

Közlekedéstudományi Egyesület  
Miskolci Szervezete  
Szemere u.26. Telefon: 15-260.

AZ AGGTELEKI IDEGENFORGALOM FEJLESZTÉSÉRŐL.

Írta:

Hábel György  
MÁV. főmérnök.

Miskolc, 1963. május 26.

Stencilszám: 194947.

"Ni tagadás, akadnak a MÁV.-nak olyan vasútvonalai, amelyeken gyorsvonatok még nem mernek közlekedni. Igaz, személyvonatok is csak megfontoltan. Egyik ilyen pályatest éppen a Miskolc-Szin közötti.

Nagyfontosságú vonal ez, nemcsak azért, mert erre lehet vasuton a legkönnyebben megközelíteni az aggteleki barlangvidéket, de egyébként is. Kitűnik a bódvai vasút roppant jelentősége mindjárt abból a tényből is, hogy már 1870-ben megépítették e pályatestet. Sőt, olyan remekbe csinálták meg akkor, hogy azóta is bírja felújítás nélkül! Az 50 km-es szakaszon két és fél óráig pöfög a személyszállító gőzös.

Hatalmas dolog ez és felbecsülhetetlen előnyei vannak! Hiszen a menettempó a természetrajongó utasnak bőven nyújt időt és alkalmat a táj szép részleteiben való alapos elmélyültségű gyönyörködésre. Mi, akik e vidéken lakunk és rendszeresen közlekedünk a Bódvavölgy vasutján, őszintén drukkolunk az 1970-es évek. Bizonyára emlékezetes és világraszóló módon fogja ugyanis majd megünnepeelni a MÁV e felújítás nélkül is működő vonal nagyszerű százéves jubileumát."

A fenti jellemzést adja dr. Jakucs László, az aggteleki barlangok igazgatója, "Faggyufaklyás expedíció" című könyvében, a bódvavölgyi vasutról. Nos a fejlődés alaposan megcáfolta ezt a pesszimizmust, mert az 1960. óta folyamatosan lévő bódvavölgyi pályafelújítási munka ebben az évben döntő fordulathoz érkezik. A Miskolci MÁV. Igazgatóság az aggteleki barlangvidék idegenforgalmának fejlesztése érdekében az építési kapacitást koncentrálván, az építési ütemet meggyorsítva, az új, korszerű pályával még ez év tavaszán elérte Szin vasutállomást. Ezzel lehetővé vált az 1963. május 26.-án érvénybe lépett új menetrendben az utazási idő nagymértékű csökkentése, valamint korszerű, négytengelyes kocsikból álló vonatok közlekedtetése, sőt az üdülő szezonban V.26.-tól IX.8.-ig, Budapestről jósvafő-aggteleki közvetlen kocsit is vontat a Borsod-expressz, amelyet Miskolctól is gyorsvonat továbbit a bódvavölgyi vasútvonal korszerűsített szakaszán. Az idegenforgalmi propaganda érdekében Szin vasutállomás nevét is megváltoztattuk Jósvafő-Aggtelekre. Ezzel közismertebbé tettük a vasuti megközelítés legkedvezőbb lehetőségét és egyértelműen meghatároztuk a barlangok célforgalmának vasuti utirányát. A bódvavölgyi vasutállomások virágosítását is megkezdjük és mielőbb szeretnénk elérni a balatoni állomások színvonalát. Jósvafő-Aggtelek állomást még ebben az évben korszerűsíteni fogjuk, ahol új vágányhálózat, széles peron és fénycsöves világítás fog épülni. Magyaránny fásítást és virágosítást fogunk itt végezni, amint a pályaépítés elkészült. Célszerű lenne az elkövetkező években egy modern, az idegenforgalom igényeit mindenben kielégítő, új állomási felvételi épület építése is, amely kombinált jellegű lehetne, tehát a vasuti és autóbusz utasforgalom igényeit egyaránt kielégítené. Itt ugyanis az utasok, a turisták és a helybeli lakosok egyaránt átszállnak autóbuszra és így folytatják tovább utjukat.

Az Aggteleki Karszthegység 6 barlangja világviszonylatban is páratlan jelentőségű és szépségű természeti kincs. Az 1957. év után bekövetkezett életszínvonal emelkedés és dr. Jakucs Lászlónak a barlangokról írt népszerűsítő könyvei már éreztetik hatásukat a turistaforgalom ugrásszerű növekedésében. Mégis, amikor a Baradla barlang mai idegenforgalmának számarányait, hasonló külföldi cseppkő-

barlangokéval összehasonlítjuk /pl. az Adriai tenger közelében, nemzetközi fővonalon fekvő, jugoszláviai, 19,5 km hosszú postojnai cseppkőbarlang évi 1 millió látogatója/ elsősorban a közlekedési helyzetben kell a lemaradás okát keresnünk, mert ez döntően befolyásolja a látogatottság jelenlegi alacsony szintjét, illetve az 1961. és 1962. év között bekövetkezett megtorpanást. Viszont a közlekedés megjavítása lesz az első döntő lépés a nagyarányu fellendülés felé, mely a kölcsönhatás alapján maga után vonja majd a további hatásos intézkedések megtételét is. Jó közlekedés esetén ugyanis egy nap alatt is le lehet bonyolítani az aggteleki kirándulást és ezzel a szűk szállodai kapacitás nem fog olyan fékező erőt jelenteni, mint eddig.

A vasuti közlekedés fejlődését néhány adattal jellemzem:

	231 km	Vasuti utazási idő		
		1954-ben	1962-ben	1963-ban
Budapest-Szin	49 "	óra-perc		
Budapesttől Szinig személyvonattal		7,55	6,05	4,27
Budapesttől Miskolcig gyorsvonattal és Miskolctól Szinig személyvonattal		6,26	5,12	3,46
Budapesttől Szinig gyorsvonattal		-	-	<b>3,01</b>
Miskolctól Szinig személyvonattal		2,32	2,10	1,24
Miskolctól Szinig gyorsvonattal		-	-	0,52

Az utazási idő nagyarányu javulása a pályafelújítások eredménye! Budapest Keleti pu-ról 7.03 órákor expressz vonattal elindulva 10.04 órákor Jósvafő-Aggtelek /Szin/ állomásra érkezünk és onnan 17.07 órákor visszainduló gyorsvonat 20.06 órákor már Budapest Keleti pu-on van! A két vonat között 7 óra áll rendelkezésre. Ebből az autóbusz utazások idejét is levonva, a fennmaradó 5 óra elegendő a Baradla barlang megtekintésére. Természetesen az utazást a többi vonattal kombinálva, a barlangi tartózkodási idő jelentősen növelhető, de a budapesti indulás és visszaérkezés viszonylatában mégis csak a Borsod-expresszrel való közlekedés nyújtja a legkedvezőbb utazást, mert ebben az esetben a távollét csak 13 óra.

Kívánatos lenne a szűk szállodai kapacitás kiegészítése végett, az esti és hajnali személyvonattal Budapest és Jósvafő-Aggtelek állomások viszonylatában hálókocsi közlekedtetése is. Ebben az esetben a barlangi tartózkodás ideje jelentős mértékben növelhető lenne.

Hajduszoboszlón és Harkány fürdőn kívül, az aggteleki barlangvidék az a kiránduló hely, ahová a MÁV hétköznapi és munkaszünetes napokon egyaránt, mindenkinek megadja a 33 %-os menetkedvezményt, a diákok és uttoró csoportok utazásának 50 %-os, illetve 66 %-os kedvezményén kívül. Ez a jelentős kedvezmény az új menetrendben megrövidülő utazási idő érvénybelépése után fokozottabb mértékben fogja a turista forgalmat a vasutra terelni. Különösen az őszi-téli idényben kerül előtérbe a fűtött kocsikkal történő rövid menetidejű vasuti utazás a nagytávolságu, hosszumenetidejű autóbusz utazással szemben.

Az aggteleki Baradla barlang látogatottsága az alábbiak szerint alakult:

barlang szakaszon 180.000, a csehszlovák barlangszakaszon 130.000 főre nőhetne a turista forgalom. Ez mindkét állam részére jelentős idegenforgalmi bevételi többletet jelentene és a tervezett beruházások megtérülési idejét jelentősen megjavítaná, ami a barlangok idegenforgalmi létesítményeinek fejlesztésére mindkét oldalon nagy hatást gyakorolna. Ez azonban csak szerény statisztikai számítás. Fontos fejlesztési tényező lesz a kölcsönös érdeklődés eredményeként rohamosan megnövekedő forgalom. Nyilvánvaló, hogy a barlangi határszakasz megnyitása nagyban felkeltené mindkét oldalon az érdeklődést és létrejöhetne egy olyan nemzetközi idegenforgalmi centrum, mint jelenleg csehszlovák-lengyel viszonylatban a Tátrában.

Az államhatár aggteleki szakaszának megnyitása azonban egy másik fontos adottságot is aktivizálhatna. Az aggteleki barlangbejárat ugyanis 13 km-re van Pelsőc vasutállomástól /Domica-Pelsőc 11,5 km/, amely a 3<sup>3</sup> Pozsony-kassai fővonalán fekszik. Pozsony-Pelsőc 358 km, Pelsőc-Kassa 85 km. Ez olyan előnyös közlekedési adottság, amelyet kedvező magyar-csehszlovák idegenforgalmi együttműködés esetén kitűnően lehetne mindkét fél részéről hasznosítani. Elképzelhető ugyanis, hogy mindkét országot meglátogató külföldi turista csoportokat Prága-Pozsony felől vagy Tatra-Kassa, vagy Ostrova-Zsolna felől jövet Domican és Aggteleken keresztül léptetjük be Magyarországra, miközben Budapest felé utazva, utba ejthetik Lilla-füredet, Tapolcafürdőt, Tokajt, Debrecent, Hortobágyot, Hajduszoszlót.

Ugyanígy lehetne fordítva is. Tehát "Töltsön 3 napot Bécsben, 2 napot Budapesten!" jelszavu osztrák-magyar idegenforgalmi kooperációhoz hasonlóan lehetne a Domica és Aggtelek idegenforgalmát is fellendíteni. Ezzel egyszerre felszámolhatnánk azt a hátrányos földrajzi helyzetet, ami a nemzetközi áramlás utirányától félreeső Aggteleknél fennáll. Véleményem szerint ez a kölcsönös előnyökön nyugvó magyar-csehszlovák idegenforgalmi együttműködés a f. évben kialakuló kedvező magyar vasuti közlekedés alapján az a nagy mozgató erő lehetne, amely Aggtelek és Domica fellendüléséhez vezetne.

A nagytömegű turistaforgalom részére eddig csak az ősidők óta nyitott Baradla barlang állt rendelkezésre. A Borsodmegyei Idegenforgalmi Hivatal megkezdte az 1952.-ben felfedezett Békebarlang idegenforgalmi kiépítésének előkészítését. Ennek turista szakasza a kiépítés után napi 1500 látogató kapacitással fog rendelkezni, ami évi 547.000 főt jelent. Az ehhez szükséges beruházásokat minél előbb meg kellene valósítani.

Nagyjelentőségű a Békebarlang egészségügyi szerepe is. Az eddigi tapasztalatok szerint a gyógyhatású levegő a légzőszervi betegségekben és asztmában szenvedőknél 3 heti kúra után jelentős javulást eredményez. A jelenlegi 250 lépcsős lejárata helyett azonban egy vízszintes táró megépítése szükséges a jósvafői oldalon lévő Óriásteremig. A Borsodi Szénbányászati Tröszt vállalkozott arra, hogy egy 120 m. hosszúságú feltételezett kutató táró kihajtását 1963-ban elvégzi. Ha ez a munka sikerrel jár, utána meg lehet tenni a szükséges lépéseket a Béke barlang Óriástermének gyógyítási célú kialakítására. Az Óriásterem 200 beteg elhelyezésére alkalmas, ami évi 73.000 gyógynapot jelent. Ezzel a Békebarlang a világhírű németországi Klutert-Höle gyógyító kapacitását is meg fogja haladni.

A gyógybarlang megnyitása esetén egy 200 ágyas szanatórium létesí-

tése szükséges. A népgazdasági szemléletnek teljes mértékben érvényesülni kell itt is, mert több kisebb kapacitású vállalati szanatórium helyett, egyetlen maximális kapacitású szanatórium létesítése ésszerű és gazdaságos.

Jelentős idegenforgalmi attrakció lenne a baradlai hangversenyek, zenei napok megszervezése is. A Hangverseny-terem kitűnő akusztikája, a misztikus környezet, felejthetetlen élményt nyújt. A MÁV. szimfónikus zenekarok nemzetközi közönség előtt, már két ízben szerepeltek a barlangban. Mult évben a 14. Nemzetközi Vasutas Eszperantó Kongresszus résztvevői részére rendeztünk barlangi hangversenyt, mely félóra hosszat tartott. A kirobbanó siker, a nagy lelkesedés alapján a Borsodmegyei Idegenforgalmi Hivatal tervbe vette rendszeresen visszatérő időközökben, az aggteleki zenei napok megszervezését, amelyek országos híri zenekarok szerepelnének, sőt ifjúsági zenei fesztiválokat is lehetne tartani. Ezeket a rádió és televízió is közvetítené. A Hangversenyteremben egyszerre 400 főnyi hallgatóság fér el. Idén június 2.-án a Miskolci Miskai Hét záró ünnepségét Aggteleken fogjuk megtartani és ebből az alkalomból a miskolci MÁV. Szimfónikusok Liszt Ferenc: Les-Preludes-jét és Beethoven: Egmont nyitányát fogják előadni.

Az idegenforgalmi propaganda fokozása nagyon fontos. Ennek egyik hatásos eszköze lehetne az aggteleki cseppkő bélyegsorozat kiadása, továbbá a gyufacimke által nyújtott propaganda előnyök kihasználása. Kívánatos lenne Aggteleken nemzetközi barlangi kongresszus megtartása. Ez is ráirányítaná a figyelmet Aggtelek nagy értékére és széleskörben fokozná hírnevét.

A Borsodmegyei Idegenforgalmi Hivatal fontos feladatának tekinti a szállodai kapacitás növelését. Az UVATERV készíti az aggteleki 200 ágyas és 400 fős éttermi kapacitású turistaszálló tervét, melynek kivitelezésére remélhetőleg 1963/64. évben sor kerül. Ezzel a jelenlegi 144 fős szállodai és kb 200 fős camping elszállásolási kapacitás jelentősen megnövekszik. Az aggteleki MOTEL megépítését a határforgalom megnyitása fogja sürgetővé tenni. Kívánatos, hogy a Posta, Pütnök-Aggtelek-Jósvafő és a vasútállomás között a távbeszélő hálózatát fejlessze és tegye lehetővé, hogy a barlang bejáratoknál lévő szállodákból az országos hálózatához éjjel-nappal rendszeres telefonösszeköttetés legyen.

A magyar-csehszlovák barlangvidék 37 km-es összhosszából 22 km-es Baradla-Domica és a 10 km-es Békebarlang mellett a Vass Imre, a Kossuth, a Szabadság és az Alsó-barlang látogatottsága lényegesen kisebb jelentőségű és ezek beruházási szempontból csak a távlatban jöhetnek figyelembe. Ezek a barlangok, bár szépségük, látványosságuk figyelemre méltóak, jelenleg csak kisebb turista csoportok és kutatók részére, megfelelő védő öltözetben járhatók. A barlangok mellett mind a magyar, mind a csehszlovák oldalon az Aggteleki Karszthegység és a csehszlovákiai Szilicei fennsík is számos felszíni látványosságot nyújt a turisták részére és különösen a tanuló ifjúság számára kitűnő terep a földrajzi, biológiai és geológiai ismeretek szemléltetésénél. Iskolai tanulmányutak részére kitűnő adottság. A Kartográfiai Vállalat munkába vette ennek a vidéknek turista térképét, amely ez év nyarán fog megjelenni és ez is lényeges segítséget fog nyújtani az aggteleki idegenforgalom népszerűsítéséhez, közismertebbé tételéhez.

Az aggteleki barlangvidék természeti kincsei mind hazai, mind nemzetközi viszonylatban olyan értéket képviselnek, hogy ezt az adottságot minél előbb, teljes mértékben, hasznosítani kellene, amihez jó szervezés és a tervbevett beruházások megvalósítása, valamint magyar-csehszlovák kooperáció szükséges.