



PRZEWODNIK ROWEROWY

**SZLAKIEM PO NASYPIE
KOLEJKI WĄSKOTOROWEJ**

- **Związek Miast i Gmin Dorzecza Parsęty / www.parseta.org.pl**
78-230 Karlino · ul. Szymanowskiego 17 · tel. 94 311 72 47 · zmigdp@parseta.org.pl ·
- **Urząd Miejski w Gościnnie / www.goscino.pl**
78-120 Gościno · ul. IV Dywizji Wojska Polskiego 58 · tel. 94 351 25 03 · goscino@goscino.com.pl
- **Urząd Miejski w Karlinie / www.karlino.pl**
78-230 Karlino · Plac Jana Pawła II 6 · tel. 94 311 72 73 · karlino@karlino.pl
- **Centrum Informacji Turystycznej w Karlinie**
78-230 Karlino · ul. Szczecińska 3 · tel. 94 312 38 69 · it@karlino.home.pl
- **Urząd Gminy Kołobrzeg / www.gmina.kolobrzeg.pl**
78-100 Kołobrzeg · ul. Trzebiatowska 48a · tel. 94 353 04 20 · sekretariat@gmina.kolobrzeg.pl
- **Urząd Miasta Kołobrzeg / www.kolobrzeg.pl**
78-100 Kołobrzeg · ul. Ratuszowa 13 · tel. 94 355 15 00 · urząd@um.kolobrzeg.pl
- **Informacja Turystyczna w Kołobrzegu / www.klimatycznykolobrzeg.pl**
78-100 Kołobrzeg · Plac Ratuszowy 2/1 · tel. 94 354 72 20 · it@cp.kolobrzeg.pl
- **Punkt Informacji Turystycznej w Kołobrzegu / www.klimatycznykolobrzeg.pl**
78-100 Kołobrzeg · ul. Dworcowa 1 · tel. 94 352 79 39 · turystyka@home.pl
- **Urząd Gminy Rymań / www.ryman.pl**
78 - 125 Rymań · ul. Szkolna 7 · tel. 94 358 31 27 · ug@ryman.pl
- **Urząd Gminy Siemysł / www.siemysl.pl**
78-123 Siemysł · ul. Kołobrzaska 14 · tel. 94 358 80 13 · ug_siemysl@post.pl
- **Urząd Miejski w Barwicach / www.barwice.pl**
78-460 Barwice · ul. Zwycięzców 22 · tel. 94 373 63 43 · urząd@um.barwice.pl
- **Urząd Gminy Białogard / www.gmina-bialogard.pl**
78-200 Białogard · ul. Wileńska 8 · tel. 94 312 44 01 · sekretariat@gmina-bialogard.pl
- **Urząd Miasta Białogard / www.bialogard.info**
78-200 Białogard · ul. 1 Maja 18 · tel. 94 312 23 10 · um.sekretariat@bialogard.info
- **Urząd Miejski w Białym Borze / www.bialybor.com.pl**
78-425 Biały Bór · ul. Żymierskiego 10 · tel. 94 373 90 02 · sekretariat@bialybor.com.pl
- **Urząd Gminy Biesiekierz / www.biesiekierz.eu**
76-039 Biesiekierz 103 · tel. 94 318 03 10 · sekretariat@biesiekierz.eu
- **Urząd Miejski w Bobolicach / www.bobolice.pl**
76-020 Bobolice · ul. Ratuszowa 1 · tel. 94 345 84 01 · gmina@bobolice.pl
- **Urząd Mijski w Bornym Sulinowie / www.bornesulinowo.pl**
78-449 Borne Sulinowo · Al. Niepodległości 6 · tel. 94 373 41 20 · bornesulinowo@bornesulinowo.pl
- **Urząd Gminy Dygowo / www.ug.dygowo.pl**
78-113 Dygowo · ul. Kolejowa 1 · tel. 94 358 41 95 · ug@dygowo.pl
- **Urząd Gminy Grzmiąca / www.grzmiaca.org.pl**
78-450 Grzmiąca · ul. 1 Maja 7 · tel. 94 373 68 10 · ug_grzmiaca@zeto.koszalin.pl
- **Urząd Miejski w Polczynie-Zdroju / www.polczyn-zdroj.pl**
78-320 Polczyn-Zdrój · Plac Wolności 3-4 · tel. 94 366 61 00 · urząd@polczyn-zdroj.pl
- **Urząd Gminy Rąbino / www.rabino.pl**
78-331 Rąbino 27 · tel. 94 364 33 47 · rabino@zeto.koszalin.pl
- **Urząd Gminy Sławoborze / www.slawoborze.pl**
78-314 Sławoborze · ul. Kolejowa 8 · tel. 94 364 75 59 · ug@slawoborze.pl
- **Urząd Gminy Szczecinek / www.gminaszczecinek.pl**
78-400 Szczecinek · ul. Piłska 3 · tel. 94 374 32 48 · sekretariat@gminaszczecinek.pl
- **Urząd Miejski w Szczecinku / www.szczecinek.pl**
78-400 Szczecinek · Pl. Wolności 13 · tel. 94 37 141 29 · urząd@um.szczecinek.pl
- **Urząd Miejski w Tychowie / www.tychowo.pl**
78 - 220 Tychowo · ul. Bobolicka 17 · tel. 94 311 51 30 · umig@tychowo.pl
- **Urząd Gminy Ustronie Morskie / www.ustronie-morskie.pl**
78-111 Ustronie Morskie · ul. Rolna 2 · tel. 94 351 55 35 · sekretariat@ustronie-morskie.pl

1

ODCINEK

KARLINO - GOŚCINO**0,00 KM****(19,3 km do Gościna) Stacja PKP Karlino Wąskotorowe**

Szlak rowerowy rozpoczyna się na wysokości karlińskiego amfiteatru, w pobliżu dworca PKP, przy którym mieściła się stacja Karlino Wąskotorowe. Budynek stacji Karlino Wąskotorowe obecnie pełni funkcję domu mieszkalnego, natomiast samą linię do Gościna rozebrano w 1964 r. Od amfiteatru ścieżka biegnie na północ, wzdłuż ogródków działkowych, a potem przez las, w kierunku północno-zachodnim, do rzeki Parsęty.

Linia wąskotorowa łącząca Karlino z Gościnem (Kołobrzeska Kolej Wąskotorowa KKB AG), o długości 19,26 km i rozstawie szyn 1000 mm, powstawała w II etapach. Pierwszy odcinek Gościno - Pobłocie Wielkie otwarto 10 listopada 1909 r., natomiast odcinek Pobłocie Wielkie – Karlino 9 października 1915 r. Dnia 9 listopada 1915 r. otwarto odcinek z Lubiechowa do Włociborza. Na linii tej przewożono wyłącznie towary. Linia została zlikwidowana po 2 stycznia 1959 r.

W ciągu dnia Karlino miało jedno połączenie tam i z powrotem. Pociąg wyjeżdżał z Gościna o godzinie 9.18, do Karlina przybywał o godz. 10.34, natomiast wyjeżdżał z Karlina o 14.07 i przyjeżdżał do Gościna o 15.22. Pociąg poruszał się z oszalemiącą prędkością około 15 km/h.



Lokomotywa parowa firmy Vulcan ze Szczecina. Prowadziła wagony 2 i 3 klasy. Regularnie zatrzymywała się w Pobłociu Wielkim, a na pozostałych 7 przystankach na żądanie. Pobłocie Wielkie przez stacje Gościno, Karlino połączone było z gęstą siecią kolei wąskotorowych wschodniej i zachodniej części województwa.



Stacja Karlino
Wąskotorowa (1919 r.). Zdjęcie ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

Dworzec PKP Karlino, kolei normalnotorowej, położony na 7 km szlaku kolejowego z Białogardu do Kołobrzegu, w pobliżu:

- ok. 200 m - droga wojewódzka nr 6 (Szczecin – Gdańsk).
- ok. 300 m - przystanek PKS, przystań kajakowa i kąpielisko na rz. Radwi, prawobrzeżnym dopływie Parsęty. Na miejscu możliwość wynajęcia kajaków. Atrakcyjne miejsce do rozpoczęcia dwudniowego spływu Radwią, a następnie Parsętą do Kołobrzegu (trasa łatwa, dostępna dla spływów masowych).



Obecny wygląd dworca kolei normalnotorowej w Karlinie. W 2002 r. pożar strawił znaczną część budynku.

KARLINO

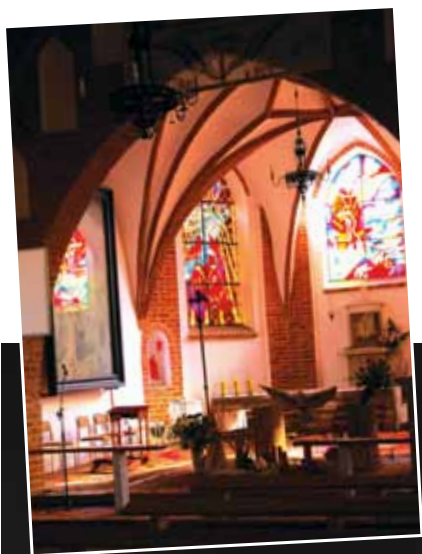
KARLINO - (niem. Körlin), najstarsza nazwa Corlin, wymieniona po raz pierwszy w zachowanych dokumentach, nie później niż w 1299 r. Osada położona była w bardzo ważnym miejscu, na skrzyżowaniu dwóch ważnych szlaków handlowych. Jednego biegnącego z Kołobrzegu do Wielkopolski (tzw. Szlak Solny) i drugiego ze Szczecina do Gdańska. W pobliżu średniowiecznego Karlina funkcjonowała przeprawa rzeczna przez rzekę Radew.

Do 1280 r. Karlino stanowiło własność kolejnych książąt pomorskich. Po tym czasie, wraz ze wschodnią częścią kasztelani kołobrzeskiej stało się własnością biskupów kamieńskich. Strategiczne położenie w ramach tzw. księstwa kamieńskiego rozciągającego się od Kołobrzegu przez Koszalin do Bobolic, spowodowało, że w 1372 r. Karlino stało się nieformalną stolicą „księstwa kamieńskiego”. W tym samym czasie przystąpiono do budowy drewnianego dworu obronnego.

W 1385 r. biskup Filip von Rehberg nadał osadzie Corlin prawa miejskie (lubeckie) oraz herb. Wytyczono ulice, których układ przestrzenny zachował się do obecnych czasów.

Liczne wojny, zniszczenia, odbudowy - to ciąg wydarzeń, który w historii Karlina bardzo często się powtarzał. Do wojen dochodziło głównie z książętami pomorskimi, gdyż biskupi zabiegali o uwolnienie od podległości wobec Księstwa Pomorskiego. Z chwilą likwidacji katolicyzmu, w wyniku zwycięstwa w 1534 r. zwolenników reformacji, tytuł biskupa kamieńskiego stał się tylko tytułarny i oznaczał prawo do majątku, jaki został po własności biskupiej. Kolejni właściciele, mając do dyspozycji znaczne dochody, rozbudowywali swoją karlińską siedzibę. W miejscu drewnianego zameczku powstała piękna renesansowa rezydencja (zachowane przyziemia na wyspie w widłach Radwi i Parsęty). Dynamiczny rozwój miasta zahamowany został przez wojnę trzydziestoletnią i zmiany jakie po niej nastąpiły. Po śmierci ostatniego z Gryfitów zlikwidowane zostało Księstwo Pomorskie. Dobra stanowiące własność książąt przejęło w ostateczności państwo pruskie. Karlino stało się siedzibą domeny państwowej, czyli siedzibą urzędu, który zawiadywał majątkami ziemskimi, stanowiącymi własność państwa.

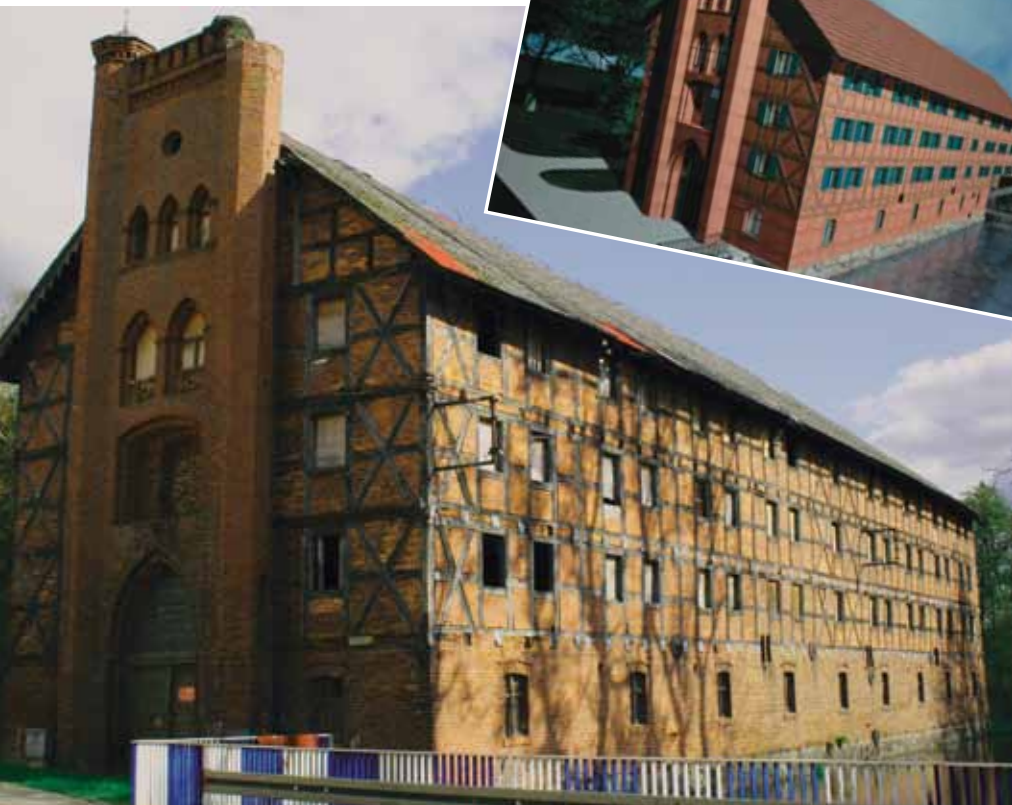
OBIEKTY GODNE OBEJRZENIA:



Kościół pw. Michała Archanioła z 1510 r. (późny gotyk) i przyziemia pałacu biskupów kamieńskich. W roku 2012 zakończyła się rewitalizacja kościoła, w ramach której w wyremontowanej wieży utworzono punkt widokowy.

Pozostałości pałacu biskupów, była to budowla trójskrzydłowa na planie regularnym, trójkondygnacyjna, której boczne skrzydła zwieńczone były szczytami. Zamek zajmował przysuszczałnie obszar 50 m x 50 m, zaś przedzamcze 50 m x 100 m. W czasie wojny siedmioletniej rozbudowany w międzyczasie zamek uległ w wyniku pożaru znacznemu zniszczeniu. Rozebrano wypalone mury. Zachowała się tylko najniższa kondygnacja skrzydła głównego łącznie z gwieździstymi sklepieniami. Zasypano fosę i rozebrano pozostałe zabudowania. To co się zachowało do obecnych czasów, to pozostałości XIX-wiecznych budynków gospodarczych wzniesionych na terenie wyspy.

Przyszły wygląd spichlerza (wizualizacja).



Spichlerz neogotycki z przełomu XIX i XX w.

Na terenie miasta zachowało się kilka budynków o konstrukcji szachulcowej oraz wiele kamienic XIX-wiecznych, zarówno secesyjnych, neoklasycystycznych jak i neorenesansowych.

Miasto jest siedzibą władz Związku Miast i Gmin Dorzecza Parzęty, pomysłodawcy, który znalazł nowe przeznaczenie dla nasyków po dawnej kolejce wąskotorowej.



(17,3 km do Gościna) Most kolejowy nad Parsętą

2,00 KM

PARSEŃTA - największa rzeka Przymorza. Stanowi dużą atrakcję zarówno dla wędkarzy (z uwagi na występowanie łososia), jak i dla kajakarzy. Most jest budowlą o konstrukcji żelbetowej. Za i przed mostami ścieżka biegnie po wysokim nasypie. Wokół mostów swoista enklawa przyrody, niezmienionej ręką człowieka od około 100 lat.



Most żelbetowy nad Parsętą.



2,15 KM

(17,15 km do Gościna)

Most kolejowy nad starorzeczem Parsęty.

150 metrów dalej, przejeżdżamy przez kolejny malowniczo położony most z początku XX w. przerzucony nad dawnym meandrem Parsęty.



Most żelbetowy z początku XX w.

(15,8 km do Gościna) Przystanek Lubiechowo.**3,50 KM**

Tuż przed skrzyżowaniem z drogą gminną z Karlina, po prawej stronie ścieżki znajduje się budynek mieszkalny, dawny przystanek kolejki wąskotorowej na trasie Gościno - Karlino. Naprzeciwko stacji, po lewej stronie znajduje się miejsce postoju dla rowerzystów. Bezpośrednio za skrzyżowaniem do stycznia 1959 r. istniało odgałęzienie linii wąskotorowej do Włóściborza (Przystanki: Lubiechowo 0,00 km – Lubiechowo Dwór 0,6 km – Krężoł 2,3 km - Kłopotowo 5,00 km - Piotrowice 6,4 km - Włóścibórz 7,9 km). Rozgałęzienie otwarte zostało 9 listopada 1915 r. i służyło wyłącznie do przewozu towarów, rozebrane zostało ok. 1959 - 1960 r.

Od stacji Lubiechowo ścieżka rowerowa krzyżuje się z drogą z Karlina do Gościna i dalej biegnie na zachód, w kierunku Karścina. Z przystanku w Lubiechowie można na chwilę oddalić się od ścieżki rowerowej, aby dojechać przez miejscowości: Lubiechowo (0,75 km), Kłopotowo (6,3 km), Piotrowice (7,8 km) do Włóściborza (9,6 km).

Do Włóściborza dojazd drogą polną pokrywającą się na znacznym odcinku do Kłopotowa z dawnym torowiskiem, później drogą gminną, asfaltową, aż do Włóściborza. Dawny nasyp kolejki zatarty. O jego przebiegu można wnioskować na podstawie wieku drzewostanu zarastającego dawne torowisko. Z Włóściborza na ścieżkę rowerową trasą kolejki wąskotorowej można wrócić tą samą drogą, którą się przyjechało lub przez Wietszyno i Pobłocie Wielkie (ominięte w ten sposób zostaną 2 stacje kolejki wąskotorowej: Karścino i Lisiny). Aby zrealizować ten drugi wariant, z Włóściborza należy pojechać drogą na południowy zachód, po 1 km dojeżdża się do skrzyżowania z drogą Dygowo-Wietszyno, na którym należy skręcić w lewo, podążając drogą na południowy wschód przez 1,2 km dojeżdża się do Wietszyna. W Wietszynie należy skręcić w prawo (na południe) i podążać drogą prowadzącą między lasem (po prawej) i farmą wiatraków (po lewej). Po 3 km od Wietszyna dojeżdża się do skrzyżowania z drogą Pobłocie Małe – Pobłocie Wielkie, na którym należy skręcić w lewo na Pobłocie Wielkie. Po 300 m dojeżdżamy do ścieżki rowerowej i aby dojechać do Gościna należy skręcić w ścieżkę w prawo (na zachód).



Ścieżka rowerowa w okolicach Pobłocia Wielkiego.

LUBIECHOWO

LUBIECHOWO – (dawniej do 1945 Lubchow). Wieś o rodowodzie słowiańskim, lenno rodziny von Rahmel (właścicieli m. in. Rymania). W 1737 r. majątek kupił radca rządowy Leoper ze Szczecina. Od 1812 r. majątek należał do konsula Schroedera z Kołobrzegu. W 1836 r. jego syn Rudolf, deputowany powiatu, odziedziczył majątek po ojcu. W miejscu dotychczasowej, skromnej siedziby wzniósł okazały pałac na planie kwadratu. Ostatnią właścicielką pałacu wraz z przyległym majątkiem była Clara Schumann z domu Hindeberg.



Stacja Lubiechowo na trasie Kołobrzeskiej Kolei Wąskotorowej
- na górze lata 30. XX wieku, na dole wrzesień 2011 r.



OBIEKTY GODNE OBEJRZENIA:

Kościół pw. Józefa, Oblubieńca NMP - neogotycki z II poł. XIX wieku, wybudowany najprawdopodobniej na fundamentach wcześniejszego kościoła (pozostałością po nim jest dawna krypta grobowa rodzin von Ramhel). W kościele epitafla dawnych właścicieli. W kościele znajduje się ambona neogotycka z XIX wieku, eklektyczny ołtarz główny, neogotycka chrzcielnica.

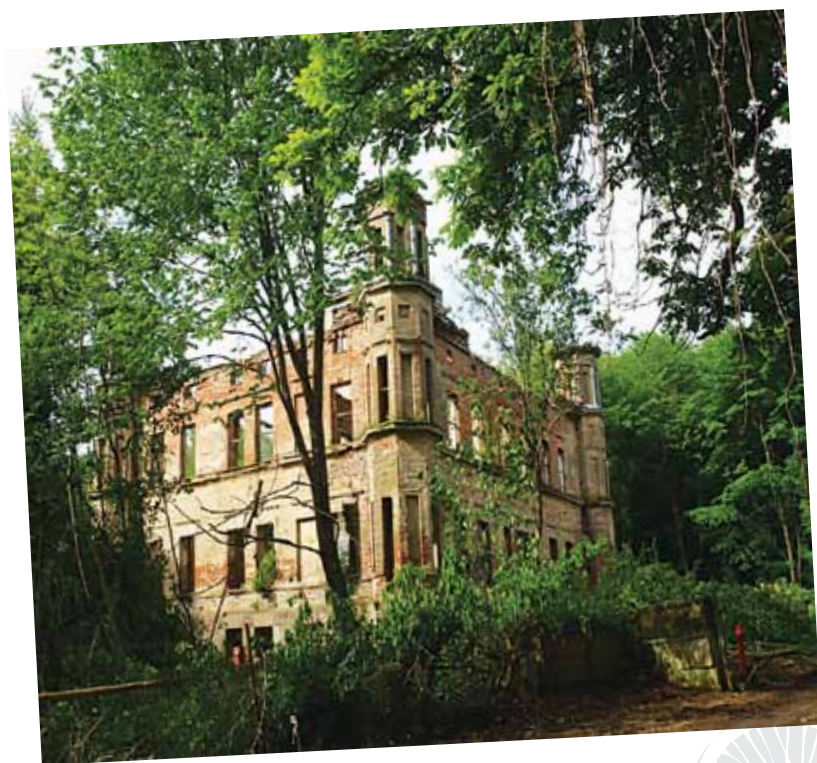


Obok: Pałac z 1835 r., przebudowany na przełomie XIX i XX w., w stylu neoklasycystycznym. Zbudowany na planie kwadratu z ośmiobocznymi, trzykondygnacyjnymi wieżami w narożnikach. Dwukondygnacyjny, podpiwniczony, z centralnym jednokondygnacyjnym belwederem w partii dachu. Wejście do budynku paradnymi i wysokimi schodami. Od strony parku parterowy ryzalit, do którego przylega taras ze schodami prowadzącymi do parku. Powierzchnia pałacu wynosi 800 m². Przez długi okres pozostawał zdewastowany, obecnie odbudowywany staraniem prywatnych inwestorów.

Park z II poł. XIX wieku, stanowiący otoczenie dla pałacu, założony został w stylu angielskim, powierzchnia 11 ha, w tym staw (0,06 ha) w kształcie trapezu. Pod koniec XIX wieku został zmodernizowany w stylu naturalistycznym. Powstała wówczas sieć nieregularnych ciągów spacerowych, wprowadzono pojedyncze drzewa obcego pochodzenia (daglezja zielona, jodły białe, cis, żywotniki, modrzewie, dęby czerwone). Obecnie układ przestrzenny zatarty, wyposażenie zniszczone.

W parku okazałe drzewa o charakterze pomnikowym: lipa wielkolistna w wieku ok. 250 lat, o obwodzie pnia 370 cm, buk zwyczajny w wieku ok. 200 lat, o obwodzie pnia 380 cm, wiąz górski w wieku ok. 250 lat, obwód pnia 480 cm.

Na terenie wsi ciekawe chałupy szachulcowe, jednak w dużym stopniu z zatartym pierwotnym wyglądem. Nad Parsętą, około 2 km na północ zachowały się ślady rozległego dwuczłonowego grodziska wyżynnego powstałego na przełomie VII i VIII wieku (wały ziemne, o wysokości 3-4 m i szerokości do 7 m). W pobliżu ślady młyna wodnego z XIX w.



KŁOPOTOWO

KŁOPOTOWO - dawniej Kłaptow, wieś o średniowiecznym rodowodzie, lenno rodu von Rahmel, wymieniona w dokumencie biskupa kamieńskiego Hermanna von Gleichen z XIII wieku. Wieś stanowiła uposażenie kościoła we Wrzósowie.

W 1650 r. właścicielem Kłopotowa był Wedig von Bonin. Później wieś należała do rodu von Natzmer, by pod koniec XIX wieku stać się własnością Karla Brauna. Ostatnim właścicielem majątku był Hasso von Wedel, który w 1911 r. wzniósł obecny dwór.

OBIEKTY GODNE OBEJRZENIA:

Zespół dworsko-parkowy obejmujący dwór modernistyczny z elementami późnego neorenesansu oraz park z XIX wieku, w stylu naturalistycznym. W parku drzewostan głównie rodzimy, w wieku 100-250 lat. Ciekawsze okazy to wierzby krucha, biała i szara oraz olchy czarne. W maju 1919 r. w Kłopotowie gościem był feldmarszałek von Hindenburg, który zasadził na pamiątkę swojego pobytu dąb w parku.



Dwór modernistyczny z elementami późnego neorenesansu z 1911 r.

Neogotycka owczarnia murowana z czerwonej cegły z 1865 r.



Kościół pw.
św. Andrzeja,
murowany
z kamienia,
z XIII w.,
przebudowany
w XV i XVIII w.
w stylu gotyckim
(zachowały się
częściowo
elementy
romańskie).





Przed kościołem 600 letni dąb szypułkowy
(pomnik przyrody o obwodzie 680 cm i wysokości 25 m).

PIOTROWICE

PIOTROWICE (do 1945 r. Peterfitz) wieś w gminie Dygowo, pierwszy raz wzmiankowana w 1319 r. Należała wówczas do Hibertusa von Glasenapp.

Na przestrzeni wieków wielokrotnie zmieniali się właściciele (m.in. Ludwicus de Wida - dziekan kapituły kołobrzeskiej, Ernst Otto). Na początku XX wieku majątek Piotrowice należał do rodziny Braun, od 1939 roku do rodziny von Sydow.

W 1913 r. w Piotrowicach znaleziono skarb z VI wieku, ważący 1883 g - złoty naszyjnik zdobiony odciskami. Został on odkupiony przez miasto Kołobrzeg za kwotę ówczesnych 450 marek od osoby prywatnej. Przechowywany w ratuszu, zachował się do obecnych czasów. Od 1999 r. znajduje się w Muzeum Pomorza w Greifswaldzie.

Na terenie wsi zachował się dawny dwór z II poł. XIX wieku, otoczony 1 ha parkiem (buki zwyczajne, częściowo oplecione bluszczem) oraz chałupa ryglowa z I poł. XIX wieku. Dwa kilometry na północ od zabudowań wsi, na lewym brzegu Parsęty widoczne są ślady osady z okresu średniowiecza (IX - X wiek).



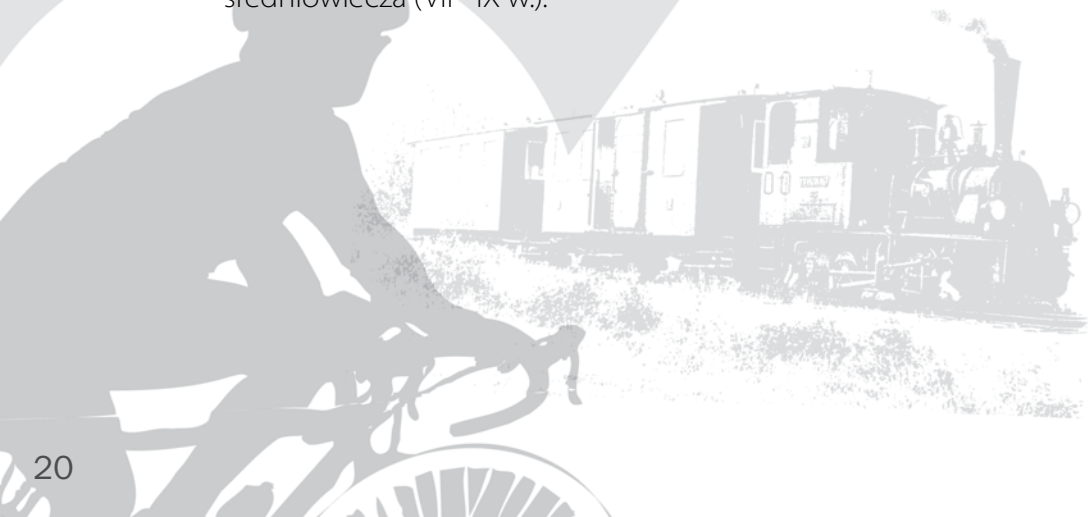
Ścieżka rowerowa w okolicy Lubiechowa.

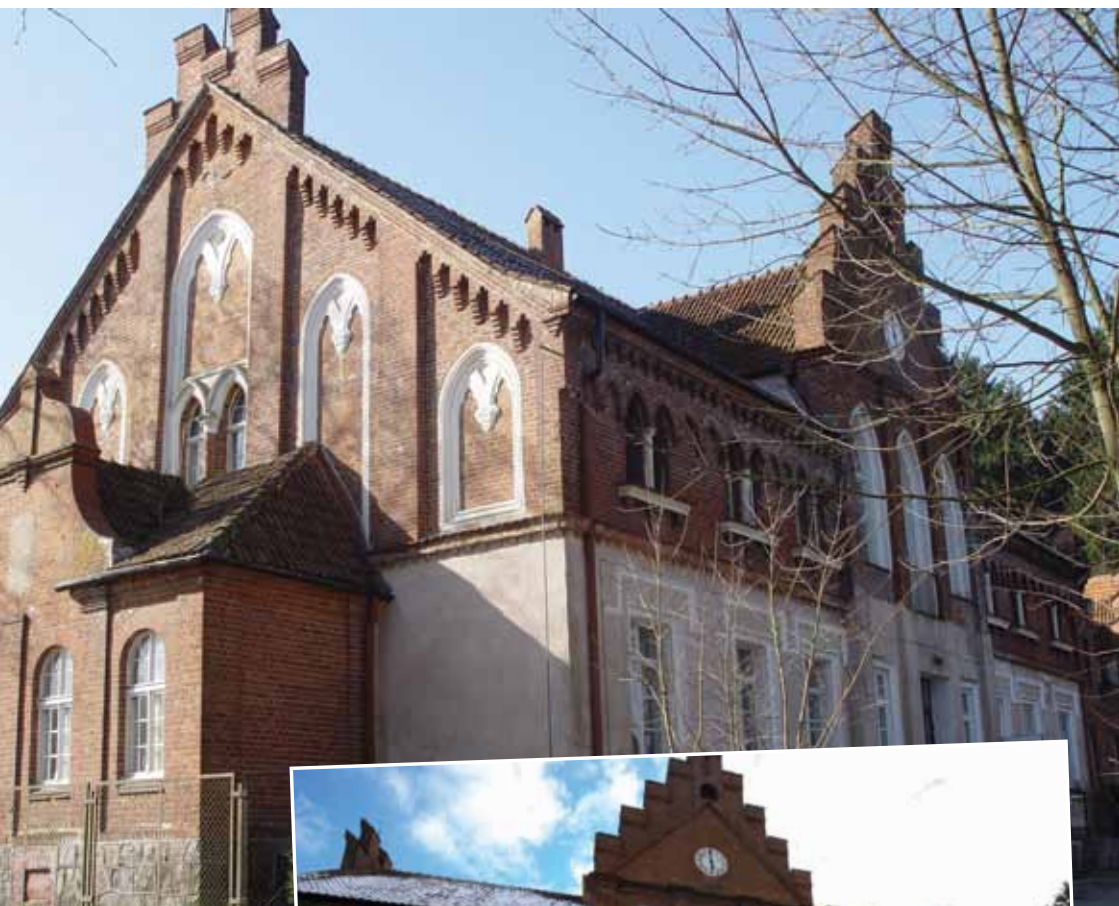
WŁOŚCIBÓRZ (do 1945 r. Lustebuhr) wieś o rodowodzie średniowiecznym, pierwszy raz wzmiankowana w dokumentach z 1381 r. Wieś lenna rodu von Rahmel aż do 1738 r. Do 1945 r. właściciele majątku Włoszibórz zmieniali się wielokrotnie (von Broich, von Eichmann, von Moritz, von Netzmar, von Kameke, von Holden). Ostatnim właścicielem był Joachim von Rumer.

OBIEKTY GODNE ZOBACZENIA :

Zespół pałacowo-parkowy z XIX wieku z pałacem wybudowanym w stylu neogotyckim. Rezydencja miała charakter pałacu myśliwskiego, zamieszkałego czasowo przez rodzinę junkrów (von Kameke), którzy na stałe mieszkali w Berlinie. Obecnie po dobudowaniu skrzydła mieszkalnego dawny pałac użytkowany jest jako Dom Pomocy Społecznej (wcześniejsza nazwa Dom Kombatanta).

Przed pałacem rośnie miłorząb japoński (Ginkgo biloba) i ponad 100-letnia daglezcja. Park przypałacowy (10 ha) powstał w wyniku zaadaptowania części przylegającego lasu. Wprowadzono kępy drzew rodzimych oraz egzemplarze drzew egzotycznych (świerki ajańskie i sitkajskie, jodły białe, żywotnik zachodni, kasztanowce, daglezcje, wejmutki). Wiek drzewostanu szacuje się na 100-150 lat. Na terenie parku stawy, częściowo zarośnięte. Układ przestrzenny zatarty, wyposażenie zniszczone. W pobliżu wsi liczne ślady osadnictwa z okresu średniowiecza (VII - IX w.).





Neogotycki pałac
we Włosztorze.

Wejście główne.

6,80 KM**(12,6 km do Gościna) przystanek Karścino
leżący 7 km na północ od Karlina.**

Wracamy na trasę ścieżki rowerowej.

KARŚCINO - Wieś o rodowodzie słowiańskim, pierwsze wzmianki pisane pochodzą z 1227 r. Przez długi czas wieś należała do kapituły katedralnej w Kołobrzegu. Do znanych właścicieli majątku Karścino należały rody: von Manteuffel, von Goltz von Gaudecker (ostatni właściciele do marca 1945 r.).

OBIEKTY GODNE ZOBACZENIA :

Zespół pałacowo-parkowy z pałacem z XIX w. (obecnie w stanie ruiny), wybudowany został w stylu neoklasycystycznym. Pałac otoczony jest parkiem z XVIII w., czyli starszym niż obecnie istniejący pałac. Wskazuje to, że obecny pałac został wzniesiony na ruinach poprzedniego obiektu zniszczonego przez pożar lub wojnę. Park założony został w stylu barokowym, przekształcony w XIX w. w styl krajo-brazowy z elementami romantycznymi. W pobliżu pałacu, w kwaterach, posadzono świerki, buki czerwonołistne, zwisające jesiony oraz okazy egzotycznego drzewostanu. Na terenie duży zarośnięty staw. Zespół pałacowo-parkowy połączony jest aleją kasztanowców z pobliskim kościołem pw. Matki Boskiej Częstochowskiej.

Obok: Pałac w Karścinie
dawniej i dziś.

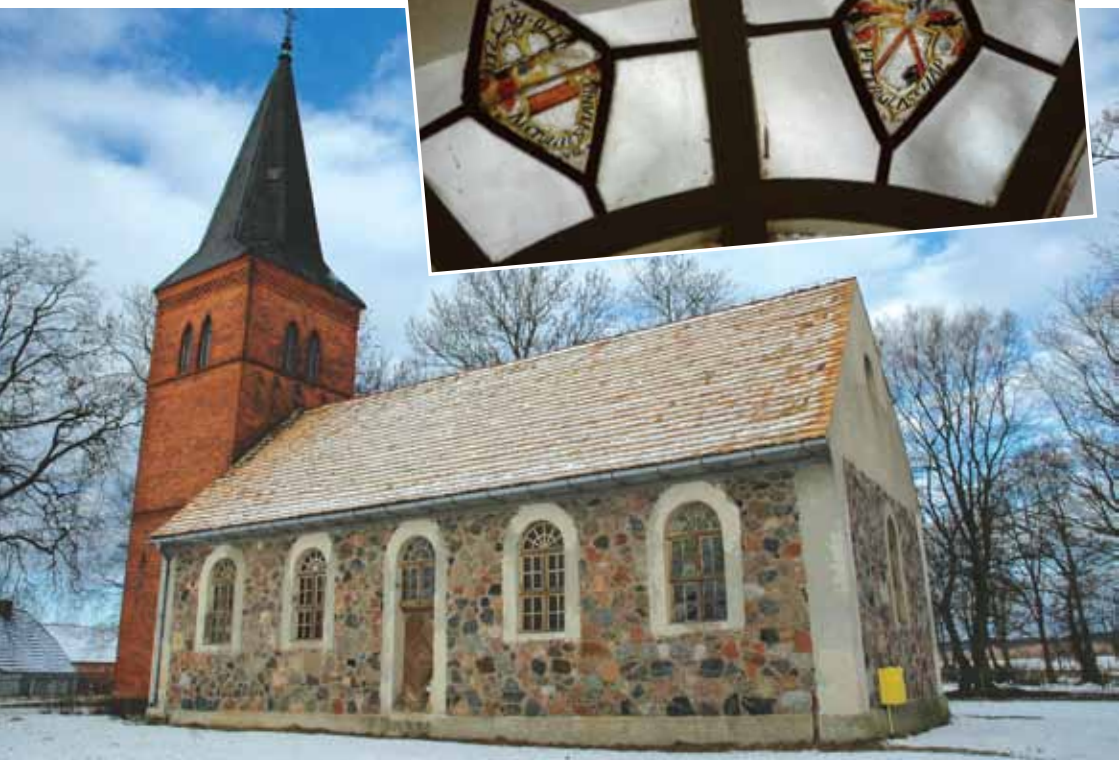




Kościół w Karścinie
- ołtarz główny



Kościół w Karścinie
- witraże z herbami
fundatorów.



Kościół pw. Matki Boskiej Częstochowskiej z połowy XVI wieku, przebudowywany kilkakrotnie w XIX w. Pierwszy kościół na terenie wsi istniał już w XIII w. Obecny kościół jest budowlą w stylu neoromantycznym, zbudowaną z kamienia polnego, zakończoną wielobocznym ostrosłupem, pokrytym łupkiem. Od zachodu przylega do niego wieża (z 1866 r.) wybudowana z cegły palonej. W kościele bogate wyposażenie: barokowy ołtarz z końca XVII w., barokowa ambona z przełomu wieków XVIII i XIX, chrzcielnica z XVI w., epitafium pamięci Zofii Charlotty von Manteuffel. W oknach witraże z herbami kolejnych właścicieli majątku i fundatorów kościoła.

Przed kościołem pomnik przyrody – grab pospolity. Kościół obsadzony kasztanowcami i lipami. W otoczeniu krzyż misyjny, postument pomnika poległych w czasie I Wojny Światowej. Za pomnikiem znajduje się nieczynny cmentarz.

Wokół wsi liczne współcześnie wybudowane elektrownie wiatrowe. Między wsiami Karścino a Mołtowo w latach 2007-2009 wzniesiono 46 wiatraków, każdy o mocy 1,5 MW. Łączna moc wynosi 69 MW. Jest to jedna z największych farm wiatrowych w Polsce. Całkowita wysokość wiatraka wynosi 138,5 m, w tym wysokość wieży 100 m, średnica śmigieł 77 m. Moc maksymalną wiatraki osiągają przy prędkości wiatru 12,5 m/s czyli 45 km/h i mogą pracować przy prędkości wiatru w zakresie od 3 do 20 m/s.

8,30 KM**(11 km do Gościna)
przystanek Lisiny (Fuchsmuhle).**

KRUKOWO

Obecnie miejsce odpoczynku dla rowerzystów - zlokalizowany przy nieistniejącej już wsi, po prawej stronie ścieżki, przy skrzyżowaniu ścieżki rowerowej z drogą powiatową, prowadzącą z Redlina do Gościna, na wysokości drogi gminnej prowadzącej do wsi Krukowo (dawniej Kruckenbeck). Dawne lenno rodziny von Manteuffel. Wśród właścicieli pojawia się nazwisko von Gau-decker. Pierwotnie Krukowo i Karścino stanowiły jedność. Rozdział nastąpił pod koniec XIX wieku w wyniku podziałów spadkowych. We wsi ślady ka-

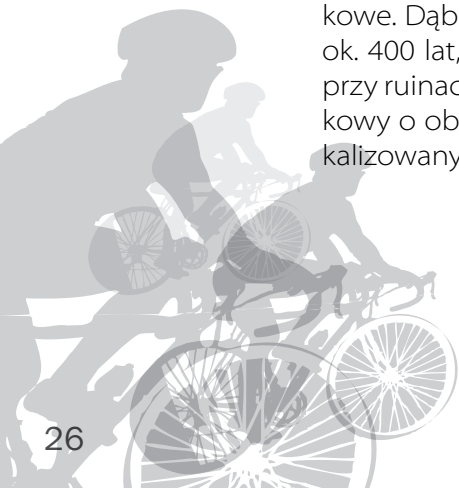
OBIEKTY GODNE ZOBACZENIA:

policy z 1593 r.

Dawny zabytkowy park pałacowy z 1733 r., przekształcony pod koniec XIX w. Najstarsze zadrzewienia pochodzą z III dekady XVIII w. Park zaczyna się przy ruinach kościoła ewangelickiego z początku XIX w., a kończy się przy grobowcach byłych właścicieli. Dawny pałac, po licznych przebudowach, utracił swój pierwotny wygląd. Obecnie użytkowany jest jako wielorodzinny budynek mieszkalny.

Na terenie wsi znajdują się dwa drzewa pomnikowe. Dąb szypułkowy o obwodzie 580 cm (wiek ok. 400 lat, wysokość 25 m) znajduje się w parku przy ruinach kościoła, natomiast drugi dąb szypułkowy o obwodzie pnia wynoszącym 420 cm, zlokalizowany jest przy drodze wiejskiej.

Obok: dąb szypułkowy w parku w Krukowie - pomnik przyrody oraz ścieżka w okolicy Poblucia Wielkiego.





9,20 KM**(10 km do Gościna) - przystanek Pobłocie Wielkie (dawniej Groß Poblöth)**

POBŁOCIE WIELKIE

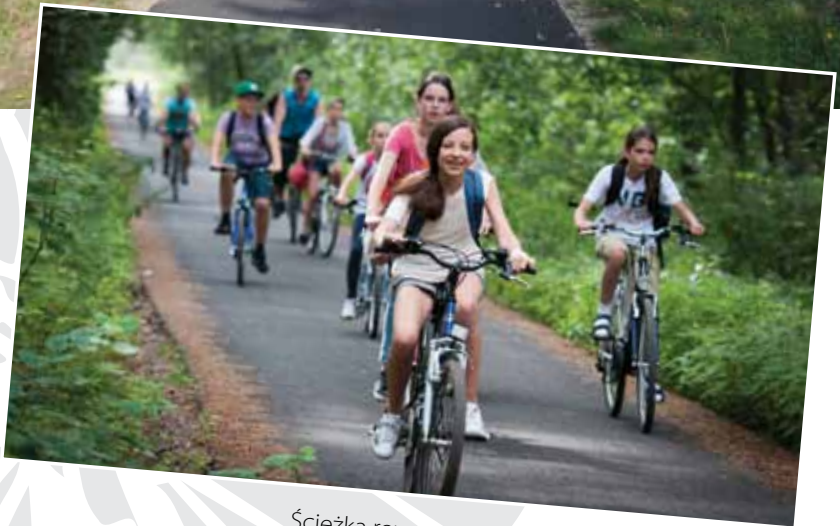
POBŁOCIE WIELKIE - wieś leżąca 7,5 km na zachód od Karlina, przy drodze z Karlina do Gościna. Słowiński rodowód nazwy własnej wskazuje na to, że osada została założona w XII-XIII w. W zachowanych dokumentach po raz pierwszy wymieniona w XVI wieku, należała wówczas do rodziny von Damitz. Po 1945 r. majątek zajęli Rosjanie, następnie utworzono we wsi Państwowe Gospodarstwo Rolne. W pobliżu ścieżki rowerowej (dawnego torowiska) zlokalizowane jest składowisko elementów elektrowni wiatrowych - wiatraków.

OBIEKTY GODNE ZOBACZENIA:

Założenie dworsko-parkowe z I poł. XIX w., dwór przebudowano na początku XX w. w stylu neoklasykistycznym, z mieszkalnym poddaszem w części ryzalitu środkowego. Budynek parterowy, z piętrowym ryzalitem, dwutraktowy, 13 osiowy. Elewacja silnie przekształcona, elementy zdobnicze zatarte, oprócz trójkątnych tympanonów nad ryzalitami i płaskich pilastrów na tympanonie frontowym. Dach dwuspadowy kryty dachówką. Wnętrze silnie przebudowane, brak zabytkowych detali.

Na zapleczu dworu park zabytkowy z ok. 1770 r., założony w stylu krajobrazowym na powierzchni 2,7 ha. W drzewostanie dominują: graby, dęby, daglezie, klony. Park ma typowy układ o jednej symetrycznej osi wzdłuż drogi wjazdowej do gospodarstwa. We wsi boisko sportowe, plac zabaw i świetlica wiejska (z dostępem do internetu), sklep. Ścieżka rowerowa przecinająca w poprzek drogę Karlino-Gościno przebiega po płaskim terenie i dociera do wsi Pobłocie Małe.





Ścieżka rowerowa w okolicy Pobłocia Wielkiego.

12,00 KM**(7,3 km do Gościna) - przystanek
Pobłocie Małe (dawniej Klein Poblöth).**

POBŁOCIE MAŁE

POBŁOCIE MAŁE - przystanek znajdował się w pobliżu wsi Pobłocie Małe - wsi w gminie Gościno, o średniowiecznej metryce, która po raz pierwszy wymieniana jest w dokumentach z 1159 r. Od średniowiecza po XVII wiek lenno rodziny von Damitz. Później przeszła w posiadanie rodu von Blankenburg, a następnie rodu von Briesen.

W latach 30. XX w. folwark był w posiadaniu Dolores Meissner, wielkiej miłośniczki polowania. Do koła łowieckiego pani Meissner należał przedwojenny niemiecki bokser, mistrz świata - Max Schmeling i jego żona, aktorka filmowa Anny Ondra. Podczas jednego z polowań Max Schmeling ustrzelił w lasach nad Parsętą tak okazałego dzika, że wystawiono go potem na rolniczej wystawie w Berlinie „Gruene Woche”.

Po 1945 r. zlokalizowany we wsi został PGR. Z obiektów powstałych przed 1945 r. zachował się park zabytkowy z I poł. XIX wieku, w stylu romantycznym oraz, już nieczynny, cmentarz ewangelicki z początku XX w.

Ścieżka rowerowa przebiega na południe od miejscowości Pobłocie Małe. Aby dotrzeć do miejscowości należy od ścieżki odbić w prawo (na północ), w drogę prowadzącą z Robunia do Pobłocia Małego.

Park w Pobłociu Małym.





W odległości 3,5 km na zachód od wsi Pobłocie Małe, w kierunku Gościna, znajduje się wieś Mołtowo. W dokumentach pisanych wieś pojawia się po raz pierwszy w 1260 r. Pierwotnie wieś stanowiła uposażenie kościoła w Gościnie, następnie katedry w Kołobrzegu.

W 1306 r. Mołtowo zostało oddane przez biskupa kamieńskiego Henryka w lenno rycerzowi Lubbo von Glasenapp. Co najmniej od 1572 r. do 1748 r. wieś należała do rodziny von Blackenburg. Majątek wielokrotnie zmieniał właścicieli. Ostatnimi właścicielami przed upaństwowieniem była rodzina von Braunschweig.

OBIEKTY GODNE ZOBACZENIA:

Zespół pałacowo-parkowy z poł. XIX wieku. Pałac neoklasykstyczny, murowany, wybudowany na planie prostokąta, dwukondygnacyjny, z płytkimi ryzalitami w części środkowej wszystkich elewacji. Pałac przykryty jest dachem płaskim z kopułą i świetlikami nad klatką schodową. Wejście główne wraz z reprezentacyjnymi schodami ozdobione portykiem wspartym na czterech kolumnach w porządku doryckim. Przed pałacem wzdłuż prostokątnego podwórza zabudowania gospodarcze, w tym XIX-wieczny spichlerz. Na południe od pałacu rozciąga się 6 ha park założony w XIX w. i porośnięty głównie drzewostanem rodzimym.



**(4,2 km do Gościna) Przystanek Myślino
(dawniej Moitzlin)**

15,10 KM

MYŚLINO - wieś w gminie Gościno, licząca ponad 680 lat, wymieniona w dokumencie z 1323 r. określającym uposażenie kościoła w Gościńcu. Od 1238 r. wraz z Gościńcem stanowiła własność Zakonu Joannitów. Po reformacji stanowiła lenno rodu von Blanckenburg. W 1768 r. właścicielem dóbr myślińskich został Franciszek Wolf ze Szczecina. Po 1859 r., aż do 1945 r., majątek pozostawał własnością rodziny von Gelsdorff.

OBIEKTY GODNE ZOBACZENIA:

Dwukondygnacyjny klasycystyczny pałac, wybudowany w II poł. XIX w. na potrzeby rodziny von Gelsdorff, wywodzącej się z centralnych Niemiec. Jest to budowla wzniesiona na planie prostokąta, dwukondygnacyjna, zwieńczona dachem wielopołaciowym, krytym dachówką karpową. Część środkowa fasady i elewacji ogrodowej zaakcentowana portykiem wspartym na filarach, od ogrodu zwieńczona frontonem. Pałac otoczony jest niewielkim parkiem, w którym rosną pomnikowe drzewa: trzy dęby o obwodach 510 cm, 480 cm i 450 cm. Inne ciekawe okazy to: jabłoń odmiany jagodowej, buki purpurowe i jodły.

Po lewej: pałac neoklasycystyczny z XIX w. w Mołtowie.

MYŚLINO



16,50 KM

(2,8 km do Gościna) - Gościno Dwór
(dawniej Groß Jestin Gut)

GOŚCINO DWÓR - przedmieścia Gościna, zabudowania dawnego majątku ziemskiego - folwarku.

Dwór klasycystyczny, pochodzący z końca XVIII i początku XIX w. Obecnie dwór wykorzystywany jest na cele biurowe. Parterowy dwór zbudowany jest na kamiennym fundamencie, w konstrukcji ryglowej, wypełnionej gliną i cegłą, otynkowany i ozdobiony boniowaniem. Dwór usytuowany jest w południowo-wschodniej części wsi, fasadą zwrócony na północny-zachód, w kierunku podwórza gospodarczego. Naczółkowy dach został pokryty łupkiem. Obiekt ten jest dziś jedną z nielicznych, zachowanych na terenie województwa zachodniopomorskiego szachulcowych budowli dworskich o charakterystycznej malowniczej bryle pochodzącej z tego okresu. W bardzo dobrym stanie technicznym.



Gościno Dwór

(1,1 km do Gościna) Gościno Żalno
(dawniej Groß Jestin Friedhof)

18,20 KM

GOŚCINO ŻALNO - w odległości ok. 500 m od ścieżki rowerowej (ze ścieżki rowerowej należy skręcić w lewo – na południowy zachód, w ulicę Spółdzielczą) znajduje się dwór wybudowany na początku XX w., na planie prostokąta, z półkolistym 3-osiowym ryzalitem od strony fasady i płytkim 3-osiowym ryzalitem w elewacji ogrodowej. Budynek dwukondygnacyjny, murowany. Ostatnio starannie odnowiony, przykryty dachem czterospadowym. Ryzalit od strony fasady przykryty dachem półkolistym, a od strony ogrodu zwieńczony szczytem i dachem dwuspadowym. Pierwotne pokrycie dachówkowe zamienione na blachodachówkę.



Pozostałości torowiska - Gościno Żalno.

GOŚCINO ŻALNO

19,30 KM**Gościno (dawniej Groß Jestin)**

GOŚCINO - miasto leży na Równinie Gryfickiej, ok. 20 km na południe od Kołobrzegu przy drodze wojewódzkiej nr 162. Przy wschodniej części miejscowości płynie struga Gościnka, która uchodzi 2,5 km na północ do rzeki Parsęty.

Średniowieczna wieś Gościno była własnością rady miejskiej Kołobrzegu i nadana została miastu przez biskupa Johanna, wcześniej miejscowość należała do Nicolausa z Jestina. Pierwszego stycznia 2011 r. Gościno zyskało status miasta.

Dawna stacja Kołobrzesckiej Kolei Wąskotorowej o prześwicie 1000 mm, która wybudowana została jako pierwsza na terenie dzisiejszego Pomorza Zachodniego. Stacja węzłowa kolejki, z której można było dojechać do Kołobrzegu (od 1895 r.), przez Rymań (od 27 maja 1895 r.), Skrzydłowo (od 1 czerwca 1895 r.) do Gryfic (od 9 grudnia 1899 r.) przez Tąpadły do Karlina (od 1915 r.), Reska (przez Rymań), Sławoborza (od 1895 r.), czy już po 1952 r. do Białogardu przez Lepino.

Gościno było stacją węzłową Kołobrzesckiej Kolei Wąskotorowej. Tutaj mieściła się lokomotywnia. Stąd wyruszały w cztery strony lokomotywy parowe, ciągnące malownicze wagoniki. Można było z oszałamiającą prędkością 30 km/h dojechać do Kołobrzegu (19,3 km), do Karlina (19,3 km), Skrzydłowa (22,7 km) i dalej do Reska (łącznie 41,7 km) lub też ze Skrzydłowa aż do Stacji Tąpadły (łącznie 38,5 km). Zabudowania stacji Gościno Wąskotorowa mieściły się po lewej stronie drogi Gościno - Byszewo, w pobliżu dzisiejszego Zakładu Mleczarskiego.

Zabudowania stacji
kolei wąskotorowej
Gościno (Groß Jestin),
1919 r.



Pierwszy pociąg wjechał na stację w Gościnie 27 maja 1895 r. Charakterystyczna zabudowa stacji z muru pruskiego wzniesiona została pod koniec XIX wieku. Przed stacją były cztery tory. Do załadunku i wyładunku towarów wybudowana została rampa. W okresie bezpośredniego przed wybuchem II Wojny Światowej ze stacji wywożono średnio tygodniowo od 300 do 400 sztuk trzody chlewnej. Przy dworcu funkcjonowała restauracja. Kolej gościńska zatrudniała 16 osób i należała do największych pracodawców.

Otwarcie odcinka z Gościna do Pobłocia Wielkiego nastąpiło 10 listopada 1909 r., który 9 października 1915 r. przedłużono do Karlina. W 1961 r. zamknięto odcinek do Kołobrzegu i Karlina. W 1962 r. nastąpiło zamknięcie odcinka Rymań - Gościno dla ruchu pasażerskiego, w 1996 r. odcinka Tąpadły - Skrzydłowo (wstrzymano ruch pasażerski). W 1989 r. zostały zamknięte ostatnie linie do Tąpadeł (kierunek Gryfice) i Lepina Trójkątu (kierunek Sławoborze, Białogard). W czerwcu 1999 r. linia straciła spójność, gdy nastąpił demontaż prześel torów na przejazdach torowych w ciągu drogi Szczecin - Gdańsk na odcinkach Natolewice - Wicimice oraz Rzesznikowo - Rymań. Tory zostały zdemontowane na przełomie lat 2006/2007.

Wagon C4 Nr. 22 lub BC4 Nr. 21 wyprodukowany w Fabryce Wagonów w Wismarze w 1914 r. dla Kolberger Kleinbahn AG – Kołobrzeskiej Kolei Wąskotorowej.



Lokomotywa parowa KKB 21 Henschel z 1902 r.

OBIEKTY GODNE ZOBACZENIA:

W zabytkowym XIX-wiecznym, kamiennym, neogotyckim rzymskokatolickim kościele parafialnym pw. św. Andrzeja Boboli znajduje się wykuta z pojedynczego kamienia (wapień gotlandzki) chrzcielnica z przełomu XII i XIII wieku w kształcie kielicha. Pod opieką konserwatora zabytków znajduje się również zabytkowy cmentarz przykościelny pochodzący z XIX wieku.

Najbardziej znaną legendą związaną z Gościnem jest podanie związane z Kamieniem Katarzyny (Katrinenstein). Jest to głaz około dwumetrowej długości o dość regularnych kształtach, pierwotnie leżący nad Gościnką, na południe od młyna, przeniesiony w 2007 r. na skwer niedaleko kościoła. Legenda dotycząca kamienia występuje w trzech, znacznie różniących się od siebie wersjach:

KAMIEŃ KATARZYNY

WERSJA 1.

Katarzyna von Grabs była córką rycerza, którego zamek wznosił się między Mołtowem, a Gościnem na wzgórzu nad Gościnką. Miała także brata, człowieka wesołego i żądnego uciech. Sama natomiast była pod przemożnym wpływem Kościoła, dla którego po założeniu parafii w Gościnie zapragnęła zrobić coś wyjątkowego. Wszystko wskazywało na to, że jej brat, będący dziedzicem włości rodowych, nie będzie chciał się podzielić sie dobrami z siostrą. Katarzyna zrobiła wtedy coś strasznego - skrytobójczo otruła brata. Czyn ten szybko wyszedł na jaw, a sprawczyni została osądzona i skazana na śmierć przez tradycyjne łamanie kołem. Z pomocą przyszli jej rodzice, którzy wystąpili do samego papieża o nadzwyczajny akt łaski. Ten uznał, że u podstaw morderstwa brata stało dobro Kościoła i zmienił karę śmierci na ciężką pokutę. Musiała m.in. odbyć pieszą pielgrzymkę do Grobu Chrystusa w Ziemi Świętej, a idąc, każdego dnia o określonej porze miała pełznąć na kolanach z kołem zawieszonym na ramieniu. Po odpokutowaniu czynu, po latach Katarzyna wróciła do domu i poświęciła się działalności charytatywnej. Z czasem zaczęto ją nazywać "świętą", a miejsce jej spoczynku ma upamiętniać ten wielki kamień.

LEGENDA



LEGENDA

WERSJA 2.

Tu Katarzyna jest bliżej nieokreśloną księżną czy panią, która zgładziła swoje dziecię. Czyn wyszedł na jaw, ale sprawczyni nie skazano na śmierć, jak to wówczas było w zwyczaju. Jako karę wyznaczono Katarzynie wniesienie koła hańby na plac katowski. Znajdował się on właśnie przy wielkim kamieniu. Dodatkową karą było ufundowanie kościołowi malowidła odpowiednio upamiętniającego to haniebne wydarzenie. Z legendy wynikałoby, że Kamień Katarzyny był ongiś kamieniem służącym do egzekucji.

WERSJA 3.

W tej wersji księżna Katarzyna jest kobietą nieszczęśliwą w małżeństwie i zakochuje się we własnym szwagrze. Gdy dowiedział się o tym prawowity małżonek, nakazał niewierną żonę ukarać przez łamanie kołem. Kochanek upamiętnił miejsce kaźni kamiennym obeliskiem.

Należy tu wspomnieć o innym głazie podobnej wielkości, leżącym na przeciw wzgórza, na którym ponoć wznosił się zamek rycerza von Grabs. Kamień jest doskonale widoczny po prawej stronie szosy Gościno - Mołtowo. Chociaż nie wiąże się z nim żadna legenda, jest często mylony z właściwym Kamieniem Katarzyny. Na dość stromo wznoszącym się nad Gościnką wzgórzu znajdowano podobno resztki bardzo starych budowli, może więc legenda ta jest echem rzeczywistych wydarzeń? Według innej hipotezy, właśnie tu wznosił się klasztor Joannitów, którzy byli właścicielami Gościna. Pobliskie Lubkowice przed wojną nazywały się Johannisberg, a więc Góra Świętego Jana - czyżby takie wezwanie nosił pierwszy kościół? Miejsce to jest bardzo malownicze - Gościnka płynie tworząc wręcz książkowe przykłady meandrów. Na stromym zboczu znajdują ujście podziemne wody, tworząc kilka źródeł. Idąc wzdłuż rzeczki ma się wrażenie, że jest się gdzieś w górach, a nieuważny krok na błotnistej ścieżce grozi upadkiem z dobrych kilku metrów.

W Gościnie zachowało się wiele przedwojennych domów, w tym okazały budynek położony w północnej części przy wylocie w kierunku Karlina, mieszczący tuż po wojnie szpital polowy, następnie przez długie lata Państwowy Dom Małego Dziecka, a obecnie m.in. Dom Opieki Społecznej.

Dom Opieki Społecznej - obiekt datowany na pocz. XX w., obiekt o rozbudowanej bryle, podpiwniczony, typowany do rejestru zabytków z elewacją zawierającą elementy detalu architektonicznego: gzymsy, płyciny, opaski, snycerka w szczytach.



Przykład zabudowy szachulcowej w Gościnie z XIX w.

Obok: Pławęcino wieś w gm. Gościno.
Miejsce postojowe dla turystów wyposażone
w zadaszone stoły.

2 ODCINEK GOŚCINO-SKRZYDŁOWO (JEZIORO POPIEL)

Odcinek Gościno - Skrzydłowo łącznie z odcinkiem Kołobrzeg – Gościno (22,7 km) Kolei Wąskotorowej wybudowany został w 1895 r. Poprzez Skrzydłowo łączył się z Reską Koleją Wąskotorową, a poprzez Tąpadły z Gryficką Koleją Wąskotorową. Trasa bardzo malownicza, przebiega na znacznym odcinku przez tereny leśne, mało uczęszczane. Po drodze mijamy dwa mosty kolejowe. Jeden - ceglany koło Drozdowa, drugi - stalowy znajduje się w Rzesznikowie (odbudowany podczas budowy ścieżki rowerowej).

(22,7 km do Skrzydłowa) Stacja Gościno

0,00 KM

Dawna stacja kolejowa położona u zbiegu ulic Torowej i Kolejowej, w bezpośrednim sąsiedztwie dawnej mleczarni (obecnie Arla Foods), ślady dawnych urządzeń kolejowych. Opis miejscowości Gościno znajduje się na stronie 36.

**(18,5 km do Skrzydłowa)
Przystanek Pławęcino (dawniej Planenthin)**

4,20 KM



PŁAWĘCINO - pierwsze wzmianki o miejscowości pochodzą z 1323 r. i zawierają informacje o uposażeniu kościoła w Gościnie. W skład uposażenia wchodziła wieś Pławęcino. Następnie, aż do początku XVIII wieku, miejscowość była lennem rodziny von Blankenburg. Później, na krótko wchodziła w skład dóbr rodziny von Bonin, następnie von Kameke. Z chwilą, gdy mieszczenie nabyli prawo posiadania ziemi, majątek Pławęcino stał się własnością zmieniających się rodzin mieszczańskich.

OBIEKTY GODNE ZOBACZENIA:

Na zachód od zabudowań wiejskich położony jest dwór wybudowany na początku XX wieku. Pierwotny wygląd budynku, w wyniku remontu, uległ znacznemu zatarciu (nadal wpisany do rejestru zabytków). Budynek zbudowany na planie dwóch prostokątów przecinających się pod kątem prostym, murowany z cegły, jednokondygnacyjny, otynkowany, przykryty dachem dwuspadowym. Zmiana funkcji na wielorodzinny budynek mieszkalny doprowadziła do zmiany pierwotnego podziału wewnątrz. Obiekt raczej nieciekawym. Na południe od dworu, park o pow. 1,5 ha z prowadzącą do niego Aleją Grabową z I poł. XIX w. i pocz. XX w., wpisaną do rejestru zabytków. W okolicy Pławęcina znajduje się grodzisko wczesnośredniowieczne, nizinne, położone na nieznacznym wzniesieniu przy północno-wschodnim brzegu jeziora Pławęcińskiego, około 1 km na północ od skraju wsi. Idąc od Pławęcina w górę rzeki Błotnica znajduje się pomnik przyrody – granitowy głaz narzutowy (obwód 7,8 m, wysokość 1,8 m).

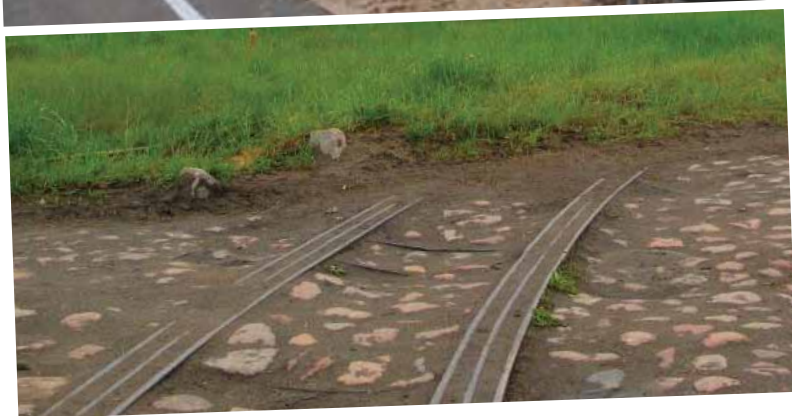


(14,9 km do Skrzydłowa) Przystanek Trzynik**7,80 KM**

Obecnie przystanek dla turystów, ogrodzone miejsce postojowe, wyposażone w zadaszone miejsca do spożywania posiłków.

Ścieżka rowerowa dociera do Trzynika od północnego wschodu i omija go łukiem z zachodniej strony. Aby wjechać do miejscowości Trzynik na skrzyżowaniu ścieżki rowerowej z drogą Trzynik-Pławęcino należy skręcić w lewo (na południe).

Z przystanku kolejki wąskotorowej pozostała ściana rampy kolejowej zaadoptowana na murek oporowy punktu postojowego.



Ślady torowiska kolejki wąskotorowej w Trzyniku – 1999 r.

TRZYNIK

A photograph of a large, three-story red brick building with a gabled roof and decorative ironwork along the eaves. The building features multiple windows with green shutters. To the right, a smaller, two-story brick structure is visible, also with green shutters and a central entrance. The foreground is filled with tall, dry grass.

Trzynik – dwór.

Trzynik – dwór.



Dawna stajnia szachulcowa.

Dwór w Trzyniku położony jest na terenie parku naturalistycznego o pow. 2 ha. Na terenie parku drzewo pomnikowe - klon srebrzysty o obwodzie 340 cm. Drzewa pomnikowe spotkamy również przy drodze do Drozdowa: je-sion wyniosły o obwodzie 401 cm i wysokości 30 m, buk pospolity o obwodzie pnia 430 cm i wysokości 30 m, dwa dęby szypułkowe i dwie lipy drobnolistne.



W pobliżu dworu stoi dobrze zachowany budynek gorzelni (zdz. u góry) z XIX w. oraz zabudowania gospodarcze wymurowane z kamienia i cegły.



Želiwna tablica nagrobna
z 1912 r.

Neogotycki kościół pw.
św. Kazimierza w Trzyniku

Na skraju parku, neogotycki kościół pw. św. Kazimierza z I poł. XIX w. (będący dawniej kaplicą pałacową), murowany na planie ośmiokąta, wieżyczka ośmioboczna z latarnią, wokół kaplicy pozostałości dawnego cmentarza (najstarsze nagrobki pochodzą z XIX w.).

Przed wjazdem do wsi Drozdowo, ścieżka rowerowa przebiega po ceglany moście zbudowanym nad rzeką Dębosznicą (lewy dopływ Parsęty).



Dawny kolejowy
most ceglany
(rzeka Dębosznica)
w okolicach wsi
Drozdowo pochodzący
z końca XIX w.

**(11,1 km do Skrzydlowa) Przystanek Drozdowo
(dawniej Drezdov)**

11,60 KM

DROZDOWO

Kolej do wsi dotarła w 1895 r. W 1938 r. kolejka odbywała dziennie 5 kursów tam i z powrotem. Czas przejazdu do Gościna wynosił 23 - 32 minuty, a do Kołobrzegu 77 - 82 minuty. Kolejka wąskotorowa była - jak na tamte czasy - nowatorskim rozwiązaniem. Świadczy o tym fakt, że dopiero w 1900 r. zbudowano drogę do Gorawina, a prąd elektryczny pojawił się we wsi w 1913 r.

DROZDOWO - wieś o średniowiecznym rodowodzie (nazwa wsi wywodzi się od nazwy ptaka drozd). Pierwsze wzmianki o wsi pochodzą z 1180 r. Wieś początkowo stanowiła własność klasztoru w Białobokach k. Trzebiatowa. Od XIV wieku, aż po początki XIX wieku była w posiadaniu rodziny von Manteuffel. W 1928 r. majątek Drozdowo został włączony do dóbr rodziny von Gerlach. Dawny pałac znajdujący się we wsi już nie istnieje. Pozostał zabytkowy, przypałacowy park o pow. 4 ha. Znajdują się w nim drzewa pomnikowe: dąb czerwony, dwa dęby szypułkowe. Obiektem, który również jest godny zobaczenia jest kościółek ryglowy z XIX wieku. Według źródeł kościół w Drozdowie istniał już w 1494 r. Średniowieczny rodowód wsi pozwala wnioskować, że nie był to pierwszy sakralny obiekt w miejscowości.



W pobliżu Drozdowa, w odległości 4 km na zachód, ale już poza trasą ścieżki rowerowej, leży wieś **GORAWINO** z licznymi obiektami wartymi zobaczenia. Aby dojechać do wsi Gorawino w miejscowości Drozdowo należy opuścić ścieżkę rowerową i drogą, kierując się na zachód, przejechać przez Drozdowo, a następnie podążać nią 3,3 km na zachód i północny zachód. W miejscowości warto obejrzeć kościół parafialny pw. MB Królowej Polski z 1623 r., szachulcowy, jednonawowy, szczyt wschodni z dekoracyjnym układem belek.

Od zachodu do bryły kościoła przylega dwukondygnacyjna wieża z hełmem piramidalnym z iglicą. Wewnątrz kościoła znajduje się ołtarz ambonowy z 1691 r. Na terenie wsi znajduje się wiele budynków mieszkalnych i gospodarczych o konstrukcji szachulcowej.



Dwór w Gorawinie.



Lata 80. XX w., okolice Rymania.

W południowej części wsi zespół dworsko - parkowy z przełomu XIX i XX w. z silnie przebudowanym dworem. Park o pow. 0,8 ha. Drzewostan rodzimy. W pobliżu grodzisko wyżynne, owalne z VII – IX w., wał wyłożony kamieniami.



14,00 KM

**(8,7 km do Skrzydłowa)
Przystanek Łędowa (dawniej Waldhof)**

Osada w gminie Rymań, przy wzniesieniu Kobyła Góra (zdjęcie poniżej). Przystanek został zlikwidowany w 1945 r.

ŁĘDOWA

Ścieżka rowerowa
w pobliżu Rymania.



(6,0 km do Skrzydlowa) Stacja Rymań

16,70 KM

W miejscu dawnej stacji Kołobrzesckiej Kolei Wąskotorowej w Rymaniu obecnie znajduje się miejsce postojowe dla rowerzystów.



Miejsce postojowe dla rowerzystów w Rymaniu.
Teren dawnej stacji Kołobrzesckiej Kolei Wąskotorowej.

RYMAŃ - pierwsze wzmianki o wsi pochodzą z 1269 r. Na początku XIV w. wieś stanowiła lenno rodu Manteuffel i w ich rękach pozostawała do połowy XVIII wieku. W 1743 r. w wyniku licytacji majątek kupił L.J. Seld i w 1748 r. odsprzedał go von Wriecheonowi. W 1851 r. właścicielem został A. Andrae. Wieś od XIX wieku stanowiła dobra rycerskie, które zostały częściowo rozparcelowane.

Na przełomie XIX i XX wieku Rymań należał do rodziny Hoffmanów, a od 1914 r. von Dewitz. Rozwój wsi nastąpił w XIX wieku i związany był z jej położeniem na szlaku komunikacyjnym Szczecin-Gdańsk oraz ze wzrostem znaczenia transportu drogowego.

W centrum wsi Rymań znajduje się skupisko starszej zabudowy z kilkoma budynkami o większych walorach architektonicznych.

W północnej części występuje zabudowa mieszana: małe osiedle po-pegeerowskie, zabytkowy pałac (hotel) z parkiem, kościół, zabudowa mieszkalna jednorodzinna wzdłuż drogi oraz była stacja kolejowa. W części południowo-zachodniej, przy drodze krajowej nr 6, stara zabudowa zagrodowa i jednorodzinna, w tym motel i restauracja, w kierunku południowym cmentarz.

OBIEKTY GODNE ZOBACZENIA:

W południowo-zachodniej części wsi znajduje się założenie pałacowo-parkowe z II poł. XVIII w. W skład założenia wchodzi: pałac, dziedzińiec z otaczającymi go budynkami gospodarczymi, zadrzewienia typu parkowego i leśnego. Zarówno pałac jak i park wpisane są do rejestru zabytków.

Pałac wzniesiony został na rzucie prostokąta. Jest to budowla parterowa, w ryzalicie trzy-, w przybudówce dwukondygnacyjna. Korpus budynku nakryty dachem mansardowym, ryzalit i przybudówki osobnymi dachami dwuspadowymi. Ryzalit zwieńczony trójkątnym naczółkiem. Na umieszczonej nad wejściem płycinie z herbem zachowała się data budowy - 1751 r. Herb przedstawiony jest w formie lwa wspinającego się ku trzem gwiazdom i należy do rodziny von Wriechen, drugi z herbów należy do rodziny von Denitz (trzy puchary). W obiekcie funkcjonuje hotel, spa, wokół pałacu piękny park. Z zabudowań gospodarczych zachowała się wieża ciśnień z II poł. XIX w. oraz budynek gospodarczy z kamienia i cegły. Za pałacem, od strony zachodniej rozciąga się park założony przypuszczalnie w II poł. XVIII w. o powierzchni 5 ha.

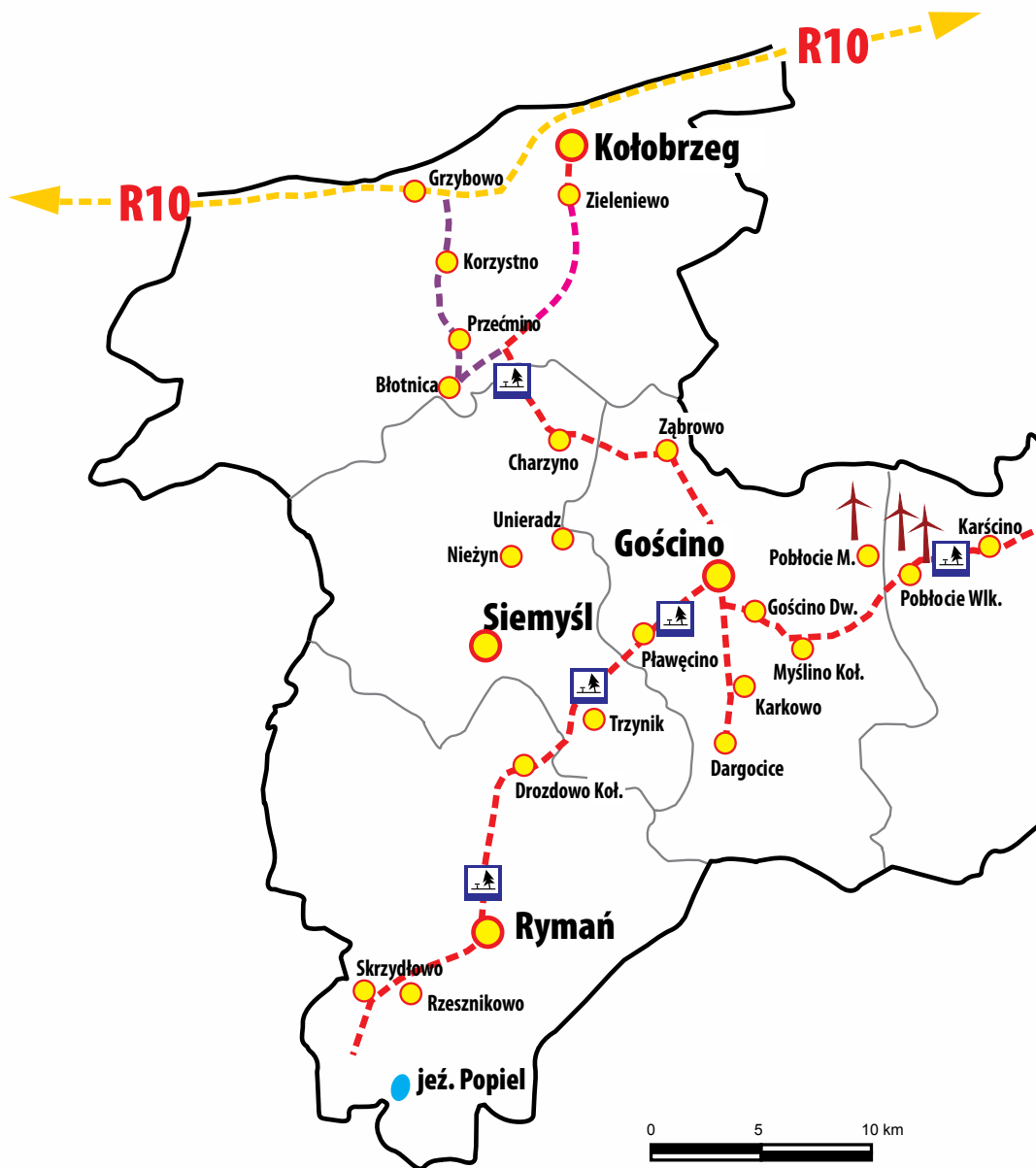


POMNIKI PRZYRODY:

- **dąb szypułkowy** (obwód 300 cm, wiek 150 lat)
- niedaleko motelu „Polonez”
- **buk zwyczajny** odmiana czerwonolistna (obwód 300 cm)
- na skrzyżowaniu ul. Szkolnej i Koszalińskiej
- **dąb szypułkowy** (obwód 430 cm, wiek 150 lat)
- na północny-wchód od pałacu
- **dąb szypułkowy** (obwód 380 cm, wiek 150 lat)
- **buk zwyczajny** odmiana czerwonolistna
(obwód 280 cm, wiek 150 lat) – przy pałacu.

Widok na park w Rymaniu.





Karlino - Brzeźno 2,8 km

Karlino - Gościno 17,9 km

Gościno - Rymań 15,9 km

Gościno - Dargocice 4,8 km

Gościno - Droga 102 10,8 km

Rymań - J. Popiel 7,5 km



miejsce przystankowe



wiatraki elektrowni wiatrowej



ścieżka rowerowa
Po nasypie kolejki wąskotorowej



Międzynarodowy Nadmorski
Szlak Rowerowy R10



Szlak Rowerowy łączący ścieżkę rowerową
Po nasypie kolejki wąskotorowej z trasą R10





Stacja Rymań, lata 50. XX w.





Rymań - most w Czartkowie na rzece Mołstowa.



Dwór w Rzesznikowie, lata 50. XX w.

20,30 KM**(2,3 km do Skrzydlowa) Przystanek Rzesznikowo
(dawniej Reselkow)**

RZESZNIKOWO

RZESZNIKOWO - wieś położona w gminie Rymań przy drodze nr 6 (Szczecin – Gdańsk), przez którą przepływa rzeka Rzecznica. Na zachód od wsi płynie rzeka Mołstowa. Przejeżdżamy przez odbudowany most. Przed i za mostem ścieżka prowadzi po wysokim nasypie.

W XIII w. większa część wsi stanowiła lenno rodu von Osten, pozostała należała do rodu Manteuffel. Ród von Osten był współwłaścicielem wsi przez ponad 500 lat. Następnie wieś przeszła na własność rodu von Hagen ze Stargardu.

W kolejnych latach majątek należał do różnych właścicieli, aby na koniec, w latach 1905 - 1945, stać się własnością rodziny Rostock.

We wschodniej części wsi zachował się neoklasyzystyczny jednokondygnacyjny dwór z połowy XIX wieku z elementami stylu arkadowego, wybudowany przypuszczalnie przez rodzinę von Borck. Od strony ogrodowej w części środkowej elewacji trójkondygnacyjny ryzalit. Z tego samego okresu pochodzi otaczający go park o powierzchni 4 ha. We wsi zachował się również eklektyczny kościół z 1842 r. Obok dzwonnica drewniana typu krosnowego. Z dawnej zabudowy gospodarczej zachował się spichlerz zbudowany z cegły i kamienia.



Kościół w Rzesznikowie.

Zabudowania gospodarcze
z II poł. XIX w.



W pobliżu wsi Rzesznikowo znajduje się młyn wodny Jaglino na rzece Mołstowie. Aby dojechać do młyna, należy dotrzeć do drogi Szczecin - Gdańsk (odcinek brukowany), następnie po przejechaniu 200 m w kierunku Gryfic (droga nr 105), skręcamy w prawo (znak z nazwą kierunku - Jaglino) i po przejechaniu 300 m drogą gruntową skręcamy w połą drogę (pierwsza po prawej stronie). Dojeżdżamy do dawnego młyna wodnego na rzece Mołstowie, który obecnie służy do produkcji energii elektrycznej. Na rzece przepławka dla ryb.

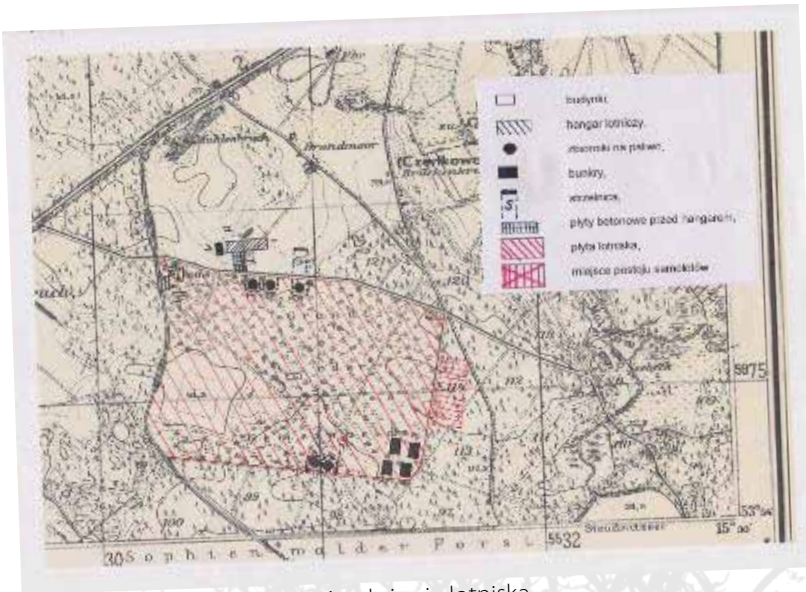


Dawny młyn wodny na rzece Mołstowie, obecnie elektrownia wodna, początek XX w.

(1,0 km do Skrzydłowa) Przystanek Czartkowo
(dawniej Brückenkrug)

21,70 KM

CZARTKOWO



Fragment mapy ukazującej położenie lotniska.



Na południowy zachód od Czartkowa, tuż za końcem wyasfaltowanej ścieżki rowerowej pozostałości dawnego lotniska Luftwaffe.

SKRZYDŁOWO

22,70 KM

stacja Skrzydłowo (dawniej Mühlenbruch)

Dojeżdżamy do końca wyasfaltowanej ścieżki rowerowej po nasy-



W głębi przystanek Skrzydłowo. Widoczne rozwidlenie torów w kierunku Reska i Gryfic. Rok 1956.

pie kolejki wąskotorowej (skrzyżowanie dawnego torowiska z drogą brukową prowadzącą nad jezioro Popiel). Aby dojechać nad Jezioro Popiel należy skręcić w lewo w drogę brukowaną biegnącą na południowy wschód, a następnie jechać nią przez ok. 2,8 km. Jezioro Popiel znajduje się po prawej stronie.

**POMNIK
PRZYRODY:**

rody, liczący ponad 600 lat dąb szypułkowy „Bogusław” (nazwany na cześć księcia pomorskiego Bogusława X), obwód pnia 680 cm, średnica korony 24 m.



JEZIORO POPIEL



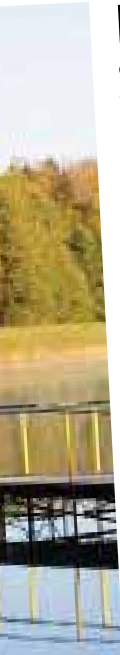
Kąpielisko nad
jeziorem Popiel,
jesień 2011.

Brzeg jeziora Popiel,
jesień 2011.

JEZIORO

POPIEL





LESZCZ
SZCZU-
PAK
LIN WĘ-
GORZ
OKOŃ
PŁOĆ
KARP
LESZCZ
SZCZU-
PAK
LIN WĘ-
GORZ
OKOŃ
PŁOĆ
KARP
LESZCZ
SZCZU-
PAK
LIN WĘ-
GORZ
OKOŃ
PŁOĆ
KARP



- położone w lasach niedaleko miejscowości Rzesznikowo w gminie Rymań. Wchodzi w skład zlewni otwartych wód powierzchniowych wraz z licznymi źródłami, źródłiskami, torfowiskiem, a także fragmentem starorzecza rzeki Mołstowy. Jezioro Popiel zajmuje powierzchnię 33 hektarów, a jego średnia głębokość to zaledwie 3,5 m. W pobliżu jeziora znajduje się torfowisko wysokie, na którym spotkamy formę torfową sosny zwyczajnej, borówkę bagienną, żurawinę błotną oraz rosiczkę okrągłolistną. Wśród ptaków wodnych, corocznie na wodach jeziora, możemy spotkać perkoza dwuczubego, łabędzia niemego, kaczkę krzyżówkę i gągoła. Wśród płazów natknąć się można na traszkę zwyczajną, żabę moczarową i rzekotkę drzewną. Wśród ptaków śpiwających spotkamy sikorkę bogatkę, kosa, strzyżyka, rudzika, kwiczoła raniuszka i oczywiście sójkę, a nad lustrem wody często można zauważyć przelatującego niewielkiego turkusowo-niebieskiego ptaka – to zimorodek.

W wodach jeziora stwierdzono występowanie 7 gatunków ryb (leszcz, szczupak, lin, węgorz, okoń, płoć, karp). Czyste wody jeziora Popiel są miejscem występowania największego z naszych małży - szczeżui wielkiej, jak również gatunków groszówki lśniącej i kruszynki delikatnej. W czasie przelotów zbiornik jest odwiedzany przez kormorany, można też wtedy spotkać biegusa zmiennego.

W bezpośrednim sąsiedztwie jeziora znajdują się pojedyncze niewielkie źródła. Największe zajmuje powierzchnię 5,5 m² i ma głębokość 3,0 m. Jezioro Popiel stanowi dużą atrakcję dla wędkarzy, a jego zalesione okolice są znane z dużej ilości grzybów. W okresie letnim, jezioro, ze swą niedużą, piaszczystą plażą i polem namiotowym, staje się miejscem biwaków i wakacyjnego wypoczynku.

3 ODCINEK

GOŚCINO - DROGA 102

(KIERUNEK KOŁOBRZEG)

0,00 KM
**(12,00 km do drogi nr 102) stacja węzłowa
Gościno (Groß Jestin)**

- skrzyżowanie ulic Kolejowa i Torowa – ścieżka przecina drogę Gościno - Kędrzyno, następnie przebiega po nasypie, aż do miejsca skrzyżowania z drogą nr 162, a następnie biegnie równolegle do drogi w kierunku Kołobrzegu. Dokładny opis miejscowości Gościno znajduje się na stronie 36.

2,00 KM
**(10,00 km do drogi nr 102)
przystanek na żądanie Jarogniew
(do 1948 r. Bieczyniec, dawniej Karlshof
bei Kolberg)**

- osada przy drodze Gościno - Kołobrzeg, zamieszkała przez około 50 mieszkańców, dawny folwark. Ścieżka biegnie dalej na północny-zachód w kierunku Kołobrzegu i wsi Ząbrowo.

3,60 KM
**(8,40 km do drogi nr 102) przystanek
Ząbrowo (do 1945 r. Semmerow)**

– dawny przystanek kolejki wąskotorowej, położony po prawej stronie drogi przed wjazdem do wsi. Wieś Ząbrowo w gminie Gościno, zamieszkała jest przez około 200 stałych mieszkańców. Będąc w Ząbrowie warto odwiedzić wieś Pustary położoną 2,9 km na wschód, na prawym brzegu Parsęty. We wsi neoklasycystyczny dwór z XIX w., otoczony parkiem krajobrazowym (buk, modrzew, jodła biała) o powierzchni 2 ha, aleja ponad stuletnich kasztanowców. Przy drodze z Pustary do Bogucina grodzisko stożkowe datowane na XII–XIV w. Powracamy do Ząbrowa. Zachowując ostrożność przejeżdżamy na drugą stronę drogi nr 162 (Kołobrzeg - Świdwin).

CHARZYNO

**(7,20 km do drogi 102)
skrzyżowanie z drogą polną**

4,80 KM

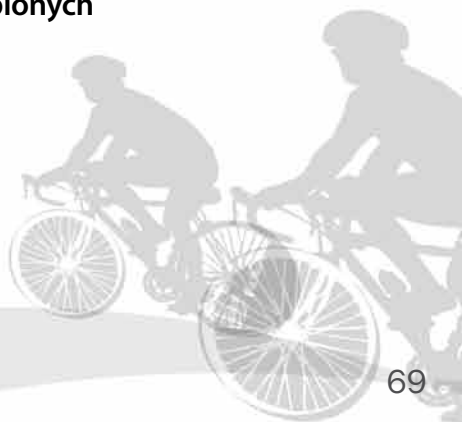
Opuszczając ścieżkę rowerową i udając się na lewo, możemy po przejechaniu 1,1 km polną drogą dojechać do wsi Ołużna. Wieś Ołużna znana jest z ruin XIX - wiecznego kamiennego kościoła ewangelickiego oraz chałup szachulcowych z XIX wieku. Powracamy na szlak i udajemy się na zachód w kierunku wsi Charzyno.

**(4,70 km do drogi 102)
przystanek Charzyno
(dawniej Garrin)**

7,30 KM

- wieś o średniowiecznym rodowodzie, po raz pierwszy odnotowana w dokumencie z 1219 r. Rozwój wsi nastąpił w XIX w., z tego też okresu pochodzi neogotycki kościół pw. św. Franciszka. Jedyne cenne wyposażenie to ołtarz w formie poliptyku (zamykane skrzydła) pochodzący z wcześniejszego kościoła.

**W Charzynie znajduje się, jedno z niewielu w Europie,
schronisko dla psów, kotów i koni wykupionych
i uratowanych przed rzeźnią.**



Ścieżka rowerowa omija Charzyno od północy. Aby wjechać do miejscowości należy na skrzyżowaniu ścieżki z drogą gminną (Charzyno – droga nr 162) skręcić w lewo (na południe), w drogę powiatową.



Charzyno, kościół pw. św. Franciszka.

Będąc w Charzynie, można zjechać z ścieżki rowerowej, aby odwiedzić dwie pobliskie wsie:

NIEŻYN I UNIERADZ,

położone na południe od Charzyna, a znane z tego, że znajdują się tam jedne z najstarszych kościołów Pomorza Środkowego oraz **Niemierze**, znajdujące się 3,5 km na zachód od Charzyna (dojazd drogą powiatową z Charzyna). W tym celu należy opuścić wieś i po przejechaniu 4,5 km asfaltową drogą (kierunek Siemyśl), dojeżdżamy do wsi Nieżyn (3,5 km na północ od Siemyśla).

N I E Ż Y N

- wieś o średniowiecznym rodowodzie, świadczy o tym między innymi kościół pw. Św. Jana, pierwotnie romański, kamienny, wybudowany w 1269 r. Przebudowany w 1656 r. i pod koniec XIX wieku. Przed kościołem płyta nagrobna z 1656 r., członka rodziny von Manteuffel.

Przez stulecia Nieżyn był własnością szlachecką i najdłużej należał do rodziny von Wacholtz. W Nieżynie, 100 m na zachód od skrzyżowania dróg, w kierunku na Byszewo, stoi obrosnięty drzewami kamień upamiętniający powódź, która nawiedziła te tereny. 3 km na wschód od Nieżyna (dojazd drogą brukowaną) znajduje się zabytkowy kościół w miejscowości Unieradz. Późnoromański kościół pochodzi z XIII wieku i wybudowany jest z kamienia. Od zachodu do bryły kościoła przylega drewniana wieża (XV-XVI wiek). Teren kościoła otoczony kamiennym ogrodzeniem. W ostatnim czasie kościół został starannie odrestaurowany.



Kościół w Nieżynie.



Kościół w Unieradzu.

Odcinek leśny
ścieżki rowerowej między
Charzynem a drogą nr 102
Kołobrzeg – Trzebiatów.



NIEMIERZE

We wsi Niemierze znajduje się kościół pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa z XIV wieku, wielokrotnie przebudowywany. Jest to budowla wybudowana na planie prostokąta, z prezbiterium niewyodrębnionym, zakończonym trójbocznie. Kościół jest oszkarpowany. Od zachodu przylega wieża dwukondygnacyjna z ośmioboczną latarnią, zwieńczoną kulą i krzyżem. W wieży znajduje się gotycki dzwon. Otwory okienne i drzwiowe są w kształcie ostrołuków. Dach dwuspadowy kryty dachówką. Wewnątrz zabytkowe wyposażenie: ołtarz główny barokowy z XVIII wieku, ambona barokowa z 1777 r. z malowidłami przedstawiającymi 4 ewangelistów.

Kościół w Niemierzu.



Powracamy na szlak do przystanku Charzyno.
Dalej ścieżka rowerowa prowadzi na północ, w kierunku widocznego kompleksu leśnego.

10,90 KM

**(1,10 km do drogi nr 102)
przystanek Błotnica-Przećmino,
obecnie miejsce odpoczynku dla rowerzystów.**

Bezpośrednio po II wojnie nazwa przystanku brzmiała Przetmino, od 1948 r. w powszechnym użyciu nazwa Błotnica-Przećmino.

12,00 KM

Droga nr 102

W miejscu styku dawnej linii Kołobrzesckiej Kolei Wąskotorowej z drogą nr 102 (Kołobrzeg - Trzebiatów) kończy się nasz kontakt z kolejką wąskotorową i ścieżką rowerową, wybudowaną na jej nasypie. Niemożliwym było zaadoptowanie torowiska na odcinku od przystanku Błotnica-Przećmino - Kołobrzeg na potrzeby budowy ścieżki rowerowej (trwale został zmieniony w wyniku zabudowy), dlatego aby dotrzeć do Morza Bałtyckiego należy wybrać jedną z dwóch tras:





**1 Szlak rowerowy do Grzybowa prowadzący przez Przećmi-
no i Korzystno** - na skrzyżowaniu z drogą 102, należy skręcić
w lewo (na południowy zachód) w drogę 102 biegnącą w kie-
runku Trzebiatowa (przebieg szlaku opisany szczegółowo w na-
stępnym rozdziale).

2 Drogę 102 prowadzącą przez Zieleniewo do Kołobrzegu
- na skrzyżowaniu z drogą 102 należy skręcić w prawo (na pół-
nocny wschód) w kierunku Kołobrzegu, a następnie po prze-
jechaniu 1,7 km dojeżdża się do skrzyżowania drogi nr 102
z nr 162 (drogą na Świdwin), na którym należy skręcić w lewo
(na północ) w drogę 102 prowadzącą do Kołobrzegu. Podąża-
jąc nadal drogą 102 na północ należy przejechać przez miej-
scowość Zieleniewo. W Zieleniewie zaczyna się ścieżka rowe-
rowa, która prowadzi do Kołobrzegu.

Długość trasy

od skrzyżowania ścieżki rowerowej z drogą 102 do ronda
im. Kardynała I. Jeża - **6,7 km.**

4

ODCINEK

DROGA 102 - GRZYBOWO

Kończymy naszą podróż w przeszłość, gdy jeszcze funkcjonowały małe malownicze parowozy poruszające się z oszałamiającą prędkością 30 km/h i wracamy do miejsca (dawny przystanek Błotnica-Przećmino) gdzie ponownie wsiadamy na rower.

0,00 KM

(9,20 km do Grzybowa) wjazd na drogę nr 102
(Trzebiatów – Kołobrzeg)

Na skrzyżowaniu dawnej linii kolejki wąskotorowej z drogą 102, należy skręcić w lewo (na południowy zachód) w drogę nr 102 biegnącą w kierunku Trzebiatowa i przejechać nią 1,8 km.

1,80 KM

(7,40 km do Grzybowa) zjazd z drogi nr 102
w połą drogę prowadzącą do Przećmina.

Z drogi nr 102, 0,5 km przed miejscowością Błotnica należy skręcić w prawo.

2,90 KM

(6,30 km do Grzybowa) Przećmino
(dawniej Pretemyn -1220 r., Pretemin -1281 r.)

PRZEĆMINO - wieś o słowiańskim rodowodzie, nazwa wsi pochodzi od słowiańskiego Pritoma, czyli przytomny – obecny. Wieś zachowała charakterystyczną zabudowę siedliskową z otwartym od ulicy podwórzem, dwoma budynkami gospodarczymi, usytuowanymi naprzeciw siebie szczytami do ulicy i domem w głębi.

Opuszczamy wieś Przećmino i kierujemy się drogą gruntową na północ w stronę wsi Korzystno.

(3,20 km do Grzybowa)

6,00 KM

KORZYSTNO – wieś o słowiańskim rodowodzie, wymieniona po raz pierwszy w dokumencie pochodzącym z 1276 r. pod nazwą Choristino i Chozistino. Zachowane zabytki to: kościół neogotycki z 1866 r., z dawnym przykościelnym cmentarzem, stodoła szachulcowa z 1821 r., chałupa z początku XIX w., stodoła z połowy XIX w., cmentarz ewangelicki z II poł. XIX w. Na cmentarzu pomnikowe drzewa: lipa drobnolistna, klon zwyczajny, sosna smołowa, brzoza brodawkowata i modrzew europejski.

Szlak prowadzi dalej na północ, przekraczamy tory linii kolejowej Kołobrzeg - Trzebiatów. Po lewej stronie zachowany budynek stacji kolejowej Korzystno (lata 80. XIX w.), murowany z czerwonej cegły.

KORZYSTNO

Wieś Korzystno, chałupa z końca XIX w.

GRZYBOWO

GRZYBOWO – wieś letniskowa znajdująca się w gminie Kołobrzeg, leżąca 6 km na zachód od Kołobrzegu. Zbudowana współczesna, liczne pensjonaty, ośrodki wczasowe (ponad 30), setki kwater wczasowych i apartamentów, pola namiotowe, punkty żywieniowe.

**W GRZYBOWIE SZLAK ROWEROWY
WYRAŹNIE OZNACZONY**

UL. NADMORSKA

UL. PLAŻOWA

UL. ZIELONA

UL. KOŁOBRZESKA

UL. LEŚNA

UL. LEŚNA

- wiata, miejsce odpoczynku dla rowerzystów.
Jedziemy w kierunku ulicy

KOŁOBRZESKIEJ, zjeżdżamy w ulicę
ZIELONĄ i dalej w ulicę
NADMORSKĄ do ulicy PLAŻOWEJ...

GRZYBOWO

Widok otwartej morskiej przestrzeni wynagradza nasz trud przebycia pięknego odcinka Gościno-Kołobrzeg szlakiem dawnej kolejki wąskotorowej.

■ plaża Grzybowo

9,20 KM

- przy wejściu na plażę znajduje się miejsce przystankowe dla rowerzystów (winda). Koniec szlaku rowerowego, dzięki któremu przemieszczając się po dawnym nasypie Kołobrzesckiej Kolei Wąskotorowej – Kolberger Kleinbahn AG, wyruszając z kilku kierunków Pomorza Środkowego (Karlina, Rymania, Dargocic) możemy w komfortowych warunkach - asfaltową ścieżką, podziwiając piękno krajobrazu i dzieła utworzone ręką człowieka, dojechać nad brzeg Morza Bałtyckiego. Tutaj wzdłuż brzegu morskiego, zarówno na wschód i zachód, przebiega

MIĘDZYNARODOWY SZLAK ROWEROWY WOKÓŁ BAŁTYKU R-10

szlak rozpoczyna się w Kaliningradzie i prowadzi przez:

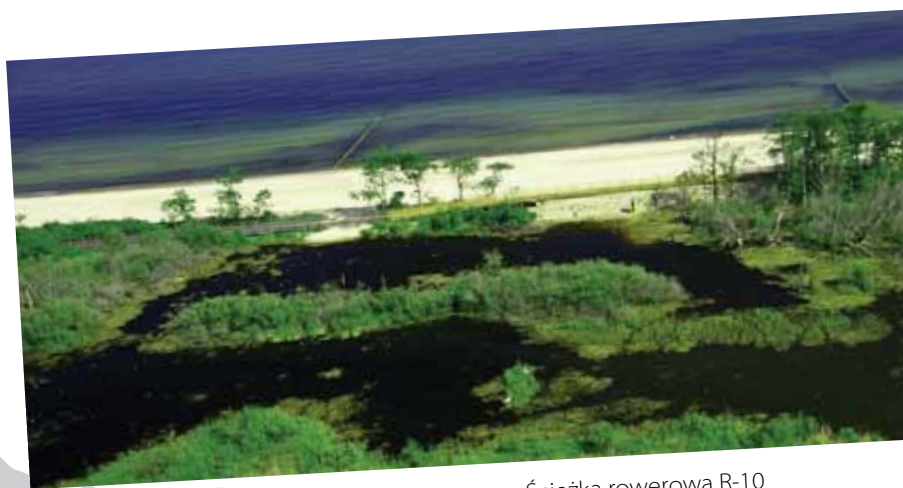
Ryge • Tallinn • Petersburg • Helsinki • Sztokholm •
Gotlandię • Ystad • Bornholm • Kopenhagę • Rostock
Świnoujście • Kołobrzeg • Gdańsk • do granicy z Rosją

KORZYSTNO

KOŁOBRZEG



Kołobrzeg - latarnia morska.



Ścieżka rowerowa R-10



KOŁOBRZEG - jedno z pięciu nadmorskich uzdrowisk, lecz wśród nich najstarsze i jednocześnie najnowocześniejsze. Ma to swoje odzwierciedlenie w twierdzeniu, że Kołobrzeg jest polską stolicą SPA. Obiekty spa&wellness uzupełniają bogatą ofertę lecznictwa uzdrowiskowego, umożliwiając relaks i odpoczynek. Wybranie miasta jako centrum pobytowego duńskiej reprezentacji w piłce nożnej podczas EURO 2012 r. było potwierdzeniem wysokiej jakości świadczonych usług i docenieniem miejskich obiektów sportowych. Kołobrzeg, to także idealne miejsce wypoczynku dla całych rodzin. Hotele zapewniają programy animacyjne i opiekę dla najmłodszych. Dopełnieniem są aquaparki, sale zabaw dla dzieci, park linowy, stadniny koni, parki, tereny zielone, korty tenisowe, które dają możliwość aktywnego wypoczynku. To także raj dla miłośników jednośladów. Kilkadziesiąt kilometrów ścieżek rowerowych w Kołobrzegu i najbliższej okolicy gwarantuje niezapomniane przeżycia. Szczególnie warto polecić przepiękny szlak rowerowy R10, który przebiega niemal wzdłuż linii brzegowej uzdrowiska, a także malowniczy obszar Ekoparku Wschodniego. W Kołobrzegu nie można się nudzić. Miasto posiada bogatą ofertę, dla tych, którzy poszukują atrakcji kulturalnych oraz artystycznych. Tętni życiem przez cały rok oferując koncerty, spektakle, wystawy. Wśród imprez cyklicznych wymienić można: Międzynarodowy Festiwal Muzyki w Katedrze, Międzynarodowe Spotkania z Folklorem, Jazz Festiwal czy Sunrise Festival. Oprócz doznań kulturalnych na turystów czekają doznania, których dostarczają lokale gastronomiczne. Dzieje się tak, nie tylko za sprawą zaznanych rozkoszy podniebienia, ale i widoków z panoramicznych restauracji czy kawiarni. Atutem uzdrowiska jest także kilkanaście kilometrów szerokich plaż, latem umożliwiających udany odpoczynek, a w pozostałe miesiące klimatyczne spacerów. Zimowy Bałtyk upodobały sobie morsy - miłośnicy hartowania ciała. Kołobrzeskie kąpielisko otrzymało w 2012 roku tytuł najbezpieczniejszego kąpieliska województwa zachodniopomorskiego, a od lat może poszczycić się Błękitną Flagą, międzynarodowym wyróżnieniem przyznawanym czystym i bezpiecznym plażom. Kołobrzeg dysponuje nowoczesną mariną. Dostępna liczba miejsc przy pomostach i nabrzeżu to 67, a dopuszczalne zanurzenie wynosi od 2,5 do 3,5 metra w zależności od stanu wody. Nowoczesne zaplecze sanitarne obejmuje łazienki, pralnie i suszarnię, jest ono przystosowane dla niepełnosprawnych żeglarzy. Zapraszamy do Klimatycznego Kołobrzegu – miejsca w którym odpocznieś przez 365 dni w roku!

OBIEKTY GODNE ZOBACZENIA:

MOŁO - najbardziej romantyczne miejsce w zachodniopomorskim, jego charakterystyczny kształt litery „T” stanowi znak rozpoznawczy Kołobrzegu.

PORT PASAŻERSKI - rejsy o zachodzie słońca, wycieczka katamaranem na duńską wyspę Bornholm... to oferta, z której powinien skorzystać każdy turysta, klimatyczne rejsy pozostają na długo w pamięci.

PARK NADMORSKI I PROMENADA - nadmorska część Kołobrzegu jest jednym z piękniejszych zakątków miasta. To w tej części położone są park im. Stefana Żeromskiego oraz park im. Jedności Narodowej. Stanowią one naturalną barierę przyrodniczą, dzielącą zurbanizowaną część miasta od piaszczystych kołobrzeskich plaż. Park im. Stefana Żeromskiego ma charakter dużego, swobodnie ukształtowanego ogrodu z alejami spacerowymi, ścieżką ruchową oraz ciągnącym się wzdłuż deptakiem- ulica Rodziewiczówny.

BINDAŻ GRABOWY - pomnik przyrody, jeden z najcenniejszych w Polsce obiektów klasycznej architektury ogrodowej. Nazywany jest „Alejką miłości”.



Kołobrzeg - Ratusz



Wejście do portu

ŚCIEŻKA ROWEROWA KOŁOBRZEG – DŻWIRZYNO - niezwykle malownicza trasa rowerowa stanowiąca fragment międzynarodowego szlaku rowerowego R10. Długość tego odcinka to prawie 6 kilometrów, gruntownie przebudowanej i zmodernizowanej ścieżki dla jednośladów. Wycieczki rowerowe tym odcinkiem to prawdziwa przyjemność ze względu na walory krajobrazowe. Początek trasy w parku im. Jedności Narodowej, w zachodniej części miasta, natomiast koniec w urokliwej miejscowości nadmorskiej Dżwirzyno.

ŚCIEŻKA ROWEROWA KOŁOBRZEG – USTRONIE MORSKIE - niezwykle ciekawy odcinek trasy rowerowej R10, przebiegający przez Ekopark Wschodni – unikatowy obszar bagienny z licznymi siedliskami wielu gatunków ptaków. Trasa rowerowa rozpoczyna swój bieg po wschodniej części miasta tuż za ostatnim obiektem hotelowym – Arka Medical SPA a kończy w urokliwej miejscowości nadmorskiej Ustronie Morskie. Długość tego odcinka to ok. 11 kilometrów. Oprócz niezapomnianych nadmorskich krajobrazów po drodze można również podziwiać tereny po dawnym lotnisku w Bagiczu.

ŹRÓDŁO SOLANKOWE - już w VII-VIII wieku istniała tu osada, której powstanie miało związek z wykorzystaniem solanki do produkcji soli. Sól powstawała metodą odparowania wody źródlanej. Dziś to atrakcja turystyczna, cieszy się też powodzeniem wśród mieszkańców, szczególnie w okresie domowego kiszenia ogórków.



Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji

5

ODCINEK GOŚCINO – DARGOCICE

Odcinek Gościno – Dargocice liczy 6,5 km i biegnie po nasypie byłej kolejki wąskotorowej. Na odcinku od Gościna do Karkowa przebiega wzdłuż drogi Kołobrzeg - Świdwin (nr 162). Trasa bezpieczna, odcinki biegnące po nasypie zabezpieczone barierkami. Skrzyżowania z drogami zabezpieczone murkami uniemożliwiającymi wjazd samochodów na ścieżkę.

Linia Gościno - Sławoborze uruchomiona została 22 września 1895 r. Powtórnie, po zakończeniu działań wojennych została uruchomiona 14 maja 1947 r. Linia funkcjonowała z różnym skutkiem. Silna konkurencja ze strony komunikacji samochodowej spowodowała, że przewozy pasażerskie ustały już w latach sześćdziesiątych XX wieku. Przewóz towarów odbywał się jeszcze do 1995 r., przy czym z pominięciem Sławoborza, bezpośrednio przez stację Lepino Trójkąt do Białogardu. Na odcinku Lepino Trójkąt - Sławoborze przewozy ustały w 1992 r., a w 1996 r. linia została oficjalnie zamknięta. Cała sieć straciła spójność w czerwcu 1999 r., gdy zdemontowano tory na przejazdach kolejowych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 6 (Szczecin-Gdańsk) w Ramlewie.



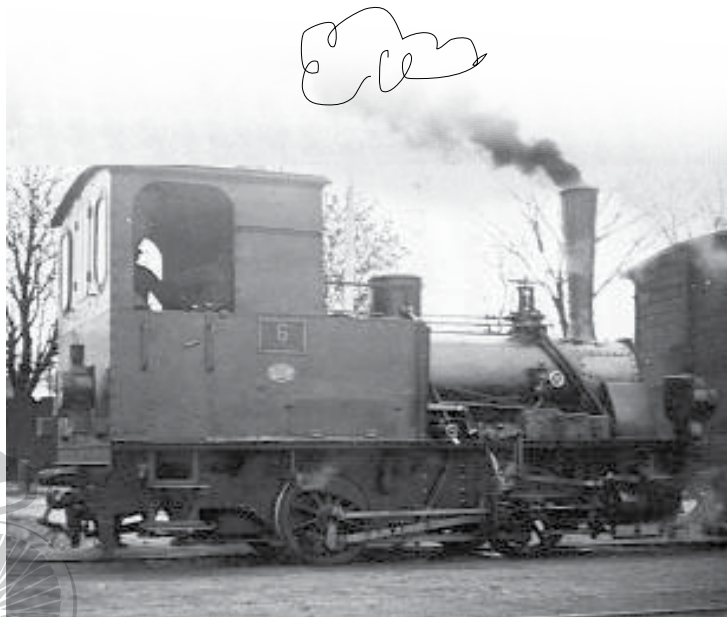
■ (6,5 km do Dargocic) stacja wąskotorowa Gościno

0,00 KM

Ścieżka rowerowa przez pierwsze 500 m biegnie tą samą trasą co ścieżki do Rymania i Karlina. Przed przystankiem Gościno Żalno (obecnie przedmieścia Gościna) rozdziela się na dwa ramiona, jedno idące na południowy zachód prowadzi przez Pławęcino do Rymania. Drugie z ramion, idące na południe, prowadzi do: Dargocic i Karlina.

Dokładny opis miejscowości Gościno znajduje się na stronie 36.

Lokomotywa parowa Vulcan typ Bn2t wyprodukowana w 1894 r. w Szczecinie (numer fabryczny 1382) oznaczona KKB 6i (Kolberger Kleinbahne 6i - Kołobrzaska Kolei Wąskotorowa 6i) do 1940 r. Po roku 1940 r. nosiła oznaczenie PLB104 N2206. Po przejściu przez PKP w 1945 r. nosiła oznaczenie PKPT2-3034, czyli parowóz Tendrzak, liczący dwie osie. Zdjęcie wykonano 27 kwietnia 1939 r. na stacji w Gościnie (Groß Jestin).



1,10 KM**(5,4 km do Dargolic) przystanek Gościno Żalno
(dawniej Groß Jestin Fridhof)**

Na odcinku, aż do drogi w kierunku Sławoborza ścieżki rowerowe do Karlina i Dargolic się pokrywają. Po dojściu do drogi do Sławoborza, ścieżka do Dargolic (po nasypie linii do Sławoborza) nie przekraczając drogi biegnie prawą stroną na południe w kierunku wsi Karkowo. Natomiast ścieżka rowerowa do Karlina przekracza drogę do Sławoborza, kierując się na południowy wschód w stronę przystanku Gościno Dwór.



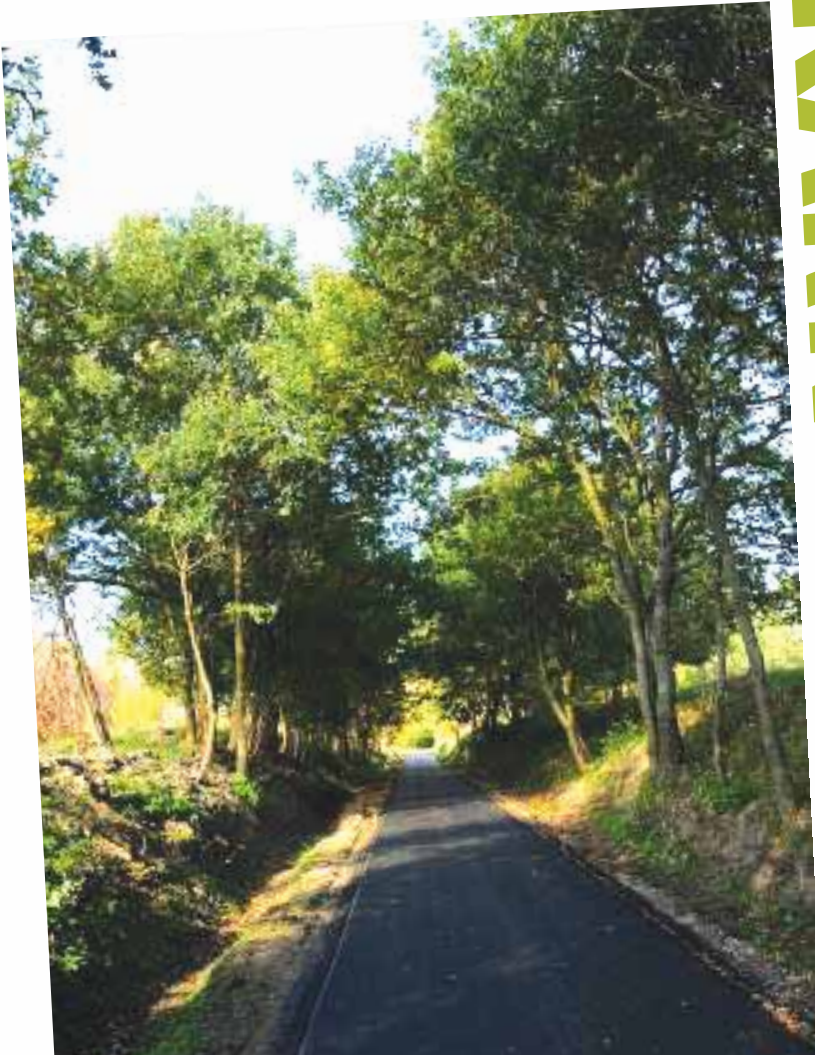
Żałoga pociągu w komplecie... gdzieś na trasie.

Obok: Szlak rowerowy po nasypie Kolejki Wąskotorowej
- okolice Karkowa.

(2,1 km do Dargolic) przystanek Karkowo
(dawniej Karkow)

4,40 KM

KARKOWO - to dawna wieś kościelna będąca własnością kapituły katedralnej w Kołobrzegu. Najstarsze zapiski dotyczące wsi Karkowo pochodzą z 1276 r. Na początku XV wieku, stanowiła własność rodziny von Karkow, następnie stanowiła lenno rodu von Blanckenburg. W II połowie XIX wieku przeszła we władanie mieszczańskiej rodziny Brustlein z Berlina. Ostatnim właścicielem przed 1945 r. był Franz Henke, na którego zlecenie wybudowano dobrze zachowany do chwili obecnej pałac.

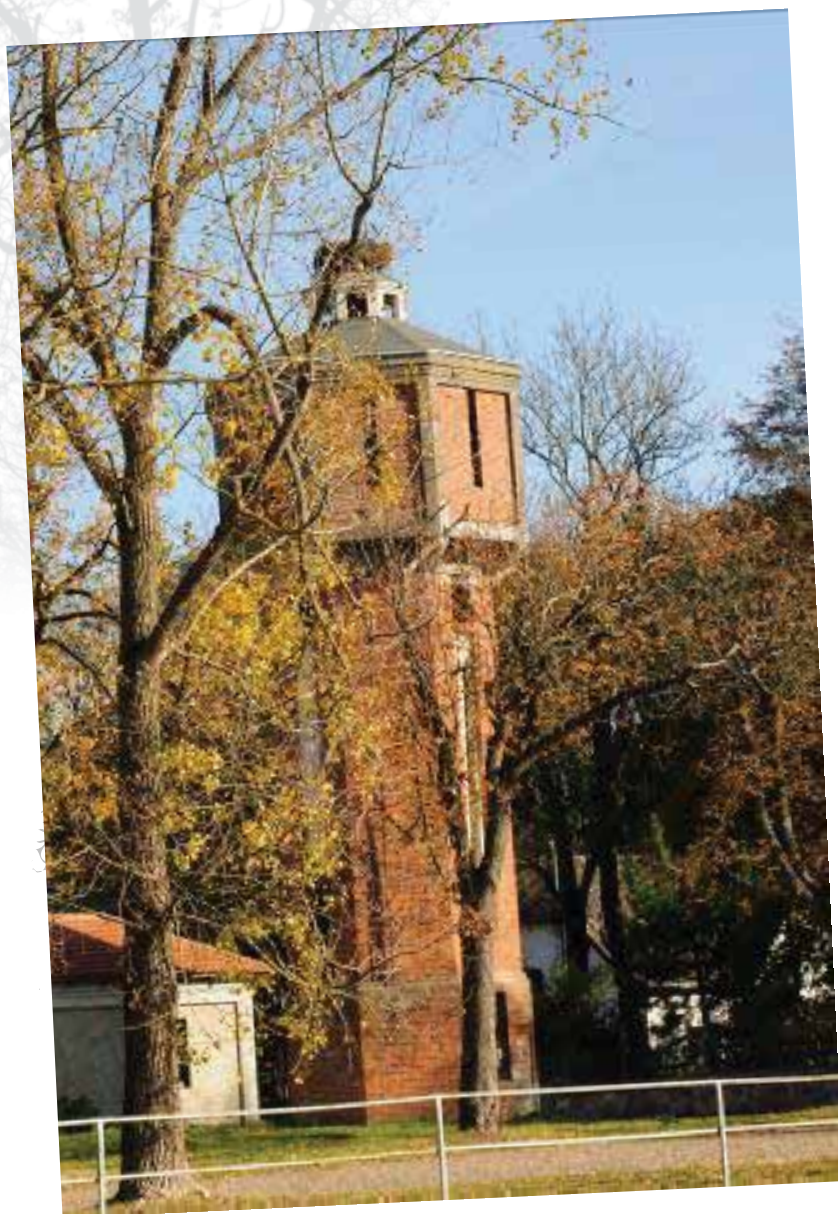


KARKOWO



Pałac w Karkowie.

ładnie zadbane pałac z 1901 r., murowany z cegły, otynkowany, wybudowany na planie litery H, łączący w sobie cechy stylowe rezydencji barokowej oraz pałacyku myśliwskiego. Do bryły budynku przylegają dwa ryzality, zarówno w części frontowej jak i ogrodowej. Widoczna wieża narożna oraz wieżyczka. Wejście główne prowadzi przez ganek. Całość podpiwniczona, na kamiennej podmurówce. Dach mansardowy, nad wieżą sześciołaciowy. Pałac obecnie stanowi prywatną własność. Wokół pałacu znajduje się zabytkowy park o powierzchni 1,6 ha.



Zbiornik wody w kompleksie zabudowań gospodarczych
założenia pałacowo - parkowego we wsi Karkowo.

Za miejscowością Karkowo ścieżka odbija od drogi 162, kierując się na południowy zachód w kierunku drogi gminnej z Dargocic do Wartkowa.

6,50 KM

Dargocice (dawniej Eickstedtwalde) ■

Przystanek położony przy skrzyżowaniu ścieżki z drogą gminną Dargocice-Wartkowo. W tym miejscu kończy się odcinek ścieżki rowerowej Gościno-Dargocice.

Z miejsca, w którym kończy się ścieżka, korzystając z drogi gminnej można dotrzeć do:

1

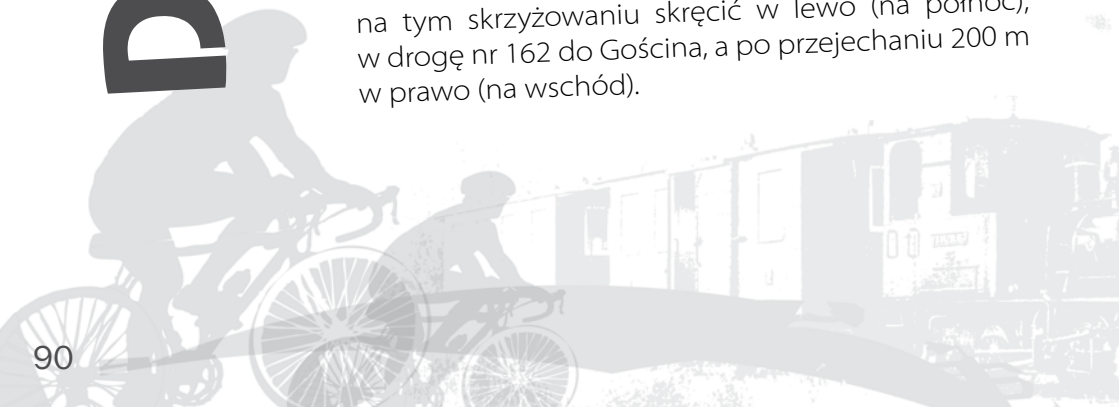
miejscowości Dargocice i nad jezioro Kamienica...

...z końca ścieżki należy skręcić w prawo (na zachód) w drogę gminną Dargocice-Wartkowo. Po przejechaniu 1 km dojeżdża się do miejscowości Dargocice, w której na skrzyżowaniu należy skręcić w prawo w drogę prowadzącą do Kamicy (na północ), po 200 m należy skręcić w lewo (na zachód) w drogę prowadzącą przez las, do jeziora dojeżdża się po ok. 600 m.

2

miejscowości Wartkowo...

...z końca ścieżki należy skręcić w lewo (na wschód) w drogę gminną Dargocice-Wartkowo. Podążając tą drogą przez 1,1 km dojeżdża się do skrzyżowania w Wartkowie. Aby dojechać do centrum wsi należy na tym skrzyżowaniu skręcić w lewo (na północ), w drogę nr 162 do Gościna, a po przejechaniu 200 m w prawo (na wschód).



Koniec asfaltowej ścieżki rowerowej po nasypie Kołobrzeskiej Kolei Wąskotorowej, okolice wsi Dargocice.



DARGOCICE

- wieś położona w bezpośredniej bliskości jeziora Kamienica (Dargocice). Jest to jezioro rynnowe, przepływowe, typu leszczowego o pow. 68 ha. Z jeziora wypływa rzeka Błotnica.

Nad jeziorem, od strony Dargocic, znajduje się ośrodek wypoczynkowy, bar, wypożyczalnia sprzętu, pole namiotowe i kemping.

Niedaleko Dargocic leży miejscowość Wierzbka Dolna, gdzie obejrzeć możemy dwór z pocz. XX w. (obecnie dom mieszkalny) wpisany do rejestru zabytków, dwór secesyjny, murowany z cegły ceramicznej, osadzony na kamiennym cokole, tynkowany, wzniesiony na planie prostokąta z prostokątnym ryzalitem w elewacji południowej z czytelnymi nawiązaniem do secesji. Fasadą zwrócony w kierunku wschodnim, podpiwniczony, dach dwuspadowy, ściany szczytowe o ozdobnym, wklęsło – wypukłym kształcie linii szczytowej, dwór przebudowany w latach 70-tych XX w., zachowany w dobrym stanie technicznym.

Około 800 m na północny zachód od zabudowań znajduje się wzniesienie Łysica o wysokości 76 m n.p.m.

Wieś otoczona jest farmą wiatrakową.



WARTKOWO (dawniej Wartekow)

– wieś, która na początku należała do katedry kołobrzesckiej jako wieś kościelna. Później stała się lennem znanej na Pomorzu szlacheckiej rodziny von Blankenburg. Taki stan trwał aż do 1758 r., kiedy majątek zmienił po kilkuset latach właścicieli – przejęła go rodzina von Borck. Wiek XIX to kilkakrotne zmiany właścicieli. Przełom wieków XIX i XX to najlepsze lata w rozwoju majątku. Ostatnim właścicielem przed zmianą przynależności państwowej był Otto Selle.

W Wartkowie znajduje się dawny zespół pałacowo-parkowy założony w II połowie XIX wieku, najprawdopodobniej przez Ernesta Helinga. Składał się z dworu neoklasycystycznego, który w wyniku remontów utracił większość zewnętrznego wystroju. Tradycyjnie wzniesiony na planie prostokąta z ryzalitem w fasadzie oraz prostokątnym skrzydłem. Do budowy wykorzystano naturalne surowce: gazy polodowcowe na fundament i podmurówkę oraz glinę na wypalenie cegły, która została użyta do wzniesienia murów dwóch kondygnacji. Dach dwuspadowy pokryty pierwotnie dachówką, obecnie eternitem. Stolarstwo mieszane: od oryginalnej aż po PCV.

Ogólnie budynek jest nieładny. Dwór jest klasycznym przykładem, jak przez nieumiejętny remont można odebrać budynkowi jego prawdziwe oblicze.

Wiatraki w okolicy Dargolic.



O wiele ciekawszy jest park okalający bezstylowy dwór. Założony został w XIX wieku, w stylu krajobrazowym, na powierzchni 2 ha.

KOLEJNE PRZYSTANKI BYŁEJ KOŁOBRZESKIEJ KOLEI WĄSKOTOROWEJ NA TRASIE DO SŁAWOBORZA

- 8,40 km – przystanek **WIERZBKA DOLNA** (dawniej Groß Vorbeck)
- 9,80 km – przystanek **RAMLEWO** (dawniej Ramelow)
- 12,00 km – przystanek **SIKORZYCE** (dawniej Meisegau)
- 14,20 km – przystanek **ROKOSOWO KOŁOBRZESKIE** (dawniej Rogzow)
- 15,60 km – przystanek **LEPINO** (Leppin)
- 16,10 km – rozwidlenie, połączenie z linią do **BIAŁOGARDU i KOSZALINA**
- 20,20 km – stacja kolejowa **SŁAWOBORZE** (Stolzenberg)
- 16,10 km – węzeł **LEPINO**
- 20,20 km – stacja **SŁAWOBORZE** (dawniej Stoltzenberg)







HISTORIA

ZACHODNIOPOMORSKIEJ KOLEI WĄSKOTOROWEJ

1 POCZĄTKI KOLEI

Powstanie kolei możliwe było dzięki wynalezieniu maszyny parowej w 1763 roku przez angielskiego uczonego Jamesa Watta. Przez długi okres maszyny parowe służyły głównie do napędu maszyn w przemyśle, przede wszystkim do napędu maszyn tkackich. Taki jeden silnik parowy był w stanie napędzić sto warsztatów tkackich. Parę wodną wykorzystywaną do napędu maszyn uzyskiwano początkowo w wyniku spalania drewna. Po wycięciu ponad 80% lasów na terenie Anglii zaczęto palić węglem kamiennym, który, nie tak jak drewno występujące powszechnie, znajdował się w wybranych miejscach kraju (zagłębia węglowe).

Maszyna parowa zapoczątkowała rewolucję przemysłową. Pojawiła się potrzeba przemieszczania się znacznych ilości ludzi i towarów na terenie kraju i to na coraz większe odległości.

Do czasu pojawienia się kolei, system komunikacyjny w ówczesnych krajach opierał się na żegludze morskiej (między kontynentami) i śródlądowej (wewnątrz kontynentów) oraz na transporcie konnym po kiepskich, często gruntowych drogach, nie przystosowanych szczególnie w okresie zimowym do transportu.

Próby zastosowania silnika parowego do napędzania maszyn transportowych pojawiły się na początku XIX wieku. Jako prekursora lokomotywy - pojazdu szynowego uważa się Richarda Trevithicka, który w 1804 roku w Anglii próbował zastosować parowóz do transportu towarów po szynach. Transport szynowy z wykorzystaniem koni jako siły pociągowej na pierwszej publicznej linii zapoczątkowany został tylko o rok wcześniej, bo w 1803 roku i też w Anglii.

Pierwszą lokomotywą, która odniosła sukces gospodarczy była dwucylindrowa, posiadająca koła zębate „The Salamanca” (konstruktor Matthew Murray). Została wyprodukowana w 1812 roku w Anglii dla wąskotorowej (czyli o rozstawie szyn mniejszym niż 1435 mm) linii kolejowej Middleton Railway.



Lokomotywa Georga Stephensona Rocket (Rakieta).

Za ojca nowożytnego transportu opartego na parowozie poruszającym się po szynach uważa się George Stephensona, który w 1825 roku uruchomił pierwszą linię kolei publicznej łączącej Stockton z Darlington. Udowodnił on, że parowóz może być z powodzeniem wykorzystywany do transportu towarów wyłącznie z wykorzystaniem zjawiska tarcia między kołami a szyną, czyli bez potrzeby stosowania kół zębatach. Pierwsza linia trakcji wyłącznie parowej została otwarta 5 lat później, tj. w 1830 roku i połączyła dwa znane ośrodki przemysłowe - Liverpool i Manchester. Wymierne korzyści finansowe, jakie zaczął przynosić transport kolejowy spowodowały, że nastąpił jego bardzo gwałtowny rozwój. Linia łącząca Londyn z przemysłowym okrugiem Lancashire-Cheshire wybudowana została w 1838 roku. Tylko o rok później, bo w 1839 roku na kontynencie europejskim, w Niemczech powstała pierwsza linia kolejowa dalekiego zasięgu łącząca Drezno z Lipskiem. Wynalazek Stephensona, spowodował że Angliana na długie lata stała się prężącym producentem parowozów na świecie.

ROZSTAW SZYN

W chwili obecnej najbardziej rozpowszechnionym na świecie rozstawem szyn jest rozstaw zapoczątkowany przez Stephena, wynoszący 1435 mm czyli 4 stopy i 8 i 1/2 cala. Odpowiada to 5 stopom między zewnętrznymi krawędziami szyn. Najbardziej prawdopodobne przyczyny użycia takiego rozstawu (wyrażonego w niepełnych liczbach zarówno w systemie calowym jak i metrycznym) spowodowane zostały tym, że taki rozstaw miały wózki transportowe używane powszechnie do transportu węgla z użyciem koni. Taki rozstaw pozwala ponadto zapewnić w wagonie pasażerskim swobodne miejsce siedzące dla 4 osób i przejście pośrodku. Dominująca rola Anglii w rozwoju kolejnictwa, a szczególnie w produkcji parowozów spowodowała, że ta wielkość rozstawu szyn przyjęła się powszechnie w Europie. Ostatecznie w 1886 roku w Bernie na międzynarodowej konferencji poświęconej ujednoliceniu techniki kolejowej wielkość tą tj. 1435 mm uznano za znormalizowaną. W związku z tym przyjęto powszechnie linie kolejowe o rozstawie większym niż 1435 mm nazywać szerokotorowymi, a linie kolejowe o rozstawie mniejszym niż 1435 mm - liniami wąskotorowymi. Koleje odpowiednio funkcjonujące w oparciu o te linie, zaczęto nazywać kolejami szerokotorowymi lub kolejami wąskotorowymi.

Jako ciekawostkę podać należy, że rozważaną najbardziej szerokotorową koleją miała być super kolej III Rzeszy o rozstawie 3000 mm i miała łączyć Niemcy z podbitymi na wschodzie Europy terenami. Największy rozstaw - 241 mm - posiada kolejka parkowa (Liliputbahn) w Szwajcarii. W Polsce taki rozstaw posiadała kolejka w Cichowie (wieś w powiecie kościańskim w województwie wielkopolskim). Tabor stanowiły repliki wagonów i lokomotyw zbudowane w skali 1: 6. Najbardziej rozpowszechnionym rozstawem wśród większych od 1435 mm jest rozstaw 1524 mm (czyli 5 stóp) występujący na terenie byłego ZSRR oraz w Finlandii (1500 mm) i Mongolii.

KOLEJE WĄSKOTOROWE

Kolej o rozstawie (prześwicie) mniejszym niż normalny, czyli 1435 mm, pojawiła się już na początku jej rozwoju, a w wielu krajach, szczególnie górzystych funkcjonowała jako podstawowy model kolei. Na szeroką skalę budowano ją również na potrzeby transportu wewnętrznego w fabrykach. Robiono to głównie z powodów ekonomicznych. Przy niższych rozstawach szyn były zdecydowanie niższe koszty budowy, niższe wymagania techniczne oraz krótszy czas budowy. Możliwym stało się pokonywanie ostrzejszych zakrętów co pozwoliło na budowanie linii kolejowych na terenach, gdzie ze względów ekonomicznych (małe natężenie ruchu), nie było opłacalnym budowanie linii normalnotorowych. Co prawda okupione zostało to mniejszymi możliwościami przewozowymi oraz znacznie niższą prędkością przemieszczania ludzi i ładunków. Linie wąskotorowe stały się uzupełnieniem dla kolej normalnotorowej, szczególnie przy przewozie produktów rolnych oraz ludzi w ruchu lokalnym.

Z UWAGI NA PRZEZNACZENIE ROZRÓŻNIĆ MOŻNA:

KOLEJ PRZEMYSŁOWĄ (prześwity od ok. 500 mm do 1350 mm) przemysł wydobywczy - kolej dołowa szeroko stosowana przy transporcie węgla i rud żelaza.

KOLEJ LOKALNĄ - służąca do przewozu osób i ładunków na terenach gdzie z uwagi na warunki terenowe lub przyczyny ekonomiczne budowa linii normalnotorowych nie jest możliwa.

KOLEJ DOJAZDOWĄ - służąca do transportu ludzi i ładunków z i do miast lub linii normalnotorowych.

KOLEJ POLOWĄ - charakteryzująca się uproszczoną konstrukcją, najtańsza w budowie, stosowana szeroko do połowy XX wieku w logistyce wojskowej, przy wydobyciu torfu, gliny.

KOLEJ LEŚNĄ - służąca do transportu drewna, stosowana również obecnie.

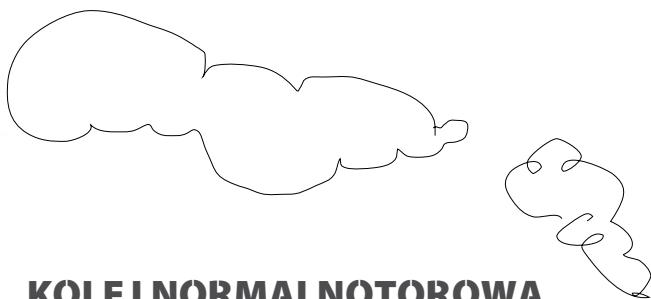
KOLEJ GÓRSKĄ (parkowa) - stosowana przy transporcie turystów.

Obecnie wiele kolejek wąskotorowych z uwagi na utratę swoich podstawowych funkcji straciło na znaczeniu gospodarczym. Przystąpiono do ich fizycznej likwidacji. Jednak dzięki pasjonatom znaleziono dla nich nowe przeznaczenie - jako atrakcja turystyczna. W wielu wypadkach, tam gdzie nie była możliwa ich odbudowa, wykorzystuje się torowiska do poprowadzenia szlaków rowerowych, tam zaś, gdzie zachowała się dawna infrastruktura (dworce, przystanki) zorganizowano miejsca noclegowe.

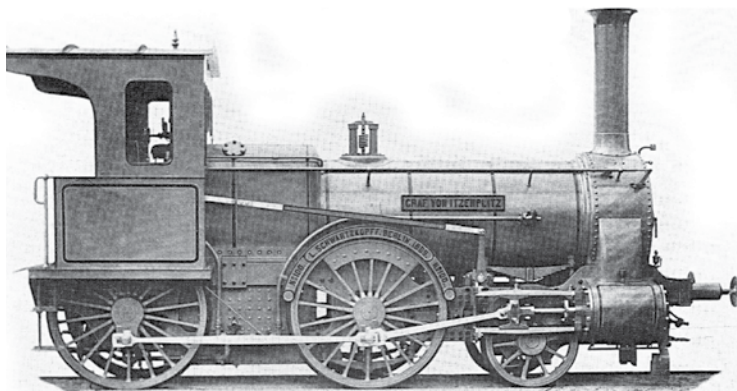




2 HISTORIA KOLEI NA POMORZU ZACHODNIM



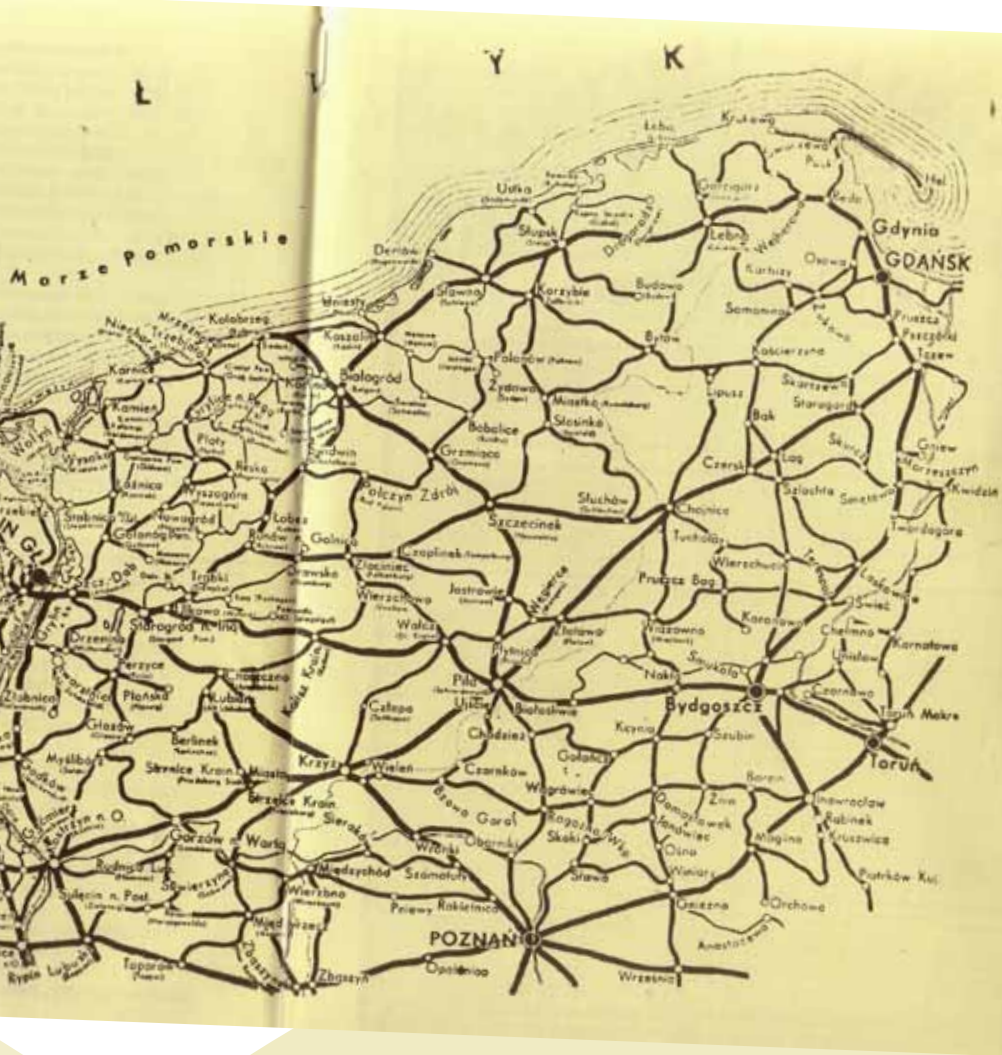
KOLEJ NORMALNOTOROWA



Początki kolejnictwa na Pomorzu Zachodnim, leżącym wówczas w granicach Rzeszy Niemieckiej, związane są z budową linii kolejowej łączącej stolicę Berlin ze Szczecinem. Pomysł budowy linii powstał w 1835 roku. Zawiązał się Komitet Budowy Kolei Berlińsko-Szczecińskiej. Prace przy budowie rozpoczęto w 1839 roku. Pierwotnie linia miała być budowana ze środków prywatnych. Pojawiły się problemy finansowe i państwo zmuszone było dofinansować koszty budowy. Linia oddawana była do użytku etapami, od Berlina w kierunku Szczecina. Kolej do Szczecina dotarła 16 sierpnia 1842 roku. Trasę 135 km ówczesne pociągi pokonywały w ciągu 4,5 godziny, ze średnią prędkością 35-40 km/h. Następna linia prowadziła do Stargardu Szczecińskiego (1846 rok). W 1848 roku miasto portowe Szczecin uzyskało połączenie z Poznaniem. Stworzone zostały warunki do wywozu towarów rolnych z Wielkopolski przez port szczeciński do państw nie tylko europejskich.

Względy militarne - bliskość granicy z Rosją, łączność z Prusami - zdecydowały o budowie linii kolejowej łączącej Szczecin z Królewcem, przez Runowo - Białogard - Koszalin (1859 rok) i dalej przez Słupsk do Gdańska (1870 rok). Szczecin na Pomorzu stał się węzłem kolejowym o dużym znaczeniu. Względy gospodarcze, ale również i militarne sprzyjały bardzo dynamicznemu rozwojowi linii kolejowych na Pomorzu (mapa poniżej).





Mapa Kolei Pomorza Zachodniego w 1946 roku.

**SZCZEGÓŁY ZWIĄZANE Z BUDOWĄ LINII KOLEJOWYCH
NA POMORZU ZACHODNIM ZAWIERA PONIŻSZE ZESTAWIENIE:**

DATA ODDANIA DO UŻYTKU	ODCINEK	LINIA
16.08.1843	(Berlin) – Kołbaskowo – Szczecin	(Berlin) – Kołbaskowo – Szczecin
01.05.1846	Szczecin – Stargard Szczeciński	Szczecin – Poznań
10.08.1847	Stargard Szczeciński – Dobiegniew	
20.06.1848	Dobiegniew – Krzyż	
10.08.1848	Krzyż – Poznań	
01.06.1859	Stargard Szczeciński – Koszalin	Stargard Szczeciński – Słupsk – (Gdańsk)
01.07.1869	Koszalin – Słupsk	
01.06.1859	Białogard – Kołobrzeg	(Poznań) – Szczecinek Szczecinek – Kołobrzeg
15.11.1878	Szczecinek – Białogard	
16.03.1863	Szczecin – Stobno – (Pasewalk)	Szczecin – Stobno – (Pasewalk)
16.11.1876	Kostrzyn – Chojna	Kostrzyn – Szczecin
15.05.1877	Chojna – Szczecin	
01.11.1877	Runowo Pomorskie – Drawsko Pomorskie	Runowo Pomorskie – Szczecinek – Czarne – (Chojnice)
01.12.1877	Drawsko Pomorskie – Czaplinek	
15.05.1878	Czarne – Szczecinek – Czaplinek	
01.10.1878	Szczecinek – Słupsk – Ustka	Szczecinek – Słupsk Słupsk – Ustka
15.11.1878	Korzybie – Sławno – Darłowo	Korzybie – Sławno Sławno – Darłowo
01.11.1881	Piła – Wałcz	Piła – Stargard Szczeciński
01.09.1888	Wałcz – Kalisz Pomorski	
01.09.1895	Stargard Szczeciński – Ognica	
15.10.1895	Ognica – Kalisz Pomorski	
01.01.1882	Szczecin Dąbie – Goleniów	Szczecin Dąbie – Świnoujście
15.07.1892	Goleniów – Wysoka Kamieńska	
15.07.1892	Wysoka Kamieńska – Wolin	
01.07.1899	Wolin – Międzyzdroje	
15.06.1900	Międzyzdroje – (Świnoujście) Odra Port	
01.06.1901	(Świnoujście) Odra Port – Świnoujście	

DATA ODDANIA DO UŻYTKU	ODCINEK	LINIA
01.01.1882	Goleniów - Płoty	Goleniów - Kołobrzeg
01.02.1882	Płoty - Gryfice	
25.05.1882	Gryfice - Kołobrzeg	
31.08.1882	Stargard Szczeciński - Myślibórz - Kostrzyn	Stargard Szczeciński - Kostrzyn
31.10.1883	Myślibórz - Barlinek	Myślibórz - Choszczno
07.08.1898	Choszczno - Barlinek	
15.07.1892	Wysoka Kamieńska - Kamień Pomorski	Wysoka Kamieńska - Kamień Pomorski
20.12.1892	Godków - Siekierki - (Wriezen)	Godków - Siekierki - (Wriezen)
01.11.1893	Wyszogóra - Resko Płd.	Wyszogóra - Resko Płn.
01.05.1907	Resko Płd. - Resko Płn.	
01.07.1894	Świnoujście - (Heringsdorf)	Świnoujście - (Heringsdorf)
25.01.1895	Gryfino - Chwarstnica	Gryfino - Pyrzyce
28.08.1898	Pyrzyce - Chwarstnica	
25.01.1895	Chwarstnica - Swobnica	Chwarstnica - Swobnica
01.08.1895	Choszczno - Kalisz Pomorski	Choszczno - Kalisz Pomorski
01.11.1896	Grzmiąca - Śliwno Bobolickie	Grzmiąca - Bobolice
15.12.1897	Śliwno Bobolickie - Bobolice	
16.11.1896	Świdwin - Smardzko	Świdwin - Połczyn-Zdrój
22.12.1896	Smardzko - Redło	
17.03.1897	Redło - Stare Ludzicko	
01.04.1897	Stare Ludzicko - Połczyn-Zdrój	
10.05.1897	Stobno - Stolec - (Stolzenburger Glashütte)	Stobno - Nowe Warpno
19.10.1906	(Stolzenburger Glashütte) - Nowe Warpno	
04.10.1897	Strzelce Krajeńskie Wsch. - Strzelce Krajeńskie Miasto	Strzelce Krajeńskie Wsch. - Lubiana Pyrzycka
15.07.1902	Strzelce Krajeńskie Miasto - Lubiana Pyrzycka	
21.12.1897	Sławno - Polanów - (Gołogóra)	Sławno - Polanów - (Gołogóra)

DATA ODDANIA DO UŻYTKU	ODCINEK	LINIA
15.03.1898	Szczecin - Szczecin Drzetowo	Szczecin - Trzebież Szczeciński
01.10.1898	Szczecin Drzetowo - Police	
15.10.1898	Police - Jasienica	
15.03.1910	Jasienica - Trzebież Szczeciński	
22.08.1898	Pyrzyce - Płońsko	Pyrzyce - Płońsko
28.08.1898	Szczecin Zdroje - Stare Czarnowo	Szczecin Zdroje - Sobieradz - (Chwarstnica)
01.12.1905	Stare Czarnowo - Sobieradz	
03.12.1898	Wałcz - Raduń - Rudki	Wałcz - Wierzchowo Pomorskie
10.11.1900	Rudki - Wierzchowo Pomorskie	
08.01.1899	Godków - Pyrzyce	Godków - Pyrzyce
18.05.1899	Koszalin - Kołobrzeg	Koszalin - Kołobrzeg
12.12.1899	Krzyż - Człopa	Krzyż - Wałcz
01.12.1904	Wałcz - Człopa	
01.05.1900	Kalisz Pomorski - Złocieniec	Kalisz Pomorski - Złocieniec
30.08.1902	Nowogard - Dobra Nowogardzka Płn.	Nowogard - Dobra Nowogardzka Płd.
10.05.1913	Dobra Nowogardzka Płn. - Dobra Nowogardzka Płd.	
15.07.1903	Złocieniec - Połczyn-Zdrój	Złocieniec - Połczyn-Zdrój
15.07.1903	Bobolice - Polanów	Bobolice - Polanów
01.09.1903	Połczyn-Zdrój - Barwice	Połczyn-Zdrój - Grzmiąca
15.10.1903	Barwice - Grzmiąca	
14.12.1903	Goleniów - Maszewo	Goleniów - Maszewo
18.08.1905	Mścice - Mielno	Mścice - Mielno
01.03.1906	Worowo - Resko Płn.	Worowo - Wysoka Kamieńska
24.04.1909	Resko Płn. - Płoty - Golczewo	
20.12.1910	Wysoka Kamieńska - Golczewo	
24.12.1906	Kamień Pomorski - Trzebiatów	Kamień Pomorski - Trzebiatów
01.10.1908	Czaplinek - Jastrowie	Czaplinek - Jastrowie
18.08.1911	Sławno - Ustka	Sławno - Ustka
01.11.1921	Polanów - Korzybie	Polanów - Korzybie
15.01.1931	Szczecin Gumieńce - Szczecin Turzyn	Szczecin Gumieńce - Szczecin Turzyn
15.05.1936	linia obwodowa Szczecin Gumieńce - Szczecin Dąbie	Szczecin Gumieńce - Szczecin Dąbie

ROZWÓJ SIECI KOLEJOWEJ W DORZECZU PARSĘTY



Pierwszą linią kolejową przecinającą tereny dorzecza Parsęty była linia łącząca Szczecin z Królewcem, biegnąca wzdłuż brzegu Morza Bałtyckiego, zwana Koleją Wewnętrzno-Pomorską. Linia wybudowana została przez spółkę Kolej Berlińsko-Szczecińska przy udziale państwa niemieckiego, które udzieliło gwarancji i nisko oprocentowanego kredytu. Linia budowana była z dwóch stron. Od Stargardu Szczecińskiego w kierunku Koszalina przez Białogard (1859 rok) i od Sopotu przez Wejherowo, Lębork i Słupsk (1870 rok). Rozpatrywano również i inną propozycję, która zakładała, że linia do Gdańska będzie przebiegać przez Gryfice, Kołobrzeg

do Koszalina. Przeciwni budowie linii kolejowej o przebiegu równoleżnikowym byli kupcy z Kołobrzegu, którzy obawiali się upadku znaczenia portu kołobrzесьkiego i przechwycenia towarów przez porty w Szczecinie i Gdańsku. Zabiegali o połączenie kolejowe z Wielkopolską, uregulowanie żeglugi na Parsęcie i połączenie jej kanałem z Notecią.

Ze względów gospodarczych i wojskowych wybrano wariant Szczecin-Królewiec przez Białogard. Ze Szczecina, korzystając z uruchomionej linii, wywożono żelazo, cukier, bawełnę, śledzie, węgiel kamienny, przywożono natomiast produkty rolne oraz bydło, drewno z Prus oraz z Rosji. Linia odgrywała wielką rolę w transporcie wojska do Prus. Z terenu obecnego Pomorza Środkowego, pokrywającego się w dużym stopniu z dorzeczem Parsęty wywożono drewno, spirytus, zboże i mąkę.

Znaczne ożywienie przy budowie nowych linii kolejowych, ale również przy budowie budynków użyteczności nastąpiło po zwycięskiej wojnie prusko-francuskiej (1878 rok). Otrzymana wielka kontrybucja umożliwiła sfinansowanie wielkich projektów. Powstała linia z Runowa Pomorskiego do Szczecinka i z Białogardu do Szczecinka i dalej do Poznania (1879), linia Słupsk-Szczecinek oraz połączenia portów (Darłowo, Ustka) z Koleją Wewnętrzno-Pomorską. Około 1880 roku na Pomorzu Środkowym wykształciły się już największe węzły kolejowe (Białogard, Słupsk, Koszalin, Szczecinek, Kołobrzeg, Lębork).

CHRONOLOGIA BUDOWY LINII KOLEJOWYCH W REJENCJI KOSZALIŃSKIEJ W LATACH 1859-1882

TRASY	ROK ODDANIA DO UŻYTKU	PRZEZNACZENIE TRASY
Stargard—Białogard—Koszalin	1859	gospodarcze, strategiczne, polityczne, komunikacyjne
Białogard—Kołobrzeg	1859	gospodarcze, uzdrowiskowe, wojskowe
Koszalin—Sławno—Słupsk	1869	gospodarcze, strategiczne, polityczne, komunikacyjne
Słupsk—Gdańsk	1870	gospodarcze, strategiczne, polityczne, komunikacyjne
Słupsk—Korzybie—Miastko—Szczecinek	1878	gospodarcze, komunikacyjne
Słupsk—Ustka	1878	gospodarcze, wypoczynkowe
Darłowo—Sławno—Korzybie	1878	gospodarcze, wojskowe
Drawsko—Złocieniec—Szczecinek	1878	gospodarcze, wojskowe
Szczecinek—Czarne—Człuchów	1878	gospodarcze
Białogard—Szczecinek	1878	gospodarcze
Szczecinek—Piła—Poznań	1879	gospodarcze, komunikacyjne
Kołobrzeg—Trzebiatów—Goleniów	1882	gospodarcze, uzdrowiskowe, wojskowe

Źródło: Lindmajer 1981

Łączna długość linii kolejowych normalnotorowych na terenie rejencji koszalińskiej wzrosła z 103 km w 1868 roku do 991 km w 1910 r. Wskaźnik gęstości na 100 km² zwiększył się z 0,8 km do 7,1 km. Z wielu względów nie zrealizowano planów budowy takich połączeń jak: Świdwin z Reskiem, Jastrowie z Czapliniem, Darłowo z Sianowem, Darłowo z Postominem, Bobolice z Miastkiem, Świdwin z Drawskiem Pomorskim, Czaplinek z Barwicami czy też Białogard z Połczynem-Zdrojem.

Kolej stworzyła nowe możliwości dla rozwoju gospodarczego Pomorza Środkowego. W Szczecinie w firmie Vulcan zaczęto budować lokomotywy. W latach 1867-1913 zbudowano w Szczecinie 2,8 tysiąca lokomotyw różnych typów (w tym wąskotorowe). W Szczecinku i Słupsku ulokowano zakłady naprawy taboru kolejowego. Powstanie nowych miejsc pracy w kolejnictwie spowodowało wycofanie się państwa pruskiego np. z dotowania produkcji soli w salinach kołobrzeskich (1857 rok). Wzrosła cena ziemi i produktów rolnych, pojawiły się nowe rynki zbytu dla produktów (Berlin, inne państwa europejskie).

Za wyłączenie ziemi z użytkowania rolniczego należało płacić znaczne kwoty właścicielom ziemskim. Towarzystwa budujące linie żądały nieodpłatnego przekazywania gruntów. Ciężar zakupu ziemi musiały wziąć na siebie samorządy, bądź następowała korekta przebiegu trasy kolejowej. Pierwotnie Kolej Wewnętrz-Pomorska miała przebiegać przez Karli-no, które przez wieki było ważnym węzłem drogowym. Z uwagi na to, że lokalny samorząd nie chciał przekazać ziemi pod torowisko projektowanej linii, zmieniono trasę i kolej poprowadzona została przez Białogard. Miasto wiele na tym zyskało, a po wybudowaniu linii do Szczecinka i Kołobrzegu stało się znaczącym węzłem kolejowym na Pomorzu. W miejscowościach, przez które nie przebiegała linia kolejowa następował regres w ich rozwoju. Stąd też samorządy miejskie zabiegały o podłączenie do już istniejących szlaków kolejowych. Natomiast w przypadku małych portów kolej spowodowała zahamowanie rozwoju żeglugi przybrzeżnej (Kołobrzeg, Darłowo).

Linie kolejowe powstawały nie tylko z przyczyn wojskowych czy też gospodarczych, ale również z uwagi na dynamiczny rozwój działalności uzdrowiskowej w wielu miejscowościach (Łeba, Połczyn-Zdrój, Polanów). Dzięki temu pod koniec XIX wieku, w ramach łączenia starszych tras o równoleżnikowym przebiegu, uzdrowisko Połczyn-Zdrój uzyskało połączenie ze Świdwinem (1897 rok), a w 1903 roku z Grzmiącą i Złocieńcem. Również aktywnie rozwijający się Polanów w 1903 roku połączony został z Bobolicami.

Budowa nowych linii normalnotorowych ustała jeszcze przed I Wojną Światową, kiedy to w 1911 roku wybudowano odcinek Sławno-Ustka. Po tym okresie na terenie Pomorza Środkowego powstała tylko jedna linia - Łubowo-Borne Sulinowo (1935 rok). Powodem było utworzenie wielkiego poligonu wojskowego w okolicach Bornego Sulinowa.

CHRONOLOGIA BUDOWY LINII KOLEJOWYCH W REJENCJI KOSZALIŃSKIEJ W LATACH 1884-1911

TRASY	ROK ODDANIA DO UŻYTKU	PRZEZNACZENIE TRASY
Bytów–Korzybie	1884	gospodarcze, komunikacyjne
Kalisz Pomorski–Wałcz	1888	gospodarcze
Kalisz Pomorski–Ulikowo	1895	gospodarcze, komunikacyjne
Kalisz Pomorski–Choszczno	1895	gospodarcze
Grzmiąca–Bobolice	1896	gospodarcze
Świdwin–Połczyn	1897	gospodarcze, uzdrowiskowe
Koszalin–Kołobrzeg	1899	gospodarcze, wojskowe, uzdrowiskowe
Lębork–Łeba	1899	uzdrowiskowe, wypoczynkowe
Kalisz Pomorski–Złocieniec	1900	gospodarcze
Bytów–Kościerzyna	1901	gospodarcze, komunikacyjne
Lębork–Bytów	1902	gospodarcze, wojskowe
Miastko–Człuchów	1902	gospodarcze
Połczyn–Barwice–Grzmiąca	1903	gospodarcze, uzdrowiskowe
Połczyn–Złocieniec	1903	gospodarcze, uzdrowiskowe
Bobolice–Polanów	1903	gospodarcze
Lębork–Kartuzy	1905	gospodarcze
Bytów–Miastko	1909	gospodarcze
Sławno–Ustka	1911	gospodarcze

Źródło: Lindmajer 1981

Kolej wąskotorowa znalazła szczególnie korzystne warunki dla swojego rozwoju na obszarze Pomorza Zachodniego. Kilkakrotnie niższe koszty budowy niż linii normalnotorowych, występujące licznie wielkie majątki ziemskie, znaczne zapotrzebowanie na płody rolne na rynku europejskim, wszystko to spowodowało, że w bardzo krótkim czasie powstała jedna z największych sieci wąskotorowych w ówczesnych Niemczech. Stosowano lekkie szyny (o ciężarze 15,5 kg/mb) oraz rzadko rozmieszczane podkłady – do 1000 szt./1 km. Budowle inżynierskie (mosty, przepusty) przygotowywane były do niewielkich obciążeń, nie przekraczających 6 ton na 1 oś.

W momencie jej największego rozkwitu (początek XX w.) łączna długość torów wynosiła blisko 740 km i była jedną z największych tego typu w Europie. W latach 20. i 30. XX wieku wiele linii przebudowano na rozstaw toru 1435 mm. Mimo to w 1939 roku nadal istniało ok. 640 km linii wąskotorowych.

BUDOWNICTWO KOLEI WĄSKOTOROWEJ NA POMORZU ŚRODKOWYM W LATACH 1894-1921

TRASY	DŁUGOŚĆ (KM)	UWAGI
Rymań—Gościno—Kołobrzeg	35,8	Budowa w latach 1894-1895
Słupsk—Dębica Kaszubska— —Motarzyno—Budowo	38,1	Odcinek do Dębicy oddano do użyciu w 1894 r., z Motarzyna do Budowa w 1906 r
Resko—Skrzydłowo—Rymań	26,4	Budowa w latach 1894-1895
Gościno—Lepino—Sławoborze	20,1	Oddana do użyciu w 1895 r.
Słupsk—Główczyce—Cecenowo	52,0	Oddanie do użyciu w 1897 r.
Studnica—Janikowo k. Drawska	2,1	Oddanie do użyciu w 1897 r.
Sławno—Polanów	44,4	Oddanie do użyciu w 1897 r.
Koszalin—Manowo—Naclaw	32,3	Uruchomienie w 1898 r.
Polanów—Sydowo—Gołogóra	14,6	Oddano do eksploatacji w 1898 r.
Skrzydłowo—Tąpadły	15,8	Uruchomiono w 1899 r.
Wałcz—Wierzchowo	37,7	Oddano do użyciu w 1900 r.
Garczegorze—Choczewo—Prusewo (powiat lęborski)	30,0	Rozpoczęcie budowy odcinka Choczewo—Prusewo w 1904 r., Garczegorze—Choczewo oddano w 1910 r.
Koszalin—Mielno—Unieście	14,5	Oddana do użyciu w 1905 r.
Manowo—Bobolice	33,9	Oddanie do użyciu w 1905 r.
Białogard—Świelino	32,1	Oddanie do użyciu w 1905 r.
Białogard—Rarwino—Rokosowo	24,2	Oddanie do użyciu w 1905 r.
Gościno—Pobłocie Wielkie	9,0	Uruchomiono w 1909 r.
Wrzeście—Bargędzino	7,0	Oddanie do użyciu w 1910 r.
Ustka—Smółdzino	42,6	Oddanie do użyciu w 1913 r.
Pobłocie Wielkie—Lubiechowo—Karlino	10,1	Oddanie do użyciu w 1915 r.
Korzybie—Polanów	34,1	Oddanie do użyciu w 1921 r.

ZACHODNIOPOMORSKA KOLEJ WĄSKOTOROWA W POLSCE PO 1945 ROKU

Administracja PKP (siedziba Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych mieściła się w Szczecinku) objęła w stan posiadania (około 641 km) pomorskie koleje wąskotorowe w dniu 1 lipca 1945 roku. Kolej wąskotorowa znajdująca się na terenie późniejszego województwa koszalińskiego posiadała rozstaw szyn 750 mm (szczecińska część 1000 mm). Sieć kolejki wąskotorowej wraz z taborą, na terenie Pomorza Środkowego została przez Armię Sowiecką zdemontowana i wywieziona. Na terenie ówczesnego województwa szczecińskiego została głównie zniszczona w wyniku działań wojennych. Utworzono dwa Zarządy Kolei Wąskotorowych - w Stargardzie Szczecińskim i Gryficach. Przystąpiono do odbudowy i uruchomienia zachowanych linii kolejowych. Pierwsza stała linia została uruchomiona 15 sierpnia 1945 roku na trasie Stargard Szczeciński - Resko, a w następnej kolejności Gryfice Wąsk. - Trzebiatów Wąsk. przez Niechorze i Gryfice -Rymań. W 1945 roku odbudowano i uruchomiono parowozownię w Gryficach, Gościnie, Dobrej Nowogardzkiej i Ińsku. Kolej zajmowała się głównie przewozem osób i towarów na potrzeby rolnictwa i gospodarki leśnej. Obsługiwała również Cukrow-

nię w Gryficach, Płatkarnię i Krochmalnię w Jankowie Pomorskim k. Drawska Pomorskiego, dużą ilość gorzelni, tartaków cegielni i przetwórnictwa owoców w Bobolicach. W 1946 i 1947 roku pomorskie koleje przekazały najlepszy tabor na potrzeby odbudowującej się Warszawy (nakaz Ministerstwa Kolei).

1 października 1946 roku obsługa kolei wąskotorowej na Pomorzu Zachodnim zajmowało się 393 pracowników na 657 normowanych stanowisk. Około 16% obsługi stanowili niemieccy pracownicy dawnej KKB. Sklasyfikowane zostały 22 stacje kolei wąskotorowej, w tym:

- **3 stacje klasy pierwszej**
- **8 stacji klasy drugiej**
- **11 stacji klasy trzeciej**
- **3 posterunki ruchowe (odgałęźne).**



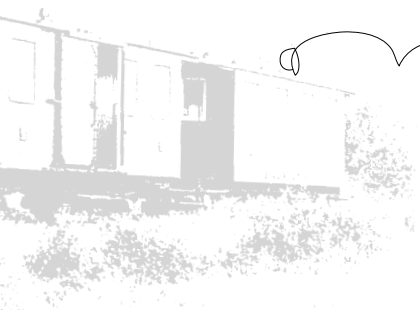
Z 22 stacji, tylko 15 było obsadzonych przez zawiadowców, względnie dyżurnych ruchu. Czynnych było 5 parowozowni wąskotorowych, z tego: dwie parowozownie klasy I, dwie parowozownie klasy II, jedna parowozownia zwrotna w Trzebiatowie. W Gryficach funkcjonowały warsztaty z sekcją wagonową w Resku Pomorskim. Wprowadzono ruch towarowy i pasażerski na 341,3 km. Do końca września 1946 roku uruchomiono:

- 3331 pociągów
- wykonano 179 645 pociągokilometrów
- przewieziono 79 204 pasażerów i 15 769 ton towarów oraz 356 ton bagażu.

Razem osiągnięto wpływy w wysokości 2 504 750 zł przy własnych kosztach 22 541 987 zł. Stratę pokryto kredytem z Ministerstwa Komunikacji. Wykonano szereg prac remontowych. Przystąpiono do odbudowy mostu żelbetowego na rzece Rega w Gryficach. Uruchomiono 15 parowozów i 1 dreźnę motorową.

Na 1947 rok zaplanowano:

- 1. Powiększenie długości** eksploatacyjnej linii wąskotorowej do 580 km przez włączenie do ruchu odcinków Białogard - Świelin - Bobolice i Świelin - Manowo (dokonano tego dopiero na początku lat 50.).
- 2. Budowę linii kolejowej** Rarwino - Lepino (6,4 km) w celu połączenia Białogardzko - Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej z Kołobrzeską Koleją Wąskotorową. Połączenie zrealizowane zostało w 1951 roku.
- 3. Odbudowę zniszczonych linii** Koszalin - Polanów (44,99 km), Manowo - Świelin (17,05 km), Bożniewice - Bobolice (11,88 km), Komassowo - Rarwino (10,04 km), Sławno - Polanów (40,2 km), Polanów - Wołowiec (14,5 km), razem 138,66 km. W znacznej części należało ułożyć ponownie szyny, ponieważ zaraz po zakończeniu wojny, zostały zdemonutowane przez Rosjan.
- 4. Zakładano naprawę** 12 parowozów.



W 1948 roku zamierzano odbudować port w Stępnicy nad Zatoką i zakupić 15-20 parowozów i 20-30 wagonów pasażerskich (4-osiowych) oraz kontynuować wymianę szyn na typ ciężki. Wybrane dane liczbowe pochodzą z dokumentu ze zbiorów Pana Krogulskiego Naczelnika WMD Koszalina (1988 rok). Z planowanych prac na pewno nie wykonano odbudowy linii Manowo - Naclaw - Polanów - Sławno i Polanów - Wołowiecko.

DANE LICZBOWE DOTYCZĄCE KOLEI WĄSKOTOROWYCH NA TERENIE ÓWCZESNEGO WOJEWÓDZTWA KOSZALIŃSKIEGO.



Długość eksploatowanych sieci - 555 km
(całe ówczesne województwo szczecińskie) - stan na 1 stycznia 1956 roku,
z tego woj. koszalińskie 183 km (w roku 1942 – 273 km).

Kolej dysponowała:

- 12 parowozami (1942 rok – 20 sztuk)
- 5 wagonami motorowymi (1942 rok 0 sztuk)
- 36 wagonami osobowymi z brankardami (1942 r- 46 szt.)
- 257 wagonami towarowymi (1942 r-392 szt.)

Koszalińskie Koleje Wąskotorowe maksymalną wielkość przewozów przed 1945 rokiem osiągnęły w zakresie przewozu towarów w 1952 roku (259 239 ton, po 1953 roku zaczyna spadać przewóz towarów) i przewozu ludzi (618 134 osób) w 1955 roku. Po 1945 roku przejęte koleje wąskotorowe zostały zorganizowane w jednolitą strukturę. W 1949 roku z dniem 1 maja zlikwidowano Zarządy Kolei Wąskotorowych w Gryficach i Stargardzie. Całością kolei zarządzał Wydział KW. Cały czas trwały prace związane z odbudową i rozbudową sieci kolejowej. W 1948 roku odbudowano i uruchomiono wagonownię w Resku i parowozownię w Białogardzie, a w 1950 roku parowozownię w Koszalinie. W 1954 roku wybudowano nowe parowozownie w Białogardzie i Koszalinie oraz budynek stacyjny - Białogard Wąsk. i Stargard Wąsk. W 1952 roku na liniach Koszalin Wąsk. - Bobolice i Gryfice Wąsk. - Stępnica uruchomiono trakcję motorową.

W okresie powojennym zmieniła się struktura przewozów. W latach sześćdziesiątych XX wieku w przewozach dominowały płody rolne i nawozy sztuczne (ok. 40% przewozów). Dwaście lat później głównym ładunkiem stało się drewno i jego wyroby, drugim ładunkiem stał się węgiel. Na szeroką skalę stosowano platformy do przewożenia wagonów normalnotorowych. Pomysł ten spowodował obniżenie kosztów i poprawę konku-

rencyjności kolei wąskotorowych ale bardzo przyczynił się do pogorszenia stanu torowisk.



KOLEJ WĄSKOTOROWA NA POMORZU

Budowa linii wąskotorowych finansowana była ze środków prywatnych oraz przez samorządy powiatowe. Państwo pruskie wspomagało w wieloraki sposób powstawanie kolejnych linii wąskotorowych. W oparciu o ustawę Pruskiego Sejmu Krajowego z 28 lipca 1892 r. „O kolejach wąskotorowych i prywatnych bocznicach” uzyskano kontrolę nad powstającymi inwestycjami. Ustawa pozwalała państwu na udzielanie pomocy finansowej ze środków budżetowych i obligowała do udzielania korzystnych pożyczek. Kolejne modyfikacje tej ustawy stwarzały np. korzystne warunki dla tych inwestorów, którzy zatrudniali przy pracach osoby bezrobotne. Zgodnie z brzmieniem ustawy z 1892 roku koncesji na budowę linii wąskotorowej udzielał prezydent prowincji pomorskiej. Koncesja udzielana była prywatnym przedsiębiorcom na okres od 45 do 99 lat, a samorządom na czas nieokreślony. Na obszarze Pomorza Środkowego leżącego wówczas w granicach rejencji koszalińskiej koleje wąskotorowe budowane były i początkowo eksploatowane, na rachunek właścicieli (powiatów i osób fizycznych), głównie przez duże towarzystwa budowlane, które również dostarczały tabor. Bardzo ważnym zadaniem było pozyskanie środków finansowych na budowę sieci połączeń wąskotorowych. W tym celu utworzono Kleinbahnen-Founds (Fundusz Małych Kolei), z którego środków można było częściowo finansować budowę nowych linii. W celu ułatwienia spraw związanych z budową licznych linii kolei wąskotorowej na Pomorzu Zachodnim, założona została już dwa dni po ogłoszeniu ustawy Pruskiego Sejmu (28 lipca 1892 r) spółka akcyjna Eisenbahnen und

Betriebsgesellschaft Lenz&Co.GmbH. Największym udziałowcem spółki był Berliner Handels-Gesellschaft. Udziałowcem był również Friedrich Krupp, który zajmował się sprzedażą szyn na potrzeby kolei. Spółką zarządzał tajny radca Lenz. Spółka począwszy od 1892 roku budowała rocznie około 300 km linii kolejowych, początkowo głównie na Pomorzu (od Rugii po wschodnią granicę Pomorza), a później we wszystkich prowincjach pruskich. Do 1914 roku wybudowała na Pomorzu łącznie 21 linii wąskotorowych o długości ponad 1200 km. Spółka uczestniczyła w projektowaniu, finansowaniu i w budowie linii wąskotorowych w węzłach: kołobrzeskim, gryfickim, stargardzkim, słupskim, koszalińskim i białogardzkim.

Podstawowym zadaniem powstających tak licznie szlaków kolejowych był transport towarów (plody rolne, leśne i zwierzęta). Transport ludzi był dodatkowym zadaniem. Prowadzone budowy były kontrolowane przez nadzór budowlany. Organem udzielającym zgody na rozpoczęcie budowy była Królewska Dyrekcja Linii Kolejowych w Gdańsku. Na Pomorzu Zachodnim, w jego obecnych granicach funkcjonowało 8, początkowo samodzielnych, linii kolejki wąskotorowej.

SPIS KOLEI WĄSKOTOROWYCH FUNKCJONUJĄCYCH NA OBSZARZE POMORZA

(łącznie z Rugią):

Stargardzka Kolej Wąskotorowa

(SKB – Saatziger Kleinbahn AG) to kolej, która zapoczątkowała rozwój linii wąskotorowych na Pomorzu Zachodnim. Zbudowana została przez firmę Lenz & Co. Należało do niej 119,6 km torów o szerokości 1000 mm i 2 km linii normalnotorowej, która łączyła stację początkową z koleją państwową, normalnotorową.

Pierwsza linia łącząca Stargard przez Starą Dąbrowę, Kozy Pomorskie z Ińskiem i przecinająca w miejscowości Trąbki linię normalnotorową Szczecin-Gdańsk została otwarta 14 stycznia 1895 roku. W listopadzie 1895 roku linia dotarła do Dobrej Nowogardzkiej, gdzie uzyskała połączenie z Reską Koleją Wąskotorową. Aż do 15 listopada 1910 roku trwała rozbudowa kolejki. Tego dnia bowiem SKB dotarła przez Kozy Pomorskie, Dobrzany, Połzradło Dwór (20 sierpnia 1896 roku), Ziemsko, Jankowo Pomorskie (1 października 1897 roku) do Draw-

ska Pomorskiego. W 1945 roku, po wkroczeniu Armii Czerwonej na tereny Pomorza, linia z Dobrzany do Połzradła Dworu została rozebrana i w 1948/49 została oficjalnie zlikwidowana. W 1956 roku zamknięto odcinek z Ińska do Drawskiej Pomorskiej i wkrótce rozebrano (z uwagi na rozbudowę poligonu drawskiego). W 1989 roku z pierwotnych 119,6 km linii funkcjonowało 81,7 km (68%). W dniu 1 czerwca 1996 roku została zamknięta linia ze Stargardu do Dobrej Nowogardzkiej.



Reska Kolej Wąskotorowa

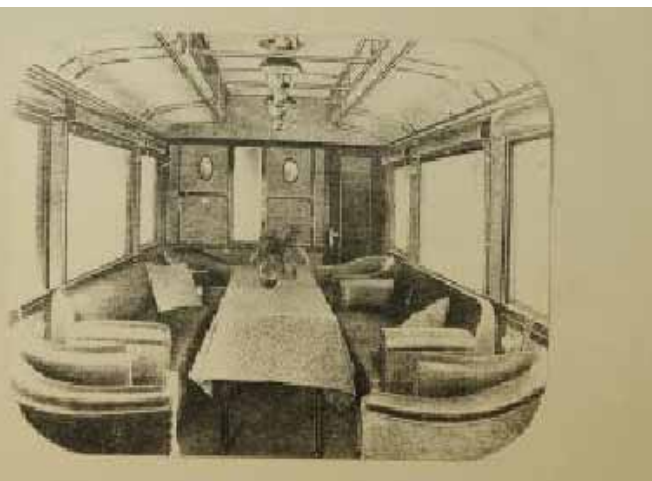
(RKB Regenwalder Kleinbahn AG) posiadała bezpośrednie połączenie w miejscowości Dobra Nowogardzka ze Stargardzką Koleją Wąskotorową. W okresie jej maksymalnego rozwoju należało do niej 52,9 km torów o rozstawie 1000 mm. Pierwsze dwa odcinki reskiej kolei z Dobrej Nowogardzkiej do Łobza przez Mieszwę (20,6 km) oraz z Mieszawy do Żelmowa (6,6 km) otwarte zostały 26 lipca 1896 roku. Po 11 latach, w dniu 18 listopada 1907 roku otwarto połączenie z Żelmowa do stacji Resko Północne, gdzie łączyła się z linią normalnotorowa Płoty – Łobez oraz z Kołobrzeską Koleją Wąskotorową. W 1912 roku kolejka uzyskała połączenie z powiatową koleją normalnotorową (Nowogardzką Koleją Powiatową – Naugarder Kreisbahn). Posiadane w trzech miejscach punkty styku z kolejami normalnotorowymi stanowiły doskonałe ułatwienia dla przewozu ludzi i towarów. Do 1991 roku Reska Kolejka Wąskotorowa z powodzeniem przewoziła ludzi i towary między swoimi stacjami, jak również dowoziła do punktów styku z liniami normalnotorowymi. Linia z Dobrej Nowogardzkiej do Łobza zawieszona została 30 czerwca 1991 roku, a 4 lata później został rozebrany odcinek Maszewo – Łobez. Już wcześniej, bo w 1959 roku zawieszono komunikację publiczną na odcinku Mieszewo – Resko Północne. Po tej dacie linia służyła wewnętrznym potrzebom

kolei wąskotorowych (transport taboru do naprawy w Resku). Ostatni pociąg osobowy po szynach Reskiej Kolei Wąskotorowej przejechał trasę Dobra Nowogardzka – Dorowo i z powrotem (łącznie 36,8 km) 13 października 2001 roku.

Gryficka Kolej Wąskotorowa

(GbKB Greifenberger Kleinbahn AG) zajmowała centralną część obecnego województwa zachodniopomorskiego. Należało do niej 175,6 km torów. Pierwsza linia powstała z Gryfic do Niechorza. Uroczyste otwarcie nastąpiło 1 lipca 1896 roku. Następnie uruchomiono linię z Gryfic do Dargosławia. Początkowo, obie linie posiadały rozstaw 750 mm, a bocznicę gryfickiej cukrowni wyposażono w splot 3-szynowy 750/1435 mm. Umożliwiało to swobodny transport buraków cukrowych do Gryfic i wywóz produktów już linią normalnotorową. Kolejka stanowiła doskonały środek transportu dla licznie uprawianego buraka cukrowego, którego znaczne ilości zwożono z bliższej i dalszej okolicy. Po 1900 roku dalszą rozbudowę prowadzono już z zastosowaniem szyn o rozstawie 1000 mm. Dokonano również tzw. przekucia torów istniejących z 750 mm na 1000 mm. Gryficka kolejka wzorem innych kolejek posiadała również skrzyżowanie w miejscowości Łożnica z linią normalnotorową Szczecin – Świnoujście.

Ważną dla całej kolejki była linia prowadząca do Trzebiatowa, gdzie można było również skorzystać z linii normalnotorowej relacji Kołobrzeg-Szczecin. Rozwój turystyki spowodował, że 30 czerwca 1912 roku uruchomiono odcinek z Trzebiatowa nad morze do Mrzeżyna, a niecały rok później, 13 maja 1913 roku, uruchomiono linię łączącą Trzebiatów z Niechorzem. Proces rozbudowy Gryfickiej Kolejki zakończył się w 1920 roku, kiedy to w wyniku prowadzonych prac przez zatrudnionych bezrobotnych dokonano korekty przebiegu trasy Gryfice Wąskotorowa – Popiele – Rybokarty.



Wnętrze wagonu salonowego 1000 mm, czteroosiowego GKW S. A. Zdjęcie ze zbiorów Muzeum W Gryficach.

Na przykładzie Gryfickiej Kolejki Wąskotorowej można doskonale prześledzić zmiany, jakie zachodziły w rozwoju pomorskiej kolej wąskotorowej. Pierwsza faza to zorganizowanie linii pod potrzeby gryfickiej cukrowni, czy też lokalnych cegielni i kopalni wapna np. w Czarogłowach. Ważne było posiadanie miejsc skrzyżowania z liniami normalnotorowymi, zarówno z uwagi na transport towarów, jak i ludzi. Pojawienie się mody na wypoczynek nad morzem spowodowało rozwój linii realizujących z powodzeniem przewóz osób od Mrzeżyna i Niechorza.



Po II wojnie światowej gryficka kolej wąskotorowa z powodzeniem realizowała swoje przedwojenne zadania, dalej dowoziła buraki cukrowe do Gryfic i ludzi na morze. Stanowiła doskonałe uzupełnienie dla podstawowej formy transportu, jakim była kolej normalnotorowa. Słabo rozwinięta komunikacja samochodowa przez długie lata nie stanowiła żadnej konkurencji dla przewozu ludzi i ładunków masowych. Dopiero jej rozwój, a co za tym idzie brak konieczności wykonywania uciążliwych przeładunków spowodował pojawienie się wielkich zagrożeń dla kolejki. Próbowano przewozić wagony normalnotorowe na platformach o rozstawie kół 1000 mm. Oddaliło to tylko na chwilę widmo likwidacji. Znacznie większe obciążenie torowisk powodowało ich niszczenie. Brak remontów, spadająca liczba przewożonych towarów i ludzi doprowadziło, że zaczęto zamykać kolejne nierentowne odcinki liczącej sobie prawie 100 lat Gryfickiej Kolei Wąskotorowej.

Obecnie czynna jest tylko jedna linia z Gryfic Wąsk. – prowadząca przez Trzęsacz, Rewal Śliwin i Niechorze do Pogorzelicy. Jest to 22% wszystkich linii dawnej Gryfickiej Kolei Wąskotorowej. Linia finansowana jest przez Gminę Rewal. Dzięki uzyskanemu wsparciu finansowemu z Unii Europejskiej i Samorządu Wojewódzkiego linia jest modernizowana. Stanowi wielką atrakcję turystyczną dla licznie odwiedzających ten region turystów.

Bardzo ważną rolę w zachęcaniu turystów do przyjazdu nad morze spełnia Stała Wystawa Pomorskich Kolei Wąskotorowych w Gryficach, funkcjonująca od 1973 r. przy ul. Błonie 2.



U góry: Polska lokomotywa wąskotorowa Px48-3901.

Na dole: Parowóz Ty 9785 produkcji Orenstein&Koppel-Berlin 1921 wykorzystywany przez cukrownię Gryfice.





Lokomotywa TX7-3502 producent Vulcan-Werke z Hamburga 1927 r.



Polska Lokomotywa wąskotorowa Px48-3912.



Wagon Bhi.

HISTORIA KOLEI WĄSKOTOROWYCH W DORZECZU PARSĘTY

Pod koniec XIX w., w części Pomorza Zachodniego, położonej w dorzeczu Parsęty, powstały dwie duże publiczne sieci połączeń kolejowych opartych na torach o rozstawie mniejszym niż 1435 mm.

Jako pierwsza powstała Kołobrzeska Kolej Wąskotorowa – KKB Kolberger Kleinbahn AG. Koncesja na budowę kolejki została przyznana 4 lipca 1894 roku dla spółki akcyjnej Kolberger Kleinbahn AG, której udziałowcami byli:

- **Państwo Pruskie - 16%**
- **Prowincja Pomorze - 26%**
- **Powiat Kołobrzesko-Karliński - 20%**
- **Pozostałe - 37%**

Operatorem (podmiotem zarządzającym) została spółka Lenz&Co, od roku 1910 Provinzialverband, a od roku 1920 Vereinigung hinter – pommerscher Kleinbahnen (Połączone Koleje Pomorza Zachodniego).

Początkowo planowano budowę linii Kołobrzeg-Resko Pomorskie (Regenwald) z odgałęzieniem w Gościnie (Groß Jestin) w kierunku Sławoborza (Stolzenberg). Pojawiły się trudności z wywłaszczeniem gruntów na potrzeby powstającej kolejki. Mimo to, firma Lenz & Co 27 maja 1895 roku dokonała otwarcia 36,07 km odcinka z Kołobrzegu do Rymania (Roman).

Kilka dni później, bo 1 czerwca 1895 roku nastąpiło otwarcie odcinka Rymań – Resko Północ. Powstało połączenie z Reską Koleją Wąskotorową, a przez nią ze Starogardzką i Gryficzką Koleją Wąskotorową. Odgałęzienie z Gościna do Sławoborza, liczące 20,3 km długości, otwarte zostało 22 września 1895 roku. W 1951 roku, już w Polsce, wybudowano odcinek kolei łączący posterunek Lepino (leżący na linii Sławoborze-Gościno) z stacją Rarwino, położoną na zakończeniu odbudowanej linii Białogard-Rarwino, która należała do Białogardzko-Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej. Powstało rozwiązanie w kształcie trójkąta (Lepino Trójkąt), gwarantujące połączenie Białogardu z Kołobrzegiem, Sławoborzem czy też Reskiem, Gryficami i Stargardem. Powstał wówczas jednolity system połączonych 5 kolei wąskotorowych.

Odcinek Skrzydłowo - Tąpadły (Muhlenbruch - Dummadel), liczący 15,8 km, został otwarty 12 września 1899 roku (pozwolenie na budowę wydano 9 stycznia tegoż roku). Uzyskano w ten sposób, poprzez stacje Tąpadły, połączenie

z Gryficką Koleją Wąskotorowa, która jeszcze w tym czasie posiadała rozstaw szyn 750 mm. W 1909 roku, 10 listopada uruchomiono odcinek z Gościna do wsi Pobłocie Wielkie (9,1 km), a po kolejnych 6 latach przedłużono go do Karlina Wąsk. (skrzyżowanie z linią normalnotorowa Kołobrzeg-Białogard) oraz otwarto odnogę z Lubiechowa do Włóściborza (7,9 km).

W 1915 roku do obsługi rozkładu jazdy na liniach Kołobrzesckiej Kolejki Wąskotorowej potrzebnych było 5 lokomotyw. Dwie stacjonowały w lokomotywowni w Gościnie i służyły do obsługi trasy Gościno-Kołobrzeg, jedna w Rymaniu do obsługi linii do Tąpadły oraz po jednej w Sławoborzu i Pobłocie Wielkim.

Najważniejszym, węzłowym punktem Kołobrzesckiej Kolejki Wąskotorowej było Gościno (tutaj do 1920 roku znajdowała się siedziba Kolberger Kleinbahn AG). Linie wąskotorowe wychodziły w 5 kierunkach (do Reska przez Rymań, Kołobrzegu, Karlina-Piotrowic i Sławoborza). Wywożono płody rolne i drewno do portu w Kołobrzegu, skąd następnie transportowano je drogą morską do zachodniej części Niemiec.



Plan połączeń w ramach Kołobrzesckiej Kolejki Wąskotorowej. Stan na koniec 1938 roku.

CHARAKTERYSTYKA KOLBERGER KLEINBAHN AG

- rozstaw szyn: 1000 mm
- długość linii: 122,58 km
- max. nacisk koła na szyny: 3 tony
- najwyższe nachylenie: 1:60
- najmniejszy promień łuku: 100 m

STAN TABORU W 1942 ROKU

- parowozów: 13 szt.
- wagonów osobowych: 19 szt.
- wagonów towarowych: 201 szt.
- wagonów bagażowych: 7 szt.

Stacje wspólne z koleją normalnotorową Kołobrzeg, Karlino, Resko

EKSPLATOWANE ODCINKI

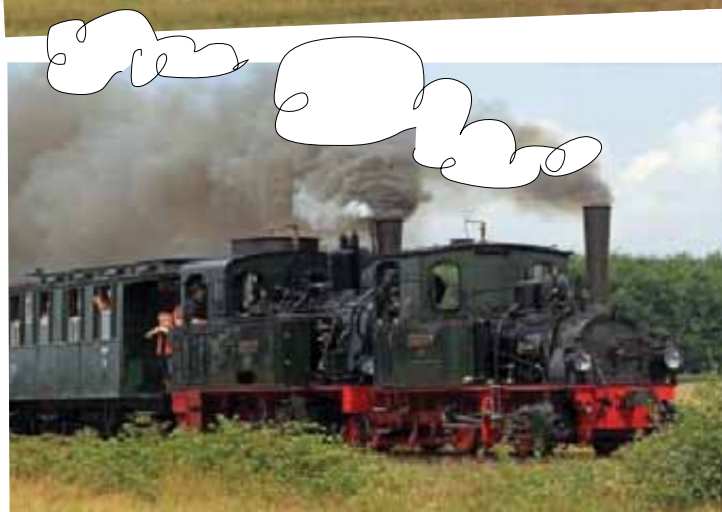
- Resko Pomorskie (Regenwalde) - Rymań (Roman)
- Rymań (Roman) - Kołobrzeg (Kolberg)
- Gościno (Groß Jestin) - Sławoborze (Stolzenberg)
- Gościno (Groß Jestin) - Pobłocie Wielkie (Groß Pobloth)
- Skrzydłowo (Muhlenbruch) - Tąpadły (Dummadel)
- Pobłocie Wielkie (Groß Pobloth) - Karlino (Körlin)
- Lubiechowo (Lubchow) - Włocibórz (Lustenbuhr)



TABOR EKSPLOATOWANY NA LINIACH KOŁOBRZESKIEJ KOLEI WĄSKOTOROWEJ (KKB)

LOKOMOTYWY PAROWE KOŁOBRZESKIEJ KOLEI WĄSKOTOROWEJ			
NUMER	TYP	PRODUCENT	ROK BUDOWY / OZNACZENIE
01i	Bn2t	Vulcan 1360	1894; von 6.1943-12.1948: PLB 107 N2206; ab 1901: GbKB 1i
01i''	Dn2t	Vulcan 1778	1900; von 6.1943-12.1948: PLB 101 N2206
02i	Bn2t	Vulcan 1361	1894; ab 1901: GbKB 2i
02i''	Dn2t	Vulcan 1779	1900; von 6.1943-12.1948: PLB 102 N2206
03i	Bn2t	Vulcan 1362	1894; + vor 1939
04i	Bn2t	Vulcan 1380	1894; später RKB 4i''; von 6.1943-12.1948: PLB 106 N3306; ab 1945: T2-3034; +28.04.1948
04i''	Dn2t	Vulcan 1777	1900;
05i	Bn2t	Vulcan 1381	1894; von 6.1943-12.1948: PLB 103 N2206; ab 1945: T2-3031; +27.12.1951
06i	Bn2t	Vulcan 1382	1894; von 6.1943-12.1948: PLB 104 N2206; ab 1945: T2-3032; +27.10.1950
07ii	B'Bn4vt	O&K 2601	1907; von 6.1943-12.1948: PLB 102 N2206
08ii	B'Bn4vt	Hanomag 6100	1911;
09ii	B'Bn4vt	Hanomag 6773	1912;
10ii	B'Bn4vt	Hanomag 6419	1911; von 6.1943-12.1948: PLB 164 H4405; bis 1925: Kolberger Klb. 10ii; ab 1925: Saatziger Klb. 10ii; später Tx7-3564 / Tx7-3567, 20.06.1951: Umbau in Pxb5-3571 (C1'n2t oder D1n2) -> Greifenberg
21	Cn2t	Henschel 5972	1902; 1923 ex. Klb. Haspe-Voerde-Breckerfeld, von 6.1943-12.1948: PLB 126 N3305; ab 1945: Ty 2-3201 ->Saatzig; +31.01.1961
22	Cn2t	Hohenzollern 1340	1900; ex. Eckenförder Krb.4''; von 6.1943-12.1948: PLB 127 N3305; nach 1945: Txa 1-3321
30c	1'C1'h2t	Borsig 12249	1930; von 6.1943-12.1948: PLB 149 N3506
31c	1'C1'h2t	Vulcan 3865	1927; ex. Alsener Klb. 40; ab 1945: Twn 1-3633; ab 1961: Tyn 6-3633; +17.09.1974
40d	1'D1'h2t	Vulcan 3848	1925; von 6.1943-12.1948: PLB 182 N4606; später Tyyn1-3812 / Txn8-3812 -> Greifenberg; +1974

LOKOMOTYWY PAROWE KOŁOBRZESKIEJ KOLEI WĄSKOTOROWEJ			
NUMER	TYP	PRODUCENT	ROK BUDOWY / OZNACZENIE
51j	Dn2t	Vulcan 2996	1915; von 6.1943-12.1948: PLB 173 N4406; ab 1945: Tx 5-3504; ab 1961: Tx 7-3504; +23.10.1969
52j	Dn2t	Vulcan 2997	1915; von 6.1943-12.1948: PLB 174 N4406; ab 1945: Tx 5-3505; ab 1961: Tx 7-3505; +1973
60	C1n2t		1898;
Px 48-3900	Dh2	Chrzanów 2125	1951; ex. Px 48-1740 (750mm); Dobra Nowogardzkie (1969-1986)
Px 48-3901	Dh2	Chrzanów 2134	1951; ex. Px 48-1749 (750mm); Białogard (1969-1985), Insko (1985-1986), Museum Gryfice (ab 1986)
Px 48-3902	Dh2	Chrzanów 2117	1951; ex. Px 48-1732 (750mm); Dobra Nowogardzkie (1969-1984)
Px 48-3904	Dh2	Chrzanów 2116	1951; ex. Px 48-1731 (750mm); Gryfice (1970-1986)
Px 48-3908	Dh2	Chrzanów 3066	1953; ex. Px 48-1779 (750mm); Gryfice (1971-1989), Denkmal in Szczecinek seit 1989
Ta 4-3151	1'Bn2t	Jung 2291	1915; ex Lyck 2; nach 1945: Tya 1-3151; ab 1961: Ta 4-3151
Ty 6-3281	Cn2t	Krauss 5284	1905; ex. Schrodaer Krb. 6; von 6.1943-12.1948: Gaubahnen Wartheland/polnische Kreisbahn 6; 1951-1956 PKP (Warschau); 1961 nach Pommern; ab 1949: Ty 4-3281; ab 1961: Ty 6-3281; +1966
Ty 6-3283	C1'n2t	Krauss 6210	1909; ex. Schrodaer Krb. 8; von 6.1943-12.1948: Gaubahnen Wartheland/polnische Kreisbahn 8; 1952 nach Warschau/Pommern; ab 1949: Txb 2-3383; ab 1961: Tyb 6-3407; +30.06.1972 -> Museum Gryfice
Tya 6-3326	1'Cn2t	Jung 3054	1919; ex. Lycker Krb. 5; nach 1945: Txa 2-3343; ab 1961: Tya 6-3326; +1969 -> Museum Gryfice
Tyb 5-3381	C1'n2t	Maffei 4037	1920; (Umbau von Cn2t auf C1'n2t); ex WKD 69; nach 1945: Txb 2-3381; ab: Tyb 5-3381; +1970
Tyb 6-3401	C1'n2t	O&K 9684	1922; ex. Waldbahn Ruhpolding 1; 1924 Umbau von Cn2t in C1'n2t; ex. GbKB 53; von 6.1943-12.1948: PLB 141 N3407; nach 1945: Txb3-3401 ab 1961: Tyb6-3401; +25.07.1970



Lokomotywa parowa z końca XIX wieku wyprodukowana w szczecińskiej fabryce lokomotyw Vulcan. Podobne obsługiwały ruch kolejowy na liniach Kolberger Kleinbahn AG-Kołobrzeskiej Kolei Wąskotorowej.



Lokomotywa firmy Hohenzollern z 1913 roku.



Lokomotywa Lxd2 470.

Lokomotywa parowa
KKB52j (Vulkan z 1915 r.
od 1945 r. PKP Tx5-3505).
Stacja w Karlinie, 1939 r.



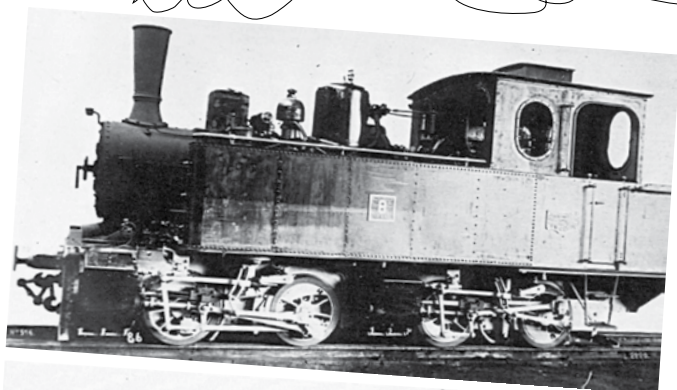
Lokomotywa parowa
KKB32c (Vulcan 1927,
od 1945 r. PKPTwn1-3633)
prowadząca skład osobowy.
Stacja Kołobrzeg wąsko-
torowa. Zima, 1940 r.



Na dole: Lokomotywy
parowe KKB5i/Vulkan z 1894 r. -
PKPT2-3031 i KKB 51j/Vulkan
z 1915 r. - PKPTx5 – 3504,
lato 1939 r.



Na stronie obok: Lokomotywa parowa Vulcan z 1894 r. KKB 6i (oznaczenie do 1940 r.,
oznaczenie po 1940 r. - PLB104N2206, oznaczenie po 1945 r. - PKP T2 3032) na stacji Gościno
(Gross Jestin), zdjęcie z 24.04.1939 r. Fot. Botter



Lokomotywa Hanomag,
rok budowy 1911,
oznaczenie KKB8ii.



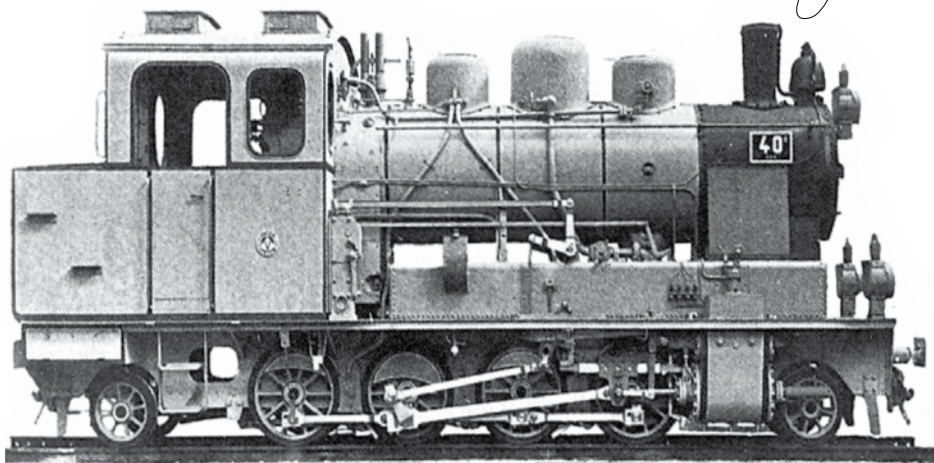
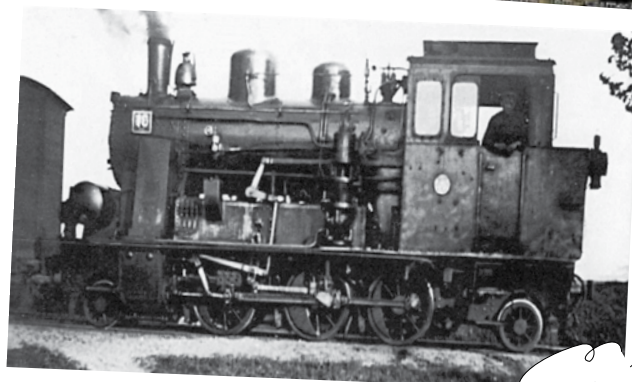
Lokomotywa parowa
Hanomag (rok budowy
1911). Zdjęcie z 1939 r.



Lokomotywa Hehenzollern z 1913 roku w skansenie w Sochaczewie (pracowała w cukrowni w Tucznie). Podobna funkcjonowała na torach KKB (Kołobrzesckiej Kolei Wąskotorowej).



Lokomotywa parowa oznaczona jako KKB 31c Vulcan 1927/3865, oznaczenie po 1945 r. PKP Twn1-3633.



Lokomotywa parowa KKB 40d Vulcan 1925/3848, polskie oznaczenie po 1945 r. PKP Tyn1-3812.



W pierwszych powojennych latach panował dość intensywny ruch pociągów pasażerskich i towarowych na prawie wszystkich odcinkach. Jednak już w 1959 roku pociągi osobowe przestały kursować na odcinku Gościno – Lepino Trójkąt, a linia z Lubiechowa do Włóściborza, służąca wyłącznie ruchowi towarowemu, padła ofiarą pierwszych redukcji i została rozebrana.

W 1961 roku przestały kursować pociągi z Kołobrzegu do Gościna i wkrótce linię również rozebrano. W tym samym czasie wstrzymano ruch pociągów osobowych na trasie Skrzydłowo – Resko Płn., a w 1964 r. przestały kursować pociągi na trasie Gościno – Karlino, którą jeszcze w tym samym roku rozebrano. Do 1962 r. kursowały pociągi pasażerskie na trasie Gryfice – Gościno, a do 1966 r., w skróconej relacji, do Rymania. Na pozostałych liniach pozostał ruch towarowy, który przez długie lata, do 1990 r., odgrywał jeszcze dużą rolę. Później, do 1995 r., odbywały się coraz mniejsze przewozy na trasach Gościno – Lepino Trójkąt – Białogard i Rymań – Tąpadły. Odcinek Tąpadły – Skrzydłowo – Resko Płn. do 1996 r. służył do przewozu taboru na naprawy do Reska. Jedynie na odcinku Lepino Trójkąt – Sławoborze, od 1992 r. nie kursowały żadne pociągi i oficjalnie został on zamknięty w 1996 r. Cała sieć straciła spójność w czerwcu 1999 r., gdy zdemontowano przęsła torów na przejazdach kolejowych w ciągu szosy E28 w Wicimicach, Rymaniu i Ramlewie. W okolicach Gościna (układ torowy stacji, linia w kierunku Sławoborza i częściowo linia w kierunku Rymania) oraz tory na odcinku Skrzydłowo – Tąpadły częściowo zdemontowano na przełomie lat 2006/2007.

BIAŁOGARDZKO-KOSZALIŃSKA KOLEJ WĄSKOTOROWA



Pierwsze próby stworzenia kolejki wąskotorowej w rejonie Białogardu i Koszalina zostały podjęte w 1895 roku przez ówczesne władze powiatu białogardzkiego. Próbowano uprzedzić powstającą kolejkę kołobrzeską i wybudować połączenie z Reskiem Pomorskim (Regenwalde) przez Sławoborze (Stolzenberg). Plan ten z niewiadomych powodów nie powiódł się. Koszalin również zabiegał, poprzez AG Kleinbahn Koslin-Natzlaff (Kolejka wąskotorowa Koszalin-Načław Spółka Akcyjna), o koncesję na budowę kolejki wąskotorowej, w pierwszej kolejności na budowę połączenia Koszalin-Načław. Taką koncesję na 99 lat otrzyma-

ła spółka 24 maja 1898 roku. Ze względów oszczędnościowych wybrano rozstaw 750 mm, odmienny od rozstawu 1000 mm jaki był powszechnie stosowany na innych szlakach.

Udziałowcami spółki byli: powiat koszaliński, fabryka parowozów „Krauss-Maffei” z Monachium oraz drobni akcjonariusze (osoby prywatne). Budowy kolei podjęła się Fabryka Lokomotyw Krauss z Monachium (Lokfabrik Krauss in Munchen), a nie jak w przypadku pozostałych kolejek firma Lenz&Co. Stało się to dlatego, że firma Krauss wybudowała również połączenie Sławno - Načław (Schlawer - Natzlaff) w ramach Kolejki Wąskotorowej Powiatu Sławieńskiego. Pierwsza linia z Koszalina do Načławia (32,2 km) przez Manowo oddana została do użytku 2 listopada 1898 roku. Pociągi mogły docierać dalej, aż do Polanowa po wydzierżawionym od Sławieńskiej Kolei Powiatowej odcinku Načław – Polanów przez Jacinki. Nowo otwartą linię wyposażono w 3 lokomotywy parowe firmy Krauss i kilka czteroosiowych wagonów.



W 1901 r. zakupiono 4 lokomotywy parowe, 5 czteroosiowych wagonów pasażerskich, 4 wagony bagażowe, 10 dwuosiowych i 37 czteroosiowych wagonów towarowych. W wrześniu 1904 r. kolejka otrzymała pomoc ze strony państwa pruskiego i prawo prowadzenia wywłaszczeń na potrzeby nowo budowanych odcinków rozwijającej się kolejki. Prywatni właściciele ziemscy najczęściej chętnie przekazywali ziemię na potrzeby kolejki. Upatrywali w budowie linii możliwości rozwoju również dla swoich majątków (wywóz płodów rolnych). O wiele gorzej przedstawiała się sytuacja w przypadku gruntów położonych w pobliżu Białogardu. Właściciele gruntów nie widzieli korzyści dla siebie w budowie linii wychodzących z Białogardu. Pojawiały się nawet głosy sprzeciwu białogardzian wobec budowy linii Białogard – Świelino.

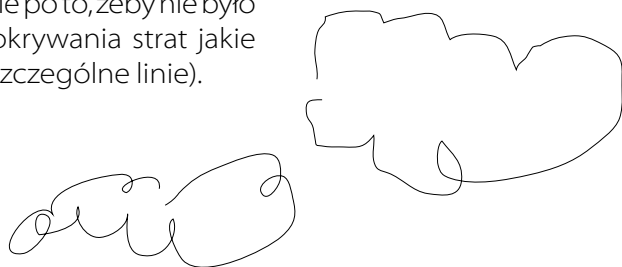
1 listopada 1905 r. otwarto nowy odcinek Manowo-Świelino-Bobolice . (34 km), a 2 listopada 1905 r. odcinek Świelino – Białogard. Spółka powiększyła się o dwóch nowych udziałowców: powiat Białogard i powiat Bobolice. Przyjęła nazwę - Spółka Akcyjna Zjednoczonych Kolei Wąskotorowych Powiatów Koszalin, Bobolice i Białogard (AG der Vereinigten Kleibahnen der Kreise Koslin, Bublitz, Belgard w skrócie KKBB). W tym samym roku spółka powiększyła swój tabor o 3 nowe lokomotywy o rozstawie 750 mm, które zakupiła od kolejki wąskotorowej z terenów Starej Marchii, ta bowiem dokonała zmiany rozstawu torów z 750 mm na 1000 mm. Przybyła również nowa lokomotywa z firmy Krauss. W dniu 31 grudnia 1908 r. KKBB otrzymała zgodę na rozpoczęcie budowy linii Białogard – Rarwino (20,2 km), którą otwarto 17 września 1900 r. Przy budowie wykorzystano środki z Ministerstwa Robót Publicznych. Początkowo na tej trasie odbywały się codziennie dwa kursy - tam i z powrotem, a w sobotę dodatkowo jeden kurs. W przypadku świąt i dni targowych uruchamiane były specjalne kursy.

Parowóz TENDRZAK, 750 mm,
czteroosiowy (0-3-1), nr 6 SA ZKWPKBiB,
zbudowany w 1905 r. przez firmę Krauss
w Monachium.

W 1905 roku na trasie z Koszalina do Polanowa wyruszały i wracały dwa pociągi i jeden tylko do Manowa. Również na trasie Bobolice – Manowo przez Świelinę kursowały dwa pociągi na dobę. Od 1907 roku z Bobolic do Świelin (i z powrotem) kursował dodatkowo jeden pociąg, który pokonywał tę trasę w ciągu 50 minut. Taki rozkład jazdy utrzymał się aż do wybuchu I Wojny Światowej. Łączna długość linii kolejowych obsługiwanych przez KKBB wynosiła 129,520 km. Prędkość dla pociągów towarowych nie mogła przekraczać 25 km/h, a dla pasażerskich 30 km/h. Z roku na rok wzrastała ilość przewożonych osób i towarów. Największe przewozy miały miejsce w okresie pierwszej wojny światowej. W 1917 roku przewieziono 87257 ton towarów i 225250 osób. Przegrana wojna, ciężka sytuacja gospodarcza w Niemczech spowodowała, że i na kolei nastąpił kryzys. Przewozy zmalały o połowę. Zarząd Prowincji Pomorze przejął kontrolę nad wszystkimi liniami wąskotorowymi. Taki stan rzeczy trwał aż do 1937 roku. Zarząd Prowincji mógł wydzierżawiać linie dowolnym spółkom akcyjnym w zależności od korzyści finansowych, jakie mógł osiągnąć (głównie po to, żeby nie było konieczności pokrywania strat jakie generowały poszczególne linie).

Stale zabiegano o zwiększenie przewozów, szczególnie ruchu osobowego. W 1920 roku osiągnięto wielkość przewozu osób taką, jak na poziomie najlepszego - 1917 r. Niestety trwało to bardzo krótko. Przewozy znowu zaczęły spadać, głównie z powodu rozwijającej się komunikacji samochodowej. Niższe taryfy, większa szybkość przewozów, gęstsza sieć połączeń powodowały, że większość firm zaczęła rezygnować z usług kolejki wąskotorowej. Na terenie Koszalina w 1920 r. tylko fabryka papieru korzystała z transportu kolejką wąskotorową.

Do pogorszenia, i tak już nie najlepszej sytuacji, przyczyniały się częste podwyżki taryf przewozowych (inflacja). Tylko w 1923 r. nastąpiły pięciokrotne podwyżki. Nadal udziałowcami spółki były 3 powiaty. Siedziba KKBB mieściła się w Koszalinie w budynku Powiatowej Kasy Oszczędnościowej, mieszczącej się przy obecnej ulicy Zwycięstwa 77. W celu obniżenia kosztów przystąpiono do likwidacji najstarszego i drogiego w utrzymaniu taboru i zakupiono nowoczesną lokomotywę firmy Borsig.



Zmniejszono ilość kursów. Na odcinku Białogard – Świelino kolejka kursowała tylko 3 razy w tygodniu. Spółka uruchomiła w 1927 r. linie autobusowe o długości 48 km z dwoma autobusami. W 1929 r. nastąpiło czasowe zawieszenie linii Białogard – Rarwino. Połączenie kolejowe zastąpiono komunikacją samochodową. Od 18 listopada 1929 r. autobusy kursowały na 4 trasach: z Koszalina do Bobolic, Polanowa, Jamna i Kraśnika Koszalińskiego przez Popowo. Wielkość przewozów autobusami (64146 osób) prawie zrównała się w 1938 r. z przewozami kolejką wąskotorową (77 757 osób). Wybuch wojny 1 września 1939 r. zastopował rozwój komunikacji samochodowej. Wehrmacht zarekwirował autobusy. Kolejka wąskotorowa powróciła do łask. Wzrosła wielkość przewozów i liczba kursów.



Parowóz TENDRZAK,
750 mm, pięcioosiowy
(0-4-1), nr 10 SA ZKWPKBiB,
zbudowany w 1925 r.
przez firmę Borsig w Berlinie.



W 1932 r., w wyniku reformy administracyjnej w Niemczech zlikwidowano wiele powiatów, w tym powiat Bobolice. Kolej zmieniła nazwę na Koszalińsko – Białogardzka Kolej Wąskotorowa Spółka Akcyjna. Dwa lata później, z uwagi na to, że kolej sławieńska przebudowała odcinek Sławno-Jacinki-Polanów (43 km) z 750 mm na 1435 mm (normalnotorowy) wydzierżawiono od Sławieńskiej Kolei Powiatowej odcinek Jacinki - Polanów – Żydowo i na trasie Jacinki – Polanów zastosowano splott trzech szyn. Dzięki temu na tej trasie mogły jeździć pociągi normalno i wąskotorowe.

Na przełomie lat 1939 i 1940 tabor składał się z 7 lokomotyw parowych, 15 wagonów osobowych, 6 wagonów bagażowych, 162 wagonów towarowych i 27 wagonów specjalistycznych. Po dojściu Hitlera do władzy kolejki wąskotorowe zaczęły tracić swoją autonomię. Zostały podporządkowane władzy państwowej i weszły w skład Państwowego Związku Komunikacyjnego (Reichsverband Deutscher Verkehrsverwaltungen E.V.) zrzeszającego prywatne, samorządowe linie wąskotorowe, tramwajowe i zakładowe, przewożące zarówno towary jak i ludzi.

W 1937 r. koleje wąskotorowe podporządkowane zostały Kolejom Niemieckim (DB). Wszystko to z uwagi na nadchodzącą wojnę i konieczność

militaryzacji gospodarki. Taki stan prawny trwał aż do końca wojny.

Jeszcze przed zakończeniem II Wojny Światowej Armia Sowiecka przystąpiła do demontażu i wywozu całości sprzętu Koszalińsko-Białogardzkiej Kolei Wąskotorowej.

11 kwietnia 1946 r. na mocy Rozporządzenia Rady Ministrów wszystkie linie kolejowe przejęły Polskie Koleje Państwowe. Jednak dopiero rok później przystąpiono do odtworzenia kolejki Koszalińsko-Białogardzkiej, początkowo na trasie do Rosnowa (z uwagi na konieczność dowozu materiałów na potrzeby budowy lotniska). Reaktywacja trasy Koszalin-Świelin-Bobolice (46 km) nastąpiła 1 lipca 1948 r. Sprzęt pochodził zarówno z polskich fabryk (Chrzanów), jak i z terenu innych województw Pomorza, Wielkopolski i Mazur (sprzęt poniemiecki). Załoga Koszalińskiej Kolei Dojazdowej skompletowana została z pracowników oddelegowanych z poznańskiej kolei wąskotorowej. Celem utworzenia spójnego systemu komunikacyjnego opartego na wszystkich kolejkach wąskotorowych Pomorza Zachodniego, odtwarzana Koszalińska Kolej Dojazdowa odbudowana została z zastosowaniem rozstawu 1000 mm. 1 maja 1949 r. połączono wszystkie kolejki funkcjonujące dotychczas w ramach dwóch zarządów (gryfickego i stargardzkiego) w jeden organizm - Pomorskie Koleje Dojazdowe.



W dalszym ciągu trwała odbudowa części koszalińsko-białogardzkiej. W 1951 roku uruchomiono linię Świeleno-Białogard (32 km), a w 1952 roku Białogard-Rarwinno-Lepino-Sławoborze (uzyskano w ten sposób łączność z całą zachodnią częścią Pomorskich Kolei Dojazdowych). Nie odbudowano jedynie odcinka Manowo-Polanów-Żydowo.



**SPIS PRZYSTANKÓW I STACJI KOLEJOWYCH FUNKCJONUJĄCYCH
W RAMACH KOSZALIŃSKO-BOBOLICKO-BIAŁOGARDZKIEJ,
PÓŹNIEJ KOSZALIŃSKO-BIAŁOGARDZKIEJ KOLEI WĄSKOTOROWEJ,
W ICH OPTYMALNYM MOMENCIE ROZWOJU**

1

KOSZALIN WĄSK. – NACŁAW

(niem. Köslin – Natzlaff)

- 0,0 km - Koszalin Wąsk. (Köslin Kleinbahnhof/Ldb.)
- 1,8 km - Koszalin Podgórze (Köslin Gasanstalt)
- 3,0 km - Koszalin Żalno (Köslin Friedhof)
- 4,5 km - Kretomino (Krettmin)
- 8,6 km - Bonin (Bonin)
- 11,7 km - Manowo (Manow)
- 12,5 km - Manowo Majątek (Manow Gutsweiche)
- 16,6 km - Wyszewo (Seidel)
- 18,8 km - Smogorzewice (Leopoldshöhe)
- 23,1 km - Wiewiórowo (Viverow)
- 26,9 km - Kościernica Łącznia (Kösternitz Anschluß)
- 27,6 km - Kościernica Wąsk. (Kösternitz)
- 32,3 km - Naclaw (Natzlaff)

2

MANOWO – BOBOLICE WĄSK.

(niem. Manow – Bubnitz Ldb.)

- 0,0 km - Manowo (Manow)
- 3,0 km - Przybyradz (Finkenborn)
- 4,9 km - Żabowa (Wilhelmstal)
- 6,6 km - Zacisze (Grünhof)
- 7,9 km - Rosnowo Wąsk. (Roßnow)
- 9,3 km - Gniewice (Hirschfelde)
- 10,2 km - Kurozwęcz (Kursewanz)
- 13,4 km - Krępica (Krampe)
- 14,4 km - Krępa Koszalińska (Krampe Dorf)
- 17,1 km - Świelino (Schwellin)
- 20,6 km - Bożniewice (Hufenberg)
- 24,2 km - Dobrociechy (Dubbertech)
- 27,8 km - Głódowa Koszalińska (Goldbeck Haltestelle)
- 28,8 km - Głódowiec (Goldbeck Haltepunkt)
- 33,9 km - Bobolice Wąsk. (Bubnitz Ldb.)

3 BIAŁOGARD MIASTO – ŚWIELINO

(niem. Belgard Reichsbahnhof – Schwellin)

- 0,0 km - Białogard Miasto (Belgard Reichsbahnhof)
- 0,6 km - Białogard Wąsk. (Belgard Kleinbahnhof/Ldb.)
- 1,9 km - Białogard Wąsk. Przystanek (Belgard Haltepunkt)
- 4,0 km - Dębczyno (Denzin)
- 5,6 km - Rogowo-Byszyno (Roggow-Boissin)
- 7,9 km - Moczyłki (Spingkrug)
- 9,3 km - Żytelkowo (Siedkow Schneidemühle)
- 11,3 km - Dobrówko (Klein Duberow)
- 12,4 km - Dobrowo Białogardzkie (Groß Duberow)
- 15,9 km - Słoninko (Schlennin Kalksandsteinwerk)
- 16,7 km - Słonino (Schlennin)
- 19,2 km - Bukówko (Neu Buckow)
- 22,4 km - Bukowo Białogardzkie (Alt Buckow)
- 26,4 km - Tyczewo (Tietzow)
- 32,0 km - Świelino (Schwellin)

4 BIAŁOGARD WĄSK. – SŁAWOBORZE

(niem. Belgard Kleinbahnhof/Ldb. – Stolzenberg)

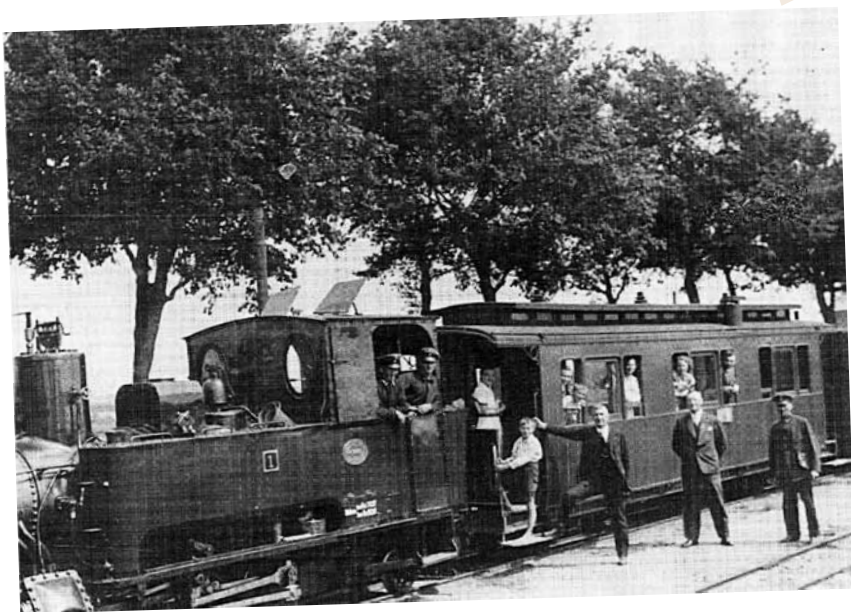
- 0,0 km - Białogard Wąsk. (Belgard Kleinbahnhof/Ldb.)
- 3,7 km - Łęczenko (Lenzen Wiesenhof)
- 5,6 km - Łęczno (Lenzen Ziegelei)
- 6,8 km - Kamosowo-Stanomino (Kammißow-Standemin)
- 7,8 km - Kamosowo (Kammißow)
- 10,7 km - Nasutowo (Natztow)
- 12,4 km - Zagórze (Sager)
- 15,5 km - Rychowo (Groß Reichow)
- 16,6 km - Podwilcze (Podewils)
- 19,3 km - Rarwino (Rarfin)
- 25,5 km - Lepino Trójkąt (Leppin)
- 30,0 km - Sławoborze (Stolzenberg)

5 MANOWO – POLANÓW POMOMORSKI – ŻYDOWO

(niem. Manow – Pollnow – Sydow)

- 0,0 km - Manowo (Manow)
- 1,7 km - Manowo Majątek (Manow Gutsweiche)
- 4,8 km - Wyszewo (Seidel)
- 7,0 km - Smogorzewice Korzybskie (Leopoldshöhe)
- 11,3 km - Wiewiórowo (Viverow)
- 16,9 km - Kościernica Wąsk. (Kösternitz Anschluß)
- 20,6 km - Naclaw (Natzlaff)
- 23,8 km - Nadbór (Nadebahr)
- 27,0 km - Jacinki (Jatzingen)
- 32,1 km - Polanów (Pollnow)
- 36,1 km - Wietrzno (Vettrin)
- 39,0 km - Chocimino Wąsk. (Gutzmin Ldb.)
- 41,5 km - Żydowo (Sydow)

Na zniszczonym wojną Pomorzu kolej wąskotorowa odgrywała dużą rolę. Maksymalne obroty osiągnęła w latach 50. XX w. Przewieziono ponad 500 tys. osób i 200 tys. ton towarów.



Po tym okresie zaczął następować regres. Najniższą wartość przewozów odnotowano w latach 90. XX w. (konkurencja ze strony komunikacji samochodowej). Wzrastające koszty utrzymania, spadek drastyczny przewozów, niemożność znalezienia innego przeznaczenia dla kolejowej infrastruktury - wszystko to spowodowało, że przystąpiono do zawieszania, a następnie do likwidowania kolejnych odcinków kolejki wąskotorowej. Jako pierwszy zamknięto w 1984 r. odcinek Świelinno-Bobolice. W 1991 r., po wykojeniu się pociągu towarowego, spowodowanym złym stanem torowiska (brak remontów, przewóz wagonów kolei normalnotorowej na lawetach wąskotorowych) wstrzymano przewozy towarowe na linii z Białogardu do Sławoborza.

Na przełomie lat 80. i 90. XX w. jednolita sieć Pomorskich Kolei Dojazdowych rozpadła się na trzy odrębne koleje: Koszalińska KD, Gryficka KD, Stargardzka KD. W 1992 r. wstrzymano przewozy pasażerskie na trasie Białogard - Sławoborze (30 km) oraz zlikwidowano lokomotywnię w Białogardzie. 30 września 1996 r. zamknięto linię Świelinno-Białogard.

W 1995 r. w Koszalinie założono Stowarzyszenie Przyjaciół Kolejki Wąskotorowej, które organizowało wiele imprez dla turystów i Koszalinian (np. Pierwszy Dzień Wiosny, Dzień Dziecka). Wielkim sukcesem tego stowarzyszenia było wpisanie kolejki

do rejestru zabytków, jednak udało się wpisać tylko linię Koszalin - Świelinno, obiekty inżynieryjne na tej linii oraz dwa pługi odśnieżające z Koszalina. Wpisu dokonano w 2000 r. Od tego czasu ta część linii jest chroniona przed rozbiórką. Koszalińska kolejka stała się swoistą weekendowo-letnią atrakcją.

W sezonie letnim 2000 r., od czerwca do końca sierpnia skorzystało z niej 12 tys. pasażerów.

Utrzymanie kolejki w 2000 r. kosztowało PKP 1,5 mln złotych.

Od 2001 r. linia Koszalin - Świelinno (30 km) została skrócona o 10 km, a do końcowej stacji Rosnowo kolejka dojeżdżała jedynie w okresie wakacji. Był tylko jeden kurs do Rosnowa z Koszalina o godz. 10.00 i powrót do Koszalina z Rosnowa o godz. 14.25.

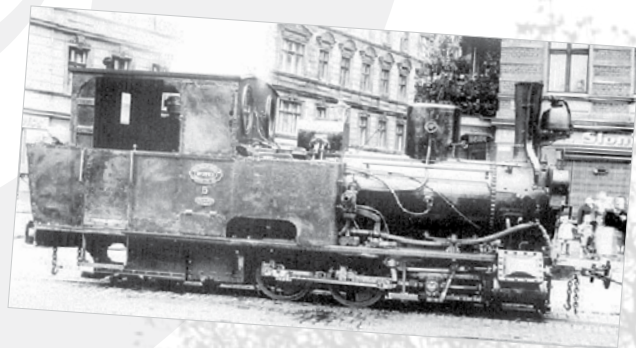
17 września 2001 r. w swoją ostatnią trasę wyjechał pociąg towarowy do lotniska w Zegrzu Pomorskim.

22 września ustało połączenie na odcinku Świelinno-Koszalin.

Ostatecznie Koszalińska Kolej Wąskotorowa została zamknięta 1 października 2001 r.

W listopadzie 2005 r. powstało **Towarzystwo Miłośników Koszalińskiej Wąskotorówki**, które za główny cel stawia sobie reaktywację kolejki na odcinku Koszalin - Świelinno.

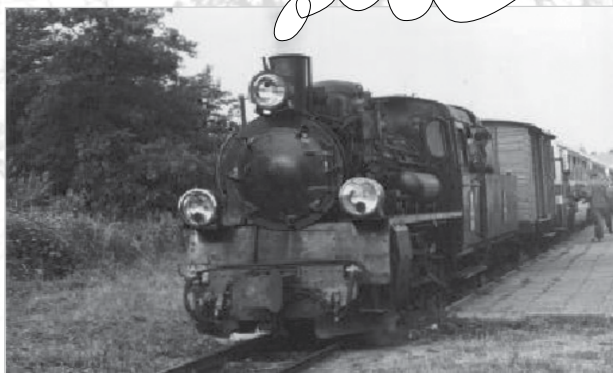
Lokomotywa Krauss 1898.
Podobne obsługiwały
ruch na liniach Koszalińsko-
Białogardzkiej Kolei Wąskoto-
rowej.



Lokomotywa Krauss
z 1909 roku.



Px 48-3901 - miejsce posto-
ju w Białogardzie w latach:
1969-1972, 1973-1977,
1979-1980, 1982-1985,
w Koszalinie: 1973-1973,
1978-1979, od 1996 roku
w muzeum w Gryficach,
rok produkcji: 1951.





Lxd2-469 rok produkcji 1981.

Białogard 1981-1986 PKP
Px48 3916, rok produkcji:
1950.



Lokomotywa spalinowa
Lxd2-464 (silnik Maybach)
Białogard 1981-83, Koszalin
1978-81 i 1983-2005, rok
produkcji: 1978.



Lxd2-459 (silnik Maybach)
z 1976 roku, Białogard 1982-
1982, 1988-1996, Koszalin
1982-1988 od 1996-2000.
Stacja Wąskotorowa Biało-
gard.





Mbxd2-302
rok produkcji 1984.





3 ROZKŁAD JAZDY



95c. Köslin—(Manow—Bublitz) Pollnow.
Vereinigte Kleinbahnen der Kreise
Köslin—Bublitz—Belgard. (Dir. in Köslin.)

1	13	3	km	Alle Züge 2—3 Kl.	2	14	4
6.54/12.00	4.28	0	ab Köslin 16. 17a	an	8.29	2.09	6.04
7.00/12.06	4.34	2	" Gasanst. x	↑	8.24	2.04	5.59
7.04/12.10	4.38	3	" Friedhof	↑	8.20	2.00	5.55
7.10/12.16	4.44	5	Krettmin x . . .	↑	8.15	1.55	5.50
7.23/12.29	4.57	9	↓ Bonin x	an	8.02	1.42	5.37
7.37/12.42	5.10	12	an Manow	ab	7.47	1.27	5.21
6	16	8			5	15	7
7.50	—	5.18	9	ab Manow	an	7.40	5.08
8.00	—	5.28	3	↓ Finkenborn x . .	↑	7.32	5.00
8.07	—	5.35	5	Wilhelmsthal x .	↑	7.25	4.53
8.14	—	5.42	7	Grünhof x . . .	↑	7.19	4.47
8.20	—	5.48	8	Roßnow x . . .	↑	7.13	4.41
8.25	—	5.53	10	Hirschfelde x . .	↑	7.08	4.36
8.31	—	5.58	11	Kursewanz x . .	↑	7.03	4.31
8.42	—	6.09	14	Krampe x . . .	↑	6.52	4.20
8.47	—	6.14	15	↓ Krampe Dorf x	an	6.45	4.13
8.52	—	6.19	17	an Schwellin x . .	ab	6.40	4.08
9.02	1.39	6.29	17	ab Schwellin . . .	an	6.30	4.00
9.15	1.53	6.42	21	↓ Hufenberg x . .	↑	6.21	3.51
9.28	2.04	6.54	25	Dubbertsch x . .	↑	6.09	3.39
9.39	2.15	7.05	28	Goldbeck x . . .	↑	5.58	3.28
9.43	2.19	7.09	29	↓ Hp x	an	5.53	3.23
9.59	2.35	7.22	34	an Bublitz 40 . .	ab	5.38	3.08
2	14	4					
7.48/12.44	5.20	12	ab Manow	an	7.39	1.25	5.09
8.08/12.59	5.40	17	↓ Seydel x	↑	7.25	1.10	4.55
8.18	—	5.50	19	Leopoldshöhe x .	↑	7.15	4.45
8.34	—	6.06	23	Vieverow x . . .	↑	7.01	4.31
8.53	—	6.22	28	Kösternitz x . .	↑	6.45	4.15
9.10	—	6.38	33	Natzlaff x . . .	↑	6.29	3.55
9.26	—	6.54	36	Nadebahr x . . .	↑	6.18	3.43
9.39	—	7.07	39	↓ Jatzingen 95d .	an	6.06	3.31
9.58	—	7.32	45	an Pollnow 40. 95d	ab	5.39	3.04



Stettin 1930

113u Köslin - Pollnow

Köslin		Pollnow	
km	Zeit	km	Zeit
0	14.00	0	14.00
1	14.05	1	14.05
2	14.10	2	14.10
3	14.15	3	14.15
4	14.20	4	14.20
5	14.25	5	14.25
6	14.30	6	14.30
7	14.35	7	14.35
8	14.40	8	14.40
9	14.45	9	14.45
10	14.50	10	14.50
11	14.55	11	14.55
12	15.00	12	15.00
13	15.05	13	15.05
14	15.10	14	15.10
15	15.15	15	15.15
16	15.20	16	15.20
17	15.25	17	15.25
18	15.30	18	15.30
19	15.35	19	15.35
20	15.40	20	15.40
21	15.45	21	15.45
22	15.50	22	15.50
23	15.55	23	15.55
24	16.00	24	16.00
25	16.05	25	16.05
26	16.10	26	16.10
27	16.15	27	16.15
28	16.20	28	16.20
29	16.25	29	16.25
30	16.30	30	16.30

126x Rarlin - Belgard Alle Züge 2./3. Klasse

km	Zeit	km	Zeit
0	14.00	0	14.00
1	14.05	1	14.05
2	14.10	2	14.10
3	14.15	3	14.15
4	14.20	4	14.20
5	14.25	5	14.25
6	14.30	6	14.30
7	14.35	7	14.35
8	14.40	8	14.40
9	14.45	9	14.45
10	14.50	10	14.50
11	14.55	11	14.55
12	15.00	12	15.00
13	15.05	13	15.05
14	15.10	14	15.10
15	15.15	15	15.15
16	15.20	16	15.20
17	15.25	17	15.25
18	15.30	18	15.30
19	15.35	19	15.35
20	15.40	20	15.40
21	15.45	21	15.45
22	15.50	22	15.50
23	15.55	23	15.55
24	16.00	24	16.00
25	16.05	25	16.05
26	16.10	26	16.10
27	16.15	27	16.15
28	16.20	28	16.20
29	16.25	29	16.25
30	16.30	30	16.30

Weltere Bedarfshalte la: km 2,8 Podewils (Kr Belgard), km 3,8 Groß Reichow, km 5,8 Seger, km 8,6 Ratzow, km 12,6 Kamissow-Standemin, km 13,7 Lenzen Ziegels, km 15,7 Lenzen Wiesenhof

X Bedarfshaltestelle

379a **BIAŁOGARD WĄSK. — SŁAWOBORZE**

Linia wąskotorowa. Wszystkie pociągi z wagonami kl. 2

nr poc.	nr poc.	nr poc.	nr poc.
15.27	20.20	16.44	19.08
15.37	20.30	16.54	19.18
15.43	20.36	17.04	19.28
15.52	20.45	17.14	19.38
16.00	20.53	17.24	19.48
16.06	20.59	17.34	19.58
16.16	21.09	17.44	20.08
16.20	21.13	17.54	20.18
16.28	21.21	18.04	20.28
16.43	21.36	18.14	20.38
16.53	21.46	18.24	20.48

LIKWIDACJA LINII KOLEJOWYCH NA POMORZU ŚRODKOWYM

Głównym powodem, z którego zamykano linie kolejowe to nieopłacalność przewozów, wywołana najczęściej przez bardzo gwałtownie rozwijającą się komunikację samochodową. Pierwsze likwidacje miały miejsce jeszcze przed II Wojną Światową. Dotyczyły linii wąskotorowych, które demontowano lub też przekształcano na normalnotorowe (Słupska Kolej Powiatowa). Na wielką skalę zaczęto rozbierać tory bezpośrednio po zakończeniu wojny. Bardzo często znaczące linie odbudowywano wykorzystując materiały i tabor uzyskiwany w wyniku rozbiórki zniszczonych albo drugorzędnych linii. Część torowisk (ponad 1671 km, z tego 178 km wąskotorówek) wraz z taborami została rozebrana i wywieziona przez wojska sowieckie, które traktowały Pomorze jako zdobycz wojenną. Często również demontowane były drugie tory (Białogard – Koszalin). Pierwotnie Rosjanie zamierzali również zdemontować linię normalnotorową Białogard – Szczecinek.





Na górze: Stacja kolejki wąskotorowej w Białogardzie. Lokomotywa Px48-3916 z Fabryki Lokomotyw w Chrzanowie 1950, szerokość toru 1000 mm.

Obok: Parowozownia w Białogardzie, Lokomotywa Px48-3916 z Fabryki Lokomotyw w Chrzanowie 1950, szerokość toru 1000 mm

LINIE KOLEJOWE ROZEBRANE W LATACH 1944-1945

TRASA	ROK BUDOWY	DŁUGOŚĆ LINII (KM)
Lębork–Bytów	1902	35
Bytów–Miastko	1909	40
Słupsk–Budowo	1894 i 1906	38
Ustka–Sławno	1911	40
Ustka–Kornino	1913	19
Słupsk–Smołdzino	1897 i 1902	34
Kępno Słupskie–Drogoradz	1897	29
Grzmiąca–Bobolice–Polanów–Korzybie	1896, 1903, 1921	70
Czaplinek–Jastrowie	1908	46
Sławno–Polanów	1897	44
Nacław–Żydowo (wąskotorowy odcinek)	1898	14

Źródło: Kamiński 1984, s. 9

Silna konkurencja ze strony transportu samochodowego i niski standard przewozów pasażerskich (niskie prędkości) spowodowały, że na przestrzeni lat 1960 – 1990 sieć kolei wąskotorowych na Pomorzu Środkowym uległa zmniejszeniu o prawie 60,5%, czyli o 132 km, a w latach 90. o kolejne 62 km. Dzięki staraniom Towarzystwa Miłośników Koszalińskiej Wskotorówki, jedynym czynnym fragmentem dawnej kolei wąskotorowej, na obszarze byłego województwa koszalińskiego, jest odcinek łączący Koszalin z Manowem.

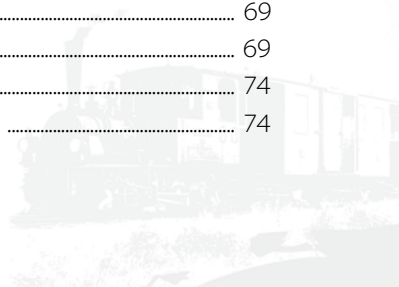
REGRES KOLEI WĄSKOTOROWEJ (DEMONTAŻ ORAZ TRASY ZAWIESZONE) W LATACH 1945-2003

TRASA	ROK BUDOWY	DŁUGOŚĆ LINII (KM)
Irńsko–Drawsko Pomorskie		
Kołobrzeg–Gościno–Karlino	1909	40
Świelinno–Bobolice	1894 i 1906	38
Tąpadły–Rymań–Gościno	1911	40
Lepino Trójkąt–Gościno	1913	19
Białogard–Sławoborze	1897 i 1902	34
Białogard–Świelinno	1897	29

Źródło: Niedzielski M., 1971, Nieczynne linie kolejowe w Polsce północnej – zarys stanu istniejącego. Referat opracowany dla potrzeb konferencji pt. Wykorzystanie torowisk nieczynnych linii kolejowych jako forma realizacji europejskich szlaków rowerowych na przykładzie Polski północnej, s. 45; Kosacki 1999, s. 47

I. PRZEWODNIK ROWEROWY - SZLAKIEM PO NASYPIE KOLEJKI WĄSKOTOROWEJ..... 3

1. Odcinek Karlino-Gościno (19,9 km) szlaku rowerowego	
po nasypie Kolejki Wąskotorowej.....	5
0,00 km - stacja PKP Karlino.....	7
2,00 km - most kolejowy nad Parsętą.....	11
2,15 km - drugi most kolejowy nad Parsętą.....	12
3,50 km - wieś Lubiechowo.....	13
6,80 km - dawny przystanek Karścino.....	24
8,30 km - dawny przystanek Lisiny (Fuchsmuhle).....	28
9,20 km - dawny przystanek Pobłocie Wielkie (Groß Poblöth).....	30
12,00 km - dawny przystanek Pobłocie Małe (dawniej Klein Poblöth).....	32
15,10 km - przystanek Myślino Kołobrzeskie.....	35
16,50 km - przystanek Gościno Dwór (Groß Jestin Gut).....	36
18,20 km - przystanek Gościno Żalno (Groß Jestin Friedhof).....	37
19,30 km - Gościno.....	36
2. Odcinek Gościno-Skrzydłowo (jezioro Popiel).....	45
0,00 km - Gościno.....	45
4,20 km - dawny przystanek Pławęcino.....	45
7,80 km - dawny przystanek Trzynik.....	47
11,60 km - przystanek Drozdowo Kołobrzeskie (dawniej Drosedow).....	51
14,00 km - przystanek Lędowo (dawniej Waldhof).....	54
16,70 km - Stacja Kołobrzeskiej Kolei Wąskotorowej - Rymań.....	55
20,30 km - Rzesznikowo (dawniej Reselkow).....	59
21,70 km - przystanek Czartkowo (dawniej Brückenkrug).....	63
22,70 km - Skrzydłowo (dawniej Mühlenbruch).....	64
3. Odcinek Gościno – Kołobrzeg.....	68
0,00 km - stacja węzłowa Gościno (Groß Jestin).....	68
2,00 km - przystanek na żądanie Jarogniew.....	68
3,60 km - Ząbrowo (do 1945 r. Semmerow).....	68
4,80 km - skrzyżowanie z drogą polną.....	69
7,30 km - przystanek Charzyno (dawniej Garrin).....	69
10,90 km - przystanek Błotnica-Przećmino.....	74
12,60 km - przystanek Bezpraw (dawniej Kautzenberg).....	74



4.	Odcinek Droga 102 – Grzybowo	76
	0,00 km - wjazd na drogę nr 102 (Trzebiatów – Kołobrzeg)	76
	1,80 km - zjazd z drogi nr 102 w połąną drogę prowadzącą do Przećmina	76
	2,90 - Przećmino	76
	6,00 km - Korzystno.....	77
	9,20 km - plaża Grzybowo.....	79
	Kołobrzeg	80
5.	Odcinek Gościno – Dargocice.....	84
	0,00 km - Gościno stacja wąskotorowa	85
	1,10 km - Gościno Żalno (dawniej Groß Jestin Fridhof).....	86
	4,40 km - Karkowo (dawniej Karkow).....	87
	6,50 km - dawny przystanek Dargocice (dawniej Eickstedtwalde)	90

II. HISTORIA ZACHODNIOPOMORSKIEJ KOLEI WĄSKOTOROWEJ..... 95

1.	Początki kolei	97
2.	Historia Kolei na Pomorzu Zachodnim.....	102
	Rozwój sieci kolejowej w Dorzeczu Parsęty	109
	Spis kolei wąskotorowych funkcjonujących na obszarze Pomorza	119
	Historia kolei wąskotorowej w Dorzeczu Parsęty	125
	Tabor eksploatowany na liniach Kołobrzesckiej Kolei wąskotorowej	128
	Białogardzko - Koszalińska kolej wąskotorowa	136
	Spis przystanków i stacji kolejowych.....	142
3.	Rozkład jazdy	150
	Likwidacja linii kolejowych na Pomorzu Środkowym	154



LITERATURA

1. Topografische Karte 1:25 000 Prov. Pommern
2. Mapa topograficzna 1:50000. Główny Urząd Geodezji i Kartografii. Stan na 1979 r.
3. „Ciuchcią przez Polskę. Informator o wąskotorowych kolejach turystycznych.” M. Moczulski, B. Pokropinski, L. Kantor. WKŁ Warszawa 2000.
4. Przewodnik „Pałace, dwory, zamki i parki w Dorzeczu Parsęty.” A. Świrko. Wyd. Związek Miast i Gmin Dorzecza Parsęty. Karlino 2005.
5. Przewodnik „Szlakiem Otwartych Kościołów.” A. Świrko. Wyd. Związek Miast i Gmin Dorzecza Parsęty. Karlino 2008.
6. Przewodnik „Szlakiem Rodów Pomorskich.” A. Świrko. Wyd. Związek Miast i Gmin Dorzecza Parsęty. Karlino 2008.
7. „Przewodnik turystyczno-krajoznawczy po Ziemi Białogardzkiej.” Praca zbiorowa pod redakcją Andrzeja Świrko. Białogard 2000.
8. „Nasielska Kolej Wąskotorowa.” Zbigniew Tucholski. Wyd. Betezda. Rybnik 2007.
9. „Koleje wąskotorowe Polski Północnej.” Bogdan Pokropiński. Wyd. CIBET. Warszawa 2000.
10. „Historische Bahnhofsbauten IV”. Manfred Berger. Transpress Verlag. Stuttgart 1996.
11. Eisenbahnen in Pommern.” Wolfram Baeumer, Sigfried Bufe. Wyd. Bufe-Fachbuch-Verlag. Eggiham 1988.
12. „Kolej na Pomorzu Zachodnim 1843-2008.” Wyd. Ines. Szczecin 2008.
13. „Wrocławska Kolej Wąskotorowa 1894-1991.” J. Gołaszewski, M. Jerczyński, T. Pol, M. Zajfert. Wyd. Kolpress. Poznań 2010.
14. Strona internetowa kleinbahn.pl
15. „Świat Kolei”. Miesięcznik. Wydawnictwo EMI-PRESS.
16. „Inwentaryzacja krajoznawcza.” Województwo Koszalińskie Obiekty i walory krajoznawcze. Tom 17. PTTK. Warszawa 1990.
17. „Przewodnik turystyczny Pomorze Środkowe.” Jarosław Ellwart. Wyd. Region. Gdynia 2011.
18. „Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen.” Berlin 1935.