

oselstwo, wysłane przez zimierza Jagiellończyka zadanie pozyskanie więc przedstawicieli stanów, ch się między Polską a ai pomorskimi oraz na ich do poddania się spotkanie polskich posopolsko nastawioną częś ości Nowej Marchii mia e 28 marca tegoż roku ku.

dektor Fryderyk III — 11 roku król Fryderyk I eral się na koronację do a, mieszkańcy Barlinka na 17 grudnia 1700 roku 0 koni na stację dyliżan eńsku koło Recza. Nieco oni zażądał słynny Fryde lki (1712—1786), gdy z Ko wyruszył na przegląd o Stargardu Szczecińskie ewski powóz potrzebował nę 8 koni, zaś strzelcy ni i paziowie dosiadali 7

eccy mieszczanie dostar- ych koni przeważnie na o Mielęcina i Otanowa.

SY DYLIŻANSÓW

ek posiadał bezpośrednio ia pocztowe z wszystki- dnimi miastami, z wyjąt- zele. W połowie XVIII w. no na dłuższy czas połą- Myślitorzem. Aby jed- skać łączność z ruchliwym Kostrzyn — Stargard ski uruchomiono trasę do Począwszy od 1840 r. wy też trzy razy w tygodniu e do Gorzowa. Z drogi tej li jednak tylko podróźni, listy i paczki nadal wy zlaktem przez Myślibórz. amy w petycji Rady Miej arlinka do generalnego rza von Nagela z 1836 r.: taki list dotrze do swę- sca przeznaczenia, upły- e 5 dni". Jak mały był a linii do Myślitorza w owiadujemy się z nega- odpowiedzi ministra han

Mimo dużego postępu w łączności ze światem, jaki dokonał się w pierwszej połowie XIX wieku, Barlinek nadal pozostawał na uboczu ważnych szlaków pocztowych. Omijała go trasa ze Stargardu do Kostrzyna, na której stacją pocztową były Lipiany. Bardzo wątki był też ruch na lokalnych szlakach wychodzących z Barlinka, szczególnie do Myślitorza.

Ożywienie kontaktów miasta z okolicą i światem przyniosło dopiero wybudowanie pierwszego odcinka linii kolejowej, łączącej Barlinek z Głazowem: 31 października 1883 r. rozległ się w okolicy gwizd pierwszego parowozu wyruszającego w swój pionierski kurs z dworca przy ul. Szosowej. Trasa nowouruchomionego odcinka na wysokości miasta miała inny przebieg niż obecnie. Linia kolejowa kończyła się bezpośrednio za dworcem na ogromnym wale ziemnym, w miejscu skąd bierze dziś początek ul. Kasprowieca. Na zachód od dworca, torowisko przecinało ul. Szosową oraz ukośnie Szosę do Lipian, biegnąc dalej po terenie dzisiejszych Ogrodów Działkowych. Ostatnim po tej trasie śladem jest budynek starego dworca przy ul. Szosowej 2, zamieniony później na dom mieszkalny dla kolejarzy.

Uruchomienie linii kolejowej przyniosło za sobą spadek znaczenia konnych dyliżansów. Zlikwidowano więc niepotrzebną już pocztę konną do Lipian. W ruchu utrzymano jedynie dwie pozostałe trasy: do Dolic przez Żydowo, Pelczyce oraz do Gorzowa.

Kończąca się ślepo jednokierunkowa kolej nie mogła w pełni zaspokoić rosnących potrzeb transportowych i komunikacyjnych miasta, liczącego wtedy 5084 mieszkańców. Już na 8 lat przed otwarcie pierwszego odcinka, rozważany był projekt przedłużenia linii w kierunku Choszczna. Ów niezrealizowany w całości plan z

mieścia, wzno- zały budynek. ruchomienia p (z Głazowa), 7 dano do użytku ni kolejącej Choszcznem. W zakończono bu wy budynek v eklektycznym zwartej bryle czerwonej cegl towanej sylwe czka, wystawk

Nowa linia l likwidacje poc czye i Dolic. P przejmowała t lej. 2 grudnia w kilka miesie niu kolei — złączenie omnibu a pośląńców v do Łubianki. P kolejowej Gor zlikwidowano dyliżansowe z dyliżans pokor — Gorzów 1 roku. Zachowa tkowa fotograf fo wydarzenia.

Konne zapr wracalnie w starsi ludzie c minimali mknacc pojazdv i poc na trąbce wes

W niezmienni tamtego czasu na dotrwała międzyczasie ne odgalezieni — Choszczno Pelczycami w Strzele.

Wkraczająca do Barlinka A lila nowy dwa średmieścia. N nie rozebrali odcinkach, szy wschód. „Na wiadali starsi sposób na kilk stała komun

roku. Zachowała się nawet pamiętkowa fotografia tego historycznego wydarzenia.

Konne zaprzęgi odeszły nieodwracalnie w przeszłość i tylko starsi ludzie długo jeszcze wspominali mknące zielonymi lasami pojazdy i pocztyliona grającego na trąbce wesołą melodię.

W niezmiennym na ogół od tamtego czasu stanie kolej żelazna dotrwała do 1945 roku. W międzyczasie wybudowano boczne odgałęzienie odcinka Barlinek — Choszczno, odbiegające za Pełczycami w prawo w kierunku Strzelc.

Wkraczająca 31 stycznia 1945 r. do Barlinka Armia Radziecka spaliła nowy dworzec wraz z połową śródmieścia. Nieco później Rosjanie rozebrali tory na wszystkich odcinkach, szyny zaś wywieźli na wschód. „Na żyłki” — jak powiadali starsi Barlinianie. W ten sposób na kilka lat przerwana została komunikacja z ościennymi

Zbigniew Miler,
Kazimierz Hoffmann

POSŁOWIE

Przedziwny zbieg okoliczności. Kiedy piszę ostatnie zdania tego rozdziału jest właśnie upalne srodowe popołudnie 31 lipca. Przez szeroko otwarte okno, z którego widać wierzchołki potężnych kasztanowców w ul. Dworcowej — słyszę ostatni pożegnalny sygnał lokomotywy, ostatniego pociągu osobowego odchodzącego ze stacji Barlinek.

Jest w tym coś z symbolu. Tam ten pierwszy gwizd parowozu i ten, brzącający jeszcze w uszach buczonek lokomotywy spalinowej, jak kłamrą zamknęły 108-letnie dzieje komunikacji kolejowej w Barlinku.

Z chwilą tą skończył się też ostatni rozdział tej historii. Czy będzie następny?

Kazimierz Hoffmann