

*Получена: 15.09.2017 г.*

*Приета: 21.11.2017 г.*

## МЕТОДОЛОГИЯ ЗА ИЗСЛЕДВАНЕ И ОЦЕНКА НА КУЛТУРНАТА ЦЕННОСТ НА ИСТОРИЧЕСКА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ЛИНИЯ

**И. Атанасова<sup>1</sup>**

*Ключови думи: историческа жп линия, културна ценност, опазване*

### РЕЗЮМЕ

Изследването разглежда специфичната стойност на историческата железопътна линия като комплексна интегрална система от различни ценности. Нейната структура се състои от елементи (жп трасе, обекти на архитектурното наследство на жп транспорт, ландшафти) и взаимовръзки.

Предложена е допълнителна система от критерии (към утвърдените по действащата нормативна уредба) за идентификация на историческа жп линия като недвижима културна ценност.

Представено е примерно приложение на методологията върху теснолинейката Септември-Добринище.

### 1. Въведение

Специфичните ценностни характеристики на някои исторически железопътни линии на територията на България са предпоставка за тяхното опазване като културно наследство. Въпреки наличието на множество чуждестранни примери за законова закрила на подобни обекти като групова ценност, у нас те не са защитени и са поставени в рисково състояние.

Изследването разглежда специфичната стойност на историческата железопътна линия като комплексна интегрална система от различни ценности. Нейната структура се състои от елементи (жп трасе, обекти на архитектурното наследство на жп транспорт, ландшафти) и взаимовръзки.

---

<sup>1</sup> Ирина Атанасова, арх., докторант, кат. „История и теория на архитектурата”, УАСГ, бул. „Хр. Смирненски“ № 1, 1046 София, e-mail: atanasova.irina@abv.bg

Начин за получаване на юридическа защита на историческа железопътна линия е нейното обявяване за групова недвижима културна ценност от вид „културен маршрут“. Поради нейната специфика на комплексно наследство, утвърдената система от критерии на нормативната ни уредба не е достатъчна, за да бъде оценена в пълната научната и културната стойност. Предложени са нови критерии в допълнение към действащите – за индентификация на историческа железопътна линия като недвижима културна ценност.

## **2. Международен и национален опит в областта на опазване на исторически железопътни линии**

В международната практика е натрупан богат опит в опазването на исторически железопътни линии [1]. Началото се поставя още през 1951 г., когато изоставената жп линия Tallylyn в Уелс е възстановена в оригиналния си вид от доброволци – за провеждане на туристически пътувания [2]. Посевместно навлиза практиката за адаптацията на исторически линии като културно-туристически маршрут или т.нар. *heritage railways* [3]. Подобни примери има дори и в съседните ни страни като Шарганската осмица (Сърбия). Постепенно се утвърждава и законовата защита на историческите железопътни линии: не само на национално, но и на международно ниво, основните стъпки в тази насока са поставени през 90-те години на миналия век.

През 1999 г. е направено научно изследване на ICOMOS („*Railways as World Heritage Sites*“, A. Coulls) върху потенциала за включване на исторически железопътни линии в Списъка на световното културно и природно наследство на UNESCO [4]. Изведени са следните критерии за оценка: (1) шедьовър на творческия гений, (2) влияние на иновативна технология, (3) изключителен или типичен образец, (4) свидетелство за икономическо или социално развитие. Представени са няколко обекта, отговарящи на изискванията.

В резултат няколко исторически линии са защитени от UNESCO. Първата от тях е австрийската *Semmering Railway* (1998 г.), следват *Mountain Railways of India* (1999 г., 2005 г. и 2008 г.) и италианско-швейцарската *Rhaetian Railway in the Albula/Bernina Landscapes* (2008 г.) [5].

Във Великобритания железопътната линия *Settle-Carlisle* е обявена за консервационна зона (*conservation area*) през 1991 г. и е най-дългата защитена историческа територия в страната – около 125 km [6].

Понастоящем основният нормативен документ, свързан с опазването на историческите железопътни линии, е Хартата от Рига (2005 г.) на FEDECRAIL [7]. Определя водещите принципи на тяхната консервация, реставрация, поддръжка и експлоатация.

До момента в България само единични обекти-гари са със статут на недвижима културна ценност и са под законова закрила. Няма историческа железопътна линия, която цялостно да се разглежда като културно наследство и да се опазва [8].

## **3. Структура на комплексната система историческа железопътна линия**

Предложената методология разглежда историческата железопътна линия като комплексна интегрална система, при която отделните ценностни елементи съвкупно имат по-висока културна стойност, отколкото поотделно. В следващите редове (фиг. 1) е

описана подробно нейната структура като културна ценност, състояща се от елементи и взаимовръзки.



Фиг. 1

### 3.1. Елементи на комплексната система историческа железопътна линия

#### 3.1.1. Историческо железопътно трасе

Трасето на историческата линия представлява ясно пространствено определимо направление, по протежение на което се формират социокултурни взаимовръзки и се синтезират ценности във времето и пространството. Прокарването на релсовия път е обусловено от определена цел и под влиянието на различни фактори – природни дадености, политически и икономически предпоставки.

Железопътното трасе представлява ценност също като инженерно-строително и технологично постижение. Проектирането на първите линии е било изключително сложна и отговорна задача, често пъти налагаща нови конструктивни решения. Нерядко и самото строителство е било свързано с много трудности – като „Железницата на смъртта” в Тайланд, например. Буди възхищение строителният гений на творците на пионерните жп връзки през Алпите, през Хималаите, уникалното трасе на Zig Zag Railway през Сините планини и др. [4]. Не на последно място българската теснолинейна линия Септември-Добринище също се смята за шедьовър на железопътното строителство – с преминаването на Аврамовата седловина в Рила и достигането на най-високата гара на Балканите (1267 m н.в.) [9].

#### 3.1.2. Обекти на архитектурното наследство на железопътния транспорт

В настоящето изследване понятието „архитектурно наследство на железопътния транспорт” означава: недвижимо материално културно наследство на железопътния транспорт, което е резултат от архитектурна и/или строителна дейност.

Съгласно определението обекти на архитектурното наследство на железопътния транспорт могат да бъдат: (1) сгради (гари, кантони, др.); (2) инженерни съоръжения (мостове, тунели, др.); (3) функционално свързаното с тях технологично оборудване (водни кранове, др.) [10].

Наследството, свързано с транспорта (в частност, и архитектурното наследство на железопътния транспорт), се разглежда като подтип индустриално наследство според международните харти: The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage (2003 г.) [11] и Joint ICOMOS-TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes (2011 г.) [12]. И в двата документа технологичното оборудване, в случаите, когато е носител на знание за индустриалния процес, се разглежда като елемент на общата индустриална структура (от сгради и съоръжения).

Специфична особеност на архитектурното наследство на железопътния транспорт (която е присъща на индустриалното наследство) е, че обхваща както обекти с потенциална архитектурно-художествена стойност (например приемните сгради и др.), така и технологични и инженерни съоръжения без естетически качества. Водещо значение има не индивидуалната ценност на отделния обект, а неговата принадлежност към индустриалната структура, респ. общата транспортната система.

### **3.1.3. Ландшафтите по направление на историческата железопътна линия**

В настоящото изследване понятието „ландшафти по направление на историческата железопътна линия” означава: прилежащата среда, с която линията е в пряка визуална връзка.

Ценност могат да бъдат: (1) природната среда – като например скалните образувания по протежение на Искърското дефиле или (2) историческа среда – като замъците по долината на Рейн и едноименната железница.

## **3.2. Взаимовръзки в комплексната система историческа железопътна линия**

### **3.2.1. Взаимовръзки между обектите на архитектурното наследство на железопътния транспорт**

**- Функционални взаимовръзки: синтез на архитектура, инженерни съоръжения и технологично оборудване**

Всички обекти на архитектурното наследство по линията са били функционално свързани от общото си предназначение като елементи на единна транспортна система. Ценност представлява съхранението на разнообразни типове обекти: сгради (гари, спирки, кантони, др.), инженерни съоръжения (мостове, тунели, водонапорни кули, др.), технологично оборудване (водни кранове, др.), като материално свидетелство за индустриалния процес, респ. начините за придвижване в миналото.

**- Архитектурно-стилистични, смислови и други взаимовръзки**

Специфична ценностна характеристика на историческата линия е формирането на характерна среда с разпознаваема визия на обектите по нейното направление. В някои случаи сградите и инженерните съоръжения са изградени по типови проекти или са със сходен стил. Показателен пример са редица жп линии в България (Девня-Добрич, Враца-Видин и др.) [13].

### 3.2.2. Взаимовръзки на обектите на архитектурното наследство на железопътния транспорт и историческото трасе с ландшафтите по неговото направление, характеризиращи културната идентичност на територията

Необходимо е разграничението на културната ценност на самите ландшафти и на взаимовръзките между тях и обектите на архитектурното наследство на железопътния транспорт и историческото трасе. В първия случай определящи са качествата на конкретния обект/група от обекти/пейзаж, а във втория – качествата на общия панорамен изглед с железопътната линия. Разграничават се следните взаимовръзки:

- **Интегралност на природни и културни ценности – резултат на взаимовръзките с природния ландшафт**

- **Историческа многопластовост и интегралност на различни по тематика недвижими културни ценности – резултат от взаимовръзката с недвижимо културно наследство от друг исторически период и/или тематично несвързано с железопътния транспорт**

Особено показателен пример (фиг. 2) за такъв тип взаимовръзки е панорамният изглед към жп линията *Bernina Railway* и *Poschiavo* – малко градче с характерни постройките от XIX в. Основната културна ценност не е нито историческото селище, нито самият релсов път, а именно уникалният пейзаж, формиран от завоите на железницата, околната природна среда и силуетите на старинните сгради.



**Фиг. 2. Примери за историческа многопластовост и интегралност на различни по тематика културни ценности по протежение на историческата железопътна линия *Bernina* в Швейцария, обявена за обект на UNESCO**

### 3.2.3. Социокултурните взаимовръзки като фактор за развитие

Понятието означава пренос на взаимни влияния между различни общества, култури и др. по протежение на историческата жп линия. Разграничават се следните типове взаимовръзки:

- роля на социокултурните взаимовръзки в миналото;
- съвременен значение на социокултурните взаимовръзки като фактор за развитие;
- бъдещи намерения за социокултурни взаимовръзки като фактор за развитие.

#### 4. Система от критерии за оценка на историческа железопътна линия

Предлага се описаната по-долу (табл. 1) система от критерии да послужи като допълнение към Система от критерии за заключителна оценка на обект във връзка с предоставяне на статут на НКЦ (съгл. Приложение № 3: Заключителна оценка към чл. 21, ал. 3 от Наредба № Н-12 от 21.11.2012 г.).

Предложение за нова система от критерии към действащата нормативна уредба е направено във връзка с идентификацията на културни маршрути в историческия град от д-р арх. Д. Георгиева в нейния дисертационен труд [14].

Таблица 1. Система от критерии за оценка на историческа железопътна линия

Основна група критерии	КРИТЕРИИ за оценка на историческата жп линия като комплексна система
1. Взаимосвързаност на обектите на архитектурното наследство на железопътния транспорт	1.1. Синтез на сгради, инженерни съоръжения и технологично оборудване
	1.2. Архитектурно-стилистична и смислова взаимосвързаност на обектите на архитектурното наследство на железопътния транспорт
2. Интегрална стойност	2.1. Интегралност на природни и културни ценности
	2.2. Интегралност на различни по тематика недвижими културни ценности и историческа многопластовост
3. Значимост на социокултурните взаимосвързки като фактор за развитие	3.1. Принос за развитието на средата
	3.2. Съвременна обществена значимост
	3.3. Възможности за бъдещо развитие

#### Насоки към критериите:

1.1. Синтез на сгради, инженерни съоръжения и технологично оборудване – оценява се типологичното многообразие като материално свидетелство за методите и начините за функциониране на историческата жп линия.

1.2. Архитектурно-стилистична и смислова взаимосвързаност на обектите на архитектурното наследство на железопътния транспорт – оценява се наличието на архитектурно-стилистични и смислови взаимосвързки между обектите на архитектурното наследство на железопътния транспорт.

2.1. Интегралност на природни и културни ценности – оценява се стойността в резултат на взаимосвързките между природната среда и историческата железопътна линия.

2.2. Интегралност на различни по тематика недвижими културни ценности и историческа многопластовост – оценява се стойността в резултат на взаимосвързките между историческата линия и други недвижими културни ценности – от различен исторически период и/или несвързани тематично с железопътния транспорт.

3.1. Принос за развитието на средата – оценява се ролята на обекта за историческото формиране на средата и изграждането на социокултурни взаимосвързки.

3.2. Съвременна обществена значимост – оценява се съвременното значение на историческата жп линия за осъществяване на социокултурни взаимовръзки.

3.3. Възможности за бъдещо развитие – оценява се възможността за развитие на обекта, добавяне на нови функции, съхраняване на социокултурните взаимовръзки.

## **5. Предложение за класификация на историческа железопътна линия като недвижима културна ценност съгласно действащата нормативна уредба в България**

Съгласно чл. 47 от Закона за културното наследство класификацията на историческа железопътна линия като недвижима културна ценност според научната и културната област е възможна като **културен маршрут**. Може да се каже, че елементите на гореописаната комплексна система (жп трасе, обекти на архитектурното наследство на жп транспорт, ландшафти) напълно отговарят на законовото определение на понятието: „свкупност от историческо трасе на традиционен път с включените към него обекти на недвижимото културно наследство и ландшафти”.

Съгласно чл. 48 от Закона за културното наследство класификацията на историческа железопътна линия като недвижима културна ценност според пространствената структура и териториалния обхват е възможна като **групова ценност: комплекс**. Историческото трасе и обектите на архитектурното наследство на жп транспорт са обединени от общото си предназначение като част от транспортната инфраструктура. Историческата железопътна линия отговаря на законовото определение на понятието комплекс: „разновидност на ансамбъла, чиито елементи са функционално свързани” (Дефиницията за „ансамбъл” в ЗКН е: „териториално обособима структура от обекти на недвижимото културно наследство, чиито елементи се намират в определени смислови, пространствени и естетически връзки помежду си и с прилежащата им среда”).

## **6. Приложение на системата от критерии за оценка върху историческата железопътна линия Септември-Добринище**

### **6.1. Мотиви за избор на обект на изследване**

Теснолинейката Септември-Добринище е един от най-забележителните обекти на индустриалното наследство в България и по-конкретно на железопътното ни наследство. Представява историческа линия с най-висока културна стойност на национално ниво по следните критерии:

- **Интегралност:** уникално съчетание на културни и природни ценности (фиг. 3); голямо типологично разнообразие на съхранените обекти: не само сгради, но и инженерни съоръжения и др.
- **Автентичност:** запазена е оригиналната визия и предназначение на основната част от обектите на архитектурното наследство, девствена природна среда.
- **Научна стойност:** по експертно мнение историческата линия е шедьовър на българското железопътно строителство (създаден през периода: 1921 – 1945), най-високата железница на Балканите и единствената действаща теснолинейка у нас.

- Обществена значимост – потенциал за развитие като културно-туристически маршрут между Тракия, Родопите, Рила и Пирин, важно социоекономическо значение за местното население [15].



Фиг. 3. Високопланински участък от линията Септември-Добриница, снимка: И. Вълков

## 6.2. Приложение на системата от критерии за оценка върху историческата железопътна линия Септември-Добриница



Фиг. 4. Синтез на сгради, инженерни съоръжения и технологично оборудване по протежение на теснолинейката – вляво: автентична водонапорна кула и воден кран за зареждане на парни локомотиви, вдясно: автентичната приемна сграда Велинград-юг

– **Критерий 1.1.** Синтез на сгради, инженерни съоръжения и технологично оборудване: Запазено е голямо разнообразие от типове обекти на архитектурното наследство на железопътния транспорт. Много от гарите и спирките са автентичните от построяването на линията. Съхранени са също много второстепенни сгради: кантони и работнически жилища, складове, гарови заведения и др. Почти всички оригинални инженерни съоръжения (мостове, тунели) са запазени. Съхранена е също част от технологичното оборудване за обслужване на парните локомотиви (фиг. 4) (фиг. 5).

Оценката по този критерий е висока.



**Фиг. 5.** Виадукт по линията Септември-Добриница, местност Ваклево дере

– **Критерий 1.2.** Архитектурно-стилистика и смислова взаимосвързаност на обектите на архитектурното наследство на железопътния транспорт: Редица сгради и инженерни съоръжения по теснолинейката са изградени по типови проекти или са със сходен стил. Те създават характерна среда с разпознаваема визия на обектите по историческата линия Септември-Добриница. Също, разграничават се три различни типа архитектурна стилистика, прилагана през последователните периоди на изграждане на линията.

Оценката по този критерий е висока.

– **Критерий 2.1.** Интегралност на природни и културни ценности: Прилежащата среда, която е в пряка визуална връзка с линията, е предимно природна, съхранена в естествено състояние и изключително живописна. Съчетанието на историческото трасе, обектите на архитектурното наследство на железопътния транспорт и прилежащите природни ландшафти формира комплексна ценност и обуславя културната идентичност на територията (фиг. 6).

Оценката по този критерий е висока.



**Фиг. 6. Интегралност на природни и културни ценности – панорамен изглед на сп. Цепина**

– **Критерий 2.2.** Интегралност на различни по тематика недвижими културни ценности и историческа многопластовост: Теснолинейката преминава през територии с богатство на недвижими културни ценности от различни периоди (вкл. селища с хилядолетна история). Но малко обекти на наследството са в пряка визуална връзка с историческата линия, поради което оценката по този критерий е средна.

– **Критерий 3.1.** Принос за развитието на средата: Изграждането на жп линията оказва силно влияние върху прилежащата територия, тъй като благоприятства формирането на селища и развитието на индустрията и туризма по своето протежение. В миналото теснолинейката е била основно средство за превоз на товари и стоки към и от местните предприятия и домакинства. Не на последно място са вложените труд и средства на местното население за построяването на теснолинейката – спомените са все още живи за тях.

Оценката по този критерий е висока.

– **Критерий 3.2.** Съвременна обществена значимост: Представлява важна транспортна и комуникационна връзка между различни региони на България и по този начин способства социокултурните взаимовръзки между тях. Налице е силна икономическа зависимост на местното население от жп линията. Дори и в съвремието ни тя е единственото транспортно средство до планинските селища край гара Цветино. Също, теснолинейката е с голямо значение за туризма: посещава се целогодишно от много наши и чуждестранни туристи, провеждат се (по заявка) атракционни пътувания с парен локомотив. През последните години ГС „За теснолинейката” организира пътувания – чества-

ния на национални празници и годишнини, към които има голям обществен интерес (фиг. 7).

Оценката по този критерий е висока.



Фиг. 7. Тържествено пътуване с теснолинейката

– **Критерий 3.3.** Възможности за бъдещо развитие: Теснолинейката има все още неразвит голям туристически потенциал. Нейното местоположение е изключително благоприятно, тъй като се намира в непосредствена близост до утвърдени вече туристически дестинации. Прилежащата среда е наситена с природни и културно-исторически забележителности. Има отлична възможност за съчетаване на културен, планински, ски-и спа-туризъм.

Оценката по този критерий е висока.

## Благодарности

Настоящият материал се основава на научно-приложно изследване: „Индентификация на недвижимата културна ценност: историческа жп линия Септември-Добринище” с автор: арх. Ирина Атанасова. Изработката на последното и набавянето на документалната информация за изследвания обект стана възможна благодарение на неограниченото съдействие на Кристиан Ваклинов, председател на Гражданско сдружение „За теснолинейката”. Научно-приложното изследване беше изготвено, за да послужи за предложение по чл. 3, ал. 1, т. 2 от Наредба № Н-12/21.11.2012 за предоставяне на статут на теснолинейката.

## ЛИТЕРАТУРА

1. *Burman, P., Stratton, M.* Conserving the Railway Heritage. London, Spon, 1997.
2. *Divall, C., Scott, A.* Making Histories in Transport Museums. London. Leicester University Press. 2001.
3. *Conlin, M., Bird, G.* Railway Heritage and Tourism: Global perspectives. Bristol, Channel View Publications, 2014.
4. *Coulls, A.* Railways as World Heritage Sites. Occasional Papers for the World Heritage Convention. ICOMOS, 1999.

5. World Heritage List of UNESCO. <http://whc.unesco.org/en/list>.
6. Conservation Area Appraisals – Settle-Carlisle Railway, <http://www.yorkshiredales.org.uk/living-and-working/historic-buildings/conservation-areas/careview-settlecarlislerailway-full-final.pdf>, 2010.
7. The Riga Charter of FEDECRAIL (European Federation of Museum & Tourist Railways), 2002.
8. *Атанасова, И.* Архитектурното наследство на железопътното строителство. В-к Строителство Градът, бр. 35/23.09.2013, [http://gradat.bg/bgprojects/2013/09/24/2147175\\_arhitekturnoto\\_nasledstvo\\_na\\_jelezoputnoto\\_stroitelstvo/?ref=miniurl](http://gradat.bg/bgprojects/2013/09/24/2147175_arhitekturnoto_nasledstvo_na_jelezoputnoto_stroitelstvo/?ref=miniurl).
9. *Деянов, Д.* Железопътната мрежа в България 1866 – 1975. Стара Загора, Булхаус, 2005.
10. *Атанасова, И.* „Характерни особености на архитектурното наследство на железопътния транспорт”. XLIV том на Годишник на УАСГ, 2014.
11. The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage, TICCИH (International Committee for the Conservation of Industrial Heritage), 2003.
12. Joint ICOMOS – TICCИH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas, Landscapes – the Dublin Principles, 2011.
13. *Атанасова, И.* Опазването на типовите железопътни гари в България, строени преди II световна война. Сборник доклади от IV-та научна конференция с международно участие „Съвременни технологии в културно-историческото наследство”, 2016.
14. *Георгиева, Д.* Културните маршрути в историческия град, автореферат на дисертационен труд за присъждане на научна степен „доктор”. София, [http://uacg.bg/filebank/att\\_5155.pdf](http://uacg.bg/filebank/att_5155.pdf), 2013.
15. Сайт на Родопската теснолинейка: <https://www.tesnolineikata.com>.

## **METHODOLOGY OF RESEARCH AND ASSESSMENT OF A HERITAGE RAILWAY AS LEGALLY PROTECTED HERITAGE**

**I. Atanasova<sup>1</sup>**

*Keywords: heritage railway, cultural heritage, conservation*

### **ABSTRACT**

The paper analyzes the specific features of a heritage railway as a cultural heritage and considers it as a complex integrated system of different elements. Its structure is determined by elements (the railway route, the architectural heritage of railway transport, natural and cultural settings) and interconnections. The study proposes additional system of criteria for identification of a historic railway as legally protected heritage.

The methodology is applied on the example of the historical Septemvri-Dobrinishte narrow-gauge railway line.

---

<sup>1</sup> Irina Atanasova, Arch. PhD student, Dept. “History and Theory of Architecture”, UACEG, 1 H. Smirnenski Blvd., Sofia 1046, e-mail: [atanasova.irina@abv.bg](mailto:atanasova.irina@abv.bg)