

ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ГАРА -  
ВАЖЕН ФАКТОР ЗА РАЗВИТИЕТО НА ПАВЛИКЕНИ  
ПРЕЗ ПЪРВАТА ПОЛОВИНА НА ХХ ВЕК

---

НЕЛИ ЦОНЕВА

След Освобождението през 1878 г. новите строители на съвременна България си поставили нелеката задача да изградят железопътната мрежа на страната ни. С приемането на Закона за железните пътища (Д.в-к.бр.14 от 12.02.1885 г.) се поставя началото и се регламентира, че железните пътища в България се строят с решение на Народното събрание, собственост са на държавата и се експлоатират от нея. Ж.п. транспорт стимулира развитието на производителните сили в районите, през които минава. Затова безспорно един от най-важните фактори, оказващ ролята на катализатор за развитието на Павликени още в началото на ХХ век и утвърждаването му като средищно селище, е прокарването на Централната ж.п. линия София - Варна и определянето на селището за една от неговите гари.

Осмото Обикновено народно събрание на своята първа редовна сесия (19-20.12.1894г.) приема Закон за проектирането и построяването на ж.п. мрежата в България. Чл.4 на този закон определя за първостепенна Централната линия, която почва от станция Роман и през Плевен и селата: Пордим, Градище, Павликени, Поликраище, Козаревец, Стражица, свършва до станция Шумен. За прокарването на ж.п. мрежата правителството отпуска специален кредит от 105 млн.лв. (чл.6 от Закона), а съгласно чл.9 от същия частните имоти, които попадат в района на ж.п. линиите се отчуждават и плащат от държавата, а общинските притежания се отпускат безплатно.

Строителството на участъка Роман - Шумен е част от Централната ж-п линия София-Варна, пресичаща Дунавската равнина. Прокарването на ж-п линията в този участък се извършвало при едновременното функциониране на вече готовите западна част "София - Роман" и източната част "Каспичан - Шумен":

- линията София-Роман е отдадена на търг на 10.12.1893 г. и е открита за експлоатация на 20.02.1897 год.

- линията Каспичан - Шумен, замислена още преди Освобождението е открита за експлоатация на 21.06.1895 год.

При прокарването на Централната ж.п. линия София-Варна, на много места по трасето били обсъждани различни варианти, през кои селища да минава железницата. За участъка от Плевен до Поликраище се обсъждал вариант линията да минава през Гривица, Плешат, Владина, Слатина, Ловеч, Севлиево, Ново село, Балван, Самоводене, Поликраище. Избран бил обаче алтернативният вариант през Гривица, Пордим, Левски, Градище, Павликени,

Ресен, Поликраище, който бил по-кратък с 38 км, с по-лесен терен за преодоляване и съответно с по-малка стойност при построяването. Така в окончателния вариант за трасето на Централната ж.п. линия било определено тя да минава през Павликени, което променило основно неговия ход на развитие и предопределило по-нататъшната му история.

През 1895г. отсечката Роман-Плевен-Шумен, като част от Централната ж.п. линия, била отдадена за строеж на предприемач. В рамките на тогава съществуващата Павликенска околия на Търновското окръжие (1894-99г.) железопътното трасе минавало през землището на селата: Дичин, Яларе(дн.Русаля), Лесичери,Стамболово, Бяла черква, Павликени, Недан, Бутово, Градище.Само на територията на Павликени отсечката на железопътното трасе била от км 255 до км. 262 и пресичала 213 обособени парцела в местностите “Каманджи бунар”,”Куру дере” и “Танка тепе”. 33 от тези парцели били собственост на общината, но това били маломерни парчета земя, предимно пасбища, пътища и синори.Най-голяма площ от тази земя притежавал Атанас х.Славчев - 23 бр. парцела с обща обработваема площ 42919 кв.м. Останалите парцели били ниви на дребни селски земеделци - жители на Павликени.Общата площ, заета от ж.п.линията, в землището на Павликени е 231 625 кв.м.

На 14.12.1901 г. в изпълнение на заповед N 565 от 11.11.с.г. на Търновския окръжен управител се сформира комисия, от представители на заинтересованите страни, която категоризира и оценява различните парцели земя, съответно по 50, 80 и 100 лв/дка. На базата на решението на тази комисия през 1903 г. са подписани оценителните актове за всеки един отделен парцел земя.

Общата сума, изплатена за отчуждените имоти в целия Търновски окръг е 130155лв, която се взема от глава III, параграф 3-XII от извънредния бюджет на МОСПС за 1902 г. Сумата от 19513 лв, необходима за обезщетения на собствениците в Павликенска община е изплатена с платежно известие N 2869 от 7.12.1902г. на МОСПС. Всички земеделски стопани от Павликенско са получили парите за имотите си през пролетта на 1903г. срещу разписки, подписани в присъствието на двама свидетели.

Официалното откриване на Централната железопътна линия София - Варна през Северна България станало на 8 ноември 1899 год. (Архангелов ден), когато била пусната в експлоатация отсечката Роман-Плевен-Шумен. Независимо, че тържествата били съсредоточени в Горна Оряховица, датата 8.11.1899г. се смята за официално откриване и на по-малките ж.п.гари по трасето.При откриването на линията,българската трикоълорна лента била държана от шест девойки.Трите били облечени с народни носии от Шопско, а другите три с носии от Североизточна България. Това символизирило значението на Централната ж.п.линия за развитието на връзките между отделните части на България.Гости на тържеството са княз Фердинанд I,

министри, депутати, много граждани. След църковния водосвет, приветствени речи произнасят князът и министърът на ОСПС - Тончев.

За откриването на Централната ж.п. линия съобщава и Търновският окръжен управител Ив.Драсов.В свое изложение за състоянието на окръга през 1900 г. той пише: “На 8 ноември м.г.(1899) се откри функционирането на Централната ж.п.линия София-Плевен -Шумен, която пресича окръга на едно протежение от 87 км 700м и има 5 ж.п. станции: Павликени, Ресен,Г.Оряховица-Калтинец, Джулю- ница, Стражица. Очаква се да бъде свършена през тази година и же- лезницата Русе-Търново. Не ще съмнение, че тези две линии са от голямо значение за окръга в търговско и икономическо отношение...”

За нуждите на новооткритата ж.п. гара Павликени, със Заповед на БДЖ N1354 от 29.10.1899г. чиновникът на МОСПС Янаки Николов е назначен за нейн първи началник. За стрелочници по ж.п. линията Плевен - Г.Оряховица-Шумен при станция Павликени е назначен треторазредният стрелочник - Цветков и практикант- стрелочникът - Лилов. През 1902-1903г. на гарата работят : Н.Кисов - началник, Башев- пикьор и чиновниците- Иванов и Велинов Първата тарифа за цените при пренасяне на стоки и животни от и за ж.п. гара Павликени влиза в сила от 8 ноември 1899 год.

Сградата на Павликенската ж.п.станция е построена 1899 -1900 г. и е отразена в първия градоустройствен план на селището от 1905 год. През първото десетилетие на ХХ век започва изграждането на първите кантони в района, техническото усъвършенствуване и разширяване на материалната база. Върху подарена земя на Атанас х.Славчев е оформен задгаровия площад. Постепенно в района на гарата се прокарват втора и трета ж.п.линия,изкопава се кладенец за питейна вода,разширява се и се благоустроява района, необходим за товаро-разтоварни дейности.

Прокарването на Централната ж.п.линия през Павликени оказва сериозно влияние върху неговото икономическо и социално развитие..Докато в края на ХІХ в. земеделските стопани от Павликенския край извозвали излишъка от зърнени храни и други селскостопански стоки с волските си коли предимно до Свищовското пристанище, две десетилетия по-късно Павликенската гара става важен търговски център.

През 30-те години Дирекцията на железниците в България раз- решава намаление на цените на билетите от и за пазарните центрове. Павликени, като едно от утвърдените селища с голям пазар на селско-стопански стоки, се ползва от тази привилегия. За ж.п.гара Павликени най-много пазарни билети във вторничните дни се прода- ват от гарите Градище, Бутово, Михалци-Стамболово, Лесичери и Ру-саля.(по 12лв отиване и връщане вместо определените 18 или 22 лв.)

Специална отстъпка при пътуването до ж.п.гара Павликени получавали и всички гости на традиционния и ежегоден 4-дневен Пав- ликенски пролетен

панаир. На основание на Окръжно N III, 21-262 на ГДЖП от м.април 1939г., желязниците да посетят голямата животновъд- на изложба и пазара за селскостопански стоки в Павликени пътували по железницата с 50 % намаление.

Развитието на Павликенска околия в стопанско отношение може да бъде илюстрирано и чрез търговската дейност от и за ж.п.гара Павликени. С езика на цифрите през 40-те години тази дейност изглежда така:

N	От и до ж.п.гара Павликени	1935г.	1936г.	1937г.	1942г
1/.	Заминали пътници	45320	47836	71221	9500
2/.	Пристигнали пътници	-	-	57000	-
3/.	Изпратени колетни пратки	2685	3608	5646	13200
4/.	Пристигнали стоки: - вагони	1046	1059	1272	3000
	- дребни пратки	6601	6481	6835	10800
5/.	Заминали стоки: - вагони	2416	2061	2722	3400

От 280 ж.п.гари в цяла България през 1942 г. Павликенската ж.п. станция заема 12 място по сточен трафик и 30 по пътнически трафик. Преобладаващите видове стоки, които се изнасят са: вино - 800 вагона (на първо място в България); зърнени храни, брашна, варива, соя - 500 вагона; добитък и домашни животни- 180 вагона; яйца- 130 вагона; цвекло-480 в.; строителни материали - 220 в.; овощия-150 в. и други. Разтоварените на гарата стоки за същата 1942г. са били предимно: въглища, дървен строителен материал, железария, цимент, син камък, колониални стоки и др

През 40-те години водещо място в износната дейност на ж.п.гара Павликени, успоредно със зърнените храни и брашна, заема и износа на десертно грозде. То се изкупувало чрез комисионери от селата в района и от гара Павликени достигало до европейските пазари. Само през 1932г. са извозени 71 вагона десертно грозде. Този износ силно стимулира лозарството в района и през 1935г. ж.п.гара Павликени е втора в Северна България и трета за страната по износ на грозде за чужбина (след Кричим и Лясковец).

Заемането на това челно място прави съвсем естествено решението за свикване на Районна конференция по организиране на износа на грозде, овощия и зеленчуци от района на гарите Павликени Лесичери, Михалци-Стамболово, Ресен, Поликрайще. Конференцията се състояла на гара Павликени на 20 май 1938 г. под председателството на Районния инспектор при Експортния институт - гр.Плевен. Участвали агрономи от Търновски окръг, представители на БЗКБ, на Лозаро-винарските кооперации, на Земеделските задруги в Павликени, Ресен, Тенча, Мекиш, Върбовка, началници на ж.п. гари, земеделски стопани и търговци. Конференцията взема конкретни ре- шения, които би трябвало да улеснят и стимулират

износната търговия в района. Като резултат от тях с бюджета на БДЖ за 1941 г. в Павликени се обособява сточната служба при ж.п.гарата като отдел- на сточна гара, построяват се нови навеси и се създават по-добри материални условия за обработка на увеличения трафик от хора и стоки.

Прокарването на Централната за България ж.п. линия София - Варна и определянето на Павликени като гара по това трасе е факт с голямо и важно значение за историческото развитие на селището от началото на ХХ век до наши дни. Наличието на железопътният транспорт стимулира в началото на века развитието на производителните сили в Павликекия край. Ж.П.гарата става ката- лизатор за някои отрасли на земеделието като зърнопроизводството, лозарството, овощарството, зеленчукопроизводството. Възможности за разрастване получават винопроизводството, мелничарството, птицевъдството, керамичното производство. Увеличава се броят на видовете индустриални култури, отглеждани в района. Така още през първото десетилетие на ХХ век ж.п. гара Павликени се утвърждава като основен износител на селскостопанска продукция от един район, отстоящ на 50 - 60 км в радиус около Павликени. Само за две десетилетия обаче, от износителен пункт, ж.п.гара Павликени се утвърждава като важен търговски и транспортен център, където се доставят и разпределят разнообразни манифактурни и индустриални стоки

Утвърждаването на ж.п.гара Павликени като важен транспортен и търговски център в долината на р.Росица, довежда до увеличаване броя на населението, до благоустрояването на селището, до неговото цялостно социално-икономическо развитие Независимо, че през лятото на 1943 г. село Павликени е било обявено за град, дълги години след това хората са го наричали просто “ ГАРА ПАВЛИКЕНИ “.