A Budai Hegypályán 1870. március 2-án indult meg a forgalom. Az akkor még valóban tömegközlekedési igényeket kielégítő újdonságot hamar megkedvelték, számos neves utasa is akadt. Ferenc József mellett a brazil császár is tiszteletét tette rajta, de több magyar miniszterelnök, miniszter is használta munkábajárásra. Bár átalakítását, villamosítást többször is tervezték, lényegében 1944-ig vál¬tozatlan formában működött. Budapest második világháborús ostroma alatt bombatalálat érte, amely után elbontása mellett döntöttek.

Helyreállítása soha nem került le a napirendről, de arra egészen 1986-ig várni kellett. Ekkor eredeti helyén, a műemléki környezethez és régi megjelenéséhez igazodva, de a kor műszaki követelményeinek megfelelően rekonstruálták. A megújult, immár villanymotoros meghajtású sikló Margit, illetve Gellért nevet viselő kocsijai megőrizték a háromlépcsős, fülkés megoldást és az ingajellegű működtetést. A BKV Zrt. által üzemeltetett, az UNESCO világörökség részét is képező Budavári Sikló egyedülálló dunai panorámájával ma is a főváros egyik közkedvelt látványossága.

A nyitvatartásról tájékozódjon a www.bkv.hu oldalon.

Traffic started on the Buda Hill Tracks on 2 March 1870. The novelty, which at that time really served as a means of public transport, gained popularity very soon, with many well-known passengers on board. In addition to Franz Joseph, the Brazilian emperor also travelled on it, but there were many Hungarian politicians, prime ministers and ministers who used it for going to work. Although there were many plans for its conversion and electrification, it remained essentially unchanged until 1944. During the siege of Budapest in World War II, it got badly damaged by a bomb, and after this, finally, a decision was made on its demolition. Nevertheless, its restoration was never finally off the agenda, but it had to wait until 1986, when it was reconstructed on its original location, adapted to the historic environment and its old appearance, but according to the technical requirements of the time. The renewed, now electric-powered funicular carriages, named Margit and Gellért, still have the three-steps cabin design and pendulum-like operation. This means of transport, now called Buda Castle Funicular is operated by BKV Zrt. It is one of the most popular sights of the capital today with its unique Danube panorama and part of the UNESCO World Heritage Site.

150 1870 2020

BKV ZRT
BKV. ÖNNEK JÁR.

150 éve, 1870-ben adták át az akkor Buda Hegypá yának nevezett s k ót.

The Buda Castle Funicular, previously called Buda Hill Railway was inaugurated 150 years ago, in 1870.

1986-ban ndu t újra a köz ekedés az újjáépített Budavár S k ón.

Traffic was restarted on the rebuilt Buda Castle Funicular in 1986.

A normá nyomtávú, 30 fokos hajásszögű, 50 méteres sz nteme kedést eküzdő pá ya hossza 95 méter ett.

The length of the normal-gauge, 30-degree slope, with a 50-meter elevation was 95 meters in the end.

1987 óta az UNESCO V ágörökség stáján s szerepe .

It has been on the UNESCO World Heritage List since 1987.

150 éves a Budavári Sikló

150 éve, 1870-ben adták át az akkor Budai Hegypályának nevezett siklót, a világ második hasonló közlekedési eszközét. Építését Széchenyi Ödön gróf Széchenyi István fia kezdeményezte. Budapest egyesítése, a kiegyezés és az azt követő városfejlesztési tervek kedveztek a vállalkozás megvalósulásának, amelynek fő célja a Várban működő hivatalok és színház egyszerűbb elérése volt. Jaruszek Ödön terveit Wolfahrt Henrik módosította, majd az 1868 nyarán elkezdett kivitelezés irányítását is ő vette át. A Lánchíd budai hídfőjénél kijelölt pálya alsó végén egy impozáns indítócsarnokot, felső állomásán egy egyszerűbb kivitelű fogadóépületet emeltek. A normál nyomtávú, 30 fokos hajlásszögű, 50 méteres szintemelkedést leküzdő pálya hossza 95 méter lett. A gőzenergiával működő, Bécsben készült kocsik három nyolc-nyolc férőhelyes lépcsőzetesen elhelyezett fülkéből álltak, és egy drótkötéllel ingaként összekötve közlekedtek.

150 years of Buda Castle Funicular

The Buda Castle Funicular, previously called Buda Hill Railway, was inaugurated 150 years ago, in 1870 as the second such means of transport in the world. The construction was initiated by Ödön Széchenyi, son of Count István Széchenyi. The fusion of Buda and Pest, the Compromise and the subsequent urban development plans helped the realization of the initiation, which aimed a simpler approach to the ministries, offices and the Castle Theatre in the Castle.

The plans were created by Ödön Jaruszek and modified by Henrik Wolfahrt, who later directed the construction works, too, which started in 1868. The construction site of the Hill Tracks was appointed at the Chain Bridge abutment on Buda side. At the lower end of the tracks, located at the Buda abutment of the Chain Bridge, a large, impressive hall was built, and a simpler reception building at the upper station. The length of the normal-gauge tracks, with 30-degree slope and a 50-meter elevation, was 95 meters. The steam-powered vehicles were manufactured in Vienna. The carriages consisted of 3 tiered cabins with the capacity of eight passengers each, and they were joined together with two wire ropes running like a pendulum.