

BARLANGVASUTAT

KÉR A BARADLA

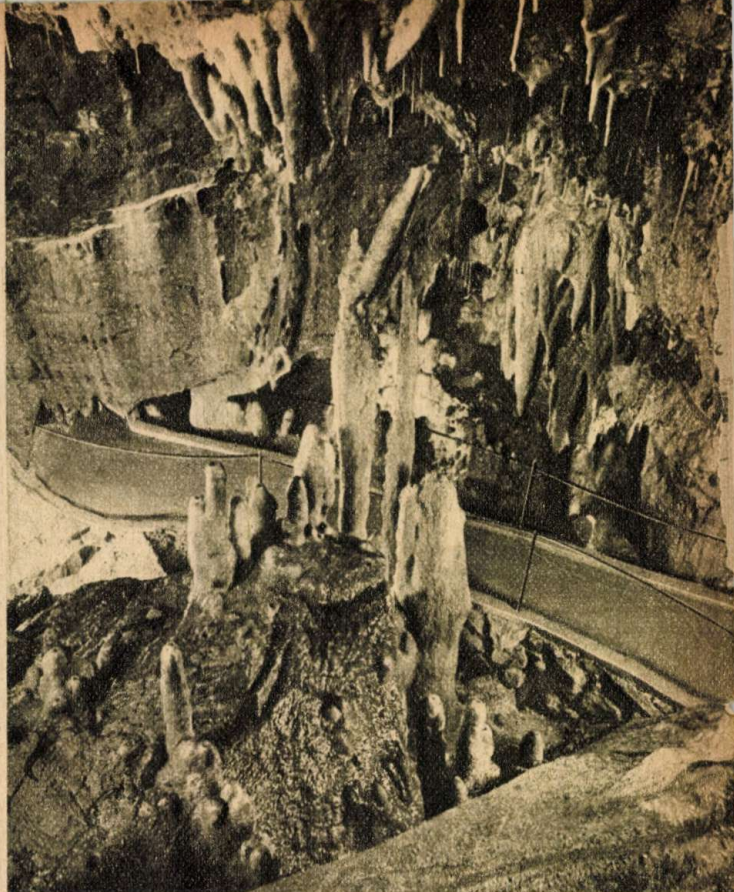
Az aggtelek—jósavfői Baradla cseppkőbarlang, valamint az újabban feltárt Aggtelek-vidéki egyéb barlangrendszerek (Béke-barlang, Vass Imre-barlang, Kossuth-barlang, égerszögi Szabadság-barlang, Alsó-barlang) az Északborsodikarsztot csak kevesek által ismert és idegenforgalmilag csaknem teljesen kiaknázatlan, hatalmas lehetőségű természeti kincsünknek tesszük. Jóllehet, az öreg Baradlát ma már évente mintegy 50 000 látogató keresi fel hazánk minden tájáról és kisebb részben külföldről is, mégis azt kell mondanunk, hogy ez a szám egyáltalán nem jellemzi e páratlan barlangvilág idegenforgalmi értékét.

Az aggteleki hegyek immáron hat feltárt, világviszonylatban egyenként is jelentős nagyságú és értékű barlangóriása közül még ma is csak az évszázadok óta nyitott Baradla hozzáférhető az érdeklődő nagyközönség számára. Messze vezetne, ha ezen a helyen a szállásférőhelyek bővítésének, a közlekedési lehetőségek és útvonalak megjavításának és az új barlangok megnyitásának teendőit sorra ismertetnénk. Ezeket a tennivalókat ille-

tékes szerveink már jól ismerik és erőinkhez képest foglalkoznak is a megoldásokkal. Rá kell mutatnunk azonban egy olyan útra, melynek járhatóvá tétele az aggteleki barlangrendszer értékeinek kiaknázásában ugrásszerű fejlődést és előrehaladást jelentene, s amelynek a gondolatával idáig még vajmi keveset foglalkoztunk.

A **baradlai barlangvasút**ról van itt szó. Egy olyan kisvasútról, amely a cseppkőbarlang főágán, Aggtelektől Jósavafőig közlekedne a barlangi látogatókkal.

A jugoszláviai postojnai — (régi nevein: postumiai vagy adelsbergi-) cseppkőbarlangot évenként csaknem egymillió ember keresi fel, s ennek a roppant számnak mintegy harmada külföldi vendég, tehát valutát visz az országba. Kétségtelen, hogy a postojnai-barlang megközelítése igen kedvező. A fő vonzerőt azonban mégsem az jelenti, hanem egy olyan körülmény, egy olyan élmény, amit máshol, más barlangban sehol a világon nem tudnak nyújtani: a barlangvasút. Az osztrákok már régen, a múlt század második felében felismerték, hogy az adelsbergi-barlang rendkívül szerencsés kifejlődésű,



Részlet a Színpad-teremből
Lent: A postojnai barlangvasút szerelvénye

egysíkú barlang, amely lehetővé teszi a benne való vasútépítést. A felismerést azonnal követte a megvalósítás. A barlangvasút megépítése igen kifizetődött az osztrákoknak. Az „alvilágban járó mesevonat” olyan tömegeket vonzott egyszeriben a barlanghoz, hogy rövidesen tovább kellett fejleszteni a szűknek bizonyult vasútpályát. 1884-ben a bevételekből már villamosítani is tudták a barlang-

got. Ugyanezen idő alatt a postojnai-barlangnál nagyobb és cseppkőekben is dúsabb aggteleki barlangcsodát évenként 366 személy látogatta, szurokfályaikkal, nyaktörő, csúszós agyagutakon.)

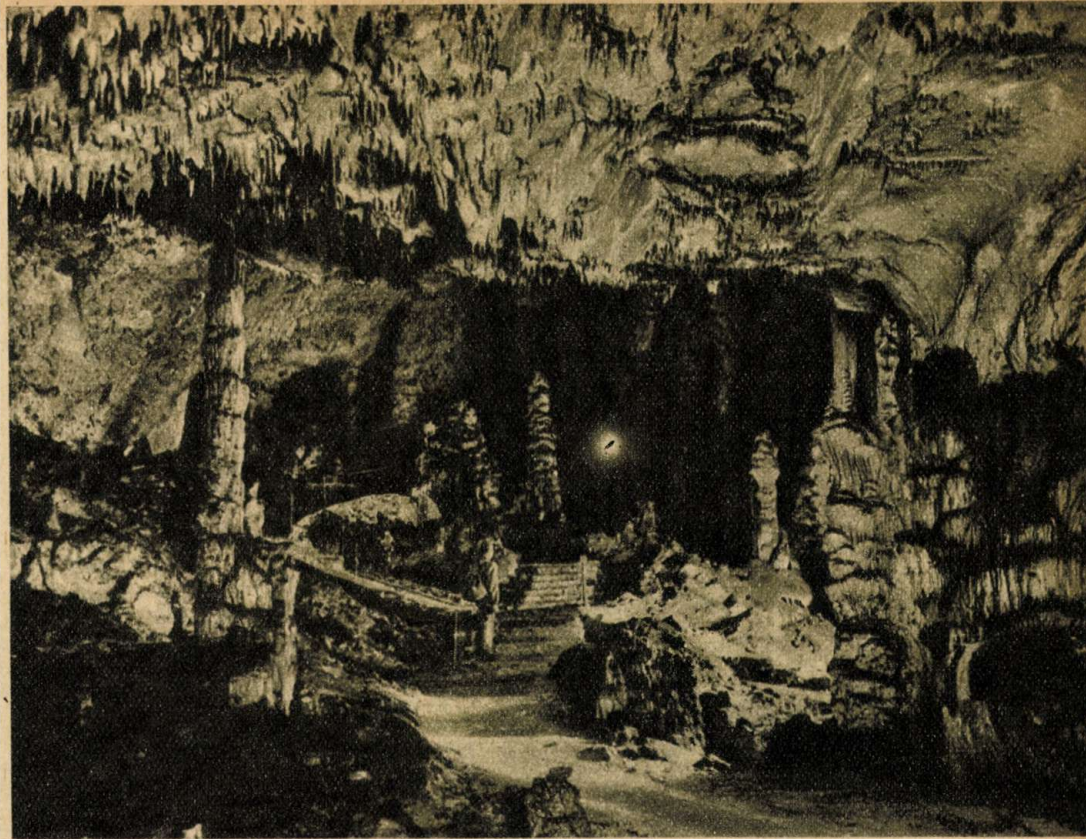
A Baradla éppenúgy egysíkú kifejlődésű barlangrendszer, mint a postojnai, sőt a barlangvasút építésének lehetőségei itt talán még jobbak, mint amannál. Ez pedig nagy szó! Mert pusztán ez az egyetlen olyan előfeltétel, ami ha nincsen adva valamely barlangnál, akkor a legnagyobb erőfeszítéssel sem lehet a barlang idegenforgalmi kultúráját a gyalogtúra színvonala fölé emelni. A Baradla főága, amelyben a barlanglátogatások vannak, Aggteleknél kezdődik és 7 kilométeres földalatti kiterjedés után Jósavafőnél ér véget. A barlangi ág teljes hosszában lényegében egy roppant méretű sziklafolyosó, amely egyes szakaszain jókora termékké szélesedik ki. Az aggteleki barlangbejárat tengerszintfeletti magassága 333 m, a jósavfőié pedig 262 m. A barlang túraútvonala tehát Aggtelektől Jósavfő felé 7 kilométeren keresztül 71 métert lejt.



Az aggteleki bejárat után 50 méteres szakaszon belül 23 méter az esés. A vasút tehát a felszínről nem indulhat. A Táncteremben tervezzük a barlangvasút aggteleki végállomását. Legőzhetően szintkülönbségek a pálya útvonalán nincsenek. Az építés a használaton kívül álló vöröstói bejáraton át, a barlang folyamatos idegenforgalmi üzemeltetésének megzavarása nélkül történhet.

Az üzemeltetésre vonatkozó elgondolások szerint a szerelvény a *barlangi hosszútúra útvonalán* ingajaratban közlekedne Aggtelek és Jósvalő között. A túrára indulók gyalogosan teszik meg a reflektorokkal és korszerű betonjárdákkal kiépített aggteleki „rövidtúra” útvonalát. Ez egy kb. 600 méteres kényelmes séta. A Táncteremben beszállnak a barlangvasút kocsijaiba és a barlangi tó partján, a Hóreb-, Morea- és Libanon hegyek aljánál, a Nehézüton át egészen a Csillagvizsgálóig megállás nélkül, vonaton utaznak. A Csillagvizsgálót a vonatból kiszállva megnézik, s 10 perces tartózkodás után a Mozdonyánál levő jósvalői vasúti végállomásig folytatják útjukat. (Itt már vár az ellentúra csoportja, melyet a vonat visszaútbán most Aggtelek irányába fog szállítani.) Mozdonytól az Őriások termén és a jósvalői ugyancsak villannyal világított és korszerű betonjárdákkal már kiépített rövidtúra útvonalán gyalog áthaladva, egy kilométeres sétával a jósvalői Tengerszem szállónál érkeznek napvilágra a kirándulók.

A barlangi vasútpálya tervezett hossza 5600 méter. A vonat menetideje odaúton 70 perc, visszaútbán 80 perc. A tervezett szerelvény a teljes forduló mindkét útján 100–100 vendéget tud szállítani. Naponta üzembiztonságosan öt túrát lehet indítani Jósvalőről és ugyanannyit Aggtelekről. Eszerint a barlang hosszútúrájának idegenforgalmi kapacitása a mai maximális napi 100 főről 1000-re emelkedik. Erre szükség is



Az Oszlopok-csarnokának káprázatos cseppkő-képződményei

lesz, mert minden vendég a teljes túrát kívánja majd megtenni, ha a barlangi kisvasút annak fáradalmasságát kiküszöböli. Ha azonban csúcsgforgalmi napokon a helyzet úgy kívánja, két szerelvény egymásutáni indításával ez a kapacitászám további 1000 fővel emelhető. A szerelvény ugyanis a postójnai szerelvények mintájára Diesel mozdony meghajtással működne, tehát külső áramforrástól, vezetéktől függetlenül, s terveink szerint a világítást is maga szolgáltatja, a mozdonyon levő dinamók s a minden kocsihoz elhelyezett, a vendégek által a kívánt helyre irányított alacsony feszültségű (24 V) reflektorok által.

A 25 db, egyenkint másfél m hosszú, 80 cm tengelytávú kiskocsiból álló szerelvény minden 4 személyes kocsián szobai hangerejű hangszóró lenne felszerelve. A mozdony utáni idegenvezetői kocsiban pedig két darab, a hangszórókkal összekapcsolt hangerősítő berendezés. A vezető itt ismerteti az egyes képződmények adatait, a barlang nevezetességeire

mindig az adott pillanatban hívhatja fel a figyelmet.

A barlangvasút kiküszöbölné azt a jelenlegi kellemetlen helyzetet is, ami a mai barlanglátogatók hosszú gyalogtúrájának az eredményeként majdnem minden esetben érezteti hatását. A lelkesen elinduló csoportok a hosszú földalatti gyaloglásba sok esetben annyira belefáradnak, hogy mire a barlang végéhez érnek, a látnivalókkal szemben teljesen elrompultnak. Hozzájárul ehhez a fáradtság is, hogy egy-egy nagyobb csoport vége már alig hall valamit a vezető szavából, s a látnivalók mellett gépiesen megy el, mintegy némafilmként nézi csak végig a helyes irányítással oly izgalmasan sokatmondó barlangot. Ezek a hiányosságok a legkülönbözőbb módszerekkel próbáltunk már segíteni, de a véglegesen megnyugtató megoldást csak a kisvasút fogja meghozni.

Postójnai barlangvasútjának mozdonya tökéletesen kikísérletezett megoldás. Kipuffogó gázait füstszűrő berendezéssel vezetik át, amely egyben a hangtompítást is ellátja. Az ottani

szerelvény 300 személyt szállít fordulónként, a vég nélküli kigyóhoz hasonló kis csillevonatban. Ne féljünk átvenni a tapasztalatokat jugoszláv barátainktól, hiszen abban a helyzetben vagyunk, hogy mi Aggteleken, az ő tapasztalataink átvételéből és továbbfejlesztéséből újabb világcsodát, idegenforgalmi vonzerőt varázsolhatunk. Nemcsak saját magunk, de szocialista hazánk eredményeire és értékeire kíváncsi külföldi vendégeink számára is.

Az utóbbi időben egyre fokozottabban kezdjük felismerni, hogy mit jelent a jól szervezett idegenforgalom. Ha csak az az ára, hogy egy 5 kilométeres keskeny vasútpályát és egy miniatűr mesevonatocskát kell alkotnunk, s máris a föld egyik legszebb, legvonzóbb és legjövődelmesebb idegenforgalmi kincséből lett a ma még alvó, csodás Aggtelekünk: — ne sajnáljunk gondolkodni rajta!

A cseppkőfantomok sötét világában — egy úttörő vasút...

JAKUCS LÁSZLO
geológus, barlangigazgató