

Bald hinter den Schlutuper Tannen erreichten die LPA-Dampfzüge von Lübeck Hbf der Bahnhof Lübeck-Schlutup und rollten hier an dessen Einfahrt auch an der Stelle vorbei, an der aus westlicher Richtung das Gleis in den genannten Bahnhof einmündet, das diesen Bahnhof mit dem Schlutuper Hafen verbindet.



Langsam fuhren die o. a. Züge von der beschriebenen und abgebildeten Stelle aus in den Bahnhof Lübeck-Schlutup hinein.



Fotos:
Oben =
Hans-Joachim Klaas.
Mitte =
Andrea Hammer.
Unten =
Michael Hecht.



Im Bhf. Lübeck-Schlutup gibt es immerhin noch vier betriebsfähige Gleise und auch d. Bahnhofsgebäude steht noch, wenngleich es längst nicht mehr bahnmäßigen Zwecken dient. Regelmäßiger Personenverkehr fand hier nur am Anfang des 20. Jahrhunderts für 1 1/2 Jahrzehnte statt. Die Einrichtung einer Straßenbahnverbindung vom Zentrum Lübeck's nach Schlutup zwang zur frühzeitigen Aufgabe des regelmäßigen und öffentlichen Eisenbahn-Personenzugverkehrs hierher. Die Bahnlinie nach Lübeck-Schlutup blieb danach eine ausschließliche Güterstrecke, die heute vor allem d. schienenmäßigen Anbindung des neuen Hafens in Lübeck-Schlutup dient. Nach dort bzw. von dort fahren noch regelmäßig und häufig Güterzüge, die von Diesellokomotiven der DB-Firma DB Schenker Rail GmbH (DBS) befördert werden.

Fotos:
Oben + Mitte =
Michael Hecht.
Unten =
Andrea Hammer.



Züge des Personenverkehrs verirren sich nur in Sonderleistungen in den Schlutuper Bahnhof, wie nun auch nach längerer Zeit wieder einmal am 24. und 25. August 2013. Noch seltener war und ist bei Sonder-Reisezügen nach/von Lübeck-Schlutup deren Beförderung durch Dampflokomotiven. Der planmäßige Dampflokeneinsatz in Lübeck-Schlutup endete 1963, danach fuhren hier auch die Güterzüge mit Dieseltrektion. Die Zeit der 1990er Jahre u. der Beginn des aktuellen Jahrhunderts brachten auch mal Sonder-Reisezüge mit Dampflokomotiven nach Lübeck-Schlutup und auch bei den jüngsten Personen-Sonderzugfahrten kam erneut ein Dampfross hierher ! Was auch eine Foto-Schein-einfahrt wert war, für die die Sonderzug-Fahrzeugeinheit jeweils vom Bahnhof bis zu dessen Einfahrt zurück rangiert wurden.



Fotos:
Oben und Mitte =
Andrea Hammer.
Unten =
Michael Hecht.



Fotos:
Oben =
Michael Hecht.
Mitte u. Unten =
Andrea Hammer.



Danach fuhr
die Zugformation
zur Freude d.
Fotografen und
Filmfreunde
unter Volldampf
nochmals in
den sonst nur
von Güterzügen
beherrschten
Bhf. Lübeck-
Schlutup hinein.



Der erneute Dampflok-Besuch an dieser Stelle brachte sogar mal eine Schnellzug-Dampflok in den genannten Bahnhof. Maschinen dieser Lokgattung waren hier extrem selten. Alltägl. waren hier in den 1950er und am Anfang der 1960er Jahre die 'Schnellzuglokomotiven des kleinen Mannes', also die 'Steppentpferde' der Baur. 24. Diese Personenzug-Schleptender-Maschinen verdienten sich ihr Lübecker 'Gnadenbrot' auch mit der Beförderung von Güterzügen zum und vom Bhf. Lübeck-Schlutup, der seinen Platz noch heute in reizvoller Landschaftsumgebung hat.

Fotos:
Andrea Hammer.



Auch mit der 'grossen' Schnellzug-Dampflok 03 2155-4 mußte bei ihren Aufenthalten in Lübeck-Schlutup am 24. u. 25.8.2013 im dortigen Bahnhof jeweils ein Lokumlauf durchgeführt werden; denn das Streckengleis von Lübeck-St. Jürgen her endet hier und besaß nie eine östl. Fortsetzung. Der Schlutuper Bhf. war dadurch stets 'Kopfstation' und ist es heute noch, was auch für die von der o. a. Dampflok hierher beförderten Sonderzüge sämtlichen in deren Reiseroute ersten Fahrtrichtungswechsel bedeutete und für 03 2155-4 stets Lokumläufe in Lübeck-Schlutup mit sich brachte. Hierzu rollte sie nach Absolvierung der Foto-Scheineinfahrten zunächst in den äußersten östlichen Endbereich des Schlutuper Bahnhofes.

Fotos:
Michael Hecht,



Danach rangierte die Lok 03 2155-4 dann an den Sonderzugwagen vorbei zum Westende des beschriebenen Bahnhofes. Am Beginn d. 20. Jahrhunderts gab es auch Pläne für eine Streckenverlängerung über Lübeck-Schlutup hinaus bis ins nicht weit entfernte, in Mecklenburg liegende Lüdersdorf. Diese Streckenverlängerung wurde aber nicht verwirklicht. Immerhin hätte sie zwischen Lübeck u. Lüdersdorf zwei parallel verlaufende Schienenstränge entstehen lassen. Einmal den der heute noch existierenden Bahnlinie Lübeck-Bad Kleinen und zusätzl. südlich davon den einer so nie realisierten Bahnverbindung Lübeck - Lübeck-Schlutup - Lüdersdorf. Der Schienenstrang nach Lübeck-Schlutup blieb **stets** nur eine Stichbahn hierher, die es immerhin aber genauso wie die benachbarte Bahnlinie Lübeck-Bad Kleinen heute immer noch gibt !

Fotos:
 Oben und Mitte =
 Michael Hecht.
 Unten =
 Andrea Hammer.



Dadurch, daß die Bahnlinie nach Lübeck-Schlutup stets nur eine Stichbahn bildete, blieb auch der Schlutuper Bhf. immer Kopfstation. Der Schienenweg hierher hatte unter anderem auch starke Bedeutung für den benachbarten Hafen und das an ihn grenzende Industriegebiet d. Konservenfisch-Produktion. Der o. a. Hafen wurde ja durch ein eigenes Gleis mit dem Bhf. verbunden, wobei aber auch die Schlutuper Hafenbahn von Westen her in diesen Bahnhof hinein geführt werden mußte. Was für alle Züge zum und vom Hafen in L.-Schlutup Fahrtrichtungswechsel und Lokumläufe im benachbarten Bhf. erforderte. Heute spielt die genannte Hafenbahn für die Fischindustrie und den alten Schlutuper Hafen keine Rolle mehr, wohl aber für den dortigen Neubauhafen, dessen Züge im Schlutuper Bhf. nach wie vor die Fahrtrichtung wechseln müssen.

Fotos:
Oben und Unten = Michael Hecht.
Mitte = Andrea Hammer.



Vor allem 295-Dieselmotoren der Firma DB Schenker Rail (DBS) beherrschen heute das lokmässige Bild im Schlutuper Bhf. Selten kommen auch mal Diesellokomotiven von Unternehmen hierher, die nicht zur DB-Firmengruppe gehören.

Und sehr, sehr selten, wie hier zu sehen, auch mal Dampflokomotiven. Das Dampffross, das am 24.+ 25.8.2013 Schlutup besuchte, gehörte unternehmensmäßig auch nicht zur o. a. Firmengruppe.

Um die Sonderzüge, die sie an den beiden genannten Tagen zog, von Lübeck-Schlutup wieder weg befördern zu können, mußte sie nun mit dem Tender voran vor die Wagenreihe dieser Züge gespannt werden.

Fotos:
Andrea Hammer.



Mit dem Tender
 voran ging es nun
 bei den LPA-Dampfzug-
 fahrten am 24. und
 25. August 2013
 von Lübeck-Schlutup
 nach Lübeck-Travemün-
 de. Luftlinienmäßig
 nur eine kurze
 Strecke; auf der
 Schiene aber erhebl.
 länger und nur auf
 der Route über die
 Geniner Travebrücke
 und den Lübecker Hbf
 möglich. Damit auch
 wesentlich länger als
 der Straßenweg von
 Schlutup nach Trave-
 münde, der immerhin
 auf den Travetunnel
 in Lübeck-Siems zu-
 rückgreifen kann. Der
 verkürzt die trave-
 querende Kfz.-Fahrt
 zwischen Schlutup u.
 Travemünde ungem. Für
 die Eisenbahn ist
 ein verkürzter Weg
 hier aber nicht not-
 wendig; denn auch im
 Güterverkehr gibt es
 keine direkten Züge
 von Schlutup nach
 Travemünde (mehr). D.
 letzte auf dieser
 Verbindung wurde Anf.
 2013 eingestellt. Am
 24. und 25.8.2013
 rollten aber sogar
 mal insgesamt sechs
 Reisezüge zwischen
 beiden o.a., an der
 Trave gelegenen Lü-
 becker Stadtteilen.
 Mit denen verließ Lok
 03 2155-4 unter Voll-
 dampf den Schlutuper
 Bahnhof und rollte
 wenig später durch
 den Wesloer Forst
 hindurch am dortigen
 Holzhof vorbei.

Fotos:
 Oben u. Unten =
 Michael Hecht.
 Mitte =
 Andrea Hammer.



Unter vorsichtigem Passieren der unbeschränkten Bahnübergänge, die sich im Bereich der Schlutuper Güterbahn entlang der Wesloer Str. befinden, rollten die LPA-Dampfzüge zurück bis zur Abzweigstelle Brandenbaum, wo diese Züge den schranken- und lichtzeichen-gesicherten, zum Straßenweg von Lübeck nach Herrnburg gehörenden Bahnübergang in der Brandenbaumer Landstr. passierten. Die o. a. Abzweigstelle dient der Aufnahme des Hafengebais vom Konstinkai in die Schlutuper Strecke.



Erneut auf dem Streckengleis der Bahnlinie von Bad Kleinen führen die o. a. Dampfzüge ein jeweils zweites Mal durch die Geniner Ostkurve. Diesmal in Gegenrichtung.



Fotos:
Oben = Andrea Hammer
Mitte und Unten = Hans-Joachim Klaas.