

EGY ELFELEDETT LIBEGŐ

A zugligeti libegőt 1970. augusztus 20-án, éppen 45 éve adták át. Óriási ötletparádé volt a névadás kapcsán, rövid idő alatt igazi látványossággá vált és a személyszállító drótkötélpálya még a magyar mérnökök fantáziáját is megmozgatta. De nem csak 45 évvel ezelőtt...

Az első ilyen műszaki megoldás rajzait ugyanis ifjabb Hantos István mérnök kezdte el lobogtatni a fővárosi döntéshozók előtt az 1930-as években. Hantos 1933-ban éppen a Zugligetből a János-hegyre vezető kábelvasút dokumentációit kezdte előkészíteni. Ekkoriban a zugligeti villamostól, vagy a fogaskerekűtől csak hosszú – legalább másfél óras – sétával juthattak el az erdei csendre vágyó turisták, vagy éppen a téli időben síelni, szánkózni vágyók. Komoly, kitartó gyaloglás volt, ami úgy tűnik, hogy mégiscsak megérte: a harmincas években téli szezon idején több mint kétszáz ezren jártak fel a hegyre. Hantos tehát tisztában volt tervének jelentőségével. Számításai szerint a kábelvasút tíz-tizenkét éven belül térült volna meg. Ráadásul a felső állomásnál értékesíthető ingatlanokból búsás bevétellel is lehetett számolni. Hantos biztosra akart menni: a tervezés során megkereste a világhírű lipcsei Bleichert és Társa céget. Ez a vállalkozás volt az előző évszázad egyik nagy sikerű startupja, ugyanis az egész cégbirodalom Adolf Bleichert 1873-ban megépített drótkötélpályájával indult. A pálya Halle városától néhány kilométerre, az addig alig ismert Teutschenthalban valósult meg és egy csapásra ismertté tette a települést és Bleichert nevét. A lipcsei cég pozitív szakvéleményt adott a zugligeti tervekhez, majd hamarosan a magyar hatósági eljárások is megindulhattak. Hantos terve egészen odáig jutott, hogy a minisztérium kivitelezési tervet is kiadott a munkák megkezdéséhez. Itt aztán lelassult a dolog. Valamiért csak az előmunkálati engedélyek állandó meghosszabbítása jelentett valódi feladatot. A papírmunka egészen 1939-ig tartott, majd kitört a második világháború. Az ország háborús erőfeszítései, majd a végtelen pusztítás miatt szóba sem kerülhetett a zugligeti turisták, kirándulók kényelme.

Ugyan a háború után újra előkerültek a tervek, sőt az újjáépítés lázában még egy budai drótkötélpálya-hálózat kiépítése is felmerült, valójában pénz nem volt a beruházásra. Ráadásul a János-hegy tetejére az öte-



nes években katonai hírközlő bázist telepítettek, a Hármashatár-hegy, a Kis-Svábhegy és a Sas-hegy részben katonai területté váltak. Úgy tűnt, a libegő tervei végleg a feledés homályába vesznek.

Csak a politikai enyhülést követően, 1967-ben került ismét szóba a drótkötélpálya ügye. Valaki előásta a Hantos-féle terveket és nekilátott a megvalósíthatóság részletein dolgozni. Persze többféle változat is készült, nemcsak a végállomások kijelölésében, de például a függőszékek – mások szerint kabinok – kialakításában is komoly viták voltak. A végleges tervek az UVATERV koncepciója szerint valósultak meg. Az építkezést 1969. március 24-én kezdték meg. A speciális drótkötelet és a függőszékeket Ausztriából szereztek be, de amit lehetett idehaza állítottak elő, vagy helyben oldottak meg. Végül, hogy a János-hegyi kö-

télpálya név ne ijessze el az utasokat, kiírtak egy ötletpályázatot az új eszköz nevére. Mivel már erre több tízezer adtak névjavaslatokat, maga a névadási kampány is segített a kezdeti népszerűsítésben. Az eredeti listát átnézve egészen hajmeresztő neveket is találunk. Például jó, hogy nem Hegyi-kopter, Űrbusz, Jánogyhegyi Zümmögő, vagy Huza-vona lett a libegő neve. Valójában a nyertes a Lebegő volt, ebből alkották meg a libegőt. Így ma már, 45 évvel később libegőzni megyünk a hegyre és szerencsére nem hegyikopterezni. Talán ekkora sikerre az alkotók sem számítottak. Néhány lelkes mérnök már a Hármashatár-hegyre, vagy a Gellért-hegyre kezdte meg az új libegő terveinek előkészítését. Talán egyszer, Hantos terveihez hasonlóan, ezeket is leporolja valaki.

–zsg–