

**Jakub Taczanowski**

# **Mariazellerbahn jako linia kolejowa o znaczeniu pielgrzymkowym**

## **1. Wstęp**

**O**becność linii transportowej prowadzącej do ośrodka kultu może być jednym z czynników mających wpływ na wzrost liczby pielgrzymów<sup>1</sup>. Szczególnie interesujące wydają się te linie, których zasadniczą przyczyną powstania było właśnie istnienie znaczącej rangi sanktuarium.

Celem artykułu jest przedstawienie roli kolei Mariazellerbahn w obsłudze ruchu pielgrzymkowego do najważniejszego austriackiego sanktuarium maryjnego, na tle jej znaczenia w regionalnych przewozach pasażerskich i turystycznych.

## **2. Okoliczności powstania, budowa i elektryfikacja Mariazellerbahn**

Mariazellerbahn jest jedynym w Austrii przykładem linii kolejowej, o której powstaniu przesądziło w bardzo znacznej, jeśli nie decydującej, mierze istnienie ośrodka kultu maryjnego w Mariazell. To narodowe sanktuarium Austrii przyciągało w XIX w. około 150 tysięcy pielgrzymów rocznie<sup>2</sup>, co sytuowało Mariazell w gronie największych ośrodków turystycznych Austro-Węgier<sup>3</sup>. Pierwsze plany budowy połączenia kolejowego powstały już z chwilą oddania do użytku Kolei Zachodniej z Wiednia do Salzburga – jednej z najstarszych linii dalekobieżnych w kraju. Bardziej skonkretyzowane projekty pojawiły się w 1871 r., kiedy to adwokat dr Moritz von Trebersdorf wysunął propozycję utworzenia połączenia St. Pölten i Bruck an der Mur przez Mariazell<sup>4</sup>.

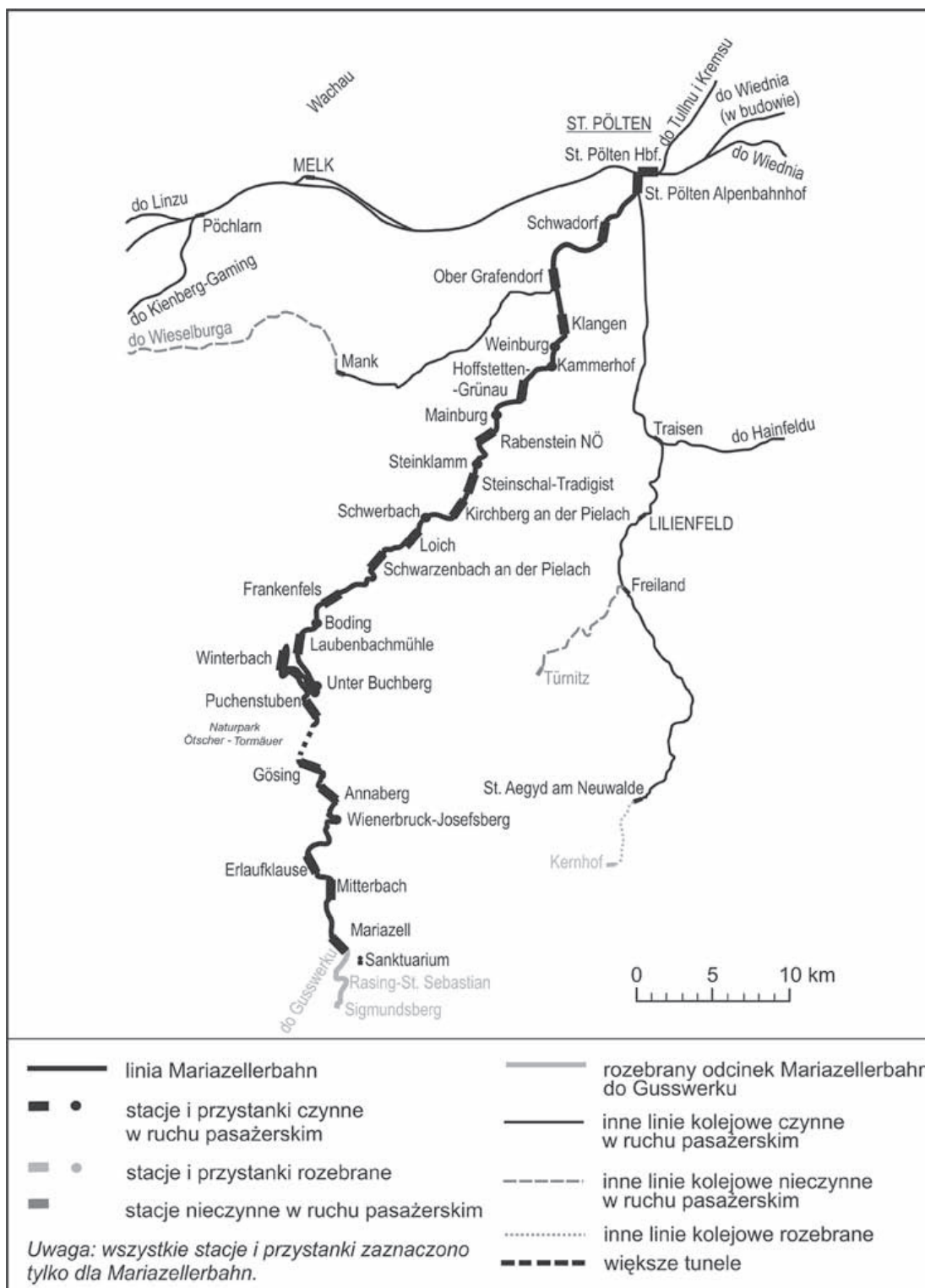
Jednakże realizacja połączenia kolejowego do Mariazell przybrała realne kształty dopiero w latach 90. XIX w. dzięki zawiązaniu przez władze Dolnej Austrii Dolnoaustriackiego Wydziału Kolei Krajowych (Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt), od 1908 r. występującego pod nazwą Dolnoaustriackie Koleje Krajowe (Niederösterreichische Landesbahnen)<sup>5</sup>. Pierwszą wybudowaną przez ten zarząd koleją była, stanowiąca później początkowy odcinek Mariazellerbahn, wąskotorowa

(rozstaw szyn 760 mm) linia St. Paten-Ober Grafendorf-Kirchberg an der Pielach wraz z odgałęzieniem Ober Grafendorf-Mank<sup>6</sup>. Pierwszy z nich otwarto 2 lipca 1898 r. a drugi 27 lipca tegoż roku.<sup>7</sup> Jeszcze przed ukończeniem budowy pojawiły się plany przedłużenia trasy do Mariazell, jednak pierwsze prace podjęto dopiero w 1904 r. Pierwszy pociąg pasażerski dotarł do Mariazell 2 lipca 1907 r. (towarowy już 17 grudnia 1906 r.). Nie poprzestano jednak na tym odcinku, gdyż 15 lipca 1907 r. oddano do użytku końcowy fragment trasy z Mariazell do Gusswerk, służący głównie transportowi drewna<sup>8</sup>. Nieco wcześniej (6 sierpnia 1905 r.) otwarto przedłużenie linii z Mank do Ruprechtshofen<sup>9</sup>, jednakże trasa ta i jej dalsze losy ze względu na brak związku z Mariazell nie będą w tej pracy poruszane.

Ze względu na wzrastające przewozy pasażerskie i towarowe na tej górskiej linii, o trudnym profilu, już bardzo szybko po jej otwarciu postanowiono dokonać elektryfikacji. Zakończono ją 7 października 1911 r., a kolej przeszła do historii jako jedna z pierwszych na świecie zelektryfikowanych jednofazowym prądem przemiennym (6500V, 25 Hz)<sup>10</sup>.

### 3. Podstawowa charakterystyka Mariazellerbahn

Linia Mariazellerbahn od czasu zawieszenia ruchu pasażerskiego i towarowego na 7,1 kilometrowym odcinku Mariazell-Gusswerk 29 maja 1988 r.<sup>11</sup>, a następnie jego rozbiórki w sierpniu 2003 r.<sup>12</sup> funkcjonuje i istnieje wyłącznie między St. Pölten Hauptbahnhof a Mariazell. Trasa ta liczy 84,2 km długości i pod względem krajobrazowym, a także technicznym dzieli się na dwa bardzo różniące się między sobą odcinki. Pierwszy St. Pölten Hauptbahnhof-Laubenbachmühle (48,3 km) ma charakter początkowo równinny, od węzłowej stacji Ober Grafendorf przebiega doliną rzeki Pielach, następnie potoku Nattersbach, nabierając charakteru podgórskiego. Na odcinku tym jest pokonywana różnica poziomów 262 metry (od 273 m n.p.m. do 535 m n.p.m.), zaś maksymalne nachylenie wynosi 16 promili<sup>13</sup>. Całkowicie odmienny, wybitnie górski charakter ma odcinek Laubenbachmühle-Mariazell o długości 35,9 km, który pokonuje różnicę poziomów 357 metrów (między stacją Laubenbachmühle a najwyższym punktem trasy położonym w najdłuższym na linii tunelu Gösing na wysokości 892 m n.p.m.) przy maksymalnym nachyleniu dochodzącym do 27,6 promila<sup>14</sup>. Końcowa stacja Mariazell jest położona na wysokości 849 m n.p.m.<sup>15</sup> W sumie na trasie Mariazellerbahn znajduje się 20 tuneli, 26 mostów i 11 wiaduktów<sup>16</sup>, co w połączeniu z wybitnymi walorami krajobrazowymi linii przebiegającej przez największy w Dolnej Austrii park przyrody – Naturpark Ötscher-Tormäuer w Północnych Alpach Wapiennych decyduje o jej wielkiej atrakcyjności turystycznej. Kolej Mariazellerbahn na tle sąsiednich połączeń w regionie przedstawia rycina 1.



Ryc. 1.

Mariazellerbahn na tle sąsiednich linii kolejowych w południowej części Dolnej Austrii  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie: Eisenbahnatlas Österreich, Köln, 2005, s. 26, 36, 37.

#### **4. Znaczenie linii w ruchu pasażerskim i jej konkurencyjność w stosunku do transportu autobusowego i indywidualnego samochodowego**

Od 31 grudnia 1998 r., kiedy to zawieszono ruch towarowy, na kolei Mariazellerbahn kursują wyłącznie pociągi pasażerskie<sup>17</sup>. Charakterystyczny dla Mariazellerbahn, a unikatowy w skali światowej, jest fakt planowej obsługi większości składów pierwszymi lokomotywami elektrycznymi serii 1099 z lat 1911–1914<sup>18</sup>. Obecny (2010 r.) rozkład jazdy przewiduje w dni robocze, w ciągu roku szkolnego, na odcinku St. Paten-Ober Grafendorf 19,5 pary pociągów, między Ober Grafendorf a Laubenbachmühle 13,5 pary (przy czym jeden skład kursuje do St. Pölten tylko z Frankenfels), 4,5 pary między Laubenbachmühle a Annaberg i 7 par między Annaberg a Mariazell. Także w soboty, niedziele i święta, między majem a październikiem, a więc w czasie najważniejszym z punktu widzenia pielgrzymowania do Mariazell<sup>19</sup>, do stacji końcowej przyjeżdża 7 par pociągów na dobę, choć niektóre w nieco innych godzinach<sup>20</sup>. Oferta przewozowa nie ulegała na przestrzeni ostatnich lat znacznym zmianom. Niemal identyczne były rozkłady jazdy z ostatnich 5 lat<sup>21</sup>.

Cechą charakterystyczną natężenia ruchu pociągów na kolei Mariazellerbahn jest więc jego skupienie na równinnym i podgórskim odcinku St. Pölten Hauptbahnhof-Laubenbachmühle, podczas gdy górską część trasy wyróżnia słabo rozwinięta oferta przewozowa. Ilość połączeń wydaje się dosyć dobrze dostosowana do zróżnicowanej liczby pasażerów; podczas gdy na pierwszej części trasy corocznie przewozi się ich około 570 tys., to na ostatnim zaledwie 96 tys., a więc niemal sześciokrotnie mniej (dane z 2003 r.)<sup>22</sup>. Przyczyną jest znaczne zróżnicowanie możliwości wygenerowania odpowiednich potoków pasażerskich. Gminy znajdujące się na pierwszych 30 km linii mają bowiem gęstość zaludnienia wynoszącą co najmniej 50 osób na kilometr kwadratowy (na pierwszych 15 km nawet powyżej 100)<sup>23</sup>, a ponadto znajdują się stosunkowo blisko stolicy i równocześnie największego miasta Dolnej Austrii – St. Pölten, w związku z czym ruch kolejowy na początkowym odcinku Mariazellerbahn (szczególnie do Ober Grafendorf) ma do pewnego stopnia charakter aglomeracyjny. Co ciekawe, zasięg natężenia ruchu pociągów sięgającego 13,5 par na dobę niemal dokładnie pokrywa się z granicą powiatu ziemskiego St. Pölten. Całkowicie odmiennie przedstawia się sytuacja na obszarze wokół odcinka trasy o najbardziej górskim charakterze. Są to tereny bardzo rzadko zaludnione (w gminach Puchentuben, Annaberg i Mitterbach am Erlaufsee gęstość zaludnienia wynosi 8–9 osób na km<sup>2</sup>)<sup>24</sup>, o słabo rozwiniętej sieci osadniczej, które w znacznej mierze zachowały swój pierwotny, naturalny charakter<sup>25</sup>.

Ponadto wraz ze wzrastającą odległością od St. Pölten maleje także konkurencyjność kolei wobec indywidualnego transportu samochodowego. Jedną z największych barier utrudniających zwiększenie znaczenia Mariazellerbahn w ruchu pasażerskim jest bowiem z pewnością jej niska prędkość związana z trudnym profilem linii. Pokonanie 84,2 km zajmuje pociągom od 2 godzin 25 min. do 2 godzin 39 min., co daje prędkość handlową w granicach od 31,8 do 34,8 km/h<sup>26</sup>.

Tab. 1.  
Porównanie odległości i czasu przejazdu do Mariazell z wybranych stolic krajów  
związkowych koleją i autobusem

| Miasto     | Odległość koleją <sup>a</sup> [km] | Najszybszy czas przejazdu koleją | Odległość drogową <sup>b</sup> [km] | Najszybszy czas przejazdu autobusem <sup>c</sup> |
|------------|------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|--|
| Wiedeń     | 145                                | 3h23m                            | 152                                 | 3h00m  |
| Graz       | 355                                | 6h41m                            | 112                                 | 2h14m  |
| Linz       | 215                                | 3h40m                            | 149                                 | 3h14m  |
| St. Pölten | 85                                 | 2h25m                            | 78                                  | 1h50m  |

Uwagi: <sup>a</sup> Odległości taryfowe cytowane za rozkładem jazdy mogą nieznacznie różnić się od rzeczywistych; <sup>b</sup> Odległość najkorzystniejszego czasowo połączenia drogowego (niekoniecznie najkrótszego); <sup>c</sup> Względnie – jak w przypadku Grazu i Linzu – najpierw koleją a następnie autobusem. Kolumna ta ma przedstawiać najkrótszy czas podróży do Mariazell alternatywnymi dla Mariazellerbahn środkami transportu. Trasa autobusu nie zawsze wiedzie trasą, której długość podano w poprzedniej kolumnie.

Drugim bardzo istotnym ograniczeniem jest fakt ślepego zakończenia linii w Mariazell, tym samym brak dostępności koleją z kierunku południowego, a więc od strony centralnej części Styrii, gdzie znajduje się siedziba władz powiatu – Bruck an der Mur i landu – Graz<sup>27</sup>. Tę bardzo słabą w tym zakresie pozycję Mariazellerbahn ilustruje tabela 1.

Widać wyraźnie, że kolej nie oferuje atrakcyjnych czasów przejazdu do Mariazell praktycznie z żadnej spośród najbliższych stolic krajów związkowych, nie wyłączając nawet St. Pölten, o czym wspomniano już wcześniej. W tym ostatnim przypadku bardzo niewielka liczba połączeń autobusowych (zaledwie jedno bezpośrednio obsługiwane wyłącznie w niedziele, od końca lipca do końca sierpnia oraz dwa, a w sezonie letnim trzy, z Lilienfeld, dokąd można dojechać bezpośrednio koleją z St. Pölten) powodują jednak, że w zakresie komunikacji publicznej Mariazellerbahn nie ma tu realnej konkurencji. Podobnie jest w przypadku Linzu, a tym samym położonych na zachód od Górnej Austrii krajów związkowych, które nie posiadają żadnego bezpośredniego połączenia z Mariazell. Nieco inaczej jest w przypadku Wiednia, choć kursujące stąd dwa (w niedziele, od maja do września – trzy) autobusy zapewniają w przeciwieństwie do kolei bezpośredni i szybszy dojazd. Zupełnie inaczej przedstawia się sytuacja Grazu i generalnie całej południowej części Austrii, która ze względu na wspomniane ślepe zakończenie Mariazellerbahn w Mariazell jest *de facto* pozbawiona połączenia kolejowego z najważniejszym austriackim ośrodkiem pielgrzymkowym (tab. 1).

## 5. Pociągi turystyczne

Na Mariazellerbahn są organizowane różnego rodzaju przejazdy specjalne o charakterze turystycznym bądź też skierowane do grona hobbystów kolei. Stałą ofertą

są w ostatnich latach pociągi z historycznymi wagonami kursujące w pierwszą niedzielę maja, czerwca, lipca, sierpnia, września i października, a także składy adwentowe w soboty, niedziele i święta od końca listopada do Bożego Narodzenia<sup>28</sup>. Opieką nad zabytkowym taborem i organizacją przejazdów pociągów historycznych zajmuje się stowarzyszenie Eisenbahnclub Mh6<sup>29</sup>. Także planowe pociągi pasażerskie mają w dużym stopniu charakter turystyczny, o czym świadczy fakt dołączania do nich w sezonie wagonów barowych i do przewozu rowerów. Zresztą w przypadku Mariazellerbahn ścisłe oddzielenie ruchu pasażerskiego od turystycznego jest bardzo trudne, ze względu na wykorzystywanie przez turystów planowych składów osobowych<sup>30</sup>.

## 6. Pociągi specjalne dla pielgrzymów

W czasie ważnych wydarzeń religijnych w Mariazell są organizowane pociągi specjalne. Tak było także w 2004 r., kiedy to w ramach odbywającego się pod hasłem „Chrystus nadzieją Europy” Środkowoeuropejskiego Dnia Katolików 21–23 maja do sanktuarium przybyła Pielgrzymka Narodów. Brali w niej udział pątnicy z Bośni i Hercegowiny, Czech, Chorwacji, Austrii, Węgier, Polski, Słowenii i Słowacji<sup>31</sup>. W sobotę 22 maja 2010 r. uruchomiono 7 pociągów specjalnych odjeżdżających rano w odstępie 30 minut z St. Pölten do Mariazell, a po południu 9 powrotnych. Ponadto wprowadzono 8 par kursów wahadłowych na odcinku Annaberg-Mariazell-Annaberg również z półgodzienną częstotliwością. Ruch planowy, z wyjątkiem jednej pary uruchomionej przed odjazdami pociągów specjalnych, był tego dnia zawieszony. W sumie składami wahadłowymi przewieziono około 4,8 tysiąca pasażerów, a pociągami specjalnymi z/do St. Pölten około 5 tysięcy. Natomiast pociągiem planowym jechało z Mariazell 420 osób, z czego do St. Pölten 270<sup>32</sup>. Z usług Mariazellerbahn na górskim odcinku trasy skorzystało więc tego dnia 40 razy więcej pasażerów niż przeciętnie w ciągu roku.

## 7. Posumowanie

Mariazellerbahn ze względu na szereg wymienionych wyżej okoliczności odgrywa w układzie połączeń regionalnych w południowej części Dolnej Austrii niewielką rolę, a na obszarze pogranicza ze Styrią jej znaczenie jest wręcz marginalne. Wydaje się więc, że w tej sytuacji przewóz pielgrzymów, oczywiście obok funkcji typowo turystycznej niezwiązanej z podrózkami motywowanymi religijnie, powinien stanowić jeden z najistotniejszych filarów funkcjonowania kolei. Szczególnie ważna mogłaby być rola kolei w powrotach pątników z pielgrzymek pieszych do miejsc zamieszkania tym bardziej, że w ostatnich latach pielgrzymek takich wyraźnie przybywa<sup>33</sup>. Tymczasem rola Mariazellerbahn w obsłudze ruchu pielgrzymkowego jest bardzo niewielka. Jak podano wcześniej, na odcinku prowadzącym do Mariazell przewozi ona rocznie mniej niż 100 tysięcy pasażerów (oczywiście nie tylko pielgrzymów), co w zestawieniu z roczną liczbą przybywających tu pątników wynoszącą około 1 mln osób<sup>34</sup> jest

wartością niezbyt znaczącą. Także pociągi specjalne dla pielgrzymów należą w ostatnich latach do rzadkości. Przyczyn takiego stanu rzeczy jest kilka: oddalenie stacji Mariazell od sanktuarium (około 1,2 km, podczas gdy najbliższe parkingi znajdują się już około 250 m od niej), mniejsza elastyczność kolei w dostosowywaniu się do potrzeb grup zorganizowanych w porównaniu do przewoźników autokarowych, skąpe informacje o ofercie kolei (w tym także zdecydowanie niewystarczająca informacja pasażerska na samej stacji Mariazell), a także ogólny brak odpowiedniego podejścia do klienta ze strony austriackich Kolei Federalnych, generalnie nieprzywiązujących wielkiej wagi do połączeń regionalnych poza obszarami metropolitalnymi, w tym szczególnie do linii wąskotorowych. Szanse na wzrost znaczenia Mariazellerbahn w obsłudze ruchu pielgrzymkowego, a przede wszystkim na zwiększenie jej roli w ogóle (do czego konieczny byłby szereg działań zmierzających w wielu kierunkach, takich jak: skrócenie czasu jazdy, zwiększenie liczby kursów, zakup nowoczesnego, tańszego w eksploatacji taboru, zintensyfikowanie współpracy z organizacjami zajmującymi się ruchem turystycznym) może dać przejęcie jej przez władze Dolnej Austrii, co ma nastąpić z dniem 1 stycznia 2011 r.

### Przypisy:

<sup>1</sup> Także pielgrzymki piesze odbywają się wzdłuż określonych dróg, na których ma miejsce ruch pieszy, a więc można określić je mianem linii transportowych.

<sup>2</sup> A. Jackowski, I. Sołjan (red.), *Szlaki pielgrzymkowe Europy*, Kraków, 2000, s. 285.

<sup>3</sup> Dla porównania w 1913 r. jeden z największych austriackich kurortów, Meran w Tyrolu przyjął około 40 tysięcy turystów. Zob. M. Forcher, *Kleine Geschichte Tirols*, Innsbruck-Wien, 2006, s. 89.

<sup>4</sup> R. Rusak, *Kolej Mariazell*, „Świat Kolei”, 1998, nr 5, s. 24.

<sup>5</sup> *Ibidem*, s.24.

<sup>6</sup> Niederösterreichische Landesbahnen prowadziły ruch na Mariazellerbahn do jej upaństwowienia w 1922 r. Od tej pory właścicielem są Austriackie Koleje Federalne (ÖBB). Od dnia 1 stycznia 2011 r. Mariazellerbahn w ramach 620 km lokalnych linii kolejowych w Dolnej Austrii zostanie przejęta przez władze kraju związkowego.

<sup>7</sup> H.P. Pawlik, *Mariazellerbahn in der Landschaft*, Wien 2001, s. 6.

<sup>8</sup> W. Kaiser, *Schmalspurbahn-Paradies Österreich*, München 2003, s. 10.

<sup>9</sup> *Eröffnungsdaten der Eisenbahnlinsen in Österreich*, „Eisenbahn”, 1955, nr 3, s. 43.

<sup>10</sup> W. Kaiser, *Schmalspurbahn-Paradies Österreich*, München 2003, s.12.

<sup>11</sup> M. Strässle, *Schmalspurbahn-Aktivitäten in Österreich*, Wien 1997, s. 13.

<sup>12</sup> F. Straka, *Ein Stück Mariazellerbahn St. Sebastian (Mariazell) – Gusswerk*, strona internetowa [www.schmalspur-europa.at/schmalsp\\_05.htm](http://www.schmalspur-europa.at/schmalsp_05.htm), 2003.

<sup>13</sup> *Eisenbahnatlas Österreich*, Köln 2005, s. 26, 36, 37.

<sup>14</sup> R. Rusak, *Kolej Mariazell*, „Świat Kolei” 5/1998, s. 27.

- <sup>15</sup> *Eisenbahnatlas Österreich*, Köln 2005, s. 36.
- <sup>16</sup> W. Kaiser, *Schmalspurbahn-Paradies Österreich*, München 2003, s.10.
- <sup>17</sup> *Ibidem*, s. 17.
- <sup>18</sup> W. Kaiser, *Österreich schönste Eisenbahnen*, München 2009, s. 28.
- <sup>19</sup> Główne uroczystości w sanktuarium przypadają na Wniebowzięcie NMP oraz Narodzenie NMP (choć to ostatnie święto nie jest w Austrii dniem wolnym od pracy, w związku z czym pociągi kursują wtedy według rozkładu dla dnia powszedniego).
- <sup>20</sup> *Fahrpläne Österreich 2010* (Sieciowy rozkład jazdy kolei austriackich), s. 176–179.
- <sup>21</sup> *Fahrpläne Österreich 2005, 2006, 2007, 2008, 2009*.
- <sup>22</sup> G. Vohla, *Initiative Wirtschaftliche Mariazellerbahn*, Wien 2005, s. 1. Na stronie internetowej stowarzyszenia Pro Mariazellerbahn [www.promariazellerbahn.at](http://www.promariazellerbahn.at), 01. 02. 2010.
- <sup>23</sup> *Ein Blick auf die Gemeinde* na stronie internetowej Austriackiego Urzędu Statystycznego [www.statistik.at](http://www.statistik.at), 01. 02. 2010.
- <sup>24</sup> *Ibidem*.
- <sup>25</sup> Tereny te objęte są ochroną jako część obszaru chronionego Naturpark Ötscher-Tormäuer słynącego m.in. z głębokiej i bardzo malowniczej doliny rzeki Erlauf i jej dopływu Ötscherbach.
- <sup>26</sup> Na Mariazellerbahn kursują pociągi osobowe (Regionalzug) i 1 skład kategorii Regionalexpress, co nie znajduje jednak żadnego przełożenia na czas ani cenę przejazdu.
- <sup>27</sup> Już w trakcie budowy przewidywano połączenie Mariazellerbahn z koleją wąskotorową, również o rozstawie 760 mm, z Kapfenbergu do Au-Seewiesen, co urzeczywistniłoby plany stworzenia połączenia południkowego przez Alpy. Zamierzenia te nigdy nie zostały jednak zrealizowane.
- <sup>28</sup> *Fahrpläne Österreich 2006, 2007, 2008* oraz *Ausflüge für Eisteiger. Der Bahn, Bus & Schaff Reisekatalog 2009*, s. 11.
- <sup>29</sup> Strona internetowa stowarzyszenia Eisenbahnclub Mh6, [www.mh6.at](http://www.mh6.at) (01. 02. 2010).
- <sup>30</sup> J. Taczanowski, *Znaczenie turystyczne linii kolejowych na przykładzie Austrii*, Z. Górka, A. Zborowski (red.), „Człowiek i rolnictwo”, Kraków, 2009.
- <sup>31</sup> Strona internetowa Środkowoeuropejskiego Dnia Katolików, [www.katholikentag.at](http://www.katholikentag.at) (01. 02. 2010).
- <sup>32</sup> Strona internetowa miłośników Mariazellerbahn, [www.mariazellerbahn.at](http://www.mariazellerbahn.at) (01. 02. 2010).
- <sup>33</sup> Strona internetowa Mariazell, [www.mariazell.at](http://www.mariazell.at) (01. 02. 2010).
- <sup>34</sup> A. Jackowski, I. Soljan (red.), *Szlaki pielgrzymkowe Europy*, Kraków, 2000, s. 285.

## The Mariazellerbahn as a “pilgrimage” rail line

(SUMMARY)

The Mariazellerbahn is the only rail line in Austria whose construction was prompted primarily by the existence of the Shrine of Our Lady of Mariazell – the national sanctuary of Austria.



The narrow-gauge line (760 mm) connecting Mariazell with St. Pölten – the largest town and capital of Lower Austria – was opened to passenger traffic in 1907. The line was electrified just four years later, as one of the first rail lines in the world to use single-phase alternating current.

The line belongs to Austrian Federal Railways (Austrian acronym: ÖBB) and is 84.2 km long. It is divided into two sections: 1) the valley section, where passenger service is well-developed, and 2) the mountain section, where only a few trains are in service. The tourist significance of the Mariazellerbahn is substantial because of its technological value and the attractiveness of the ambient alpine landscape, which includes the largest nature reserve in Austria – the Naturpark Ötscher-Tormäuer.

The Mariazellerbahn is not very important in terms of the pilgrimage movement. Only about 96,000 passengers travel the final section of the line every year, whereas the estimated number of pilgrims in Mariazell is about one million (2003 data). Additional trains do run along the line during important celebrations at Mariazell. An example of this was the Central European Catholic Day in 2004 when 4,800 people traveled in special trains. The reasons for the insignificant role of the rail line in pilgrimage transportation are: 1) the large distance from the Mariazell rail station to the Basilica (1.2 km), 2) the inflexibility of the railway company, 3) the lack of information about the rail line, and 4) the inappropriate attitude of the Austrian Federal Railways towards customers on local and especially narrow-gauge rail lines. However, this situation may change on January 1, 2011 when the State of Lower Austria is scheduled to take over the local railway network from Austrian Federal Railways.

*Jakub Taczanowski, mgr  
Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej  
Uniwersytet Jagielloński  
Kraków*