs voorzieningen om de voertuigen niet alleen aan de onderzijde aan het dek te verankeren, maar ook aan de bovenzijde met het schip te verbinden. Verder waren er vijzels onder de wagenbakken geplaatst om te voorkomen dat ze gingen

* Vervolg op OdR 2015-1.



Bij ansichten van de treinveerdienst over de Strelasund is de veerboot meestal laag ingemonteerd om het uitzicht op het silhouet van Stralsund niet te blokkeren. De Putbus met vier rijtuigen aan boord rond 1912. Prentbriefkaart.

Linksonder: poster van de 'Königslinie' van rond 1910.

Rechtsonder: zicht op station Saßnitz Hafen, ongeveer tachtig jaar eerder dan de foto op blz. 405. Prentbriefkaart.



deinen op hun vering. Dat dat alles geen overbodige luxe was, bewijzen gevallen met losgeslagen goederenwagens die een aantal keren bijna een ongeluk veroorzaakten. Op de parallel verlopende route van Swinoujście (PL) naar Ystad (S) verging nog in 1994 in een zware Oostzeestorm bij Rügen de Poolse treinveerboot Jan Heweliusz met man en muis. Daarnaast kon in de winter ijsgang voor problemen zorgen. Daarom was gekozen alleen schepen met schroefaandrijving in te zetten. Desondanks liepen de treinveerboten in strenge winters soms vast in het pakij. In 1909 werd de nieuwe treinveerdienst ingewijd in aanwezigheid van de Duitse keizer en de Zweedse koning, hetgeen deze verbinding de bijnaam 'Königslinie' heeft bezorgd. Zweden en Duitsland lieten elk twee grote veerboten bouwen: De Drottning Victoria en de Konung Gustav V, respectievelijk de Preussen en de Deutschland. Het waren moderne zeeschepen waarin ervaringen met grote treinveerboten uit de Verenigde Staten en Canada waren verwerkt. Ze kregen bijvoorbeeld uit veiligheidsoverwegingen geen opklapbare boeg, maar konden uitsluitend beladen worden aan de achterzijde. Dat betekende wel dat ze achterwaarts de havens moesten binnenvaren. De schepen waren 113 meter lang en 16,2 meter breed en voorzien van twee sporen van samen 160 meter lengte.

Met de vier schepen werden bij een vaartijd van ongeveer vierenhalf uur vier retourvaarten per etmaal uitgevoerd. Ieder schip kon zestien tot achttien goederenwagens of acht rijtuigen vervoeren. Omdat de tot dan bestaande routes via Denemarken naar Zweden altijd minstens drie keer overvaren in het parcours hadden, werd Saßnitz – Trelleborg dé verbinding van het Europese continent met Zweden en Noorwegen. Dat gold in de eerste plaats het goederenverkeer dat door de gestaag groeiende handel steeds verder toenam. Maar ook het reizigersvervoer groeide enorm door de doorgaande (slaap)rijtuigen die Stockholm, Göteborg en Oslo een snelle en comfortabele verbinding met Berlijn en Hamburg gaven. Tussen 1910 en '30 verdubbelde het aantal vervoerde reizigers, terwijl het tonnage aan goederen met 340 % groeide. In de Eerste Wereldoorlog werd de dienst beperkt voortgezet. De schepen van het neutrale Zweden verzorgden het grootste deel van de dienst.

Vast in het ijs

De winters op de Oostzee kunnen zo streng zijn dat het water bevriest. Soms vriest de zee helemaal dicht, zodat er lange tijd niet gevaren kan worden. Op 25 februari 1924 liepen drie van de vier veerboten vast in het pakij bij Stub-



*Na vier keer heen en weer rangeren in Saßnitz Hafen sleept een DR-rangerlocomotief Baureihe 106 de rijtuigen van de Berlinaren Malmö – Berlin omhoog naar het station van Saßnitz, dat enige honderden meters achter het witte gebouw rechtsboven op de foto ligt; 20 mei 1991.
Foto: John Krijgsman.*

*DB-locomotief 346 839 rangeert in Sassnitz Fährhafen goederenwagens van de veerboot Trelleborg. Links de reserve-aanlegsteiger voor driesporige schepen; 11 augustus 1999.
Foto: John Krijgsman.*

benkamer aan de noordkant van Rügen. Een Duits oorlogsschip moest er aan te pas komen om ze te bevrijden. Een dag later moesten twee veerboten wederom uit het ijs getrokken worden. In dergelijke omstandigheden kon de overtocht wel 24 tot veertig uur duren.

De veerboten liepen in het pakijns vaak averij op aan de boeg en de kiel. Daarom is in 1931 een zware veerboot in dienst gesteld met ijsbrekerscapaciteiten. Deze aan beide spoorwegaansluitingen toebehorende Starke beschikte als eerste op de Königslinie over drie sporen en kon op 230 meter spoorlengte 22 goederenwagens vervoeren.

De winter van 1937 had zeer ernstige gevolgen voor de treinveerdienst. Aan boord van de Starke raakten goederenwagens los toen het schip zich met heftige bewegingen een weg door het ijs baande. Met zware slagzij wist de bemanning het schip toch de haven van Trelleborg binnen te loodsen. De Duitse veerboot Preussen voer zich in diezelfde winter bij Saßnitz vast in het ijs en raakte na een dag door de kolenvoorraad heen. Twee andere veerboten probeerden zo dicht mogelijk bij de Preussen te komen, waarna een menselijke ketting veertig ton kolen in zakken over het ijs naar het schip bracht. Op 10 december 1937 ging het echt mis, toen de Preussen in een sneeuwstorm bij Stubbenkammer op de rotsen vastliep en lek sloeg. Het duurde drie weken om het schip te bergen. Spectaculair was daarbij dat eerst de zestien goederenwagens uit het op tientallen meters uit de kust gestrande schip getakeld werden. Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog zijn zowel de Deutschland als de Drottning Victoria teruggetrokken van de veerdienst om voor militaire doeleinden ingezet te worden.

Vanaf 1941 varen alle vijf veerboten weer op de Königslinie, tot de Starke in februari 1942 bij Saßnitz door de ontplofing van een mijn naar de zeebodem verdween. In juni 1942 is het civiele verkeer stilgelegd, in oktober liep de Deutschland zware averij op door een torpedo. In september 1944 werd het aanmeren van Duitse schepen in Zweedse havens verboden, waardoor de veerdienst stil kwam te liggen. Eind 1944 is de inmiddels herstelde Deutschland ingezet om zes Kriegsloks Baureihe 52 naar Noorwegen te brengen. Het laden in Saßnitz ging probleemloos, maar dat geldt niet voor de aankomsthaven, want Noorwegen heeft nergens aan de kust spooraanlegsteigers. In Skien zijn de



loks met een kraan aan land gezet. Begin 1945 waren de beide Duitse veerboten ingezet bij de evacuatie van Oost-Pruisen: ze brachten spoorwegaansluiting van Windau (Ventspils) en Libau (Liepaja) naar Danzig (Gdansk). De drie havens waren daarvoor voorzien van provisorische spooraanlegsteigers.

De Königslinie na 1945

Na de Tweede Wereldoorlog lag Saßnitz in de Russische bezettingszone, later de DDR. De beide Duitse schepen waren naar Rusland overgebracht als onderdeel van de Duitse herstelbetalingen. Omdat de Rügendamm verwoest was, konden er geen treinen rijden tussen het vasteland en het eiland Rügen. De Zweedse spoorwegen zetten vanaf april 1946 hun treinveerboten voorlopig in vanuit Trelleborg naar Gdynia (PL), in februari 1948 was het aanlegpunt in Polen verlegd naar Świnoujście. Deze dienst bleef bestaan tot eind 1953. Vanaf juni 1947 werd het verkeer met Duitsland hervat door naar de haven van Warnemünde te varen.

Op 16 maart 1948 kon de dienst op de Königslinie worden hervat met Zweedse schepen. In 1952/'53 werd nogmaals

De nachttrein Sassnitz Express Berlin – Malmö legt in de ochtend van 11 juni 1992 bij Lockarp de laatste kilometers naar het eindstation af. De trein bestaat uit twee zitrijtuigen, een ligrijtuig, drie Mitropa-slaaprijtuigen en achterop een Zweeds zitrijtuig dat vanaf Trelleborg meerijdt.

Foto: John Krijgsman.



Op 11 juni 1992 wordt in Trelleborg trein 1010 Csárdás van Budapest naar Malmö uit de veerboot Sassnitz gesleept. Op de voorgrond een Tsjechoslowaaks ligrijtuig uit Praag, daarachter een Joegoslavisch slaaprijtuig dat 38 uur eerder uit Belgrado vertrokken is. Op de achtergrond twee Hongaarse rijtuigen.

Onder: koersbord van het slaaprijtuig.

Foto's: John Krijgsman.

uitgeweken naar Warnemünde. De omvang van het vervoer bleef beperkt omdat Zweden economisch meer op het westen van Duitsland gericht was. Wel was de Königslinie van belang voor transitieverkeer tussen Noord- en Zuid-Europa, omdat de routes via West-Duitsland langer waren. Dat gold niet alleen voor het goederenvervoer, maar ook voor het reizigersverkeer. Zo reed vanaf 1955 de Sassnitz Express van Sassnitz door de DDR naar München. Via deze route duurde een reis van Stockholm naar München 32 uur, via Dene - marken en West-Duitsland moest je daar toen zo'n 36 uur voor uittrekken.

Een nieuw begin

In 1956 is begonnen met de modernisering van de veerhavens en de schepen. De nieuwe aanlegsteigers werden ingericht om schepen met maximaal vijf sporen te ontvangen. De Zweedse Staatsspoorwegen (SJ) en de Deutsche Reichsbahn (DR) stelden nieuwe grote veerboten in dienst, de Trelleborg en de Sassnitz, die ook een afzonderlijk autodek hadden. De DDR-leiding had verordonneerd dat voor de bouw van dit prestigieschip geen gebruik gemaakt mocht worden van technologie uit het kapitalistische Westen. De Sassnitz en haar bemanning bleken daardoor aanvankelijk niet opgewassen tegen de eigenaardigheden van deze veerdienst. Nadat de Sassnitz tijdens herfststormen een aantal keren niet in staat bleek de haven van Trelleborg binnen te



lopen, maar buitengaats moest wachten op beter weer, werden alsnog miljoenen 'Westmark' gespenderd aan technische verbeteringen.

In 1967 kwam de Zweedse Skåne in de vaart, in 1972 gevolgd door de Oostduitse Rügen. Dit waren de eerste schepen waarop naast treinen en personenauto's ook vrachtauto's een plaats konden vinden. In die periode streefde het goederenverkeer het vervoer van personen in omvang voorbij. Daarom brachten de Zweedse Staatsspoorwegen in 1973 de Götaland en de Svealand in de vaart, met

De Berlin Night Express uit Malmö in Berlin Hauptbahnhof op 27 augustus 2010. GVG-locomotief 109-2 maakt reclame voor rederij Scandlines, tot 2012 exploitant van de veerdienst Sassnitz – Trelleborg.

Foto: Björn Nielsen.

De Zweedse rijtuigen van de Berlin Night Express tijdens de overtocht in 2009. De 'stempels' met witte bovenzijde worden bij verwacht stormweer onder de wagenbakken geklemd, zodat die niet kunnen meedeinen op de vering in de draaistellen.

Foto: www.kattler.dk



vijf sporen en nog meer ruimte voor vrachtauto's. In 1982 stelde de SJ de Trelleborg (II) in dienst, met op vijf sporen van in totaal zevenhonderd meter lengte ruimte voor 54 goederenwagens.

De scheepsbouwindustrie van de DDR kon maar amper voldoen aan de vraag naar capaciteitsuitbreiding voor de Königslijn. De DR liep altijd jaren achter op de SJ bij de inbreng van nieuwe schepen in de gezamenlijke exploitatie. Onder druk van de Zweedse zijde liet de DDR daarom een in Noorwegen gebouwd RoRo-schip ombouwen. Dit kwam in 1971 als Stubbenkammer in dienst en was alleen geschikt voor het vervoer van goederenwagens en vrachtauto's. Zij verdween in 1977 weer van de Königslijn toen daar de nieuw gebouwde Rostock in dienst werd gesteld. De DDR had inmiddels het idee opgegeven nog zelf veerboten voor de Königslijn te bouwen, zodat de Rostock van een Noorse werf kwam. De laatste nieuwe bijdrage van de Deutsche Reichsbahn aan de Königslijn kwam in 1989 in de vorm van de in Denemarken gebouwde Sassnitz (II). Dit schip beschikte over vijf sporen van in totaal 711 meter lengte, zodat 56 goederenwagens vervoerd konden worden.

Na de Wende

Het verdwijnen van het IJzeren Gordijn en de DDR hadden grote gevolgen voor de veerdienst op de Königslijn. Door de aanleg van betere wegen ging het goederenvervoer steeds meer over naar de weg. In 1998 had het wegverkeer het spoorvervoer op de verbinding naar Zweden al grotendeels verdrongen. De overall in Europa optredende vermindering van wagenladingvervoer ten gunste van bloktreinen droeg

ook bij aan de teruggang van het aantal overgezette goederenwagens. In 2004 waren het er nog zestigduizend, in 2012 nog maar 31.000. Een jaar later maakten slechts twintigduizend goederenwagens de oversteek tussen Sassnitz en Trelleborg, waarna in juni 2014 het overzetten van goederenwagens gestaakt werd. Het weinige goederenvervoer tussen het oosten van Duitsland en Zweden dat nog niet gekozen heeft voor de – veel langere – route over land via Flensburg, de Grote Beltbrug en -tunnel en de brug over de Sont tussen Kopenhagen en Malmö, gaat met de veerdienst Rostock – Trelleborg.

Het reizigersvervoer per trein via de Königslijn heeft een vergelijkbare ontwikkeling doorgemaakt. Sinds de jaren zeventig van de vorige eeuw bestond het reguliere reizigers-treinverkeer uit twee reizigerstreinparen tussen Berlijn en Malmö, de dagtrein Berlinaren en de nachttrein Saßnitz Express met slaap-, lig- en zitrijtuigen, en een internationale trein uit Joegoslavië, Hongarije en Tsjechoslowakije naar Malmö.

De Berlinaren werd tussen 1968 en 1970 gereden met een DR-dieseltreinstel VT 18.16, dat dus bijna de helft van de reistijd stilstond aan boord van de veerboot. In later jaren was de Berlinaren weer een getrokken trein, met doorgaande rijtuigen Berlijn – Malmö die in West-Berlijn begonnen in Zoologischer Garten en via Friedrichstraße de DDR binnenreden, en een Mitropa-slaapwagen Berlijn – Stockholm. Twee keer per week waren op de Königslijn ook de Russische slaapwagens te zien die sinds de jaren zestig zorgden voor een verbinding van Moskou met (bijna) alle Europese hoofdsteden, in dit geval Stockholm, respectievelijk Oslo. Het derde reizigerstreinpaar was vanaf 1970 de Meridian, die doorgaande rijtuigen van Belgrado naar Malmö vervoerde. In 1978 gingen zelfs doorgaande rijtuigen van Bar aan de Adriatische Zee naar Malmö rijden, een afstand van 2100 kilometer. In 1981 verviel het gedeelte Berlijn – Malmö van de Meridian. De doorgaande verbinding Belgrado – Malmö werd in 1990 hersteld onder de naam Csárdás. In 1992 zorgde de Joegoslavische burgeroorlog er voor dat de trein was ingekort tot Budapest – Malmö. 1996 reed de Csárdás voor het laatst. In de zomer van 1991 was de verbinding met Zweden ook nog uitgebreid met een vierde treinpaar per dag: Dresden – Malmö, dat in 1994 is geschrapt.

In 2001 verdween de laatste doorgaande dagverbinding tussen Duitsland en Zweden, de Interregio Kurt Tucholsky. In de laatste jaren was het aantal treinreizigers al zo teruggeloo-



Op 29 juni 2010 haalt rangeerlocomotief 346 003 van Press in Rostock Seehafen een aantal goederenwagens uit de veerboot Skåne, die zojuist is aangekomen uit Trelleborg.

Foto: Michèl Koenders.

pen, dat één doorgaand rijtuig Berlijn – Malmö voldoende was. Speciaal voor deze bescheiden internationale langeafstandsdienst had de DB in 1995 twee Interregiorijtuigen type ABImz 265 gefabriceerd: in twee coupés tweede klas kregen de stoelen een anders gekleurde bekleding en aan de buitenzijde werd een '1' aangebracht. Overigens werd het verdwijnen van de laatste dagtrein tussen Malmö en Berlijn in 2001 gecompenseerd door een Eurocity van Malmö via Kopenhagen – Puttgarden naar Hamburg te laten rijden met aansluiting naar Berlijn. De hemelsbreed langere reis duurde een half uur korter, omdat er geen vier uur op zee tussen Trelleborg en Sassnitz werden doorgebracht. In 2002 was dit uitstapje naar Malmö van de Hamburgse Eurocity al weer voorbij.

De nachttrein Berlijn – Malmö werd door DB en SJ opgeheven in september 2000, maar herrees in 2001 onder particuliere vlag van de Georg Verkehrsorganisation (GVG). Sindsdien is deze nachttrein – vanaf 2007 rijdend onder de naam Berlin Night Express – de enige reizigerstrein die nog via Sassnitz – Trelleborg wordt overgevoerd. Vanaf 2002 is het aantal nachten waarin de trein rijdt steeds verder verminderd, tot uiteindelijk alleen nog maar in de zomermaanden werd gereden. Sinds 2013 wordt nog maar één rijtuigstam (uitsluitend ligwagens) ingezet, zodat in iedere richting nog maar drie ritten per week worden gemaakt. Op het Duitse deel zet de GVG meestal eigen elektrische locomotieven in van de Baureihe 109 (voormalige DR Baureihe 211), waarvan een aantal voorzien is van reclame voor rederij Scandlines, tot 2012 exploitant van de veerdienst. Als alle vier GVG-locomotieven defect zijn wordt een gehuurde elektrische locomotief ingezet. In Zweden werkte GVG tot 2012 samen met staatsspoorbedrijf SJ. In het begin zette GVG gehuurde Slowaakse rijtuigen in, vanaf 2003 kwamen er slaap- en ligrijtuigen van de SJ naar Berlijn. Dit waren rijtuigen van het bredere en hogere Zweedse profiel, wat net paste op de door deze trein bereden lijnen die in de DDR-tijd geschikt waren gemaakt voor de inzet van Russisch materieel. In 2013 nam Veolia aan de Zweedse zijde van de veerdienst de exploitatie over. Sindsdien rijdt de Berlin Night Express met Veolia-ligrijtuigen die zijn overgenomen van de Deense DSB.

Door het staken van het reguliere treingoederenvervoer via Sassnitz – Trelleborg in juni 2014 was de toekomst van de Berlin Night Express erg onzeker. Toch is de trein van GVG op 22 juni 2015 weer drie nachten per week gaan rijden, waarmee het de enige trein is die nog via deze veerdienst wordt overgevoerd. Voor dit jaar is het rijseizoen van de Berlin Night Express echter beperkt tot 8 augustus. Het is maar zeer de vraag of de trein in 2016 nog terugkeert in de

dienstregeling, omdat de spoorhavenfaciliteiten in Sassnitz en de als enige treinveerboot nog varende Sassnitz (II) nu alleen voor deze ene slechts acht weken per jaar rijdende treindienst in goede staat moeten worden gehouden. Voor het goederenvervoer is de veerdienst Rostock – Trelleborg een alternatief, maar de schepen daar zijn niet ingericht voor het overzetten van spoorwegmaterieel met reizigers.

Nieuw station voor Sassnitz

De veerhaven in Saßnitz lag zeer ongunstig voor de treinexploitatie. Een in Saßnitz aangekomen trein moest in het station kopmaken om via een steile helling in een bocht van 180 graden de ongeveer 25 meter lager gelegen haven te bereiken. Daar werd het rangeren bemoeilijkt door de beperkte ruimte met korte uithaalsporen. Op dit beperkte oppervlak moesten na 1950 ook nog eens de afhandeling van (vracht)auto's en de uitgebreide voorzieningen van de DDR-grensbewaking een plekje vinden.

Na 1989 was het vooral het spectaculair groeiende wegverkeer dat vastliep tot in de stad.

Ten zuiden van de stad was op het terrein van de veerhaven Mukran naast de aanlegsteigers voor de breedspoorveerboten naar Klaipeda (LT) voldoende ruimte voor een nieuw aanlegpunt voor het verkeer met Zweden. In 1998 was daar het nieuwe aanlegpunt Sassnitz Fährhafen in gebruik genomen en sindsdien is de stad Sassnitz (inmiddels niet meer met 'ß' geschreven) verlost van de verkeersoverlast, maar ook van veel economische activiteit. In 1998 reden er naast de internationale treinen ook enkele regionale treinen tussen Sassnitz Fährhafen en Bergen (Rügen) in aansluiting op de veerboten. Wegens gebrek aan belangstelling zijn die al spoedig weer opgeheven. Door het in de afgelopen jaren vrijwel geheel wegvallen van het overzetten van treinen (ook de treinveerdienst naar Klaipeda is gestaakt), ligt het nog vrij nieuwe havenstation met rangeeremplacementen en spooraanlegsteigers er tegenwoordig roestig bij.

Nieuwe veerdiensten

Vanaf eind jaren tachtig van de vorige eeuw probeerden diverse rederijen een graantje mee te pikken van de groeiende markt voor (goederen)vervoer tussen Duitsland en Scandinavië. De vaste oeververbindingen over de Grote Belt en de Sont waren er nog niet en de kortste weg tussen Duitsland en Zweden liep direct over de Oostzee. Na de val van het IJzeren Gordijn werd het vervolgens ook nog makkelijker om routes via de (voormalige) DDR te kiezen. Er kwamen dus nieuwe veerverbindingen, waarvan sommige naast (vracht)auto's ook goederenwagens gingen overzetten. Juist bij dit soort 'gemengde' verbindingen is het lastig na te gaan wanneer ze wel of niet als treinveerdienst kun-

nen worden aangemerkt, omdat ze ook kunnen bestaan zonder dat er aan het overzetten van goederenwagens wordt gedaan.

Uit publicaties komt naar voren dat er in de afgelopen decennia sprake is geweest van een veerdienst van Nordö-Link die vanaf 1987 tussen Travemünde en Malmö (tweehonderd kilometer) goederenwagens heeft overgezet. Hiervoor is de veerboot Svealink ingezet, afkomstig van de 'Königslinie' Saßnitz – Trelleborg. Later zijn andere treinveerboten ingezet. Op 1 april 2007 is deze treinveerdienst stilgelegd.

Rederij TT-Line had plannen om op haar veerverbinding Travemünde – Trelleborg ook goederenwagens te gaan overzetten. De in 1988 in dienst gekomen veerboten Nils Dacke en Robin Hood hadden rails aan boord voor 36 goederenwagens. De schepen waren gebouwd voor aansluiting op de steigers in Travemünde, maar pasten niet in Trelleborg. Van aanpassing van de steigers in Trelleborg kwam niets en de schepen vervoerden alleen maar (vracht)auto's.

Tussen Rostock Seehafen en Trelleborg (165 kilometer) was

in 1990 een nieuwe treinveerdienst ingesteld. Tussen 1992 en '94 zouden hier volgens sommige bronnen geen spoorwegvoertuigen zijn overgezet. Sinds 1996 vaart hier de reusachtige veerboot Mecklenburg-Vorpommern. Het schip vervoert vooral vrachtauto's, maar heeft ook ruimte voor personenauto's en zes sporen van in totaal 945 meter lengte voor 64 goederenwagens. In 1998 kwam op deze dienst de nog grotere Skåne in bedrijf, met 1110 meter spoor. Bij een bezoek in 2010 viel op dat door de geliberaliseerde spoorgoederenvervoersmarkt zelfs twee goederenvervoerders tegelijk gebruik maakten van deze veerdienst, zodat in Rostock Seehafen rangeer locomotieven van zowel DB Schenker als Press een aantal wagens van boord kwamen halen. Na het stopzetten van het overzetten van goederenwagens via Saßnitz – Trelleborg is Rostock – Trelleborg nog de enige treinveerdienst tussen Duitsland en Zweden. Ook de Noorse treinstellen die sinds 2014 voor revisie bij NedTrain Haarlem naar Nederland komen, maken de oversteek via deze veerdienst. □

(wordt vervolgd)

Lenin in Saßnitz

Tijdens de Eerste Wereldoorlog heerst in het Russische Rijk grote onrust. Na de februari-revolutie van 1917 wordt tsaar Nicolaas II gedwongen af te treden. Duitsland, dat met Rusland in oorlog is, heeft er alle belang bij dat het land intern verscheurd raakt en werkt daarom graag mee om de in ballingschap in Zwitserland levende bolsjewistische revolutionair Vladimir Iljitsj Lenin naar Rusland over te brengen om nog meer onrust te gaan stoken. Een omweg via het neutrale Zweden en Finland – dat binnen het Russische keizerrijk een onafhankelijke positie innam – is gezien de oorlogssituatie op het continent de enige mogelijkheid om in Rusland te komen. Vanuit Zwitserland is Zweden over land echter alleen bereikbaar via Duitsland.

Om de schijn van directe betrokkenheid te vermijden bedenkt Duitsland een lijst waarmee formeel wordt uitgesloten dat Lenin en zijn gevolg over Duits grondgebied reizen: het rijtuig waarin de Russen zich bevinden wordt tot 'buitenland' verklaard, zodat het gezelschap exterritoriaal van de Zwitserse grens bij Gottmadingen (tussen Schaffhausen en Singen) naar Saßnitz reist. Een krijtstreep op de vloer van het

van buitenaf verzegelde rijtuig scheidt de Russen van de Duitse officieren die voor begeleiding aan boord zijn.

Na een reis van bijna drie dagen komt het verzegelde rijtuig in de middag van 12 april 1917 aan in de veerhaven van Saßnitz. Hier stapte het gezelschap de volgende ochtend over op een Zweedse veerboot. De reis voert verder door Zweden naar het Noorden, waar de spoorlijn eindigt in Haparanda, aan de Finse grens. Aan de overzijde van de bevroren grensrivier kan worden overgestapt in een Finse trein, die Lenin naar Sint Petersburg brengt. Na de oktoberrevolutie en de Russische burgeroorlog wordt hij de eerste leider van de in 1922 gestichte Sovjet Unie.

In de DDR spelen de Sovjet Unie en Lenin een belangrijke ideologische rol. Lenins naam siert menig straatnaambord en Leninstandbeelden kom je overal tegen in de staat van arbeiders en boeren. Dat Lenin tijdens de belangrijkste reis van zijn leven via de latere DDR blijkt te zijn gereisd, is een goede aanleiding om in 1977 op het station van Saßnitz het zoveelste Lenin-monument op te richten, in de vorm van een spoorwegrijtuig. Het betreft een rijtuig van (vermoedelijk) Pruisische origine dat veel gelijkenis vertoont met het exemplaar waar Lenin en zijn gezelschap in reisden, zodat het benoemd wordt tot his-

torisch verantwoord monument. De DDR is dan weer een verplicht bezoek- en kranseleggingsadres rijker voor pioniertjes en partijbonzen. In het rijtuig kan een tentoonstelling over de reis uit 1917 bekeken worden.

In 1990 komt een einde aan de DDR en aan de Lenin-verering. Het rijtuig verdwijnt uit Saßnitz, maar wordt in de werkplaats Wittenberge uiterlijk gerestaureerd in min of meer historisch verantwoorde staat als Pruisisch D-treinstation. Tegenwoordig doet het dienst als conferentieruimte in het vroegere Kaiserbahnhof in Potsdam, waar de DB Akademie gevestigd is. Over de geschiedenis van dit rijtuig, of er wel de juiste draaistellen onder zitten en of het aangebrachte nummer 01864 wel klopt (in Saßnitz stond er 03485 op) zijn de geleerden het nog steeds niet eens.

Overigens kent het Finlandstation in Sint Petersburg nog wel een spoorwegmonument dat aan de reis van Lenin in 1917 gewijd is. Daar staat sinds 1957 de Finse stoomlocomotief 293, die de trein met Lenin naar Sint Petersburg gebracht zou hebben. In Saßnitz herinnert tegenwoordig alleen nog een verweerde gedenksteen aan de passage van Lenin in 1917.



Van 1977-'90 heeft een rijtuig gediend als tentoonstelling over de bijzondere overtocht die Lenin in 1917 vanaf hier maakte.

Prentbriefkaarten.