

| | | | | | |
|---------------------------------------|--------------|----------------|---------|-------------|---------|
| Budapestre vonatkozó ujságcikkek | | | | Osztályozás | |
| | | | | Tárgy | 385.873 |
| Szerző: | | | | Hely | |
| Cím: <i>Hát hogy libeg a „Libegő”</i> | | | | Idő | |
| Forrás: <i>Somo gyi Néplap</i> | | | | Személy | |
| (Hely) | 1970. dt. 2. | (Köt. v. füz.) | (Oldal) | Helyszám | |

Hát hogy libeg a „Libegő”?

— **KÖSZÖNJÜK, JÓL...**
Már közel 120 ezren váltottak eddig jegyet — kaptuk a választ.

Augusztus 20-án helyezték üzembe Magyarország első személyszállító kötélpályáját, a jánoshegyi »Libegőt«. Persze a kötélpálya, mint közlekedési és szállítóeszköz, már nagyon régi találmány. A leírások szerint először Japánban alkalmazták szállításra; igaz, a pályát akkor még csak két hegy-csúcs között kifeszített kötél jelentette.

Európában kezdetben a várak építésénél jelentett segítséget; a várak fölött áthaladó kötélén csigákra felfüggesztett kosarakat kézi erővel továbbítottak. A francia Samson D'Ableville két szikla között, 243 méter magasban egy folyó felett olyan pályát épített, amelyen csörlők segítségével már egy kétszemélyes kabin közlekedett. Mindez történt 1536-ban!

117. A világ leghosszabb kötélpályája ipari célokat szolgál, a svédországi Kristineberg—Boliden városokat összekötő vonal hossza 96 kilométer. Ha-

zánkban a század elején a különböző szén- és kőbányáknál vezették be teherszállításra. Jelenleg 122 pálya működik, mintegy 250 kilométer hosszúságban. Az első üzemszerűen működő, személyszállításra alkalmas légi utat 1866-ban nyitották meg Schaffhausenben.

Magyarországon az első ilyen légiút a jánoshegyi autóbusz-végállomást köti össze a zugligeti villamos-végállomással. A felfelé haladó függőszékek 4—9 méter magasban a keskeny völgyben először mintegy 400 méteren beépített terület fölött haladnak. A pálya hossza 1040 méter, az áthaladott szintkülönbség 262 méter. Az út mindössze 12 percet vesz igénybe, a székeket tizenöt másodpercenként indítják, ennek megfelelően 480 személy veheti használatba egy óra alatt.

Ezek persze a nagyközönség előtt már többé-kevésbé ismert részletek. Azt azonban már kevesen tudják, hogy a fővárosi XII. kerületi tanács »saját zsebből« építtette meg a légpályát. Takács Jenő, a kerületi tanács vb-elnöke, a terv-

lelkes támogatója, nem kis kockázatot vállalt ezzel, hiszen a költségek megközelítették a 17 millió forintot. Igaz, hogy népszerűségét tekintve, a Libegő pár év leforgása alatt »visszatéríti« ezt az összeget.

Impozáns tervek készültek további személyszállító pályák felépítésére is. A gellérthegyi útvonalnak két elgondolását tanulmányozzák: a Tabán—Gellérthegy, vagy a Duna-part—Gellérthegy pálya terve mellett döntenek majd. A Badacsony festői környezetébe illeszkedne a Kisfaludy-házig, illetve a tetőig építendő pálya. Kész tervek várnak megvalósításra a Mátrában is, az itt épülő léghíd Mátraházát kötné össze Kékestetővel. — Hossza 2250 méter, a szintkülönbség 300 méter lenne.

BIZONYOS, hogy a Budapesten méltán nagy sikert aratott Libegő példáján felbuzdulva, ezek a tervek sem fognak sokáig porosodni a hivatalok fiókjaiban. Reméljük, a turisták ezrei már a közeljövőben kényelmes székekből gyönyörködhetnek hazánk szébbnél szebb tájaiban.