

A photograph of a man with a shaved head, seen from the back and side, sitting on a bench in a prison cell. He is looking out a window with a green-tinted glass. His right arm is resting on the metal frame of the bench. The lighting is natural, coming from the window, creating a somber and contemplative mood.

ОБЩНОСТ МЕЖДУ РЕАЛНОСТ И ВЪОБРАЖЕНИЕ

ОБЕКТИВНО

методи / изследователски проблеми / терени



12 00	СЕПТЕМВРИ	15 08
11 57	ДОБРИНИЩЕ	13 25
15 58	ДОБРИНИЩЕ	17 33
15 56	СЕПТЕМВРИ	18 54
19 37	СЕПТЕМВРИ	22 52
20 47	ДОБРИНИЩЕ	21 12



М: Нощта беше вече настъпила, когато се срещнах с моите спътници в Септември. Тръгнахме да изследваме общности. „Какво ако изследваме общност, която не знае, че е общност?“

Б: Общността, според Бауман, е символ на сигурност, принадлежност и взаимна грижа, но също така предполага ограничения, контрол и изключване на „другите“.

Общността на теснолинейката не се ражда от общи белези или разговори между пътниците, а от самата нужда – нуждата от влака. Тя е продукт на колоритната, почти сюрреалистична картина, която всички заедно прожектират в купетата, на споделеното забавено време и на пейзажите, които се сменят навън. На срещата между авантюристичното преживяване и ритъма на циклична реалност, белязала цели животи.

Д: Теснолинейката Септември – Добринище е не просто железопътна линия, а паметник на българската инженерна мисъл и упоритост. Нейното строителство, започнало в един от най-трудните периоди на младата българска държава, е история за преодоляване на кризи, липса на средства и необикновени инженерни предизвикателства.





2

STEFAN
RENTAL
KLEIN
KLEIN
KLEIN
KLEIN

bar

R7

$\frac{x}{x}$ 2-6mm

М: По 760 мм междурелсие,
Родопската теснолинейка пъпли
между Септември и Добринище,
между курорти с горещи извори и
непристъпни гори, между църкви и
джамии, между просеци и работещи,
между изоставени гари и реклами на
недвижими имоти.

Д: Теснолинейката се превръща в
символ на напредъка и единството
на младата българска държава и още
през 30-те години е основен фактор
за развитието и интеграцията на
Пиринския и Родопския край. Има
важно социално значение, като
свързва планинските общности с
големите градове и улеснява достъпа
до образование и услуги.

Б: Различни по смисъл, съществуване
и насоченост групи се преплитат в
идеята за пътуването – пътуването
като принадлежност, като споделено
усещане за „свое“.

Железницата днес не е само онази
неизбежна социална нужда, гръбнак
на релси, който задвижва и определя
изхранването на хората. Железницата
е наратив – история, която
присъства в живота и разговорите на
хората.

Д: През април 1919 г. Министерство
на търговията, промишлеността
и труда моли Главна дирекция
за постройка на железници и
пристанища да започне изграждането
на железопътната линия Саранбей
(Септември) – Чепино баня
(предградие на Велинград), като има
различни идеи до къде да стигне
теснолинейката. Проучвателните
бригади работят при постоянна
опасност от прииждащите води на
реката, от свличания на скални и
земни маси, от падащи скални късове
и дървета и от нападения на диви
животни.







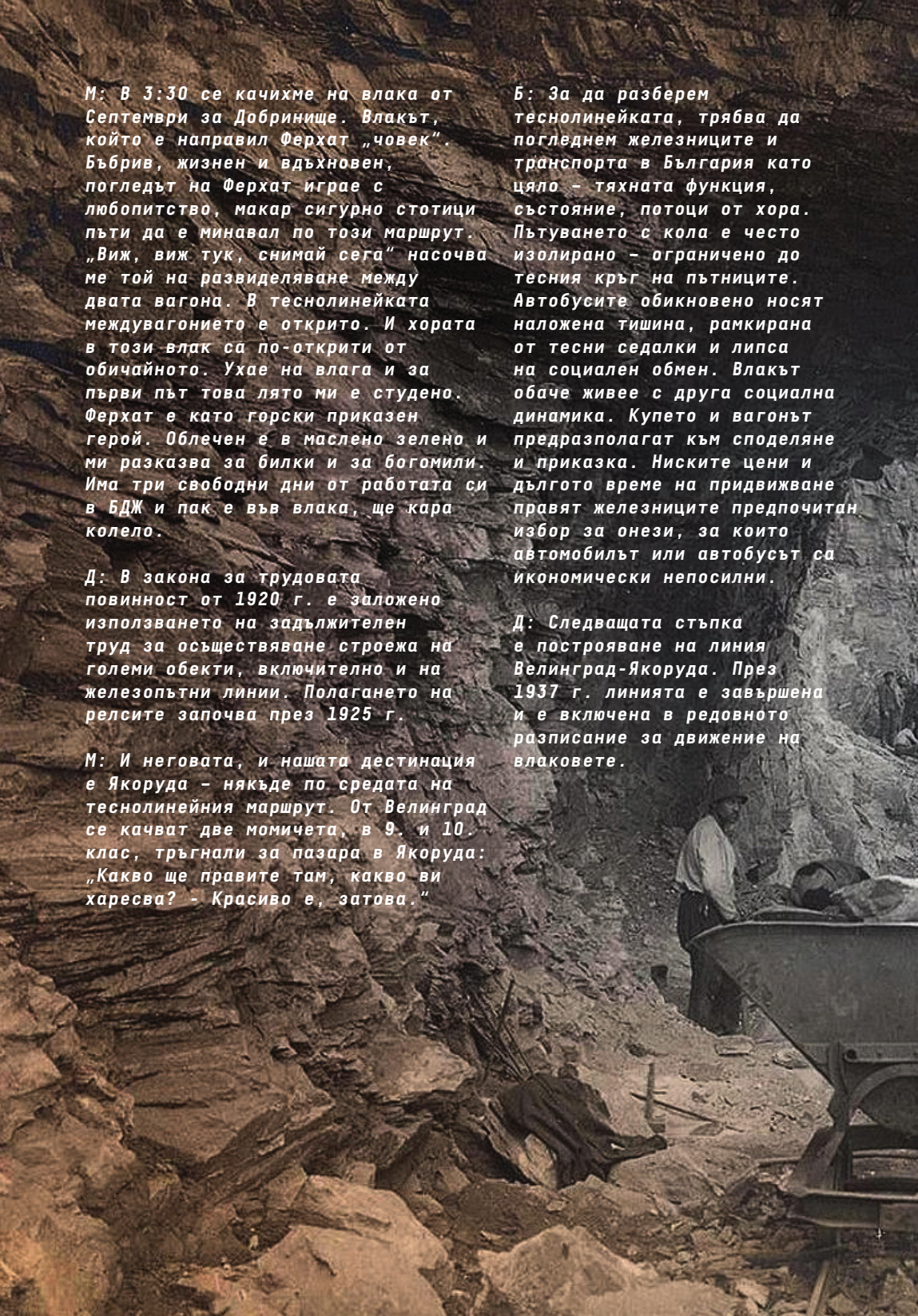
М: В 3:30 се качихме на влака от Септември за Добринище. Влакът, който е направил Ферхат „човек“. Бързив, жизнен и вдъхновен, погледът на Ферхат играе с любопитство, макар сигурно стотици пъти да е минавал по този маршрут. „Виж, виж тук, снимай сега“ насочва ме той на развиделяване между двата вагона. В теснолинейката междувагонното е открито. И хората в този влак са по-открити от обичайното. Ухае на влага и за първи път това лято ми е студено. Ферхат е като горски приказен герой. Облечен е в маслено зелено и ми разказва за билки и за богомили. Има три свободни дни от работата си в БДЖ и пак е във влака, ще кара колело.

Д: В закона за трудовата повинност от 1920 г. е заложено използването на задължителен труд за осъществяване строежа на големи обекти, включително и на железопътни линии. Полагането на релсите започва през 1925 г.

М: И неговата, и нашата дестинация е Якоруда – някъде по средата на теснолинейния маршрут. От Велинград се качват две момичета, в 9. и 10. клас, тръгнали за пазара в Якоруда: „Какво ще правите там, какво ви харесва? – Красиво е, затова.“

Б: За да разберем теснолинейката, трябва да погледнем железниците и транспорта в България като цяло – тяхната функция, състояние, потоци от хора. Пътуването с кола е често изолирано – ограничено до тесния кръг на пътниците. Автобусите обикновено носят наложена тишина, рамкирана от тесни седалки и липса на социален обмен. Влакът обаче живее с друга социална динамика. Купето и вагонът предразполагат към споделяне и приказка. Ниските цени и дълготното време на придвижване правят железниците предпочитан избор за онези, за които автомобилът или автобусът са икономически непосилни.

Д: Следващата стъпка е построяване на линия Велинград-Якоруда. През 1937 г. линията е завършена и е включена в редовното разписание за движение на влаковете.







TE
D
I

2-6 M/M

12t











М: По пладне очакваме следващия влак, с който ще продължим до края на маршрута на теснолинейката – Добринище. Решаваме да се върнем обаче до предпоследната гара – Банско. Червеният код за опасно горещо време се сбъдва и търсим убежище от жегата в парка, докато дойде време за последния влак, малко след 18:00. Търсим убежище и от черната станция на гарата. Един жп работник, първоначално не особено словоохотлив, изведнъж излива цялото си разочарование от България, демокрацията, БДЖ и живота като цяло, върху нас. Версията на таксиджийското „съсипаха я тая държава“, само дето ни оставаха още три часа до следващия влак.

Б: „Общо взето не е рентабилно изобщо. Изобщо. Много голяма поддръжка, много голям персонал. Навсякъде много хора...“ Но въпреки това влакът остава. Остава, защото никой не е равнодушен към него. Едни се водят от носталгия, други от икономическа необходимост, трети от любопитство. Така железницата присъства в живота на хората едновременно като транспорт и като символ.

Д: След Освобождението възниква необходимостта от модернизация на транспорта, комуникацията и инфраструктурата в новата държава. В този период започва усилено строене на железопътни линии, които трябва да свържат всички краища на страната. Силната необходимост от нови железопътни линии се усеща особено по времето на Балканските и Първата световна война. След 1913 г. към България е присъединена Пиринска Македония. Тя е значително изостанала в железопътния транспорт, поради незаинтересоваността и липсата на възможност на Османската империя към развитие на тази част от държавата си. Българската държава осъзнава, че новоприсъединените територии са богати на полезни изкопаеми. От друга страна в района се намират най-добре запазените гори в Чепинското корито и Пирин. Предполага се, че годишно може да се получава по 187 000 m³ дървен материал.









М: С първия влак на следващия ден, в 8:04, потегляме за Велинград. Надявам се по пътя да срещна някоя млекарка. Пазителят на теснолинейката Кристиан Ваклинов ми разказа по телефона, че допреди десетина години от гара Цветино се качвали по 30-40 млекарки, за да продават продукцията си във Велинград.

Няколко гари преди Цветино обаче, погледът ми хващат три празнично облечени жени – две по-млади, в бебешко розово от глава до пети и трета, чиято възраст не мога да определя, но по монохромното ѝ облекло предполагам, че е по-възрастна от тях. Влакът потегля от най-високата гара на Балканите – Аврамово. Аз потеглям да ги търся из вагоните. И те са тръгнали към Велинград. Атидже празнува 16-тия си рожден ден и по този повод отиват на разходка с братовчедка си Авка и майка си Фатма. Сами питат дали може да ги снимам – любопитството е взаимно. Питам Фатма за възрастта ѝ. 31 години, колкото мен. Сякаш се гледам в някакво алтернативно огледало. Както се оказва, пътуването с Родопската теснолинейка събира на едно място хора, които иначе не биха се срещнали. Празничните жени разказват, че само в краен случай използват теснолинейката, но едно време хората са зависели от този транспорт. От Рохлева са, но ходят да работят по плодородните полета до най-близката равнина край Пазарджик.

Д: Чрез теснолинейката се осигурява бърз и надежден транспорт на дървен материал, добиван от обширните гори на Родопите и Пирин, както и на земеделска продукция и строителни материали. Местните търговци и предприемачи използват линията за износ към Пловдив и Пазарджик, което води до повишаване на жизнения стандарт и развитие на местните занаяти.

М: Към 9:15 наближаваме гара Цветино и аз се завръщам в купето си в очакване на млекарките. Само една е – баба Сабие, на 67г. С военна мешка на гръб, носи 11 литра прясно мляко. Всеки ден пътува с този влак, без почивен ден. Маршрутите ѝ във Велинград обаче са различни, според необходимостта на клиентите ѝ. Искам да отида с нея – „Ела, но можеш ли да тичаш?“ – пита тя. Сабие има точно 33 минути. Бегом стигаме до ул. Пуковица, където са четиримата ѝ клиенти днес. По обратния път минаваме през пълния неделен пазар, откъдето си купува хляб, чушки и праскови и редовно проверява часа на мобилния си телефон. Ако изтърве този влак, трябва да чака близо четири часа до следващия, а двете ѝ крави ще я чакат за паша. „Ние се радваме на теснолинейката, защото има с какво да пътуваме“, споделя Сабие.

Б: Мълчалива общност, родена вътре в себе си, по време на движението ѝ. Общност от групи с различно битие, които се преплитат за миг в общото преживяване. Жени, пътуващи за работа в Банско. Помакини, придвижващи се до съседното село. Железничари, които отговарят за изправността на влака. Туристи, които идват отдалеч да се докоснат до „екзотиката“. Всички те – в едно и също време, на едно и също място. Тази общност е едновременно реална и въобразена.















М: Качваме се обратно на влака, за да стигнем отново до най-високата гара на Балканите – Аврамово. По пътя се запознавам с още една млекарка, за която железницата е ежедневие, но и семейна история. Баща ѝ работил по тази линия, дъщеря ѝ продава билети на гарата във Велинград, а пък синът ѝ е началник-влак в Пловдив. Питам защо няма повече млекарки – „Повечето хора вече са по полето. Кравите е по-тежка работа ама няма кой да ти казва какво да правиш“, казва с усмивка. Своего рода фрийдансър. В крайна сметка нуждата от свобода не е някаква привилегия само на градските артисти.

Д: След промените през 1989 г. настъпва дълъг и труден период за теснолинейката. Икономическите затруднения, закриването на предприятия и намаляването на товарните превози поставят под въпрос нейната издръжка. Част от инфраструктурата остарява, а някои участъци са заплашени от закриване поради липса на средства.

М: Сега сме в така наречения бърз влак. Потегля в 8:55 от първата си гара Септември и пристига на последната Добринище в 13:21. Той е само двайсетина минути по-бърз от останалите три влака за деня, но пък има вагон-ресторант и много възможности за завързване на разговори. Разгара на лятото е и някои туристически групи заемат цели вагони. Например спортния клуб „Чудните скали“ от Варна, тръгнали с теснолинейката към Банско и оттам на едноседмичен поход в Пирин.

Д: В началото на новия век, теснолинейката постепенно се превръща от икономическа артерия в културна и туристическа забележителност.

Б: „Много хора пътуват, особено хората по селата нагоре. Някои се притесняват дали не е вече замираща теснолинейката. До Велинград не е. Непрекъснато си има пътници вътре, но от тук също, от Аврамово, от Черна Места и Света Петка. Ами те повечко ходят за Велинград и Света Петка. Насам не пътуват.“

Общността във влака не е изтъкана от трайни връзки, а от преживяна споделеност – еднаквостта на споделяната ситуация, макар че самите пътници са различни: млада испанка, щастливо кърмеща детето си, докато на метри от нея седи помакия със забрадка и пола до глезените; в съседното купе – младежи, превърнали вагона в килер с екипировката си за спортен лагер; по-напреж – мъже, занимаващи за работа, чужденци с фотоапарати, роми, туристи, местни.

„...или тука да продават на пазара. Те идват на пазар, стари баби, нали. Все с влакчето идват.“

М: Ние пристигаме в Абланица с влака до Цветино. Небето има необичайни оранжеви оттенъци, а залезът е поне след два часа. Пожари бушуват в планините, но в селото цари спокойствие. Часът за молитва е, и малкото хора, които срещаме са насядали в дворовете си с поглед вперен към Мека. През оградата на джамията се запознаваме с Муса ходжата. Разказва, че районът на селото бил планиран за язовир, затова са забранявали строежи и заселване. Първата къща е от 1960-те години, но активно се заселват хора след 1989-та. Питаме го ползва ли теснолинейката, но казва че няма смисъл – по пътя с колата е за 20 минути във Велинград, с влака – за 50. Ходжата ни показва кошерите си, подари ни 4 буркана мед и ни изпрати до гара Цветино.











М: На следващата сутрин се качваме на първия влак от Велинград. Баба Сабие също пътува по редовния си график. Половината мляко днес продава на кондукторката, а останалото – на едно младо момче на гарата и бегом отива да си плати телевизията, че да успее да се върне за обратния влак след 33 минути.

Заприказвам няколко софиянци, които за първи път пътуват с теснолинейката – „атракция е и сме изненадани от чистотата на хората и на влаковете“. После един мъж от Велинград, тръгнал към Пазарджик по работа ми споделя, че предпочита влака, защото е по-приятно и разнообразно от автобус и кола и винаги когато има време ползва теснолинейката. На последната гара от нашето пътуване, БДЖ работник от Перник заявява, че за него „теснолинейката завинаги ще си остане превоз за обикновените хора. Това е социален влак, той не е за развлечение, има хора, които на това разчитат, нямат нищо.“

Б: „Туризмът е черешката на икономиката. Индустрията трябва. А нея я няма. И тези си мислят, че правят нещо, че нещо ще стане. Ей го там завода...нищо не работи“. Теснолинейката е символ на социална динамика, която надхвърля икономическата ѝ „нерентабилност“. Тя показва, че общност може да се създава не само чрез споделени ценности или произход, а и чрез съвместно преживяване на време и пространство. Влакът е карнавал – сцена, на която различията не се изглаждат, а за миг съществуват заедно в един общ ритъм.

Д: Сериозна промяна възниква и в периода 2008 и 2010 г., когато започва строенето и

асфалтирането на различни пътища по трасето, което позволява по-бързото автомобилно придвижване. Увеличаването на жизнения стандарт на местното население също допринася за намаляване на употребата на влака, поради редките разписания, дългия път и бавното придвижване. След 2010 г. се възражда интересът към теснолинейката благодарение на доброволци, обществени кампании и инициативи като тези на Кристиан Ваклинов, които популяризират линията и я превръщат в символ на българския дух и железопътното наследство. Днес теснолинейката Септември – Добринище не е просто транспортен маршрут, а жива история – пътуване през времето, природата и културата на България.

Б: В представите за теснолинейката, реалност и сюрреалност се преплитат. За някои тя е капсула на времето – автентичност, запазила духа на друг живот. За други е символ на занемареност, упадък и неизбежен край.

Д: Историята на теснолинейката Септември-Добринище е паметник на упоритост. Завършена на етапи в продължение на почти 25 години, тя демонстрира способността на България да извършва големи инфраструктурни проекти дори в условия на световни и национални кризи. Този проект е постижение, чиято стойност надхвърля чисто транспортната функция, превръщайки се в траен символ на борба срещу обстоятелствата.

М: В теснолинейката се обособява общуване между групи, които пътуват по съвсем различни причини. Според Кристиан Ваклинов това е добавена стойност за туристите: „че попадеш в една супер реална, а не стерилна обстановка. Не си в туристически влак, а си в истински, жив влак“.









2

BG-BDZPP/БДЖПП

681

B.76

300mm

70km/h

121

DETE

МЕСТА

СЕПТЕМВРИ
ВЕЛИНГРАД
БАНСКО
ДОБРИНИШТЕ

ТА

МВРИ
ГРАД
КО
ИЦЕ



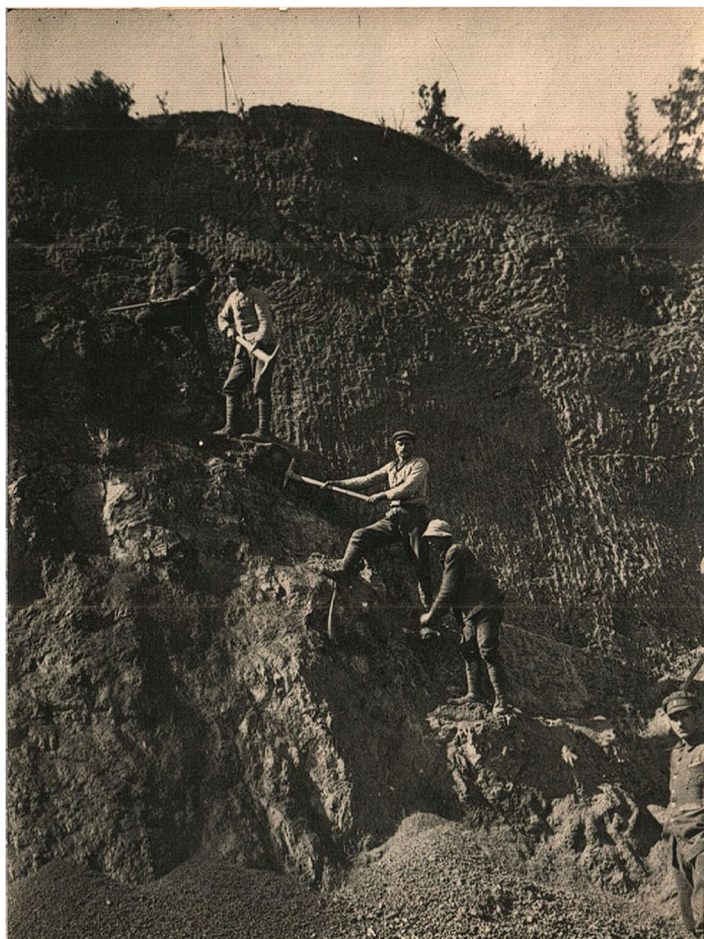
2

6

RILA
СЕПТЕМВРИ
ВЕЛИНГРАД
БАНСКО
ДОБРИНИШТЕ
RILA
SEPTEMBERI
VELINGRAD
BANSKO
DOBRINISHTA

RILA













ISSN 3134-1748

книга 3: ЕКИП ОБЩНОСТИ

ТЕСНОЛИНЕЙКАТА: ОБЩНОСТ МЕЖДУ
РЕАЛНОСТ И ВЪОБРАЖЕНИЕ

ментор: Михаела Аройо - фотограф
Богомил Иванов - артист, антрополог
Денис Йоцов - етнограф

© 2026 фондация Център за визуални изследвания
на човешкото възприятие и общество, гр.София

Изданието е реализирано с подкрепата на
Национален фонд „Култура“ и програма
Европейски корпус за солидарност.

Изразените възгледи и мнения принадлежат
единствено на авторите.

PERCEPTION
& SOCIETY
visual research center



Co-funded by
the European Union