



# PHILIS-WELTEN e.U.

NOSTALGIEREISEN – PRÄSIDENTEN-SALONBUS -  
OLDTIMERBUSVERMIETUNG – EVENTMANAGEMENT

Bergen 83

7537 Neuberg im Burgenland

Tel: +43(0)650/7003120

Email: [nostalgie@philis-welten.at](mailto:nostalgie@philis-welten.at)

[www.philis-welten.at](http://www.philis-welten.at)

[www.glocknerbus.com](http://www.glocknerbus.com)



## Werdegang und Unternehmensbeschreibung

**Der Weg vom Liebhaber alter Technik  
zum  
Nostalgiereseunternehmen  
und Bewahrer  
historischer technischer Kulturgüter  
sowie  
typisch österreichischen Lebensgefühls**



Es begann bereits kurz nach dem Babyalter, daß Peter Philipich ( stets **PHILI** gerufen), Enkel einer kroatischstämmigen Zigeunerfamilie, bei seinen Großeltern aufwachsend, mit dem Virus der Technik vergangener Tage infiziert wurde. Sein Großvater, Eisenbahner in der ehem. HW Floridsdorf, verbrachte mit PHILI viel Zeit in der Nähe der Schienen und natürlich der damals noch vorherrschenden Dampflokomotiven. Meist auf dem alten Holzsteg, der den Ostkopf des Bahnhofes Stadlau überspannte, wo die Damptraktion in Gestalt der schweren Kriegslokomotive Reihe 52 und einigen Verschieblokomotiven noch eine dominante Rolle spielte. Aus Erzählungen wurde mir überliefert, daß wenn ein Güterzug mit Donnergetöse den Bahnhof verließ, ich mittels meiner Hand am Geländer des Steges sofort den Kinderwagen zum Stehen brachte um diesem Schauspiel zuzusehen Auch holperte mein damals bereits nostalgischer Kinderwagen stets über die Gleise des ehem. Heizhauses Stadlau ( übrigens Österreichs ältester Zugförderungsanlage, deren Erhalt bereits zugesagt war, welche aber dann doch dem Bau einer Autobahn weichen mußte) inmitten der faszinierenden Welt der Dampflokomotive mit all Ihren ein kleines Kind sehr prägenden Eindrücken sowohl technischer als auch in menschlicher Hinsicht. Der endgültige Verfall in den Zauber dieser unwiderstehlichen Technischen Meilensteine geschah mit dem Lebensalter von 4 Jahren, wo der kleine PHILI vom unserer Familie befreundeten Lokführer Karl Hofbauer dazu verführt wurde mit einer Lok Reihe 52(ich weiß bis heute, daß es die 52.7116 war) auf einem Güterzug nach Marchegg mitzufahren. Das Gefühl und das Leben dieser Maschine nahm mich voll in seinen Bann und lies mich nie wieder los, obwohl ich eigentlich gar nicht soviel gesehen hab, denn der Führerstand war voll mit Weinkisten, zwischen denen ich (wenigstens mit Blick auf den Lokführerplatz) eingezwängt stand und bei jedem Feuern mir die Hitze das Gesicht zusammenzog und aus dieser Hölle, die Auspuffschläge durch den Kessel zu hören waren. Die Weinkisten, waren nämlich der Nebenerwerb des Lokführer Herrn Hofbauers (er hatte ein kleines Weingut) der entlang der Strecken des Heizhauses Stadlau regen Weinhandel betrieb und die Züge als Auslieferungsinstrument seines Weines verwendete.

Und neben der Faszination der Dampfeisenbahn, gab es dann noch die alten Strassenbahnen, mit welchen wir ja zu den Dampfeisenbahnen gefahren sind und die alten Autobusse, die durch unsere Siedlung in der wir wohnten sehr oft fuhr und mich durch Ihre Typenvielfalt begeisterten . Auch hatten wir noch ein Haus aus der „echten Zigeunerzeit“ der PHILIS in burgenländischen Zillingtal, welches der Gemeinde oder Kirche gehörte, unsere Sippschaft es gegen geleistete Dienste für die Gemeinde und Kirche bewohnen durfte was uns per Amtsbescheid auf Lebenszeit gestattet wurde. Denn ursprünglich stammten wir als kroatische Zigeuner (= Menschen ohne festen Wohnsitz, mit dieser Bezeichnung waren wir verwaltungstechnisch integriert, und waren weder einer Volksgruppe zugehörig noch irgendwie religiös abhängig) aus Südeuropa, lebten aber schon einige Generationen im Burgenland und seit Großeltern auch in Wien!  
So fing der Weg zu den PHILIS-WELTEN an!

Geschäftsführer : Peter Philipich Bergen 83; A-7537 Neuberg im Burgenland

Tel. +43(0)650/7003120 Email: [nostalgie@philis-welten.at](mailto:nostalgie@philis-welten.at)

Bankverbindung: PSK BLZ60000 Kto. Nr. 1150.533 IBAN AT566000000001150533 Firmenbuch : Fn 408213p UID: ATU68486257

Im Alter von 10 Jahren „wurde“ ich dann von meinem Großvater bei einem Besuch des leider heute ebenfalls nicht mehr existierenden Modelleisenbahnclubs Wien XVIII am Währinger Gürtel diesem als eines der jüngsten Mitglieder „beigetreten“. Dieser Schritt und die seitens des dortigen Vereinsvorstandes auferlegten Regeln, welche an den Mitgliedern teilweise mit militärischer Disziplin ausgeübten Vereinsziele, die Technik der Modelleisenbahn bis zur Perfektion zu treiben, und aufgrund stets geringer finanzieller Mittel des Vereins aus Altgebrauchtem Neues zu erschaffen, führte mich tiefer und immer tiefer in die Welt der Technik mit allen Ihren liebeswerten Eigenschaften. Man konnte das Mitwirken in diesem Club ohne weiteres als Schule für angehende Techniker mit Spezialgebiet Verkehrstechnik bezeichnen. Viel später beim Besuch einer HTL kam mir dieser militärische Drill des Clubs erst wieder ins Bewußtsein, welche positive Seiten dieser auf mich ausübte. Am Meisten profitieren konnte ich davon, bei der Gesteuerung der HO-Modelle der Firma Lima, wo ich bei den Baureihen 1042 und 1245 federführend mitwirkte, und die Gestaltung der ÖBB Diesellok Reihe 2050 fast ausschliesslich mir alleine oblag.

Auch kam ich immer intensiver mit der „echten Eisenbahn“ durch diesen Verein in Berührung, da einige Mitglieder bereits damals bei Institutionen wie Eisenbahnmuseum Strasshof oder Brenner&Brenner aktiv tätig waren und mich jungen interessierten Menschen sehr oft mitnahmen und mich in das dortige Mitarbeitergefüge integrierten.

Der Weg zum Berufseisenbahner bleibt mir trotz intensiver Versuche meines Großvaters leider aufgrund der damals restriktiven Aufnahmekriterien der Österreichischen Bundesbahnen (und deren ziemlich engstirnigen Aufnahmemediziner) verwehrt, da ich mit meinen 15 Jahren bereits ein Körpergewicht von über 140kg aufwies.

Dennoch konnte mich die historische Verkehrstechnik nicht mehr loslassen, und ich war einer der aktiven Miterbauer der Feldbahnanlage im Safaripark Gänserndorf, wo ich im „zarten“ Alter von 14 Jahren bereits mit meiner eigenen im Garten in Wien 22 restaurierten Felbahnlok am Besucherbetrieb der Bahn als Lokführer teilnahm. Hier kam mir mein Aussehen zu Gute, da man hinter dem „Fleischpaket“ keinen 14jährigen Jungen vermutete.

Weiters folgten aktive Mitarbeit und darauf folgende Prüfungen zum Kesselwärter und Dampflokomotivführer sowie Dampfmaschinenwart bei den einschlägigen Eisenbahnmuseen. 1987, das Jubiläumsjahr der österr. Eisenbahnen förderte dies sehr da in diesem Jahr mit seinen epochalen Veranstaltungen rund ums Thema Eisenbahn, sogar seitens der ÖBB jede Hilfe und Fachkundige Kraft benötigt wurde, um die unzähligen Veranstaltungen und Sonderfahrten realisieren zu können. Im diesem Jahr und in den darauf folgenden Jahren konnte ich mir ein Netzwerk von Freunden, Partnern und Mitstreitern erschaffen, welches heute noch immer einen Grundstein zum Erhalt und Betrieb der PHILIS-WELTEN darstellt, und ohne dieses vieles nicht möglich wäre! Diese Netzwerk wurde natürlich stets entsprechend meiner Tätigkeiten erweitert, und wer mich kennt, weiß, daß er wenn er mit mir einen Handel oder eine Vereinbarung eingeht, diese auch ohne Papier per Handschlag hält, bis ans Lebensende. 1988 hatte ich dann auch die Möglichkeit bei einer Lokbahn sogenannter Hobbyfahrer zu werden, welche voll ausgebildete Fahrer darstellen, die aber nur zeitweise bei Bedarf des Unternehmens eingesetzt werden.

Durch diese Ausbildung kam ich auch erstmals intensiv mit der Technik alter Elektrofahrzeuge der Baujahre 1928/29 in Berührung, welches auch auf diesem Sektor mich alsbaldigst gefangen nahmen, und mich dazu brachten mein erstes eigenes Eisenbahnfahrzeug, den WLB Wagen Nr. 54 zu besitzen. Heute steht dieses Fahrzeug als Dekorationsstück in einem Deutschen EKZ. Meine immer mehr werdende Arbeit mit den Dampflokomotiven, und die Tatsache, diese nicht nur im nostalgischen, sondern auch im regulären Betrieb erleben zu wollen, und von den damit arbeitenden Personalen zu lernen, wie man „richtig“ damit umgeht, Fehler im Betrieb zum Schutze der historischen Substanz unserer Museumstücke am besten umgeht, und der Drang meine „große Liebe“ die Kriegslok Reihe 52 welche in 6721 Exemplaren gebaut wurde, und welche mehr in Friedenszeiten gedient hat als im Krieg, historisch zu erfassen führte mich in viele verschiedene Länder wo diese Maschinen noch im Einsatz standen, vornehmlich in die Türkei und nach Polen. Ausser dem Eigennutz heute stolz sagen zu dürfen, ich habe alles in allem fast 600 Lokomotiven der Reihe 52 mit meinen eigenen Händen berührt(egal in welchem Zustand), und diese katalogisiert, trat auf meinen Reisen ein ganz neuer Effekt der Arbeit mit der historischen Technik zu Tage, den ich nie geglaubt hätte einzuschlagen, der aber den eigentlichen Grundstein zu dem heutigen Reiseunternehmen PHILIS-WELTEN darstellt.

Es war in der Türkei sehr leicht, und in Polen mit „etwas finanzieller Hilfe“ als Österreicher mit Prüfungen für Eisenbahnbetrieb, sich in den jeweils dortigen Betrieb als aktiver Mitarbeiter einzugliedern. So schaue ich heute stolz als sicher einziger Österreicher auf einen Monat Heizertätigkeit bei der TCDD in Afyon auf einer 1911 gebauten preußischen Güterzuglokomotive im Jahre 1988 zurück.

Und in Polen hatte ich die Ehre eigens vom damaligen Direktionsoberrat und Maschinendirektor der PKP Direktion Poznan im Jahre 1990 die Prüfung als „Parowoz Maszynist i pomocnik Maszynistow“ (Geprüfter Dampflokführer und –heizer) abgenommen zu bekommen, und somit eigenständig im Bereich der PKP dampflokbetriebene Züge fahren zu dürfen, was ich dann auch im Streckenbereich des heutigen polnischen Dampflokmuseums Wolsztyn, aber auch in anderen noch aktiven Dampfloksdepots mit großer Häufigkeit tat.

Die vorgeschriebene Entlohnung, ließ ich jeweils demjenigen Lokführer zukommen, der durch meinen Einsatz die entsprechenden Arbeitsleistungen eingeübt hätte, und dadurch schlechter entlohnt gewesen worden wäre. So ergab sich eine Symbiose zwischen Staatbahn, Gewerkschaft und mir als sozusagen „Gastarbeiter“. Und diese Symbiose konnte in anderer Form auch bei anderen Bahnverwaltungen angewendet werden, was zur Folge hatte, daß man von den Bahnverwaltungen Leistungen haben konnte, die dem „normalen“ Eisenbahnfreund stets verwehrt bleiben, und mir dadurch plötzlich einen Eintritt in einen Geschäfts- und auch Einnahmensektor eröffneten, den man wie oben beschrieben, als Grundstein zu den PHILIS-WELTEN bezeichnen kann.

**DIE REISEN MIT HISTORISCHEN ZÜGEN AUF HISTORISCH BEDEUTENDEN BAHNSTRECKEN** und das **VERANSTALTEN VON SPEZIALREISEN** für interessiertes Fachpublikum!

Dieses Fachpublikum fand sich an den entlegensten Orten der Welt, wo ich mir oft nicht sicher war, ob dort schon jemals ein anderer Mensch als ein Einheimischer war, und an solchen Orten findet es sich auch sehr leicht, trotz Sprachbarriere **ZUSAMMEN** undso entstand PHILIS nächstes Netzwerk. Die Verbindung mit Enthusiasten aus aller Welt, die nur ein Ziel verfolgten: **IHRE** geliebte alte Technik noch mal **SO** zu erleben, wie sie sie kennengelernt hatten. Und ich hatte den Zugang.. also was wäre näher gelegen als einen Verein zu gründen, dessen Ziel es war, hochkarätige Eisenbahnreisen für hauptsächlich englische und einige deutsche Eisenbahnfreunde in Asien und Süd-Osteuropa zu organisieren. Und der Kreis wurde rapide größer, da ich auch die Organisation der Mitglieder bei der Anreise und den Unterkünften im jeweiligen Land sowie Verpflegung usw. übernahm und anbot. Sozusagen eine all-Inclusive Eisenbahnreise an verschiedenen „Enden der Welt“ . Sehr stolz bin ich heute noch auf ein Treffen in der Türkei, wo ich den wohl begnadetsten Dampflokkonstrukteur der Nachkriegszeit Hr. David Wardale, Schöpfer der sicher modernsten und bestimmt wirtschaftlichsten Dampflokomotive der Geschichte , dem „Red DEVIL“ aus Südafrika, kennenlernte, und lange nicht wußte wem ich da eigentlich mir gegenüber habe.

Grund dieses Treffens war lapidar, er wolle noch mal im Dampfzug das türkischen Taurusgebirge bereisen, und ich war der einzige den es gelang, dies mit einer zur Strecke passenden Maschine und wiederum dem zur Maschine passenden Zug zu veranstalten, da dieser Direktionsbereich der TCDD nicht besonders zugänglich für Ausländer war. PHILIS hatte wieder den Vorteil den Maschinendirektor der für diese Strecke zuständigen Direktion zum Freund zu haben, der so etwas ermöglicht.

Als kurzen Sidestep möchte ich gerne erklären, **WIE** ein PHILIS so jemanden kennenlernt: Man geht sehr unbedarft bewaffnet mit Drahtbürste und Camera sowie Aufzeichnungen über seine geliebte Reihe 52 durch das Depot Konya, weil man dort eine noch nicht durch PHILIS berührte „52er“ vermutet. Man steht vor, auf und In der Maschine, kratzt an diversesten Schildern herum, um Ihre Identität festzustellen, wird man plötzlich von einem bestens gekleideten mit Uniformgold behangenen (offensichtlich OBER-)Eisenbahner freundlichst in **DEUTSCHER SPRACHE** gebeten, mit ihm und seinem in dessen Schleimspur nachlaufenden Gefolge, mitzukommen.

PHILIS hat sich nach mehreren Verhaftungen in verschiedensten Ländern nicht mehr viel bei solchen Aktionen gedacht, und hat dem Beamteten Herrn der TCDD Folge geleistet, gleichzeitig aber seinen TCDD Ausweis, gezeigt, den ich bei meiner Tätigkeit 1989 auf der Verschublok in Afyon erhalten habe. Dieser Mūdūr (= Direktor auf türkisch) wollte diesen aber gar nicht sehen, sondern mit mir im Schatten des Bahnhofes einen „CAY“ trinken und mit mir über Österreich plaudern, welches er so liebt... Wer sich jetzt fragt, **WIESO** dieser türkische Bahndirektor da wußte, daß ich aus Österreich komme, stellt sich die gleiche Frage, auf die ich bis heute noch keine Antwort gefunden habe.

**MASSALLAH** wäre die einzige vernünftige Antwort. **ALLAH** ist groß!

Und so bildete sich eine Freundschaft, die mir alle Weichen für die (nennen wir es mal die **URFORM** der PHILIS **NOSTALGISCHEN REISEN**), von mir veranstalteten Reisen gestellt hat.

Leider ist das Veranstalten derartiger Spezialreisen stets mit einem Ablaufdatum versehen, welches mannigfaltige Ursachen haben kann, den Aktionsradius aber sukzessive verkleinert.

Der häufigste Grund für ein Auslaufen eines meiner Angebote, war übrigens stets das Verschwinden der betriebsfähigen Dampflokomotiven oder ganzer Bahnstrecken, aber noch ärger war, das Verschwinden kompetenter PERSONALE zum Betrieb der Dampflokomotiven. V.a. in der Türkei hatte ich sehr mit diesem Phänomen zu kämpfen, wo man für „seinen Zug“ plötzlich einen Lokführer auf der kurz vor dem kurz vor dem Auseinanderfallen stehenden Maschine, stehen hat, der nicht nur selbst zugibt, NOCH NIE auf einer Dampflokomotive gestanden zu haben, sondern gleich am Anfang verlaublich, er HABE ANGST vor diesem Gefährt, da er keine Ahnung hat wie es funktioniert...

TJA... PHILI HILF DIR SELBST... Meist waren unter meinen Gästen auch aktive Dampfeisenbahner aus Europa, die konnte man schon trotz sehr hohem Reisepreis zum „Lokdienst“ einteilen, mir war es natürlich auch „äußerst unangenehm“ mich hinter dem Regler einer bspw. amerikanischen Kriegslok zu begeben, und das türkische Personal war glücklich und deckte durch seine Anwesenheit den Amtschimmel ab, der in diesen Ländern ja lautstark wiehert.

Nachdem sich nun aber Mitte der 1990er Jahre sich eine eklatante Einschränkung des „Spielplatzes“ für derartige Veranstaltungen abzeichnete, war es für PHILI an der Zeit sich um neue Einnahmequellen im Sinne der alten Technik umzusehen.

Hintergrund dieses Abwärtstrends war einerseits das Verschwinden der Dampflokomotive aus dem regulären Zugdienst im halbwegs erreichbaren Radius in und rund um Europa, Einstellung von entsprechenden Bahnstrecken, sowie der v.a. in der Türkei immer katastrophalere Zustand der Fahrzeuge, mit welchen kein zuverlässiger Betrieb mehr möglich war, und ich das Risiko nicht mehr eingehen wollte, daß irgendwann jemand aus meinem treuen, und alle Ausfälle und Unfällen wortlos akzeptierenden Stammgästekreis, sich aufgrund der oft lebensgefährlichen Umstände im Betrieb dieser „rollenden Zeitbomben“, sich ernsthaft verletzt oder gar den Tod findet. 1995 hatte ich dann in der Türkei die letzte dieser Reisen veranstaltet, nachdem es eine wundersame Wiedergeburt der Dampflokomotive im Bereich Dinar/Burdur im Zuckerrübenverkehr gab, dies aber gerade mal zwei Monate anhielt, weil die stolzen Maschinen aufgrund ihres mehr als jämmerlichen Gesamtzustandes schneller starben als die sprichwörtlichen Fliegen.

Mir als Liebhaber hat dieser Niedergang zwar unsagbare Lehren eingebracht, von denen ich heute bei den Oldtimern noch immer zehren kann, aber ich hatte auch nicht die emotionale Kraft, dieses „Massaker der Technik“ mitanzusehen, außerdem regte sich bereits im Kreise meiner aus Gästen gewordenen Freunde doch auch etwas Unmut, nachdem Sie ja für 10-tägige Reisen oft fünfstelligen Schillingbeträge investiert hatten um Ihren Hobby zu fröhnen.

Andererseits entwickelte sich ein gewisser Wettbewerb, auch auf professioneller Basis, der natürlich versuchte, mit minderer Qualität, aber dadurch niedrigeren Preisen, auch aus meinem Klientel zu fischen. Als ich dann von einem Unfall mit tödlichem Ausgang bei einer derartigen Veranstaltung Kenntnis bekam, beschloß ich meine Tätigkeit in diesem Sektor nur mehr auf einige wenige Bereiche in Polen einzuschränken, und aufgrund ähnlicher Probleme wie in der Türkei und den anderen von mir bearbeiteten Ländern auch diese auslaufen zu lassen, und mich einem Neuen Betätigungsfeld zuzuwenden, welches schon in Form eines alten Autobusses sich mir ankündigte.



, Gräf&Stift OSU155/46 ein echter WIENER KAHLENBERGBUS . nicht der hier abgebildete, aber sein typengleiches Schwesterfahrzeug mit der Nummer 8991 wurde mir von einem Freund „über sieben Ecken“ angeboten. „Wenn ich ihn will kann ich ihn geschenkt haben, ich müsse ihn nur SOFORT dort wegbringen wo er jetzt steht, denn da sollte er schon gestern weg sein“ So lauteten die Worte, als man mir die Einzelgenehmigung dazu in meine Hände drückte, und was ich da drin sah, lies mich sofort und absolut blauäugig JA dazu sagen.

Das Fahrzeug ist am gleichen Tag erstzugelassen, an dem ich geboren wurde. Meine Kindheit verbrachte ich mit ihm wenn mein Großvater mit mir auf den Wiener Kahlenberg fuhr, und sein Gesamtzustand (Fahrfähig aber mit einigen Rostschäden) trugen zur schnellen Zusage bei. Leider existiert mein Kahlenbergbus heute aus verschiedenen Gründen nicht mehr, aber sein Schwesternfahrzeug (eine Baunummer weiter und 5 Tage später erstzugelassen) befindet sich heute im Top-Originalzustand in der Sammlung der PHILIS-WELTEN HCW Verkehrsbetriebe .

ER legte den echten Grundstein für die PHILIS-WELTEN und vieles andere mehr rund um die Bewahrung von historischen Autobussen und die damit verbundenen Aktivitäten in dieser Sparte.

Und wie Mütterchen Schicksal so spielte, begann sich durch meinen 8991 und der Not, das Fahrzeug nicht nur aufbewahren, sondern in absehbarer Zeit auch wieder einsatzfähig sehen, zu wollen, wieder einmal sehr schnell ein Freundes-Netzwerk zu entwickeln, welches in der Anfangszeit GEMEINSAM unvorstellbares vollbrachte, sich aber sukzessive aus verschiedenen Motiven auseinander zu leben und aber auch sich aufzulösen begann, und aus dessen Asche nun die Unternehmenspartnerschaft zwischen HCW Verkehrsbetriebe GmbH als Fahrzeugeigentümer und den PHILIS-WELTEN e:U als Fahrzeugbetreiber und Veranstalter wie der nämliche Phönix entwickelt hat.

Die Personen hinter dieser Unternehmenspartnerschaft sind :

Herr Dr. Herbert Werner  
als Geschäftsführer der HCW Verkehrsbetriebe GmbH in 8992 (!) Altaussee  
welche die Eigentumsrechte in Form der HCW Nutzfahrzeugstiftung an sämtlichen Fahrzeugen hält.

Dr. Herbert Werner ist einer der begnadetsten Liebhaber der Nutzfahrzeugszene mit Spezialgebiet auf die österreichische Automobilmarke Gräf&Stift . Dem 1903 gegründeten Automobilhersteller unter dem Löwen einer Wiener Otto-Wagner Schleusenanlage als Markentier, der zuerst luxuriöse Automobile unter anderem für österreichs Kaiserhaus herstellte, und dann aber der Marktführer für Nutzfahrzeuge in Österreich wurde, bis er 1968 von MAN übernommen wurde. .

Seit 2008 verbindet uns eine Freundschaft, aus welcher als Krönung nun seit Anfang 2014 die



Kooperation HCW-PHILIS-WELTEN entstanden ist.

Peter Philipich

Als Geschäftsführer der PHILIS-WELTEN e.U. in 7537 Neuberg im Burgenland  
welche das betreibende Unternehmen der Fahrzeuge der HCW darstellt, und außer durch seine langjährige Arbeit mit der historischen Technik und dem damit verbundenen Fachwissen zum einsatzfähigen Erhalten des historischen Fuhrparks auch noch dazu seine Erfahrungen und Ideen zur Realisation der NOSTALGISCHEN REISEN in diese Partnerschaft miteinbringt.

Gemeinsam mit seiner Frau AGATA hat sich Peter Philipich mit seinen PHILIS-WELTEN zum Spezialisten für eine Art des Reisens entwickelt, welches in europäischen Breiten seinesgleichen sucht. So zumindest sehen es die erfreuten Gäste, und Freunde, sowie Geschäftspartner, der von uns veranstalteten Reiseangebote.

Begonnen hat dieses Erfolgsrezept aber (wie könnte es anders sein) ganz anders .

Mein 8991 suchte dringend Domizil, und auf diesem Weg kam ich in die Bekanntschaft mit einem Wr. Rechtsanwalt, dessen große Liebe ebenfalls den Autobussen gehörte, und der bereits einige eigene Fahrzeuge besaß, welche ebenfalls das Schicksal meines 8991 teilten. Man befreundete sich schnell und setzte sich das Ziel, aus mehreren losen Sammlungen, bei denen ( wie bei vielen derartiger Institutionen) es an den finanziellen Mitteln haperte, eine Organisation zu bilden, die einerseits den Erhalt bestehender aufbewahrter Fahrzeuge sichern sollte, und gleichzeitig als Endziel ein Museum der Österreichischen Autobusgeschichte bilden sollte, in welchem dem Besucher generell die Geschichte des Autobusses in lebender Form nahegebracht werden sollte.

Dies war ein sehr ehrgeiziges und, wie sich später herausstellte, durch die Anzahl der verschiedenen Charaktere und deren Interessen, auch ein extrem komplexes Projekt. Dennoch beschlossen wir uns dieser Herausforderung zu stellen.

Es war etwas, wo ich schnell begreifen mußte, daß man hiermit absolut mit Null beginnen muß, und bestehende Parallelen für einen allfälligen Betrieb, nicht aus dem Autobusgewerbe entnommen werden konnten, da diese Sparte sowohl technisch, betrieblich aber vor allem verkaufstechnisch ganz andere Ziele verfolgt, in jenen der Oldtimerbus wenig bis keinen Platz fand.

Viele Jahre später fand ich die logische Erklärung, warum der Oldtimerbus zeitweise derart schleppend und mühsam auf den Markt zu bringen war, wohingegen das Medium Dampflok richtiggehend einfach handzuhaben war.

Die Branche und auch die Sammlerszene hatten bis zu diesem Zeitpunkt( und tun es teilweise auch noch heute mit extremer Vehemenz) den Oldtimerbus in zwei Lager aufgeteilt, die aber diesem Medium, global gesehen, alles andere als zuträglich sind, weil sie dessen Sinn total verfälschen.

Einerseits gibt es die Autobusbranche, die sich einen Oldtimerbus als „Erinnerungsstück“ an vergangene Zeiten oder familiäre Verbindungen, sozusagen als Familiensilber, aufbehalten. Meist sind dies Stücke des Firmengründers, die, wenn dieser dann verstarb, in den Unternehmen von den Nachfahren aus sentimental Gründen weiter aufbewahrt wurden, und als es begann, daß die Kosten den Nutzen der Fahrzeuge überstiegen, sieht man sie als wirtschaftlich untragbar, und versucht damit Ihre Kosten durch vermieten wett zu machen. Dies gelingt aber den wenigsten dieses Erhalter-Klientels, da meist den Nachfahren nicht die Art der Behandlung der Fahrzeuge weitervermittelt wurde, diese aufgrund anderer Tätigkeiten auch nicht die Zeit dazu hatten, sich diese anzueignen, oder aufgrund mangelnder Fachkenntnis keine Möglichkeit dazu haben und der „schnuckelige Oldie“ sich bald als extrem aufwändige Kostenfalle entpuppt, die auch aufgrund Ihrer doch sehr zeit- und geldverbrauchenden Wartung nicht in einer Kosten/Nutzen Relation eines modernen Unternehmens steht,

Fazit: Der „süße Oldie“ wird zur Last und verschwindet meist in hinteren Ecken der Garagen, wird ebenfalls recht ungern vermietet, da, durch die wenigen Einsätze, sich die Standschäden häufen, die zu reparieren ein sehr teurer Spaß ist, und wenn einmal gefahren wird, ein sehr unzuverlässiges Fahrzeug dem Kunden, der hier doch einen höheren Preis als für den „normalen modernen Bus“ bezahlt, geboten wird, was dieser wiederum zu recht mißbilligt, und dadurch der Oldtimerbus in ein absolut falsches Licht gerät.... EINE TEUFELSSPIRALE die am Boden ( in der Garage versteckt oder als totes Schaustück) zu Ungunsten der Fahrzeuge endet.

Ein ähnliches Schicksal haben auch die Fahrzeuge der sogenannten Oldtimersammler. Nur dort ist das Problem über Jahre hinweg anders gelagert worden, das Ergebnis aber das Gleiche. In der Garage verharrende, zwar um Unmengen Geld perfekt restaurierte äußerst wertvolle Oldtimerstücke, die aber vor jeder Ausfahrt zeitaufwändig und meist sehr kostenintensiv „aufgeweckt“ werden müssen, um eine einzige Fahrt dann mal gerade zu überstehen, um bei der nächsten Ausfahrt dann wieder das selbe Zeremoniell zu erfahren. Ebenfalls eine Spirale, die diese Fahrzeuge mit Sicherheit auf langfristige von der Strasse verbannt.

Noch dazu hat der „Liebhabende Sammler“ meist auch keinen Einblick wie er, falls er das möchte, seinen Oldtimerbus geschäftlich betreibt. Meist scheitert es dann schon an der Gewerbeberechtigung, die zu erlangen, den meisten Sammlern zu aufwendig sind, habe er den Autobus doch nur als „Ergänzung“ seiner Sammlung sich zugelegt... So hören sich die Erklärungen der meisten Sammler an, warum sie mit Ihrem Oldtimer eigentlich keine Freude mehr haben. Das restliche Klientel der Sammler (die auch vermarkten WOLLEN)scheitert zwar dann nicht am Gewerbe als Solches, sondern an der Vermarktung, die man 1:1 am Gewerbe mit modernen Autobussen anlehnt, und somit sein historisches Kulturgut zum Dumpingpreis verschleudert, und auch aus Kostengründen mit geringster (leider weniger als notwendig) Wartung betreibt und spätestens beim ersten größeren Schaden draufkommt, daß die Kosten, den Nutzen weit übersteigen... Gleiches Endsenario wie oben!

Der typische Österr. Oldtimersammler und LIEBHABER hat leider auch noch eine andere, Sammlertypische den Fahrzeugen nicht zuträglich Eigenschaft. Sein Horizont und Weitblick reicht meist nicht weiter als bis an die Innenseite seiner Garagentür, wenn er Sie von Innen betrachtet, gemischt mit dem „Das ist Meins-Syndrom“ und der „Ich hab das was Du nicht hast- Ätsch“ – Philosophie.. Er stellt das Gefühl seines Persönlichen Besitzes vor die ehrenvolle Aufgabe

historisches Kulturgut zu erhalten, was wiederum ebenfalls so wenig förderlich wie produktiv für eine dauerhafte und auch finanzierbare Erhaltung der Fahrzeuge ist.

Wenn man aber den Oldtimerbus als Solches rein sachlich betrachtet, stellt man fest, daß er außer seinem Liebreiz und der Tatsache, daß er alle seine Bewunderer sehr erfreut., noch über eine extrem positive, ihm und seiner Erhaltung sehr zuträgliche Eigenschaft verfügt, die die wenigsten historischen Kulturgüter aufweisen können.

Er kann gemeinsam mit einem entsprechenden geschäftlichem Umfeld, seine doch sehr hohen Mittel, die seine Erhaltung benötigen zumindest teilweise diese sich selbst wieder zurückverdienen. Und diese Eigenschaft, kann man mit entsprechendem Aufwand an freiwilligen Leistungen, und großem Willen Eizigartiges zu fördern, soweit treiben, daß er sich und diejenigen die ihn erhalten auch selber erhält.

Dazu benötigt es aber einerseits sehr großen Weitblick, noch größeres Stehvermögen und eine doch überdurchschnittliche finanzielle Risikobereitschaft und der Gabe entsprechende neue Ideen eines Geschäftsmodells realisieren zu wollen, und auf die unerwarteten Ereignisse in diesem Prozeß sofort und so richtig als möglich zu reagieren. Natürlich besteht dieses Metie wie auch jedes andere neue Geschäftsmodell aus Höhen und Tiefen, und ich gebe offen zu, daß manchmal die Tiefen so tief waren, daß kurz davor stand mich selbst anzuzweifeln, im gleichen Augenblick aber ein Schlag nach oben gekommen ist, was mir wieder einen riesigen Energieschub gab um weiterzumachen.

Diese Tatsache ist es, was mich heute an das Medium Oldtimerbus fesselt, und es fast übersinnliche Erscheinungen gibt, wo in mir der Eindruck entsteht, daß diese Fahrzeuge, ähnlich wie Tiere, „spüren“ wer ihnen gut gesinnt ist, und dafür alles geben was in Ihnen steckt. Realistisch betrachtet ist es sicher jene Liebe und Persönlichkeit, die man Ihnen entgegenbringt, die auch deren Konstrukteure, allerdings aus anderen Motiven, vor Jahrzehnten in Sie hineingebaut haben.

Nun sind wir mit unserer Idee und einem aufwendig restaurierten Mannschaftstransporter Marke Steyr 380b Bj. 1948 sehr blauäugig zu den amtlichen Genehmigungsstellen gefahren, mit der Bitte uns dieses Fahrzeug als Autobus zum gewerblichen Personentransport zu typisieren, was uns nach weiterer unsagbarer Durststrecke durch einen fast undurchschaubaren Paragraphenschwung auch gelang.

Ich erinnere mich noch an eine Sache sehr gut, als uns der Beamte einen Bescheid zustellte, wo zur Typisierung die Voraussetzung der Routengenehmigung gegeben sein mußte. Routengenehmigung ist normalerweise eine Einzelgenehmigung eines nicht den Gesetzen entsprechenden Fahrzeuges für einen bestimmten Zeitraum und einen bestimmten Strassenzug. Grund dafür war, daß man beim Mannschaftstransporter auch links in den Fließverkehr aussteigen kann, da er (ähnlich wie die Liliputbahn) über keine Türen, sondern nur Sicherungsketten verfügt. Es wurde uns vorgeschlagen, um dieses Fahrzeug österreichweit gewerblich einsetzen zu können, ein Elaborat über ALLE Österreichischen Strassen und deren geeignete Ausstiegsstellen zu verfassen, dieses einzureichen, und somit eine bundesweite Routengenehmigung zu erhalten. Wer sich darüber schon einmal nur ansatzweise seinen Kopf zerbrochen hat, wird feststellen, daß ein derartige Auflage wir vermutlich bis heute noch nicht fertiggearbeitet hätten und unser Cabriobus vermutlich NIE zum Einsatz gekommen wäre. Es mußte eine Alternative her, die den historischen Charakter des Fahrzeuges nicht beeinträchtigte. Diese fand sich schnell in einem lapidaren Kabelbinder aus Kunststoff, der an der richtigen Stelle verbaut, Wunder wirken kann, indem er es verhindert mit normalen Mittel die Einstiegschette zu öffnen, bei Anwenden von Gewalt aber abreißt und somit einen Notausstieg im Gefahrenfalle produziert. Die Frage an den technischen Beamten ob, diese Möglichkeit die Routengenehmigung ersetzen würde, wurde positiv beantwortet und in die Zulassung hineinvermerkt... Und es gab plötzlich Österreichs ersten Cabrio-Autobus zur gewerblichen Verwendung....

Mich hat an dieser Sache eigentlich immer am Meisten fasziniert, daß einem so ein spontaner Einfall im Richtigen Moment kommt, man dann auch noch durch Zufall das passende Objekt im der Jackentasche hat, und dieses gleich vor Ort einzusetzen weiß... Dies zeugt wirklich von Liebe ... Aus wirtschaftlicher Sicht haben mir hier Material im Groschenwert eine Arbeit erspart die vermutlich im Fünfstelligen Schillingbetrag gelegen wäre.

Nun war der Oldtimer-Cabriobus „auf der Strasse“ und mußte nur mehr seine Fahrgäste finden. Verrückt genug an einem 5. Januar (!) bei damals eisigen – 8 Grad und strahlendem Sonnenschein das Fahrzeug nach Wien zu überstellen um auf der Ferienmesse seinen ersten Auftritt zu haben, unternahmen wir spaßeshalber eine Fahrt über die Wiener Ringstrasse. Es war ein seltsamer Tag, denn es waren fast keine Autos unterwegs, dafür aber tausende von Menschen zu Fuß. Im Fahrzeug Baujahr 1948 sitzend, kann da leicht eine Illusion aufkommen, ob man bei einem derartigen Anblick nun nicht in ein Zeitloch gestürzt ist. Was uns aber erwartete übertraf alles Vorstellbare... Es gab keine Ampel wo wir anhalten mußten, wo unser Fahrzeug nicht sofort von einer Menschenmenge umringt war, und jeder den Wunsch hatte doch ein Stück mitfahren zu wollen. Wir sind ca 2 Std. über die Ringstrasse gefahren, weil wir vor lauter Fragen und Antworten nicht mehr weitergekommen sind... Ein Irres Erlebnis!

Dies gab uns aber bereits die Richtung des Geschäftes vor... Es sollte ein Rundfahrten-Fahrzeug werden, welches mit Stadtführer besetzt, dem Fahrgast, die Schönheiten der Wiener Sehenswürdigkeiten, aus einer Perspektive nahebringen kann, die eigentlich nur dieses Fahrzeug ausstrahlen kann.

Später wurde ich dann noch von der Steigerungsstufe dazu überzeugt, welche der Panoramabus mit zu öffnendem Schiebedach darstellt, da diese nicht wetterabhängig ist.

Auch wieder eine bürokratische Mega-Hürde stellte unser Wunsch des Abfahrtsortes am Autobusfeindlichen Wiener Heldenplatz dar. Eine Verhandlung folgte der Nächsten, mit fast aussichtslosen Chancen, bis der Tag des „Lokalausweises“ kam und die Bezirksvorstehung des ersten Wiener Bezirks Ihre Enkelin zu dem „schnuckeligen alten Autobus“ und dessen Verhandlung über sein und Nichtsein mitgenommen hat. Wir unternahmen eine kurze Rundfahrt, und begannen danach vor Ort zu verhandeln... Es sah schon fast so aus, als würde auch diese Verhandlung negativ ausgehen, als die Bezirksvorsteherin plötzlich Ihre beiden 5 und 6 jährigen Enkel fragte, wie es Ihnen gefallen habe, und diese lautstark zum Ausdruck brachten, noch eine Runde damit fahren zu wollen... Gesagt Getan, und gleich die gesamte Kommission quer durch alle Fahrverbote und Fußgängerzonen des 1. Bezirks zu Ihrem nächsten Ziel, den Stephansplatz gebracht. Dort wurden wir bei der Verabschiedung beglückwünscht, mit den Worten der Bezirksvorsteherin „Glaubens wirklich ich könnte meinen Enkelin den Wunsch abschlagen, öfter damit zu fahren? – Ich habe gefragt ob den Bus in der Stadt haben wollen, und die haben sofort JA gesagt“ Somit haben ein 5 Jähriger und eine 6 Jährige einstimmig beschlossen, daß wir per Bescheid in Wien die erste Oldtimerstadtrundfahrt veranstalten dürfen, die der eigentliche Ausgangspunkt zur Geschichte der PHILIS-WELTEN darstellt.

Dieses einzigartige Angebot wurde auch schnell ein derartiger Erfolg, daß wir uns entschlossen, ein weiteres gerade angebotenes Fahrzeug zu erwerben, es zu restaurieren und ebenfalls auf der Wiener Ringstrasse einzusetzen.

Die ständige Präsenz von Oldtimerbussen im Stadtbild, förderte dann auch den Betrieb der anderen beiden restaurierten Busse, einem Steyr 380 ex Dr. Richard und unserem Star, dem ex Wiener Verkehrsbetriebe Gräf&Stift 120-OGW aus 1949 welchen ich die Ehre hatte, von Grund auf aus drei furchtbaren Wracks ein einsatzfähiges voll restauriertes historisches Stück in leitender Position entstehen zu lassen.

So entwickelte sich ein schöner Oldtimerbusbetrieb, der sich lediglich mit der fahrenden Werbung stetig steigerte mit welchem die Fahrzeuge Ihre Fähigkeit unter Beweisstellen konnten, wie erwünscht, sich und Ihre Betreuer zu erhalten.

Das Geschäft steigerte sich immer stärker, sodaß ich meine andere berufliche Tätigkeit als Ausbilder bei den Grazer Verkehrsbetrieben aufgab und mich nur mehr den Oldtimern widmete, da beides gemeinsam mich körperlich zu überfordern begann, nachdem die Schlafleinheiten innerhalb einer Woche bereits nur mehr in geraden oder ungeraden Tagen registriert wurden. Der Schritt fiel mir nicht leicht, da diese Tätigkeit bei den GVB mir sehr großen Spaß machte, und auch wieder den Oldtimern zuträglich war, nachdem ich 2003 mit unseren Oldtimerbussen eine dreitägige Feierlichkeit zum 75 Jahr Jubiläum des Grazer Autobusbetriebs fast alleine auf die Beine stellte, und mit vielen freiwilligen Leistungen meines Freundeskreises dies zu einer tollen Veranstaltung machen konnte, von der man heute in Graz noch spricht.



Auch hatte die Geschäftssteigerung zur Folge, daß gerade im Mietverkehr oft mehr Bestellungen als Fahrzeuge vorhanden waren, was eine Verinnerlichung einer alten Freundschaft mit dem „Vater der ÖBB-Oldtimerbusse“ zur Folge hatte, um auch Zugriff zu deren Fahrzeugen zu bekommen.

Eine kleiner Zahlenexkurs der Aufträge des Jahres 2007:

152 Einsatztage bei der Wiener Stadtrundfahrt

52 Einsatztage im Zuge der Landesausstellung NÖ in Waidhofen an der Ybbs

185 Einsatztage im Mietwagen und Sonderverkehr

Ergibt im Gesamten 389 Oldtimerbus-Einsatztage im Jahre 2007

Definiert ist der Einsatztag so – EIN Einsatztag ist EIN AUFTRAG mit EINEM FAHRZEUG .

Man könnte also auch von 389 wirtschaftlichen Fahrzeugbewegungen sprechen.

Stolz blicke ich zurück auf diese Zahl, die mein treuer Freundeskreis von 8 Personen und ich gemeinsam von A-Z bewerkstelligten, und die sich eigentlich weiter hätte entwickeln können, hätte es nicht eine schlagende Veränderung in den wirtschaftlichen und privaten Verhältnissen des Eigentümers gegeben.

Auch wurden 2007 bereits die Fahrzeuge der ÖBB mitbetreut und –benutzt und nachdem diese Fahrzeuge sehr rare Stücke sind, welche durch Ihre langen Stehzeiten anfänglich noch sehr unzuverlässig funktionierten, wurde mit den ÖBB ein Vertrag zum Betrieb abgeschlossen, der bis Ende 2014 mit der Auflösung des Geschäftsbereichs Erlebnisbahn erst sein Ende fand .

Mit Beginn 2008 endete meine Tätigkeit für den Eigentümer des geplanten Autobusmuseums, da von der ursprünglichen Idee, aufgrund o.g. Veränderungen nichts mehr übrig geblieben ist, und ich als Verantwortlicher Betriebsleiter des Busbetriebes gewisse Gangarten der neuen Führung nicht mehr verantworten wollte.

Dennoch lief das Geschäft unbeirrt weiter, welches nun den ÖBB-Fahrzeugen zu gute kam...

Ich hatte einen Vertragszustand mit den ÖBB, der mir absolut freie Hand lies, als einzige Einschränkung beinhaltete, daß dem Konzern keine Kosten durch den Oldtimerbetrieb entstehen dürfen. Mit dieser Vorgabe war eine Motivation geschaffen, die uns harten Kern, der auch das alte Unternehmen verließ und mit mir mitging, zu Höchstleistungen trieb um das Medium Oldtimerbus entsprechend zu erhalten und zu stützen.

In Zusammenarbeit mit der Erlebnisbahn konnte ich auch wieder die Reiseveranstaltungssparte aufleben lassen, die aus reinen Busausflügen, aber auch Bus-Zugkombinationen seine Krönung fand und es die Einnahmen sogar erlaubten weitere Fahrzeuge zu restaurieren und somit eine schöne Dokumentation österreichischer Autobusgeschichte auf anderer Basis als der ursprünglich geplanten zu erschaffen.

Auch hatte ich die Ehre seit 2008 ein historisches Postfahrzeug zu betreuen, welches den Ursprung der heutigen Partnerschaft HCW- PHILIS-WELTEN sehr stark beeinflusste.

Den Gräf&Stift 120-ON Bj. 1949 der heute ebenfalls zum betriebsfähigen Bestand unserer Flote zählt und für mich persönlich sicher jenes Fahrzeug darstellt, zu dem ich den engsten Bezug pflege, und welches meine geliebte Frau Agata akzeptiert, daß sie sich den PHILI mit diesem Auto, welches ich liebevoll DIVA nenne teilen muß. Dies fällt Ihr aber nicht sonderlich schwer, da Sie ja der Zweite teil der PHILIS-WELTEN ist, und ohne Ihre unermüdliche Mitarbeit und Ihre Ideen, aus unserem Unternehmen nicht das geworden wäre was es heute ist.



Geschäft

genland

Bankverbindung: PSK BLZ60000 Kto

h : Fn 408213p UID: ATU68486257

Eigentlich ist genannte DIVA ja daran „schuld“ daß Dr. Herbert Werner heute seine Autobussammlung und seinen Restaurierbetrieb im südlichen NÖ. besitzt,

Ich war in der Postgarage Erdberg, um das Fahrzeug auf einen Einsatz vorzubereiten, als plötzlich jemand mich ersuchte, ich solle die Garagentore ( bei 30\* plus) schließen, denn im hinteren Bereich findet eine Präsentation des damaligen Starfahrzeuges „Emotionliner“ statt und da käme nun gleich ein Bus mit 50 Gewerbetreibenden, die sollte das alte Stück nicht erblicken, da diese ja nur an den modernen Dingen in der Welt interessiert seien... Naja ...

Ich schloß das Garagentor nicht sofort, und plötzlich stand besagter Bus genau vor meiner Einfahrt, 50 Personen strömen mit lachenden erfreuten Gesichtern heraus und stürmten Sofort alle auf mich und meine DIVA zu ... Offensichtlich dürfte sich der Beamte da etwas geirrt haben...

Jetzt wollten die natürlich alle zu dieser Präsentation, wo Buffet und alle Annahmlichkeiten warteten, fanden sich aber nicht zurecht, weil die Post dem Buschauffeur offenbar nicht den richtigen Ablieferungspunkt mitgeteilt hatten, und der glaubte, die Veranstaltung sei BEI MIR...

Kein Problem... Oldtimer gestartet, ALLE hineingepackt und unter dem Ton des Posthorns in den Bereich der Veranstaltung gefahren... Ich zog mir sicher nicht gerade Begeisterung der Verantwortlichen des emotionliners zu, denn die wollten den Gästen, ja eigentlich DIESES Fahrzeug anbieten, welches aber nicht mehr wirklich von großem Interesse war, nachdem ich doch gebeten wurde, den ganzen Abend rundfahrten im Garengelände für die Gäste abzuhalten.

Und da lernte ich einen netten Mann kennen, der glaub ich ALLE Runden mit mir mitgefahren ist, und total fasziniert von meinen Gräf&Stift war. Im Gespräch stellte sich dann heraus, daß ich mit Dr. Herbert Werner mich gerade angefreundet habe, der seines zeichens begnadeter Liebhaber österr. Nutzfahrzeuge, eine riesen Sammlung nur Autobus fehle Ihm in der Sammlung.

Nachdem der Wr. Rechtsanwalt alles verkaufte , bot sich natürlich für Dr. Werner die unsagbare Möglichkeit gleich diese Sammlung in Ihrer Gesamtheit zu erwerben, und somit auch über einen entsprechenden Autobusfuhrpark zu verfügen. Auch wenn dieser Fuhrpark noch zu restaurieren war, spielte dies keine Rolle , da er ja die Restaurationswerkstätte miterwarb.

Ab nun verband Dr. Werner und mich eine lockere Hobby-Freundschaft, mit zeitweisen Treffen meist bei einschlägigen Veranstaltungen. Ungeachtet davon baute ich gemeinsam mit meinem Freund Walter Neumann von den ÖBB, dem „Vater“ der nostalgischen ÖBB Busflotte das Geschäft aus, was uns im Jahr 2012 bereits wieder in die Nähe der Zahlen von 2007 brachte.

IM Bestand der ÖBB befand sich ein Saurer-Bus Bj. 1953, ein sehr rares Stück der ehemals Ende der 1940er Jahre gebauten Glocknertype noch im Originalzustand und einsatzbereit. Leider hat ihn der Zahn der Zeit sehr stark mitgenommen, sodaß wir uns entschieden Ihn einer großen Reparatur zuzuführen und als sozusagen „Geburtstagsgeschenk“ zu seinem 60er im Jahre 2013 etwas ganz besonderes zu seiner Fertigstellung uns einfallen ließen.

Er sollte wieder über ein Reiseprogramm veranstaltet, nach 60 Jahren auf „SEINE“ Strasse für die er gebaut wurde zurückkehren, die Großglocknerstrasse. Zugleich war er bis Anfang der 1980er Jahre auf der ÖBB eigenen Paßstrasse von Uttendorf im Pinzgau hinauf auf den ca. 1500m gelegenen Enzingerboden im regulären Einsatz. Diesen Einsatz wollten wir Ihm wieder spendieren, und unsere Gäste damit erfreuen, und meine Frau und ich kreierte ein 5-Tägiges Reiseprogramm welches derart erfolgreich war, daß aus einer geplanten Reise, plötzlich drei wurden.

Leider stellte sich bei den Reparaturarbeiten heraus, daß das Fahrzeug in weit schlechterem Zustand ist als angenommen, und an eine Fertigstellung bis zu den geplanten Reisen nicht zu denken war. WAS TUN??? Hier tritt Dr. Herbert Werner nun erstmals intensiver in meinen Lebensplan. Er hatte nämlich in den Jahren 2010-2013 in aufwändigster Weise den ersten gebauten Gräf&Stift Glocknerbus 120-OGL Bj. 1950 reaturiert und dieser stand vor der Fertigstellung. Ich hatte danach die Ehre diese Fahrzeug technisch in den Betrieb einzugliedern daher war mir das Fahrzeug mit seinen technischen Eigenheiten sowie dessen Zauber als

Panoramabus mit zu öffnendem Schiebedach bereits bekannt und ich entschied als würdigen Ersatz für unseren nicht fertig werdenden Saurer-Glocknerbus jenen unter dem Zeichen des Löwen als adäquaten sogar höherwertigen Ersatz zu nehmen.



Nun konnten die Glocknerprogramme, die zugleich auch das Highlight des Erlebnisbahn-Kataloges darstellten, plangemäß mit einem noch imposanteren Fahrzeug stattfinden.

Ich haderte lange mit mir und stritt lange mit dem Büro, ob wir unsere Gäste über das andere Fahrzeug informieren sollten, oder sie ganz einfach überraschen sollten. Nachdem ich in meiner Verkaufslinie den intensiven persönlichen Kontakt zum Gast an erster Stelle habe, konnte ich in den Gesprächen zum Ablauf heraushören, ob jemand tatsächlich ausschließlich nur wegen des Saurer Busses gebucht habe, es konnten aber unter den gesamt 68 Gästen der drei Programme niemand nur wegen des Fahrzeugs eruiert werden.

Also entschloß ich mich, unsere Gäste zu überraschen, und am ersten Tag bei der Zugsabholung zur Seerundfahrt mit dem HISTORISCHEN GLOCKNERBUS (der er ja eigentlich zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht war) laden.

Ich hatte seit dem Erlebnis mit dem Cabriobus 2005 am Wiener Ring kein derartig aufbauendes Erlebnis mehr, wie jenes was uns in Zell am See erwartete..

Unmengen von Menschen, sich vor dem Bus fotografierend drängend und Millionen Fragen gleichzeitig... das gibt diesen Eindruck am Besten wieder...Man mußte das erlebt haben, sonst würde man es nicht glauben. Unsere Gäste sind beim Aussteigen behandelt worden wie Stars, und wären fast nicht ins Hotel gekommen, und wir überlegten bereits den Weg des Ungesetzlichen zu beschreiten, und Rundfahrten anzubieten, ich glaube wir hätten verlangen können was wir wollen und wären ständig voll gewesen...

Nun ließen wir das aber bleiben, da wir das damals aus Konzessionsgründen noch nicht durften.

Die drei Reisen verliefen derart wundervoll, und unsere Gäste überschlugen sich vor Begeisterung. Und verbrachten (lt. Ihren eigenen Angaben) den schönsten und unbeschwertesten Urlaub seit langer Zeit mit uns und unserem Glocknerbus.. Dies zu hören, zu lesen und zu spüren, gibt mehr Kraft, als jede Geldsumme auf der Welt. Und ich gebe ehrlich zu daß mir jedesmal bei der Verabschiedung Sonntag früh auch die Augen wäßrig wurden, als würden uns gute Freunde verlassen.

Diese Erlebnisse, und die Tatsache, daß die ÖBB keine Glocknertouren trotz Erfolgs(oder vielleicht gerade deswegen) mehr anbieten will bestärkte uns in dem Ansinnen, alles neu zu organisieren, und aus den vielen kleinen Dingen eine Gesamtheit entstehen zu lassen, die einem großen Interessentenkreis nahegebracht werden soll und auch für jeden etwas parat hat.

Dies war die Geburtsstunde der PHILIS-WELTEN und des HISTORISCHEN GLOCKNERBUS!

Es liegen Monate der Schlaflosigkeit, der Ungewißheit, der Ideen, des Risikos, sprich ALLER Gefühlsregungen und Emotionen hinter uns . als wir ins Jahr 2014 mit einem Auftritt in Ernstbunn beim Oldtiemrtreffen starteten... Niemand wußte wie sich alles wirtschaftlich entwickeln wird, ob unsere Produkte angenommen werden und wie unsere Gäste auf die neue Situation reagieren.

Nachdem ich aber mein gesamtes Privatvermögen sowie Haus und Hof eingesetzt hatte , die PHILIS WELTEN zu realisieren, ist im Jahr 2014 durch die Zusammenarbeit mit der HCW Verkehrsbetriebe GmbH etwas entstanden, was nun österreichweit seines gleichen Sucht.

Niemals hätte ich geglaubt nach einem Jahr bereits einen eigenen Reisekatalog herauszugeben, der sich nur um Produkte rund um die Nostalgie dreht, und ein Erfolg wird.



Das ist PHILI'S WELT... und nachdem diese verschiedenen WELTEN in eine Gesamtheit unter PHILI zusammengefaßt wurden, nannte ich daß Unternehmen PHILIS WELTEN...

Und jeder kann hier seine Welt finden und diese gemeinsam mit uns teilen. Unser TEIL ist das REALISIEREN, weil wir das gut können, und unseres GASTES TEIL ist das ERLEBEN und GENIESSEN!!! So entwickelt sic wieder die Symbiose zwischen der historischen Technik die sich durch die Erschaffung dieser Welten in lebendiger Form erhalten kann und Dokumente der Geschichte darstellen, die einen großen Kreis an Freunden hat , der stetig wächst und SO können wir Ihre Zukunft sichern!!!

Peter Philipich 28.1.2015

Geschäftsführer : Peter Philipich Bergen 83; A-7537 Neuberg im Burgenland

Tel. +43(0)650/7003120 Email: [nostalgie@philis-welten.at](mailto:nostalgie@philis-welten.at)

Bankverbindung: PSK BLZ60000 Kto. Nr. 1150.533 IBAN AT566000000001150533 Firmenbuch : Fn 408213p UID: ATU68486257