

BARLANGVASÚT A BARADLÁBAN

A sajtó és a rádió néhány éve hirt adott arról, hogy a Baradla-barlangrendszerben elkezdik építeni Magyarország első barlangvasútját.

A terveket a Budapesti Műszaki Egyetem Vasútépítési Tanszékének megbízásából — Dr. Csanádi György akadémikus, közlekedés- és postaügyi miniszter, tanszékvezető egyetemi tanár segítségével — a tanszék végzős növendékei diplomatervként készítették el.

Elképzelésük szerint a vöröstói lejárattól Aggtelek felé, 2500 méter hosszban, úgy épül meg a kisvasút, hogy cseppköképződményben sem tesz kárt s egyetlen jelentős képződményt sem kerül el. A motoros vagy villanymeghajtású kismozdony mögött négytengelyű, forgószámo-lyos kiképzésű személykocsik kanyarognak a Styx patakot negyven-négyezer átszelő vonalon. A kisvasút negyvennégy apró hídon át, óránként nyolc kilométeres sebességgel viszi turista utasait.

A sajtó közlései felkeltették a közvélemény érdeklődését a tervek iránt. Megkerestük Varga György elvtársat, a Baradla-barlang Bizottság elnökhelyettesét, aki a vasút egyik kezdeményezője és állhatatos támogatója, s arra kértük, tájékoztassa lapunkat a kisvasút ügyének fejleményeiről, az időközben felmerült esetleges nehézségekről.

— „A tervezett vasútvonal lehetőséget nyújt arra, hogy ennek a szép, de vizes, agyagos vonalszakasznak, amelyet csak gyakorlott turisták tudnak bejárni, egyszemind a világlátását is megoldjuk.”

A mozdonyra reflektorokat szerelnének, így — lassú menetben — megvilágíthatná a legszebb sztalaktit és sztalagmit képződményeket. Bár a terv egy mindössze két és fél kilométeres vonalszakasz kiépítését irányozza elő, megfelelő anyagi bázis biztosítása esetén, természetesen teljes — körülbelül tíz kilométer hosszban is ki lehetne alakítani a vonalat. Ilyen módon Aggtelektől Jósfaóráig és vissza — zajtalan, akkumulátoros villamos-mozdonyal — beutazható lenne a barlang. Emellett természetesen, továbbra is megmaradna a barlang turisztikai jellege, hiszen a tervezett vasútvonal vezetése nem azonos a „nagy-túra” útvonalával. Idegenforgalmi szempontból pedig felbecsülhetetlen értéket képviselne a kisvasút.

A kezdő szakasz jelentőségét növeli, hogy a vöröstói lejárattól a már meglevő, de most éppen bővítés és korszerűsítés alatt álló csónakázó tóhoz, a barlang egyik érdekességéhez vezet. Innen pedig mindössze néhány lépcsőnyi a távolság a világ egyik legszebb, legnagyobb és legjobb akusztikájú hangverseny-terméig.

Az első nagyobb szabású koncertet 1954-ben, az Európai Tehervonati Menetrendi Értekezlet alkalmából rendezték a barlangban. Koncertdobogóul a Styx hordalékából képződött domb szolgált, s a közönség a vizes, agyagos talajon állva hallgatta Mozart zenéjét. Világítás-ként két vashordóban petróleummal átitatott gyapotot gyújtottak meg, miközben kigyulladtak a kottatartókra erősített gyertyák. E felejt-hetetlen hangversenyen a MÁV szimfónikusokat Lukács Miklós karnagy, az Operaház jelenlegi igazgatója vezényelte.

Azóta a dombot akusztikai okok miatt — Tarnóczy Tamás akadémikus útmutatása alapján — áthelyezték, s előtte mesterséges tavat alakítottak ki, amely a dobogót elválasztja a közönségtől. Mind a hangversenydobogót, mind a körülbelül 1000 ülő- és 3000 állóhelyet biztosító nézőteret víztelenítették és lébetonozták. A világítás pedig olyan megoldást nyert, amely — a zenei hatást öt színű fényorgonával fokozza. A fényt az évezredes sztalaktit és sztalagmit alakzatokra sugarazva, sajátos és döbbenetes hatását.

A vasút megépítése is indokolt, mert a megszűnő, kis forgalmú vasútvonalak síneit s személykocsijait erre a célra fel lehetne használni a turisztika és az idegenforgalom szolgálatában.

— „Bizom benne, hogy a baradlai barlangvasút terve mielőbb valósággá válik” — fejezte be tájékoztatóját Varga György elvtárs.

Polgár Judit



TURISZTIKA A SZOVJETUNIÓBAN

Egy éve, hogy az SZKP Központi Bizottsága, a Szovjetunió Minisztertanácsa és a VCSZPSZ a turisztika fejlesztéséről közös rendeletet hozott.

Azóta új lehetőségek nyíltak a turisták számára Közép-Ázsiában, Szibériában és Távol-Keleten. Új bázisokat kapcsoltak be Bijszkben, Bratszkbán, Vologdában és Ivano-Frankovszkban, a Kurganszkaja kerületben a Tobol-folyónál, Moszkvában, Mukacsevóban (Munkács), Tallinban, Taskentben és Togliattiban. Ezek a bázisok egyidejűleg több mint 12 ezer embert tudnak fogadni. 465-re emelkedett azoknak az üdülőknek a száma, hol a turisztika képezi az üdülés alapját.

Jelentékenyen megnőtt a szabadnapok kirándulásainak népszerűsége. Egyre népszerűbbek a speciális turistavonatok. Öröndetes, hogy nemcsak a turista szervezetek tesz-

nek erőfeszítéseket a turisztika népszerűsítésére, hanem nagy segítséget adnak ehhez a minisztériumok és hivatalok a köztársaságokban, a kerületekben és a megyékben.

A rendelet vérehajtása nagy feladatokat ró a turisztikával kapcsolatos iparágakra. Ezen a téren egyelőre lemaradás észlelhető, főleg a turista-intézmények építése, továbbá a felszerelések terén.

Nagyot lépett előre a szakemberek képzése. Az utazási és turista szervezetek részére Moszkvában és a Leningrádi Szakszervezeti Főiskolán tanfolyamokat indítottak. Felvetődött az a gondolat, hogy a Testnevelési Főiskolákon a turisztika tanszéket kap. Az Omszki Testnevelési Főiskolán hasonló fakultás sikeresen működik már.

Küzdenek az olyan helytelen fel-fogás ellen, hogy a turisták zajonganak, szemetelnek, kárt okoznak a természetben. Ezt főleg a városokból hétvégeken kiránduló, piknikező társaságok teszik. Az igazi turisták védik a természetet, ápolják és tisztítják az erdőt, rendszerben tartják az utakat. Mégis erősíteni kívánják a természetjárók nevelő munkáját, kapcsolatot tartva a természetvédő egyesületekkel és az erdészetekkel.

Nagy munka folyik hegyi útvonalak és kötélpályák tervezésén. Intézkedéseket tesznek az egyéni turisztákodás fejlesztésére is, amelynek egészségügyi szempontból nagy jelentőséget tulajdonítanak. Országos versenyt hirdettek a „legjobb túra” címének elnyeréséért, értékelik a turista-klubok munkáját.

A Szovjetunióban a turisztika minden létező ága népszerű: gyalogos, vízi-, a magashegyi, a sí-, a kerékpár- és az autóstúra.

A turisták száma elérte az 5 és fél milliót, a szakosztályoké a 2500-at. A Szovjetunióban a turisztika szervezetileg össz-szövetségi méretekben a Sportszövetséghez tartozik. A turisták az üzemi sportegyesületek szakosztályainak tagjai.

Jól szervezett a turisztika Lenin-grádban és környékén, az észak és a litván köztársaságokban. Litvániában a turisták száma meghaladja a 200 ezret.

Mivel a Szovjetunióban igen sok a veszélyes hegy és víz, meg akarják akadályozni a műkedvelő turisták baleseteit. Minden társadalmi és sportszervezethez azzal a kéréssel fordulnak, hogy ne szereljenek fel és ne engedélyezzenek olyan csoportos, utazásokat, amelyek nem kapták meg turistaszervezetek jóváhagyását.

1970-ben 2000 országos és helyi túra tervét dolgozták ki. 11 000 felszereléseket kölcsönző állomás, 411 saját turista-központ, campingmenedékház, mintegy 110 000 befogadóképességgel, ezen kívül 72 bérelt telep 15 000 főre áll a turisták rendelkezésére.