

# Megnéztük a Libegőt

Osztályozás

Tárgy

Hely

Idő

Személy

Helyszám

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím:

Forrás:

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

385.873

"1970"

Megnéztük a Libegőt

Magyar Nemzet

1970. aug. 13.

A János-hegyi köris- és tölgyerdőben mélyen vágott folyosó, a folyosó fölött kettős széksor libeg, fent a tiszta ég határtalan kéksége, s a völgyben a város szinte zengeni-szikrázni látszik: ez a kép várta és fogadta szerdán délelőtt azokat az újságírókat, filmhíradókat, rádiókat és televíziósokat, akiket Takács Jenő, a XII. kerületi tanács elnöke meghívott a János-hegyi Légpálya hegyi állomásának a megtekintésére. Eljött Benedek István is, a névadó bíráló bizottság elnöke, s tőle, meg Takács tanácselnöktől hallottuk, hogy azért is esett a *Libegőre* a választás, mert az ország jövődó drótkötélpályáit is erre a névre szeretnék keresztelni. Különben talán a Jánoska lett volna a megfelelőbb, de e név szorosan kötődik a János-hegyhez.

Vannak nálunk gazdagabb, bőkezűbb, s főként hegyekben gazdagabb országok, ahol már nem újság a légpálya, vagy drótkötélpálya, s a „Libegő”. Nekünk még újság, mert az első, s az elsőnek kijáró szeretettel dédelgetjük.

Dédelgetjük, de még e dédelgető szeretet sem akadályozhat meg abban, hogy némely kritikai megjegyzést ne tegyünk.

Ami a kritikán túli terület: a XII. kerületi tanács kezdeményezését, önálló vállalkozását, a közös munkát, amelyet 23 milliós költségvetései a Bányagépgyár, s egy osztrák vállalkozás (az szállította és szerelte a kettős székeket és a kötélpályát) végzett, dicsérni illik. Mert jó volt a helyválasztás, a pálya mindkét oldaláról e tündérváros zengő tájaira nyílik a képzeletbeli ablak, Budapestet szinte magába szívja, fölissza az, aki e látvány varázsával eltelik. Budapest legszebb, 28 négyzetkilométeres területe, a XII. kerület, világvárosi létesítménnyel gazdagodik. S ha a sílesikló pálya számára tovább „nyitogatják” az erdőt — mert a pálya egy részét már megnyitották —: e kettős létesítmény, a sípálya és a légpálya a sportolók öröme lesz.

Meg kell dicsérni azt a bonyolult „átfutási időt” is, amelyet építkezéseinkből, nem a legjobb értelemben, ismerünk. E létesítmény építése tavaly augusztusban indult, s a mű *egy esztendő alatt* készült el. Augusztus 19-én lesz az ünnepélyes avatás, s nagy ünnepünkön, augusztus 20-án

reggel nyitják meg a légpályát a budapesti közönség számára. Egy menet ára 5 forint, az oda-vissza jegy ára 7 forint lesz. Takács tanácselnök meg is kérdőjelezte ezeket az árakat: gondolkodott azon, *nem drága-e az öt forint*. De egyszer, mikor végiglibegett maga is a pályán, s elmerült a látvány szépségében, úgy találta, hogy nem lesz drága, mert a látvány egyedülvaló. Igaz ugyan, jegyezte meg kedves humorával, hogy ő, akkor, a bejáratánál, mint a légpálya gazdájának, a kerületi tanácsnak az elnöke, még „ingyen” utazott.

Ami nem tetszett, s nem tetszik — s ebben Benedek István nagyon is egyetértett velünk —: a hegyi állomás beton épületkolosszusa. Ez az épület, kiszakítva ebből a megejtő, erdei környezetből, tehát valahol máshol, városi körengtetegben, megfelelőnek látszana. Ide azonban olyan hegyi állomás kívánczolt volna, amely — talán fadiszítéssel, talán romantikus hatásával — jobban illeszthető ehhez a környezethez; *olyan épület, amely ölelkezik az erdővel*, s tömeghatásában *nem mond ellent* ennek az erdei világnak. S ami még kevésbé tetszett: nagyon lassan létesül a János-hegyi állomás mellett tervezett nagy étterem. Még csak alapjait sem láttuk, sem a letarolt helyszínt. Ide aztán valóban faház illene.

Vendéglátóink, a kerületi tanács vezetői elmondták, hogy a légpályának két állomása lesz: a hegyi állomás, a János-hegyen és a völgyállomás a mélyben lent, a Csiga útnál. Az egy kilométernél valamivel — negyven méterrel — hosszabb pályán óránként ötszáz embert szállíthatnak. A drótkötélpálya folytonosan működik, az utasoknak a mozgó székekre kell felülni. A pálya személyzete azonban gondoskodni fog arról, hogy a székek megfelelő lefékezésével a be- és kiszállás zavartalan legyen. Végignéztük a pálya „sebességét”, s végül arra jutottunk, hogy a Libegő „sebessége” a sétáló ember és a kerékpározó sebessége közt helyezkedik el. A sétáló ember ugyanis általában óránként négy kilométert tesz meg, a kerékpározó tíz-tizenkét kilométert. A Libegő viszont 5,3 kilométeres sebességgel halad majd. Körülbelül úgy, mintha egy „sétáló” székbe szállnánk be.