VICTOR VON RÖLL (1852–1922) – CONTRIBUŢII LA CUNOAŞTEREA ISTORIEI CĂILOR FERATE

ŞTEFĂNIŢA–MIHAELA UNGUREANU

Victor von Röll (1852–1922) – Beiträge zur Kenntnis der Geschichte der Eisenbahnen

(*Zusammenfassung*)[*]

Der vorliegende Beitrag bezieht sich auf das Leben und die Tätigkeit des in Czernowitz geborenen Victor von Rölls, der als Jurist und Beamter im k. k. Eisenbahnministerium an der Verstaatlichung der Privatbahnen und an Reformen im Transport- und Verkehrswesen beteiligt war. Er war Heraugeber der 10-bändigen *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens* (ersch. 1912–1923), Gründer und Leiter (bis 1890) des Historischen Museums der Österreichischen Staatseisenbahnen (heute Österreichisches Eisenbahnmuseum). Nach seiner Pensionierung war er Mitglied und auch Vorsitzender des Verwaltungsrates verschiedener Eisenbahngesellschaften und anderer Unternehmen.

Schlüsselwörter und -ausdrücke: Victor von Röll, Eisenbahnen, Enzyklopädie, Verkehr, Eisenbahnrecht.

Victor von Röll s-a născut la 22 mai 1852, în familia lui Anton Röll, directorul Oficiului pentru Construcţii din Cernăuţi, şi a Albertinei, născută Isăcescul[1]. A urmat cursurile Gimnaziului Schotten din Viena, apoi a studiat dreptul la Universitatea vieneză, unde, după absolvire, a devenit doctor în ştiinţe juridice.

[*] Traducerea: Ştefăniţa-Mihaela Ungureanu.

[1] Informaţiile privind viaţa şi activitatea lui Victor von Röll, prezentate în articolul de faţă, provin din introducerea la volumul al zecelea al *Enciclopediei căilor ferate*, apărut în primăvara anului 1923, la câteva luni după trecerea în nefiinţă a redactorului. Vezi A[lfred] v[on] der Leyen, *Vorwort und Nachwort* [Prefaţă şi postfaţă], în Victor von Röll, *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*, vol. 10 (Übergangsbrücken – Zwischenstation), Berlin – Viena, Editura Urban & Scharzenberg, 1923, p. III–V.

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina" al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)

Timp de doi ani, Victor von Röll a profesat, ca jurist, în cadrul mai multor instituţii locale şi, în paralel, a susţinut prelegeri de drept comercial şi drept cambial la Academia Comercială, tot în Viena. S-a căsătorit la data de 22 mai 1875 şi a avut cinci copii: doi băieţi şi trei fete.

În anul 1876, Victor von Röll a început să lucreze în cadrul Departamentului Juridic al Căii Ferate „Împărăteasa Elisabeta". De atunci şi până la vârsta pensionării, a activat neîntrerupt în serviciul căilor ferate, implicându-se în procesul de naţionalizare a căilor ferate private şi în implementarea de reforme în sistemul transporturilor şi al comunicaţiilor.

De asemenea, a devenit membru şi, ulterior, a ocupat o funcţie de conducere în Asociaţia Administraţiilor Feroviare Germane[2], căreia s-au alăturat, ulterior, şi administraţiile feroviare austriece, în primul rând cea a Căilor Ferate de Stat. În anul 1885, în calitate de funcţionar al acestora, activ în cadrul Ministerului Comerţului, a luat iniţiativa înfiinţării, la Viena, a Muzeului Istoric al Căilor Ferate Austriece (astăzi, Muzeul Feroviar Austriac)[3], la conducerea căruia a rămas până în 1890.

În anul 1893, a participat, la Berna, în calitate de reprezentant al guvernului austriac, la modificarea Convenţiei internaţionale privitoare la transportul mărfurilor pe calea ferată[4].

Din anul 1896, a fost numit director al Departamentului administrativ al Ministerului Transporturilor Feroviare. În timpul celui de-al treilea cabinet al preşedintelui consiliului de miniştri, Paul Gautsch von Frankenthurm[5], Röll a fost directorul interimar al acestui minister, de la 28 iunie până la 3 noiembrie 1911,

[2] Verein der Deutschen Eisenbahnverwaltungen (VDEV) [Asociaţia Administraţiilor Feroviare Germane] a luat fiinţă în 1847, prin reorganizarea fostei Asociaţii a Căilor Ferate Prusace, fondată la 10 noiembrie 1846, cu scopul de a uniformiza vehiculele, dotările şi serviciile de cale ferată oferite de fiecare dintre administraţiile feroviare de pe teritoriul Germaniei. Asociaţia Administraţiilor Feroviare Germane a contribuit, în mare măsură, la unificarea sistemului metric, a monedei şi a timpului standard. Din 1932, şi-a schimbat denumirea în Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VMEV) [Asociaţia Administraţiilor Feroviare Central-Europene]. Vezi: Victor von Röll, *op. cit.*, p. 93; https://de.wikipedia.org/wiki/Verein_Deutscher_Eisenbahnverwaltungen (accesare în data de 6.07.2017).

[3] Historisches Museum der österreichischen Eisenbahnen [Muzeul Istoric al Căilor Ferate Austriece] a funcţionat ca parte a Muzeului Tehnic din Viena. Din 1999, şi-a schimbat denumirea în Österreichisches Eisenbahnmuseum [Muzeul Feroviar Austriac] şi se află sub patronajul Ministerului Federal pentru Învăţământ, Artă şi Cultură. Vezi: https://de.wikipedia.org/wiki/österreichisches_Eisenbahnmuseum (accesare în data de 6.07.2017).

[4] *Condica tratatelor şi a altor legăminte ale României 1354–1937*, întocmită sub auspiciile Ministerului Afacerilor Străine de F. C. Nano, ministru plenipotenţiar, fost şef al Diviziunii Tratatelor, partea a II-a, Bucureşti, Monitorul Oficial şi Imprimeriile Statului, Imprimeria Naţională, 1938, p. 376.

[5] Paul Gautsch von Frankenthurm (1851–1918) a fost un politician austriac, director al Academiei Militare Theresiene, ministru al învăţământului în guvernul Taafe, profesor de drept feroviar şi membru de onoare al Academiei de Ştiinţe Austriece. Vezi *Gautsch, von Frankenthurm Paul Frh.*, în *Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950* (în continuare se va cita ÖBL), vol. I, Viena, Editura Academiei Austriece de Ştiinţe, 1957, p. 413–414.

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina" al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)

când Gautsch a solicitat împăratului demiterea întregului guvern. În baza ordinului oficial emis de împărat, Röll a fost înnobilat, la retragerea sa din funcţie, primind titlul de baron.

Victor von Röll a obţinut merite deosebite prin contribuţia sa la alcătuirea Regulamentului de Funcţionare a Căilor Ferate Austriece pentru anul 1911[6]. În 1912, a instituit Comitetul Internaţional al Transportului Feroviar. Pentru funcţionarii căilor ferate şi copiii acestora, el a înfiinţat instituţii moderne de asistenţă socială[7]. Tot în 1912, la ieşirea sa din serviciul statului austriac, Victor von Röll a fost decorat cu Crucea în grad de Comandor a Ordinului „Sf. Leopold". După pensionare, a activat ca membru sau preşedinte de consiliu de administraţie la diferite societăţi feroviare.

Victor von Röll a desfăşurat şi o activitate ştiinţifică deosebită. A colaborat la diverse ziare şi reviste ştiinţifice şi a publicat o colecţie de documente de drept feroviar, intitulată *Eisenbahnrechtliche Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Geschichte* [Decizii de drept feroviar din istoria austriacă şi ungară] (30 de volume, 1887–1914)[8]. Dintre lucrările semnate de el, mai amintim: *Österreichische Steuergesetze* [Legi fiscale austriece] (1881), *Österreichische Eisenbahngesetze* [Legi feroviare austriece] (vol. I–II, 1885).

El a avut, încă de foarte devreme, ideea de a publica toate cunoştinţele referitoare la căile ferate sub forma unei enciclopedii. Alfred von der Leyen[9], colaborator apropiat al lui Victor von Röll, de asemenea specialist în drept feroviar, menţionează despre această iniţiativă următoarele: „Necesitatea unei prezentări, în format enciclopedic, a întregului sistem de căi ferate, a ieşit în evidenţă şi a fost exprimată public de numeroase ori, odată cu răspândirea şi perfecţionarea mijloacelor de transport feroviar, în anii '60 şi '70 ai secolului trecut. Realizarea ei a eşuat mereu în faţa marilor dificultăţi, una dintre ele fiind, înainte de toate, faptul că un singur om nu ar fi în stare să stăpânească numeroasele domenii ale căilor ferate: tehnic, administrativ, economic, financiar"[10].

În anul 1885, Victor von Röll a discutat despre planul său editorial cu inginerul german Edmund Heusinger von Waldegg[11]. Acesta a murit, însă, în anul

[6] P. Mechtler, *Röll, Victor Frh. von*, în ÖBL, vol. IX, p. 202.

[7] „Neue Freie Presse" (Nachmittagsblatt), Viena, nr. 16825, 26 iunie 1911, p. 3.

[8] P. Mechtler, *ibidem*.

[9] Alfred von der Leyen (1844–1934) a fost jurist, jurisconsult în cadrul Camerei de Comerţ din Bremen, consilier şi referent în cadrul Ministerului Prusac al Lucrărilor Publice, profesor de drept feroviar şi profesor onorific de ştiinţe politice la Berlin. Vezi: *Deutsche Biographie*, https://www.deutsche-biographie.de/gnd116979011.html (accesare în data de 7.07.2017).

[10] Idem, *op. cit.*, p. III.

[11] Edmund Heusinger von Waldegg (1817–1886) – inginer mecanic german, pionier al căilor ferate. A realizat mai multe inovaţii în domeniu, printre care un dispozitiv de distribuţie cu valvă, care ii poartă numele şi care este folosit la locomotivele cu abur. Vezi: https://ro.wikipedia.org/wiki/Edmund_Heusinger_von_Waldegg (accesare în data de 5.07.2017).

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina" al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)

următor, fără ca cei doi să fi încheiat, în prealabil, o înţelegere cu alţi tehnicieni de marcă în domeniul căilor ferate sau cu vreo casă editorială.

În octombrie 1889, s-a tipărit un anunţ oficial, în care Victor von Röll era trecut ca unic redactor, după ce reuşise să încheie un acord, în vederea publicării, cu editura vieneză Carl Gerold's Sohn.

La scurt timp după aceea, a apărut primul volum din *Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens in alphabetischer Anordnung* [Enciclopedia tuturor căilor ferate, în ordine alfabetică]. În planul iniţial, dimensiunea lucrării a fost estimată la două volume de ample dimensiuni. În anunţ, se preciza că urmau să apară cinci volume, a câte 30 de fascicole. De la cinci volume, s-a ajuns la şapte, fiecare cu câte 232 de pagini, care au fost publicate în intervalul 1890–1895. Rezultatul a fost o lucrare de referinţă în domeniu, „o performanţă uimitoare, mai ales pentru redactor, care a trebuit să-şi caute colaboratori, să alcătuiască planul de lucru până în cele mai mici detalii, să selecteze cuvintele-titlu şi, la sfârşit, să scrie singur numeroase articole [de dicţionar], deoarece colaboratorii săi renunţaseră”[12]. Lucrarea a fost primită, în general, cu entuziasm, fiind prima de acest gen în literatura de specialitate, atât cea germană, cât şi din alte ţări.

În septembrie 1908, au început pregătirile pentru a doua ediţie a *Enciclopediei*, demers care s-a bucurat de sprijinul Editurii Urban & Schwarzenberg (Berlin şi Viena), cea care a şi obţinut drepturile de autor asupra lucrării[13]. Röll era de părere că o ediţie revizuită şi completată era imperios necesară, întrucât, de la apariţia ultimului volum al primei ediţii, avuseseră loc progrese tehnice remarcabile, în toate domeniile privitoare la căile ferate. În plus, Röll reuşise, de această dată, să atragă un număr considerabil de colaboratori, care să-l ajute în activitatea de redacţie. „Cu bucurie”, mărturisea el, „încep ampla lucrare, însufleţit de dorinţa de a servi intereselor măreţului mijloc de transport, prezentării căruia este dedicată această operă. Ştiu bine că pot conta pe reuşita demersului, doar dacă voi avea parte de susţinerea unui mare număr de specialişti din ţară şi din străinătate. Cred, aşadar, că pot nutri, cu precauţie, speranţa că, în interesul cauzei, la redactarea noii ediţii, îmi vor fi alături nu numai numeroşii confraţi de specialitate, cărora li se datorează succesul celei dintâi, ci şi alţi specialişti, care să se arate dispuşi să-şi pună experienţa în slujba lucrării şi a publicului larg”[14].

[12] Alfred von der Leyen, *op. cit.*. În original: „[…] eine erstaunliche Leistung, besonders für den Herausgeber, der sich seine Mitarbeiter suchen, den Plan in allen Einzelheiten ausarbeiten, die Stichwörte auswählen und endlich zahlreiche Artikel selbst schreiben musste, weil die Mitarbeiter versagten”.

[13] Pentru prezentarea ediţiei a doua a *Enciclopediei căilor ferate*, am folosit versiunea on-line, disponibilă la adresa: http://www.zeno.org/Roell-1912.

[14] *Ibidem*. În original: „Frohen Mutes beginne ich die grosse Arbeit, beseelt von dem Bestreben, dem Interesse des mächtigen Verkehrsmittels zu dienen, dessen Darstellung das Werk gewidmet ist. Ich weiss wohl, dass ich nur dann auf ein Gelingen der Arbeit rechnen darf, wenn mir die Unterstützung einer grossen Zahl von Fachgenossen des In- und Auslands zuteil wird. Ich glaube

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)

La 30 ianuarie 1910, la Berlin, a avut loc prima şedinţă a membrilor colegiului de redacţie, alcătuit şi condus de Victor von Röll, la care a participat şi reprezentantul Editurii Urban & Schwarzenberg. În şedinţă s-a discutat despre organizarea activităţii de redacţie şi structura lucrării. În septembrie 1911, editura a publicat un anunţ detaliat, care conţinea şi lista membrilor colegiului de redacţie şi a colaboratorilor, precum şi un articol de probă. Potrivit anunţului, a doua ediţie a *Enciclopediei căilor ferate* trebuia să aibă opt volume, fiecare având câte 30 de fascicole *in octavo*, care urmau să apară atât sub formă de caiet, cât şi de carte.

Primul volum al noii ediţii a apărut în anul 1911, cu exact 30 de fascicule (480 pagini, n. n. – Şt.-M. U.). În 1912 s-au tipărit volumele II şi III, în 1913 al patrulea, iar în 1914, volumele V şi VI. Ultimele patru volume ale *Enciclopediei* au apărut între anii 1915 şi 1923, la intervale mai lungi unele de altele. Motivul acestei întârzieri au fost Primul Război Mondial şi perioada de după încheierea conflagraţiei, când, din cauza dificultăţilor, şi activitatea editorială a avut de suferit. De asemenea, şi în rândul colaboratorilor au intervenit schimbări: unii au decedat sau au fost nevoiţi să renunţe şi au venit alţii noi. Ultimul volum conţine lista completă cu toţi cei care au contribuit, de-a lungul anilor, la realizarea lucrării[15].

În opinia aceluiaşi Alfred von der Leyen, promisiunea făcută de Victor von Röll, la începerea ediţiei a doua a *Enciclopediei căilor ferate*, „a fost îndeplinită în totalitate. Din colaborarea dintre practicieni şi oameni de ştiinţă a rezultat un dicţionar şi [totodată] un manual, ordonat alfabetic, care oferă informaţii exhaustive şi verificate, din toate domeniile căilor ferate, în cel mai larg sens al cuvântului. [...] Nu cred că este omis vreun lucru care ţine de acestea”[16].

În acelaşi timp, însă, Alfred von der Leyen semnala cu realism, la data când apărea ultimul volum, că amploarea *Enciclopediei* ar fi avut dezavantajul de a nu fi putut ţine pasul cu transformările timpului: „Dimensiunea lucrării este prea mare. După părerea mea, cele opt volume avute în plan au însemnat, de la început, prea mult. [...] Multe articole, mai ales cele cu conţinut tehnic, au devenit adevărate monografii, evident, reprezentând o muncă laborioasă, dar exhaustivitatea şi temeinicia nu sunt necesare unei enciclopedii. [...] De la o enciclopedie se aşteaptă mereu ceea ce este cel mai nou. În cazul unei lucrări despre căile ferate, acest lucru se poate realiza numai dacă [volumele] se succed rapid. [...] În schimb, au trecut mai bine de 11 ani, până când ediţia a doua a fost gata. Desigur, această întârziere

indessen, mich der zuversichtlichen Hoffnung hingeben zu dürfen, dass mir nicht nur die zahlreichen Fachgenossen, denen Erfolg der ersten Auflage zu verdanken ist, im Interesse der Sache auch bei der Herausgabe der neuen Auflage zur Seite stehen, sondern dass sich auch viele Fachgenossen bereit finden werden, ihre Erfahrungen dem Werk und damit der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen”.

[15] Alfred von der Leyen, *op. cit.*, p. IV.

[16] *Ibidem.* În original: „[...] das Versprechen [ist] völlig erfüllt. Durch Zusammenarbeit von Männern der Praxis und der Wissenschaft aus vielen Ländern ist ein Hand- und Lehrbuch in alphabetischer Ordnung entstanden, das über alle Gebiete des Eisenbahnwesens, dies im weitesten Sinne genommen, erschöpfende und zuverlässige Auskunft erteilt. [...] Ich glaube nicht, dass irgendein in das Gebiet des Eisenbahnwesens gehörender gegenstand vermisst wird”.

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)

s-a petrecut şi din cauza războiului. [...] Urmarea ei este o anumită neconcordanţă, care se simte mai ales în cazul descrierilor concrete, a statisticilor etc. [...] Cu acordul redactorului, în ultimul volum, am completat, de pildă, articolele despre căile ferate din Statele Unite ale Americii până la legea din 1920. Dar schimbările organice profunde din Germania, Marea Britanie, Franţa, Austria şi din aşa-numitele state succesorale n-au fost luate în considerare”[17].

În finalul prefeţei, Alfred von der Leyen mai observa: „Aceste lipsuri există doar la unele articole; înalta ţinută şi semnificaţia deosebită a noii ediţii nu sunt aproape deloc ştirbite. Indiscutabil, cea mai mare parte, din ceea ce ne oferă ea, are valoare perenă. […] Chiar şi acolo unde războiul a provocat schimbări fundamentale, este foarte important să avem o prezentare completă şi veridică a epocii de dinainte de război”[18].

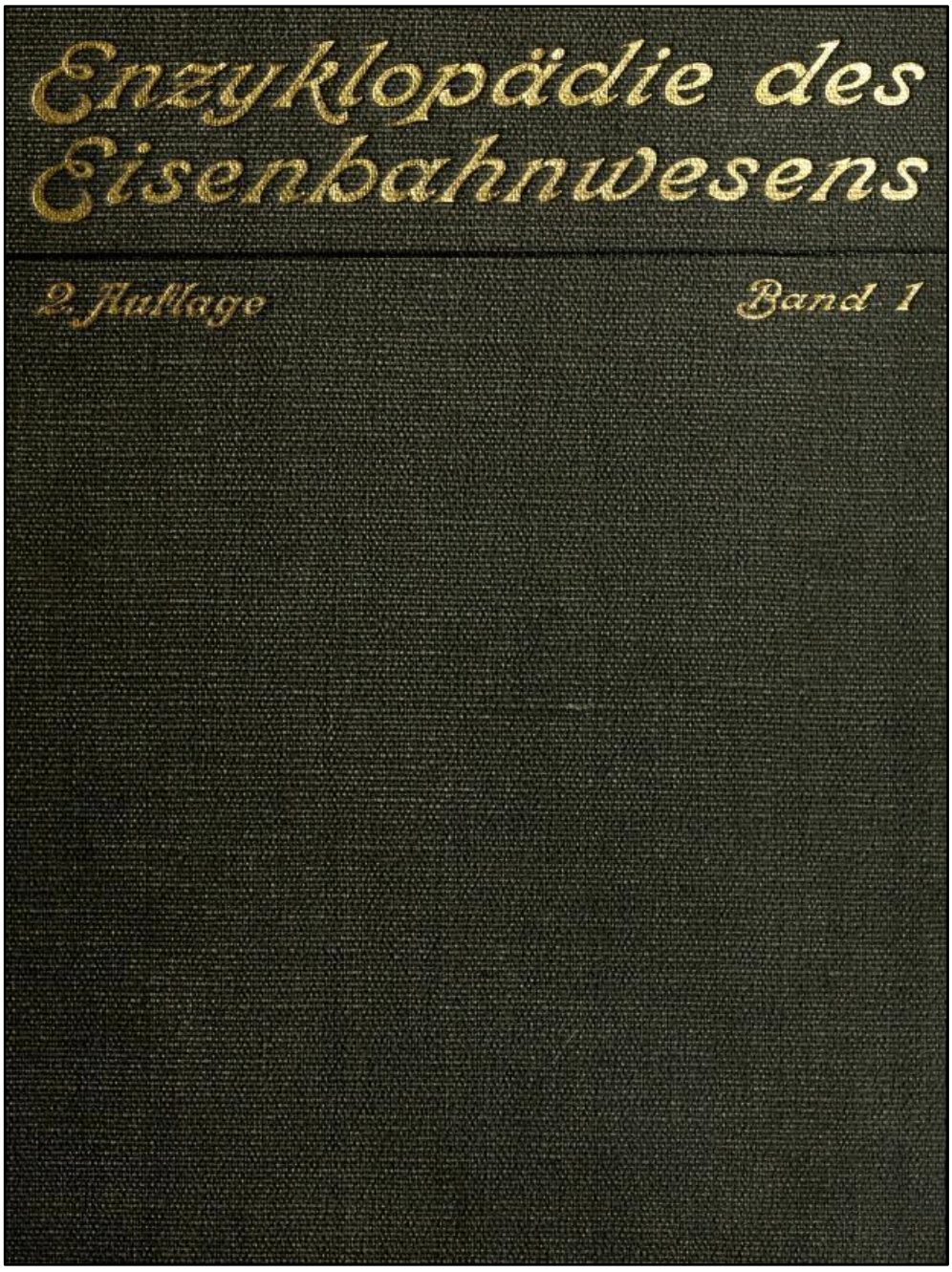
Victor von Röll îşi exprimase, de altfel, intenţia de a edita şi un volum de completări aduse la zi, tocmai pentru a remedia aceste neajunsuri, în momentul în care raporturile politice, economice şi, implicit, cele feroviare din toate ţările se vor fi stabilizat.

Lucrarea, bogat ilustrată, conţine articole despre istoria căilor ferate, despre modul lor de funcţionare, construcţie şi finanţare, detalii tehnice şi administrative, noţiuni de drept feroviar, tarife de călătorie şi politici de conducere, alături de informaţii despre geografia căilor ferate din aproape toate ţările lumii, schiţe, planuri detaliate de construcţie şi hărţi ale reţelelor feroviare. De asemenea, sunt incluse biografii ale unor personalităţi, al căror nume a fost legat, într-un fel sau altul, de căile ferate.

[17] Alfred von der Leyen, *op. cit.*, p. V. În original: „Der Umfang des Werks ist zu gross. Schon die in Aussicht genommenen 8 Bände waren meines Erachtens zu viel. [...] Viele Artikel, vor allem technischen Inhalts, sind umfangreiche Monographien geworden, sicherlich sehr tüchtige Arbeiten, aber in dieser Vollständigkeit und Gründlichkeit nicht für eine Enyzklopädie nötig. [...] Von einer Enzyklopädie erwartet man immer das Neueste. Das kann man bei einem die Eisenbahnen behandelnden Werk nur dann bringen, wenn es schnell hintereinander erscheint. [...] Statt dessen sind mehr als 11 Jahre ins Land gegangen, bis die zweite Auflage fertig vorlag. [...] Diese Verzögerung ist allerdings auch durch den Krieg verschuldet. Die Folge der Verzögerung ist eine gewisse Ungleichmässigkeit, die vornehmlich bei den tatsächlichen Darstellungen, den Statistiken u.s.w. hervortritt. [...] Ich habe daher z. B. – mit Zustimmung des Herausgebers – den in dem letzten Band erhaltenen Artikel über die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika bis zu dem Gesetz von 1920 fortgesetezt. Aber die gewaltigen organischen Änderungen in Deutschland, in Grossbritannien, in Frankreich, in Österreich und den sogenannten Nachfolgestaaten sind unberücksichtigt geblieben”.

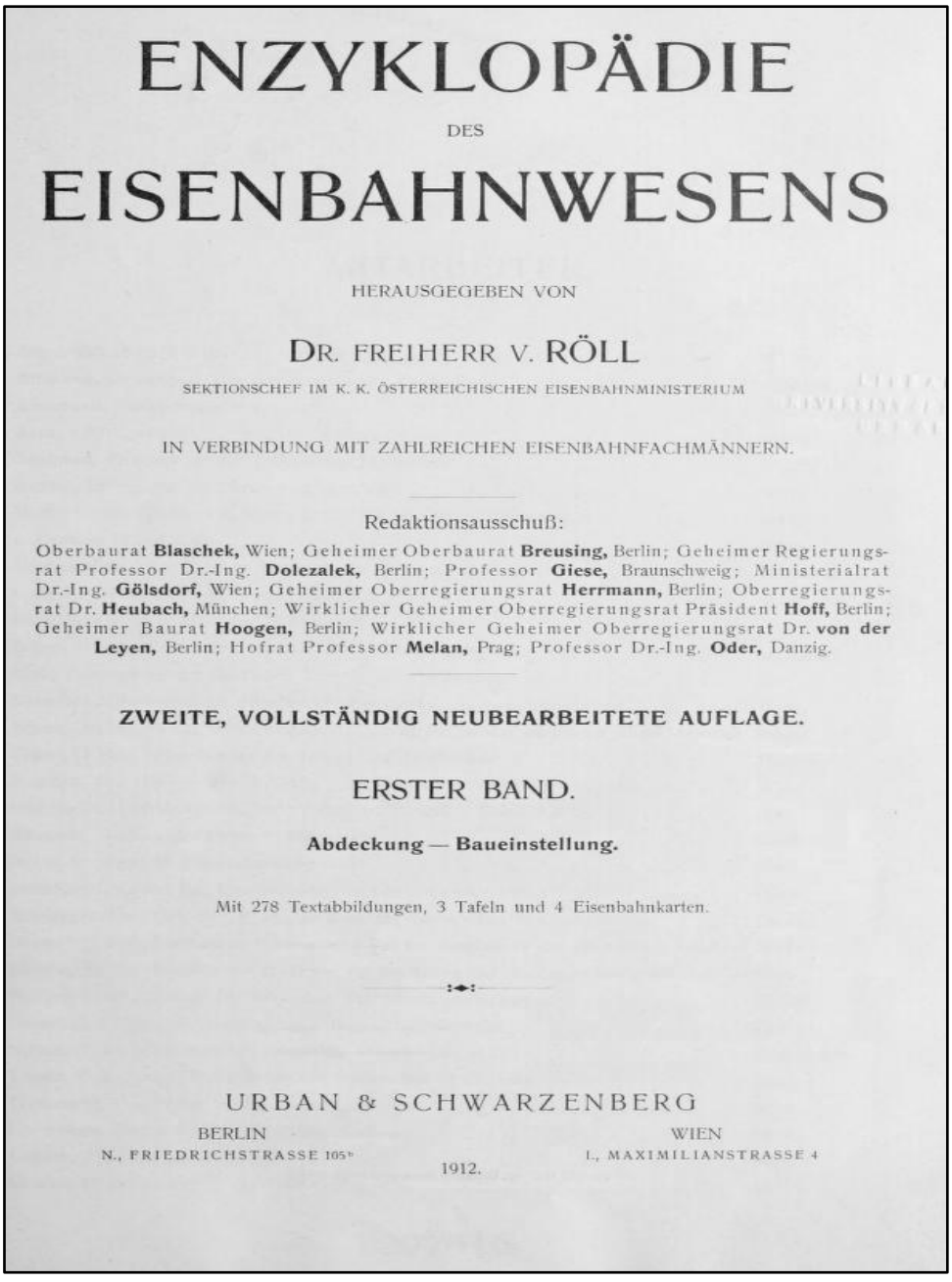
[18] *Ibidem.* În original: Aber dieser Mangel liegt doch nur bei einem Teil der Artikel vor und der hohe Wert und die grosse Bedeutung des neuen Werks werden dadurch kaum beeinträchtigt. […] Und auch da, wo der Weltkrieg die Verhältnisse von Grund aus umgestaltet hat, ist es von grösster Bedeutung, eine vollständige und zuverlässige Darstellung der Zeit bis zum Krieg zu besitzen”.

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)



Coperta primului volum din *Enciclopedia căilor ferate*, ediția a II-a,
Berlin – Viena, Editura Urban & Schwarzenberg, 1912.
Sursa: http://www.zeno.org/Roell-1912

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina" al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)



ENZYKLOPÄDIE

DES

EISENBAHNWESENS

HERAUSGEGEBEN VON

DR. FREIHERR V. RÖLL

SEKTIONSCHEF IM K. K. ÖSTERREICHISCHEN EISENBAHNMINISTERIUM

IN VERBINDUNG MIT ZAHLREICHEN EISENBAHNFACHMÄNNERN.

Redaktionsausschuß:

Oberbaurat **Blaschek,** Wien; Geheimer Oberbaurat **Breusing,** Berlin; Geheimer Regierungsrat Professor Dr.-Ing. **Dolezalek,** Berlin; Professor **Giese,** Braunschweig; Ministerialrat Dr.-Ing. **Gölsdorf,** Wien; Geheimer Oberregierungsrat **Herrmann,** Berlin; Oberregierungsrat Dr. **Heubach,** München; Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat Präsident **Hoff,** Berlin; Geheimer Baurat **Hoogen,** Berlin; Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat Dr. **von der Leyen,** Berlin; Hofrat Professor **Melan,** Prag; Professor Dr.-Ing. **Oder,** Danzig.

ZWEITE, VOLLSTÄNDIG NEUBEARBEITETE AUFLAGE.

ERSTER BAND.

Abdeckung — Baueinstellung.

Mit 278 Textabbildungen, 3 Tafeln und 4 Eisenbahnkarten.

URBAN & SCHWARZENBERG

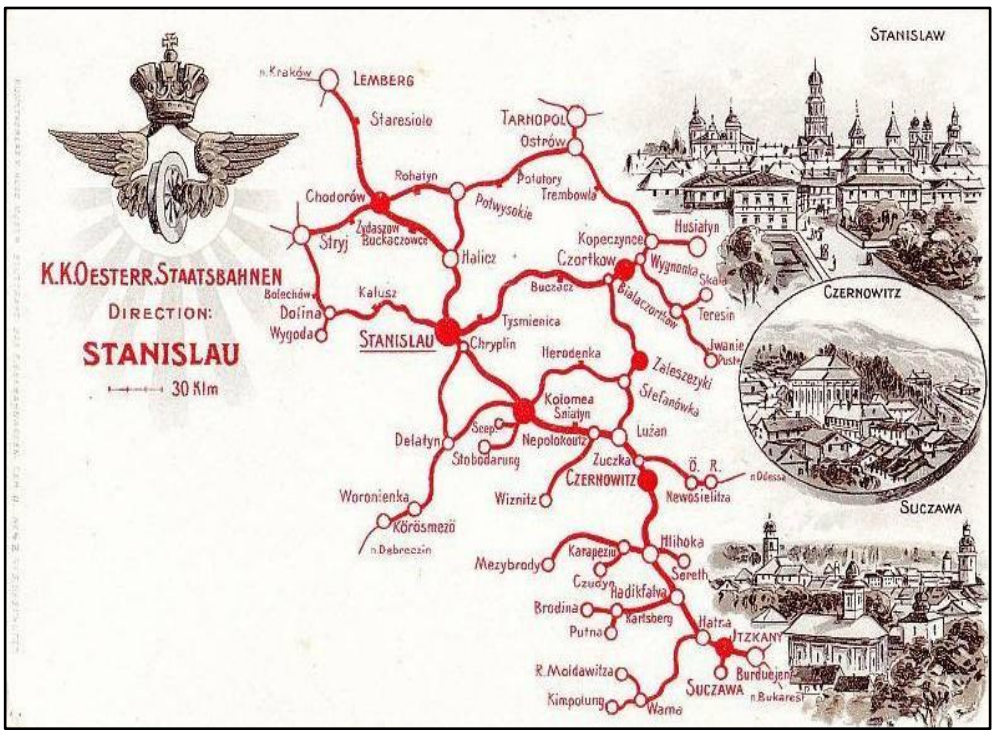
BERLIN N., FRIEDRICHSTRASSE 105b — WIEN I., MAXIMILIANSTRASSE 4

1912.

Pagina de gradă a primului volum din *Enciclopedia căilor ferate*, ediția a II-a, Berlin – Viena, Editura Urban & Schwarzenberg, 1912.
Sursa: https://archive.org/details/enzyklopdiedes01rl

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina" al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)

Din această amplă lucrare nu puteau să lipsească informaţii despre căile ferate din Bucovina. Articolul *Österreichische Eisenbahnen* [Căile ferate austriece] începe cu un istoric al acestora şi o menţionează, printre concesiunile acordate pentru construirea de reţele feroviare, până în anul 1864, pe cea pentru traseul Lemberg – Cernăuţi. Se precizează că aceasta a fost prima cale ferată căreia, prin lege, i-a fost garantat un venit net în sumă fixă[19], că administrarea ei, după extinderea reţelei până la Suceava, a fost preluată, în 1877, de către Direcţia Generală a Căilor Ferate de Stat[20] şi că făcea parte din Grupa de nord-est a căilor ferate austriece[21].



Linia feroviară Stanislau – Cernăuţi – Iţcani.
Sursa: http://gr-czernowitz.livejournal.com

[19] Victor von Röll, *op. cit.*, vol. VII, 1915, p. 429.

[20] *Ibidem*, p. 432.

[21] *Ibidem*, p. 434–435. În Grupa de nord-est sunt trecute liniile Viena – Lundenburg, Prerau – Oderberg (cu legătură la linia Kaschau – Oderberg spre Teschen), Krakovia – Lemberg şi, de aici, o linie spre Brody şi Podwoloczyska şi alta spre Stanislau – Cernăuţi – Iţcani. De asemenea, tot în această grupă intra linia paralelă a căii ferate galiţiene Zwardon – Neu-Sandec – Stryj – Stanislau – Husiatyn, precum şi liniile de legătură galiţiano-ungare Tarnow – Leluchow, Przemysl – Lupkow, Stryj – Beskid, Sambor – Sianki şi Stanislau – Körösmezö.

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)

În ceea ce priveşte administraţia căilor ferate austriece, autoritatea superioară era Ministerul Căilor Ferate, înfiinţat, cum am amintit mai sus, în anul 1896. Acestuia i se subordonau administraţiile căilor ferate principale, adică Direcţiile Căilor Ferate de Stat, 11 la număr, cu sediile la Viena, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Praga, Olmütz, Cracovia, Lemberg şi, respectiv, Stanislau. La Cernăuţi exista aşa-numita „Betriebsleitung", cu aceeaşi jurisdicţie ca şi cele de mai sus[22].



K.k. Betriebsleitung der österreichischen Staatsbahnen, Cernăuţi, în jurul anului 1908.
Sursa: http://gr-czernowitz.livejournal.com

În tabelul de mai jos, observăm distribuţia căilor ferate în ţările şi provinciile reprezentate în Parlamentul Imperial de la Viena. Bucovina, cu o lungime a liniilor feroviare proprii de 613 km, cu o suprafaţă de 10 441 km^2 şi o populaţie totală de 800 000 de locuitori (după recensământul din 31 decembrie 1910), avea o contribuţie de doar 2,67% la întreaga lungime a căilor ferate austriece.

[22] Victor von Röll, *op. cit.*, p. 436–437. Vezi şi articolul *Betriebsleitung*, în *ibidem*, vol. II, 1912, p. 317. În traducerea noastră: „Direcţia tehnică de întreţinere şi exploatare a căilor ferate".

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina" al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)

Im Reichsrate vertretene Königreiche und Länder	Bahnlänge (Eigentumslänge *km*[1])	Flächeninhalt *km*²	Einwohner (Gesamtbevölkerung nach der Volkszählung vom 31. Dezember 1910)	1 *km* Bahn kommt auf *km*²	Auf 1 *km*² kommen *m* Bahn	1 *km* Bahn kommt auf Einwohner	Auf 100.000 Einwohner kommen *km* Bahn	Partizipiert an der Gesamtlänge mit %
Österreich unter der Enns .	2.477	19.825	3,532.000	8·00	125	1426	70·135	10·78
Österreich ob der Enns . .	1.109	11.982	853.000	10·80	93	769	130·011	4·83
Salzburg	418	7.153	215.000	17·11	58	514	194·652	1·81
Steiermark	1.489	22.425	1,444.000	15·06	66	970	103·092	6·48
Kärnten	625	10.326	396.000	16·51	61	634	157·725	2·72
Krain	508	9.954	526.000	19·61	51	1035	96·514	2·21
Küstenland (österreichisch-illyrisch)	586	7.969	894.000	13·61	73	1525	65·519	2·55
Tirol und Vorarlberg[2] . . .	1.217	29.285	1,092.000	24·05	42	896	111·495	5·30
Böhmen	6.771	51.947	6,769.000	7·67	130	1000	100·018	29·46
Mähren	2.119	22.222	2,622.000	10·49	95	1237	80 810	9·22
Schlesien	668	5.147	757.000	7·48	134	1000	90·868	2·99
Galizien	4.131	78.497	8,026.000	19·00	53	1943	51·475	17·98
Bukowina	613	10.441	800.000	17·02	59	1305	76·670	2·67
Dalmatien	230	12.831	646.000	55·71	18	2807	35·667	1·00
Summe . .	22.981	300.004	28,572.000	13·05	76	1243	80·433	100·00

[1] Einschließlich der Teilstrecken ausländischer Bahnen auf österreichischem Staatsgebiet mit 101.923 *km* und der im Fürstentum Liechtenstein gelegenen Teilstrecke der Vorarlberger Bahn (Tisis-Buchs) mit 8·963 *km*, jedoch ausschließlich der in Ungarn (1·557 *km*) und im sonstigen Ausland (20 557 *km*) gelegenen Teilstrecken der Ö. mit zusammen 22·114 *km*.

[2] Einschließlich Liechtenstein.

Verteilung der Eisenbahnen nach Ländern [Distribuţia căilor ferate după ţări]
Sursa: Victor von Röll, *Enzyklopädie der Eisenbahnen*, vol. VII, 1915, p. 439.

O prezentare mai detaliată a Liniei de cale ferată Lemberg – Cernăuţi – Iaşi conţine articolul *Lemberg – Czernowitz – Jassy Eisenbahn*[23]. Potrivit acestuia, ea avea un total de 579 583 km, din care 355 515 km pe teritoriul austriac (liniile Lemberg – Cernăuţi şi Cernăuţi – Suceava – graniţa română) şi 224 068 km pe teritoriul românesc (Suceava – Roman, Paşcani – Iaşi, Vereşti – Botoşani).

După concesionarea liniei Lemberg – Cernăuţi în anul 1864, a urmat concesionarea liniei Cernăuţi – Suceava, în 1867, şi cea a liniei Suceava – Iaşi (cu liniile terminale ramificate în direcţiile Botoşani şi Roman), în 1868.

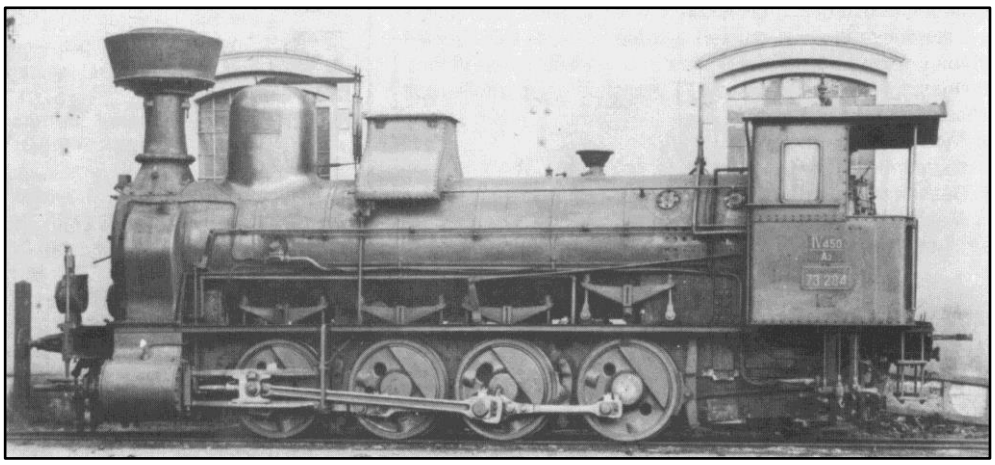
După darea în folosinţă a întregii reţele feroviare, în urma numeroaselor reclamaţii privind neregulile din sistemul de funcţionare, guvernul austriac a dispus, la 7 octombrie 1872, sechestrarea liniilor de cale ferată de pe teritoriul Bucovinei, situaţie care a durat până la 31 iulie 1875. În 1888, guvernul român a pus sub sechestru şi liniile feroviare construite de către Societatea (devenită, între timp, privată) Lemberg – Czernowitz – Jassy Eisenbahn-Gesellschaft pe teritoriul românesc. În cele din urmă, acestea au fost preluate de către statul român şi

[23] Victor von Röll, *op. cit.*, p. 96–97.

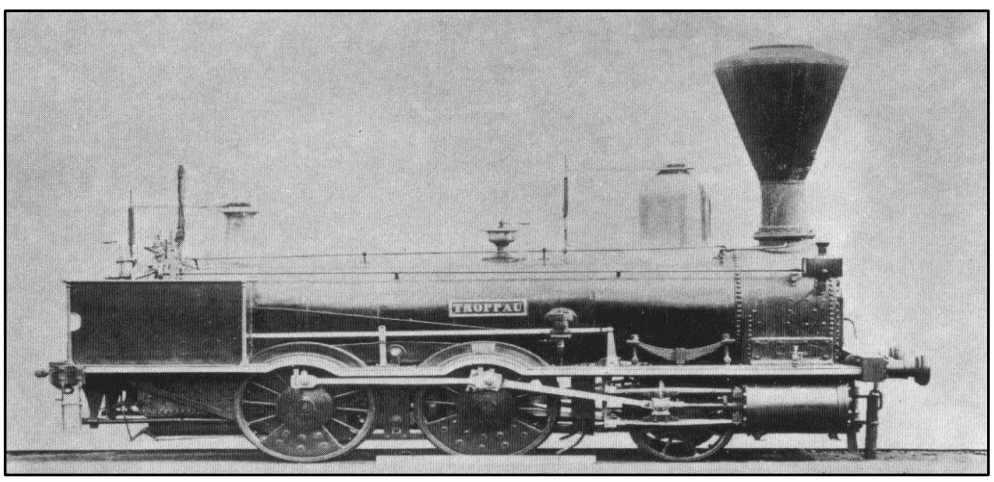
BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina" al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)

exploatate în regie proprie, compania feroviară urmând să primească, până la expirarea perioadei de concesionare, o sumă anuală de 3 865 175 franci (în aur).

La sfârşitul anului 1913, capitalul de investiţii era de 54 milioane de coroane în acţiuni şi 105,51 milioane în obligaţiuni (în afara celor 20 de milioane în obligaţiuni preluate de la statul austriac). Dobânda percepută era, în medie, peste 5%, cursul fiind raportat la valoarea garanţiei în aur.

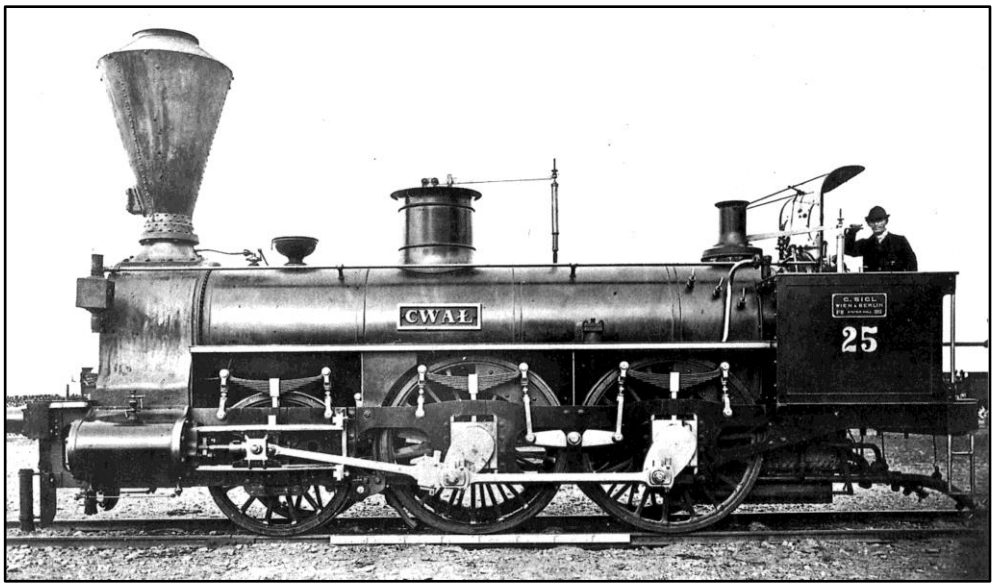


Locomotiva kkStB73, produsă în Austria şi folosită pentru transportul de mărfuri, în perioada 1885–1909, cu precădere în Galiţia, Bucovina, Boemia, Moravia, Viena, Salzburg, Tirol şi Vorarlberg.
Sursa: https://www.google.ro/search?q=kk.+österreichische+staatsbahnen+galizien+und+bukowina

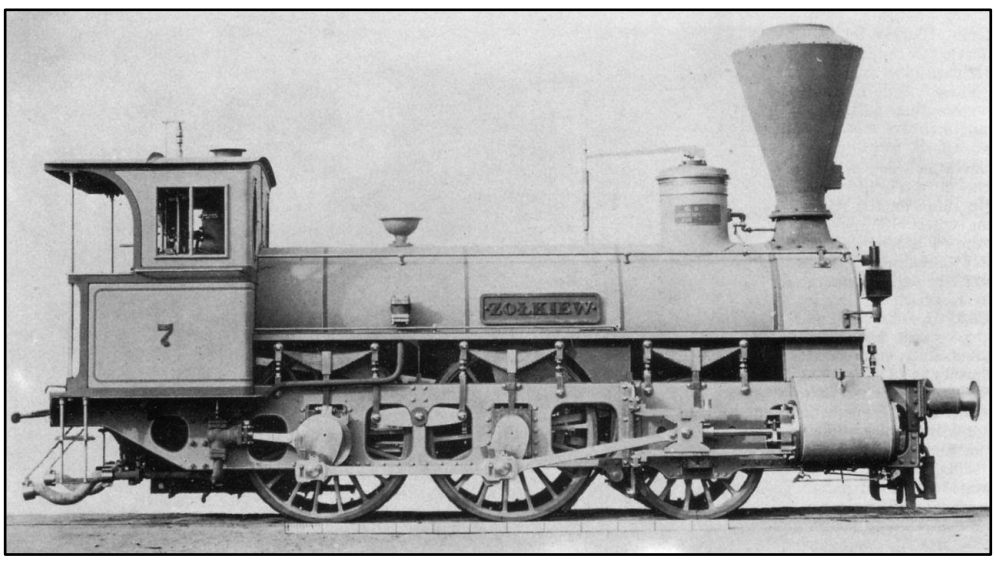


Locomotiva KFNB Troppau, an de fabricaţie 1855, producător Krauss-Maffei, utilizată de Compania Feroviară Lemberg-Cernăuţi-Iaşi.
Sursa: http://wikivisually.com/lang-de/wiki/Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina" al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)



Locomotiva LCJE (Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn) nr. 25, ani de fabricaţie: 1866, 1870;
producători: StEG, Sigl/Wien şi Neilson&Co/Glasgow.
Sursa: http://wikivisually.com/lang-de/wiki/Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn



Locomotiva kkStB18, folosită de Căile Ferate Galiţiene „Carl Ludwig”, Compania Feroviară
Lemberg – Cernăuţi – Iaşi şi Căile Ferate Boemiene de Vest; ani de fabricaţie: 1859–1862, 1868;
producători: Sigl/Wiener Neustadt.
Sursa: https://de.wikipedia.org/wiki/KkStB_18#/media/File:CLB_IIa_7_01.jpg

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)



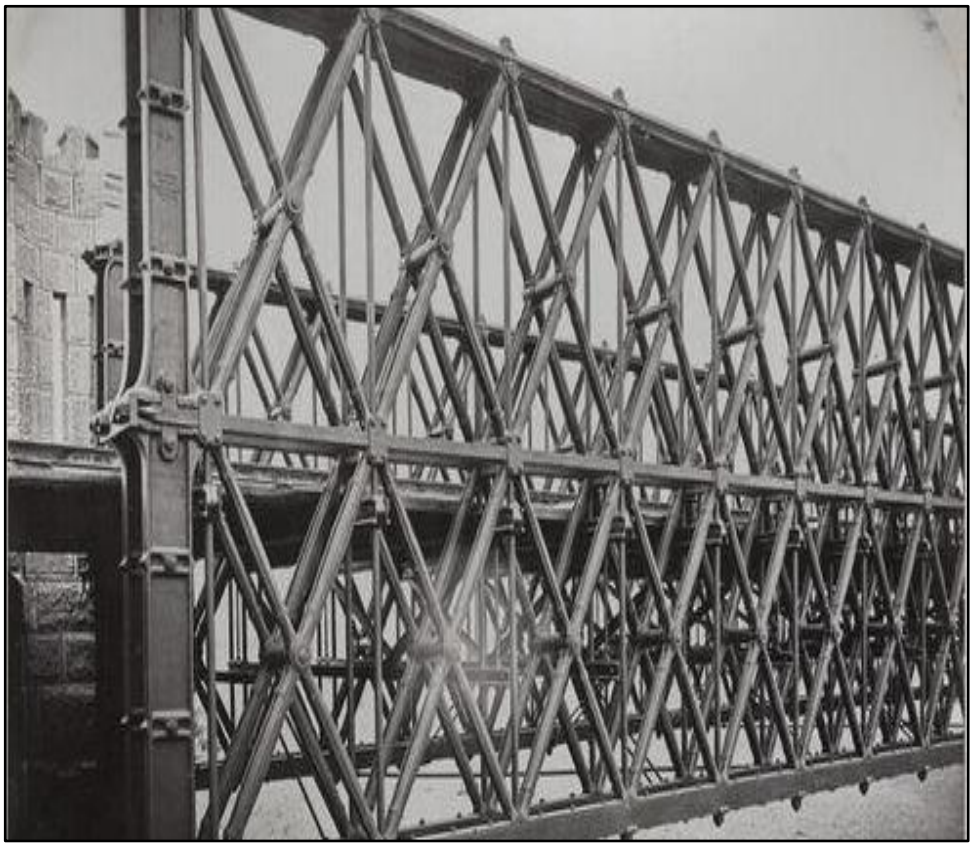
Locomotiva kkStB17, folosită de Căile Ferate Galiţiene „Carl Ludwig”, fabricată în jurul anului 1870.
Sursa: http://www.wikiwand.com/hu/KkStB_17



Locomotiva LCJE 56, tip 1B n2, Canada Works, Birkenhead, care, la 15 decembrie 1869,
a remorcat trenul inaugural al liniei Suceava – Roman.
Sursa: https://www.facebook.com/145-ani-de-drum-de-fier-prin-gara-Pascani

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)

În articolul *Brückeneinstürze* [Prăbuşiri de poduri][24], se aminteşte despre accidentul feroviar de pe râul Prut, din data de 4 martie 1868. Podul de cale ferată, construit după metoda patentată a lui Rudolf Schifkorn[25], a cedat la trecerea unui tren de marfă. S-a constatat, ulterior, că podul s-a prăbuşit deoarece elementele de susţinere erau fabricate din fontă. După acest accident feroviar, numeroase alte poduri, construite după aceeaşi metodă, au fost scoase din uz sau refăcute. Folosirea fontei la fabricarea pilonilor sau a altor elemente de rezistenţă a fost interzisă prin lege.



Podul de cale ferată de peste Prut, construit după metoda lui Rudolf Schifkorn.
Sursa: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/ bridge_construction_over_Pruth_River.jpg

[24] Victor von Röll, *op. cit.*, vol. III, p. 103–104.

[25] Rudolf Schifkorn (1817–1882) – tehnician austriac, care a adaptat şi perfecţionat un sistem de construcţie a podurilor feroviare. Aşa-numitele poduri Schifkorn s-au bucurat, iniţial, de mare succes, deoarece erau uşor de asamblat. Ulterior s-a demonstrat că sistemul avea grave erori tehnice. Vezi R. Keimel, *Schifkorn, Rudolf*, în ÖBL, vol. X, p. 128.

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)



Podul de cale ferată de peste Prut, după prăbuşire.
Sursa: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d7/Lemberg-Czernowitzer_Eisenbahn_-_Einsturz_der_Pruth-Brücke_bei_Czernowitz_1868.jpg

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)

Enciclopedia căilor ferate rămâne o lucrare de referinţă în domeniul feroviar, prin amploare şi prin diversitatea informaţiilor, o contribuţie deosebită la cunoaşterea istoriei căilor ferate până la izbucnirea Primului Război Mondial, prima de acest fel în epoca sa[26]. Din păcate, Victor von Röll n-a mai ajuns să-şi vadă terminată opera căreia i-a dedicat o bună parte din viaţă. A decedat la 12 octombrie 1922, la vârsta de 70 de ani. În necrologul publicat de periodicul „Neue Freie Presse" se consemnează: „Privind, în ansamblu, felul său de a fi şi cariera, dr. [Victor von] Röll apare ca o întruchipare caracteristică a acelui mult apreciat tip de funcţionar austriac de modă veche, […] care, indiferent, de locul naşterii, educat în spiritul culturii germane, privea întregul stat [austriac, n. n. – Şt. M. U.] ca pe propria lui patrie, şi pentru bunăstarea lui, a făcut din îndeplinirea misiunii sale profesionale un scop în viaţă, […] iar pentru „mica şi frumoasa Bucovină, a păstrat întotdeauna un sentiment de căldură sufletească"[27].

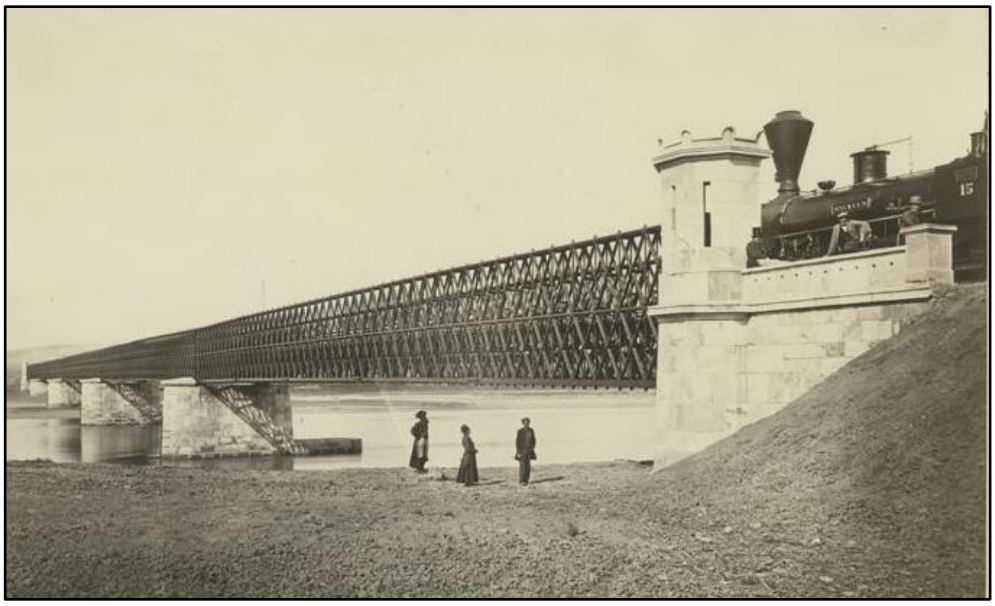
ANEXĂ



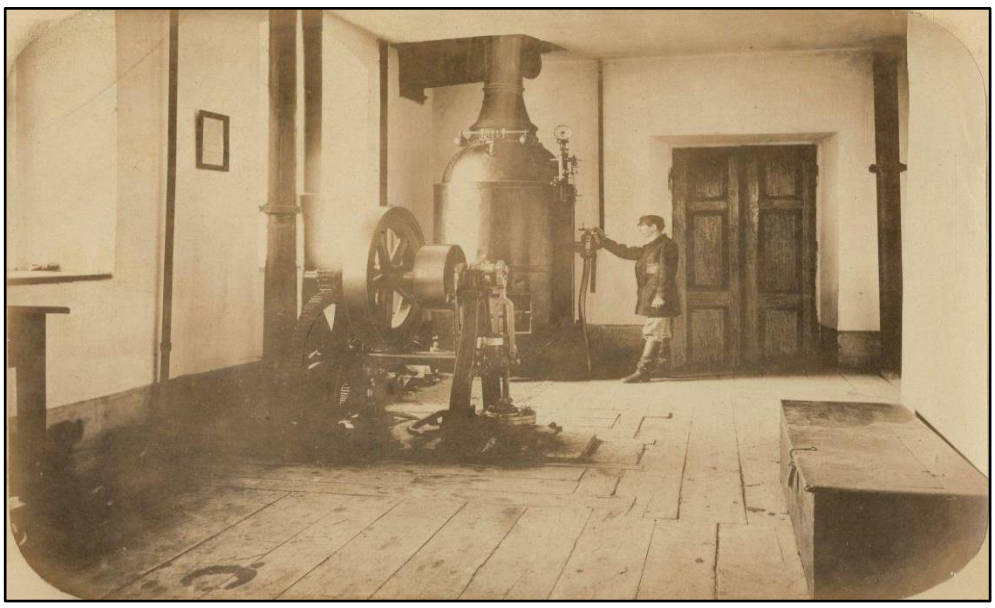
Podul peste Prut, la Cernăuţi.
Sursa: www.delcampe.net

[26] H. W., *Sektionschef Dr. Röll †*, în „Neue Freie Presse", Viena, nr. 20 861, 26 octombrie 1922, p. 19.
[27] *Ibidem.*

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina" al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)

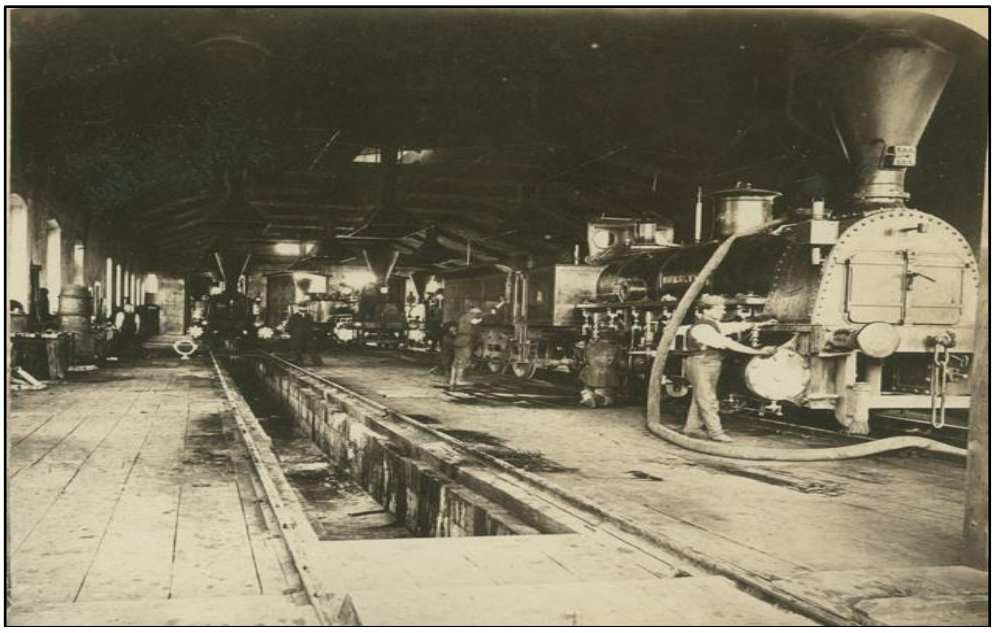


Podul peste Nistru, la Halicz.
Sursa: www.delcampe.net



Interiorul uzinei de apă din Lemberg.
Sursa: www.delcampe.net

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)



Depoul de locomotive din Stanislau.
Sursa: www.delcampe.net



Canton de pe linia Lemberg – Cernăuţi.
Sursa: www.delcampe.net

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina" al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)



Gara din Cernăuţi, 1868.
Sursa: www.delcampe.net



Vestibulul gării din Cernăuţi.
Sursa: www.delcampe.net

BDD-A32779 © 2017 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 23:00:59 UTC)