

Geschichte:

Am 6. Juni 1905 eröffnete die „Großherzoglich-Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn“ die Eisenbahnstrecke von Klütz nach Grevesmühlen, sondern abseits durch landwirtschaftliches Gebiet. Die Strecke diente dem Güterverkehr ganz besonders während der Erntezeiten. Unter anderem wurde auch Getreide zu den Speichern und Mühlen geliefert, die dieses auch für die Herstellung von Malzkaffee verarbeiteten, den so genannten Muckefuck. In den zwanziger und dreißiger Jahren nutzten Ausflügler die Bahn, um an das nahe Küstenland zu fahren. Das Ostseebad Boltenhagen ist nur 3 km entfernt. Die Fahrzeit im Personenverkehr betrug 1929 rund 40 Minuten bei drei Zugpaaren täglich und 1975 knapp 30 Minuten. Damals verkehrten werktags vier Personenzugpaare auf der Strecke. Ende der 30er Jahre plante die Luftwaffe, die Strecke über Boltenhagen in die Erprobungsstelle Tamewitz (der heutigen Weißen Wiek) zu verlängern. Die Boltenhagener Bäderbahn sollte hinter der Klützer Einfahrweiche nach Norden abschwanken und einen eigenen Tunnelzugang erhalten. Das Projekt blieb mangels Geld ein Traum. Am 27. Mai 1995 fuhr unter Regie der Deutschen Bahn AG der letzte Zug. 1996 wurde die Klützer-Ostsee-Eisenbahn gegründet, die ab dem 6. Juni 1997 touristischen Verkehr mit historischen Dampflokomotiven, Diesellokomotiven und Triebwagen anbot. Der Betrieb endete 2005. 2006 wurden die Schienen für das Projekt Schmalspurbahn entfernt. Juli 2012: Neustart für die historische Bahnstrecke, der Bau der Bahnstrecke beginnt. Zu diesem Zweck trafen im Juli 2012 die ersten Schienen in Klütz ein. Im September 2012 waren die ersten zwei Kilometer Schmalspurgleis in Klütz verlegt worden und zwei Dieselloks für den Schottertransport im Einsatz. Ein Jahr später Anfang Juli 2013 sind alle Schienen bis Reppenhagen verlegt. Eröffnung der Schmalspurbahn im Juni 2014. Zwischen Klütz und Reppenhagen fahren historische Züge auf 600 mm Spurweite. Ein technisches Bauwerk und Besonderheit im Bahnhof Klütz ist die Segmentdrehscheibe. Bei ihr überstreicht der Brückenträger nur ein Segment des Kreises. Sie kann sich deswegen nicht vollständig drehen, ist also zum Wenden eines Fahrzeuges nur dann geeignet, wenn sie mindestens zu 180 Grad gedreht werden kann. Sie dient primär der platzsparenden Umsetzung von Fahrzeugen auf anschließende Gleise, mitunter bei geringem Platzbedarf als bei Weichen. Die aufwändige Errichtung und Unterhaltung ließ jedoch auch diese Bauart selten zur Ausführung gelangen. Der einfache Zahnrad-Mechanismus erlaubte es dem Rangierer bis zu 75 Tonnen schwere Loks per Muskelkraft zu verschwenken.