

FAHRRADREISEFÜHRER

WANDERROUTE ENTLANG DES SCHMALSPUR - BAHN DAMMS

- **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 Gościnie / 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 · urzad@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 Siemyśl / www.siemysl.pl**
  78-123 Siemyśl · ul. Kołobrzeska 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 · urzad@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.bip.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 Miajski 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 Połczynie-Zdroju / www.polczyn-zdroj.pl**
  78-320 Połczyn-Zdrój · Plac Wolności 3-4 · tel. 94 366 61 00 · urzad@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. Pilska 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 · urzad@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

STRECKENABSCHNITT

KARLINO - GOŚCINO

0,00 KM

(19,30 km nach Gościno) Schmalspurbahn Bahnhof Karlino



Die Fahrradroute beginnt an der Freilichtbühne in Karlino in der Nähe vom Bahnhof PKP in Karlino, neben nicht mehr existierendem Bahnhofsgebäude, wo sich früher Schmalspurbahn Bahnhof Karlino befand. Das Gebäude wurde im Jahr 1964 abgerissen, gleichzeitig mit der Abschaffung der Schmalspurbahnlinie nach Gościno abgerissen. Von der Freilichtbühne verläuft der Radweg nach Norden, entlang der Schrebergärten und später durch einen Wald zum Fluss Parsęta Richtung Nordwesten.
Die Bahnlinie mit einer Gesamtlänge von 19,26 km und einer Spurweite von 1000 mm, die Karlino mit Gościno verband (Kolberger Kleinbahn KKB AG), wurde in zwei Etappen gebaut. Die erste Bahnstrecke Gościno -Pobłocie Wielkie wurde am 10. November 1909 eröffnet, die zweite - Pobłocie Wielkie – Karlino erst am 9. Oktober 1915. Am 9. November 1915 wurde der Abschnitt von Lubiechowo nach Włościborz in Betrieb genommen. Auf diesem wurden ausschließlich Güter transportiert. Die Strecke wurde (im Januar 1959) nach dem 2. Januar 1959 stillgelegt.
Karlino hatte täglich nur eine Hin- und Rückverbindung.. Der Zug fuhr von Gościno um 9:18 Uhr ab und kam in Karlino um 10:34 Uhr an, dann fuhr von Karlino um 14:07 ab und kam in Gościno um 15:22 an. Er rollte im„Schneckentempo“ circa 15 km/h.



Eine Dampflokomotive der Firma Vulcan aus Szczecin. Sie beförderte Waggons zweiter und dritter Klasse. Sie hielt regelmäßig in Pobłocie Wielkie und auf restlichen 7 Stationen nur auf Verlangen an. Pobłocie Wielkie war durch die Bahnhöfe in Gościno und Karlino in ein dichtes Schmalspurbahnnetz von West nach Ost mit der Wojewodschaft verbunden.



Schmalspurbahn Bahnhof Karlino (im Jahr 1919). Foto aus der Sammlung des Eisenbahnmuseums in Warszawa.

Bahnhof PKP Karlino der Standard Eisenbahn liegt 7 km von Białogard auf der Eisenbahnstrecke Białogard - Kołobrzeg, in unmittelbarer Nähe (ca. 200 m) von der wichtigen Landesstraße Nr. 6 (Szczecin – Gdańsk). Neben dem Bahnhof PKP befindet sich eine Bushaltestelle PKS, eine Kajakanlegestelle und eine Badestelle (ca. 300 m) am Fluss Radew (rechter Nebenfluss der Parsęta). Vor Ort kann man einen Kajak mieten. Es ist ein attraktiver Start für eine 2-tägige Paddeltour auf dem Fluss Radew und dann auf der Parsęta nach Kołobrzeg.(Die Strecke gilt als leicht und ist für Gruppenkajaktouren ideal geeignet). Vor dem Gebäude des Bahnhofs PKP beginnt auch ein Radweg, der nach Brzeźno führt. Er verläuft entlang der Verkehrsstraße Nr. 163 (Karlino - Kołobrzeg).

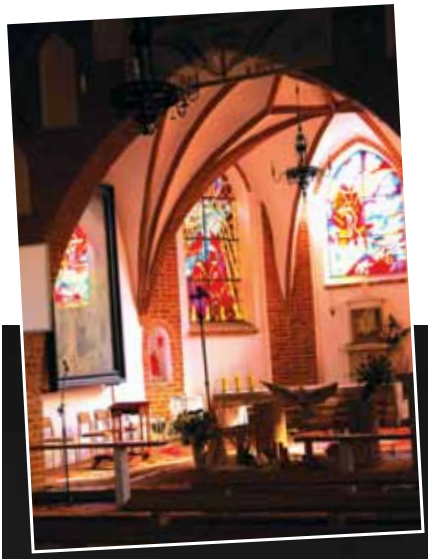


Blick zum Bahnhof PKP der Standard Eisenbahn in Karlino. Im Jahr 2002 war der größte Teil des Gebäudes niedergebrannt.

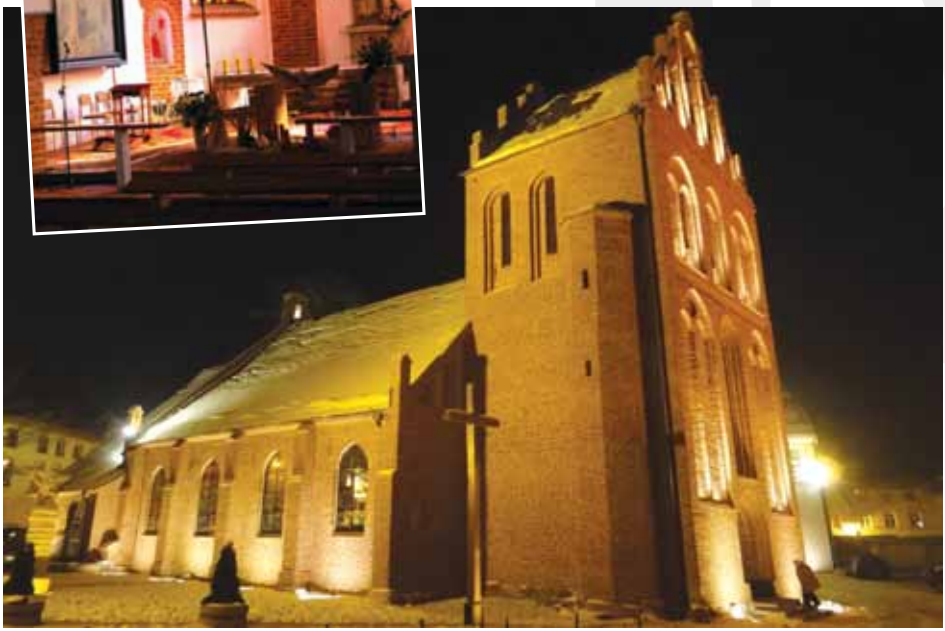
KARLINO

KARLINO (ältester Name: Corlin, zum ersten Mal in erhaltenen Urkunden erwähnt, erstmals im Jahr 1299) älteste Name- Corlin, zum ersten Mal in den erhaltenen Urkunden erwähnt, spätestens im Jahr 1299) - eine Siedlung mit einer sehr günstigen Verkehrslage an der Kreuzung zweier Haupthandelsrouten gelegen. Eine verlief von Kolobrzeg in die Region Wielkopolska (auch als Salzstraße bekannt) und andere von Szczecin nach Gdańsk. In der Nähe des mittelalterlichen Karlino funktionierte eine Flussüberquerung auf dem Fluss Radew. Bis zum Jahr 1280 war Karlino Eigentum der späteren Pommerschen Herzöge. Nach dieser Zeit, zusammen mit dem östlichen Teil von Kastellanei in Kołobrzeg (ehem. Kolberg) ging Karlino in den Besitz der Camminer Bischöfe. Die günstige strategische Lage im Gebiet des Camminer Fürstentums, die sich von Kolobrzeg über Koszalin nach Bobolice erstreckte war der Grund dafür, dass Karlino im Jahre 1372 zu einer informellen Hauptstadt des „Camminer Fürstentüms" erhoben wurde. In dieser Zeit wurde eine hölzerne Schutzburg errichtet.
Im Jahre 1385 erteilte Bischof Philip von Rehberg der Siedlung Karlino (ehem. Corlin) Lübische Stadtrechte und ein Wappen. Die räumliche Anordnung der Straßen von damals ist bis zum heutigen Tag in der Stadt unverändert geblieben.
Zahlreiche Kriege, Zerstörung und Wiederaufbau – das ist eine Kette von Ereignissen, die Geschichte von Karlino prägen. Die Streitigkeiten und Kriege waren vor allem mit pommerschen Fürsten ausgetragen, weil Bischöfe die Freiheit von der Unterwerfung des Pommerschen Herzogtums anstrebten. Nach Abschaffung des Katholizismus, als Folge des Sieges der Anhänger der Reformation im Jahr 1534, hat der Titel des Camminer Bischofs seine Bedeutung verloren und erteilte das Recht auf bischöfliches Eigentum. Nachfolgende Besitzer mit erheblichem Reichtum haben ihre Residenz in Karlino ausgebaut. Die hölzerne Schutzburg wurde zu einem schönen Fürstensitz im Renaissancestil umgebaut (siehe erhaltenes Erdgeschoss der ehemaligen Gebäude auf der Insel am Zusammenfluss von Radew und Parsęta). Die dynamische Entwicklung der Stadt wurde durch den Dreißigjährigen Krieg und die danach folgenden Veränderungen gestoppt. Nach dem Tod des letzten Vertreters der Dynastie Greifen wurde das Pommersche Herzogtum aufgelöst. Das Eigentum der Herzöge übernahm der preußische Staat. Karlino wurde zum preußischen Verwaltungssitz, der das ganze Staatsvermögen verwaltete.

SEHENSWÜRDIGKEITEN:







St. Michael Kirche aus dem Jahre 1510 (Spätgotik) und erhaltene Überreste vom Erdgeschoss des Camminer Bischofsschlosses. Im Jahre 2012 wurde die Sanierung der Kirche beendet. Der renovierte Aussichtsturm wurde für die Öffentlichkeit geöffnet. Das war ein dreigeschossiges Gebäude auf einem regulären Grundriss, mit drei Seitenflügeln errichtet. Die Seitenflügel waren mit Giebeln versehen. Das Schloss hatte wahrscheinlich eine Fläche von 50 m x 50 m und das Gelände vor dem Schloss eine von 50 m x 100 m. Während des Siebenjährigen Krieges das mittlerweile ausgebautes Schloss wurde durch einen Brand stark beschädigt. Die abgebrannten Wände wurden abgerissen. Geblieben ist nur das unterste Stockwerk des Hauptflügels einschließlich Sterngewölben. Der Burggraben wurde zugeschüttet. Die restlichen Bebauungen wurden abgeschafft. Alles, was bis zum heutigen Tag übrig geblieben ist, sind Ruinen der Wirtschaftsgebäude aus dem 19. Jahrhundert auf der Insel.

Das zukünftige Aussehen
des Kornspeichers (Visualisierung).



Neogotischer Kornspeicher um die Jahreswende 19 / 20. Jh.

In der Stadt kann man Fachwerkhäuser und viele Wohngebäude aus dem 19. Jahrhundert bewundern, sowohl im Jugendstil, als auch im Neo- Klassizismus und Neo- Renaissance gebaut.

In Karlino befindet sich der Sitz des Städte- und Gemeindenverbandes des Flussgebietes von Parsęta. Die Idee und Finanzierung, wie man die nicht mehr benutzten Dämme der ehemaligen Schmalspurbahn verwenden kann, kam gerade von dem Verband.

(17,3 km nach Gościno) Eisenbahnbrücke über Parsęta Fluss

2,00 KM

PARSĘTA

PARSĘTA ist der größte Fluss im Pommern, attraktiv sowohl für Angler aufgrund der zahlreichen Lachsbestände, als auch für Kanufahrer. Die Brücke ist eine Stahlbetonkonstruktion. Vor und hinter den Brücken führt der Weg auf einem hohen Damm. In der Umgebung kann man einzigartige Natur bewundern, die seit etwa 100 Jahren unverändert geblieben ist.

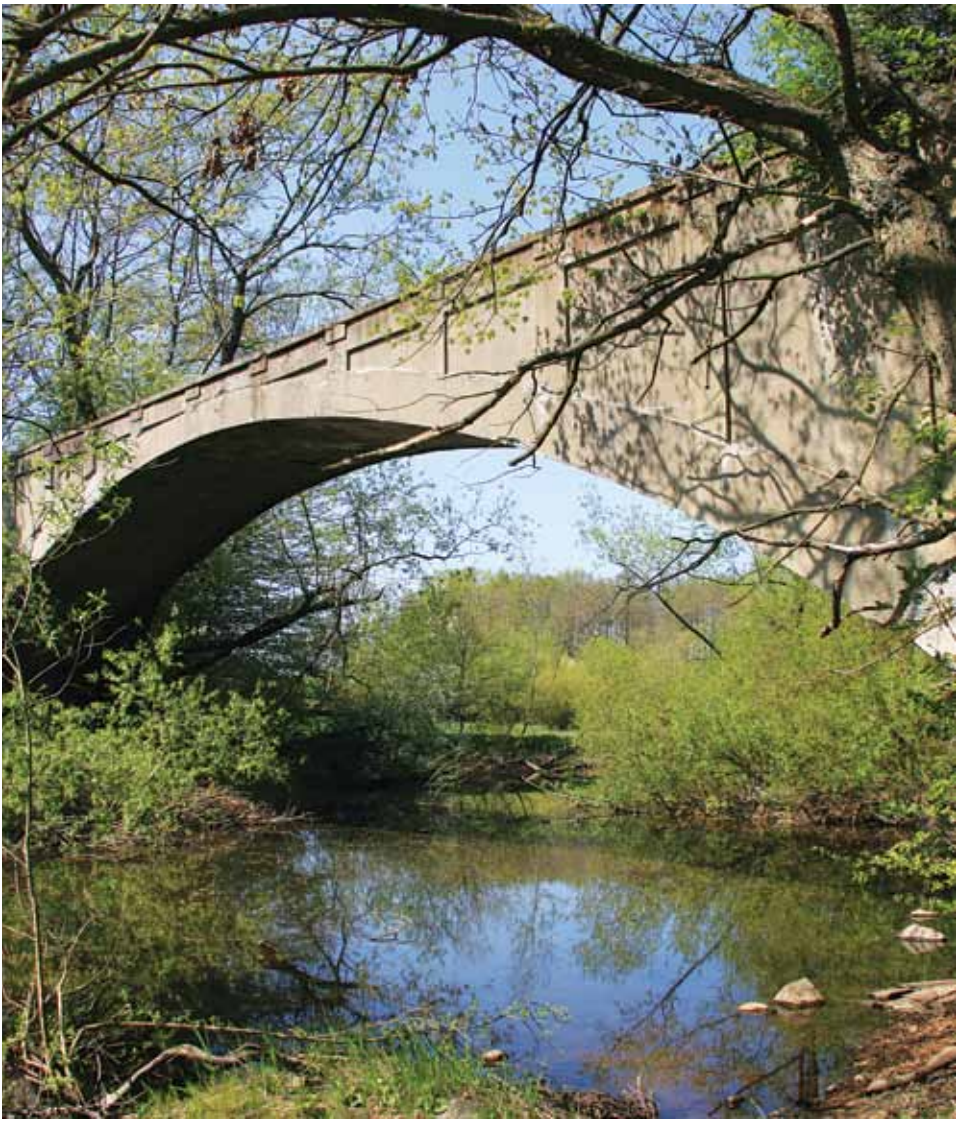


Stahlbetonbrücke über Parsęta.

2,15 KM

(17,15 km nach Gościno) Eisenbahnbrücke über Altwasser von Parsęta

– aus Stahlbeton errichtet, über einem alten Mäander von Parsęta geführt. Die Brücke wurde Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut.



Stahlbetonbrücke vom Anfang des 20. Jahrhundertd.

(15,80 km nach Gościno) Rastplatz Lubiechowo

3,50 KM

Kurz vor der Kreuzung mit der Gemeindestraße aus Karlino, steht auf der rechten Seite ein Wohnhaus, wo sich eine Station der ehemaligen Schmalspurbahn auf der Strecke Gościno – Karlino früher befand. Gegenüber dem Bahnhof, auf der linken Seite liegt ein Rastplatz für Radfahrer. Unmittelbar hinter der Kreuzung gab es bis Januar 1959 eine Schmalspurbahn Zweigstrecke nach Włościbórz (Stationen: Lubiechowo 0,00 km - Lubiechowo Dwór 0,6 km - Krężoł 2,3 km - Kłopotowo 5 km - Piotrowice 6,4 km - Włościbórz 7,9 km). Diese Zweigstrecke wurde am 9. November 1915 eröffnet und diente ausschließlich der Beförderung von Gütern. In den Jahren 1959- 1960 hat man sie stillgelegt.

An der Station Lubiechowo kreuzt der Radweg mit der Straße Karlino-Gościno und führt weiter nach Westen, Richtung Karścino. Von der Station in Lubiechowo kann man von dem Radweg für eine Weile abfahren, um über Ortschaften wie Lubiechowo (750 m), Kłopotowo (6,3 km), Piotrowice (7,8 km) nach Włościbórz (9,6 km) zu gelangen.

Nach Włościbórz erfolgt zuerst die Zufahrt auf dem Feldweg, der sich zum großen Teil an der gleichen Stelle wie ehemalige Gleisstrecke nach Kłopotowo befindet, dann auf einer asphaltierten Gemeindestraße nach Włościbórz. Der ehemalige Bahndamm ist bereits nicht mehr zu erkennen. Seine Spuren kann man nur aufgrund des Alters der Bäume, die auf dem Weg wachsen, erfassen. Von Włościbórz kann man auf den Radweg entlang des ehemaligen Schmalspurbahn Damms zurückkommen, indem man den gleichen Weg wählt oder über Wietszyno und Pobłocie Wielkie fährt. Auf diese Weise geht man 2 Schmalspurbahn Stationen um. Um die zweite Variante von Włościbórz zu realisieren, soll man einen Weg Richtung Südwesten wählen, nach 1 km kommt man zu der Kreuzung mit der Straße Dygowo-Wietszyno an. Dort biegt man nach links ab. Man fährt 1,2 km Richtung, Südosten und man erreicht die Ortschaft Wietszyno. In Wietszyno biegen Sie rechts (Richtung Süden) um und folgen dem Weg, der durch einen Wald und dann an einem Windpark (links) vorbeiführt. Nach 3 km hinter Wietszyno erreicht man eine Kreuzung mit der Straße Pobłocie Małe – Pobłocie Wielkie, wo man nach links Richtung Pobłocie Wielkie.abbiegen soll. Nach 300 m kommt man zum Radweg und an Gościno zu gelangen, biegt man nach rechts (Richtung Westen) ab.



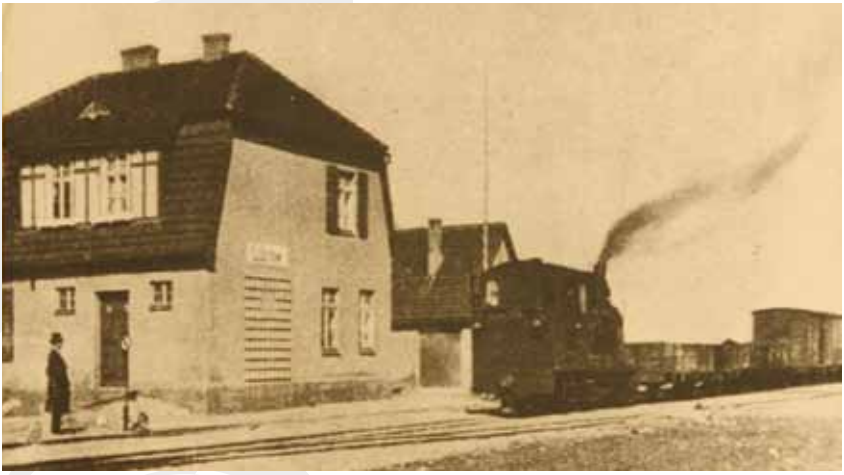


Fahrradweg in der Umgebung von Karlino.

LUBIECHOWO

LUBIECHOWO – (bis 1945 Lubchow) ein Dorf slawischen Ursprungs, ein Lehen von Familie Rahmel (u. a. Inhaber von Rymań). Im Jahre 1737 kaufte ein Regierungsberater- Herr Leoper aus Szczecin das Landgut. Seit 1812 gehörte das Eigentum dem Konsul, Herrn Schroeder aus Kołobrzeg.

Im Jahre 1836 sein Sohn Rudolf, Mitglied des Kreises, erbte das Vermögen von seinem Vater. An der Stelle des vorhandenen, bescheidenen Wohnsitzes hat er einen prächtigen Palast auf einem quadratischen Grundriss errichtet. Die letzte Besitzerin des Palastes, zusammen mit dem umliegenden Landgut war Clara Schumann aus dem Hause Hindenberg.



Station Lubiechowo auf der Bahnstrecke der Kolberger Kleinbahn.
Oben: 30er Jahre des 20. Jahrhunderts, unten: September 2011.



SEHENSWÜRDIGKEITEN:

St. Joseph Kirche – Neo-Gotik, aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, wahrscheinlich auf Grundmauern einer älteren Kirche erbaut (ein Überbleibsel ist die alte Familiengruft von Rahmel). Die Kirche beherbergt Grabschriften der ehemaligen Besitzer. Interessant sind auch: eine neo-gotische Kanzel aus dem 19. Jahrhundert, ein eklektischer Hauptaltar und ein neogotisches Taufbecken.



Neben: Der Palast (Baujahr 1835) wurde zwischen dem 19. und 20. Jahrhundert im neoklassizistischen Stil umgebaut. Er wurde auf einem quadratischen Grundriss mit achteckigen dreigeschossigen Türmen an den Ecken errichtet. Das Gebäude ist zweigeschossig, hat ein Kellergeschoss und ist mit einem zentralen eingeschossigen Dach- Belvedere ausgestattet. Am Eingang befindet sich eine hohe repräsentative Treppe. An der Fassade der Parkseite befindet sich ein Risalit, zu dem eine Terrasse mit der zum Park führenden Treppe anlehnt. Die Gesamtfläche des Palastes beträgt 800 qm. Er war lange Zeit verwüstet. Dank den Bemühungen von privaten Investoren ist er heute saniert.

Der Park aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, der eine interessante Umgebung für den Palast darstellt, wurde im englischen Stil errichtet. Seine Fläche beträgt 11 Hektar, einschließlich einem Teich (0,06 ha). Er hat eine Form eines Trapezes. Ende des 19. Jahrhunderts wurde er in einem naturalistischen Stil umgestaltet. Es ist dabei ein unregelmäßiges Netz von Wanderwegen entstanden. Es wurden einzelne prächtige Bäume ausländischer Herkunft (Douglasie, Weißtanne, Eibe, Lebensbaum, Lärche, Roteiche) eingepflanzt. Die räumliche Struktur ist heutzutage unsichtbar, die Ausstattung des Parks leider zerstört..

Im Park befinden sich großartige monumentale denkmalgeschützte Bäume z. B. eine 250 Jahre alte Winterlinde im Alter von 250 Jahren mit einem Stammumfang von 370 cm, eine Buche im Alter von 200 Jahren mit einem Stammumfang von 380 cm und ein Ulm im Alter von 250 Jahren, der Umfang des Stammes 480 cm.

Man kann in dem Dorf interessante Fachwerkhäuser bewundern, aber ihr ursprüngliches Aussehen leider weitgehend verblasst ist. Am Parsęta Fluss, ca. 2 km nördlich sind Spuren von einem umfangreichen zweiteiligen Hochland- Burgwall erhalten geblieben, der zwischen dem Ende 7. und Anfang des 8. Jahrhunderts entstanden ist. In der Nähe kann man Überreste der Wassermühle aus dem 19. Jahrhundert erkennen.



KŁOPOTOWO

KŁOPOTOWO - früher Klaptow, ein mittelalterliches Dorf, das Lehen der Familie von Rahmel, in Dokumentationen des Camminer Bischofs Hermann von Gleichen aus dem 13. Jahrhundert erwähnt. Das Dorf gehörte zu der Kirche in Wrzosowo. Im Jahre 1650 besaß Kłopotowo Herr Wedig von Bonin. Später ging das Dorf in den Besitz der Familie von Natzmer über. Ende des 19. Jahrhunderts hatte Kłopotowo einen neuen Besitzer- Herrn Karl Braun. Der letzte Hausherr des Landgutes war Hasso von Wedel, der 1911 das heutige Herrenhaus errichtet hat.

SEHENSWÜRDIGKEITEN:

Ein erhaltener Park- und Palastkomplex umfasst ein modernistisches Herrenhaus mit Elementen der späten Neo-Renaissance und einen Park aus dem 19. Jahrhundert im naturalistischen Stil. Im Park überwiegen einheimische Baumexemplare im Alter von 100-250 Jahren. Interessante Bäume sind: Bruch-, Silber, Aschweiden und Schwarz-Erlen. Im Mai 1919 war in Kłopotowo der Feldmarschall von Hindenburg zu Gast, der zur Erinnerung an seinen Aufenthalt eine Eiche im Park eingepflanzt hat.



Modernistisches Herrenhaus mit Elementen der späten Neo-Renaissance aus dem Jahr 1911.

Kłopotowo – neugotischer Schafstall aus gemauertem Backstein aus dem Jahr 1865.



St. Andreas Kirche aus dem 13. Jahrhundert, im gotischen Stil, aus verputztem Feldstein errichtet, im 15. und im 18. Jahrhundert umgebaut (teilweise erhaltene romanische Elemente).





Vor der Kirche 600 - Jahre alte Stieleiche (Naturdenkmal mit einem Umfang von 680 cm und einer Höhe von 25 m).

PIOTROWICE

PIOTROWICE (bis 1945 Peterfitz)- ein Dorf in der Gemeinde Dygowo, zum ersten Mal in 1319 erwähnt. Es gehörte zum Herrn Hibertus von Glasenapp.

Seit Jahrhunderten haben die Besitzer mehrmals gewechselt (Herr Ludwicus de Wida- der Dekan des Kolberger Kapitels, Herr Ernst Otto). Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gehörte das Landgut Piotrowice der Familie Braun, seit 1939 ging es an die Familie von Sydow über.

Im Jahr 1913 wurde in Piotrowice Schatz aus dem 6. Jahrhundert gefunden- eine mit Abdrucken verzierte goldene Halskette mit einem Gewicht von 1883 Gramm. Die Stadt Kołobrzeg hat ihn für den Betrag in Höhe von damaligen 450 Marken von einer Privatperson abgekauft. Er war im Rathaus aufbewahrt und existiert er bis zum heutigen Tag. Seit 1999 kann man ihn in dem Pommerschen Museum in Greifswald bewundern.

Im Dorf befindet sich ein altes Herrenhaus aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, von einem 1 Hektar großen Park umgeben. (Rotbuchen, teilweise mit Efeu umwickelt) und ein Fachwerkhaus aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Zwei Kilometer nördlich des Dorfes auf dem linken Ufer des Parsęta Flusses sind Anzeichen einer Siedlung aus dem Mittelalter (9. – 10. Jahrhundert) zu finden.



Farradweg in der Umgebung von Lubiechowo.

WŁOŚCIBÓRZ

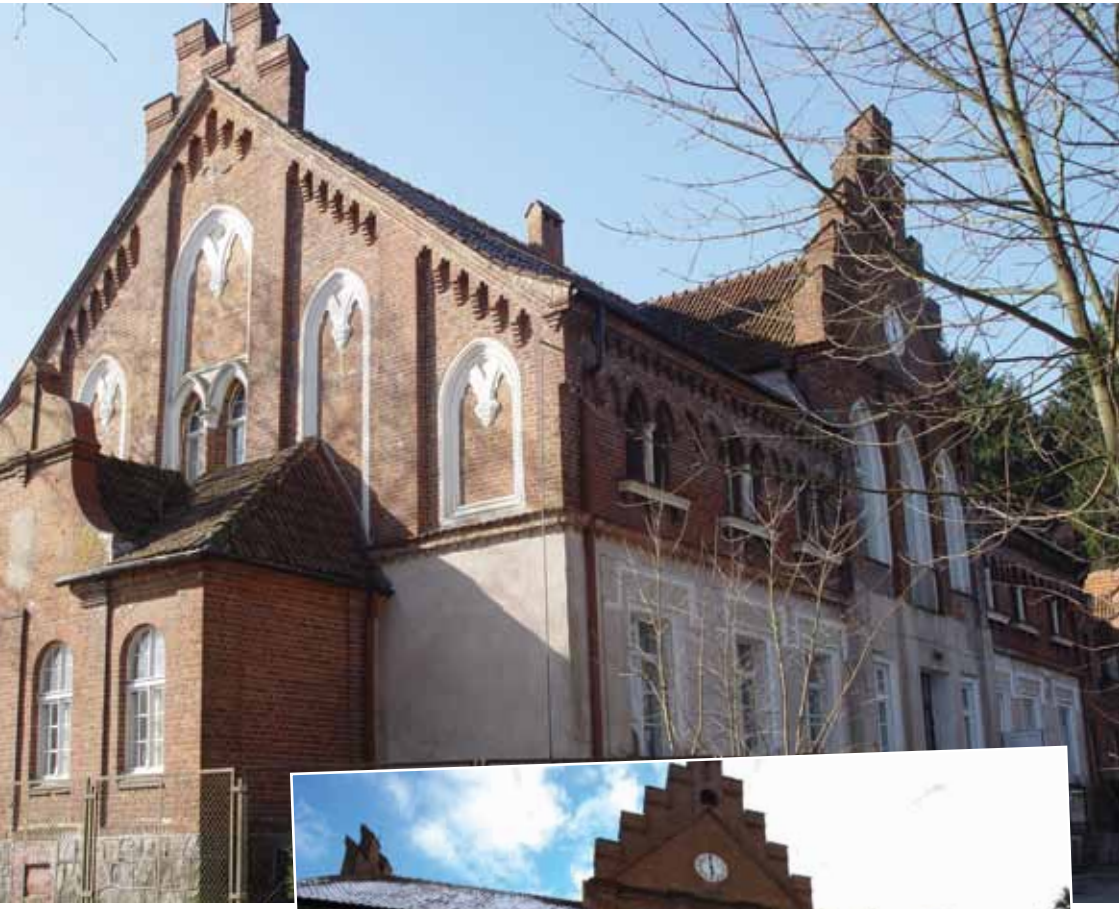
WŁOŚCIBÓRZ (bis 1945 Lustebuhr)- ein Dorf mittelalterlichen Ursprungs, zum ersten Mal in Dokumentationen von 1381 erwähnt. Das Lehendorf von Familie Rahmel bis 1738. Bis zum Jahr 1945 wechselten die Eigentümer von Włościbórz mehrmals (Familie von Broich, von Eichmann, von Moritz, von Netzmar, von Kameke, von Holden). Der letzte Besitzer war Joachim von Rumker.



SEHENSWÜRDIGKEITEN:

Eine erhaltene Palast- und Parkanlage aus dem 19. Jahrhundert im neugotischen Stil erbaut, Die Residenz hatte den Charakter eines Jagdschlosses, vorübergehend von der Familie von Kameke bewohnt, die dauerhaft in Berlin gewohnt hat. Heutzutage nach dem Bau eines wohntauglichen Bereichs funktioniert der alte Palast als Pflegeheim (früher funktionierte dort ein Haus für Kombattanten).

Vor dem Palast wächst ein japanischer Ginkgo (Ginkgo biloba) und eine über 100-jährige Douglasie. Der Schlosspark (10 ha) entstand im Zuge der Bewirtschaftung eines angrenzenden Waldstücks. Es wurden Gruppen von einheimischen und exotischen Bäumen gepflanzt (Ajan- und Sitka- Fichten, Weißtannen, Abendländischer Lebensbaum, Kastanien, Douglasien und Weymouthskiefer). Das Alter der Bäume schätzt man auf 100-150 Jahre. Im Park befinden sich teilweise überwucherte Teiche. Die räumliche Struktur ist nicht mehr zu erkennen, der ursprüngliche Charakter verkam wegen mangelnder Pflege. In der Nähe des Dorfes findet man zahlreiche Siedlungsspuren aus dem Mittelalter (7. – 9. Jahrhundert).





Neogotischer Palast in Włościbórz.

Haupteingang.

6,80 KM

(12,50 km nach Gościno) Station Karścino liegt 7 km nördlich von Karlino.

KARŚCINO

KARŚCINO - Ursprünglich ein slawisches Dorf, zum ersten Mal schriftlich im Jahr 1227 erwähnt. Lange Zeit gehörte das Dorf zum Kolberger Domkapitel. Zu den bekannten Eigentümern des Landgutes in Karścino gehörten Familien: von Manteuffel, von Goltz, von Gaudecker (die letzten Besitzer bis März 1945).

SEHENSWÜRDIGKEITEN:

Ein erhaltener Park- und Palastkomplex mit einem Palast aus dem 19. Jahrhundert (heute eine Ruine), wurde im neo-klassizistischem Stil gebaut. Der Palast ist von einem älterem Park aus dem 18. Jahrhundert umgeben. Das zeigt, dass der Palast an der Stelle des früher gebauten Objektes, das durch Feuer und Krieg zerstört worden war, gebaut wurde. Der Park entstand im Barock Stil; im 19. Jahrhundert wurde er im Landschaftsstil mit romantischen Elementen umgewandelt. In der Nähe des Palastes in getrennten Parzellen wurden Fichten, Rot-Buchen, runterhängende Eschen und exotische Exemplare eingepflanzt. Auf dem Gelände befindet sich ein großer zugewachsener Teich. Park- und Palastkomplex ist mit einer nah gelegenen „Heilige Mutter von Częstochowa" Kirche durch eine Kastanienallee verbunden.



Daneben: Palast in Karścino führer und heute.





Kirche der Gottesmutter von Częstochowa" in Karścino – Hauptaltar.



Kirche in Karścino - Glasfenster mit Wappen der Gründer.



Kirche der Gottesmutter von Częstochowa in Karścino.

Kirche der Gottesmutter von Częstochowa - von der Hälfte des 16. Jahrhunderts, wurde mehrmals im 19. Jahrhundert gründlich renoviert. Im 13. Jahrhundert war in diesem Dorf bereits die erste Kirche. Das heutige Gotteshaus ist im neo-romantischen Stil aus Feldstein erbaut. Es ist mit einer polygonalen mit Schiefer bedeckten Pyramide verziert. Der alte Holzturm auf der westlichen Seite wurde 1886 durch einen massiven Ziegelturm mit achteckigem Helm ersetzt. Von der reichhaltigen Innenausstattung war bis 1945 noch fast alles erhalten: der Altar- ein barockes hölzernes Schnitzwerk vom Ende des 17. Jahrhunderts, eine barocke Kanzel vom 18/ 19. Jahrhundert und ein Taufstein aus dem 16. Jahrhundert. Ein Epitaph ist dem Andenken der Sophie Charlotte von Manteuffel gewidmet. Glasfenster sind mit Wappen der nachfolgenden Eigentümer und Kirchenstifter verziert.
Vor der Kirche steht ein Naturdenkmal – eine Hainbuche. Um die Kirche herum wachsen Kastanien und Linden. Dort findet man auch ein Kreuz auf einem Sockel das Denkmal zu Ehren der Gefallenen im Ersten Weltkrieg. Hinter dem Denkmal befindet sich ein heute geschlossener Friedhof.
Rund um das Dorf wurde zur Zeit eine Reihe von modernen Windkraftanlagen errichtet. Zwischen den Dörfern Karścino und Mołtowo wurden in den Jahren 2007-2009 sechsundvierzig Windmühlen mit einer Leistung von 1,5 MW gebaut. Die Gesamtkapazität beträgt 69 MW. Das ist einer der größten Windparks in Polen. Die Gesamthöhe der Windmühle beträgt 138,5 m, die Höhe des Turmes beträgt 100 m, Propeller Durchmesser - 77 m. Maximale Leistung erreichen Windkraftanlagen bei Windgeschwindigkeiten von 12,5 m/s oder 45 km/h. Sie können bei Windgeschwindigkeit im Bereich von 3 bis 20 m/s im Betrieb sein.



Windpark in der Nähe von Karścino.

8,30 KM

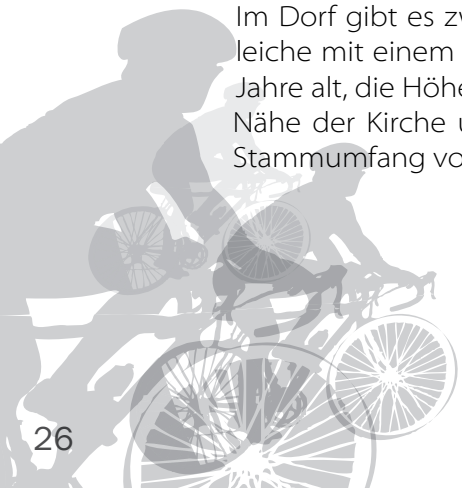
(11 km nach Gościno)
Station Lisiny (Fuchsmuhle)

KRUKOWO

Zur Zeit ein Rastplatz für Radfahrer - liegt an dem heute nicht mehr existierenden Dorf, auf der rechten Seite des Weges, an der Kreuzung des Radweges mit der Kreisstraße von Redlino nach Gościno, auf Höhe der Gemeindestraße in Richtung Krukowo.
Das Dorf Krukowo (ehem. Kruckenbeck) gehörte zum Lehen der Familie Manteuffel. Als 1764 die Familie von Gaudecker Karścino (ehem. Kerstin) erwarb, wurde Kruckenbeck mit erworben. Die beiden Dörfer waren als eine Einheit betrachtet. Zu einer Trennung im Besitz kam es Ende des 19. Jahrhunderts wegen der Erbteilung. Dort befinden sich Spuren einer Kapelle von 1593.

SEHENSWÜRDIGKEITEN:

Der alte historische Schlosspark von 1733, Ende des 19. Jahrhunderts umgestaltet. Die ältesten Bäume kommen von dem dritten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts. Der Park beginnt an der Ruine der evangelischen Kirche vom Anfang des 19. Jahrhunderts und endet an der Begräbnisstätte der ehemaligen Eigentümer. Das ehemalige Schloss hat nach zahlreichen Umbauarbeiten sein ursprüngliches Aussehen verloren. Zur Zeit wird es als ein Mehrfamilien Wohnhaus genutzt.
Im Dorf gibt es zwei naturgeschützte Bäume: eine Stieleiche mit einem Umfang von 580 cm (das Alter ca. 400 Jahre alt, die Höhe 25 m). Sie befindet sich im Park in der Nähe der Kirche und eine andere Stieleiche mit einem Stammumfang von 420 cm liegt an einer Dorfstraße.



Neben: Stieleiche im Park in Krukowo - Naturdenkmal und
Radweg in der Nähe von Pobłocie Wielkie.



9,20 KM

(10,10 km nach Gościno)
Station Pobłocie Wielkie (GroB Pobloth)

POBŁOCIE WIELKIE



POBŁOCIE WIELKIE - Ein Dorf 7,5 km westlich von Karlino, an der Strecke von Karlino nach Gościno gelegen. Der Name weist auf einen slawischen Ursprung hin und stammt von einer dort im 12- 13. Jahrhundert gebauten Siedlung. Das Dorf wurde bereits in Urkunden aus dem 16. Jahrhundert erwähnt. Es gehörte damals der Familie von Damitz. Nach 1945 ging das ganze Dorf an die Sowjetunion, dann wurde dort der staatlich örtliche Landwirtschaftsbetrieb (PGR) gegründet. In der Nähe des Radweges (alte Bahnstrecke) befindet sich ein Lagerplatz für Elemente zum Bau von Windkraftanlagen.Eine erhaltene

SEHENSWÜRDIGKEITEN:

Park- und Schlossanlage- (erste Hälfte des 19. Jahrhunderts) Das Herrenhaus wurde Anfang des 20. Jahrhunderts im neoklassizistischen Stil mit einem bewohnbaren Dachgeschoss an der Stelle des mittleren Risalits umgebaut. Eingeschossiges Gebäude, mit einem Risalit, 13-Achsen. Die Fassade stark modifiziert, dekorative Elemente schwer zu erkennen außer dreieckigen Tympanonen über Risaliten und flachen Pilaster auf dem vorderen Tympanon. Ein Satteldach mit Dachziegeln bedeckt. Innenräume stark umgebaut. Mangel an historischen Details. Im Hinterhof des Herrenhauses liegt ein historischer Park aus dem Jahr 1770. Er wurde im Landschaftsstil auf der Fläche von 2,7 Hektar gegründet. Von den Bäumen kann man dort vor allem Hainbuchen, Eichen, Douglasien und Ahorne bewundern. Der Park hat eine typische Anordnung einer symmetrischen Achse entlang der Straße, die zum Bauernhof führt. Im Dorf befindet sich ein Sportplatz, ein Spielplatz, ein Aufenthaltsraum (mit Internetzugang) und ein Laden.

Der Radweg durchquert die Straße Karlino - Gościno, er verläuft auf flachem Gelände und erreicht das Dorf Pobłocie Małe.





Farradweg in der Nähe von Pobłocie Wielkie.

12,00 KM

(7,3 km nach Gościno)
Station Pobłocie Małe (Klein Pobloth).

POBŁOCIE MAŁE

POBŁOCIE MAŁE - – die Station befand sich in der Nähe von Pobłocie Małe - des Dorfes mit einem mittelalterlichen Charakter in der Gemeinde Gościno, die zum ersten Mal in einer Urkunde im Jahre 1159 erwähnt wurde. Vom Mittelalter bis ins 17. Jahrhundert Familienlehen von Damitz. Später ging das Dorf in den Besitz der Familie von Blankenburg und dann der Familie von Briesen über.

In den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts gehörte das Herrenhaus Frau Dolores Meissner, die eine große Jagd- Liebhaberin war. Zum Jagdverein von Frau Meissner gehörte der deutsche Vorkriegsboxer und Weltmeister - Max Schmeling und seine Frau- die Schauspielerin Anny Ondra. Während einer Jagd hatte Schmeling in den Wäldern der Parsęta so ein prachtvolles Wildschwein erlegt, dass man es später auf der Landwirtschaftsusstellung „Grüne Woche" in Berlin präsentierte.Nach 1945 wurde in Pobłocie Małe ein staatlicher Landwirtschaftsbetrieb (PGR) gegründet. Von den Objekten, die vor 1945 entstanden sind, ist bis heute ein historischer Park im romantischen Stil aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhundert und ein evangelischer Friedhof aus dem frühen 20. Jahrhundert (heute leider geschlossen) erhalten.

Der Radweg verläuft südlich des Dorfes Pobłocie Małe. Um das Dorf zu erreichen, sollte man ab dem Radweg nach rechts (Richtung Norden) abbiegen und den Weg von Robuń nach Pobłocie Małe folgen.



Park in Pobłocie Małe.



In einer Entfernung von 3,5 km westlich des Dorfes Pobłocie Małe, Zufahrt auf der Straße Richtung Gościno befindet sich das Dorf Mołtowo. In schriftlichen Dokumentationen erscheint das Dorf zum ersten Mal im Jahre 1260. Ursprünglich war das Dorf der Besitz der Kirche in Gościno, dann des Doms in Kołobrzeg.
Im Jahre 1306 wurde Mołtowo vom Camminer Bischof Henryk dem Ritter Lubbo von Glasenapp als Lehen abgegeben. In den Jahren 1572-1748 gehörte das Dorf zur Familie von Blankenburg. Der Besitzer wechselte mehrmals. Der letzte Eigentümer vor der Verstaatlichung war die Familie von Braunschweig.

MOŁTOWO

SEHENSWÜRDIGKEITEN:

Ein Park- und Palastkomplex (die Hälfte des 19. Jahrhunderts). Ein neoklassizistischer gemauerter Palast auf einem rechteckigen Grundriss. Zweistöckig, mit flachen Risaliten im mittleren Bereich der Fassade mit einem Flachdach bedeckt, der mit einer Kuppel und mit Oberlichtern über dem Treppenhaus versehen ist. Der Haupteingang mit einer repräsentativen Treppe und einem Portikus mit vier dorischen Säulen geschmückt. Vor dem Palast befinden sich entlang des rechteckigen Hofes landwirtschaftliche Gebäude, darunter Getreidespeicher aus dem 19. Jahrhundert. Südlich vom Palast erstreckt sich ein 6 Hektar großer Park, der im 19. Jahrhundert gegründet wurde und vor allem mit einheimischen Bäumen bewachsen ist.



(4,2 km nach Gościno) Station Myślino (ehem. Moitzlin)

15,10 KM

MYŚLINO - ist ein Dorf in der Stadt- und Landgemeinde Gościno, über 680 Jahre alt, in einer Urkunde aus dem Jahr 1323 erwähnt, die damalige Ausstattung der Dorfkirche in Gościno beschrieb. Seit 1238 zusammen mit Gościno befand sich Myślino im Besitz des Johanniterordens. Nach der Reformation nahm es die Familie von Blankenburg zu Lehen. 1768 gehörte das Landgut dem Franciszek Wolf aus Szczecin. Von 1859 bis 1945 war Familie von Gelsdorff der Eigentümer.

SEHENSWÜRDIGKEITEN:

Zweistöckiger klassizistischer Palast, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts für die Familie von Gelsdorff gebaut. Die Familie kam aus der Mitte Deutschlands. Das ist ein Gebäude auf einem rechteckigen Grundriss gebaut, zweistöckig, ein Walmdach mit Biberschwanzdeckung, Der mittlere Teil der Fassade und die Gartenseite wurde mit einem Portikus mit stützenden Säulen betont. Von der Gartenseite wurde sie mit einem Giebel gekrönt. Der Palast ist von einem kleinen Park umgeben, wo denkmalgeschützte Bäume wachsen: drei Eichen mit einem Stammumfang von 510 cm, 480 cm und 450 cm. Weitere interessante Beispiele sind ein Apfelbaum, der zu einer Beerensorte gehört, Rotbuchen und Tannen.

Neben: Neoklassizistischer Palast aus dem 19. Jahrhundert in Mołtowo.

MYŚLINO



16,50 KM

(2,80 km nach Gościno) Station Gościno Dwór (ehem. Groß Jestin Gut)

GOŚCINO DWÓR

GOŚCINO DWÓR - Vororten von Gościno, die Bebauungen des ehemaligen Landgutes.
Bis zum heutigen Tag ist ein Herrenhaus aus dem 19. Jahrhundert geblieben, zur Zeit in einem alten Stil renoviert. Das Herrenhaus war ursprünglich von einem Park umgeben. Heute sind lediglich ein paar Bäume übrig geblieben. Vor dem Haus befinden sich weitreichende Wirtschaftsgebäude aus rotem Backstein.



Herrenhaus in Gościno – vor der Sanierung, 60er Jahre des 20. Jahrhunderts.

((1,1 km nach Gościno) Station Gościno Żalno (GroB Jestin Friedhof)

18,20 KM

GOŚCINO ŻALNO

GOŚCINO ŻALNO - In Gościno Żalno, nur etwa 500 Meter vom Radweg (von dem Radweg soll man nach Südwesten in Spółdzielcza Straße links abbiegen) befindet sich ein Herrenhaus aus dem frühen 20. Jahrhundert, auf einem rechteckigen Grundriss, mit einem halbkreisförmigen Risalit (3 Achsen) von der Fassadenseite und einem flachen 3-Achsen Risalit in der Gartenfassade. Ein zweistöckiges, gemauertes Gebäude, in letzter Zeit sorgfältig saniert. Mit einem Walmdach bedeckt. Ein Risalit von der Fassadenseite ist mit einem halbkreisförmigen Dach bedeckt und von der Gartenseite mit einem Giebel und einem Satteldach gekrönt. Alte Dachziegel wurden mit Blechdachziegeln ersetzt.



Überreste von Bahngleisen – Gościno Żalno.

19,30 KM Gościno (dawniej GroB Jestin)

GOŚCINO

GOŚCINO - liegt an der Gryficka Ebene, etwa 20 km südlich von Kołobrzeg, an der Landstraβe Nr. 162. Im östlichen Teil der Stadt fließt der Fluss Gościnka, der 2,5 km nördlich von Gościno in den Fluss Parsęta mündet.

Das mittelalterliche Dorf Gościno gehörte dem Stadtrat in Kołobrzeg und es wurde der Stadt vom Bischof Johann zugeteilt, früher war Gościno im Besitz des Herrn Nicolaus aus Jestin. Am ersten Januar 2011 erhielt Gościno Stadtrechte.

Die ehemalige Station der Kolberger Kleinbahn AG mit einer Spurweite von 1000 mm wurde als erste im Gebiet des heutigen Westpommern gebaut. Ein Kreuzungsbahnhof, von dem aus man nach Kołobrzeg (seit 1895) über Rymań (seit 27 Mai 1895), nach Skrzydłowo (seit 1 Juni 1895), nach Gryfice (seit 9 Dezember 1899) über Tąpadły nach Karlino (seit 1915), nach Resko (über Rymań), nach Sławoborze (seit 1895) oder nach 1952 über Lepino nach Białogard kommen konnte.

In Gościno (GroB Jestin) befand sich ein Bahnbetriebswerk, von dem aus Dampflokomotiven in vier Richtungen abfuhren. Sie zogen hübsche Waggons und konnten mit einer „erstaunlichen" Geschwindigkeit von 30 km / h nach Kolobrzeg (19,3 km), nach Karlino (19,3 km), nach Skrzydłowo (22,7 km) und dann nach Resko (41,7 km insgesamt) fahren. Es war auch möglich, von Skrzydłowo nach Tąpadły (38,5 km insgesamt) zu gelangen. Die Bahnhofsgebäude von Schmalspurbahn in Gościno befanden sich auf der linken Seite der Gościno-Byszewo Straße, nahe der heutigen Molkerei.



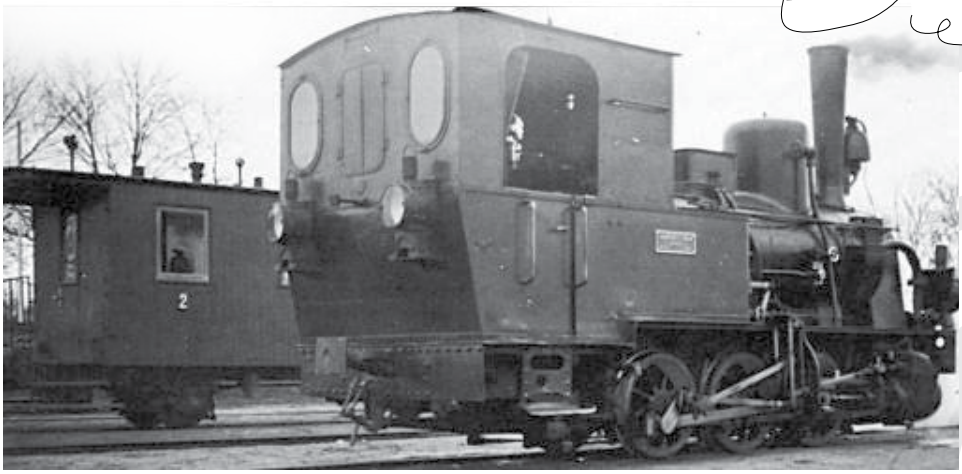
Schmalspurbahn
Station Gościno 1919.

Der erste Zug fuhr am 27. Mai 1895 auf dem Bahnhof in Gościno ein. Charakteristisch für die Bahnhofsgebäude sind Fachwerkhäuser. Sie wurden Ende des 19. Jahrhunderts errichtet. Vor dem Bahnhof gab es vier Gleise. Zum Beladen und Entladen der Güter wurde eine Rampe gebaut. Unmittelbar vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurden vom Bahnhof durchschnittlich 300 bis 400 Schweine pro Woche ausgeführt. Am Bahnhof funktionierte ein Restaurant. Das Unternehmen Kleinbahn AG in Gościno war einer der größten Arbeitgeber in der Gegend. 16 Personen waren dort eingestellt.

Die Eröffnung der Strecke von Gościno nach Pobłocie Wielkie hat am 10. November 1909 stattgefunden. Die Strecke wurde am 9. Oktober 1915 nach Karlino erweitert. Im Jahr 1961 hat man die Bahnstrecke nach Kołobrzeg und nach Karlino abgeschafft. 1962 wurde der Abschnitt Rymań - Gościno für den Passagierverkehr geschlossen, im Jahre 1996 war der Abschnitt Tąpadły Skrzydłowo an der Reihe (der Passagierverkehr wurde abgeschafft). 1989 wurden die letzten Bahnstrecken nach Tąpadły (Richtung Gryfice) und Lepino Trójkąt (Richtung Sławoborze, Białogard) stillgelegt. Im Juni. 1999 war die Bahnlinie nicht durchfahrbar, weil es zu einer Demontage der Teile der Gleise an den Bahnübergängen entlang der Landstrasse auf den Strecken: Szczecin – Gdańsk, Natolewice - Wicimice und Rzesznikowo - Rymań stattgefunden hat. Die restlichen Gleise wurden um die Wende vom 2006 zum 2007 abgeschafft.

Waggon C4 Nr. 22 oder BC4 Nr. 21 in der Wagon Fabrik in Wismar im Jahr 1914 für Kolberger Kleinbahn AG hergestellt.





Dampflokomotive KKB 21 Henschel aus dem Jahr 1902 beförderte die Strecken von Gościno. Das Foto aus dem Jahr 1939.

SEHENSWÜRDIGKEITEN:

In der historischen neugotischen katholischen St. Andreas Bobola Pfarrkirche aus dem 19. Jahrhundert kann man ein kelchförmiges Taufbecken geschnitzt aus einem einzigen Stein (Kalkstein aus Gotland) sehen. Es wird auf Wende des 12. und 13. Jahrhunderts datiert. Unter Aufsicht des Denkmalspflegers befindet sich an der Kirche auch ein historischer Friedhof aus dem 19. Jahrhundert. Die bekannteste, mit Gościno verbundene Legende erzählt von einem Katrinstein. Es ist ein Felsblock von etwa zwei Metern Länge in einer annähernd regelmäßigen Form, ursprünglich am Fluss Gościnka, südlich der Mühle gelegen. Er wurde im Jahr 2007 zu der repräsentativeren Stelle neben der Kirche versetzt. Die Legende bezüglich des Steines gibt es in drei unterschiedlichen Versionen:

LEGENDE

EIN KATRINSTEIN - VERSION 1.

Katrin von Grabs war die Tochter eines Ritters, wessen Burg auf einem Hügel am Gościnko Fluss zwischen Mołtowo und Gościno stand. Sie hatte auch einen amüsanten und unterhaltsamen Bruder. Sie selbst war stark von der Kirche beeinflusst. Nach der Gründung der Pfarrei in Gościno wollte sie etwas Besonderes für ihren Bruder tun. Er sollte der Erbe des gesamten Familieneigentums sein. Es schien, dass er das vererbte Vermögen mit ihr nicht teilen wird. Katrin tat dann etwas Schreckliches - heimtückisch vergiftete sie ihren Bruder. Diese Tat kam schnell ans Licht, die Täterin wurde angeklagt und zum Tode verurteilt. Ihre Eltern kamen ihr zur Hilfe. Sie haben den Papst um Gnade gebeten. Es wurde festgestellt, dass der Grund des Mordes an dem Bruder dem Wohl der Kirche gedient hat. Die Todesstrafe wurde auf schwere Buße geändert- Katrin war verpflichtet, eine Pilgerfahrt zu Fuß zum Grab von Christus ins Heilige Land vorzunehmen. Jeden Tag zu einer bestimmten Zeit musste sie auf den Knien mit dem an ihrem Arm hängenden Rad kriechen. Nach der Erfüllung der Buße kehrte Katrin nach Jahren nach Hause zurück und widmete sich der Wohltätigkeit. Im Laufe der Zeit begann man sie als eine "Heilige" zu nennen. Dieser große Stein soll heute an ihre Ruhestätte erinnern.



LEGENDE

VERSION 2.

Hier ist Katrin eine unbekannte Dame oder Herzogin, die ihr eigenes Kind tötete. Diese Tat kam ans Licht und sie wurde vor Gericht gestellt. Einige mildernde Umstände wurden gefunden. Heute würden wir sagen: „Unterlassung der Aufsichtspflicht". Katrin wurde nicht zum Tode verurteilt, sondern musste als Strafe ein Schanderad zum Henkersplatz bringen. Letzterer befand sich an einem großen Stein. Eine zusätzliche Strafe war auch die Finanzierung einer Wandmalerei in der Kirche, die an dieses Ereignis erinnern sollte. Von dieser Legende kann man die Schlussfolgerung ziehen, dass der Katrinstein ein Stein war, der zu Hinrichtungen diente.

VERSION 3.

In dieser Version ist die Prinzessin Katrin eine unglückliche Ehefrau und verliebt sich in seinen eigenen Schwager. Als ihr Ehemann davon erfuhr, ließ er untreue Katrin durch das Brechen auf dem Rad bestrafen. Der Liebhaber soll den Ort der Hinrichtung mit dem Steinobelisk verewigt haben.

Man soll hier auch einen anderen Stein sehr ähnlich in Größe erwähnen. Er liegt ironischerweise gegenüber dem Hügel, auf dem angeblich die Burg des Ritters von Grabs stand. Dieser Stein liegt deutlich sichtbar auf der rechten Seite der Straße Gościno - Mołtowo. Mit ihm ist keine Legende verbunden, aber er wird oft mit dem „richtigen Katrinstein" verwechselt. Auf einem ganz steilen Hügel oberhalb Gościnka Fluss befanden sich, den Berichten zufolge, die Überreste von einigen sehr alten Gebäuden. Ist vielleicht diese Legende ein Echo der realen Ereignisse? Nach einer anderen Hypothese stand dort das Johanniter-Kloster. Johanniter waren ehemalige Besitzer von Gościno. Der in der Nähe liegende Ort Lubkowice hieß vor dem Krieg Johannisberg, davon kommt der Name des Berges- „Sankt Jan". Könnte die erste Kirche solchen Namen tragen? Der Ort ist sehr malerisch- der Fluss Gościnka bildet bazaubernde Mäander. An den steilen Hängen befinden sich ein paar unterirdische Wasserquellen. Wenn man entlang des Flusses wandert, hat man ein Gefühl, dass man irgendwo in den Bergen ist und bei jedem unvorsichtigen Schritt auf dem schlammigen Weg das Abrutschen aus ein paar Metern Höhe drohen kann.

Moderne dekorative Eingangstür zu der St. Andreas Bobola Kirche.

In Gościno sind viele Vorkriegs-Häuser erhalten geblieben, darunter das imposante Gebäude nördlich der Ausfahrt nach Karlino. Kurz nach dem Krieg wurde dort ein Lazarett gegründet, dann funktionierte das Haus für viele Jahre als Staatliches Kleinkinderheim und heute als Pflegeheim für Senioren.



Beispiel eines Fachwerkhauses in Gościno aus dem 19. Jahrhundert.

Neben: Pławęcino, ein Dorf in der Landgemeinde Gościno - heute befindet sich dort ein Rastplatz für Radfahrer mit Sitzplätzen unterm Dach ausgestattet.

2 STRECKENABSCHNITT GOŚCINO-SKRZYDŁOWO (POPIEL SEE)

Die Schmalspurbahn Strecke Gościno - Skrzydłowo zusammen mit der Strecke Kołobrzeg – Gościno (22,7 km) wurde 1895 gebaut. Durch Skrzydłowo war sie mit der Regenwalder Kleinbahn AG und durch Tąpadły mit der Greifenberger Kleinbahn AG verbunden. Die Strecke ist sehr malerisch, sie verläuft im großen Teil durch wenig besuchte Waldflächen. Auf dem Weg passieren wir zwei Eisenbahnbrücken. Erste Brücke bei Drozdowo wurde aus Backstein, zweite Brücke in Rzesznikowo aus Stahl gebaut (während des Baus des Radweges erneuert).

(22,70 km nach Skrzydłowo) Station Gościno **0,00 KM**

- ehemaliger Bahnhof an der Kreuzung der Torowa und Kolejowa Straße gelegen. Er befindet sich in unmittelbarer Nähe der ehemaligen Molkerei (heute Arla Foods genannt). Dort kann man Überreste der alten Eisenbahnausrüstung finden. Die Beschreibung der Stadt Gościno ist auf der Seite 36 zu finden.

(18,50 km nach Skrzydłowo)
Station Pławęcino (bis 1945 Planenthin) **4,20 KM**



PŁAWĘCINO

PŁAWĘCINO - die erste Erwähnung von Pławęcino stammt aus dem Jahre 1323. Das Dorf war ursprünglich ein Allodial- Rittergut, das sich nacheinander im Besitz verschiedener Adelsfamilien befand. Anfang des 18. Jahrhunderts war das Dorf ein Lehen der Familie von Blankenburg.Später, für eine kurze Zeit war Teil der Familie von Bonin, dann von Kameke. Sobald die Bürger das Recht auf eigenes Land erworben haben, gehörte Eigentum Pławęcino zu den wechselnden Mittelklasse-Familien.

SEHENSWÜRDIGKEITEN:

Westlich von den landwirtschaftlichen Gebäuden befindet sich ein Herrenhaus, zu Beginn des 20. Jahrhunderts erbaut. Infolge der der Renovierungsarbeiten hat sich das ursprüngliche Aussehen des Gebäudes wesentlich verändert (im Denkmalverzeichnis immer noch eingetragen). Das Gebäude wurde auf dem Plan von zwei Rechtecken, die sich im rechten Winkel miteinander schneiden gebaut. Es wurde aus Ziegelstein einstöckig gemauert, verputzt und mit einem Satteldach bedeckt. Die Änderung der Funktion des Gebäudes als Mehrfamilien- Wohnhaus führte auch zur Veränderung der ursprünglichen Innenraum- Aufteilung. Das Objekt ist eher uninteressant. Im Süden des Schlosses befindet sich eine 1,5 Hektar große Parkanlage, zu dem eine Allee aus Hainbuchen führt (im Denkmalverzeichnis eingetragen). In der Umgebung von Pławęcino kann man einen frühmittelalterlichen Tiefland-Burgwall bewundern. Er liegt auf einer leichten Anhöhe am nordöstlichen Ufer des Pławęcińskie Sees, etwa 1 km nördlich vom Dorfrand entfernt.



(14,9 km nach Skrzydłowo) Station Trzynik

7,80 KM

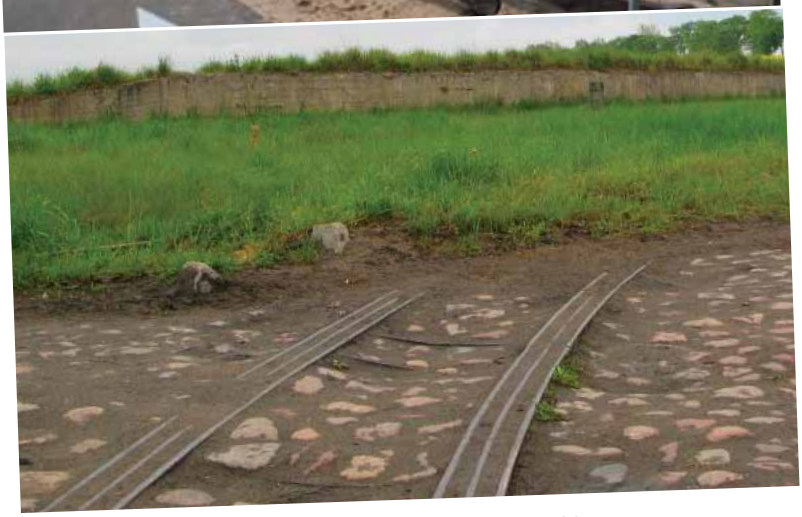
Heute ein eingezäunter Rastplatz für Touristen, mit überdachten Sitzplätzen ausgestattet.

Der Radweg führt nach Trzynik aus dem Nordosten und macht am Trzynik einen Bogen von der Westseite. Um das Dorf Trzynik zu erreichen, soll man an der Kreuzung der Radweges mit der Straße Trzynik- Pławęcino nach links (Richtung Süden) abbiegen.

TRZYNIK

Von der Schmalspurbahn Station ist heute nur eine Wand der Bahnhofsrampe übrig geblieben. Sie dient heute als Stützmauer auf dem Rastplatz für Touristen.





Spuren von Schmalspurbahn Strecke in Trzynik - 1999.

TRZYNIK - Trzynik ist ein alter Gutshof des Landgutes Drozdowo, der zur Familie von Manteuffel gehörte. Im Jahre 1572 wurde das Landgut Drozdowo unabhängig. 1685 teilte man das Eigentum Trzynik und Drozdowo unter zwei Familien: von Briesen und von Joashof ein. Fast 300 Jahre später, im Jahre 1928 erfolgte eine Zusammenschließung des Eigentums und das gesamte Dorf ging in die Hände der Familie von Gerlach aus Parsowo über.



Trzynik – Herrenhaus.

Das im Dorf vorhandene alte Herrenhaus besteht aus zwei Gebäuden aus unverputzten Ziegeln. Es wurde vermutlich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts errichtet. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde der zentrale Teil des Gebäudes umgebaut. Das Haus wurde um einen Dachboden erhöht und ein Anbau auf der Gartenseite errichtet. Die Fassade des Gutshofes ist mit einem umrahmenden Fries aus Ziegeln unter der Dachtraufe verziert. In der Nähe des Herrenhauses befindet sich ein gut erhaltenes Fachwerkhaus- der ehemalige Hof-Pferdestall.



Ehemaliger Pferdestall als Fachwerkkonstruktion.

DENKMALGESCHÜTZTE BÄUME

Um die Bebauungen herum erstreckt sich ein im naturalistischen Stil gegründeter Park (heute ein Dorfpark) mit einer Fläche von 2 Hektar. Im Park kann man einen denkmalgeschützten Baum bewundern - einen Silberahorn mit einem Stammumfang von 340 cm. Denkmalgeschützte Bäume wachsen auch auf dem Weg nach Drozdowo. Zu denen gehören: eine Gemeine Esche mit einem Stammumfang von 401 cm und einer Höhe von 30 m, eine Rotbuche mit einem Stammumfang von 430 cm und einer Höhe von 30 m, eine Rotbuche mit einem Stammumfang von 430 cm und einer Höhe von 30 m, zwei Stieleichen und zwei kleinblättrige Linden. In der Nähe des Herrenhauses befindet sich eine gut erhaltene ehemalige Gutshofbrennerei aus dem 19. Jahrhundert. Es ist ein aus Stein und Ziegeln gebautes Wirtschaftsgebäude.





Eine Grabtafel aus Gusseisen aus dem Jahr 1912.



St. Kasimir Kirche aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Trzynik

Am Rande des Parks befindet sich eine historische St. Kasimir Kirche aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts (früher eine Palastkapelle). Die Backsteinkirche ist im neogotischen Stil, auf einem achteckigen Grundriss errichtet, mit einem achteckigen Turm und einer Laterne versehen; um die Kapelle herum befinden sich Grabsteine (der älteste aus dem 19. Jahrhundert), die Überreste des alten Friedhofs.
Vor der Einfahrt zum Dorf Drozdowo verläuft der Radweg entlang einer Ziegelbrücke über den Fluss Dębosznica (linker Nebenfluss von Parsęta).



Ehemalige Eisenbahnbrücke aus Ziegelstein (Fluss Dębosznica) der Kolberger Kleinbahn AG in der Nähe von Drozdowo Dorf, Ende des 19. Jahrhunderts.

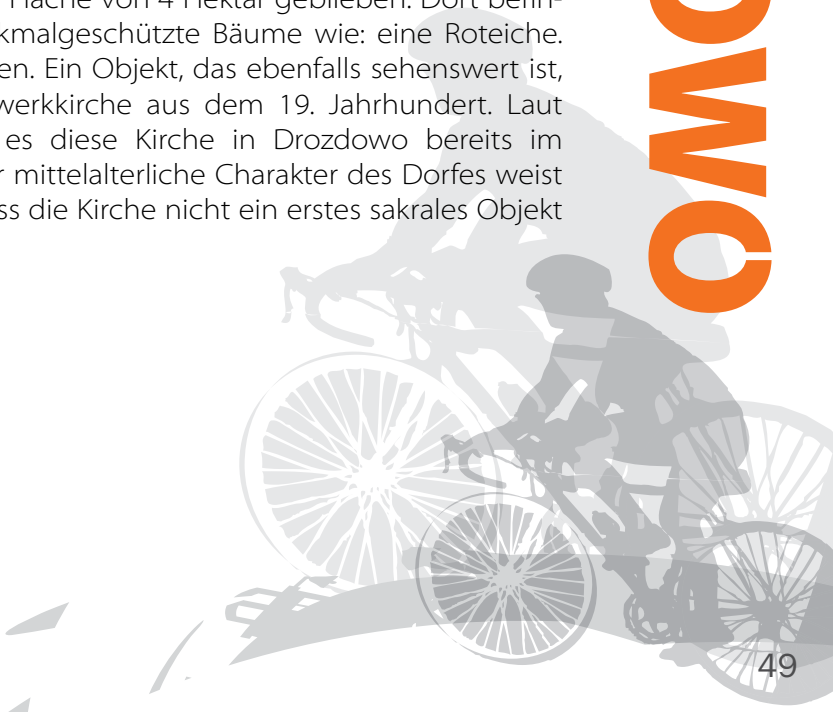
(11,1 km nach Skrzydłowo) Station Drozdowo (ehem. Drezdov)

11,60 KM

DROZDOWO

Die Eisenbahn wurde im Dorf 1895 gebaut. Im Jahr 1938 fuhr die Bahn 5 Mal am Tag Hin- und Zurück. Die Fahrt nach Gościno dauerte 23 - 32 Minuten und nach Kołobrzeg 77 - 82 Minuten. Eine Schmalspurbahn war damals eine innovative Lösung. Dies zeigt die Tatsache, dass im Jahr 1900 der Weg nach Gorawino gebaut wurde und der Strom im Dorf erst im Jahr 1913 installiert wurde.

DROZDOWO - ist ein Dorf mittelalterlichen Ursprungs (kommt von dem Namen des Vogels- Drossel). Das Dorf wurde bereits im Jahr 1180 zum ersten Mal erwähnt. Es gehörte ursprünglich zum Kloster in Białoboki bei Trzebiatów. Von dem 14. Jahrhundert bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts war es das Eigentum der Familie von Manteuffel. Im Jahre 1928 ging Drozdowo in Besitz der Familie von Gerlach über. Das ehemalige Schloss im Dorf existiert nicht mehr. Es gibt nur einen historischen Schlosspark mit einer Fläche von 4 Hektar geblieben. Dort befinden sich denkmalgeschützte Bäume wie: eine Roteiche. zwei Stieleichen. Ein Objekt, das ebenfalls sehenswert ist, ist eine Fachwerkkirche aus dem 19. Jahrhundert. Laut Quellen gab es diese Kirche in Drozdowo bereits im Jahr 1494. Der mittelalterliche Charakter des Dorfes weist darauf hin, dass die Kirche nicht ein erstes sakrales Objekt im Dorf war.



4 km westlich von Drozdowo, jedoch außerhalb des Radweges liegt das Dorf **GORAWINO**, das reich an Sehenswürdigkeiten ist. Um Gorawino zu erreichen, soll man in Drozdowo den Radweg verlassen und auf der Straße Richtung Westen das Dorf Drozdowo durchfahren, dann 3,3 km Richtung Westen und Nordwesten fahren.

Zu den Sehenswürdigkeiten gehört eine Gottesmutter Königin von Polen Pfarrkirche aus dem Jahr 1623, eine einschiffige Fachwerkkirche. Der Ost-Giebel verfügt über eine dekorative Anordnung der Balken. Von der westlichen Seite hat die Kirche einen zweistöckigen Turm mit einer pyramidenförmigen Kuppel und einer Turmspitze. Im Inneren der Kirche befindet sich ein Kanzelaltar aus dem Jahr 1691. Im Dorf gibt es zahlreiche Wohn- und Wirtschaftsgebäude im Fachwerk-Konstruktion gebaut.



Gutshof in Gorawino.



Neben: Die 80er Jahre des 20. Jahrhunderts, die Umgebung von Rymań.

Im südlichen Teil des Dorfes liegt ein Park- und Palastkomplex aus der Wendezeit des 19. und 20. Jahrhunderts mit stark umgebautem Herrenhaus. Der Park mit einer Fläche von 0,8 Hektar beheimatet einheimische Baumarten. In seiner Nähe befindet sich eine ovale Hochland- Burgwallanlage aus dem 7. – 9. Jahrhundert. Der Burgwallgraben ist mit Steinen gefüllt.



14,00 KM

(8,7 km nach Skrzydłowo)
Station Lędowa (ehem. Waldhof)

– eine Ortschaft in der Gemeinde Rymań, in der Nähe von der Anhöhe Kobyla Góra (siehe Bild unten). Die Station wurde im Jahre 1945 abgeschafft.





Radweg bei Rymań.



(6,0 km nach Skrzydłowo) Station Rymań **16,70 KM**

- an der Stelle des ehemaligen Bahnhofs Kolberger Kleinbahn AG in Rymań befindet sich jetzt ein Rastplatz für Radfahrer.



Ein Rastplatz für Radfahrer in Rymań. Das Bahnfhofsgelände der ehemaligen Kolberger Kleinbahn AG.

RYMAŃ - Die erste urkundliche Erwähnung des Ortes Rymań fand im Jahre 1269 statt. Zu Beginn des 14. Jahrhunderts wurde das Dorf ein Lehen der Familie von Manteuffel und blieb in ihrem Besitz bis zur Hälfte des 18. Jahrhunderts. Im Jahre 1743 waren L. J. Seld, 1748 von Wriechenow und 1851 A. Andrae Eigentümer. Seit dem 19. Jahrhundert gehörte Rymań dem Rittergut an, das teilweise aufgeteilt wurde. Zur Wende des 19./20. Jahrhunderts wurde das Dorf Eigentum der Familie Hoffmann, ab 1914 war der Ort im Besitz der Familie Dewitz.

Die Entwicklung des Dorfes fand im 19. Jahrhundert statt und war von seiner günstigen Lage auf der Strecke Szczecin-Gdańsk und der wachsenden Bedeutung des Straßenverkehrs beeinflusst. In Rymań befinden sich einige ältere Gebäude von hohem architektonischen Wert.

Im nördlichen Teil des Dorfes ist die Struktur der Bebauung gemischt: eine kleine post- PGR Siedlung, der historische Palast (heute ein Hotel) mit einem Park, eine Kirche, Einfamilien-Wohnhäuser entlang der Straße und der ehemalige Bahnhof. Im südwestlichen Teil, an der Bundesstraße Nr. 6 befinden sich alte Bauernhöfe und Einfamilienhäuser. Es gibt noch ein Motel und Restaurant. Im südlichen Teil liegt ein Friedhof.

SEHENSWÜRDIGKEITEN:

Im südwestlichen Teil des Dorfes befindet sich ein Park- und Palastkomplex aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Die Anlage besteht aus einem Palast, einem Hof mit umliegenden Wirtschaftsgebäuden, einem Baumbestand mit Wald- und Parkcharakter. Sowohl der Palast als auch der Park wurden ins Denkmalverzeichnis eingetragen.

Der Palast wurde auf einem rechteckigen Grundriss errichtet. Es ist ein einstöckiges Gebäude, das Nebengebäude zweistöckig, beim Risalit- dreistöckig. Es ist mit einem Mansardendach bedeckt. Risalit und Nebengebäude haben ein separates Satteldach. Risalit ist mit einem dreieckigen Giebel vollendet. Über dem Eingang befindet sich eine Tafel mit einem Wappen, auf der man den Zeitpunkt der Gebäudeerrichtung – 1751 sehen kann. Das Familienwappen ist in Form eines zu den Sternen kletternden Löwen und gehört zu der Familie von Wriechen, das zweite Familienwappen zu der Familie von Denitz (drei Kelche). Heute funktioniert als Hotel. Es gibt dort ein Spa und einen schönen Park. Zu den erhaltenen Wirtschaftsgebäuden gehören vor allem ein Wasserturm aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und ein Wirtschaftsgebäude aus Stein und Ziegeln gebaut.

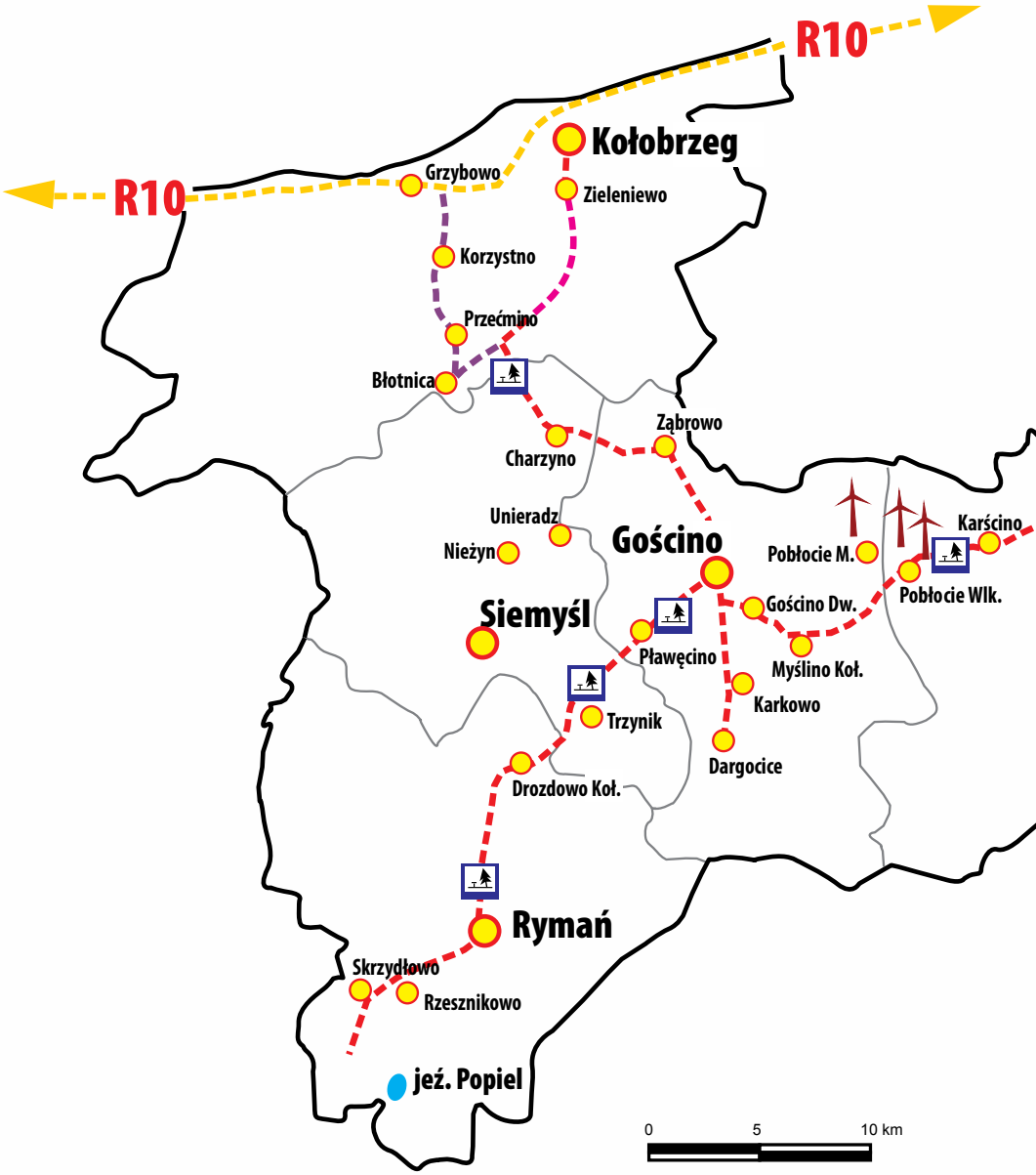


DENKMALGESCHÜTZTE BÄUME

- **Eine Stieleiche** (Stammumfang 300 cm, Alter 150 Jahre)
  - nicht weit vom Motel „Polonez";
- **Eine Rot-Buche** (Stammumfang 300 cm)
  - an der Szkolna und Koszalińska Straßenkreuzung;
- **Eine Stieleiche** (Stammumfang 430 cm, Alter 150 Jahre)
  - Grundstück im nordöstlich des Palastes
- **Eine Stieleiche** (Stammumfang 380 cm, Alter 150 Jahre);
- **Eine Rot-Buche** (Stammumfang 280 cm, Alter150 Jahre)
  - wächst am Palast.

Der Park in Rymań.




R10
R10
Kołobrzeg
Grzybowo
Zieleniewo
Korzystno
Przećmino
Błotnica
Ząbrowo
Charzyno
Unieradz
Nieżyn
Gościno
Pobłocie M.
Karścino
Pobłocie Wlk.
Siemyśl
Gościno Dw.
Pławęcino
Myślino Koł.
Karkowo
Trzynik
Dargocice
Drozdowo Koł.
Rymań
Skrzydłowo
Rzesznikowo
jeź. Popiel
0
5
10 km

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 łaczący ścieżkę rowerową
Po nasypie kolejki wąskotorowej z trasą R10



Bahnhof in Rymań,
Die 50er Jahre des 20. Jh



Rymań - die Brücke über Mołstowa im Czartkowo.



Herrenhaus in Rzesznikowo, 50er Jahre des 20. Jahrhunderts.

20,30 KM

RZESZNIKOWO

(2,3 km nach Skrzydłowo) Station Rzesznikowo (ehem. Reselkow)

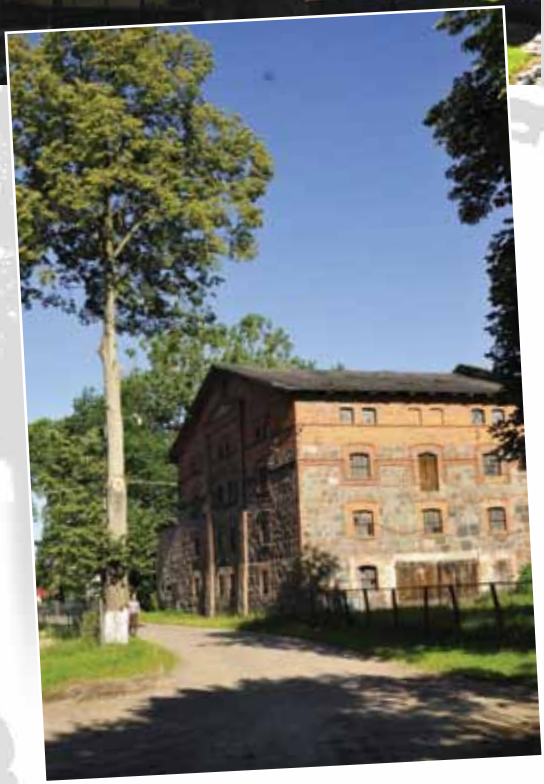
RZESZNIKOWO - ein Dorf in der Gemeinde Rymań an der Straße Nr. 6 (Szczecin - Gdańsk), am Fluss Rzecznica gelegen. Im Westen des Dorfes fließt der Mołstowa Fluss. Wir überqueren eine rekonstruierte Brücke. Vor und hinter der Brücke führt der Radweg auf dem hohen Bahndamm.

Im 13. Jahrhundert war der größte Teil des Dorfes ein Lehen der Familie von Osten, der restliche Teil gehörte zu der Familie von Manteuffel. Familie von Osten war ein Miteigentümer des Dorfes seit für über 500 Jahren. Dann wurde das Dorf im Besitz der Familie von Hagen aus Stargard. In folgenden Jahren wechselte das Eigentum vielmals den Besitzer bis letztendlich in den Jahren 1905 – 1945 in die Hände der Familie von Rostock gelang.

Im östlichen Teil des Dorfes kann man ein neoklassizistisches Herrenhaus aus der Mitte des 19. Jahrhunderts bewundern, wahrscheinlich von der Familie von Borck gebaut. Aus der gleichen Zeit stammt der umliegende Park mit einer Fläche von 4 Hektar. Im Dorf gibt es auch eine eklektische Kirche aus dem Jahr 1842. Daneben steht ein hölzerner Glockenturm.



Kirche in Rzesznikowo.



Wirtschaftsgebäude aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Nahe dem Rzesznikowo Dorf befindet sich am Fluss Mołstowa die Wassermühle Jaglino. Um an die Wassermühle zu gelangen, muss man zur Straße Szczecin - Gdańsk (gepflasterter Abschnitt) fahren, dann nach 200 Metern Fahrt Richtung Gryfice (Straße Nr. 105) nach rechts abbiegen (Verkehrszeichen Richtung - Jaglino) und nach 300 Metern Fahrt auf der unbefestigten Straße noch einmal in einen Feldweg abbiegen (erster auf der rechten Seite hinter der Ausfahrt von der Asphaltstraße). Man erreicht die alte Wassermühle am Fluss Mołstowa, die derzeit zur Stromerzeugung dient. Am Fluss befindet sich ein Fischpass.

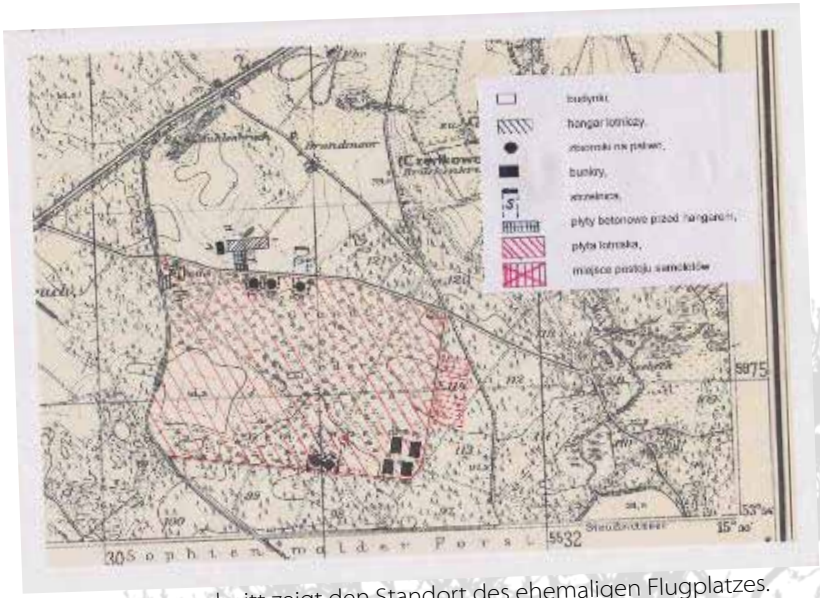


Ehemalige Wassermühle am Mostowa Fluss, heute ein Wasserwerk, Anfang des 20. Jahrhunderts.

(1,0 km nach Skrzydłowo) Station Czartkowo (ehem. Brückenkrug)

21,70 KM

CZARTKOWO



Ein Kartenausschnitt zeigt den Standort des ehemaligen Flugplatzes.



Südwestlich von Czartkowo Spuren des ehemaligen Luftwaffe- Flugplatzes am Ende des asphaltierten Radweges.

SKRZYDŁOWO

22,70 KM **Station Skrzydłowo (ehem. Mühlenbruch)**

- war eine Endstation für die Schmalspurbahnlinie von Resko und eine Zwischenstation auf der Bahnstrecke Tąpadły – Gościno.



Hinten eine Bahnstation in Skrzydłowo. Sichtbare Gleisabzweigung in Richtung Resko und Gryfice. Das Jahr 1956.

Wir kommen zum Ende des asphaltierten Radweges entlang des Schmalspur--Bahndamms (ehemalige Eisenbahnkreuzung mit einem Kopfsteinpflasterweg, der zum Popiel See führt). Um den Popiel See zu erreichen, muss man nach links in einen Kopfsteinpflasterweg fahren, der in Richtung Südosten verläuft und dann ca. 2,8 km fahren. Der Popiel See befindet sich auf der rechten Seite.

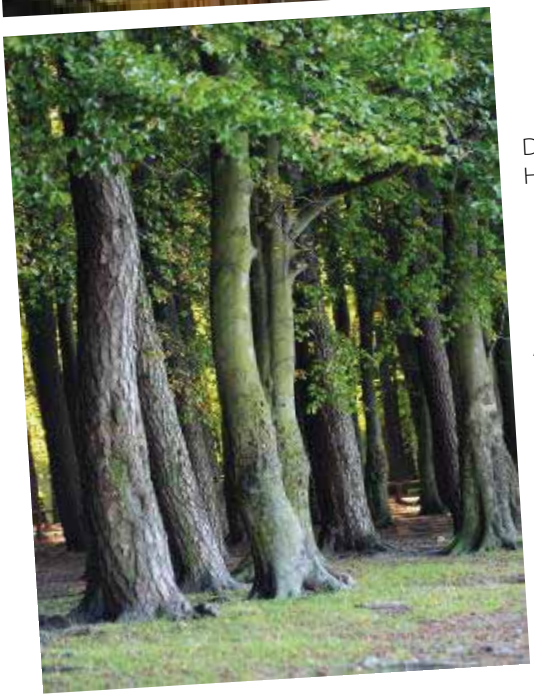
EIN NATURDENKMAL

Auf der Strecke zum Popiel See (Studnica, Zofianka) befindet Sich ein Naturdenkmal- eine 600 Jahre alte Stieleiche „Boguslaw“ (nach dem Herzog von Pommern Boguslaw den X benannt), Stammumfang- 680 cm, Kronendurchmesser - 24 Meter.



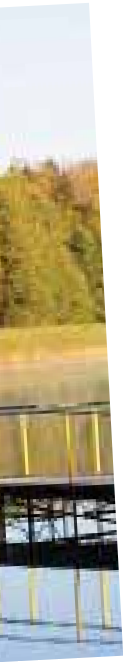
POPIEL SEE





Die Badestelle am Popiel See, Herbst 2011.

Am Ufer des Popiel Sees, Herbst 2011.



BRASSE
HECHT
SCHLEIE
AAL
BARSCH
PLÖTZE
KARPFEN
BRASSE
HECHT
SCHLEIE
AAL
BARSCH
PLÖTZE
KARPFEN
BRASSE
HECHT
SCHLEIE
AAL
BARSCH
PLÖTZE
KARPFEN
BRASSE
HECHT
SCHLEIE

POPIEL SEE - liegt in den Wäldern in der Nähe des Dorfes Rzesznikowo in der Landgemeinde Rymań. Er gehört zu dem Trinkwasser- Einzugsgebiet mit zahlreichen Quellen, einem Quell-, einem Moor- und einem Altwassergebiet vom Mołstowa Fluss. Der 33 Hektar große Popiel See hat eine durchschnittliche Tiefe von nur 3,5 m. In der Nähe des Sees befindet sich ein Torfmoor, in dem man eine bestimmte Gattung der Wald-Kiefer, eine Rauschbeere, eine Gewöhnliche Moosbeere und einen Rundblättrigen Sonnentau finden kann. Jedes Jahr können wir in den Gewässern des Sees Haubentaucher, Höckerschwan, Stockente und Schellente treffen. Auch Amphibien begegnet man hier: dem Teichmolch, dem Moorfrosch und dem Europäischen Laubfrosch. Unter den Singvögeln sind Kohlmeisen, Amseln, Zaunkönige, Rotkehlchen, Wacholderdrosseln und natürlich auch Eichelhäher vertreten. Über der Wasseroberfläche kann man oft den kleinen türkis-blauen Eisvogel beobachten.

Im See leben 7 Fischarten (Brasse, Hecht, Schleie, Aal, Barsch, Plötze, Karpfen). Sauberes Wasser des Popiel Sees ist ein Gebiet eines der größten unseren Muscheln - der Großen Teichmuschel. Dort kann man auch Arten von glänzenden Pfennigen, sowie Häubchenmuscheln treffen. Während der Vogelzüge kommen dort Kormorane und wenn man Glück hat- Alpenstrandläufer.

In unmittelbarer Nähe des Sees befinden sich kleine einzelne Quellen. Die größte Quelle umfasst eine Fläche von 5,5 m2 und hat eine Tiefe von 3,0 m. Der Popiel See ist eine große Attraktion für Angler. Seine waldreiche Umgebung ist reich an Pilzen. Im Herbst kann man dort viele Pilzsammler treffen. Im Sommer ist der See mit seinem kleinen Sandstrand und einem Campingplatz ein idealer Ort für Camping und eine Sommererholung.

3 STRECKENABSCHNITT GOŚCINO – STRASSE 102 (RICHTUNG KOŁOBRZEG)

0,00 KM **(12,00 km zu der Straße Nr. 102) eine Anschlussstelle Gościno (GroB Jestin)**

der Knotenpunkt Kolejowa- und Torowa Straße – der Radweg kreuzt die Straße Gościno - Kędrzyno, dann verläuft er entlang des Schmalspur Bahndamms bis zur Kreuzung mit der Straße Nr. 162. Dann läuft er parallel zur Straße in Richtung Kołobrzeg. Eine detaillierte Beschreibung der Ortschaft Gościno finden Sie auf der Seite 36.
- eine Ortschaft auf der Strecke Gościno - Kołobrzeg, mit ca. 50 Ein-

2,00 KM **(10,00 km zu der Straße Nr. 102) ein Bedarfshalt- Jarogniew (bis 1948 Bieczyniec, ehem. Karlshof bei Kolberg)**

wohnern, ein ehemaliger Bauernhof. Der Radweg verläuft weiter nordwestlich in Richtung Kolobrzeg und zum Dorf Ząbrowo.
- ehemalige Schmalspurbahn Station auf der rechten Seite der Stra-

3,60 KM **(8,40 km zu der Straße Nr. 102) Station Ząbrowo (bis 1945 Semmerow)**

ße vor der Einfahrt zum Dorf gelegen. Das Dorf Ząbrowo liegt in der Landgemeinde Gościno, es hat ca. 200 Einwohner. In der Nähe von Ząbrowo lohnt es sich, das Dorf Pustary zu besuchen. Es liegt 2,9 km östlich, auf dem rechten Ufer von Parsęta. Im Dorf befindet sich ein neoklassizistisches Herrenhaus aus dem 19. Jahrhundert, von einem gepflegten Park umgeben (Buchen, Lärchen, Weißtannen) mit einer Fläche von 2 Hektar. Es gibt dort eine über hundert Jahre alte Kastanienallee. Auf dem Weg von Pustary nach Bogucice befindet sich eine ovale Burgwallsiedlung aus dem 12. – 14. Jahrhundert. Zurück nach Ząbrowo. Mit Vorsicht überqueren wir die Straße Nr. 162 (Kolobrzeg - Świdwin) und fahren auf der anderen Straßenseite weiter.

CHARZYNO

(7,20 kmzu der Straße Nr. 102)
- Kreuzung mit einem Feldweg

4,80 KM

Wenn man den Radweg verlässt und nach links fährt, kann man nach 1,1 km Fahrt das Dorf Ołużna erreichen. Ołużna ist für Ruinen der evangelischen Steinkirche und für Fachwerkhäuser aus dem 19. Jahrhundert bekannt. Wir kehren zu dem Wanderweg und fahren Richtung Westen zum Dorf Charzyno zurück.

(4,70 km zu der Straße Nr. 102)
Station Charzyno (ehem. Garrin)

7,30 KM

Das Dorf ist mittelalterlichen Ursprungs und wurde erstmals in einer Urkunde von 1219 erwähnt. Die Entwicklung des Dorfes begann im 19. Jahrhundert. In diesem Zeitraum wurde eine neugotische Sankt Franziskus Kirche gebaut. Ein wertvolles Inventar ist ein Altar in Form eines Polyptychon (mit zu schließenden Flügeln). Er kommt von der Kirche, die hier früher gebaut war.

In Charzyno befindet sich eines der wenigen Tierheime in Europa, das Hunde, Katzen und Pferde vor dem sicheren Tod rettet.



Der Radweg weicht dem Dorf Charzyno von der nördlichen Seite aus; um Charzyno zu erreichen, soll man zum Dorf auf der Kreuzung des Radweges mit einer Gemeindestraβe (Charzyno – Straβe Nr. 162) links abbiegen (Richtung Süden).



Charzyno, St. Franziskus Kirche.

In Charzyno kann man von dem Radweg abfahren, um nahe gelegene Dörfer **NIEŻYN** und **UNIERADZ** zu erreichen. Sie liegen südlich von Charzyno und sind dafür bekannt, dass es dort einige der ältesten Kirchen im Mittleren Vorpommern gibt. Sie befinden sich 3,5 km westlich von Charzyno Niemierze (Zufahrt - Gemeindestraβe von Charzyno). Man muss das Dorf verlassen und man erreicht nach 4,5 km Fahrt auf einer asphaltierten Straβe (Richtung Siemyśl) das Dorf Nieżyn. Es liegt 3.5 km nördlich von Siemyśl.

N I E Ż Y N

Nieżyn ist ein Dorf mittelalterlichen Ursprungs. Das kann man unter anderem an der St. Jan Kirche erkennen. Sie war romanisch und wurde aus Stein im Jahre 1269 gebaut. 1656 und Ende des 19. Jahrhunderts wurde sie umgebaut. Vor der Kirche befindet sich eine Grabtafel eines Familienmitglieds von Manteuffel aus dem Jahr 1656.

Für Jahrhunderte gehörte Nieżyn der Aristokratie und war am längsten im Besitz der Familie von Wacholtz. In Nieżyn, 100 m westlich von der Straβenkreuzung, in Richtung Byszewo, steht von Bäumen umgeben ein Gedenkstein, der an ein Hochwasser erinnert, das in diesem Gebiet herrschte. 3 km östlich von Nieżyn (gepflasterte Zufahrt) befindet sich eine historische Kirche in der Ortschaft Unieradz. Spät romanische Kirche stammt aus dem 13. Jahrhundert und ist aus Stein gebaut. An der westlichen Seite der Kirche erhebt sich ein Holzturm (15-16. Jahrhundert). Das Gelände der Kirche ist mit einer Steinmauer umgeben. In letzter Zeit wurde das Kirchengebäude sorgfältig renoviert.



Kirche in Nieżyno.

Kirche in Unieradz.



Waldabschnitt des Radweges zwischen Charzyno und der Straße Nr. 102 Kołobrzeg – Trzebiatów.

NIEMIERZE

Im Dorf **Niemierze** befindet sich die Pfarrkirche des Heiligsten Herzens Jesu aus dem 14. Jahrhundert, die mehrmals umgebaut wurde. Dieses Gebäude wurde auf einem rechteckigen Grundriss mit einem nicht abgetrennten Chor von 3 Seiten errichtet und mit Strebepfeilern versehen. Auf der Westseite erhebt sich ein zweigeschossiger Turm mit einer achteckigen Dachlaterne, mit Kugel und Kreuz geschmückt. Im Turm befindet sich eine gotische Glocke. Fenster- und Türöffnungen sind spitzbogig profiliert. Das Satteldach ist mit Dachziegeln bedeckt. Es lohnt sich, die alte historische Ausstattung im Inneren der Kirche zu bewundern- einen Hauptaltar aus dem 18. Jahrhundert und eine ebenfalls barocke Kanzel aus dem Jahr 1777 mit Darstellungen der 4 Evangelisten.



Kirche in Niemierze.

Wir kehren zu dem Radweg zu der Haltestelle in Charzyno zurück. Die Strecke führt weiter nach Norden in Richtung des sichtbaren Waldkomplexes.

10,90 KM **(1,10 km zu der Straβe Nr. 102)**
Station Błotnica- Przećmino,
heute ein Rastplatz für Radfahrer

Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg hieβ die Station Przetmino, seit 1948 ist der Name Błotnica- Przećmino im allgemeinen Gebrauch.

12,00 KM **Straβe Nr. 102**

An der Kreuzung der ehemaligen Kolberger Kleinbahn AG mit der Straβe Nr. 102 (Kołobrzeg - Trzebiatów) endet unser Weg am Damm der Schmalspurbahnstrecke entlang. Es war unmöglich, den Radweg weiter am ehemaligen Schmalspur-Bahndamm auf der Strecke Błotnica- Przećmino – Kołobrzeg zu errichten, weil er infolge der Bauarbeiten bereits zu stark verändert war. Um an die Ostsee zu gelangen, kann man eine von zwei Strecken wählen:





1 **Eine Fahrradroute nach Grzybowo, die über Przećmino und Korzystno führt** - an der Kreuzung nach links (Südwest) in die Straße Nr. 102 abbiegen, die in Richtung Trzebiatów verläuft (der Verlauf dieser Route wird ausführlich im nächsten Abschnitt beschrieben).

2 **Straße Nr. 102 führt über Zieleniewo nach Kołobrzeg** – an der Kreuzung mit der Straße Nr. 102 soll man nach Kołobrzeg nach rechts abbiegen (Richtung Nordost) und dann nach 1,7 km Fahrt erreicht man die Kreuzung mit der Straße Nr. 102 und Nr. 162 (Straße nach Świdwin), wo man nach links (Richtung Norden) in die Straße Nr. 102 Richtung Kołobrzeg abbiegen soll. Man fährt die Straße Nr. 102 weiter nördlich entlang bis man das Dorf Zieleniewo erreicht. In Zieleniewo beginnt ein Radweg, der weiter nach Kołobrzeg führt.

Die Länge
der Strecke von der Kreuzung des Radweges mit der Straße 102 bis zum Kardinal I. Jeż Kreisverkehr beträgt **6,7 km.**

4 STRECKENABSCHNITT
STRASSE NR. 102 - GRZYBOWO

Wir beenden unsere Reise in die Vergangenheit, als früher noch kleine bezaubernde Dampfloks fuhren, die in schwindelerregender Geschwindigkeit von 30 km/h rollten und kommen zu der ehemaligen Station Błotnica-Przećmino zurück, wo wir erneut unser Fahrrad besteigen.

0,00 KM

(9,20 km nach Grzybowo) Einfahrt in die Straße Nr. 102 (Trzebiatów – Kołobrzeg)

An der Kreuzung der ehemaligen Schmalspurbahn mit der Straße Nr. 102 soll man nach links (Richtung Südwest)) in die Straße Nr. 102, die nach Trzebiatów führt, abbiegen und 1,8 km entlang fahren.

1,80 KM

(7,40 km nach Grzybowo) Ausfahrt von der Straße Nr. 102 in einen Feldweg, der nach Przećmino führt.

Von der Straße Nr. 102 soll man ca. 0,5 km vor dem Dorf Błotnica nach rechts abbiegen.

2,90 KM

(6,30 km nach Grzybowo) Przećmino - ehem. Pretemyn (1220), Pretemin (1281)

PRZEĆMINO - das Dorf slawischen Ursprungs; der Name des Dorfes kommt von dem slawischen Wort „Pritoma", was bedeutet auf Polnisch „przytomny – obecny". Im Dorf ist eine charakteristische Bebauung erhalten geblieben. Es gibt einen offenen Innenhof, zwei Wirtschaftsgebäude. die gegenüber der Straße mit ihren Dächern zueinander stehen und ein Haus in der Hinterseite.

Wir verlassen das Dorf Przećmino und fahren auf einem Feldweg Richtung Norden zum Dorf Korzystno.

(3,20 km nach Grzybowo) **6,00 KM**

KORZYSTNO

KORZYSTNO – das Dorf slawischen Ursprungs, zum ersten Mal in einer Urkunde 1276 als Choristino und Chozistino erwähnt. Erhaltene Denkmäler sind: eine neo-gotische Kirche aus dem Jahre 1866 mit einem alten Kirchenfriedhof, eine Fachwerk-Scheune aus dem Jahr 1821, eine Hütte vom Anfang des 19. Jahrhunderts, eine Scheune (Hälfte des 19.Jhs), ein evangelischer Friedhof aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Auf dem Friedhof befinden sich denkmalgeschützte Bäume: eine Winter-Linde, ein Spitzahorn, eine Pech-Kiefer, eine Hänge-Birke und eine Europäische Lärche.
Der Weg führt weiter nach Norden. Wir überqueren die Gleise der Eisenbahnstrecke Kołobrzeg - Trzebiatów. Auf der linken Seite befindet sich ein erhaltenes Backsteingebäude des Bahnhofs Korzystno (80er Jahre des 19. Jahrhunderts).



Dorf Korzystno, ein Bauernhaus vom Ende des 19. Jahrhunderts.

GRZYBOWO

GRZYBOWO - ist ein Feriendorf in der Gemeinde Kołobrzeg, 6 km westlich von Kołobrzeg entfernt. Moderne Bebauung, zahlreiche Gasthöfe, Erholungszentren (über 30), Hunderte von Ferienwohnungen und Appartements, Campingplätze und gastronomische Lokale.

IN GRZYBOWO IST DER RADWEG GUT AUSGESCHILDERT.



An der Leśna Straße befindet sich eine Hütte- ein Rastplatz für Radfahrer. Von Leśna Straße fahren wir zu der Kołobrzeska Straße; von dort biegen wir in Zielona Straße ab und weiter in Nadmorska Straße zu der Plażowa Straße.

Nach einem Blick auf eine offene Meeresfläche wird unsere Mühe der langen Fahrt auf der immerhin schönen Fahrradroute Gościno-Kołobrzeg belohnt.

Strand Grzybowo **9,20 KM**

am Strandeingang wurde ein Rastplatz für Radfahrer (Hütte) errichtet. Dort befindet sich das Ende der Fahrradroute. Wir fuhren entlang des ehemaligen Schmalspur- Bahndamms der Kolberger Kleinbahn AG aus verschiedenen Richtungen in Mittelpommern (Karlino, Rymań, Dargocice), auf den bequem asphaltierten Radwegen in schöner Landschaft und zwischen Denkmälern zur bezaubernden Ostseeküste. Sowohl nach Osten, als auch nach Westen verläuft eine



INTERNATIONALE FAHRRADROUTE
ENTLANG DER OSTSEEKÜSTE R-10

Der Radweg beginnt in Kaliningrad und führt durch: Riga Tallinn • Petersburg • Helsinki • Stockholm • Gotland • Ystad • Bornholm • Kopenhagen • Rostock • Świnoujście • Kołobrzeg • Gdańsk • zu der Grenze nach Russland.

KORZYSTNO

KOLBERG



Kolberg - Passagierhafen und Leuchtturm.



Radweg R-10





KOLBERG - nur 289 km von Berlin entfernt befindet sich eine außergewöhnliche Stadt, die seit Jahrhunderten als Kurort ersten Ranges bekannt ist, der zugleich als der modernste in Polen gilt. Kołobrzeg/Kolberg hat die meisten Sonnentage an der polnischen Ostseeküste und einen 11 km breiten Sandstrand. Entzücken rufen die städtischen Parkanlagen hervor – sie begründen den Ehrentitel einer grünen Stadt, die zu jeder Jahreszeit ein ideales Ziel für einen Erholungs- oder Kururlaub ist. Neben den vielen Kureinrichtungen, welche die 200 jährige Tradition eindrucksvoll unterstreichen, weist Kołobrzeg/Kolberg aber auch die polenweit höchste Dichte an SPA und Wellness-Objekten auf. Moderne, stilvoll und gemütlich gestaltete Schwimmbäder und Saunazonen sind in den Hotels und Kureinrichtungen Standard. Höchste Qualität und alle nur wünschenswerten Annehmlichkeiten garantiert das qualifizierte Personal, das meist auch deutschsprachig ist. Geheilt werden hier u.a. Kreislaufbeschwerden, Leiden des Bewegungsapparats, Krankheiten der Ausscheidungsorgane und des Stoffwechsels. Der größte Vorteil Kolbergs sind sicher die Schätze, welche die Natur hier bietet: Solquellen und Heilmoore. Die gesunden Eigenschaften von Salz, Heilschlamm und Mineralwasser festigen den Ruf eines herausragenden Seebads, als weiterer, unsichtbarer Schatz gilt das spezifische Meeresklima, das reich an von tosenden Wellen befreitem Jod ist. Obwohl die Sommermonate naturgemäß die wärmsten sind, haben die anderen Jahreszeiten hier ihren ganz eigenen Zauber. Im Wintergewand erinnert die Ostsee an eine Prinzessinnenlandschaft mit gefrorenem Meer bis zum Horizont und einer unsichtbarer Küstenlinie – ein unvergesslicher Anblick. So wie sich Traditionen und Moderne in Kołobrzeg/Kolberg die Hand reichen, so kann man auch einen entspannten Aufenthalt mit Rad- Segel- oder Kitesurfingtouren anreichern. Weitere Möglichkeiten wie Angelausflüge, Fahrten im Kajak oder Motorboot bietet der die Stadt durchfließende Fluss Parsęta. Nur 100 km trennen den Kurort von der dänischen Insel Bornholm. Beinahe das ganze Jahr über gibt es Fährverbindungen zwischen Kołobrzeg/Kolberg und Bornholm, deren Fahrplan auch genügend Zeit für eine Erkundung der Insel lassen.

SEHENSWÜRDIGKEITEN:

PIER - der romantischste Ort in Westpommern, seine charakteristische Form des Buchstabens „T" ist das Markenzeichen von Kolberg.

PASSAGIERHAFEN - Schiffsfahrten bei Sonnenuntergang, ein Ausflug mit einem Katamaran auf die dänische Insel Bornholm ist ein Angebot, das jeder Tourist in Anspruch nehmen sollte - die Erholungsfahrten bleiben lange in Erinnerung.

PARK UND UFERPROMENADE - der Uferbereich in Kolberg gehört zu den schönsten Teilen der Stadt. Hier befinden sich Stefan-Żeromski-Park und Jedności-Narodowej-Park. Sie stellen eine natürliche Barriere zwischen dem urbanisierten Teil der Stadt und den Sandstränden dar. Der Stefan-Żeromski-Park wurde hat eine Form eines großen, frei gestalteten Gartens mit Flanierwegen, einer Sportroute und einer entlang verlaufenden Promenade‚Rodziewiczówny'.

TUNNEL AUS HAINBUCHEN - naturdenkmal, eines der wertvollsten klassischen Werke der Gartenarchitektur in Polen. Man nennt dieses Objekt die „Allee der Liebe".





Kolberg - Rathaus

RADWEG KOŁOBRZEG – DŹWIRZYNO - landschaftlich sehr reizvolle Fahrradoute, die ein Teil des internationalen Radweges R10 bildet. Der Abschnitt beträgt fast 6 Kilometer und wurde komplett umgebaut und modernisiert. Die Ausflüge auf diesem Radweg gehören aufgrund der Landschaft zum wahren Vergnügen. Die Route beginnt im Jedności-Narodowej-Park, im westlichen Teil der Stadt und endet in Dźwirzyno - einem charmanten Küstenort.

RADWEG KOŁOBRZEG – USTRONIE MORSKIE - dieser sehr interessante Abschnitt des Radweges R10 verläuft durch Ökopark Ost (Ekopark Wschodni) - einem einzigartigen Sumpfgebiet und Lebensraum vieler Vogelarten. Der Radweg beginnt im östlichen Teil der Stadt, gleich hinter dem letzten Hotel - Arka Medical Spa und endet in Ustronie Morskie, einem charmanten Küstenort. Die Länge dieses Abschnitts beträgt etwa 11 Kilometer. Neben unvergesslicher Küstenlandschaft entlang des Radweges kann man auch das Gelände des ehemaligen Flughafens Bagicz bewundern.

DIE SOLEQUELLE - schon im 8-9.Jahrhundert gab es hier eine Siedlung, deren Enstehung mit Salzgewinnung zusammenhing: Salz wurde durch Abdampfung von Salzwasser gewonnen. Heute ist eine touristische Attraktion. Sie ist auch bei den Kolbergern sehr beliebt, besonders in der Zeit, wenn die Gurken eingelegt werden.



Einfahrt in den Hafen



Municipal Sport und Freizeit

5 STRECKENABSCHNITT
GOŚCINO – DARGOCICE

Die Strecke Gościno – Dargocice beträgt 6,5 km und verläuft entlang des ehemaligen Schmalspur-Bahndamms. Auf dem Weg von Gościno nach Karkowo führt sie entlang der Straße Kołobrzeg - Świdwin (Nr. 162). Der Radweg dort ist sehr sicher, denn die Abschnitte auf dem Bahndamm sind zusätzlich mit Leitplanken versehen. Die Kreuzungen mit den Straßen sind mit gemauerten Blöcken geschützt, die die Einfahrt der Autos auf den Radweg verhindern.

Die Bahnlinie Gościno - Sławoborze wurde am 22. September 1895 eröffnet. Nach dem Krieg wurde sie am 14. Mai 1947 erneut ins Leben gerufen. Die Strecke Gościno - Sławoborze war mit unterschiedlichem Erfolg betrieben. Starke Konkurrenz der Automobilbranche verursachte, dass Beförderung der Passagiere bereits in den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts drastisch gesunken ist. Der Transport von Waren erfolgte bis 1995, jedoch direkt durch Station Lepino- Trójkąt zum Bahnhof in Białogard ohne Station in Sławoborze. Auf der Strecke Lepino- Trójkąt - Sławoborze wurden die Kurse 1992 vollständig abgeschafft und im Jahre 1996 wurde die Linie offiziell geschlossen. Das gesamte Kleinbahnnetz funktionierte im Juni 1999 nicht mehr, als man Gleise an den Bahnübergängen entlang der Landstraße Nr. 6 (Szczecin-Gdańsk) in Ramlewo demontiert hat.

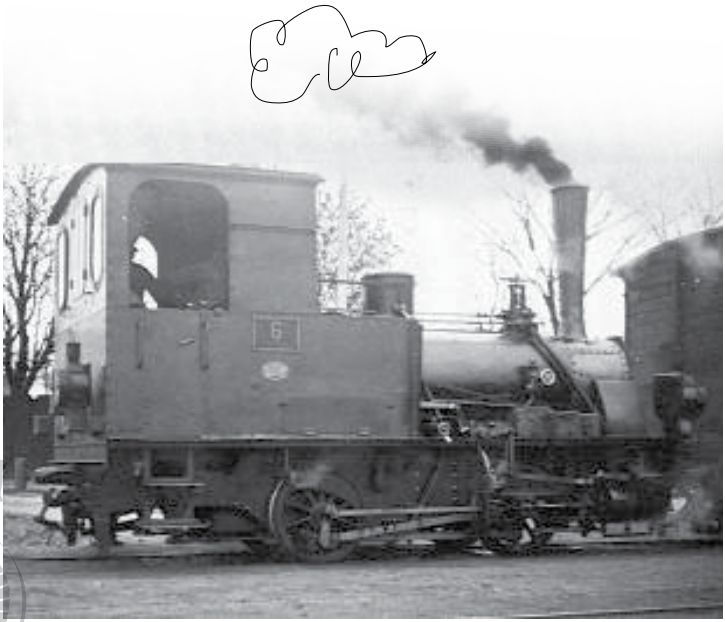


(6,5 km nach Dargocice) Schmalspurbahn Station Gościno

0,00 KM

- die ersten 500 m verläuft der Radweg auf der gleichen Route wie der Radweg nach Rymań und Karlino. Vor der Station Gościno Żalno (jetzt Vororten von Gościno) teilt sich der Weg in zwei Richtungen auf. Einer geht in Richtung Südwesten und führt über Pławęcino nach Rymań. Zweiter Weg führt nach Dargocice und Karlino (Richtung Süden).
Eine detaillierte Beschreibung des Dorfes Gościno finden Sie auf der Seite 36.

Dampflokomotive Vulcan Typ Bn2t im Jahre 1894 in Szczecin hergestellt (Seriennummer 1382) Markierung KKB 6i (6i- Kolberger Kleinbahn AG) bis 1940. Nach 1940 trug sie folgende Markierung: PLB104 N2206. Nach der Übernahme durch Polnische Bahngesellschaft PKP im Jahr 1945 trug sie folgende Bezeichnung: PKPT2-3034, das bedeutete Lokomotive „Tendrzak" mit zwei Achsen. Dieses Foto wurde Am 27. April 1939 am Bahnhof in Gościno (GroB Jestin) gemacht.



1,10 KM

(5,4 km nach Dargocice) Station Gościno Żalno (ehem. GroB Jestin Friedhof)

Auf der Strecke, bis zu dem Weg in Richtung Sławoborze verlaufen Fahrradwege nach Karlino und nach Dargocice parallel. Wenn man die Straße nach Sławoborze erreicht, läuft der Radweg nach Dargocice südlich auf der rechten Seite zum Dorf Karkowo (entlang des Bahndamms in Richtung Sławoborze). Jedoch überschreitet der Radweg nach Karlino den Weg nach Sławoborze und führt südöstlich zu der Station Gościno Dwór.



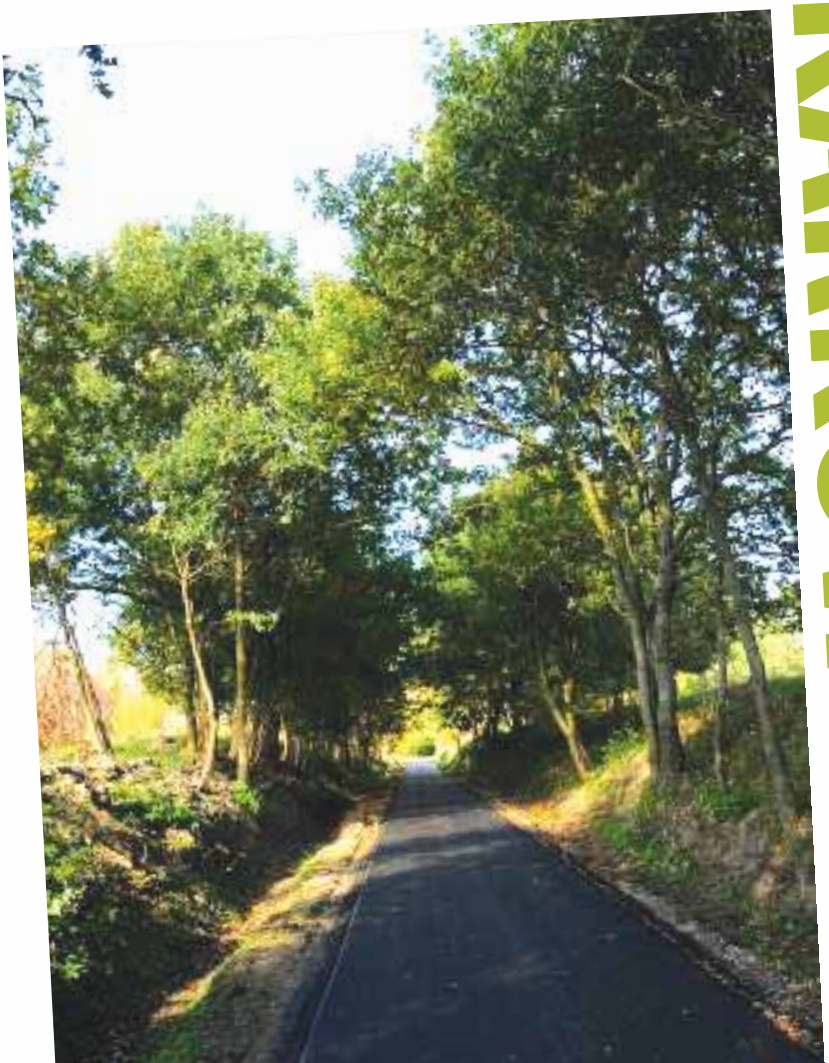
Das Foto des gesamten Zugpersonals irgendwo auf der Strecke.

Neben: Radweg entlang des Schmalspurbahn Damms- die Umgebung von Karkowo.

(2,1 km nach Dargocice) Station Karkowo (ehem. Karkow)

4,40 KM

KARKOWO - ist ein altes Kirchendorf, das zum Kolberger Domkapitel gehörte. Die ältesten Aufzeichnungen bezüglich des Dorfes stammen aus dem Jahr 1276. Zu Beginn des 15. Jahrhunderts war es im Besitz der Familie von Karkow, dann ein Lehen der Familie von Blankenburg. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts übernahm es die bürgerliche Familie Brustlein aus Berlin. Der letzte Besitzer vor 1945 war Herr Franz Henke, der den heute gut erhaltenen Palast errichten ließ.



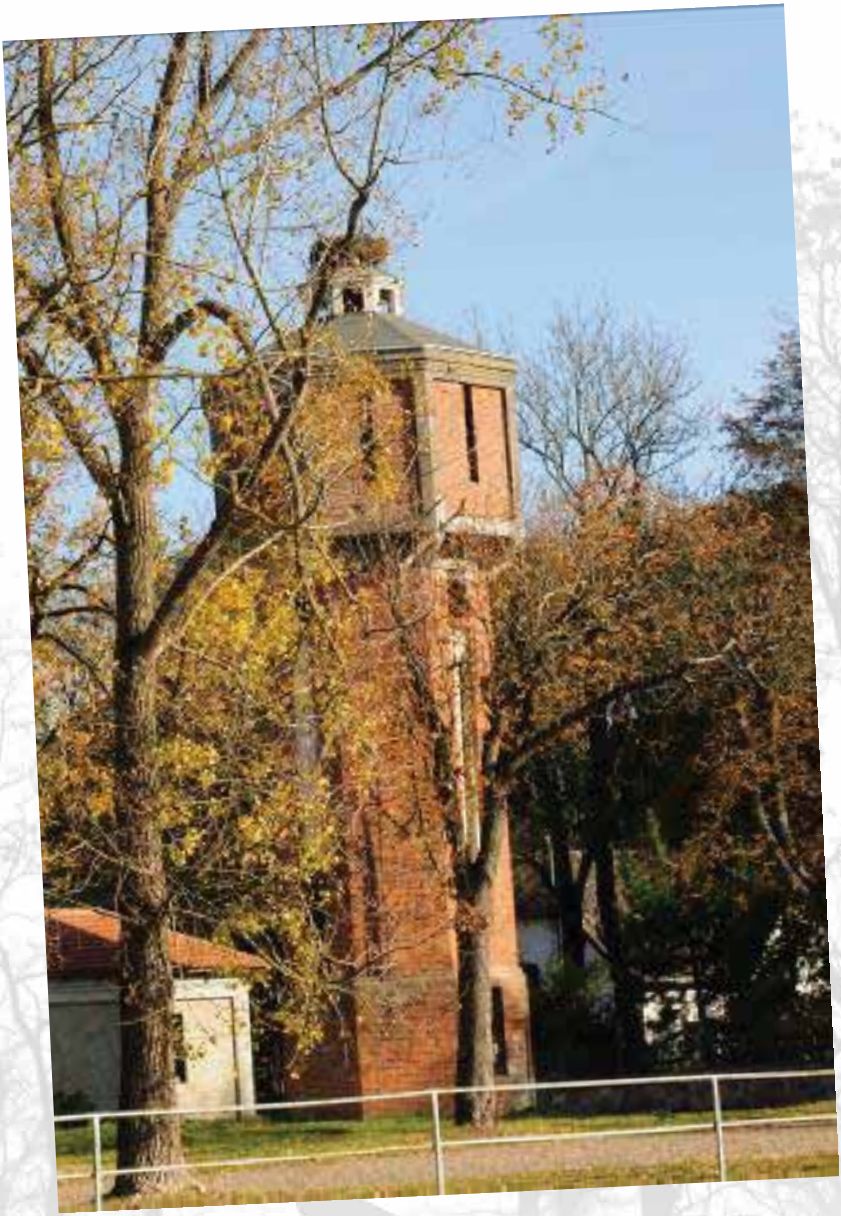
KARKOWO



Palast in Karkowo.

Ein gepflegter Palast aus dem Jahr 1901. Aus Ziegelsteinen gemauert, verputzt, auf dem Plan des Buchstaben H gebaut, Er verbindet den barocken Stil mit einem Jagdschloss. An dem Gebäude befinden sich sowohl vorne als auch von der Gartenseite je zwei Vorsprünge. Es gibt einen sichtbaren Eckturm und ein Türmchen. Der Haupteingang führt durch eine Veranda. Das gesamte Gebäude ist unterkellert und auf einem Steinsockel gebaut. Ein Mansardgiebeldach befindet sich beim sechsteiligen Turm. Der Palast ist heute Privateigentum. Er liegt in einem historischen Park mit einer Fläche von 1,6 Hektar.

KARKOWO KARKOWO KARKOWO



Wasserturm bei Wirtschaftsgebäuden des Schloss- und Parkkomplexes im Dorf Karkowo.

Hinter Karkowo Dorf zweigt der Radweg von der Straße Nr. 162 ab und führt südwestlich in eine Gemeindestraße von Dargocice nach Wartkowo.

6,50 KM

DARGOCICE

Station Dargocice (ehem. Eickstedtwalde)

liegt an der Kreuzung des Radweges mit der Gemeindestraße Dargocice - Wartkowo. Hier endet der Abschnitt des Fahrradweges Gościno- Dargocice.

Von der Stelle, wo der Radweg endet, kann man von der Gemeindestraße Folgendes erreichen:

1 **Dargocice Dorf und den Kamienica See** - am Ende des Weges biegen Sie rechts (Richtung Westen) in eine Gemeindestraße Dargocice-Wartkowo ab. Nach 1 km Fahrt erreichen Sie das Dorf Dargocice, wo man an der Kreuzung nach rechts in eine nach Kamica (Richtung Norden) führende Straße fährt. Nach 200 Metern fahren Sie nach links (Westen) in den Waldweg ab; an den See kommt man nach ca. 600 m.

2 **Den Ort Wartkowo** – am Ende des Radweges nach links in die Gemeindestraße Dargocice- Wartkowo (Richtung Osten) abbiegen. Nach 1,1 km erreicht man die Straßenkreuzung in Wartkowo. Um zur Dorfmitte zu gelangen, an dieser Kreuzung nach links (Richtung Norden) in eine Straße Nr. 162 nach Gościno abbiegen und nach 200 m nach rechts in Richtung Osten fahren.

Ende des asphaltierten Radweges entlang des ehemaligen Kolberger Kleinbahn- Damms, Umgebung des Dorfes Dargocice.



DARGOCICE
ist ein Dorf in unmittelbarer Nähe des Kamienica Sees (Dargocice). Vom Typ ist er ein durchfließender Gletschersee mit einer Fläche von 68 Hektar. Der Fluss Błotnica hat seinen Anfang in diesem See. Am See von der Dargocice Seite befindet sich ein Erholungszentrum, eine Bar, ein Ausrüstungsverleih, ein Zelt- und Campingplatz.
Ca. 800 m nordwestlich von den Bebauungen befindet sich eine Anhöhe Łysica (Höhe- 76 m über dem Meeresspiegel).

Das Dorf wird von einem Windpark umgeben.

WARTKOWO (ehem. Wartekow) – ein Dorf, das ursprünglich zur Kolberger Kathedrale (Dorfkirche) gehörte. Später wurde als Lehen der in Pommern bekannten Adelsfamilie von Blankenburg bis 1758 abgegeben. Das Landgut ging im 18. und im 19. Jahrhundert durch mehrere Hände. Es gehörte zu der Familie von Borck. Die Wende des 19/20. Jahrhunderts sind die besten Jahre in der Entwicklung des Eigentums. Der letzte Gutsbesitzer war bis 1945 Herr Otto Selle.
In Wartkowo befindet sich ein ehemaliger Park- und Palastkomplex aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, höchstwahrscheinlich von Ernest Heling gegründet. Zu ihm gehörte ein neo-klassizistisches Herrenhaus, das infolge einer Sanierung sein äußeres Aussehen verloren hat. Er wurde auf einem rechteckigen Grundriss mit einem Vorsprung an der Fassade und einem rechteckigen Flügel gebaut. Für den Bau verwendete man natürliche Baumaterialien: Findlinge für ein Fundament und für einen Sockel und Lehm für Ziegelsteine, aus denen man die Wände von zwei Stockwerken errichtet hat. Ein Satteldach ursprünglich mit Dachziegeln, heute mit Eternit bedeckt. Verschiedene Arten von Fensterrahmen: Originale Holzrahmen und PCV. Im Allgemeinen ist das Gebäude nicht schön. Das Herrenhaus ist ein klassisches Beispiel dafür, wie eine unprofessionelle Renovierung ein wahres Gesicht des Gebäudes abnehmen kann.
Viel interessanter ist der Park rund um das nicht gelungene Gebäude.

Windpark in der Nähe von Dargocice.



Es wurde im 19. Jahrhundert in einem Landschaftsstil.
Seine Fläche beträgt 2 Hektar.

WEITERE BAHNSTATIONEN DER EHEMALIGEN KOLBERGER KLEINBAHN AG AUF DER STRECKE NACH SŁAWOBORZE

8,40 km	–	Station **WIERZBKA DOLNA** (ehem. GroB Vorbeck)
9,80 km	–	Station **RAMLEWO** (ehem. Ramelow)
12,00 km	–	Station **SIKORZYCE** (ehem. Meisegau)
14,20 km	–	Station **ROKOSOWO KOŁOBRZESKIE** (ehem. Rogzow)
15,60 km	–	Station **LEPINO** (ehem. Leppin)
16,10 km	–	Bahn Knotenpunkt, Bahnanschluss nach **BIAŁOGARD** und **KOSZALIN**
20,20 km	–	Station **SŁAWOBORZE** (ehem. Stolzenberg)
16,10 km	–	Kreuzungsbahnhof **LEPINO**
20,20 km	–	Station **SŁAWOBORZE** (ehem. Stoltzenberg)





GESCHICHTE

DER HINTERPOMMERSCHEN SCHMALSPURBAHN

1 ENTSTEHUNG DER EISENBAHN

Entstehung der Eisenbahn war nur dank dem Erfinden einer Dampfmaschine von einem englischen Wissenschaftler- James Watt im Jahre 1763 möglich. Zuerst waren Dampfmaschinen zum Antrieb in der Industrie verwendet - besonders bei den Textilmaschinen. Eine Dampfmaschine war imstande, ca. hundert Webstühle zu betätigen.

Eine Dampfmaschine startete die industrielle Entwicklung. Die Folge war die Notwendigkeit des schnelleren und wesentlich zunehmenden Personen- und Güterverkehrs auf dem immer größeren Gebiet im ganzen Land.

Bis zur Entstehung der Eisenbahn basierte das Kommunikationssystem in den damaligen Ländern auf einem Meeres- (zwischen den Kontinenten) und Binnenland- (innerhalb der Kontinenten) Schiffsverkehr. Es gab auch einen Pferdetransport auf oft unbequemen Feldwegen, die besonders in der Winterzeit für den Verkehr nicht geeignet waren.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts gab es Versuche, eine Dampfmaschine zu verwenden, die die Kraftfahrzeuge antrieb. Der Vorläufer der ersten Lokomotive- eines Schienenfahrzeugs war Richard Trevithick, der im Jahre 1804 in England eine Dampflokomotive zum Güterverkehr auf den Gleisen einsetzen wollte. Ein Jahr früher hat man in England angefangen, einen Schienenverkehr mit Hilfe der Pferde auf der ersten öffentlichen Strecke auszuprobieren.

Erste Lokomotive, die einen wirtschaftlichen Erfolg hatte, war eine 2 Zylinder Zahnradbahn „The Salamanca" (Konstrukteur Matthew Murray). Sie wurde 1812 in England für eine Schmalspurbahn (Spurweite weniger als 1435 mm) der Eisenbahnlinie Middleton Railway hergestellt.



Georg Stephenson's Lokomotive Rocket (eine Rakete).

Der Vater des modernen Transportes, der die erste auf den Schienen fahrende Dampflokomotive gebaut hat, ist Georg Stephenson. Unter seiner Leitung wurde im Jahre 1825 zwischen Stockton und Darlington die erste öffentliche Eisenbahnstrecke der Welt eingeweiht. Er hat bewiesen, dass eine Dampflokomotive zum Gütertransport, nur durch die Reibung zwischen den Rädern und der Schiene ohne Zahnrad verwendet werden kann. Die erste richtige Bahnstrecke für eine Dampflokomotive wurde erst 5 Jahre später im Jahre 1830 eröffnet. Sie hat 2 bekannte Industrie Zentren - Liverpool und Manchester miteinander verbunden.

Finanzielle Vorteile des Eisenbahntransportes trugen zu der rapiden Entwicklung der Eisenbahn bei. Die Bahnlinie zwischen London und dem Industriegebiet Lancashire- Cheshire wurde im Jahre 1838 gebaut. Ein Jahr später auf dem europäischen Kontinent entstand in Deutschland die erste Fernstrecke von Dresden nach Leipzig. Die führende Rolle Englands in der industriellen Revolution und Stephenson's Erfindung haben verursacht, dass dieses Land für viele Jahre zu einem Vorläufer bei der Herstellung von Dampflokomotiven in der ganzen Welt war.

DIE SPURWEITE

Die von Stephenson vorgeschlagene Spurweite ist im Moment weltweit am weitesten verbreitet. Sie beträgt 1435 mm also 4 Fuß und 8,5 Zoll. Dies entspricht 5 Füßen zwischen den äußeren Rändern der Schienen. Der wahrscheinlichste Grund für die Verwendung dieses Maßstabs (sowohl in unvollständigen metrischen Zahlen als auch im Zoll-System ausgedrückt) war, dass diese Spurweite üblicherweise bei den Transportfahrzeugen, die Kohle mit Hilfe von Pferden transportierten, verwendet wurde. Dieser Abstand ermöglichte außerdem einen bequemen Sitzplatz für 4 Fahrgäste in einem Passagierwaggon und einen Durchgang in der Mitte.

Dominierende Rolle Englands bei der Entwicklung des Eisenbahnsystems, insbesondere bei der Herstellung von Dampflokomotiven hat dazu geführt, dass solche Spurweite in Europa angenommen wurde und weit verbreitet war. Schließlich, im Jahre 1886 in Bern, an der internationalen Konferenz über die Vereinheitlichung der Bahntechnik, wurde die Größe von 1435 mm als „üblich" anerkannt. In diesem Zusammenhang begann man eine Spurweite größer als 1435 mm- eine Breitspur und weniger als 1435 mm – eine Schmalspur zu nennen und auf diese Weise die Eisenbahnlinien zu benennen.

Es ist sicherlich interessant, dass die breiteste Eisenbahn mit einer Spurweite von 3000 mm eine Super Bahn des Dritten Reiches sein sollte. Gemäß dem Plan sollte sie das Deutsche Reich mit den eroberten Ländern in Osteuropa verbinden. Die schmalste Spurweite von 241 mm hatte eine Parkeisenbahn (eine Liliputbahn) in der Schweiz. In Polen hatte solche Spurweite eine Kleinbahn in Cichowo (ein Dorf im Landkreis Kościan in der Wielkopolska Wojewodschaft). Das waren Nachbauten von historischen Waggons und Lokomotiven im Maßstab von 1:6. Die häufigste Spurweite von mehr als 1435 mm ist 1524 mm (also 5 Fuß), die auf dem Gebiet der ehemaligen Sowjetunion, Finnland (1500 mm) und in der Mongolei verbreitet sind.

SCHMALSPURBAHNEN

Die Bahn mit einer Spurweite weniger als 1435 mm erschien bereits am Anfang ihrer Entwicklung. In vielen hauptsächlich bergigen Ländern, funktionierte sie als Standardmodell der Eisenbahn. Man hat sie auch für den internen Transport in vielen Fabriken breit ausgebaut. Das wurde in erster Linie aus wirtschaftlichen Gründen getan. Bei schmaleren Spurweiten waren die Baukosten und technische Ansprüche immer niedriger. Die Bauzeit war auch kürzer. Man errichtete Schmalspurbahnlinien dort, wo der Bau der Standardeisenbahn nicht rentabel war. Der Vorteil war, dass eine Schmalspurbahn engere Kurven besser bewältigen konnte. Der Nachteil war: wenige Kapazität bei Menschen- und Gütertransport und zu geringere Geschwindigkeit.
Schmalspurbahnen sind eine Ergänzung zum Standard Eisenbahn geworden, insbesondere bei dem Transport von Menschen und landwirtschaftlichen Produkten im lokalen Verkehr.

BEZÜGLICH DES EINSATZZWECKS UNTERSCHEIDEN WIR FOLGENDE ZUGGATTUNGEN:

- **INDUSTRIEBAHN -** (Spurweite von ca. 500 mm bis 1350 mm) Bergbauindustrie – Werkbahnen in Bergwerken für den Transport von Kohle und Eisenerz

- **LOKALBAHN** - dient zum Menschen- und Gütertransport in Gebieten, wo aus wirtschaftlichen oder mangelnden Platz- Gründen nicht möglich war, eine Standard Eisenbahnlinie zu bauen

- **ZUFAHRTBAHN** - dient zum Menschen- und Gütertransport in die und aus den Städten oder zum Anschluss mit den Standard Eisenbahnlinien

- **FELDBAHN** - preiswerteste im Bau, mit einer vereinfachten Konstruktion, für militärische Logistik bis Mitte des 20. Jahrhunderts und beim industriellen Ton- und Torfabbau benützt,

- **WALDBAHN** - dient zum Holztransport, auch heute verwendet

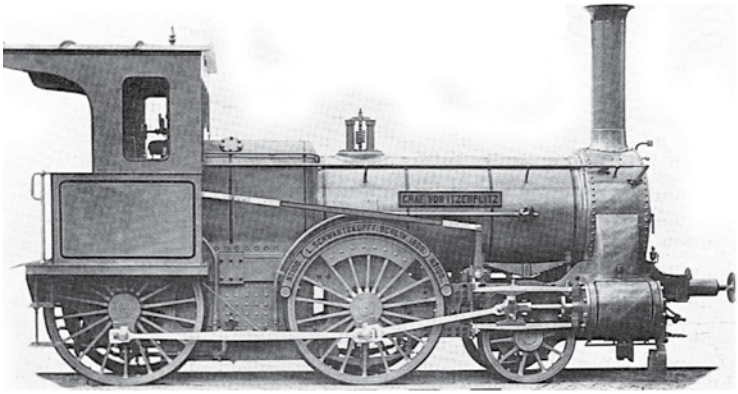
- **BERGBAHN** (Parkeisenbahn) –dient zur Touristen Beförderung.

Viele Schmalspurbahnen haben durch den Verlust ihrer primären Funktionen die wirtschaftliche Bedeutung verloren und wurden demontiert. Dank den Bahnliebhabern fanden sie eine neue Verwendung – als eine Touristenattraktion. Entlang der Bahndämme verlaufen heutzutage Radwege und dank der Aufrechterhaltung der Infrastruktur (Bahnhöfe, Haltestellen) entstehen neue Übernachtungsplätze.



2 GESCHICHTE DER EISENBAHN IN HINTERPOMMERN

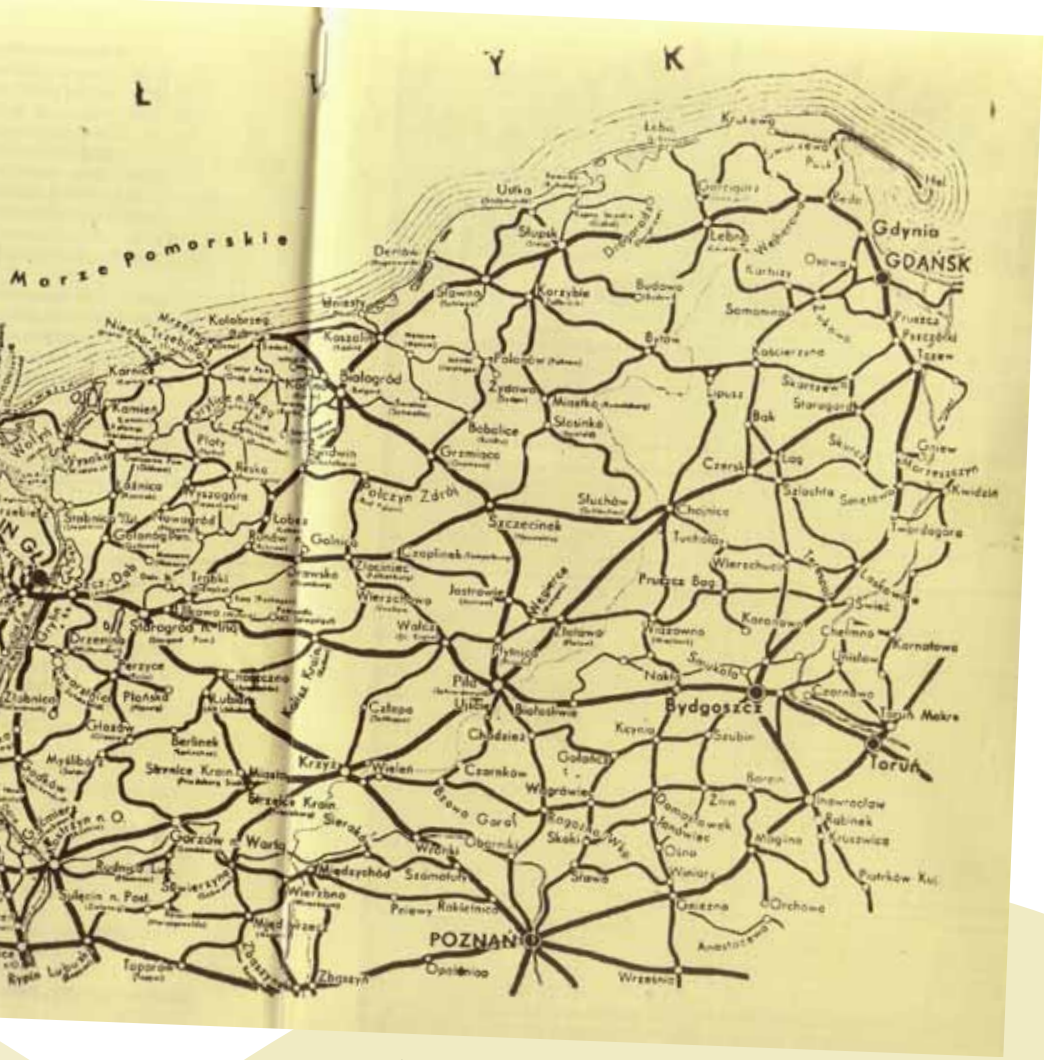
NORMALSPUR EISENBAHN



Der Anfang der Bahngeschichte in Hinterpommern, damals innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches gelegen, war mit dem Bau einer Eisenbahnlinie auf der Strecke Hauptstadt Berlin- Szczecin (ehem. Stettin) verbunden. Die Idee für den Bau der Strecke entstand im Jahr 1835 mit der Gründung des Ausschusses für die Errichtung der Eisenbahnlinie Berlin- Szczecin. Die Bauarbeiten begannen im Jahr 1839. Ursprünglich sollte die Linie mit Hilfe von privaten Finanzmitteln entstehen. Es gab finanzielle Probleme und der Staat war gezwungen, die Kosten für den Bau zu subventionieren. Die Linie wurde in einzelnen Etappen von Berlin Richtung Szczecin fertig gebaut. Die Bahn kam in Szczecin am 16. August 1842 an. Die Fahrt auf der 135 km langen Strecke dauerte damals über 4,5 Stunden mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 35-40 km pro Stunde. Die nächste Strecke führte nach Stargard Szczeciński (1846). Im Jahr 1848 erhielt die Hafenstadt Szczecin eine

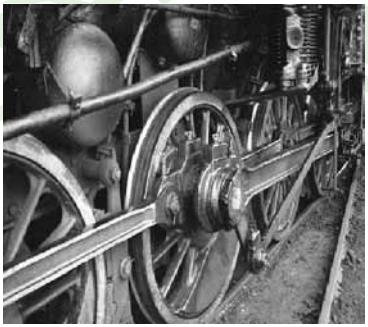
Verbindung nach Poznań. Es wurden günstige Bedingungen für die Ausfuhr von landwirtschaftlichen Gütern aus Wielkopolska durch den Hafen in Szczecin in andere nicht nur europäische Länder geschaffen.
Militärische Gründe - die Nähe zur Grenze nach Russland, Verbindung mit Preußen – haben für den Bau einer Eisenbahnlinie auf der Strecke Szczecin-Królewiec durch Runowo- Białogard - Koszalin (das Jahr 1859) und über Słupsk weiter nach Gdańsk (das Jahr 1870) entschieden. Die Stadt Szczecin in Pommern ist ein Eisenbahnknotenpunkt von erheblicher Bedeutung geworden. Sowohl wirtschaftliche, als auch militärische Gründe haben eine dynamische Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Pommern (Karte unten) beschleunigt.





Karte mit Eisenbahnnetz in Hinterpommern im Jahr 1946.

DIE ENTWICKLUNG DES EISENBAHN-NETZES IM FLUSSGEBIET VON PARSĘTA



Die erste Eisenbahnlinie im Flussgebiet von Parsęta war eine Strecke, die Szczecin mit Królewiec (ehem. Königsberg) entlang der Ostseeküste verband. Sie wurde eine Innenpommersche Eisenbahn genannt. Die Linie wurde von Berlin- Szczecin Eisenbahngesellschaft mit Beteiligung des deutschen Staates gebaut, der eine Garantie und einen niedrig verzinsten Kredit gewährt hat. Diese Bahnstrecke wurde von zwei Seiten gebaut. Von Stargard Szczeciński Richtung Koszalin über Białogard (Baujahr 1859) und von Sopot über Wejherowo, Lębork und Słupsk (Baujahr 1870). Man betrachtete auch eine andere Möglichkeit, dass die Bahnlinie nach Gdańsk über Gryfice, Kołobrzeg und Koszalin verlaufen wird. Gegen den Bau der Bahnlinie entlang des Breitenkreises waren Kaufleute aus Kołobrzeg, die den Verlust der Bedeutung des Kolberger Hafens gefürchtet haben und dass die Güter über die Häfen in Szczecin und Gdańsk abgefangen werden. Sie plädierten für eine Bahnverbindung mit Wielkopolska, für Regulierung der Schifffahrt auf dem Parsęta Fluss und derer Anbindung auf dem Kanal mit dem Noteć Fluss.

Aufgrund der wirtschaftlichen und militärischen Situation wurde eine günstige Variante Szczecin- Królewiec (Königsberg) über Białogard gewählt. Aus Szczecin hat man auf dieser Strecke Eisen, Zucker, Baumwolle, Heringe, Steinkohle abtransportiert. Landwirtschaftliche Produkte, Rinder, Holz aus Preußen und Russland wurden stattdessen eingeführt. Die Bahnlinie spielte eine wichtige Rolle beim Transport von Truppen nach Preußen. Aus dem Gebiet des Parsęta Flusses, das sich im Mittelpommern befand, führte man Holz, Alkohol, Getreide und Mehl aus.

Deutlicher Aufschwung bei der Errichtung neuer Eisenbahnlinien, und auch beim Bau der öffentlichen Gebäuden gab es nach dem gewonnenen Französisch-Preußischen Krieg im Jahr 1878. Die erhaltene hohe Kriegskontribution hat die Finanzierung von Großprojekten ermöglicht. Es wurden neue Bahnlinien von Runowo Pomorskie nach Szczecinek und von Białogard nach Szczecinek und dann weiter nach Poznań (1879) und von Słupsk nach Szczecinek errichtet. Die Häfen in Darłowo und Ustka haben einen Anschluss mit der Innenpommerschen Eisenbahn bekommen. Um das Jahr 1880 haben sich in Mittelpommern bereits die größten Eisenbahnknoten (Białogard, Słupsk, Koszalin, Szczecinek, Kołobrzeg, Lębork) entwickelt.

VERZEICHNIS DER STRUKTUR DER EISENBAHNLINIEN IN KOSZALINER REGENTSCHAFT IN DEN JAHREN 1859-1882

STRECKEN	DAS JAHR DER IN-BETRIEßNAHME	FUNKTION DER STRECKE
Stargard–Białogard–Koszalin	1859	wirtschaftliche, strategische, politische,Verkehrs-
Białogard–Kołobrzeg	1859	wirtschaftliche, Kurort-, militärische
Koszalin–Sławno–Słupsk	1869	wirtschaftliche, Kurort-, militärische
Słupsk–Gdańsk	1870	wirtschaftliche, Kurort-, militärische
Słupsk–Korzybie–Miastko– Szczecinek	1878	wirtschaftliche, Verkehrs-
Słupsk–Ustka	1878	wirtschaftliche, Erholungs-
Darłowo–Sławno–Korzybie	1878	wirtschaftliche, Erholungs-
Drawsko–Złocieniec–Szczecinek	1878	wirtschaftliche, Erholungs-
Szczecienk–Czarne–Człuchów	1878	wirtschaftliche
Białogard–Szczecinek	1878	wirtschaftliche
Szczecinek–Piła–Poznań	1879	wirtschaftliche, Verkehrs-
Kołobrzeg–Trzebiatów–Goleniów	1882	wirtschaftliche, Kurort-, militärische

Quelle: Lindmajer 1981

Die Gesamtlänge der Normalspur Bahnlinien auf dem Gebiet der Koszaliner Regentschaft stieg von 103 km im Jahr 1868 auf 991 km bis zum Jahr 1910. Die Dichte auf 100 km^2 hat sich von 0,8 km auf 7,1 km erhöht. Der Bau folgender Verbindungen: Świdwin- Resko, Jastrowie- Czaplinek, Darłowo- Sianów, Darłowo- Postomino, Bobolice- Miastko, Świdwin- Drawsko Pomorskie, Czaplinek- Barwice und auch Białogard- Połczyn-Zdrój wurde aus vielen Gründen nicht durchgeführt.

Die Bahn hat neue Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung in Mittelpommern geschaffen. In Szczecin wurden in der Firma Vulcan Lokomotiven hergestellt. In den Jahren 1867-1913 wurden in Szczecin 2,8 Tausend Lokomotiven verschiedener Typen (einschließlich Schmalspurbahn) gebaut. In Szczecinek und in Słupsk befanden sich Eisenbahn- Reparaturwerkstätte. Die Schaffung neuer Arbeitsplätze bei der Bahn führte zum Verzichten des preußischen Staates auf Subventionen bezüglich der Produktion von Salz in Salinen von Kołobrzeg (1857 Jahr). Die Preise für Grundstücke und landwirtschaftliche

Produkte wurden erhöht, neue Absatzmärkte entstanden (in Berlin und in anderen europäischen Ländern).
Für den Ausschluss der Grundflächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung mussten erhebliche Geldsummen an Grundherren bezahlt werden. Gesellschaften, die die Bahnlinien bauten, forderten kostenlose Übergabe der Grundstücke. Das Gewicht des Erwerbs von Grundstücken lag bei der kommunalen Verwaltung oder es folgte eine Änderung des Bahnstreckenverlaufs. Ursprünglich sollte die Innenpommersche Eisenbahn durch Karlino führen, das seit Jahrhunderten ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt war. Aufgrund der Tatsache, dass die lokale Verwaltung die Landflächen für die geplante Bahnstrecke nicht zur Verfügung stellen wollte, wurde die Eisenbahn- Route geändert und nach Białogard geleitet. Die Stadt hat viel davon profitiert und nach dem Bau der Bahnstrecke nach Szczecinek und nach Kolobrzeg ist ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt in Pommern geworden. In den Dörfern, wo keine Bahnlinie verlief, war ein Rückgang in ihrer Entwicklung sichtbar. Daher haben sich einzelne Stadtverwaltungen um Anschlüsse mit bereits funktionierenden Bahnlinien bemüht. Die Bahn hat jedoch den Rückgang der Küstenschifffahrt in kleinen Häfen (wie z.B. Kołobrzeg, Darłowo) verursacht.
Bahnlinien wurden nicht nur aus militärischen oder wirtschaftlichen Gründen gebaut, sondern auch wegen der rasanten Entwicklung der Kurtätigkeit in vielen Ortschaften (Łeba, Połczyn-Zdrój, Polanów). Infolge dieser Situation hat der Kurort Połczyn Zdrój am Ende des 19. Jahrhunderts, im Rahmen der Anschließung der älteren Bahnstrecken entlang des Breitenkreises, eine Verbindung mit Świdwin (1897 Jahr) und mit Grzmiąca und Złocieniec (1903 Jahr) erhalten. Auch sich schnell entwickeltes Polanów wurde im Jahr 1903 mit Bobolice verbunden.
Der Bau der neuen Normalspur- Bahnlinien wurde noch vor dem Ersten Weltkrieg aufgegeben, als im Jahr 1911 eine Bahnstrecke Sławno- Ustka gebaut wurde. Nach dieser Zeit wurde im Gebiet des Mittelpommerns nur eine Bahnlinie: Łubowo- Borne Sulinowo (1935) errichtet. Der Grund dafür war die Gründung eines großen Truppenübungsplatzes in der Nähe von Borne Sulinowo.

VERZEICHNIS DER STRUKTUR DER EISENBAHNLINIEN IN DER REGENTSCHAFT VON KOSZALIN IN DEN JAHREN 1984-1911

STRECKEN	DAS JAHR DER INBETRIEBNAHME	FUNKTION DER STRECKE
Bytów–Korzybie	1884	wirtschaftliche, Verkehrs-
Kalisz Pomorski–Wałcz	1888	wirtschaftliche
Kalisz Pomorski–Ulikowo	1895	wirtschaftliche, Verkehrs-
Kalisz Pomorski–Choszczno	1895	wirtschaftliche
Grzmiąca–Bobolice	1896	wirtschaftliche
Świdwin–Połczyn	1897	wirtschaftliche, Erholungs-
Koszalin–Kołobrzeg	1899	wirtschaftliche, militärische, Erholungs-
Lębork–Łeba	1899	Spa-, Erholungs-
Kalisz Pomorski–Złocieniec	1900	wirtschaftliche
Bytów–Kościerzyna	1901	wirtschaftliche, Verkehrs-
Lębork–Bytów	1902	wirtschaftliche,militärische
Miastko–Człuchów	1902	wirtschaftliche
Połczyn–Barwice–Grzmiąca	1903	wirtschaftliche, Erholungs-
Połczyn–Złocieniec	1903	wirtschaftliche, Erholungs-
Bobolice–Polanów	1903	wirtschaftliche
Lębork–Kartuzy	1905	wirtschaftliche
Bytów–Miastko	1909	wirtschaftliche
Sławno–Ustka	1911	wirtschaftliche

Quelle: Lindmajer 1981

Es gab besonders günstige Bedingungen für die Entwicklung der Schmalspurbahn in Hinterpommern. Niedrigere Baukosten als bei den Normalspur-Bahnlinien, zahlreiche große Ländgüter, erheblicher Bedarf nach landwirtschaftlichen Produkten auf dem europäischen Markt bedeuteten, dass in sehr kurzer Zeit ein der größten Schmalspurbahnnetze in Deutschland zu jener Zeit entstanden ist. Es wurden für die Bahn leichte Schienen (mit einem Gewicht von 15,5 kg/ m) und nur spärlich eingesetzte Eisenbahnschwellen - bis 1000 Stück pro 1 km verwendet. Ingenieurbauten (Brücken, Abwasserkanäle) waren nur für kleine Lasten vorbereitet, die nicht mehr als 6 Tonnen pro 1 Achse überschritten.

In der Blütezeit des Eisenbahnsystems (Anfang des 20. Jahrhunderts) betrug die gesamte Streckenlänge ca. 740 km und das war ein der größten seiner Art in Europa. In den 20er und 30er Jahren des 20. Jahrhunderts wurden viele Bahnstrecken auf eine Spurweite von 1435 mm umgebaut. Nicht desto trotz gab es im Jahr 1939 noch ca. 640 km Schmalspurbahnstrecken.

BAU DES SCHMALSPURBAHNSYSTEMS IN MITTELPOMMERN

STRECKEN	DIE LÄNGE (KM)	BEMERKUNGEN
Rymań–Gościno–Kołobrzeg	35,8	Der Bau in den Jahren 1894-1895
Słupsk–Dębnica Kaszubska––Motarzyno–Budowo	38,1	der Streckenabschnitt von Motarzyno nach Dębnica wurde 1894 in Betrieb genommen baujahr 1906
Resko–Skrzydłowo–Rymań	26,4	Der Bau in den Jahren 1894-1895
Gościno–Lepino–Sławoborze	20,1	Inbetriebnahme 1895
Słupsk–Główczyce–Cecenowo	52,0	Inbetriebnahme 1897 r.
Studnica–Janikowo k. Drawska	2,1	Inbetriebnahme 1897 r.
Sławno–Polanów	44,4	Inbetriebnahme 1897 r.
Koszalin–Manowo–Nacław	32,3	1898 in Betrieb gesetzt
Polanów–śydowo–Gołogóra	14,6	Inbetriebnahme 1898
Skrzydłowo–Tąpadły	15,8	1899 in Betrieb gesetzt
Wałcz–Wierzchowo	37,7	Inbetriebnahme 1900
Garczegorze–Choczewo–Prusewo (powiat lęborski)	30,0	Beginn des Baus des Streckenabschnitts Choczewo–Prusewo im Jahr 1904. Garcze-gorze–Choczewo Inbetriebnahme 1910.
Koszalin–Mielno–Unieście	14,5	Inbetriebnahme1905 r.
Manowo–Bobolice	33,9	Inbetriebnahme 1905 r.
Białogard–Świelino	32,1	Inbetriebnahme 1905 r.
Białogard–Rarwino–Rokosowo	24,2	Inbetriebnahme 1905 r.
Gościno–Pobłocie Wielkie	9,0	1909 in Betrieb gesetzt
Wrzeście–Bargędzino	7,0	Inbetriebnahme 1910 r.
Ustka–Smołdzino	42,6	Inbetriebnahme 1913 r.
Pobłocie Wielkie–Lubiechowo–Karlino	10,1	Inbetriebnahme 1915 r.
Korzybie–Polanów	34,1	Inbetriebnahme 1921 r.

Quelle: Malczewski 2000

HINTERPOMMERSCHE SCHMALSPURBAHN IN POLEN NACH DEM JAHR 1945

Die Bahnverwaltung PKP (der Hauptsitz der Direktion von Bezirkseisenbahn befand sich in Szczecinek) hat Pommersche Schmalspurbahnen (ca. 641 km) am 1. Juli 1945 übernommen. Die Schmalspurbahn, die sich auf dem Gebiet des späteren Koszaliner Wojewodschaft befand, hatte eine Spurweite von 750 mm (Szczeciner Teil-1000 mm). Das Schmalspurbahnnetz in Mittelpommern wurde gesamt mit dem Fuhrpark von der sowjetischen Armee demontiert und abtransportiert. In der Szczeciner Wojewodschaft wurde sie vor allem durch den Krieg zerstört. Man hat zwei Eisenbahnverwaltungen- in Stargard Szczeciński und in Gryfice gegründet. Der Wiederaufbau und Inbetriebnahme der erhaltenen Eisenbahnstrecken hat begonnen. Die erste Bahnlinie wurde am 15. August 1945 von Stargard nach Resko eröffnet. Danach folgte die Bahnstrecke nach Gryfice Wąsk. und Trzebiatów Wąsk durch Niechorze und Gryfice- Rymań. 1945 wurden Lokomotivbetriebswerke in Gryfice, Gościno, Dobra Nowogardzka und Ińsk umgebaut und eröffnet. Die Bahn beförderte wesentlich die Personen und Güter für die Landwirtschafts- und Forstwirtschaftszwecke. Sie rollte auch in der Zuckerfabrik in Gryfice, im Flocken- und im Wäschestärkebetrieb in Jankowo Pomorskie in der Nähe von Drawsko Pomorskie. Sie bediente auch eine große Anzahl von Brennereien, Sägewerken, Ziegeleien und einen Obstverarbeitungsbetrieb in Bobolice. 1946 und 1947 hat die Pommersche Eisenbahn beste Schienenfahrzeuge für den Wiederaufbau von Warschau (der Beschluss des Eisenbahnministeriums) zukommen lassen.

Am 1. Oktober 1946 arbeiteten bei der Schmalspurbahn in Hinterpommern 393 Mitarbeiter von den 657 Standard Stellen. Ungefähr 16% des Personals waren deutsche Mitarbeiter der ehemaligen KKB. Man hat 22 Schmalspurbahn- Stationen klassifiziert, darunter:

- **3 Bahnstationen Klasse I**
- **8 Bahnstationen Klasse II**
- **11 Bahnstationen Klasse III**
- **3 Bewegungsposten (Abzweige)**



In nur 15 von 22 Bahnstationen arbeiteten Bahnhofsvorsteher, bzw. Fahrdienstleiter. Im Betrieb waren 5 Schmalspurbahn Lokomotivbetriebswerke, darunter: 2 der Klasse I, 2 der Klasse II und eine Ringlokschuppen in Trzebiatów. In Gryfice waren Werkstätte in Betrieb mit einer Waggonabteilung in Resko Pomorskie. Es wurde ein Güter- und Personenverkehr auf der 341,3 km Strecke eingeführt. Bis Ende September 1946 wurden 3331 Züge in Dienst gestellt, 179 645 Zugkilometer gemacht, 79 204 Passagiere, 15 769 Tonnen Fracht und 356 Tonnen Gepäck befördert. Der Gesamtumsatz war in Höhe von 2 504 750 Zloty. Die eigenen Ausgaben waren in Höhe von 22 541 987 Zloty, der Gelderlust hat das Ministerium für Kommunikation abgedeckt. Eine Reihe von Renovierungsarbeiten wurde durchgeführt. Man hat den Wiederaufbau der Stahlbetonbrücke über den Fluss Rega in Gryfice angefangen. 15 Lokomotiven und eine Motordraisine wurden in Dienst gestellt.



Für das Jahr 1947 hat man Folgende Arbeiten geplant:

1. Die Vergrößerung der Schmalspurbahn - Betriebslänge bis 580 km durch Einbeziehung der folgenden Abschnitte in den Verkehr: Białogard - Świelino - Bobolice und Świelino - Manowo (dies wurde erst zu Beginn der 50er Jahre getan).
2. Den Bau der Eisenbahnstrecke Rarwino - Lepino (6,4 km) mit dem Ziel, Białogardzko - Koszalińska Schmalspurbahnlinie mit der Kołobrzeska (Kolberger) Kleinbahn zu verbinden. Das wurde 1951 realisiert.
3. Wiederaufbau von beschädigten Bahnstrecken Koszalin- Polanów (44,99 km), Manowo - Świelino (17,05 km), Bożniewice - Bobolice (11,88 km), Komasowo - Rarwino (10,04 km), Sławno - Polanów (40,2 km), Polanów - Wołowiecko (14,5 km), insgesamt: 138,66 km. Die meisten Schienen mussten wieder neu gelegt werden, weil unmittelbar nach dem Kriegsende wurden sie von den Russen demontiert.
4. Man plante Reparaturen von 12 Dampflokomotiven.

Im Jahr 1948 beabsichtigte man den Hafen in Stępnica an der Bucht wiederaufzubauen und 15-20 Dampflokomotiven und 20-30 Personenwagen (4-Achse) einzukaufen. Man plante weiterhin einen Eisenbahnschienen-Austausch auf einen Schwerentyp durchzuführen. Ausgewählte Zahlangaben stammen von einem Dokument aus der Sammlung von Herrn Krogulski- eines WMD Vorstehers in Koszalin (vom Jahr 1988). Von den geplanten Arbeiten hat man sicherlich den Wiederaufbau der folgenden Bahnstrecken: Manowo- Nacław- Polanów- Sławno und Polanów- Wołowiecko nicht gemacht.

DIE ZAHLANGAßEN BEZÜGLICH DER SCHMALSPURBAHNEN IM GEßIET DER EHEMALIGEN KOSZALINER WOJEWODSCHAFT

Die Gesamtlänge des Bahnnetzes im Betrieb - 555 km (damals die ganze Wojewodschaft Szczecin)-der Stand für den 1.01.1956, darunter Koszaliner Wojewodschaft- 183 km (im Jahr 1942 – 273 km).

Die Bahn verfügte über:

- 12 Dampflokomotiven (im Jahr 1942 – 20 Stück)
- 5 Motorwagen (im Jahr 1942- 0 Stück)
- 36 Personenwagen mit Dienstbegleitwagen (im Jahr 1942 r - 46 Stück)
- 257 Güterwagen (im Jahr 1942 r- 392 Stück).

Koszaliner Schmalspurbahn erreichte die maximale Größe des Verkehrs vor dem Jahr 1945 bei der Beförderung von Gütern im Jahr 1952 (259 239 Tonnen); nach dem Jahr 1953 beginnt der Transport von Gütern und von Personen (618 134 Passagiere) im Jahr 1955 zu sinken. All dies bei einer geringeren Anzahl von Bahnlinien und Ausrüstung.

Nach 1945 wurde das übernommene Schmalspurbahnnetz in eine einheitliche Struktur organisiert. Am 1. Mai 1949 wurden die Verwaltungen bei Schmalspurbahn in Gryfice und in Stargard abgeschafft. Das gesamte Schmalspurbahnsystem verwaltete„Wydział KW". Die ganze Zeit dauerten die Modernisierungs- und Ausbauarbeiten des Bahnnetzes. Im Jahr 1948 wurde

ein Depot in Resko wieder aufgebaut und eröffnet und ein Lokschuppen in Białogard, im Jahr 1950- ein Bahnbetriebswerk in Koszalin. 1954 hat man neue Bahnbetriebswerke in Białogard und Koszalin gebaut und ein Bahnhofsgebäude in Białogard Wąsk. und Stargard Wąsk. Auf der Bahnstrecke Koszalin Wąsk, - Bobolice und Gryfice Wąsk.- Stępnica hat man 1952 eine Motortraktion in Betrieb gesetzt.
In der Nachkriegszeit hat sich die Struktur der Beförderung bei der Bahn geändert. In den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts dominierte der Transport von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und künstlichen Düngemitteln (etwa 40% des gesamten Verkehrs). Die wichtigste Ladung zwanzig Jahre später war Holz und andere Holzprodukte. An der zweiten Stelle stand die Kohle. In großem Umfang hat man großflächige Plattformen für den Transport der Normalspur Wagen verwendet. Diese Idee führte zur Kostensenkung und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schmalspurbahnen. Sie hat jedoch zur Verschlechterung des Zustands der Gleise beigetragen.

SCHMALSPURBAHN IN POMMERN

Der Bau der Schmalspurbahn wurde von der Kreisverwaltung und aus privaten Mitteln finanziert. Der Preußische Staat unterstützte in vielerlei Hinsicht den Bau anderer Schmalspurbahnstrecken. Basierend auf dem Gesetz der Preußischen Nationalversammlung vom 28. Juli 1892 „Über Schmalspurbahnen und private Abstellgleise" hat man die Kontrolle der entstehenden Investitionen übernommen. Das Gesetz erlaubte dem Staat eine finanzielle Unterstützung aus dem Staatshaushalt und sogleich verpflichtete, günstige Kredite bereitzustellen. Eine weitere Modifikation dieses Gesetzes stellte günstige Bedingungen für Investoren, die Arbeitslose einstellten, dar. Eine Konzession für den Bau einer Schmalspurbahn wurde gemäß dem Gesetz von 1892 von dem Präsidenten der Pommerschen Provinz erteilt. Die Konzession wurde den privaten Unternehmern für den Zeitraum von 45 bis 99 Jahre und der lokalen Regierung auf eine unbestimmte Zeit gewährt. In Mittelpommern baute man innerhalb der damaligen Grenzen der Koszaliner Regentschaft neue Schmalspurbahnstrecken und sie waren zunächst im Auftrag der Eigentümer (Landkreise und Einzelpersonen) betrieben, vor allem durch bedeutende Bauunternehmen, die auch die Bahn-Fahrzeuge lieferten. Eine wichtige Aufgabe war es, eine finanzielle Förderung für den Ausbau des Schmalspur-Schienennetzes zu bekommen. Zu diesem Zweck hat man Kleinbahnen- Founds (Fonds der Kleinbahnen) gegründet. Aus ihren

Mitteln konnte man teilweise den Bau neuer Bahnlinien finanzieren. Um Klärung der Anfragen im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Schmalspurbahnlinien in Hinterpommern zu erleichtern, wurde zwei Tage nach der Ankündigung des Gesetzes des Preußischen Landtags (28. Juli 1892) eine Aktiengesellschaft „Eisenbahnen und Betriebsgesellschaft Lenz & Co. GmbH" gegründet. Der größte Aktionär war die Berliner Handels-Gesellschaft. Ein Aktionär war auch Herr Friedrich Krupp, der Schienen für die Eisenbahn verkaufte. Die Aktiengesellschaft war von einem Geheimrat- Herrn Lenz verwaltet. Das Unternehmen baute seit 1892 etwa 300 km von Eisenbahnlinien im Jahr, zunächst vor allem in Pommern (von Rügen bis an die östliche Grenze von Pommern) und dann in allen Provinzen von Preußen. Bis 1914 errichtete es in Pommern insgesamt 21 Schmalspurbahnlinien mit einer Länge von über 1.200 km. Das Unternehmen beteiligte sich an der Planung, Finanzierung und dem Bau der Schmalspurbahnen in folgenden Verkehrsknoten: Kołobrzeg, Gryfice, Stargard, Słupsk, Koszalin und Białogard.
Die Hauptaufgabe von so vielen neu errichteten Bahnstrecken war der Gütertransport (landwirtschaftliche und Wald- Produkte, Tiere). Personenbeförderung war eine zusätzliche Aufgabe. Bestehende Bauplätze wurden unter einer Bauaufsicht gestellt. Die Behörde, die die Genehmigung für den Beginn der Bauarbeiten erteilte, hieß die „Königliche Direktion der Staatseisenbahnen". Ihr Sitz befand sich in Gdańsk. In Hinterpommern, in seinen heutigen Grenzen funktionierten am Anfang acht unabhängige Schmalspurbahnlinien.

VERZEICHNIS DER SCHMALSPURBAHNEN, DIE IM BEREICH VON POMMERN (EINSCHLIESSLICH DER INSEL RÜGEN) IN BETRIEB WAREN:

Stargardzka Schmalspurbahn

(SKB – Saatziger Kleinbahn AG)- sie hat die Entwicklung der Schmalspurbahnlinien in Hinterpommern angefangen. Sie wurde vom Unternehmen Lenz & Co. gebaut. Die Bahnlinie bestand aus 119,6 km Gleisen mit der Breite von 1000 mm und 2 km Standard-Linie, die eine Anfangsstation mit der normalspurigen staatlichen Bahn verbindet hat.

Erste Bahnlinie, die Stargard über Stara Dąbrowa, Kozy Pomorskie mit Ińsk verband, die eine Normalspurbahn auf der Bahnstrecke Szczecin- Gdańsk im Ort Trąbki durchkreuzte, wurde am 14. Januar 1895 eröffnet. Im November 1895 hat die Bahnlinie den Ort Dobra Nowogardzka erreicht, wo sie einen Anschluss mit Reska Schmalspurbahn (Regenwalder Kleinbahn) bekommen hat.

Bis zum 15. November 1910 dauerte der Ausbau der Kleinbahnlinie. An diesem Tag hat Stargardzka Schmalspurbahn durch Kozy Pomorskie, Dobrzany, Pożrzadło Dwór (20.August 1896), Ziemsko, Jankowo Pomorskie (1. Oktober 1897 roku) die Stadt Drawsko Pomorskie erreicht. Im Jahr 1945, nach dem Einmarsch der Roten Armee ins Pommern- Gebiet, wurde die Bahnlinie von Dobrzany nach Pożrzadło Dwór stillgelegt und 1948/49 offiziell demontiert. Im Jahr 1956 hat man eine Bahnstrecke von Ińsko nach Drawsko Pomorskie außer Betrieb gesetzt und bald komplett demontiert (durch den Ausbau des militärischen Truppenübungsplatzes in Drawsko). Von der ursprünglichen 119,6 km langen Bahnlinie funktionierte im Jahr 1989 nur 81,7 km (68%). Am 1. Juni 1996 wurde die Bahnstrecke von Stargard nach Dobra Nowogardzka geschlossen.



Reska Schmalspurbahn

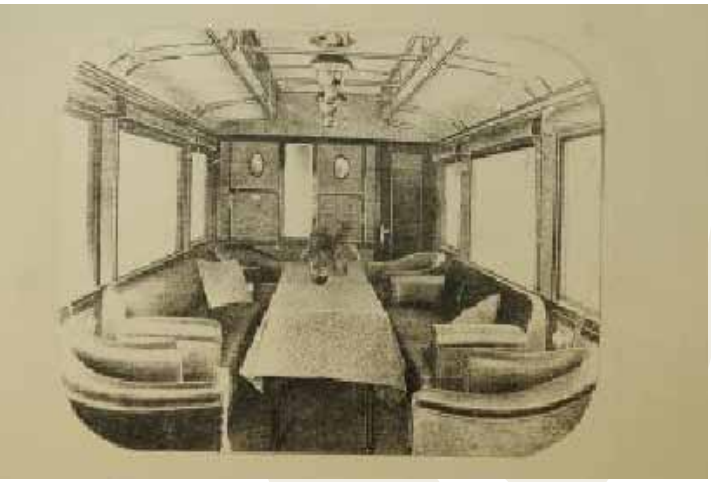
(RKB Regenwalder Kleinbahn AG) hatte einen direkten Anschluss im Ort Dobra Nowogardzka mit der Stargardzka Schmalspurbahn (die Saatziger Kleinbahn). In den besten Jahren seiner Entwicklung gehörte ihr eine 52,9 km lange Strecke mit einer Spurweite von 1000 mm. Die ersten zwei Abschnitte der Reska Schmalspurbahn von Dobra Nowogardzka nach Łobez durch Mieszawa (20,6 km) und wiederum von Mieszawa nach Żelmowo (6,6 km) wurden am 26. Juli 1896 eröffnet. Nach 11 Jahren eröffnete man am 18. November 1907 eine Verbindung von Żelmowo mit der Station in Resko Północne (Nord), wo sie mit der Normalspur- Bahnlinie auf der Strecke Płoty – Łobez und mit Kołobrzeska Schmalspurbahn (Kolberger Kleinbahn) Anschluss hatte. Im Jahr 1912 erhielt die Schmalspurbahn eine Verbindung mit der Normalspurbahn Nowogardzka (Naugarder) Kreisbahn. An drei Orten vorhandene Knotenpunkte mit der Normalspurbahn waren eine hervorragende Erleichterung für den Personen- und Güterverkehr.

Bis 1991 beförderte Reska Schmalspurbahn vorzüglich Personen und Güter auf ihrer Strecke und brachte sie zu den Zweigstellen mit der Normalspurbahn. Die Bahnstrecke von Dobra Nowogardzka nach Łobez wurde am 30. Juni 1991 stillgelegt und der Abschnitt Maszewo- Łobez vier Jahre später komplett demontiert. Noch früher, im Jahre 1959, hat man den öffentlichen Verkehr auf der Strecke Mieszewo- Resko Północne (Nord) abgeschafft. Nach diesem Zeitpunkt diente die Bahnlinie nur den internen Zwecken (Transport der Bahn-Fahrzeuge zur Reparatur nach Resko). Der Personenzug fuhr auf Schienen der Reska Schmalspurbahn auf der Strecke Dobra Nowogardzka - Dorowo und zurück zum letzten Mal am 13. Oktober 2001 (insgesamt 36,8 km).

Gryficka Schmalspurbahn

Im mittleren Teil der heutigen Wojewodschaft Zachodniopomorskie war Gryficka Schmalspurbahn (GbKB Greifenberger Kleinbahn AG) in Betrieb, zu der 175,6 km langes Eisenbahnnetz gehörte. Die erste Bahnlinie wurde auf der Strecke von Gryfice nach Niechorze gebaut. Die feierliche Eröffnung fand am 1. Juli 1896 statt. Dann startete eine Bahnlinie von Gryfice nach Dargosław. Zunächst hatten die beiden Abschnitte eine Spurweite von 750 mm und die Abstellgleise der Gryficka Zuckerfabrik verfügten über einen 3-Schienen Knoten von 750/1435 mm. Dies ermöglichte eine freie Verfrachtung von Zuckerrüben nach Gryfice und Ausfuhr der Produkte bereits auf einer Normalspur-Bahnlinie. Die Bahn war das perfekte Verkehrsmittel für reichlich dort angebaute Zuckerrüben, die in großen Mengen aus der Region gebracht

wurden. Nach dem Jahr 1900 wurde eine weitere Verlängerung der Gleise mit der Spurweite von 1000 mm durchgeführt. Man hat auch Schmiedearbeiten auf den Schienen durchgeführt und bestehende Spurweite von 750 mm auf 1000 mm umgetauscht. Gryficka Schmalspurbahn, wie eine Modellbahn, hatte auch eine Kreuzungsstelle im Ort Łoźnica mit einer Normalspur- Bahnlinie Szczecin - Świnoujście.
Wichtig für die gesamte Bahnlinie war eine Verbindung nach Trzebiatów, wo man auch eine Normalspur- Bahnlinie auf der Strecke Kołobrzeg- Szczecin nutzen konnte. Die Entwicklung des Tourismus hat dazu geführt, dass man am 30. Juni 1912 einen Abschnitt von Trzebiatów nach Mrzeżyno ans Meer gestartet hat und weniger als ein Jahr später, am 13. Mai 1913 eine Bahnlinie baute, die Trzebiatów mit Niechorze verband. Der Ausbau der Gryficka Schmalspurbahn endete 1920, als infolge der geführten Bauarbeiten, die von den eingestellten Arbeitslosen durchgeführt wurden, man eine Verlaufsänderung der Bahnstrecke: Gryfice Wąskotorowa- Popiele – Rybokarty vorgenommen hat.



Das Innere eines Salonwagens 1000 mm, Vierachse -GKW SA. Foto aus der Sammlung des Museums in Gryfice

Am Beispiel der Gryficka Schmalspurbahn kann man ideal die Änderungen beobachten, die in der Entwicklung der Pommerschen Schmalspurbahn aufgetreten sind. Die erste Etappe war der Bau der Bahnlinie für die Gryficka Zuckerfabrik oder für lokale Ziegeleien und Kalkbergwerke z. B. in Czarogłowy. Es war für den Transport der Güter und der Personen wichtig, die Kreuzungsstellen mit den Normalspur-Bahnlinien zu haben. Der Beginn der Mode auf einen Urlaub am Meer hat zum Ausbau der Bahnlinien für die Personenbeförderung nach Niechorze und nach Mrzeżyno beigetragen.



Nach dem Zweiten Weltkrieg realisierte Gryficka Schmalspurbahn erfolgreich ihre Aufgaben von der Vorkriegszeit. Sie transportierte Zuckerrüben nach Gryfice und Menschen ans Meer. Sie war eine perfekte Ergänzung zu der grundsätzlichen Form des Transports, die eine Standard-Eisenbahn war. Ein damals schwach entwickelter Autoverkehr war für viele Jahre keine Konkurrenz für den Transport von Personen und Gütern. Erst mit seiner Entwicklung und somit Verzichten auf umständliche Umladungen wurde die Bedeutung der Bahn wesentlich geschwächt. Man hat versucht, die Normalspur Waggons auf den Plattformen mit der Spurweite von 1000 mm zu transportieren. Das hat nur für eine Weile die Bedrohung der Schmalspurbahnauflösung entfernt. Viel höhere Belastung der Eisenbahn- Schienen bewirkte ihr Kaputtgehen. Keine Reparaturen, abnehmende Zahl der beförderten Güter und Menschen haben dazu geführt, dass immer mehrere unrentable Bahnstrecken der fast 100 Jahre alten Gryficka Schmalspurbahn stillgelegt wurden.
Zurzeit ist nur eine Bahnstrecke in Betrieb. Sie führt von Gryfice Wąsk. durch Trzęsacz, Rewal, Śliwin und Niechorze nach Pogorzelica. Es ergibt 22% aller Bahnlinien der ehemaligen Gryficka Schmalspurbahn. Sie wird von der Gemeinde Rewal finanziert. Dank der finanziellen Unterstützung der Europäischen Union und der Landesregierung wird sie zur Zeit modernisiert. Sie ist eine große touristische Attraktion für viele Touristen, die zahlreich diese Region besuchen.

Sehr wichtige Rolle beim Anlocken der Touristen zum Kommen ans Meer spielt eine ständige Ausstellung der Pommerschen Schmalspurbahn in Gryfice, die seit 1973 in Błoniestraβe 2, mit unterschiedlichem Erfolg und in verschiedenen Organisationsformen funktioniert.



Oben: Polnische Schmalspurbahn Lokomotive Px48-3901.

Unten: Dampflokomotive Ty 9785 von dem Hersteller Orenstein & Koppel-Berlin 1921 von der Zuckerfabrik in Gryfice benutzt.





Lokomotive TX7-3502 Hersteller Vulcan-Werke aus Hamburg 1927



Polnische Schmalspurbahn Lokomotive Px48-3912



Waggon Bhi.

GESCHICHTE DER SCHMALSPURBAHN IM FLUSSGEBIET VON PARSĘTA

Ende des 19. Jahrhunderts, im Teil des Hinterpommerns, im Flussgebiet von Parsęta sind zwei große öffentliche Eisenbahnnetze entstanden, die auf den Schienen mit einer Spurweite weniger als 1435 mm fuhren.
Als erste wurde Kołobrzeska Schmalspurbahn– KKB Kolberger Kleinbahn AG gebaut. Die Konzession für den Bau der Bahn wurde am 4. Juli 1894 für eine Aktiengesellschaft Kolberger Kleinbahn AG gewährt, deren Gesellschafter waren:

- **Der Preußische Staat - 16%**
- **Provinz Pommern - 26%**
- **Kołobrzeg- Karlino Kreisverwaltung - 20%**
- **Andere - 37%.**

Die Unternehmensleitung übernahm Lenz & Co., seit 1910 ein Provinzialverband und seit 1920 Vereinigung Hinterpommerscher Kleinbahnen (Eisenbahnen in Hinterpommern zusammen vereinigt).
Ursprünglich hat man den Bau der Bahnlinie Kołobrzeg- Resko Pomorskie (Regenwald) mit einer Bahnabzweigung in Gościno (GroB Jestin) in Richtung Sławoborze (Stolzenberg) geplant. Es gab Schwierigkeiten mit der Land -enteignung für die entstehende Bahnlinien. Trotzdem hat das Unternehmen Lenz & Co. am 27. Mai 1895 einen 36,07 km langen Bahnstreckenabschnitt von Kołobrzeg nach Rymań (Roman) eröffnet. Ein paar Tage später wurde am 1. Juni 1895 der Abschnitt Rymań – Resko Północ in Betrieb gesetzt. Es ist der Anschluss an die Reska Schmalspurbahn entstanden und weiter durch sie an die Starogardzka und Gryficka Schmalspurbahn. Der 20,3 km lange Zweigbahn von Gościno nach Sławoborze wurde am 22. September 1895 eröffnet. Bereits in Polen wurde 1951 ein Streckenabschnitt gebaut, der den Posten Lepino (auf der Strecke Sławoborze- Gościno) mit der Bahnstation Rarwino verband. Die Bahnstation Rarwino befand sich am Ende der umgebauten Bahnlinie Białogard- Rarwino, die zur Białogard- Koszalin Schmalspurbahn gehörte. Es entstand ein Bahnnetz in der Form eines Dreiecks (Dreieck Lepino), die die Verbindung des Białogards mit Kołobrzeg, Sławoborze, Resko, Gryfice und Stargard gewährleistete. Es ist damals ein einheitliches System der fünf zusammenverbundenen Schmalspurbahnen entstanden.

Der 15,8 km lange Abschnitt Skrzydłowo - Tąpadły (Mühlenbruch - Dummadel) wurde am 12. September 1899 eröffnet (Baugenehmigung wurde am 9. Januar dieses Jahres erteilt). Auf diese Weise entstand durch die Station Tąpadły ein Anschluss an Gryficka Schmalspurbahn, die noch damals eine Schienen Spurweite von 750 mm hatte. Am 10. November 1909 erfolgte die Inbetriebnahme der Bahnstrecke von Gościno zum Dorf Pobłocie Wielkie (9,1 km) und nach 6 Jahren hat man sie nach Karlino Wąsk. verlängert (der Schnittpunkt der Normalspur Bahnlinie: Kołobrzeg- Białogard). Man eröffnete eine Zweigbahn von Lubiechowo nach Włościbórz (7,9 km).
Im Jahr 1915 wurden fünf Lokomotiven in Dienst der Kołobrzeska Schmalspurbahnlinie gestellt. Zwei befanden sich im Bahnbetriebswerk in Gościno und fuhren auf der Strecke Gościno- Kołobrzeg, eine in Rymań, die auf der Strecke nach Tąpadły verkehrte, eine in Sławoborze und eine in Pobłocie Wielkie.
Der wichtigste Knotenpunkt der Kołobrzeska Schmalspurbahn war Gościno (dort befand sich bis 1920 der Hauptsitz der Kolberger Kleinbahn AG). Schmalspurbahnen fuhren in 5 Richtungen (nach Resko durch Rymań, Kołobrzeg, Karlino- Piotrowice und Sławoborze). Man hat landwirtschaftliche Produkte und Holz zum Hafen nach Kołobrzeg transportiert. Von dort wurden sie auf dem Seeweg in den westlichen Teil von Deutschland transportiert.



Das Streckennetz der Kolberger Kleinbahn. Ende 1938.

BESCHREIßUNG DER KOLBERGER KLEINBAHN AG

- Schienen Spurweite: 1000 mm
- Länge der Bahnlinie: 122,58 km
- max. Räderdruck auf die Schienen: 3 Tonnen
- höchste Steigung: 1:60
- der kleinste Krümmungsradius: 100 m

ZAHL DER BAHNFAHRZEUGE IM JAHR 1942

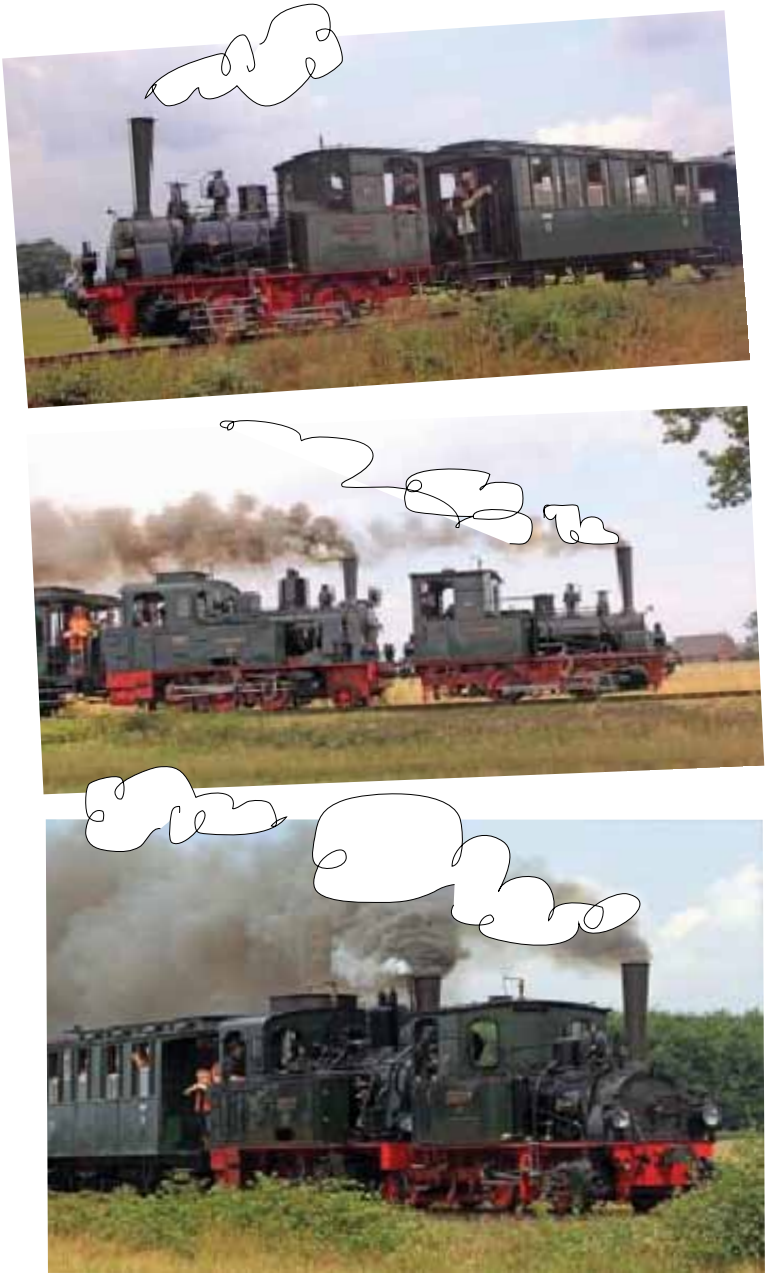
- Dampflokomotiven: 13 Stk.
- Personenwagen: 19 Stk.
- Güterwagen: 201 Stk.
- Gepäckwagen: 7 Stk.

Gemeinsame Bahnstationen mit der Normalspur-Eisenbahn Kołobrzeg, Karlino, Resko

BAHNSTRECKEN IN BETRIEß

- 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 (Korlin)
- Lubiechowo (Lubchow) - Włościbórz (Lustenbuhr)





Dampflokomotiven vom Ende des 19. Jahrhunderts in Stettiner Lokomotivenfabrik Vulcan hergestellt. Die ähnlichen Lokomotiven fuhren auf den Bahnstrecken der Kolberger Kleinbahn AG- Kołobrzeska Schmalspurbahn.h



Dampflokomotive KKB52j (Vulkan 1915 seit 1945, PKP Tx5-3505). Bahstation in Karlino 1939 r.



Dampflokomotive KKB32c (Vulcan 1927 seit 1945, PKPTwn1-3633) mit Personenwagen. Schmalspur Bahnstattion Kołobrzeg. Winter 1940.

Unten: Dampflokomotiven KKB5i/Vulkan aus dem Jahr 1894, PKPT2-3031 i KKB 51j/Vulkan aus dem Jahr 1915 r, PKPTx5 - 3504, sommer 1939.



Auf der nächsten Seite: Dampflokomotive Vulkan von 1894 KKB 6i (die Kennzeichnung bis 1940, nach 1940 - PLB104N2206, Kennzeichnung nach 1945 - PKP T2 3032) an der Station Gościno (Gross Jestin). Foto von Botter, 24.04.1939.



Lokomotive Hanomag, Herstellungsjahr 1911, Markierung KKB8ii.

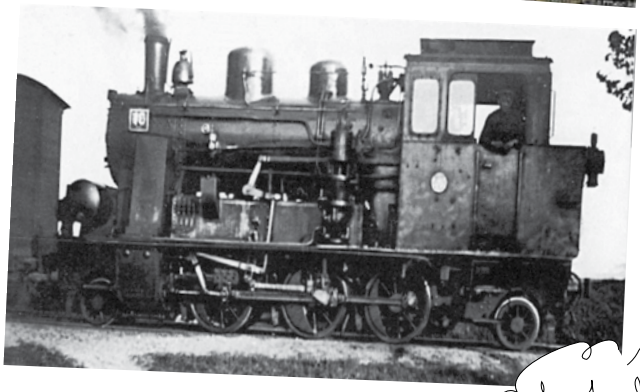


Dampflokomotive Hanomag (Herstellungsjahr 1911). Foto aus dem Jahr 1939.

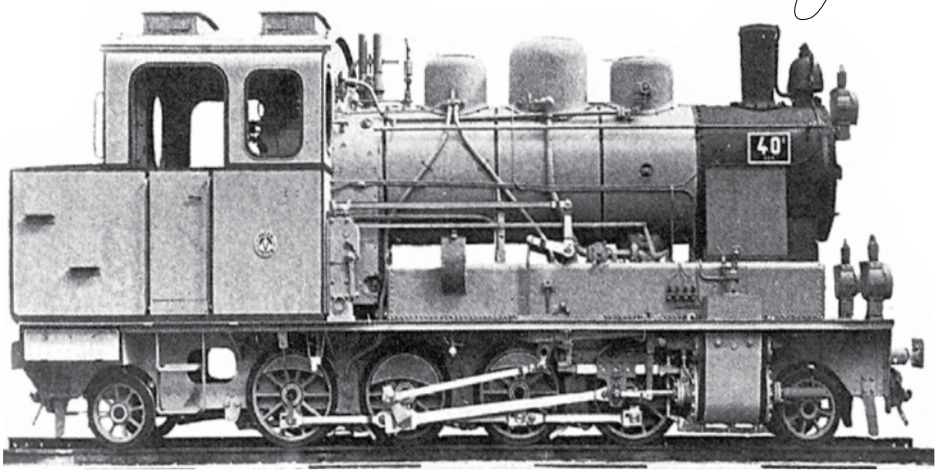




Lokomotive Hohenzollern aus dem Jahr 1913 im Freilichtmuseum in Sochaczew zu sehen (sie war in der Zuckerfabrik in Tuczno in Betrieb). Eine ähnliche Lokomotive fuhr auf Schienen der Kołobrzeska Schmalspurbahn KKB (Kolberger Kleinbahn AG).

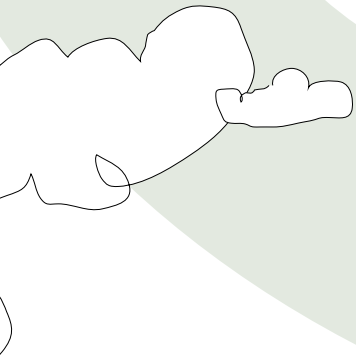


Dampflokomotive mit der Markierung: KKB 31c Vulcan 1927/3865, Markierung nach dem Jahr 1945: PKP Twn1-3633.



Dampflokomotive KKB 40d Vulkan 1925/3848, polnische Kennzeichnung nach 1945: PKP Tyn1-3812.

In den frühen Nachkriegsjahren gab es einen ziemlich starken Personen- und Güterverkehr auf fast allen Strecken. Doch bereits im Jahr 1959 haben die Personenzüge auf der Strecke Gościno – Lepino Trójkąt aufgehört zu fahren; der Streckenabschnitt von Lubiechowo nach Włościbórz diente ausschließlich dem Güterverkehr, er fiel der ersten Reduktion zum Opfer und wurde demontiert.



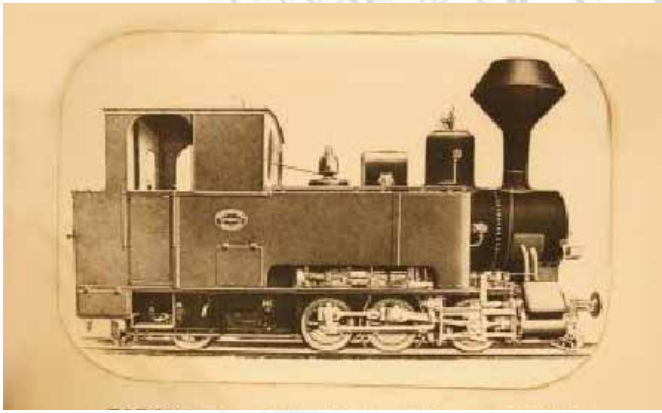
Im Jahr 1961 wurde der Zugverkehr auf der Bahnstrecke Kołobrzeg- Gościno gestoppt und die Bahnlinie komplett demontiert. Zur gleichen Zeit haben Personenzüge auf der Strecke Skrzydłowo – Resko Płn. aufgehört zu fahren. Im Jahr 1964 fuhr die Bahn auf dem Streckenabschnitt Gościno - Karlino nicht mehr und er wurde im selben Jahr abgebaut. Bis 1962 fuhren Personenzüge von Gryfice nach Gościno, und bis 1966, auf verkürzter Strecke nach Rymań. Auf den anderen Bahnlinien blieb Güterverkehr, der noch für viele Jahre bis 1990 eine wichtige Rolle spielte. Dann, bis 1995 war der Verkehr auf den Strecken Gościno - Lepino Trójkąt - Białogard und Rymań - Tąpadły immer geringer. Der Streckenabschnitt Tąpadły – Skrzydłowo – Resko Płn. diente bis 1996 für den Transport zum Fuhrpark wegen Reparaturen nach Resko. Nur auf der Strecke Lepino Trójkąt – Sławoborze fuhren seit 1992 keine Züge mehr und sie wurde offiziell im Jahre 1996 geschlossen. Das gesamte Streckennetz hat die Bindung im Juni 1999 verloren, wenn man die Spannweiten an den Bahnübergängen entlang der Straβe E 28 in Wicimice, Rymań und Ramlewo demontiert hat. In der Nähe von Gościno (die Bahnlinie in Richtung Sławoborze und teilweise in Richtung Rymań) wurden die Gleise auf dem Streckenabschnitt Skrzydłowo – Tąpadły an der Wende von 2006/2007 teilweise abgebaut.

BIAŁOGARDZKO-KOSZALIŃSKA SCHMALSPURBAHN.



Die ersten Versuche, eine Schmalspurbahn in der Koszaliner und Białogarder Umgebung zu bauen, wurden im Jahre 1895 von den Behörden der Białogarder Kreisverwaltung übernommen. Man beabsichtigte, vor dem Bau der Kołobrzeska Schmalspurbahn voraus zu sein und eine Verbindung mit Resko Pomorskie (Regenwald) durch Sławoborze (Stolzenberg) zu errichten. Der Plan ist aus unbekannten Gründen nicht gelungen. Koszalin strebte mit Hilfe von Kleinbahn Köslin-Natzlaff AG (Koszalin- Nacław SA) nach einer Konzession, um eine Schmalspurbahn zu bauen, als erstes für den Bau der Bahnstrecke Koszalin- Nacław. Eine solche Konzession hat das Unternehmen am 24. Mai 1898 für 99 Jahre erhalten. Aus wirtschaftlichen Gründen hat man die Spurweite von 750 mm gewählt, anders als damals oft verwendete 1000 mm.

Die Aktionäre der Gesellschaft waren: Kreisverwaltung Koszalin, Lokomotivfabrik „Krauss-Maffei" aus München und Kleinaktionäre (Einzelpersonen). Den Bau der Eisenbahn übernahm diesmal Lokomotivfabrik Krauss aus München und nicht, wie im Falle der anderen Bahnstrecken- das Unternehmen Lenz & Co. Es kam dazu, weil die Firma Krauss auch eine Bahnverbindung: Sławno - Nacław (Schlawer - Natzlaff) für die Schmalspurbahn im Kreis Sławno gebaut hat. Die erste Bahnlinie von Koszalin durch Manowo nach Nacław (32,2 km) hat am 2. November 1898 gestartet. Die Züge konnten noch weiter bis zum Polanów auf der von Sławieńska Kreisbahn verpachteten Bahnstrecke Nacław - Polanów durch Jacinki fahren. Die neu eröffnete Bahnstrecke verfügte über drei Dampflokomotiven der Firma Krauss und ein paar Vierachse-Wagen.



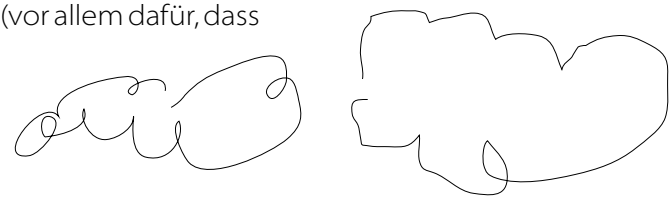
1901 wurden 4 Dampflokomotiven, 5 Vierachse Personenwagen, 4 Gepäckwagen, 10 Zweiachse- und 37 Vierachse- Güterwagen eingekauft. Im September 1904 erhielt die Schmalspurbahn eine finanzielle Unterstützung vom preußischen Staat und das Recht auf die Enteignung für die Zwecke der neu gebauten Abschnitte der Eisenbahn. Private Landbesitzer boten ihre Grundstücke für den Bau der Eisenbahn gern an. Sie sahen in der Errichtung der neuen Bahnlinien auch Chancen für ihr Eigentum (landwirtschaftliche Exporte). Viel schlimmer war die Situation im Fall von Grundstücken in der Nähe von Białogard. Dortige Grundbesitzer sahen keine Vorteile für den Ausbau der von Białogard führenden Bahnlinien. Es gab sogar Gegenstimmen bezüglich des Baus der Bahnstrecke Białogard - Świelino.
Am 1. November 1905 wurde eine neue Bahnstrecke Manowo- Świelino-Bobolice (34 km) eröffnet und am 2. November 1905 der Abschnitt Świelino - Białogard. Zu der Aktiengesellschaft kamen zwei neue Aktionäre: Landkreis Białogard und Bobolice. Das Unternehmen hat einen neuen Namen bekommen – Aktiengesellschaft der Vereinigten Kleinbahnen der Landkreise Koszalin, Bobolice und Białogard (Köslin, Bublitz, Belgard, kurz: KKBB). Im selben Jahr hat das Unternehmen seinen Bestand erweitert. Es hat drei neue Lokomotiven mit einer Spurweite von 750 mm von der Schmalspurbahn aus dem Gebiet der Alten Markgrafschaft abgekauft, die die Spurweite von 750 mm auf 1000 mm in ihrem Gebiet umgetauscht hat. Dazu kam auch eine neue Lokomotive der Firma Krauss. Am 31. Dezember 1908 erhielt KKBB eine Genehmigung zum Bau der Bahnlinie Białogard - Rarwino (20,2 km), die am 17. September 1900 eröffnet wurde. Für den Bau hat man Geldmittel aus dem Ministerium für öffentliche Arbeiten verwendet. Am Anfang hat die Bahn auf dieser Strecke zwei Kurse - hin und zurück gemacht, am Samstag noch einen zusätzlichen Kurs. An den Feiertagen und Markttagen gab es auch zusätzliche Kurse.

TENDRZAK Dampflokomotive, 750 mm, Vierachse (0-3-1), Nr. 6 SA ZKWPKBiB, im Jahre 1905 von der Firma Krauss in München gebaut

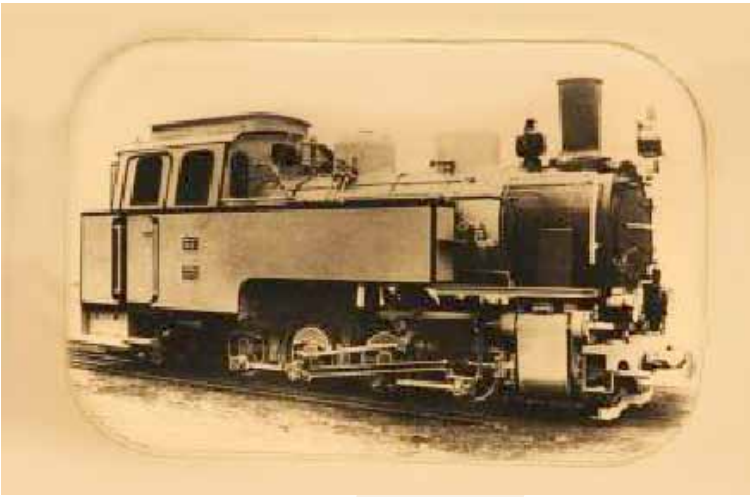
Im Jahr 1905 pendelten auf dem Weg von Koszalin nach Polanów zwei Züge und nur einer nach Manowo. Auf der Strecke Bobolice - Manowo durch Świelino pendelten auch zwei Züge pro Tag. Seit 1907 fuhr von Bobolice nach Świelino (und zurück) zusätzlich ein Zug, der diese Strecke innerhalb von 50 Minuten überwand. Der Fahrplan ist bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs unverändert geblieben. Die Gesamtlänge der Eisenbahnlinien, die durch KKBB betrieben waren, betrug 129,520 km. Die Geschwindigkeit für Güterzüge durfte über 25 km/h und für Personenzüge 30 km/h nicht überschritten werden. Von Jahr zu Jahr wuchs die Zahl von beförderten Personen und Gütern. Der größte Transport fand während des Ersten Weltkriegs statt. Die Bahn transportierte im Jahr 1917- 87.257 Tonnen Waren und 225.250 Menschen. Verlorener Krieg, schwere wirtschaftliche Lage in Deutschland haben dazu geführt, dass bei der Bahn eine Krise sichtbar war. Der Transport verringerte sich um die Hälfte. Der Vorstand der Provinz Pommern übernahm die Kontrolle über alle Schmalspurbahnlinien. Dieser Zustand dauerte bis 1937. Der Vorstand der Provinz konnte die Bahnlinien den beliebigen Aktiengesellschaften verpachten, abhängig von den finanziellen Vorteilen, die er erzielen konnte (vor allem dafür, dass er die Verluste aus eigener Tasche nicht bezahlen musste).

Man hat sich ständig bemüht, den Transport und vor allem die Beförderung der Menschen zu erhöhen. Im Jahr 1920 ist die Zahl der Passagiere erreicht worden, wie es im besten Jahr 1917 war. Leider dauerte es sehr kurz. Die Transportzahlen begannen wieder zu sinken, vor allem wegen der wachsenden Automobil Industrie. Niedrigere Tarife, höhere Fahrgeschwindigkeiten, dichteres Netz von Verbindungen der Normalspurbahn verursachten, dass die meisten Unternehmen auf Dienstleistungen der Schmalspurbahn verzichteten. In Koszalin nutzte nur Papierfabrik die Schmalspurbahn für die Transportzwecke im Jahr 1920.

Für die Verschlechterung der ohnehin bereits ungünstiger Situation haben häufige Erhöhungen der Fahrtarife (Inflation) beigetragen. Selbst im Jahr 1923 gab es fünffache Preiserhöhungen. Die Aktionäre der Gesellschaft KKBB waren immer noch 3 Landkreise. Die Geschäftsstelle der KKBB befand sich in Koszalin im Gebäude der Kreissparkasse, in der heutigen Zwycięstwa Straβe 77. Um die Kosten zu senken, begann man den ältesten und teuren Wagenpark zu liquidieren. Man kaufte auch eine moderne Borsig Lokomotive ein.



Die Anzahl der Fahrten wurde reduziert. Auf der Bahnstrecke Białogard - Świelino fuhr die Bahn nur 3 mal pro Woche. Das Unternehmen hat im Jahr 1927 Buslinien mit einer Länge von 48 km mit zwei Bussen errichtet. Im Jahr 1929 gab es eine vorübergehende Stilllegung der Linie Białogard - Rarwino. Die Bahn wurde vom Autotransport ersetzt. Seit 18. November 1929 fuhren die Busse auf 4 Strecken: von Koszalin nach Bobolice, Polanów, Jamno und Kraśnik Koszaliński durch Popowo. Die Anzahl der Menschen, die mit Bussen transportiert wurden (64 146 Personen) glich nahezu der



TENDRZAK
Dampflokomotive,
750 mm, Fünfachse (0-4-1),
Nr.10 SA ZKWPKBiB,
im Jahr 1925 von der
Firma Borsig in Berlin gebaut.

Schmalspurbahn im Jahr 1938 -77 757. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 hat die Entwicklung von automobilen Kommunikation gestoppt. Die Wehrmacht hat alle Busse konfisziert. Schmalspurbahn ist erneut attraktiv geworden. Die Zahl der Kurse und die Größe des Transports war auch gestiegen.

Infolge der Verwaltungsreform in Deutschland wurden im Jahr 1932 viele Landkreise, einschließlich des Bobolice Kreises, aufgelöst. Die Eisenbahn änderte ihren Namen auf Koszalińsko - Białogardzka Schmalspurbahn Aktiengesellschaft. Zwei Jahre später, aufgrund der Tatsache, dass die Sławieńska Schmalspurbahn die Bahnstrecke Sławno- Jacinki- Polanów (43 km) von 750 mm auf 1435 mm Spurweite umgebaut hat (Normalspur), hat man die Bahnstrecke Jacinki- Polanów- Żydowo von ihr verpachtet und auf dem Abschnitt Jacinki- Polanów einen Dreischienenknoten verwendet. Dadurch konnten auf diesen Strecken sowohl Normalspur- als auch Schmalspurbahnen fahren.

An der Wende von 1939 und 1940 bestand der Wagenpark aus sieben Dampflokomotiven, 15 Personenwagen, 6 Gepäckwagen, 162 Güterwagen und 27 Spezialwagen. Nach Hitlers Aufstieg zur Macht begann die Schmalspurbahn ihre Autonomie zu verlieren. Sie wurde der staatlichen Regierung unterworfen und gehörte zum Reichsverband Deutscher Verkehrsverwaltungen E.V., ein Zusammenschluss von privaten, kommunalen, Betriebs- Schmalspurbahnen und Straßenbahnen, die sowohl Menschen als auch Waren transportierten.Im Jahr 1937 waren alle Schmalspurbahnen der Deutschen Bahn (DB) untergeordnet. All dies war wegen des bevorstehenden Krieges und der Notwendigkeit für die Militarisierung der Wirtschaft. Dieser rechtliche Status dauerte bis zum Kriegsende.

Noch vor dem Ende des Zweiten Weltkriegs begann die sowjetische Armee die Schienen zu demontieren und die Bahnausrüstung der Koszalińsko- Białogardzka Schmalspurbahn abzuführen. Infolge des Erlasses des Ministerrates vom 11. April 1946 übernahmen Polnische Staatsbahnen PKP alle Eisenbahnlinien. Erst ein Jahr später begann der Aufbau von Koszalińsko- Białogardzka Schmalspurbahn, zunächst auf der Strecke nach Rosnowo (aufgrund der Baumaterial Versorgung für einen neuen Flughafen). Reaktivierung des Streckenabschnittes Koszalin-Świelino- Bobolice (46 km) erfolgte am 1. Juli 1948. Die Bahnausrüstung kam sowohl von polnischen Fabriken (Chrzanów), als auch aus anderen pommerschen Wojewodschaften. Großpolen und Masuren (post-deutsche Ausrüstung). Das Personal der Koszaliner Eisenbahn bestand aus Mitarbeitern der Schmalspurbahn in Poznań. Der Grund für den Aufbau eines kohärenten Kommunikationssystems, das auf allen Schmalspurbahnen in Hinterpommern basierte, war der Ausbau der Eisenbahn mit einer Spurweite von 1000 mm.



Am 1. Mai 1949 hat man das ganze Schmalspurbahnnetz unter Verwaltung des Vorstands in Gryfice und in Stargard zusammengeschlossen. Es funktionierte unter dem Namen - Pommmersche Zufahrtsbahn.

Weiterhin dauerte der Aufbau der Koszalińsko-Białogardzka Schmalspurbahn. Im Jahr 1951 ging die Bahnstrecke Świelino-Białogard (32 km) in Betrieb, im Jahr 1952- Białogard- Rarwino-Lepino-Sławoborze (auf diese Weise hat man Zugang zu dem gesamten westlichen Teil Pommerns bekommen). Nur der Streckenabschnitt Manowo - Polanów - Żydowo wurde nicht wiederaufgebaut.

VERZEICHNIS DER BAHNHÖFE UND BAHNSTATIONEN DER KOSZALIŃSKO-BOBOLICKO-BIAŁOGARDZKA SCHMALSPURBAHN, DEMNÄCHST DER KOSZALIŃSKO-BIAŁOGARDZKA SCHMALSPURBAHN, IN IHRER BESTEN PHASE DER ENTWICKLUNG.

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 - Nacław (Natzlaff)

2 MANOWO – BOBOLICE WĄSK.

(niem. Manow – Bublitz 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 - Głodowa Koszalińska (Goldbeck Haltestelle)
28,8 km - Głodowiec (Goldbeck Haltepunkt)
33,9 km - Bobolice Wąsk. (Bublitz Ldb.)

3 BIAŁOGARD MIASTO – ŚWIELINO

(niem. Belgard Reichsbanhof – Schwellin)

0,0 km - Białogard Miasto (Belgard Reichsbanhof)
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)

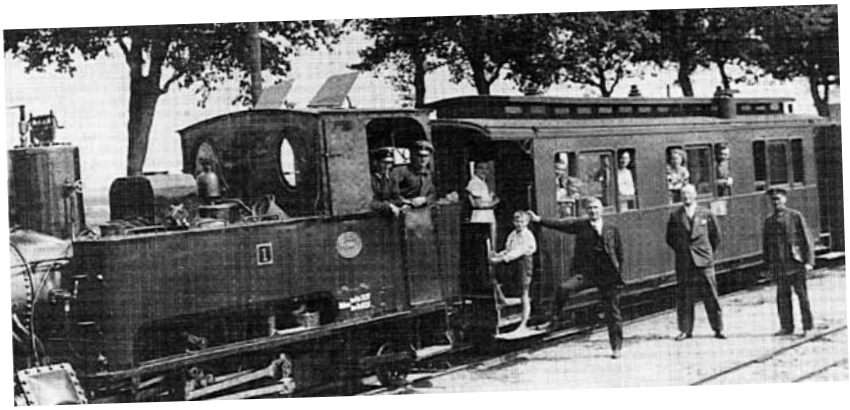
0,0 km - Białogard Wąsk. (Belgard Kleinbahnhof/Ldb.)
3,7 km - Łęczenko (Lenzen Wiesenhof)
5,6 km - Łęczno (Lenzen Ziegelei)
6,8 km - Kamosowo-Stanomino (Kammißow-Standemin)
7,8 km - Kamosowo (Kammißow)
10,7 km - Nasutowo (Natztow)
12,4 km - Zagórze (Sager)
15,5 km - Rychowo (Groß Reichow)
16,6 km - Podwilcze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

5 MANOWO – POLANÓW POMORSKI – 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 - Nacław (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)

In kriegszerstörtem Pommern hat Schmalspurbahn eine große Rolle gespielt. Die höchste Popularität erreichte sie in den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts. Es wurden mehr als 500 000 Menschen und 200 000 Tonnen von Gütern transportiert. Nach dieser Periode ist erneut der Rückgang eingetreten. Der niedrigste Stand der Verkehrsquote wurde in den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts beobachtet (die Konkurrenz von der Seite der Automobilindustrie). Die steigenden Lebenshaltungskosten, drastisches Absinken der Zahl der Bahnkurse, keine andere Verwendung für die Eisenbahninfrastruktur - all dies hat zu der Stilllegung der Bahnlinien geführt,



und dann als nächstes zu der Demontage der einzelnen Schmalspurbahnstrecken. Als erste wurde die Bahnstrecke Świelino- Bobolice im Jahr 1984 geschlossen. Im Jahr 1991, nach der Entgleisung des Güterzugs wegen des schlechten Zustands der Gleise (keine Reparaturen, Transport der Normalspurwagen auf den Schmalspurbahn Plattformen) wurde der Güterverkehr auf dem Streckenabschnitt Białogard - Sławoborze gestoppt.

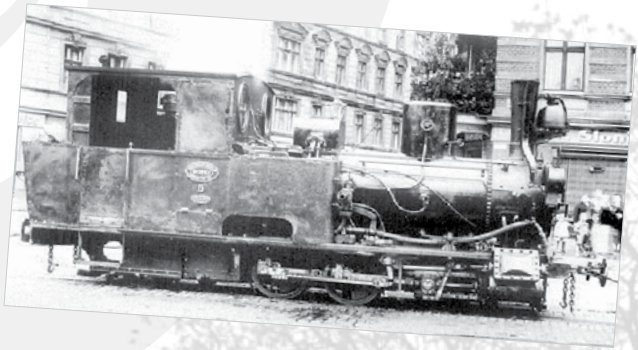
An der Wende der 80er und 90er Jahre des 20. Jahrhunderts wurde das einheitliche Schienennetz der Pommerschen Eisenbahn in drei separate Eisenbahn-Einheiten aufgeteilt: Koszalińska KD, Gryficka KD, Stargardzka KD Schmalspurbahnen. Im Jahr 1992 wurde Personenverkehr auf der Strecke Białogard- Sławoborze (30 km) gestoppt und Bahnbetriebswerk in Białogard geschlossen. Am 30. September 1996 wurde die Bahnstrecke Świelino- Białogard stillgelegt.

Im Jahr 1995 wurde in Koszalin **die Gesellschaft der Liebhaber von Koszaliner Schmalspurbahn** gegründet, die viele Veranstaltungen für Touristen und für Bewohner von Koszalin (z. B. der Frühlingsbeginn, der Kindertag) organisiert hat. Der große Erfolg des Vereins war das Eintragen der Schmalspurbahn ins Denkmalverzeichnis. Man durfte ausschließlich die Bahnstrecke Koszalin – Świelino, Ingenieurbauten auf der Strecke und zwei Schneepfluge aus Koszalin eintragen. Mehr hat leider der Denkmalkonservator der Wojewodschaft aus Szczecin nicht erlaubt.

Der Eintrag **wurde im Jahr 2000** vorgenommen. Seit dieser Zeit ist diese Bahnstrecke vor der Demontage geschützt. Koszalińska Schmalspurbahn ist eine wahre sommerliche Wochenende Attraktion geworden.Im Sommer 2000, von Juni bis Ende August, nutzten sie **12 000 Passagiere.**

Die Aufrechterhaltung dieser Schmalspurbahn kostete Polnische Bahngesellschaft PKP im Jahr 2000- **1,5 Millionen Zloty PL.** Seit 2001 wurde die Bahnstrecke Koszalin - Świelino (30 km) um 10 km verkürzt. Zu der Endstation in Rosnowo pendelte die Kleinbahn ausschließlich während der Sommerferien. Es gab nur einen Kurs von Koszalin nach Rosnowo um **10:00 Uhr** und zurück von Rosnowo nach Koszalin um **14:25 Uhr.**

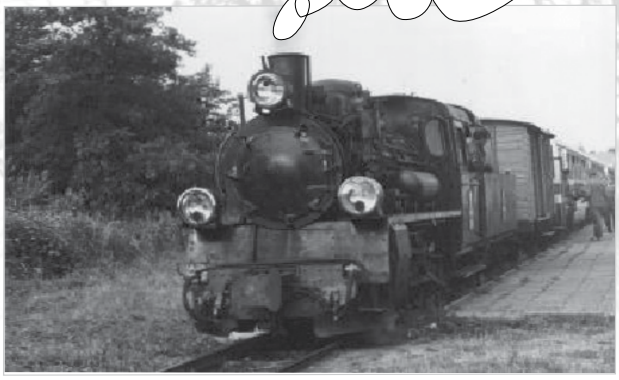
Am 17. September 2001, auf seiner letzten Tour war ein Güterzug zum Flugplatz nach Zegrze Pomorskie und am 22. September wurde die Bahnstrecke Świelino- Koszalin stillgelegt. Schließlich wurde die Koszalińska Schmalspurbahn am 1. Oktober 2001 geschlossen. Im September 2005 ist die Gesellschaft der Liebhaber von Koszaliner Schmalspurbahn entstanden, dessen Hauptziel ist, die Bahnstrecke Koszalin – Świelino erneut zu reaktivieren.



Lokomotive Kraus 1898. Ähnliche Lokomotiven waren auf den Bahnlinien Koszalin-Białogard Schmalspurbahn in Betrieb.



Lokomotive Kraus aus dem Jahr 1909.



Px 48-3901 – die Haltestelle in Białogard in den Jahren: 1969-1972, 1973-1977, 1979-1980, 1982-1985, in Koszalin: 1973, 1978-1979, ab 1996 befindet sich im Museum in Gryfice, Herstellungsjahr:1951.



Triebfahrzeug Lxd2-464 (Maybach- Motor) Białogard 1981-83, Koszalin 1978-81 und 1983-2005, Herstellungsjahr: 1978.

Białogard 1981-1986 PKP Px48 3916, Herstellungsjahr:1950



Diesellokomotive Lxd2-464 (Maybach-Motor) Białogard 1981-83, Koszalin 1978-81 und 1983-2005, Herstellungsjahr:1978



Lxd2-459 (Maybach-Motor)1976, Białogard 1982, 1988-1996, Koszalin 1982-1988 seit 1996 bis 2000. Schmalspurbahn Station Białogard



Mbxd2-302 Herstellungsjahr:1984, Białogard 1988-1992, Koszalin 1988.





3 FAHRPLÄNE


126 x Rarlin - Belgard
Alle 20
km
6.00
6.46
7.18
7.20
14.25
13.41
13.10
13.05



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. ×	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 × . . .	8.15	1.55	5.50
7.23	12.29	4.57	9	Bonin ×	8.02	1.42	5.37
7.37	12.42	5.10	12	an **Manow** . . . . . ab	7.47	1.27	5.21
					5	15	7
6	16	8					
7.50	—	5.18	9	ab **Manow** . . . . . an	7.40	—	5.08
8.00	—	5.28	3	Finkenborn × . .	7.32	—	5.00
8.07	—	5.35	5	Wilhelmsthal × .	7.25	—	4.53
8.14	—	5.42	7	Grünhof × . . .	7.19	—	4.47
8.20	—	5.48	8	Roßnow × . . .	7.13	—	4.41
8.25	—	5.53	10	Hirschfelde × . .	7.08	—	4.36
8.31	—	5.58	11	Kursewanz × . .	7.03	—	4.31
8.42	—	6.09	14	Krampe × . . .	6.52	—	4.20
8.47	—	6.14	15	Krampe Dorf ×	6.45	—	4.13
8.52	—	6.19	17	an **Schwellin** . . ab	6.40	—	4.08
9.02	1.39	6.29		ab **Schwellin** . . . . an	6.30	1.30	4.00
9.15	1.52	6.42	21	Hufenberg × . .	6.21	1.21	3.51
9.28	2.04	6.54	25	Dubbertech × .	6.09	1.09	3.39
9.39	2.15	7.05	28	Goldbeck × . . .	5.58	12.58	3.28
9.43	2.19	7.09	29	Hp × .	5.53	12.53	3.23
9.59	2.35	7.25	34	an **Bublitz** 40 . . . ab	5.38	12.38	3.08
					2	14	4
1	13	3					
7.48	12.44	5.20	12	ab **Manow** . . . . . an	7.39	1.25	5.09
8.08	12.59	5.40	17	Seydel ×	7.25	1.10	4.55
8.18	—	5.50	19	Leopoldshöhe ×	7.15	—	4.45
8.34	—	6.06	23	Vieverow × . . .	7.01	—	4.31
8.53	—	6.22	28	Kösternitz × . .	6.45	—	4.15
9.10	—	6.38	33	Natzlaff × . . .	6.29	—	3.55
9.26	—	6.54	36	Nadebahr × . .	6.18	—	3.43
9.39	—	7.07	39	**Jatzingen** 95d .	6.06	—	3.31
9.58	—	7.32	45	an **Pollnow** 40. 95d. ab	5.39	—	3.04

Mi. u. Sb. — verkehrt nur Mittwochs — nur Mi. u. Sbd.





Sommer 1938

113u Köslin - Pollnow

126 x Rarfin – Belgard ⊠ Alle Züge 2. 3. Klasse

B1	W B3	km	Z Nr Pomm. Landesbahn Z Nr		B2	B4
6.00	w 14.55	0.0	ab **Rarfin**	ab	14.25	w19.30
6.46	‹15.33	11.5	Kamissow X		13.41	‹18.49
7.18	‹15.58	19.4	**Belgard** Ldb		13.10	‹18.20
7.20	w 16.00	20.0	an **Belgard** Reichsb	ab	13.05	w18.15

Weitere Bedarfshalte 1a: km 2,8 Pocewils (Kr Belgard), km 3,8 Groß Reichow, km 6,9 Seger, km 8,6 Notztow, km 12,6 Kamissow-Standemin, km 13,7 Lenzen Ziegelei, km 15,7 Lenzen Wiesenhof

X Bedarfshaltestelle

379a **BIAŁOGARD WĄSK. — SŁAWOBORZE**

Linia wąskotorowa. Wszystkie pociągi z wagonami kl. 2

86151						86153				nr poc. km		379a		nr poc.			86150						86152		
		a)															b)								
–	–	15.27	–	–	–	20.20	–	–	–	0	o	BIAŁOGARD WĄSK. (O)	p		–	–	6.44	–	–	–	–	–	19.08	–	–
–	–	15.37	–	–	–	20.30	–	–	–	4		Łęczenko (Op)			–	–	6.31	–	–	–	–	–	18.55	–	–
–	–	15.43	–	–	–	20.36	–	–	–	6		Łęczno (Op)			–	–	6.24	–	–	–	–	–	18.48	–	–
–	–	15.52	–	–	–	20.45	–	–	–	8		Kamosowo (Op)			–	–	6.16	–	–	–	–	–	18.40	–	–
–	–	16.00	–	–	–	20.53	–	–	–	11		Nasusowo (Op)			–	–	6.08	–	–	–	–	–	18.32	–	–
–	–	16.06	–	–	–	20.59	–	–	–	13		Zagórze (Op)			–	–	6.01	–	–	–	–	–	18.25	–	–
–	–	16.16	–	–	–	21.09	–	–	–	16		Rychowo (Op)			–	–	5.52	–	–	–	–	–	18.16	–	–
–	–	16.20	–	–	–	21.13	–	–	–	17		Podwilcze (Op)			–	–	5.49	–	–	–	–	–	18.13	–	–
–	–	16.28	–	–	–	21.21	–	–	–	20		Rarwino (Op)			–	–	5.41	–	–	–	–	–	18.05	–	–
–	–	16.43	–	–	–	21.36	–	–	–	26		Lepino Trójkąt (Op)			–	–	5.27	–	–	–	–	–	17.51	–	–
–	–	16.53	–	–	–	21.46	–	–	–	30	p	SŁAWOBORZE (Op)	o		–	–	5.15	–	–	–	–	–	17.40	–	–

a) oprócz XII.25, 26, I.1, III.30 i 31

b) oprócz XII.25, 26, I.1, III.30 i 31

AUFLÖSUNG DER BAHNSTRECKEN IN MITTELPOMMERN

Man schloss die Bahnlinien vor allem, weil der Transport nicht mehr rentabel war. Der Grund war eine schnell wachsende Automobilindustrie. Erste Auflösungen der Bahnstrecken fanden noch vor dem Zweiten Weltkrieg statt. Das betraf vor allem Schmalspurbahnen, die demontiert oder auf Normalspurbahnen umgebaut waren (Słupska Kreisbahn). Zahlreiche Bahnstrecken wurden unmittelbar nach dem Kriegsende demontiert. Bedeutende Bahnstrecken wurden sehr oft mit Material und Bahnausrüstung von den anderen bereits zerstörten oder beschädigten (Neben)Bahnlinien umgebaut. Ein Teil der Gleise (mehr als 1671 km, davon 178 km Schmalspurbahnen) wurden samt der Bahnausstattung demontiert und von sowjetischen Truppen, die Pommern als Kriegsbeute behandelten, nach Sowjetunion ausgeführt. Oft waren auch Gleise entfernt, die doppelt auftraten (Białogard - Koszalin). Die Russen planten ursprünglich auch, die Normalspur Bahnlinie Białogard – Szczecinek komplett zu demontieren.





Oben: Schmalspurbahn Station in Białogard. Lokomotive Px48-3916 aus der Lokomotiven Fabrik in Chrzanów 1950, Spurweite 1000 mm

Neben: Lokschuppen in Białogard, Lokomotive Px48-3916 aus der Lokomotiven Fabrik in Chrzanów 1950, Spurweite 1000 mm.

AUFGELÖSTE BAHNLINIEN IN DEN JAHREN 1944-45

STRECKE	BAUJAHR	LÄNGE DER BAHNLINIE (KM)
Lębork–Bytów	1902	35
Bytów–Miastko	1909	40
Słupsk–Budowo	1894 i 1906	38
Ustka–Sławno	1911	40
Ustka–Komnino	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–śydowo (wąskotorowy odcinek)	1898	14

Quelle: Kamiński 1984, s. 9

Starke Konkurrenz seitens der Automobilindustrie und ein niedriger Standard bei der Personenbeförderung (niedrige Geschwindigkeit) haben dazu beigetragen, dass im Laufe der Jahre 1960 – 1990 ein Netz von Schmalspurbahnen im Mittelpommern um fast 60,5%, also um 132 km gesunken ist und in den 90er Jahren um weitere 62 km. Zur Zeit ist die Bahnstrecke Koszalin- Rosnowo gelegentlich in Betrieb.

VERSCHLECHTERUNG DER SITUATION DER SCHMALSPURBAHN (DEMONTIERTE UND AUSGESETZTE STRECKEN) IN DEN JAHREN 1945-2003

STRECKE	BAUJAHR	LÄNGE DER BAHNLINIE (KM)
Ińsko–Drawsko Pomorskie		
Kołobrzeg–Gościno–Karlino	1909	40
Świelino–Bobolice	1894 i 1906	38
Tąpadły–Rymań–Gościno	1911	40
Lepino Trójkąt–Gościno	1913	19
Białogard–Sławoborze	1897 i 1902	34
Białogard–Świelino	1897	29

Quelle: Niedzielski M., 1971, geschlossene Eisenbahnstrecken in Nordpolen- Entwurf der aktuellen Situation. Das für eine Konferenz vorbereitete Referat mit dem Titel: „Das Nutzen von stillgelegten Eisenbahnstrecken als eine Form der Umsetzung der europäischen Radwege auf dem Beispiel von Nordpolen", s. 45, Kosacki 1999, s.47

INHALTSVERZEICHNIS

I. FAHRRADREISEFÜHRER - WANDERROUTE ENTLANG 3

1. Die Strecke Karlino-Gościno (19,9 km) des Radweges entlang des Schmalspurbahn Damms 5
   - 0,00 km - Bahnhof PKP Karlino 7
   - 2,00 km - Eisenbahnbrücke über Parsęta 11
   - 2,15 km - Zweite Eisenbahnbrücke über Parsęta 12
   - 3,50 km - Dorf Lubiechowo 13
   - 6,80 km - Ehemalige Bahn Station Karścino 24
   - 8,30 km - Ehemalige Bahn Station Lisiny (Fuchsmuhle) 28
   - 9,20 km - Ehemalige BahnStation Pobłocie Wielkie (GroB Pobloth) 30
   - 12,00 km - Ehemalige BahnStation Pobłocie Małe (dawniej Klein Pobloth) 32
   - 15,10 km - Bahn Station Myślino Kołobrzeskie 35
   - 16,50 km - Station Gościno Dwór (GroB Jestin Gut) 36
   - 18,20 km - Station Gościno Żalno (GroB Jestin Friedhof) 37
   - 19,30 km - Gościno 38
2. Die Strecke Gościno-Skrzydłowo (Popiel See) 45
   - 0,00 km - Gościno 45
   - 4,20 km - Ehemalige Bahn Station Pławęcino 45
   - 7,80 km - Ehemalige Bahn Station Trzynik 47
   - 11,60 km - Station Drozdowo Kołobrzeskie (ehem. Drosedow) 51
   - 14,00 km - Station Lędowo (ehem. Waldhof) 54
   - 16,70 km - Bahnhof Kolberger Kleinbahn AG - Rymań 55
   - 20,30 km - Rzesznikowo (ehem. Reselkow) 59
   - 21,70 km - Station Czartkowo (ehem. Brückenkrug) 63
   - 22,70 km - Skrzydłowo (ehem. Mühlenbruch) 64
3. Die Strecke Gościno – Kołobrzeg 68
   - 0,00 km - Kreuzungsbahnhof Gościno (GroB Jestin) 68
   - 2,00 km - Bedarfhalt Jarogniew 68
   - 3,60 km - Ząbrowo (bis 1945 Semmerow) 68
   - 4,80 km - skrzyżowanie z drogą polną 69
   - 7,30 km - Station Charzyno (ehem. Garrin) 69
   - 10,90 km - Station Błotnica - Przećmino 74
   - 12,60 km - Station Bezpraw (ehem. Kautzenberg) 74

Die Strecke Przećmino – Grzybowo 76
0,00 km - Einfahrt in die Straβe Nr.102 (Trzebiatów-Kołobrzeg) 76
1,80 km - Abfahrt von der Straβe Nr. 102 in einen nach Przećmino führenden Feldweg 76
2,90 - Przećmino 76
6,00 km - Korzystno 77
9,20 km - Strand Grzybowo. 79
Kolberg 80
4. Die Strecke Gościno – Dargocice 84
0,00 km - Gościno Bahnhof Schmalspurbahn 85
1,10 km - Gościno Żalno (ehem. GroB Jestin Fridhof) 86
4,40 km - Karkowo (ehem. Karkow) 87
6,50 km Ehemalige Bahn Station Dargocice (ehem. Eickstedtwalde) 90

II. GESCHICHTE DER HINTERPOMMERSCHEN SCHMALSPURBAHN 95

1. Entstehung der Eisenbahn 97
2. Geschichte der Eisenbahn in Hinterpommern 102
Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Flussgebiet von Parsęta 106
Verzeichnis der Schmalspurbahnen, die im Bereich von Pommern (einschließlich der Insel Rügen) in Betrieb waren 116
Geschichte der Schmalspurbahn im Flussgebiet von Parsęta 122
Białogardzko - Koszalińska Schmalspurbahn 130
Verzeichnis der Bahnhöfe und Bahnstationen 136
3. Fahrpläne 144
Auflösung der Bahnstrecken in Mittelpommern 148

LITERATURVERZEICHNIS

1. Topografische Karte 1:25 000 Prov.Pommern
2. Mapa topograficzna 1:50 000. 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. ZMiGDP. Karlino 2005.
5. Przewodnik Szlakiem Otwartych Kościołów. A. Świrko. Wyd. ZMiGDP. Karlino 2008.
6. Przewodnik Szlakiem Rodów Pomorskich. A. Świrko. Wyd. ZMiGDP. 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. Stuttgard 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 Waskotorowa 1894-1991. J.Gołaszewski, M.Jerczyński, T. Pol, M.Zajfert. Wyd. Kolpress. Poznań 2010
14. Kleinbahn.pl – Eine Internetseite
15. Świat kolei. Eine Monatsschrift
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.
19. Geschichte der Klein- und Privatbahnen. Rammelt, Fiebig E. PreuB. Transpress. Stuttgart