

OTDK-dolgozat

Reich Ádám

BA

2013

A Vasfüggöny, mint komplex turisztikai termék

The Iron Curtain Trail, as complex tourism product

Kézirat lezárása: 2012.05.10.

Tartalom

Bevezetés.....	1
1. Politikai örökségturizmus	2
1.1 Az örökségturizmus kereslete	2
1.2. Az örökségturista.....	3
2. A Vasfüggöny története.....	4
2.1. A Vasfüggöny kiépítése	5
2.2. A Vasfüggöny bontása	6
3.Kérdőívek.....	7
3.1. Németországi kutatás.....	7
3.2. Magyarországi kutatás	10
4. Jelenlegi felhasználás	15
4.1. Európai összefogás	15
4.2. Évente megrendezésre kerülő Vasfüggöny túra	16
4.3. Vasfüggöny-túra	17
4.4. Vasfüggöny Múzeum	18
4.5. A Vasfüggöny Múzeum attrakcióelemzése	20
5. Fejlesztési Lehetőségek	24
5.1. A célpiac.....	24
5.2. SWOT analízis	25
5.3. Fejlesztési lehetőségek.....	26
5.4. Múzeumok, tárlatok	29
5.5. Checkpoint Charlie	30
5.6. A fal-múzeum, Bernauer Straße	32
5.7. Tematikus túra.....	33
5.8. Bunker turizmus	33
6. Marketing tevékenység	34
6.1. Piac szegmentálása.....	35
6.2. Árpolitika	35
6.3. Értékesítési utak politikája	36
7.Összefoglalás	37
8. Felhasznált irodalom	39
9. Kép és ábrajegyzék	40

Bevezetés

A falak szerepe a turizmusban mindig is vonzó téma volt számomra kettősége miatt. Kettős a szerepük, mert a falak elválasztanak és összetartanak, megvédenek a „káros” ideológiáktól, erkölcsi tanításoktól, de szorosan rakott építőelemeik nem engedik átszűrődni az új eszmék fuvallatait. Vajon beilleszthetők ezek az építmények a modern turizmusba? A válasz, szerintem egyértelmű igen.

Ahhoz, hogy egy ilyen falat, zárat találjunk, melynek magyar vonatkozásai is vannak nem is kell olyan sokat hajtanunk az idő kerekén. A Vasfüggöny egy olyan emblematisztikus jelképe volt a szocializmusnak, melynek létezéséről tudott mindenki az adott korban, de igazi titkait a mai napig is csak alig-alig fedte fel.

Kutatásom célja, hogy bemutassam, hogy a Vasfüggöny, mint turisztikai termék jelenleg hogyan kerül felhasználásra. Ezen felül hazai és külföldi mintavételek, riportok és Európai Unió kezdeményezések feltérképezésével szeretnék komplex és kidolgozott alternatívát vázolni a Vasfüggönyről, mint komplex turisztikai termékről. Szeretném bemutatni annak jövőbeli várható gazdasági és társadalmi hatásait.

1. Politikai örökségturizmus

Minden egyes ország és kultúra, különböző módon próbálta meg feldolgozni a szocialista keleti blokkhoz való tartozását. A 80-as évek végén, 90-es évek elején, amikor kelet és közép Európa országai ismét önálló államként kezdtek el működni, lerázva a szovjet rabigát, egyik ország számára sem volt kíváncsatos az emlékezés, véleményem szerint érthető okokból. Itt megjegyezném, hogy az akkori magyar vezetés az utókor aspektusából mindenképpen helyes döntést hozott azáltal, hogy a diktatúrát fémjelző szobrokat nem semmisítette meg, ahogy azt Litvániában tették, hanem egy helyre begyűjtötte őket későbbi felhasználásra!

A 90-es évek elején azonban fizetőképes kereslet jelentkezett nyugatról, akik kíváncsiak voltak arra, hogyan éltek az emberek a szocializmusban. Erre leggyorsabban Berlin város vezetése reagált, aki gondos és jól átgondolt koncepció segítségével varázsolt a már gyakorlatilag fizikálisan nem is létező berlini falból komplex turisztikai terméket. Természetesen ahhoz, hogy az elképzelés valósággá váljon nem kevés anyagi befektetésre volt szükség. Erre nem sajnálták és mai napig sem sajnálják a pénzt a város vezetői, de azt nem szabad elfelejteni, hogy az akkor szárnyaikat bontogató keleti demokráciáknak erre nem igazán volt anyagi fedezete, még ha koncepciója volt is.

A turizmus ezen ágát örökségturizmusnak nevezzük, még specifikusabban politikai örökségturizmusnak. Ez a turizmus egyik legnépszerűbb szegmense. Gondoljunk csak auschwitz haláltáborra vagy éppen a jelenleg múzeumként és hotelként egyaránt üzemelő Sasfészekre, mely a náci Németország egyik jelképe volt. Népszerűek továbbá a szocializmust felelevenítő turisztikai attrakciók Európa több színterén. Gondoljunk csak a Terror házára vagy éppen a Memento Parkra, de a havonta megrendezésre kerülő, kommunista ereklyékre specializálódó prágai kirakodó vásár is ide tartozik.

1.1 Az örökségturizmus kereslete

Az örökségturizmus leginkább a turista kognitív és esztétikai szükségleteit hívatott kielégíteni. A motivációs tényezők közül pedig az új helyek, társadalmak megismerése, a

mindennapokból és a jelenből való kiszakadás a legfontosabbak.¹ Véleményem szerint egy, a politikai örökségturizmus szektorába tartozó attrakció sikerének kulcsa, hogy a turista teljesen elmerüljön az adott kor miliójében, átérezze a korszak problémáit, öröm és bánat forrásait. Azaz egyfajta időutazáson vegyen részt. Pontosan ezért az örökségturizmust kipróbáló látogatónak nagyon nyitottnak és befogadónak kell lennie ahhoz, hogy maradandó élményt kapjon az attrakciótól.

1.2. Az örökségturista

Az örökségturista keresi a változatosságot, nem elégítik ki a tömegturizmus által nyújtott „standard” élmények. Keresi az objektív, autentikus kulturális élményeket, azaz szereti valóságosan látni a dolgokat, még akkor is, ha az élmény maga negatív érzéseket vált ki belőle. A világ hiteles, reális megismerésére törekszik. Igyekszik kapcsolatot kiépíteni a helyekkel, nem zárkózik el az új elől.

Az örökségturisták általában felsőfokú iskolai végzettséggel rendelkeznek. A látogatók 52-70%-a nő, valamint 35%-uk idősebb 30 évnél, és 26%-uk pedig több mint 50 éves.

Jellemző továbbá, hogy kevésbé ár érzékenyek és többször utaznak egy évben.²

Az örökségturisták száma évről évre nő, jelenleg a látogatók 9-12%-a sorolható ide (a szegmentálás alapja, ez esetben a motiváció volt).

¹Dr. habil Husz Márta, 2008

²Dr. habil Husz Márta, 2008

2. A Vasfüggöny története

„A baltikumi Stettintől az Adriánál levő Triesztig vasfüggöny ereszkedett le, a kontinens teljes szélességében”

(Winston Churchill, 1946 Fulton)

A Vasfüggöny elnevezést először Sir Winston Churchill használta 1946-ban³, a német kapitulációt követően, a Trumannal folytatott levélváltás kapcsán. A II. világháború győztes hatalmai azért látták fontosnak egy ilyen, először ideológiai határzár létrehozását, mert álláspontjuk szerint, a Lübeck- Trieszt-Korfu vonaltól keletre történő társadalmi és politikai változásra ők már nem lehetnek befolyással. A Vasfüggöny fő funkciója tehát a politikai, társadalmi és kulturális elszigetelés volt. Annak ellenére, hogy az ötlet a nyugati vezetőktől származik Sztálin is magáénak érezte azt és folyamatosan elkezdte kiépíteni ezt a határvonalat immáron fizikálisan is.



1. A Vasfüggöny (Az ICT definiálása)

³ Léka Gyula, 2003

2.1. A Vasfüggöny kiépítése

Első lépésként minden országban elrendelték az adott határszakasz fokozottabb ellenőrzését, valamint a határ menti falvakról és településekről elköltöztették a „nem kívánatos elemeket”.

A második lépés a magasfigyelők elkészítése volt. 1949 kora tavaszán megkezdtek a drótakadályok építését is. Az osztrák határszakaszon 356, a jugoszláv határszakaszon 630 km hosszan egy- és kétsoros drótakadályt építettek.

A határ akadályjellegének fokozására 1949-től a nyugati, 1950 nyarától a déli szakaszon aknamezőket telepítettek. Az 50-es évek folyamatosan fokozódó politikai helyzete miatt a szovjet vezetés azonnali és gyors fejlesztésről döntött. Megduplázták az taposóaknák számát elsősorban a déli határszakaszon, valamint a járőrszolgálat létszámát megnégyszereztek.

1955 januárjára már 963 akadálycsomópont és 513 figyelőhely készült el. Annak ellenére, hogy a Honvédelmi Minisztérium sikeresnek és modernnek írta le az építményeket, azok sok helyen hagynak kivetni valót maguk után minden szempontból. 1955-ig 7 milliárd forintot fordított a magyar állam a határzár kiépítésére. Ez az összeg példátlanul nagynak számított akkoriban, összehasonlításként, 1955-ben az átlagos reáljövedelem 115 forint volt.⁴

A kicsit oldódó kül- és belpolitikai helyzet eredményeként, 1955-ben a Honvédelmi Minisztérium elrendelte a taposóaknák begyűjtését. Közel 700.000 aknát hatástalanítottak a mintegy 1000 kilométeres szakaszon, körülbelül egy év alatt. A munkák során 2 fő életét veszítette, 17 fő súlyosan, 20 fő könnyebben megsérült.⁵

Az 1956-os forradalom leverése után az esetleges fegyveres konfliktus színtere a nyugati határvonalra terelődött, ezért ezt 1957-ben újraaknásította a Honvédelmi Minisztérium. A korszerűsítés gondolata már 1958-ban felmerült, de mivel azt Kádár János nem támogatta így egészen 1964-ig a feledés homályába tűnt ez a kérdés. 1964-ben hosszas vitákat és tesztelést követően a Honvédelmi Minisztérium, a már a Szovjetunióban jól bevált, SZ-100-as elektromos jelzőrendszer kiépítéséről döntött.

⁴Klinger András, 1997 ⁵Léka Gyula, 2003

A Honvédség 1965-re elvégezte ismét az aknamentesítést, valamint a nyomvonalnak megfelelően az erdőirtást is. Az elektromos jelzőrendszer 1970-re épült ki teljesen. Működése során rendszeresek voltak a műszaki hibák, meghibásodások, ezáltal a karbantartási költségek és többszörösére rúgtak a tervezettnél. A legsúlyosabb hiba azonban nem ez volt, hanem az, hogy a jelzőrendszer időjárás változásra és vadmozgásra éppúgy riasztott, mint az illegális határátlépés esetén. Évente körülbelül 4000-szer szólalt meg a jelzőrendszer kürtje, melyből közel 2800 riasztás csak vaklárma volt.

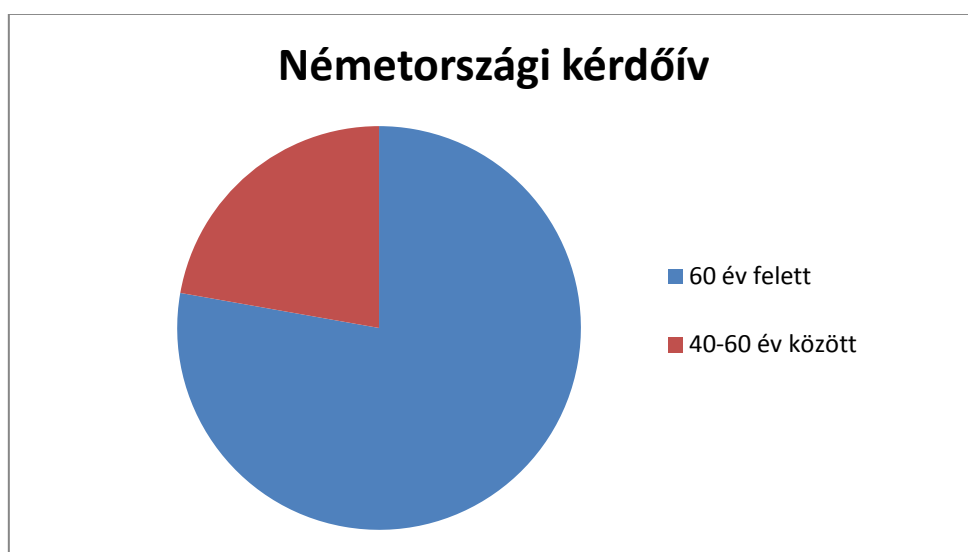
2.2. A Vasfüggöny bontása

A magas fenntartási költségek és a folyamatosan oldódó politikai helyzet miatt az 1980-as években szinte évről-évre felmerült a határzár megszüntetésének gondolata is. 1989-ben a Belügyminisztérium a Politikai Bizottság számára készített jelentése alapján döntést hoztak az SZ-100-as jelzőrendszer lebontásáról. A munkálatokat már februárban megkezdték és 1989 augusztusára a Vasfüggöny teljesen leomlott.

3.Kérdőívek

3.1. Németországi kutatás

A Németországban végzett mintavétel során a kérdőívet összesen 27-en töltötték ki! A válaszadók 20-an 60 év feletti, 6-an 40-50 év közöttiek személyek voltak.



1. ábra

1.Mi volt a Vasfüggöny funkciója?

☒ 25 Elszigetelés (Kelet-Európaiak mozgását gátolta Nyugatra)

☐ 2 Elszigetelés (Nyugat-Európaiak mozgását gátolta Keletre)

☐ 0 Berlini falhoz hasonló építmény csak Budapesten

☐ 0 Berlini falhoz hasonló építmény csak Pozsonyban

2.Földrajzilag hol található a Vasfüggöny?

☒ 23 Keleti és Nyugati blokk között több országon át

☒ 4 A berliini fal folytatásaként Németországban

☐ 0 Magyarországon és Románián át

3. Ellátogatna-e a Vasfüggönyhöz (mint fő célpont)?

☒ Igen

☐ Nem

4. Egy 1hetes magyarországi túra alatt szánna egy napot a Vasfüggöny egy szakaszának bejárására?

☒ Igen

☐ Nem

5. Egy 1hetes magyarországi túra alatt szánna egy napot a Vasfüggöny Látogatóközpont meglátogatására?

☒ Igen

☐ Nem

6. Milyen típusú egyéb turisztikai szolgáltatást látna szívesen és venne igénybe a Vasfüggöny túra keretein belül (pl.: Retro-múzeum)?

☒ Múzeum

☐ Biciklis túraútvonal

☐ Interaktív látogatóközpont

☐ Vezetékes túra

Az első két kérdés volt hivatott megvizsgálni, hogy a megkérdezettek mennyire tudják, hogy milyen funkciót töltött be a Vasfüggöny és földrajzilag merre volt fellelhető! A válaszadók több mint 90%-a, tudta, hogy a Vasfüggöny elsődleges célja az volt, hogy megakadályozza a keleti blokkban élők mozgását nyugatra. Fontos megemlíteni, hogy a kérdőívet kitöltők döntő többsége élt már az adott korban, így az adott korszak történelmét nem az iskolapadból, hanem személyes tapasztalatokból ismeri.

A földrajzi elhelyezkedés tekintetében már nem volt ennyire elsőpró a helyes választ adók mértéke. A válaszadók 85%-a tudta, hogy hol húzódott az építmény, míg a maradék 15%, annak ellenére, hogy egytől-egyig német állampolgárokról van szó, azt gondolja, hogy a berlini fal meghosszabbítását hívták Vasfüggönynek.

A rossz válaszok továbbá azzal is magyarázhatóak, hogy a Vasfüggöny építését és használatát igyekeztek titokban tartani, így még a nyugati sajtó is ritkán cikkezett róla, de legtöbbször akkor is csak találgatásokba bocsátkozhattak az újságírók.

Összességében, a válaszadók döntő többsége tisztában van azzal, hogy mi volt az építmény funkciója és hol helyezkedett el! Ez megfelelt az általam gondolt aránynak, hiszen a megkérdezettek döntő többsége évtizedeket élt a Vasfüggöny „működése” alatt!

A következő három kérdés azt volt hivatott bemutatni, hogy a Vasfüggöny, mint turisztikai attrakció mennyire vonzó egy külföldi számára. A válaszadók közel 60%-a mondta azt, hogy nem látogatna el egy országba kifejezetten a Vasfüggöny meglátogatás végett. Még rosszabb az arány, a következő kérdésben! A válaszadók mintegy 70%-a nem szánna egy teljes napot a Vasfüggöny egy szakaszának bejárására. Ennél a kérdésnél figyelembe kell venni azt a tényt, hogy itt gyalogtúráról van szó, mely a mintavételben szereplők kora és fizikai állapota miatt eleve nem vonzó, függetlenül a bejárando attrakciótól. Ebből adódóan nagyon fontos tehát, hogy ennek a korcsoportnak a Vasfüggöny nem jelent önmagában attrakciót. Nehezíti a helyzetet, hogy a Vasfüggöny fizikálisan távol esik Budapesttől, azaz egy 3-4 napos városlátogatás esetén nehezen illeszthető be a programba, kivéve, ha az adott turista specifikusan emiatt érkezik hazánkba.

A következő kérdés válaszai alapján jól látszik, hogy valóban a fizikai terhelés volt az, ami miatt az emberek elzárkóztak az attrakció meglátogatásától. Hiszen egy esetleges látogató központot, már a válaszadók több mint 80%-a meglátogatna egy hét napos magyarországi látogatás során. Fontos kiemelni, hogy az időtartam itt már hosszabb egy hetes periódust jelöl meg, azaz itt a turistának Budapest megtekintése mellett akár 2-3 egynapos programra is jut ideje.

Az utolsó kérdés arra vonatkozott, hogy ha egy turista már ellátogat a Vasfüggönyhöz, akkor azt milyen formában szeretné megtekinteni! A válaszadók kétharmada egy múzeum keretein belül ismerkedne meg a Vasfüggönnyel, mely kényelmes és nem vesz igénybe egy

egész napot! 14% biciklis túraútvonalként, 7% pedig vezetéssel túra keretein belül járná be a kijelölt útvonalat, valamint a válaszadók 11%-a választotta az interaktív látogatóközpontot!

Összegzésül tehát, a németországi felmérés kimutatja, hogy a mintában szereplők jelentős hányada tisztában van a Vasfüggöny történelmi szerepével és el tudja azt helyezni földrajzilag! Kiderül továbbá az is, hogy egy, egy napnál kevesebb ideig tartó, fizikálisan nem megterhelő látogatás, ahol a Vasfüggöny a fő attrakció, érdekli a megkérdezetteket, amennyiben hosszabb időt kívánnak Magyarországon tölteni, de csak és kizárólag ez az attrakció nem szolgál motiváció gyanánt egy esetleges idelátogatásra.

3.2. Magyarországi kutatás

Magyarországon a németországinál fiatalabbak segítségével készítettem a mérést. A kérdőívet összesen 33 személy töltötte ki. A kérdőívet kitöltők közül 8-an 18 év alattiak, 12-en 18 és 20 év közöttiek, 6-an 20 és 24 év közöttiek, míg 7-en 24 és 30 év közöttiek voltak.



2. ábra

1.Létezik még fizikálisan a Vasfüggöny?

☐ Igen, még funkcionál

☐ Nem, mert lebontották

☐ Fizikálisan soha nem is létezett, mert csak egy képzeletbeli határvonal a szocialista blokk és a többi európai állam között

2.Mi (volt) a Vasfüggöny funkciója?

☐ Elszigetelés (Kelet-Európaiak mozgását gátolta Nyugatra)

☐ Elszigetelés (Nyugat-Európaiak mozgását gátolta Keletre)

☐ NDK és NSZK közötti védelmi fal

☐ Etnikumokat szigetelt el Szlovákiában

3. Érdeklík Önt a szocializmusból ránk maradt emlékek?

☐ Igen

☐ Nem

4. Ellátogatna-e a Vasfüggöny egy szakaszához, hogy többet megtudjon történelméről, funkciójáról (mint fő célponthoz)?

☐ Igen

☐ Nem

5. Szánná egy napot a Vasfüggöny egy szakaszának bejárására (mint, túraútvonal)?

☐ Igen

☐ Nem

6. Szánná egy napot a Vasfüggöny Interaktív Látogatóközpont meglátogatására?

☐ Igen

☐ Nem

HA A 4.KÉRDÉSRE IGENNEL VÁLASZOLT:

7.Milyen típusú egyéb turisztikai szolgáltatást látna szívesen és venne igénybe a Vasfüggöny túra keretein belül?

☐ 3 Múzeum

☐ 6 Biciklis túraútvonal

☐ 15 Interaktív látogatóközpont

☐ 5 Vezetékes túra

A fiatalok esetében szerintem az egyik legfontosabb kérdés, hogy egyáltalán tisztában vannak azzal, hogy mi a Vasfüggöny. Az első két kérdés pedig ezt volt hivatott felmérni. Az első kérdésre a válaszadók 48%-a tudta a helyes a választ, míg 42%-uk azt gondolja, hogy fizikálisan a Vasfüggöny nem is létezett soha. A második kérdés a funkcióra kérdezett rá. A kérdőívet kitöltők 33%-a tudta a helyes a választ, 36%-uk viszont a Vasfüggönyt a berlini fallal azonosította.

A kérdőív összeállításakor is feltételeztem, hogy kevesen lesznek tisztában ténylegesen azzal, hogy mi volt a Vasfüggöny, de a kérdőív eredményei összességében rosszabbak annál, mint amire számítottam.

Ebből adódóan nagyon fontos, hogy a Vasfüggöny, mint történelmi fogalom legyen tisztázottabb a fiatalabb generáció számára, ezáltal fel lehet kelteni az érdeklődésüket így faragva belőlük az attrakciót meglátogató turistát.

A jelenlegi középiskolás tananyag 12. osztályos tanterve tartalmazza a „Magyarország a második világháború után (1945 –napjainkig)” című fejezetet. Ez egész éves anyag körülbelül 1/6-odát adja.⁶ Az új, várhatóan 2013-tól életbelépő tanterv összesen 3 alfejezettel rövidíti meg ezt a tananyagot, így az elveszíti közel negyedét, ezáltal az érettségizők még kevesebb információt kapnak a tárgyalt korról.

⁶/www.nefmi.gov.hu

Probléma továbbá, hogy azok, akik átérték a Vasfüggöny működését nem adják tovább az információt a fiatalabb generáció számára.

A többi 5 kérdés pedig azt volt hivatott felmérni, hogy a fiatal magyarok mennyire érdeklődnek a szocializmus rájuk hagyott emlékei iránt, valamint, hogy mennyire nyitottak, mint előbb kiderült számukra nem teljesen ismert, Vasfüggöny megismerése.

A múlt megismerése érdekli a fiatalokat, hiszen a válaszadók 87%-a felelte ezt a 3. kérdésre. Ezt szerintem komolyan elősegíti az évek óta egyre népszerűbb Terror Háza és Memento Park is. Kicsit kevesebb, de így is magas azon válaszadók száma (81%), aki hajlandó lenne ellátogatni a Vasfüggöny egy szakaszához, hogy egy kicsit jobban megismerjék azt. A válaszadók szintén pozitívan álltak a Vasfüggöny, mint túraútvonal bejárásnak kérdéséhez, 75%-uk érdeklődik iránta. Ez azonban nem feltétlenül a Vasfüggöny, mint attrakció vonzerejének köszönhető, hanem annak, hogy a megkérdezett generáció eleve kedvelt tevékenysége lehet a túrázás és maga az attrakció csak egy kiegészítő motiváció.

Az interaktív látogatóközpont nagyobb arányban vonzaná a megkérdezetteket, hiszen több mint 81%-a ellátogatna egy ilyen központba, sőt a kitöltés során többen megkérdezték, hogy létezik-e ilyen attrakció. Azaz egy interaktív, modern központ rögtön felkelti a megkérdezett generáció figyelmét és érdeklődését.

A 7. kérdésből kiderül, hogy a megkérdezettek (pontosabban az a 29 fő, aki ellátogatna a Vasfüggönye egy szakaszához), milyen formában szeretnék ismereteket szerezni az attrakcióról. A legnépszerűbb az interaktív látogatóközpont volt (51%), ezt követte a biciklis túraútvonal (21%), majd a vezetéssel túra (19%) és végül a múzeum (9%). A megkérdezettek tehát egy „átlagos” múzeumi tárlat iránt alig érdeklődnek, míg a mozgással egybekötött információszerzés már 40%-uknak kecsegtető. Az utóbbi természetesen generáció specifikus tényező is.

A két kérdőív által nyújtott információk alapján kijelenthetjük, hogy mind a németországi idősök, mind a magyarországi fiatalok érdeklődnek a Vasfüggöny, mint turisztikai termék iránt, de a generációs, fizikális különbségek miatt különböző módon szeretnék azt megismerni. Minkét kérdőív két szekcióra bontható, az első a meglévő ismeretek mértékét, a második pedig a megismerés módját hivatott felmérni.

Alapvető különbség, hogy míg az idősebb generáció tisztában van a Vasfüggöny funkciójával, földrajzi elhelyezkedésével, addig a fiatalabbak tudásbázisában jelentős hiányosságok vannak ezen a téren. Egy esetleges marketing kampány esetén, pontosan ezért kell nagy hangsúlyt fektetni, néhány alapvető információ gyors és egyszerű átadására.

Kijelenthetjük, hogy mindkét generációt érdekli a Vasfüggöny.

A magyar megkérdezettek ellátogatnának csak ezen attrakció miatt egy adott helyszínre, míg a németországi válaszadók utazásuk fő célpontjaként túlnyomórész nem a Vasfüggönyt jelölték meg, de ez a távolság miatt logikus eredmény.

Természetesen más módon szeretnék megsejmlélni az attrakciót a különböző korcsoportok. Míg az idősebbek egészségi és fizikális állapotuk miatt elutasítják a kerékpáros, gyalogos túrát, addig a fiatalok aktív életmódjuknak köszönhetően inkább preferálják azt. Az idősebb generáció befogadhatóbbnak talál egy „sima” múzeumi tárlatot, addig a fiatalabbak komoly érdeklődést mutatnak egy interaktív kiállítás iránt.

A kérdőíves kutatások konklúzióival kapcsolatban kiemelném, hogy mivel más és más korosztályt kérdeztem meg a két országban, melyek nem voltak demográfiailag átfedésben nem jelenthető ki, hogy a német fiatalak sem tudják pontosan, hogy mi az a Vasfüggöny és az sem, hogy a magyar idősök is ugyanazokkal a lehetőségekkel találkoznának szívesen az attrakciónál, mint német társaik.

4. Jelenlegi felhasználás

4.1. Európai összefogás

Az összefogás kezdeményezője Michael Cramer, az Európai Parlament zöld frakciójának képviselője, aki egy, a berlini fal-túrához hasonló útvonalat kívánt létrehozni. Ennek érdekében 2007-ben létrehozta az ICT (Iron Curtain Trail, azaz a Vasfüggöny) nevű szervezetet és egy, a projekthez kapcsolódó weboldalt is (www.ironcurtaintrail.eu). Az oldal bemutatja az egyes országokban fellelhető attrakciókat, valamint információt ad az egyes programokról. Megtudhatjuk továbbá, hogy a Cramer Úr által vezetett szervezet milyen EU-s pályázatokon indult (LIFE+, EFRD) és ezeken mennyi pénzt sikerült nyerni fejlesztésekre (eddig közel 2 millió eurót). A fejlesztésre nyert pénzből kiadványokat, térképet szerkesztettek, restaurációs munkákat végeztek el, konferenciákat szerveztek és csatlakoztak az EuroVelo kerékpáros úthálózathoz.

Az EuroVelo egy olyan kerékpáros úthálózat, mely jelenleg 12 útvonalból áll és a Vasfüggöny útvonal lenne a 13. Az EuroVelo egy EU-s kezdeményezés, melynek célkitűzései a következők:

- elősegíteni a környezetbarát utazást
- a résztvevő országokban az EuroVelo javítja a kerékpáros utak minőségét
- egységes jelrendszer kialakítása
- elősegíti a tagországok közti kommunikációt⁷

Ahhoz, hogy a Vasfüggöny útvonal legyen a 13. az EuroVelo utak sorában 2020-ig a következő kritériumokat kell teljesíteni:

- az út hossza legalább 1000 kilométer
- könnyen kommunikálható marketingtudatos nevet kell választani az útvonalnak
- az útvonalnak legalább 2 országot érintenie kell, a hálózat maga pedig ezen országok már meglévő kerékpár újtaira épül
- az érintett országok útvonalai folyamatosak és kétsávosak
- megvalósítási tervek elkészítése

⁷www.eurovelo.org

- a jelzéseket az UNECE és az ECF útjelzési kézikönyv ajánlásának megfelelően az EuroVelo út információs tábláival egészítik ki az érintett országok⁸

Az út teljesen, hozzávetőlegesen 6800km lesz, melynek építése jelenleg is zajlik.⁹ A kerékpárút egyes szakaszai már megnyíltak a nagyközönség számára, de a teljes magyarországi szakasz átadása a tervek szerint 2012 augusztus 19.-ig várta még magára.

Az ICT kezdeményezéshez a Vasfüggöny által érintett országok közül 13 csatlakozott (14 országból).



2.kép ICT logó



3.kép EuroVelo logó

2006-ban már az első gyalogos túra is elindult Sopronból. Az útvonal Fertő-tótól Felsőszölnökgig tartó szakaszának kiépítése a Szociális és Munkaügyi Minisztérium ifjúságpolitikai feladatellátása keretében nyújtott, 2,5 millió forint összegű támogatásából valósult meg. A 300 km hosszú útvonalszakasz kialakítására a szombathelyi Megyei Művelődési és Ifjúsági Központ kapott megbízást, a jelzésfestést és az útbaigazító táblák kihelyezését a régióban működő civil szervezetek végezték.

Az ifjúság kulturált szabadidőtöltését és az ifjúsági turizmus fellendítését segítő útvonal kialakítása 2007-ben a Rajka - Fertő-tó közötti szakasz kiépítésével folytatódott.⁸ A teljes szakasz átadására 2010-ben került sor. Jelenleg is járható ez a szakasz, de jól látszik, hogy nem fejlesztett és nem karbantartott az a néhány tábla sem, ami kihelyezésre került.

4.2. Évente megrendezésre kerülő Vasfüggöny túra

2008 óta minden évben a Sopron város szervezésében megrendezésre kerül a Vasfüggöny Túra. Ez az általában 3 napos rendezvény a Sopronhoz közeli határázárakat mutatja be a résztvevők számára egy csillagtúra formájában.

⁸ec.europa.eu ⁹www.origo.hu

A programra a legtöbb soproni szálláshely kínál csomagokat, napi 3 ezer forint/főtől 12000 forint/főig.

A program idén is megrendezésre kerül. Kérdésekre a Hotel Sopron munkatársa elmondta, hogy évente körülbelül 150-200 látogató vesz részt a Vasfüggöny túrán. A program 2 napos, az első napon egy 20 kilométeres, a második nap pedig opcionálisan egy 31,21 vagy 12 kilométeres szakasz teljesítése a cél.

Magyarországon jelenleg két állandó programajánlat közül választhat az, aki többet szeretne megtudni a Vasfüggönyről. Az egyik egy tematikus túra, másik pedig a Vasfüggöny Múzeum.

4.3. Vasfüggöny-túra

A túra kitalálója, vezetője és egyben a szolgáltatáshoz kapcsolódó vasfuggony.info weboldal üzemeltetője Gróf István, akinek a Vasfüggöny és a túraútvonal lett a hobbi. A túra, Sopron közelében kerül megrendezésre.

Gróf Úr gyerekkori élményei miatt hozta létre ezt az attrakciót:

„Soproni gyermekként Édesapám sokat vitt a Fertő tóra. Mindig meg kellett állni a Trabanttal egy barna faház előtt ahol kiskatonák voltak, néha még a csomagtartót is felnyitatták velünk. Valamilyen papírokat mindig megnéztek, 4-5 éves lehettem nem sokat értettem az egészből.

Dolguk végeztével, a személyes okmányokért cserébe egy kicsi réztáblát adtak, egy szám volt rajta. A barna ház után 40M-re áthaladtunk egy kétszárnyas, nyitott, szögesdróttal befűtött faházban. Jobbra, ill. balra a kapuk folytatásában, ameddig a szem ellátott, számomra nagyon impozáns rendezett szép kerítés volt.

Sok időnek kellett eltelnie mire megértettem, hogy nem a Fertő tavi vitorlás telep van bekerítve a "huligánok" ellen, hogy ne zavarják a pihenni vágyókat, hanem egy ország van bekerítve, mint legelőn a marhák, hogy ne tudjanak elszökni. Életem első húsz évét ezzel a tudattal éltem le. Mikor jött a változás, eltűnt a kerítés, a vasfüggöny. Hagyott bennem, a lelkem mélyén egy örök kérdést: 'Mi lett volna, ha nem tűnik el a drót?'

Ez az oldal azért jött létre, hogy akit érdekel ennek a rendszernek, a vasfüggönynek a működése és története, kapjon egy kis infót róla.”

Miután felkerestem Gróf Istvánt készséggel állt rendelkezésemre egy riport erejéig, a továbbiakban a rögzített beszélgetés segítségével írom le az Ő tapasztalatait.

A riport elején a túraútvonal forgalmáról, demográfiai adatokról beszélgettünk. Gróf Úr elmondta, hogy folyamatosan növekszik az idelátogatók száma. Alapvetően az idősebbek (55 év felett) és a fiatalabbak (24 év alatt) preferálják ezt a túraútvonalat. Az első korcsoport motivációja sokrétű lehet. Vannak, akik a határszakaszon dolgoztak és nosztalgiázni jönnek el, de legtöbbször kíváncsiak arra az építményre, melyet legendák öveztek és homály fedett a szocializmusban. A fiatalokat leginkább a megismerés vágya hajtja Gróf Istvánhoz.

A második kérdésem a fejlesztési tervek, lehetőségek vonatkozásában. Gróf Úr sem fejlesztési, sem pályázási lehetőségről nem tud és Ő nem is foglalkozik ezzel, hiszen elmondási szerinti Ő csak egy történelemkedvelő ember, aki szívesen osztja meg a tudását az érdeklődőkkel.

A Vasfüggöny Múzeum tulajdonosával és üzemeltetőjével, Goják Sándorral ismerik egymást, tudnak a másik tevékenységéről, de a közös munka illetve egy közös, komplex termék gondolata nem merült fel eddig.

A túra menete, időtartama teljesen személyre szabott, Gróf Úr mindig a vendégek igényeihez mérten állítja össze a programot.

4.4. Vasfüggöny Múzeum

A Vasfüggöny Múzeum a Szombathelytől körülbelül 20 kilométerre fekvő Felsőcsatáron található. Vezetője és tulajdonosa Goják Sándor, aki határőr szakaszvezetőként szolgált a nyugati határszakaszon 1965-től 1968-ig. A múzeum létrehozásának előzményeiről a következőket írja honlapján:

„90-es években építette meg hobbiból Vasfüggöny Múzeumát az egyre növekvő érdeklődők tájékoztatására. Ezzel állítva emléket azon személyeknek, akik életüket veszítették a nyugati határszélen. Több éven keresztül kutatott, gyűjtötte a korabeli tárgyakat és hallgatta meg a számtalan „áldozat” és hozzátartozók visszaemlékezését.”¹⁰

A Múzeum több épületből és tárlatból áll. Az idelátogatók találnak itt egy hangulatos, teraszos vendéglőt, egy többszobás vendégházat a hozzátartozó parkolóval, a múzeum épületét és egy kültéri tárlatot egyaránt.

¹⁰www.vasfuggonymuzeum.hu



4.kép A Vasfüggöny Múzeum

A kültéri tárlat eredeti eszközökkel mutatja be a határzár technikai fejlődésének legfőbb szakaszait. Az turisták felmászhatnak a magaslesekre, sőt szökési kísérletet is tehetnek egy erre a célra épített szögesdrót akadályon.

Goják Úrral felvettem a kapcsolatot, aki nagyon segítőkész volt. Elmondta, hogy éves szinten 120-150 csoportot fogad és ez a szám évről évre nő. A látogatók 40-45% diák csoportokból áll. 2011-ben önerőből forgatott egy 2 órás DVD filmet a Vasfüggöny történelméről illetve a múzeumi tárlatról, melyet ő árusít. Vevői a világ minden tájáról akadtak már Dél-Afrikától Ausztráliáig.

Goják Úr folyamatosan önerőből fejleszti a múzeumot. Vett és felújított egy UAZ terepjárót, mellyel a kisebb csoportoknak mutatja be a vidéket. Információs táblákat készített. A további fejlesztések érdekében tervezi, hogy részt vesz EU-s pályázatokon, melyre elsősorban az Őt meglátogató Micheal Cramer bízta. Goják Úr 30 darab többnyelvű fordítógépet szeretne, mert a látogatóinak körülbelül 30%-a németajkú. A Vasfüggöny Múzeum első magyar tárlatként 2012-ben felkerült az ICT térképére.

4.5. A Vasfüggöny Múzeum attrakcióelemzése

1. Eligazodás

Ahogy közeledünk az attrakcióhoz, már a cél előtti 1-2 kilométeren biztosra vehetjük, hogy nem fogunk eltévedni, köszönhetően a rengeteg jelzőtáblának. A múzeum helye tehát nem csak azok számára egyértelmű, kiknek célja annak meglátogatása, hanem azok is észrevehetik a táblákat, akik egészen más okból járnak a környéken és belőlük később látogató is válhat. A táblák külön információkat nem tartalmaznak, csak a múzeum mivoltát és irányát jelölik.

A táralton belül 3 nyelvű táblákat találhatunk viszonylag sűrűn. A német fordítás precíz, az angol azonban jóval kevesebb információt tartalmaz, mint a másik kettő. A múzeum tulajdonosának rövid távú terve, hogy frissítsen a tárlat táblaanyagán és kicserélje azokat. Piktogramokat nem igazán alkalmaz Goják Úr, egyedül az illemhely képez ez alól kivételt.

Összességében a kitáblázott információk mértéke kielégítő, de lehetne sokkal informatívabb és csalogatóbb, melyen jobban megragad a látogatók szeme.

2. Interpretáció

2.1. Útkeresés, áramlás

Amikor megérkezünk a főbejáráthoz egyből lehetőségünk nyílik megvásárolni a jegyeket. Választhatunk egyszemélyes, családi és csoportos jegyek közül, illetve a tárlatvezetésnek is vannak fokozatai (pl.: UAZ-os).

Mivel egy kis múzeumról van szó a látogatók csak és kizárólag egy irányba tudnak menni a megérkezésükkor. A főbejáraton keresztül a belső, évek óta nem vagy csak előre egyeztetett időpontban üzemelő tárlat után (egyenesen) a kertbe érünk. A kertben az emlékek és látnivalók teljes tárháza tárul szemünk elé. Találhatunk itt magaslest, jó néhány métert az egykori határszakaszból illetve egy a pihenőt (sörpadok), mely arra szolgál, hogy Goják Úr megossza tapasztalatait, történelmi tudását a látogatókkal. Kiemelendő, hogy a múzeumnak nincsen állandó személyzete, Goják Úr szinte az év egészében itt él, csak külön kérésre, nagyobb csoportok érkezése esetén fogad segítséget maga mellé. Elsősorban ez azért van,

mert a múzeum fő attrakciója, véleményem szerint, Goják Úr, aki sokkal realisabb képet fest a látogatók elé, mint a történelemkönyvek lapjai.

Sormenedzsmentről és az áramlás jellemzőiről azért nem beszélhetünk jelen esetben, mert a múzeumban egyszerre egy személy, család vagy csoport tartózkodik, akiket Goják Úr irányít a tárlatokon belül és azok között.

2.2. Interpretációs eszközök

A program összességében véleményem szerint jól kiforrott és teljes mértékben igazodik az igényekhez. A 30 perces tárlatvezetéstől a 4-5 óráig mindenre fel van készítve Goják Úr, adott esetben még étkezést is biztosít a múzeumhoz tartozó étteremben. Amit a Vasfüggönyről tudni érdemes, azt itt megtudhatja a látogató, néha csapongó, de érzelmekkel teli formában. Ahogy azt fent említettem Goják Úr a motorja ennek a múzeumnak, és az a legnagyobb előnye és egyben hátránya is a létesítménynek. Befolyásolja a befogadó képességet és a jövőbeli terveket is korlátok közé szorítja, hiszen a tulajdonos nyugdíjas.

A statikus eszköztár tekintve ösvény kijelölést (a határvár mintáknál) illetve információs táblákat találhatunk. Az ösvénykijelölés fontos, hiszen a zár fejlődésének sorrendjében ismerkedhetünk meg a szerkezetekkel. A szuvenírek közül a Duna Televízió által forgatott film DVD-n található másolatát emelném ki, mely nagyon keresett. Nem csak az idelátogatók, de az interneten keresztül több tucat (sok esetben) külföldi érdeklődő otthonába is eljut így a tárlat.

A dinamikus eszköztár tekintetében szűk a repertoár. Ide sorolhatjuk az UAZ terepjárót, mellyel Goják Úr érkezik, mintegy show elem, valamint a látogatókat is szívesen körbeviszi, amennyiben van rá igény. Multimédiás eszközök nem találhatóak meg a múzeumban. A tulajdonos tervezi fordítógépek beszerzését, mely véleményem szerint komoly színvonal emelkedés eredményezne, annak ellenére, hogy a német tárlatvezetés szerintem egészen kiváló. A modernfordító-berendezések alkalmasak automata tárlatvezetésre is (pl.: Vatikán), melyek egy kedvezőbb jövőképet festenek a múzeum számára a fent említetténél.

A látogatók tökéletes biztonságban érezhetik magukat, annak ellenére, hogy sok a lehetséges veszélyforrás elsősorban a külső tárlatnál. A különböző fegyverek, határárok egytől-egyig karbantartottak, rendezettek és védve vannak az óvatlan kezekről.

2.3. Munkatársak

A múzeum alapvetően egy családi vállalkozás, ahol amennyire szükség van segítségre, mozgósításra kerülnek Góják Úr lányai. Ennek megfelelően az ott „dolgozó személyzet” nagyon kedves és udvarias szíven viselve, hogy az odalátogató jól érezze magát.

3. Kiegészítő szolgáltatások

A kiegészítő szolgáltatások köre az étteremre és a vendégházra/fogadóra korlátozódik. Ezek a fő szolgáltatással kiegészülve, komoly és komplex csomagként is üzemelhethetnének, de az itt tárgyalt kiegészítő lehetőségek kihasználása alacsony fokú.

Megközelíthetőségében jó, hiszen Budapest felől az M1-esen Győrig, majd az E65-ös jelzésű utat használva könnyedén megközelíthető Felsőcsatár, bár ez közel 270 kilométer a fővárostól.

A múzeum az alapvető higiéniai feltételeknek megfelel, hiszen találhatunk takarított tiszta illemhelyet egy különálló kézmosót is, valamint az étterem és vendégház tisztasági foka is megfelelő.

Ami a belépőt illeti véleményem szerint az alapár (500HUF) megfelelő és a kapott szolgáltatásokért cserébe nem sok. A DVD-t én drágának találom a maga 3000 forintos vételárával, de, mint húzócikk, ez természetesen drágább.

4. Hatásmenedzsment

A hatásmenedzsment az egyik legjobban fejlesztésre szoruló része a múzeumnak. Mind a határzár szakaszok, mind a jelzőberendezések sérülékenyek, de ezeket külső hatásoktól nem védi semmi. Bár bennem felmerült a kérdés, hogy szükség van-e bármiféle védelemre egy olyan tárgy esetében, mely emberek megfékezésére szolgált, de az idő vasfoga adja meg erre az igenlő választ. A jelzőrendszereket és hálókat védeni kellene valamivel, már csak ezért is, mert a turisták szeretnek szuveníreket gyűjteni és mi lehetne alkalmasabb jelen esetben, mint egy darabka drót a történelemből!

Itt is kiütközik az a probléma, hogy hiába nevezzük, ezt az intézményt múzeumnak valójában valahol a múzeum a személyes gyűjtemény közt van félúton, de időről-időre közelebb az előbbihez.

5. **SWOT, Összesített vélemény**

Erősségek	Gyengeségek
- olyan történelmi kuriózum melyre lehet építeni - történelmi érdekességek sokasága - egyre népszerűbb a politikai örökségturizmus - Goják széles körű szakmai elismerése	- kiesik a fő turisztikai csomópontok vonzáskörzetéből - a szuprastruktúra kiépítettség szintje alacsony - 1 személyes vállalkozás
Lehetőségek	Veszélyek
- az EuroVelo pályázat által kiírt nyomvonal itt halad át - EU-s források - egyre bővülő támogatások az ICT révén	- a komoly tőkeinjekció megtérülési rátája lassabb és kockázatosabb - nem lesznek visszatérő vendégek

Összességében a Vasfüggöny Múzeum egy jól kidolgozott tárlat, melynek meglátogatása még azok számára is újdonságot hordoz, akik jártasak a témában. Számomra pozitív, hogy Goják Úr gondolatai folyamatosan a fejlesztés körül járnak, mely egy jövőt vetít elénk, mely kecsegtető lehet a múzeumnak.

A kiegészítő szolgáltatásokat és az interpretációs eszközök számát és minőségét illetően mindkettő komoly fejlesztésre szorul. A látogató gyakran úgy érezheti magát, hogy nem egy múzeumban, hanem egy rendezett és nagy kertben van, ahol a kedves tulajdonos egy rövid sétára invitálja, hogy bemutass kincseit. Ez rövidtávon jó, de hosszú távon kevés, sőt adott esetben bizonyos turistákat ez negatív módon befolyásolhat.

Zavaró, hogy nincsen fix és folyamatos nyitva tartás, minden esetleges és igény szerinti, ezáltal elvágja egy kicsit a spontán látogatások lehetőségét.

Mindent egybevetve belőlem pozitív visszacsatolásokat váltott ki a tárlat és mindenki számára csak ajánlani tudom, aki szeretne egyet nosztalgiázni családi hangulatban.

6. Javaslatok

Véleményem szerint nagyon fontos lenne, hogy a tárlat igazi múzeumként üzemeljen nyitvatartási idővel, megfelelő személyzettel. Sokkal nagyobb hangsúlyt kellene fektetni a múzeum körül található vendégházra és étteremre, melyek együtt képesek egy 50-60 fős csoportot kiszolgálni. Ez szerintem tökéletes helyszín lehet osztálykirándulások vagy erdei iskolák helyszínének.

Mindenképpen jobban követném a pályázati lehetőségeket, hiszen eddig minden fejlesztést Goják Úr saját maga finanszírozott, pedig Michael Cramer személyesen bízta Öt a pályázásra. A pályázati pénzek által megvalósítható változások által válna igazi múzeummá a Felsőcsatári tárlat, mely az Alpokalja egyik ékessége lehetne.

5. Fejlesztési Lehetőségek

A fejlesztési lehetőségek tárgyalásához elengedhetetlen a célpiac szegmentálása, valamint a SWOT analízis elkészítése.

5.1. A célpiac

A riportok alapján kijelenthetjük, hogy az érintett célpiac jelenleg a nosztalgiázni vágyó idősökből és a történelmi ismereteiket bővíteni kívánó fiatalokból áll. Ez természetesen kibővíthető egy komplex turisztikai termék létrehozása után. Véleményem szerint osztálykirándulások, családi hétvége közkedvelt helyszíne lehet, egy erre a célra kialakított kemping vagy tábor, mely kiindulási pontul szolgálna azokhoz a tematikus túrákhoz, melyek bemutatják a Vasfüggöny egy adott szakaszát és történelmét.

5.2. SWOT analízis

<u>Erősségek</u>	<u>Gyengeségek</u>
- legenda melyre lehet építeni - történelmi érdekességek sokasága - egyre népszerűbb a politikai örökségturizmus - kiaknázatlan lehetőségek (mivel az emberek nem ismerik, így egy informális marketing kampány érdeklődővé teheti őket, mert merőben új ismereteket kaphatnak)	- az egy régiók, országok attrakciói, szervezetei közti kommunikáció hiánya - sok érintett területen nincsen a turizmushoz megfelelő infra- és szuprastruktúra - sokan nincsenek tisztában a Vasfüggöny történelmi szerepével - bizonyos határszakaszokon a közlekedés nem megengedett (zöldhatárok) - A nyomvonal iránti igény nagyon egyenetlenül fog eloszlani az útvonal mentén (Lengyelország, Csehország és Németország lesznek a preferáltak)¹¹
<u>Lehetőségek</u>	<u>Veszélyek</u>
- többi hasonló témájú attrakcióval való kooperáció lehetősége - sok pályázási lehetőség az EU-n belül (egy összeurópai összefogás nagyobb eséllyel nyerhet pénzt) - olyan régiókba lehet fellendíteni a turizmust (pl.: egy tematikus túra által) , ahol eddig az nem, vagy csak kis mértékben létezett	- bizonyos országok nem foglalkoznak érdemben a fejlesztés és összefogás lehetőségével - magas restaurációs költségek - komoly a verseny az EU-s támogatásokért - esetleges forráshiány (regionális szinten)

¹¹ec.europa.eu

5.3. Fejlesztési lehetőségek

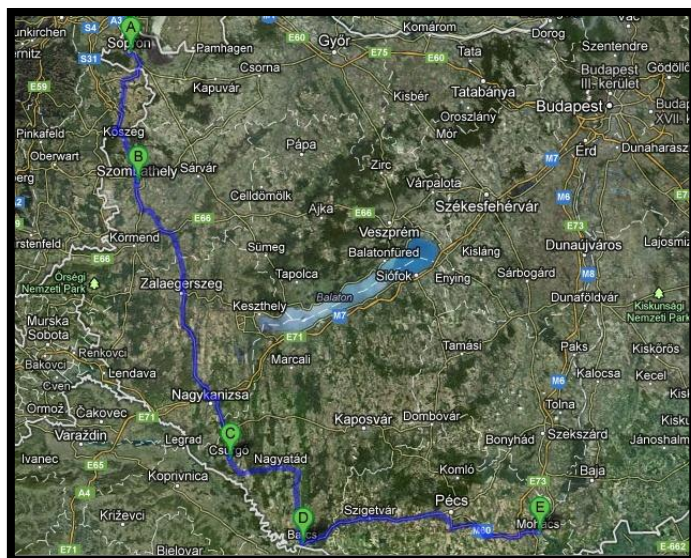
A fejlesztési lehetőségek tárháza roppant széles ebben az esetben, a túraútvonalról kezdve az interaktív látogatóközpontig át minden szóba jöhet, a kérdés természetesen itt is az, hogy melyik lenne kifizetődő egy esetleges beruházó számára.

Véleményem szerint a legfontosabb a jelen helyzetben az lenne, hogy a már meglévő turisztikai attrakciók (túra, múzeum) illetve a témához kapcsolódó rendezvények (évfordulók) összefogjanak és közösen egy komplex terméket hozzanak létre, melyre a kereslet is nagyobb lenne. A kérdőívek eredménye alapján egyértelműen kijelenthető az, hogy a 16 és 25 év közötti korosztály nincs tisztában azzal, hogy mi volt a Vasfüggöny (a legtöbben a berlini fallal keverik). A tendencia megfordítása érdekében egy nagyon informatív marketing kampánnyal kell hirdetni az attrakciót, mely felkelti a fiatalok figyelmét. De a fejlesztés természetesen nagyon fontos és erre kerestem néhány lehetséges alternatívát.

Nagyon fontos azt kiemelni, hogy a Vasfüggöny túraútvonal kettős szereppel bír, mint turisztikai attrakció, ezáltal a kereslet is nagyobb lehet rá. Egyrészt az örökségturizmus szegmensébe tartozó látnivaló, másrészt (az EuroVelo kritériumok után különösen) egy modern, minden igényt kielégítő kerékpáros túraútvonal. A kettő természetesen nem feltétlen külön kezelendő, ezáltal egy harmadik, komplex sokszínű termék jöhet létre ezek ötvözetéből.

1. Történelmi emlékhely (múzeum, kalandpark, látogatóközpont)
2. Kerékpáros túraútvonal (Kelet és Közép-Európában egyedülálló fejlettséggel)
3. Egy történelmi kerékpáros útvonal, mely múzeumokkal, tárlatokkal szakítja meg a kerékpározás esetleges monotonitását. Ötvözi a sportos életmódot és a tanulást.

Az EuroVelo túraútvonal jelenlegi tervek szerint a következő vonalon érintik Magyarországot (nagy városokat emeltem ki, nem minden esetben tisztázott, hogy az egy városokban vagy azok mellett pár kilométerre fut majd a túraútvonal): Sopron- Szombathely- Csurgó- Barcs- Mohács.



5. kép EuroVelo tervezett magyarországi szakasza

Ez az útvonal hozzávetőleg 360 kilométer hosszú. Ahhoz, hogy megépülő kerékpáros túraútvonal kihasználtsága megfelelő legyen, szükség van a megfelelő infra- és szuprastruktúrára, azaz jelen esetben annak fejlesztésére.

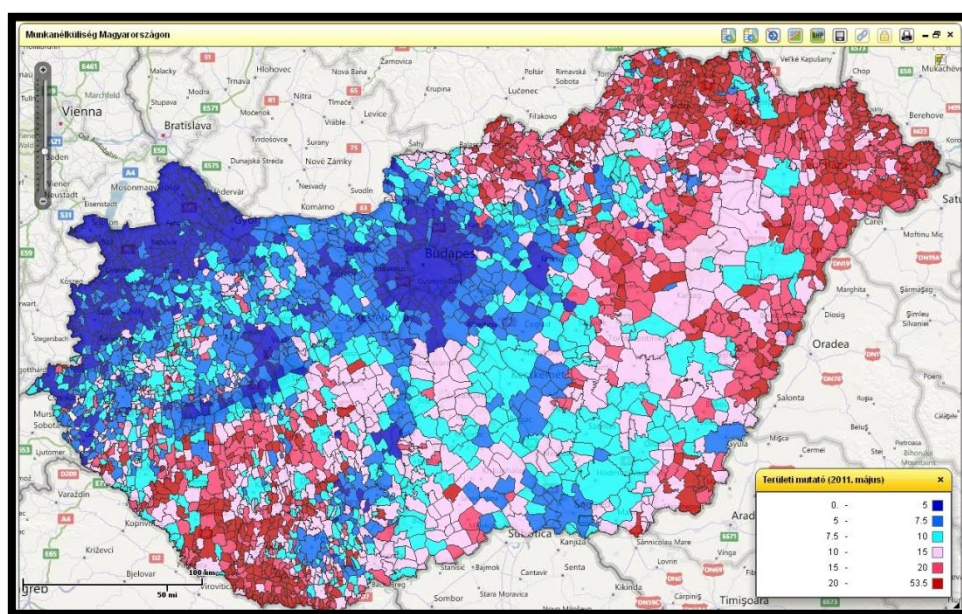
Az útvonal hossza miatt elengedhetetlenek a modern, minden igényt kielégítő pihenők telepítése, de ez nem minden. A fent említett útvonal teljes hosszának megtétele szinte lehetetlen egy nap alatt (a Tour de France leghosszabb szakasza 2010-ben 226 kilométer volt). Azaz szükségesek a megfelelő szálláshelyek. Ezek a nagyvárosokban megvannak, de véleményem szerint kifizetődő lenne specifikusan a túraútvonal résztvevőinek speciális igényeit kielégítő szálláshelyek létrehozása. Gondolok itt olyan kerékpár tárolóval, esetleges javítási lehetőséggel felvértezett, alacsonyabb árfekvésű hotelek és panziók létrehozására, melyek azon felül, hogy szálláshelyek, gyülekező pontok lennének a túra résztvevői számára.

Ezen útvonalra a Vasfüggöny jelenlegi attrakciói kiválóan felfűzhetők. Mindkét általam a 4. fejezetben tárgyalt túra Sopron környékére tehető, míg a Vasfüggöny Múzeum Felsőcsatáron található, mely Szombathelytől 20 kilométerre, a tervezett nyomvonaltól 8 kilométerre található. A Sopron-Felsőcsatár útvonal kevesebb, mint 80 kilométer, azaz egy egész napos nehezebb, vagy 2 napra bontott (Kőszegi éjszakával) könnyebb túrát tervezhetünk ide, melynek témája természetesen a Vasfüggöny lenne.

Nem elhanyagolandó, hogy ezekből a túrákból évről-évre hagyomány, tradíció válhat családok számára, de akár sporteseményt lehetne a téma köré építeni. Mindenezek fontos összetevői a hosszú távú sikernek.

Ez a turisztikai projekt az érintett területek gazdaságára is kedvező hatással lenne. A munkanélküliségi adatok megvizsgálásához a fent említett szakaszt 3 részre kell bontanunk:

1. szakasz: Osztrák határszakaszhoz közeleső városok, települések
2. szakasz: Szlovén határszakaszhoz közeleső városok, települések
3. szakasz: Horvát határszakaszhoz közeleső városok, települések



6. kép Munkanélküliség alakulása Magyarországon 2011.05.

Ahogy a 2011.májusi munkanélküliségi adatok mutatják az 1. szakasz körül a munkanélküliek száma alacsony (0-5%), a 2. szakasz esetében is alacsony, bár magasabb, mint az elsőnél (0-7,5%) innen folyamatosan dél felé haladva a 3. szakasz mentén, ez a szám drasztikusan nő 7,5-től egészen 53.5%-ig.

Azaz különösen a 3. szakasz mentén élők számára jelente komoly változást egy ilyen turisztikai projekt megvalósulása munkavállalási szempontból. Mivel országos viszonylatban is kiemelten magas munkanélküliségi rátával rendelkező térségről van szó, így az itt megvalósuló beruházások kedvezőbb pozícióból indulnak a pályázati pénzek elnyeréséért folyó küzdelemben.

Természetesen nem ez a turisztikai projekt oldaná meg a térség gazdasági gondjait, de jelentős számban teremthet munkahelyeket. Gondoljunk csak a vendéglátó ipari egységekben, szállodákban dolgozókra, az útvonalat és a természeti környezetet karbantartó munkásokra és az ezeket a tevékenységeket irányító menedzsment tagjaira.

Egy biztos, egy komplex, jól átgondolt Vasfüggöny (kerékpáros) túrának rendkívül sok pozitív hatása lenne és a megvalósulása számomra az EuroVelo programnak és ez évről évre több forrással gazdálkodó ICT összefogásnak köszönhetően nem is olyan szürreális.

5.4. Múzeumok, tárlatok

A Vasfüggöny elválasztó funkcióját tekintve több hasonló történelmi emlékből lett turisztikai attrakciót találhatunk a világon. Ide sorolható többek között a kínai nagy fal és a berlini fal is. Az utóbbihoz hasonlít azonban leginkább az általunk vizsgált attrakció. Nemcsak az a közös pont, hogy a szocialista Kelet-Európát választották el a nyugattól, hanem az, hogy már ténylegesen egyik sem létezik, de a történetek és mítoszok, melyek övezték működésük során őket, a mai napig élnek.

Alapvető különbség azonban, hogy Berlinbe nem csak és kizárólag a fal miatt látogatnak a turisták, hanem a számos egyéb látnivaló miatt is, a fal „csak” egy ezek közül. A Vasfüggöny az ország határa mentén található, így csak és kizárólag ez kell, hogy vonzza a turistákat az adott desztinációba.

A német turisztikai hivatal, nagyon jól átgondolt koncepcióval, minden generáció számára befogadható tárlatokkal, különböző programokkal és folyamatos technikai vívmányokkal tette sikeres attrakcióvá a berlini falat. A következőben, azokról mutatok be néhányat, melyhez hasonlót kivitelezhetőnek tartok a Vasfüggöny esetében is.

5.5. Checkpoint Charlie

A Checkpoint Charlie egy, az amerikai szektorban épült katonai ellenőrző pont volt, 1945 és 1990 között. Ma Berlin egyik leglátogatottabb helyszíne.

Az ellenőrző pont kizárólag a katonai forgalmat volt hivatott figyelni 45 éves pályafutása során, majd egyfajta információs központként működött az 1980-as években, hiszen a berliniek gyakran fordultak, az itt állomásozó katonákhoz útba igazításért.

A berlini falra épülő turisztikai attrakciók közül ez a legnépszerűbb. Gondosan átgondolt marketingje, jól szerkesztett weboldala van, mind magának a „bódénak”, mind a mellette lévő múzeumnak. A turista, valamint a városnéző buszok szinte mindegyike elhalad a Checkpoint Charlie mellett.

A Haus am Checkpoint Charlie múzeum egy magánmúzeum az ellenőrző pont mellett. A múzeum belső tárlata a fal általános történetét taglalja, míg a külső homlokzatot, a falhoz köthető relikviák díszítik.

A Checkpoint Charlie közelében rendszeresen kirakodó vásárt is szerveznek, ahol a turisták különböző katonai relikviákat vásárolhatnak meg, valamint az ellenőrző pont mellett korhű ruhában állomásozó „katonáktól”, az áthaladást tanúsító bélyegzőt is kaphat az idelátogató.

Azaz a Checkpoint Charlie egy vidám, gyermekek és kamaszok számára is látogatható attrakció, mely nem ejt szót a fal mentén történt borzalmakról, megszépítve így az ott történeteket. Ehhez hasonlót létre lehet hozni a Vasfüggöny bármely szakaszán egy komolyabb múzeum vagy látogató központ szomszédságába. Azért oda, mert miután egy család megtekinti ezt a tárlatot, a kisebb gyermekek megőrzése és foglalkoztatása történhetne itt, ameddig a felnőttek a nekik szóló kiállítást nézik meg. A Vasfüggöny története során számos olyan mítosz járt szájról-szájra, melyeket összegyűjtve és azt megfelelő módon tálalva kellemes percekhez szerezhetünk turistáinknak.

A következő történeteket Gróf István gyűjtötte össze:

„Volt, aki házilag barkácsolt keskeny létrával próbált kiszökni az országból kislányával még 1977-ben. A férfi alaposan tájékozódott és rajz alapján készítette a létrát, amit úgy lehetett nekitámasztani az oszlopnak, hogy ne érjen hozzá a drótokhoz. A másik oldalról 2 méteres segítők várták őket, akik már át is emelték a kislányt, amikor azonban a férfi mászott eltörött a létra utolsó foka és nekicsapódott a drótnak. Hajsza! hja volt a sikeres szökésnek, de mindenkit elfogtak.

Három férfi a kerítés alját ásták ki egy karó segítségével rajta az 1978.VIII.25. BHS véséssel (BHS= büntetlen határsértés). Ezt egy ma 80 éves őrsparancsnok meséli, hogy ez a fadarab megkeserítette az életét, amíg le nem szerelt. Az

elektronikus jelzőrendszer telepítésekor az oszlopok helyét kirobbantották, majd a bebetonozott oszlopok mellé visszatöltötték a laza földet is. Ezt használta ki a három cigányfiú, akik ennek a botnak a segítségével kiásták a laza földet és anélkül, hogy hozzáérték volna, a föld alatt futó "hidegvezetékhez", átcsúsztak a lyukon, majd a botot a gödörbe dobva elszaladtak. A járőrök már későn észlelték az eseményt. A BHS-eket akkoriban főtisztek vizsgálták, akik geológust és segédmunkást is hozattak.

Ez utóbbi egy stopperóra indítása után nekiállt ásni. Amit a fiúk összehoztak, azt a segédmunkás 1,5 óra alatt tudta produkálni, a napló szerint azonban félóránként volt aznap éjjel járőrözés azon a szakaszon, így észre kellett volna venni a járőröknek a stiklit.

A két járőr 1,5 év futkosót kapott egy távoli börtönben, az őrsparancsnok pedig munkája végéig nem kapott kitüntetést, jutalmat. Szintén jellemző, hogy a BM három napon belül tudta, ki volt a három disszidens és családjuk azonnal tiltólistára került. Ez lett a veszte N.P.-nek is, az egyik fiú ugyanis külföldről megírta szüleinek, hogy jól vannak és kérte őket, hogy köszönjék meg N.P.-nek a jó ötletet. Ez a levélke 2,5 évre juttatta dutyiba a szökéshez tanácsot adó férfit. Csak a kocsmában ülő magyar határőrök láttán tudatosult a férfiban, hogy valamit nagyon elszúrt.

A történetek között akad jó pár morbid is. Nem messze Kőszegtől, a Guba-hegyen a határőrök kiképzéséhez egy 60 méteres szakaszon felépítették a vasfüggöny pontos mását. Ugyanúgy nézett ki, mint az igazi, csak éppen aknák nem voltak. Egyik nap, sötétedés után egy disszidens-jelölt érkezett és belebotlott az "ál"-határzárba. Szerencsétlen néhány órással stresszel átküzdötte magát a drótokon és az "aknamezőn" is, majd amikor átért, boldogan nekiállt rohanni a távoli fények felé. 23 óra körül ért a kis városkához, és betért az egyik kocsmaiba, majd az örömtől szinte megháborodottan, sírva tudatta a bent lévőkkel, hogy ő most lépett a szabadság földjére és mindenkinek rendel egy kört. A kőszegi Kulacs vendéglő vendégei döbbenten néztek rá, és csak a sarokból felkelő magyar határőrök láttán tudatosult a férfiban, hogy valamit nagyon elszúrt. A börtönben aztán volt ideje gondolkodni.

Néhányan a kanyargó határvonal miatt éltek át kellemetlen órákat, mert miután sikerült átszökniük Ausztriába, előfordult, hogy egyórás futás után újból belebotlottak a magyar határba.

Volt egy férfi, miután átjutott a kerítésen észrevették a határőrök és kutyákkal üldözték. Egy közeli még magyar területen lévő majorba menekült ott belebújt a trágya kupacba, gondolta így elvesztik a szagot a kutyák. Nem volt szerencséje, 3 év börtönnel jutalmazták.”

5.6. A fal-múzeum, Bernauer Straße

A Bernauer utca délkeleti oldalán egy körülbelül 70 méteres szakaszon a mai napig érintetlenül hagyták a műszaki zárat.

Itt található a Fal-múzeum is, ahol a turisták megismerkedhetnek a fal történetével, valamint egy, az épület tetején álló kilátóba is ellátogathatnak. A Fal-múzeum előtt, időszakosan található egy szabadtéri tárlat is, amely azon 125 ember fényképét vonultatja fel, akik át akartak szökni az NSZK-ba, de életüket veszítették a szökési kísérlet során.

A Bernauer utcai múzeum, valamint a fal szakasz, az egyik legnépszerűbb célpontja azon turistáknak, akik szeretnék a kettéosztott Berlint testközelből, és egy kicsit más megvilágításból, közvetlenebb módon megismerni.

Ez Berlin egyik legsokkolóbb múzeuma, melynek arcképcsarnokába csak 16 év felüliek léphetnek be.

A Vasfüggőnynél történt halálesetek számáról a mai napig nem ismerünk pontos számokat, a becslések 45-250 főig terjednek. A kor sajtója gyakran az „eltűnt” embereket, illegális határátlépőnek titulálta, akiket az akkor tökéletesnek titulált határzár megállított. A legsúlyosabb tragédia azonban minden bizonnyal az 80-as évek közepén történt, amikor 4 család, összesen 17 fő próbált átszökni a magyar-osztrák határszakaszon szilveszterkor, gondolván, hogy nem járőröznek a határőrség tagjai. Ebben igazuk is volt, de egy még nem aknamentesített területre tévedtek, ahol 15-en lelték halálukat, közülük 8 kiskorú, a két túlélő közül egy a kórházban hunyt el, a másik pedig a börtönben lett öngyilkos.

A szörnyű tragédiának emléket állító tábla a mai napig megtalálható egy fára erősítve, körülbelül 2 kilométerre a Vasfüggöny Múzeumtól.

Véleményem szerint a tragédia megérdemelne egy, a Bernauer utcaihoz hasonló emlékművet, mely nem csak ennek a négy családnak állítana emléket, hanem mindenkinek, aki életét veszítette a határzárnál.

5.7. Tematikus túra

Egy nemzetközi tematikus túraútvonal gondolata felmerült már 2006-ban Michael Cramer ötlete alapján. Ahogy azt a 4. fejezetben láthatjuk, ezek a túrák helyi és regionális szinten már léteznek több országban is, de egy európai összefogás, közös marketing tevékenységgel, kapcsolódó programokkal és közös arculattal még hiányzik a turisztikai palettáról.

Véleményem szerint első lépés a helyi, regionális és országos szintek aktívabb kommunikációja lenne. Nagyon fontos felmérni, hogy az egyes országokban milyen turisztikai termékek működnek ebben a témában, majd ezeket lehetne összekötni országos és nemzetközi szinten egyaránt. Második lépés egy olyan szervezet vagy tanács létrehozása lenne (országos majd nemzetközi szinten), ami összefogja az egyes attrakciókat és irányítja a közös munkát, eseményeket szervez és irányítja a marketing tevékenységet.

Az Európát átszelő tematikus túraútvonal együttműködve az EuroVelo kerékpárúttal nagyon népszerű lehet. Megfűszerezve kiállításokkal, éttermekkel, kalandparkokkal, olyan komplex élményt nyújthat, melyre lenne fizetőképes kereslet. Az egyes országok Vasfüggöny attrakcióját meglátogató turistát ösztönözni kell arra, hogy más országban tegye meg ugyanezt. Lehet éves versenyeket, geocaching túrákat szervezni, melyekre a környező országokból Magyarországra érkeznek 1-2 napra a turisták, családok, iskolás csoportok és fordítva. Fontos, hogy az egyes országok és régiók jelrendszere (információs panelek, túrajelzések) azonos legyen, hogy a turisták érezzék a rendszert ezen 14 országot átívelő túrában. Ezek megvalósításához nagyon fontos a nemzetközi összefogás, mely nem csak a történelmi emlék megmentésére, hanem turisztikai bevételnövelésre is alkalmas.

5.8. Bunker turizmus

A Vasfüggöny magyarországi szakaszán megszámlálhatatlanul sok bunker található. Ennek turisztikai hasznosítására Albániában találunk megfelelő példát, ahol ezeket a bunkereket étteremmé, apró múzeummá, szálláshellyé alakították a turisták számára. Ezeket a lehetőségeket érdemes fontolóra venni, mert egyrészt költséghatékony (a jól megtervezett és megépített bunkerek restaurációs költsége alacsony), mindenhol megtalálható és azokat az extrém szálláshelyeket kedvelő turistákat az adott desztinációba vonzza, akiket egyébként a Vasfüggöny, mint attrakció nem érdekel.



7.kép Érintetlen bunker Albániában



8.-9.kép A bunkerek felhasználás

6. Marketing tevékenység

A marketing tevékenység megtervezése az egyik legnehezebb feladat egy bevezetésre váró új vagy régi, de szinte teljesen megújuló termék esetében. A Vasfüggönnyel kapcsolatos attrakcióról Magyarországon csak internetes hirdetésekkel és ajánlatokkal találkozhatunk. Ez a helyzet nem túlzottan más a több érintett országban sem. A helyi múzeumoknak, tárlatoknak vannak weboldalaik, de komoly kampányt még egyik intézmény sem indított. Ezeken a hiányosságokon kíván változtatni Mr. Michael Cramer, aki megalapította az ITC-t. Az útvonal marketing tevékenységét az előbb említett szervezet próbálja meg koordinálni és szponzorálni. A véges anyagi lehetőségek eddig 3 darab színes, angol nyelvű kiadványt és egy komoly, jól megszerkesztett internetes oldalt tettek lehetővé.

Egy kontinens átfogó kampány megtervezése nehéz feladat, valamint a kommunikáció és finanszírozás hiánya szürreális elképzeléssé tesz egy ilyen ötletet. Éppen ezért a marketing tevékenység megtervezésénél Magyarországra koncentrálok.

6.1. Piac szegmentálása

A piac megfelelő szegmentálása az alapja egy jó marketing stratégiának. Az érintettek a következő, közel homogén keresleti tulajdonságokkal rendelkező csoportok lennének.

1. Családok
2. Iskolás csoportok
3. Sportos életmódot követők
4. Nostalgizálni vágyók

A családok általában egy napnál kevesebb időre érkeznek egy desztinációhoz. Átlagosan 1-3 gyermekkel érkeznek, ezért e szegmens megnyeréséhez szükség lesz gyermekbarát szolgáltatások kiépítésére (pelenkázó) illetve üzemeltetésére (játszóház, „gyermektárlat”).

Az iskolás csoportok fogadása jelentős hányadát adhatná a látogatóknak. Legyen szó egy napos kirándulásról vagy akkor egyhetes erdei iskoláról. Tanösvények kiépítése, modern taneszközök megléte további elvárás, ahogyan a megfelelő infrastruktúra is.

Sportos életmódot kedvelők számára a jól kiépített, európai szintű gyalogtúra és kerékpáros útvonal lehet a fő attrakció. Ezen szegmens számára nem annyira történelmi emlékek, tárlatok a fontosak, hanem megfelelő minőségű szálláshelyek és éttermek, természetesen a jól kiépített gyalogosösvényekkel és kerékpárutakkal együtt.

A nostalgizálni vágyók kortól függetlenül a történelmi távlatokat keresik. Általában kevesebb, mint egy napot töltenek az adott desztinációban, de ha a téma megfogja őket, akkor többször megismétlik a kirándulást a téma többi helyszínére is.

6.2. Árpolitika

Az árpolitika terén a múzeumok belépőjét a helyi árak viszonylatában kell meghatározni. Természetesen kedvezményes családi, diák és nyugdíjas jeggyel. Az egykori határőrök ingyen belépőt kapnának a tárlatokra, mely marketingfogás.

Egy komplex, az összes attrakcióra kiterjedő jegy piacra dobása is jelentős forgalomnövekedést hozhat. A jegy segítségével minden tárlatot és szolgáltatást komoly kedvezménnyel nézhet meg és vehet igénybe a látogató, de megvétele előre jelezné, hogy a turista feltehetőleg az attrakciók nagy részéhez ellátogat és megtekinti azokat. Egy komplex családi jegy piacra dobása is sikereket hozhat.

6.3. Értékesítési utak politikája

Az értékesítési csatornák közül: a különböző internetes- és újsághirdetéseket, promóciós cikkeket valamint egy óriásplakát kampányt látok megfelelőnek.

A plakátkampánynak sok információt kell közölnie, ezért ha azt a költségvetés megengedi, egy több részből álló plakát sorozatot kell kidolgozni. Az első plakátok ismeretterjesztőek lennének, alapvető információkat adnának a Vasfüggönyről (földrajzi, történelmi behatárolás). A második vonalban érkező plakátok hívnák fel a figyelmet az attrakciókra és azok elérhetőségeire.

A promóciós cikkeket szaklapokba helyezném el. Utazási irodákkal való együttműködés is gyümölcsöző lehet, így az attrakciók már az ő prospektusaikba is bekerülnének és 1-2 napos túrák értékesítése is nagyobb számban történne általuk.

7.Összefoglalás

Ha a Vasfüggöny történelmét vizsgáljuk, akkor tökéletesen alkalmas turisztikai terméknek. 40 éves pályafutása alatt drámai, szívszorító és megmosolyogtató történetek százainak adta színterét, melyekre az utókor múzeumokat, tárlatokat és kiállításokat építhet, felhívva a figyelmet arra, hogy Európa 4 évtizeden keresztül szögesdróttal szétválasztott kontinens volt. A múltunk megőrzése mellett természetesen a helyi és regionális turizmus fellendítése lehet a cél, melyhez azonban rögzös út vezet. Az első lépés az egyes egységek közötti kommunikáció, azaz a helyi attrakciókat regionálisan kell összefogni először, hogy ezt országos, majd európai szintre lehessen emelni. A kezdeményezés megvan, de pont fordítva indult el. Az ITC próbálja meg összefogni az egyes helyi látnivalókat, azok jelentkezése alapján. A helyi (az általam vizsgált magyarországi) attrakciók viszont nem is tudnak az ITC-ről, de erről nem feltétlenül ők tehetnek. A két szint között alapvetően óriási a szakadék, melynek áthidalását a helyi TDM-ek vagy a Magyar Turizmus zRt. oldhatná meg. Az ITC azonban logikusan nem a múzeumok és szolgáltatások fejlesztésére és összegyűjtésére helyezi a hangsúlyt első körben, hanem a Vasfüggöny útvonal bejárhatóvá tételére, azért, hogy legyen mi köré kiépíteni a szolgáltatásokat. Ha minden terv szerint halad, akkor 2014-re teljes értékű túra, 2020-ra kerékpáros útvonal lesz a Vasfüggöny nyomvonal.

Az igazán komoly szolgáltatásfejlesztés csak ezután indulhat meg, de addig is a marketingnek el kell indulnia, hogy reális képet kaphassanak a múzeum és szolgáltatás tulajdonosok és leendő tulajdonosok a kereslet mértékéről. Komoly marketing munkára van szükség, hiszen nagyon sokan nincsenek tisztában, még azzal sem, hogy a Vasfüggöny egy szakasza Magyarországon funkcionált. Ez azonban éppúgy hátrány, mint előny. Ha az emberek jobban informáltak lesznek a régi határzáróról, akkor mivel eddig ismeretlen volt, így merőben új lesz és a rácsodálkozást, ha nem minden esetben is, de ismeretszerzés követi, ami fellendülést okozhat az attrakciók számára.

A magyarországi attrakciók alapötletei kiválóak, de a fejlesztés és az együttműködés hiányzik belőlük. Míg előbbi támogatás hiányában nehezen megoldható, addig az utóbbi már kisebb ráfordítással is több látogatót, azaz nyereséget hozhat. A múzeum, a gyalogtúra és a Sopronból induló túra összekötése véleményem szerint sikereket jelentene mindhárom attrakció számára. Első lépésként elég lenne, ha egymást reklámoznák, hiszen a célpiacuk közel azonos.

A termékfejlesztésben Berlin példája sok mindenben a segítségünkre lehet, bár a feltételek nehezebbek, mint Németországban. Alapvető különbség, hogy a berlini falnak nem kell elsődleges vonzerőnek lennie, hanem elég, ha szépen belesimul a főváros amúgy is széles turisztikai kínálatába. Nálunk a Vasfüggőnynek önmagában kell vonzerőnek lennie, ami nem könnyű feladat. Az éremnek azonban itt is két oldala. Az által, hogy a Vasfüggőny nyomvonal leginkább zöldövezeteken vezet, néha egy-egy faluval, attrakcióval, szálláshellyel megtűzdelve felkeltheti a túrázók, természetet kedvelők figyelmét. A Vasfüggőny túra, múzeum és bármi olyan attrakció vagy szolgáltatás fellendülhet, ha csatlakozik, egy a szocializmusból ránk maradt emlékeket tömörítő összefogásba és egy ilyen az Unió is nagyobb eséllyel szponzorál.

Az, hogy élünk a történelem által ránk hagyott emlékek hasznosításával, az alapvetően mindannyiunk közös döntése. Hiszen, ha valamire van kereslet, arra kínálat is születik, különösen ebben a profitorientált világban. A kérdés persze az, hogy minden a profit? A válasz pedig természetesen nem, a kultúránk megőrzése épp oly fontos, ha nem fontosabb. A kettő azonban nem kell, hogy kizárja egymást. A profit és valós történelmi tartalom jó párosítás, melyre a világ sok táján láthatunk példát. Az, hogy a Vasfüggőny ilyen darabkája lesz a történelemnek vagy sem az még a jövő zenéje, de úgy gondolom, hogy mindannyiunk közös érdeke, hogy az legyen.

8. Felhasznált irodalom

- Léka Gyula, HADTUDOMÁNY MAGAZIN IX. évfolyam, 3-4. szám, 2003 A műszaki zár- és erőrendszer (vasfüggöny) felszámolása, 1948-1989 című cikke
- Dr. habil Husz Márta, Az örökségturizmus című előadás, Pécs 2008
- Klinger Andás, Statisztikai szemle című folyóirat 1997. 6.szám, A reáljövedelmek című cikke
- Nemzeti Erőforrás Minisztérium weboldala (www.nefmi.gov.hu), Tantervek című része
- www.eurovelo.org
- ec.europa.eu, Iron Curtain Trail Workshop
- www.origo.hu, Utazás rovat, Kerékpárút épül a vasfüggöny teljes hosszában (2009), Bővült a túraútvonal a vasfüggöny mentén (2010) című cikkei
- www.vafuggonymuzeum.hu
- www.vasfuggony.info
- www.ironcurtaintrail.eu

9. Kép és ábrajegyzék

1. kép: A Vasfüggöny

www.mfor.hu, A Vasfüggöny túraútvonal újabb szakasza készült el című cikkének képanyaga

2. kép: ICT logó

www.ironcurtainrail.eu képanyaga

3. kép: EuroVelo logó

www.eurovelo.org képanyaga

4. kép: A Vasfüggöny Múzeum

www.vasfuggonymuzeum.hu képanyaga

5. kép: EuroVelo tervezett magyarországi szakasza

www.maps.google.com, az eurovelo.org információi alapján

6.kép: Munkánélküliség alakulása Magyarországon 2011.05.

<https://sites.google.com/a/geox.hu/geoindex/geoindex-1/munkanelkueliseg-magyarorszagon>

7. kép: Érintetlen bunker Albániában

8.-9. kép: A bunkerek felhasználása

notesfromthefield.typepad.com, Albánia képanyaga

1. ábra: Németországi kérdőív, Saját készítésű

2. ábra: Magyarországi kérdőív, Saját készítésű