

DIE DRAHTSEILBAHN ZUM SCHLOSSBERG WIRD WIEDERHERGESTELLT

Nach der Vollendung der Rekonstruktionsarbeiten wird das Budaer Schloß-

viertel in einigen Jahren zu den meistbesuchten kulturellen Zentren der Haupt-

stadt gehören. Demgemäß sollen auch die Verkehrsmöglichkeiten entwickelt

werden, um einen täglichen Besucherstrom von Zehntausenden bewältigen zu können.

Im Rahmen der Rekonstruktionen wurde auch die Wiederherstellung der während des zweiten Weltkrieges zerstörten Drahtseilbahn auf die Tagesordnung gesetzt. Eine Kommission des Vereins für Verkehrswesen wurde beauftragt, einen entsprechenden Vorschlag auszuarbeiten, um dieses „technische Andenken“ des 19. Jahrhunderts wieder erstehen zu lassen.

Vor genau hundert Jahren, im Februar 1868, reichte der Sohn des Grafen István Széchenyi, Ödön Széchenyi, die Pläne für die Drahtseilbahn den Behörden ein, und die Eröffnung fand am 2. März 1868 statt. Der Verein für Verkehrswesen plant die Eröffnung der wiederherge-

stellten Drahtseilbahn für das Zentenarium.

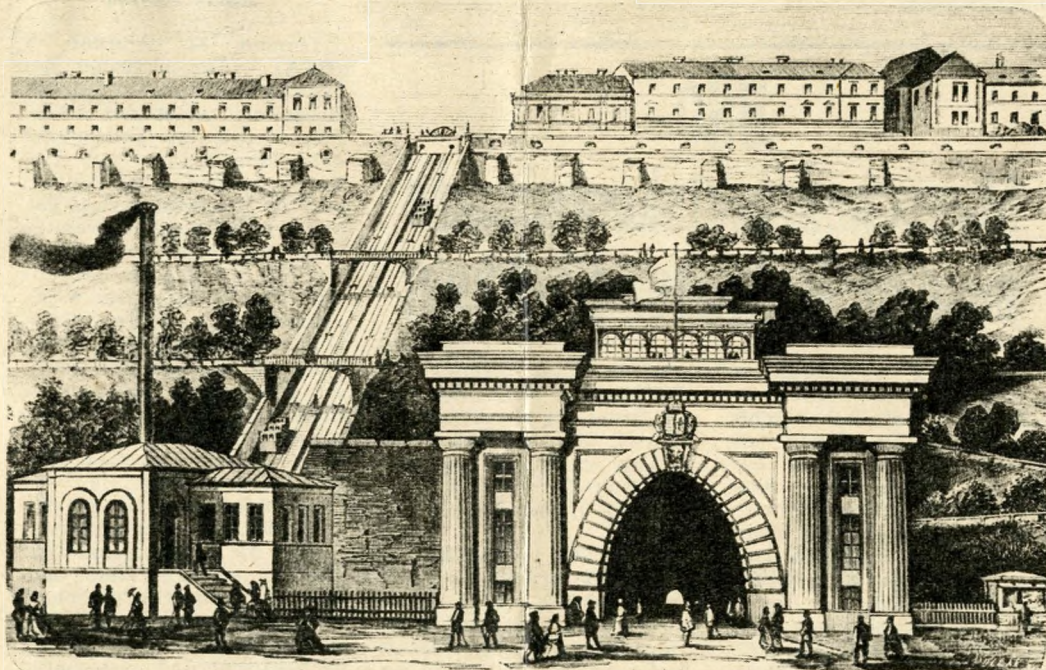
Übrigens war der junge Graf Széchenyi eine beachtenswerte Persönlichkeit. Nicht nur die Idee der Budaer Drahtseilbahn stammt von ihm, er ließ nicht weniger als acht solcher Seilbahnen in Konstantinopel bauen. Während seiner ungewöhnlichen, bewegten Laufbahn betätigte sich Széchenyi als Schiffskapitän, und wurde 1862 zum ungarischen Regierungskommissar der Londoner Weltausstellung ernannt. Sein großes Hobby aber war die Feuerwehr. In London ging er unter die Feuerwehrleute und organisierte später, nach seiner Heimkehr, die Freiwillige Feuerwehr in Budapest. Er konstruierte sogar einen Löschwagen. Als im Jahre 1874 ein großer Brand in Konstantinopel verheerende Schäden anrichtete, wurde Széchenyi von Sultan Abdul Asis ein-

geladen, die türkische Feuerwehr auf einer militärischen Basis zu organisieren.

Die Budaer Drahtseilbahn entstand, nach einer in Lyon erbauten, als zweite auf der Welt. Gute fünfzig Jahre lang funktionierte sie fehlerlos, dann erhielt sie in den letzten Wochen des zweiten Weltkrieges einen schweren Bombentreffer, demzufolge sie später abgebrochen werden mußte. Nur die Grundbauten blieben erhalten.

Sie wird in erster Linie als eine verkehrstechnische Rarität eine Rolle spielen, der Hauptverkehr zum Schloßberg soll dagegen durch Aufzüge am anderen Abhang des Berges abgewickelt werden. Die gute alte Drahtseilbahn wird äußerlich ganz der alten gleichen, aber den modernen Erfordernissen gemäß mit elektrischer Energie angetrieben werden.

K. E.



Neben dem vom englischen Ingenieur Adam Clark erbauten Tunnel führte die Drahtseilbahn auf den Schloßberg hinauf