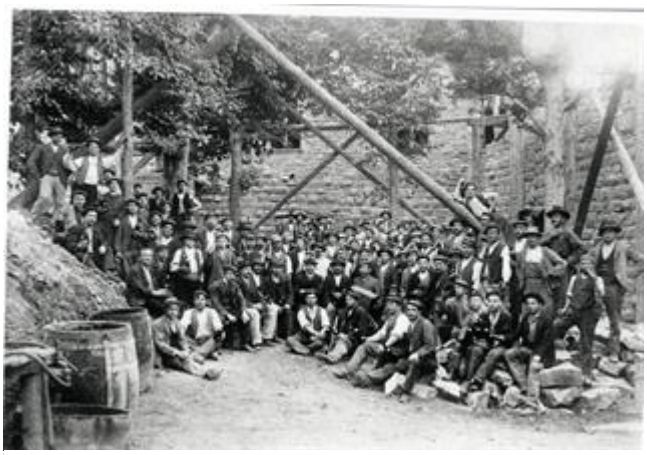
Eine riesenhafte Baustelle



Eine acht Jahre lange Baustelle

Die Restauration dauerte von 1900 bis 1908. Gewaltige Mittel wurden dafür eingesetzt. So wurde eine Dampflokomotive angeschafft, die auf einem 60 cm breiten Gleis zwischen dem Ostteil und dem Westteil der Baustelle verkehrte. Sie diente dazu, die Steinblöcke aus dem nahegelegenen Steinbruch zu befördern. 30 Pferde waren nötig, um die Dampflok, von den Arbeitern liebevoll « Hilda » genannt, vom Bahnhof in Sélestat hinauf auf die über 700 Meter hoch gelegene Schienenstrecke zu ziehen.

Je nach Jahreszeit arbeiteten zwischen 40 und 220 Arbeiter auf der Baustelle. Um den Transportaufwand für das notwendige Wasser zu verringern, wurde eine Pumpstation errichtet, die noch bis Ende 2012 in Betrieb war. Eine Sandsteinmühle produzierte den für den Bau notwendigen Sand. 1901 traf der erste Kran ein, der zum Wiederaufbau des Bergfrieds bestimmt war; im Jahr darauf folgte ein zweiter Kran. Der Strom dafür wurde von einem eigens für die Burg eingerichteten Stromaggregat erzeugt. Dadurch konnte die Baustelle schon sehr früh beleuchtet werden, während die Bewohner der Weindörfer am Fuß der Hohkönigsburg bis nach dem Ersten Weltkrieg auf elektrisches Licht warten mussten.

Die Jahrhundertbaustelle war so außergewöhnlich, dass schon während der Restaurationsarbeiten ab 1904 Besichtigungen durchgeführt wurden.

Einweihung

Nach nur acht Jahren fand am 13. Mai 1908 die aufwändige Einweihung der neu errichteten Hohkönigsburg statt. Die Endbearbeitungen, insbesondere die inneren Dekors und Wandmalereien des elsässischen Malers Leo Schnug, dauerten noch bis zum ersten Weltkrieg. Dieser brach aber alle Arbeiten auf der Burg ab, und ließ mehrere Projekte unbeendet, wie zum Beispiel das goldene Zimmer im Bergfried, in dem heute nur die kahlen Wände zu sehen sind.