

**VICTOR VON RÖLL (1852–1922) –
CONTRIBUȚII LA CUNOAȘTEREA
ISTORIEI CĂILOR FERATE**

ȘTEFĂNIȚA–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 Herausgeber 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 Construcții din Cernăuți, și a Albertinei, născută Isăcescu¹. A urmat cursurile Gimnaziului Schotten din Viena, apoi a studiat dreptul la Universitatea vieneză, unde, după absolvire, a devenit doctor în științe juridice.

* Traducerea: Ștefănița-Mihaela Ungureanu.

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

Timp de doi ani, Victor von Röhl a profesat, ca jurist, în cadrul mai multor instituții locale și, în paralel, a susținut prelegeri de drept comercial și drept cambial la Academia Comercială, tot în Viena. S-a căsătorit la data de 22 mai 1875 și a avut cinci copii: doi băieți și trei fete.

În anul 1876, Victor von Röhl a început să lucreze în cadrul Departamentului Juridic al Căii Ferate „Împărăteasa Elisabeta”. De atunci și până la vârsta pensionării, a activat neînterupt în serviciul căilor ferate, implicându-se în procesul de naționalizare a căilor ferate private și în implementarea de reforme în sistemul transporturilor și al comunicațiilor.

De asemenea, a devenit membru și, ulterior, a ocupat o funcție de conducere în Asociația Administrațiilor Feroviare Germane², căreia s-au alăturat, ulterior, și administrațiile feroviare austriece, în primul rând cea a Căilor Ferate de Stat. În anul 1885, în calitate de funcționar al acestora, activ în cadrul Ministerului Comerțului, a luat inițiativa înființării, 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 Convenției internaționale privitoare la transportul mărfurilor pe calea ferată⁴.

Din anul 1896, a fost numit director al Departamentului administrativ al Ministerului Transporturilor Feroviare. În timpul celui de-al treilea cabinet al președintelui consiliului de miniștri, Paul Gautsch von Frankenthurm⁵, Röhl a fost directorul interimar al acestui minister, de la 28 iunie până la 3 noiembrie 1911,

² Verein der Deutschen Eisenbahnverwaltungen (VDEV) [Asociația Administrațiilor Feroviare Germane] a luat ființă în 1847, prin reorganizarea fostei Asociații a Căilor Ferate Prusace, fondată la 10 noiembrie 1846, cu scopul de a uniformiza vehiculele, dotările și serviciile de cale ferată oferite de fiecare dintre administrațiile feroviare de pe teritoriul Germaniei. Asociația Administrațiilor Feroviare Germane a contribuit, în mare măsură, la unificarea sistemului metric, a monedei și a timpului standard. Din 1932, și-a schimbat denumirea în Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VMEV) [Asociația Administrațiilor Feroviare Central-Europene]. Vezi: Victor von Röhl, *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 funcționat ca parte a Muzeului Tehnic din Viena. Din 1999, și-a schimbat denumirea în Österreichisches Eisenbahnmuseum [Muzeul Feroviar Austriac] și se află sub patronajul Ministerului Federal pentru Învățământ, Artă și Cultură. Vezi: https://de.wikipedia.org/wiki/österreichisches_Eisenbahnmuseum (accesare în data de 6.07.2017).

⁴ *Condica tratatelor și a altor legăminte ale României 1354–1937*, întocmită sub auspiciile Ministerului Afacerilor Străine de F. C. Nano, ministru plenipotențiar, fost șef al Diviziunii Tratatelor, partea a II-a, București, Monitorul Oficial și Imprimeriile Statului, Imprimeria Națională, 1938, p. 376.

⁵ Paul Gautsch von Frankenthurm (1851–1918) a fost un politician austriac, director al Academiei Militare Theresiene, ministru al învățământului în guvernul Taaffe, profesor de drept feroviar și membru de onoare al Academiei de Științe 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 Științe, 1957, p. 413–414.

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

Victor von Röhl a obținut merite deosebite prin contribuția sa la alcătuirea Regulamentului de Funcționare a Căilor Ferate Austriece pentru anul 1911⁶. În 1912, a instituit Comitetul Internațional al Transportului Feroviar. Pentru funcționarii căilor ferate și copiii acestora, el a înființat instituții moderne de asistență socială⁷. Tot în 1912, la ieșirea sa din serviciul statului austriac, Victor von Röhl a fost decorat cu Crucea în grad de Comandor a Ordinului „Sf. Leopold”. După pensionare, a activat ca membru sau președinte de consiliu de administrație la diferite societăți feroviare.

Victor von Röhl a desfășurat și o activitate științifică deosebită. A colaborat la diverse ziare și reviste științifice și a publicat o colecție de documente de drept feroviar, intitulată *Eisenbahnrechtliche Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Geschichte* [Decizii de drept feroviar din istoria austriacă și 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 cunoștințele referitoare la căile ferate sub forma unei enciclopedii. Alfred von der Leyen⁹, colaborator apropiat al lui Victor von Röhl, de asemenea specialist în drept feroviar, menționează despre această inițiativă următoarele: „Necesitatea unei prezentări, în format enciclopedic, a întregului sistem de căi ferate, a ieșit în evidență și a fost exprimată public de numeroase ori, odată cu răspândirea și perfecționarea mijloacelor de transport feroviar, în anii '60 și '70 ai secolului trecut. Realizarea ei a eșuat mereu în fața marilor dificultăți, 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 Röhl a discutat despre planul său editorial cu inginerul german Edmund Heusinger von Waldegg¹¹. Acesta a murit, însă, în anul

⁶ P. Mechtler, *Röhl, 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 Comerț din Bremen, consilier și referent în cadrul Ministerului Prusac al Lucrărilor Publice, profesor de drept feroviar și profesor onorific de științe 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 inovații în domeniu, printre care un dispozitiv de distribuție cu valvă, care îi poartă numele și care este folosit la locomotivele cu abur. Vezi: https://ro.wikipedia.org/wiki/Edmund_Heusinger_von_Waldegg (accesare în data de 5.07.2017).

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

În octombrie 1889, s-a tipărit un anunț oficial, în care Victor von Röhl era trecut ca unic redactor, după ce reușise 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 inițial, dimensiunea lucrării a fost estimată la două volume de ample dimensiuni. În anunț, se preciza că urmau să apară cinci volume, a câte 30 de fascicule. De la cinci volume, s-a ajuns la șapte, fiecare cu câte 232 de pagini, care au fost publicate în intervalul 1890–1895. Rezultatul a fost o lucrare de referință în domeniu, „o performanță uimitoare, mai ales pentru redactor, care a trebuit să-și caute colaboratori, să alcătuiască planul de lucru până în cele mai mici detalii, să selecteze cuvintele-titlu și, la sfârșit, să scrie singur numeroase articole [de dicționar], deoarece colaboratorii săi renunțaseră”¹². Lucrarea a fost primită, în general, cu entuziasm, fiind prima de acest gen în literatura de specialitate, atât cea germană, cât și din alte țări.

În septembrie 1908, au început pregătirile pentru a doua ediție a *Enciclopediei*, demers care s-a bucurat de sprijinul Editurii Urban & Schwarzenberg (Berlin și Viena), cea care a și obținut drepturile de autor asupra lucrării¹³. Röhl era de părere că o ediție revizuită și completată era imperios necesară, întrucât, de la apariția ultimului volum al primei ediții, avuseseră loc progrese tehnice remarcabile, în toate domeniile privitoare la căile ferate. În plus, Röhl reușise, de această dată, să atragă un număr considerabil de colaboratori, care să-l ajute în activitatea de redacție. „Cu bucurie”, mărturisea el, „încep ampla lucrare, însuflețit de dorința de a servi intereselor mărețului mijloc de transport, prezentării căruia este dedicată această operă. Știu bine că pot conta pe reușita demersului, doar dacă voi avea parte de susținerea unui mare număr de specialiști din țară și din străinătate. Cred, așadar, că pot nutri, cu precauție, speranța că, în interesul cauzei, la redactarea noii ediții, îmi vor fi alături nu numai numeroșii confrăți de specialitate, cărora li se datorează succesul celei dintâi, ci și alți specialiști, care să se arate dispuși să-și pună experiența în slujba lucrării și 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 Stichwörter auswählen und endlich zahlreiche Artikel selbst schreiben musste, weil die Mitarbeiter versagten”.

¹³ Pentru prezentarea ediției 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

La 30 ianuarie 1910, la Berlin, a avut loc prima ședință a membrilor colegiului de redacție, alcătuit și condus de Victor von Röhl, la care a participat și reprezentantul Editurii Urban & Schwarzenberg. În ședință s-a discutat despre organizarea activității de redacție și structura lucrării. În septembrie 1911, editura a publicat un anunț detaliat, care conținea și lista membrilor colegiului de redacție și a colaboratorilor, precum și un articol de probă. Potrivit anunțului, a doua ediție a *Enciclopediei căilor ferate* trebuia să aibă opt volume, fiecare având câte 30 de fascicule *in octavo*, care urmau să apară atât sub formă de caiet, cât și de carte.

Primul volum al noii ediții a apărut în anul 1911, cu exact 30 de fascicule (480 pagini, n. n. – Șt.-M. U.). În 1912 s-au tipărit volumele II și III, în 1913 al patrulea, iar în 1914, volumele V și VI. Ultimele patru volume ale *Enciclopediei* au apărut între anii 1915 și 1923, la intervale mai lungi unele de altele. Motivul acestei întârzieri au fost Primul Război Mondial și perioada de după încheierea conflagrației, când, din cauza dificultăților, și activitatea editorială a avut de suferit. De asemenea, și în rândul colaboratorilor au intervenit schimbări: unii au decedat sau au fost nevoiți să renunțe și au venit alții noi. Ultimul volum conține lista completă cu toți cei care au contribuit, de-a lungul anilor, la realizarea lucrării¹⁵.

În opinia aceluiași Alfred von der Leyen, promisiunea făcută de Victor von Röhl, la începerea ediției a doua a *Enciclopediei căilor ferate*, „a fost îndeplinită în totalitate. Din colaborarea dintre practicieni și oameni de știință a rezultat un dicționar și [totodată] un manual, ordonat alfabetic, care oferă informații exhaustive și verificate, din toate domeniile căilor ferate, în cel mai larg sens al cuvântului. [...] Nu cred că este omis vreun lucru care ține de acestea”¹⁶.

În același 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 ține 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 conținut tehnic, au devenit adevărate monografii, evident, reprezentând o muncă laborioasă, dar exhaustivitatea și temeinicia nu sunt necesare unei enciclopedii. [...] De la o enciclopedie se așteaptă 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 ediția 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 irgendetwas in das Gebiet des Eisenbahnwesens gehörender gegenstand vermisst wird”.

s-a petrecut și din cauza războiului. [...] Urmarea ei este o anumită neconcordanță, 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, Franța, Austria și din așa-numitele state successorale n-au fost luate în considerare”¹⁷.

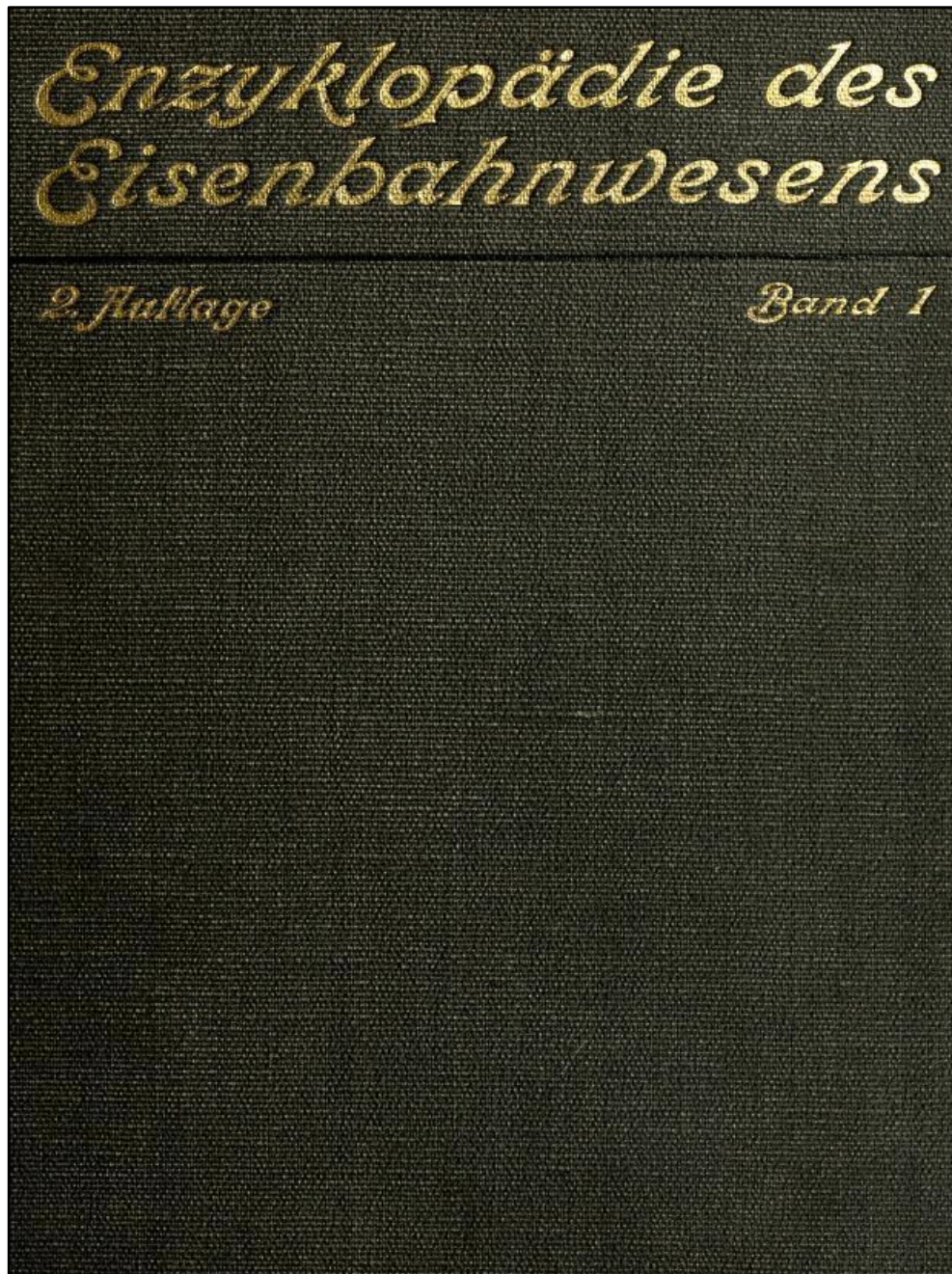
În finalul prefeței, Alfred von der Leyen mai observa: „Aceste lipsuri există doar la unele articole; înalta ținută și semnificația deosebită a noii ediții nu sunt aproape deloc știrbite. Indiscutabil, cea mai mare parte, din ceea ce ne oferă ea, are valoare perenă. [...] Chiar și acolo unde războiul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

Victor von Röhl își exprimase, de altfel, intenția de a edita și un volum de completări aduse la zi, tocmai pentru a remedia aceste neajunsuri, în momentul în care raporturile politice, economice și, implicit, cele feroviare din toate țările se vor fi stabilizat.

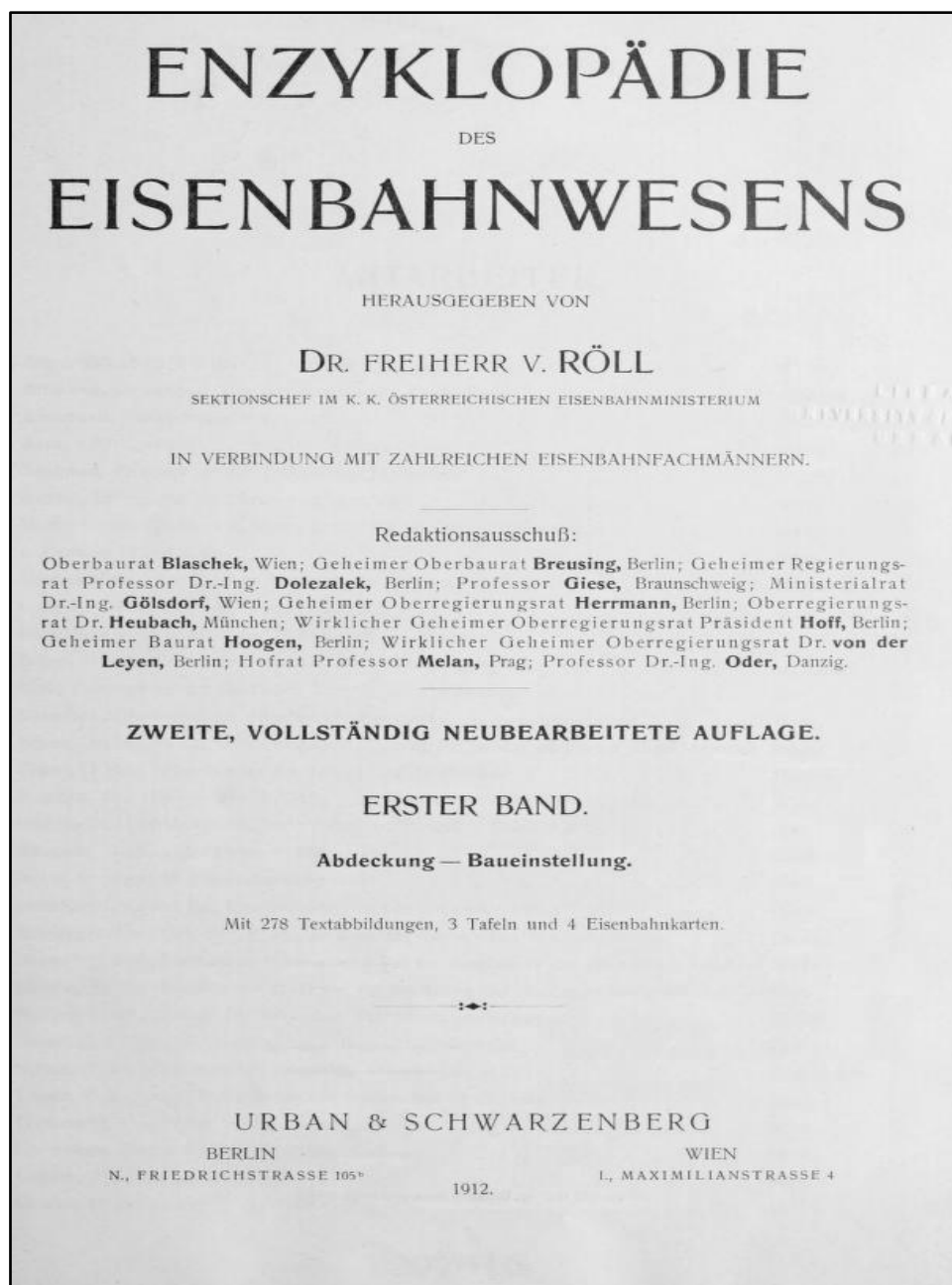
Lucrarea, bogat ilustrată, conține articole despre istoria căilor ferate, despre modul lor de funcționare, construcție și finanțare, detalii tehnice și administrative, noțiuni de drept feroviar, tarife de călătorie și politici de conducere, alături de informații despre geografia căilor ferate din aproape toate țările lumii, schițe, planuri detaliate de construcție și hărți ale rețelelor feroviare. De asemenea, sunt incluse biografii ale unor personalități, 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 Enzyklopädie 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 fortgesetzt. 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”.



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

Din această amplă lucrare nu puteau să lipsească informații despre căile ferate din Bucovina. Articolul *Österreichische Eisenbahnen* [Căile ferate austriece] începe cu un istoric al acestora și o menționează, printre concesiunile acordate pentru construirea de rețele feroviare, până în anul 1864, pe cea pentru traseul Lemberg – Cernăuți. Se precizează că aceasta a fost prima cale ferată căreia, prin lege, i-a fost garantat un venit net în sumă fixă¹⁹, că administrarea ei, după extinderea rețelei până la Suceava, a fost preluată, în 1877, de către Direcția Generală a Căilor Ferate de Stat²⁰ și că făcea parte din Grupa de nord-est a căilor ferate austriece²¹.



Linia feroviară Stanislaw – Cernăuți – Ițcani.
Sursa: <http://gr-czernowitz.livejournal.com>

¹⁹ Victor von Röhl, *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 și, de aici, o linie spre Brody și Podwoloczyska și alta spre Stanislaw – Cernăuți – Ițcani. De asemenea, tot în această grupă intra linia paralelă a căii ferate galițiene Zwardon – Neu-Sandec – Stryj – Stanislaw – Husiatyn, precum și liniile de legătură galițiano-ungare Tarnow – Leluchow, Przemysl – Lupkow, Stryj – Beskid, Sambor – Sianki și Stanislaw – Körösmező.

În ceea ce privește administrația căilor ferate austriece, autoritatea superioară era Ministerul Căilor Ferate, înființat, cum am amintit mai sus, în anul 1896. Aceștia i se subordonau administrațiile căilor ferate principale, adică Direcțiile Căilor Ferate de Stat, 11 la număr, cu sediile la Viena, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Praga, Olmütz, Cracovia, Lemberg și, respectiv, Stanislau. La Cernăuți exista așa-numita „Betriebsleitung”, cu aceeași jurisdicție ca și cele de mai sus²².



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

În tabelul de mai jos, observăm distribuția căilor ferate în țările și provinciile reprezentate în Parlamentul Imperial de la Viena. Bucovina, cu o lungime a liniilor feroviare proprii de 613 km, cu o suprafață de 10 441 km² și o populație totală de 800 000 de locuitori (după recensământul din 31 decembrie 1910), avea o contribuție de doar 2,67% la întreaga lungime a căilor ferate austriece.

²² Victor von Röhl, *op. cit.*, p. 436–437. Vezi și articolul *Betriebsleitung*, în *ibidem*, vol. II, 1912, p. 317. În traducerea noastră: „Direcția tehnică de întreținere și exploatare a căilor ferate”.

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 [Distribuția căilor ferate după țări]

Sursa: Victor von Röll, *Enzyklopädie der Eisenbahnen*, vol. VII, 1915, p. 439.

O prezentare mai detaliată a Liniei de cale ferată Lemberg – Cernăuți – Iași conține 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 – Cernăuți și Cernăuți – Suceava – granița română) și 224 068 km pe teritoriul românesc (Suceava – Roman, Pașcani – Iași, Verești – Botoșani).

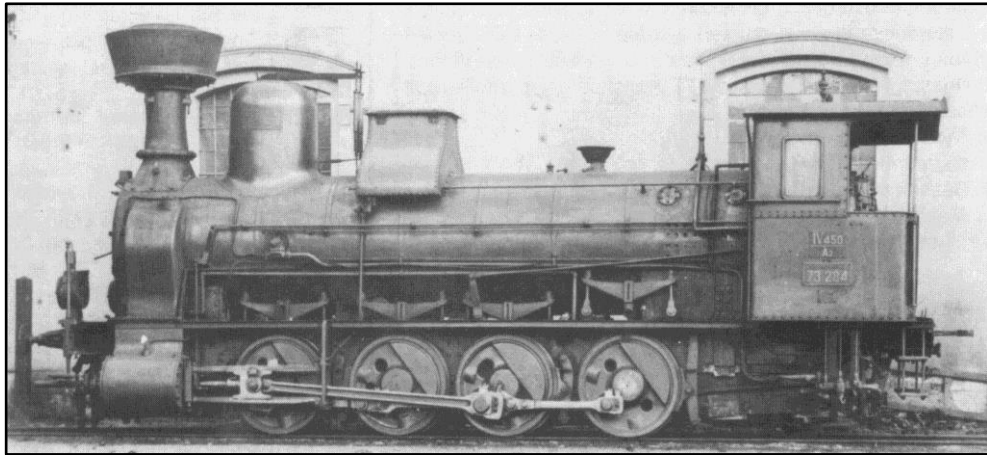
După concesionarea liniei Lemberg – Cernăuți în anul 1864, a urmat concesionarea liniei Cernăuți – Suceava, în 1867, și cea a liniei Suceava – Iași (cu liniile terminale ramificate în direcțiile Botoșani și Roman), în 1868.

După darea în folosință a întregii rețele feroviare, în urma numeroaselor reclamații privind neregulile din sistemul de funcționare, guvernul austriac a dispus, la 7 octombrie 1872, sechestrarea liniilor de cale ferată de pe teritoriul Bucovinei, situație care a durat până la 31 iulie 1875. În 1888, guvernul român a pus sub sechestru și 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 și

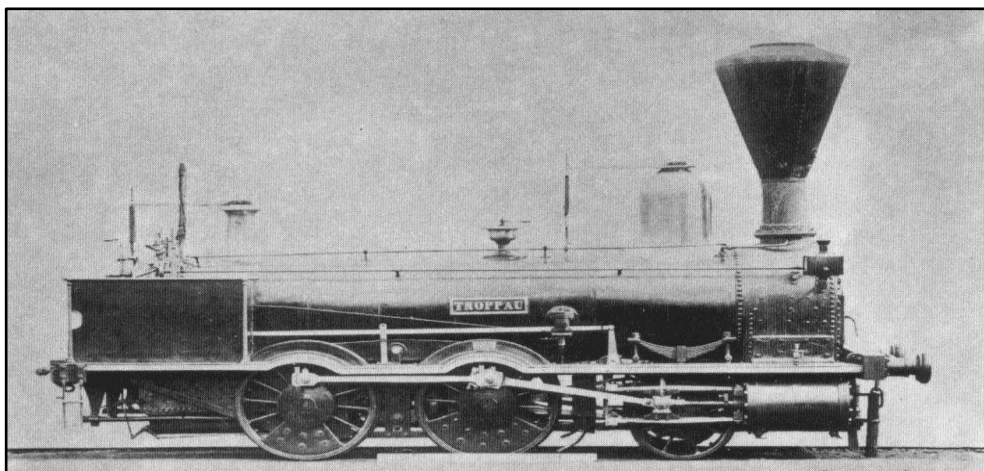
²³ Victor von Röll, *op. cit.*, p. 96–97.

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

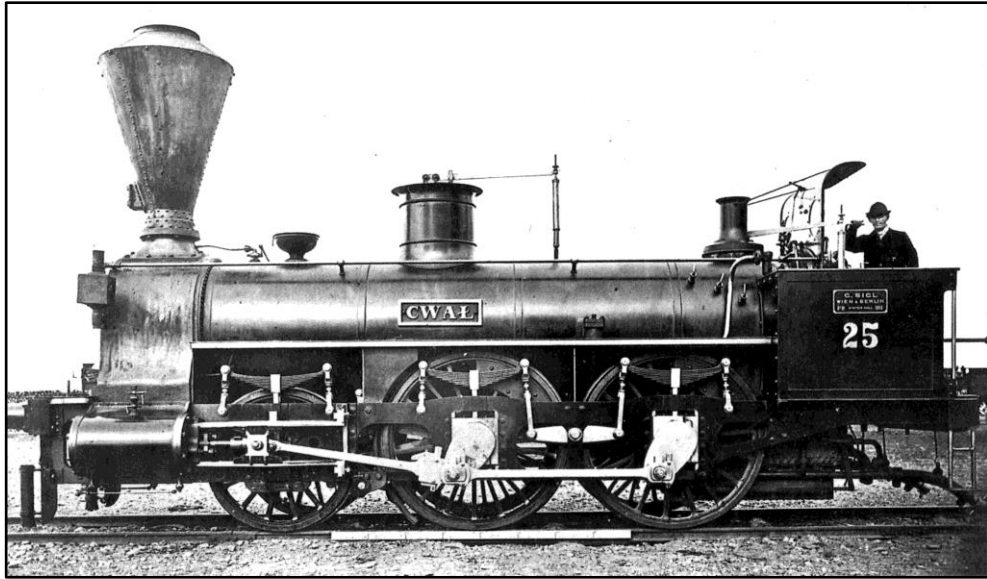
La sfârșitul anului 1913, capitalul de investiții era de 54 milioane de coroane în acțiuni și 105,51 milioane în obligațiuni (în afara celor 20 de milioane în obligațiuni preluate de la statul austriac). Dobânda percepută era, în medie, peste 5%, cursul fiind raportat la valoarea garanției în aur.



Locomotiva kkStB 73, produsă în Austria și folosită pentru transportul de mărfuri, în perioada 1885–1909, cu precădere în Galiția, Bucovina, Boemia, Moravia, Viena, Salzburg, Tirol și Vorarlberg.
Sursa: <https://www.google.ro/search?q=kk.+österreichische+staatsbahnen+galizien+und+bukowina>

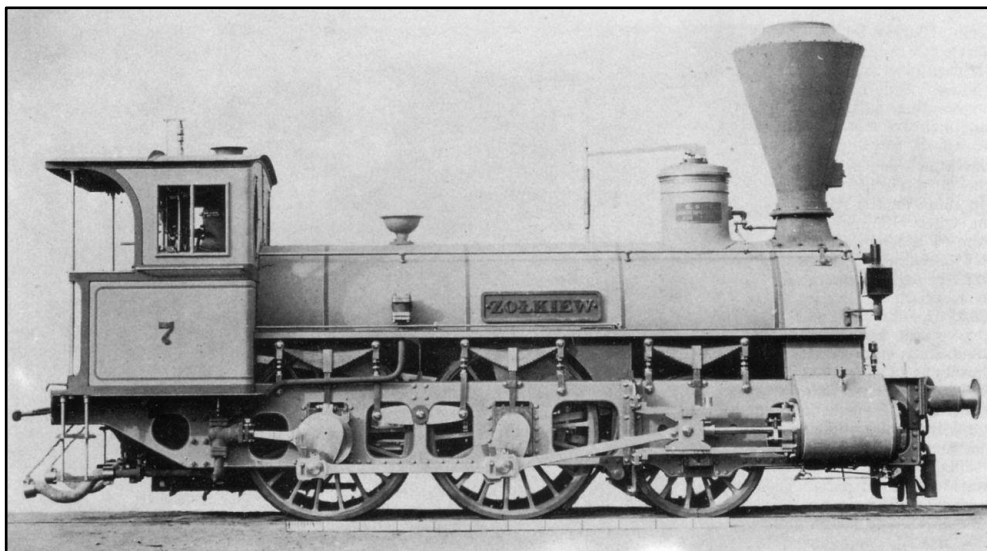


Locomotiva KFNB Troppau, an de fabricație 1855, producător Krauss-Maffei, utilizată de Compania Feroviară Lemberg-Cernăuți-Iași.
Sursa: <http://wikivisually.com/lang-de/wiki/Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn>



Locomotiva LCJE (Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn) nr. 25, ani de fabricație: 1866, 1870;
producători: StEG, Sigl/Wien și Neilson&Co/Glasgow.

Sursa: <http://wikivisually.com/lang-de/wiki/Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn>



Locomotiva kkStB18, folosită de Căile Ferate Galițiene „Carl Ludwig”, Compania Feroviară
Lemberg – Cernăuți – Iași și Căile Ferate Boemiene de Vest; ani de fabricație: 1859–1862, 1868;
producători: Sigl/Wiener Neustadt.

Sursa: https://de.wikipedia.org/wiki/KkStB_18#/media/File:CLB_Ia_7_01.jpg

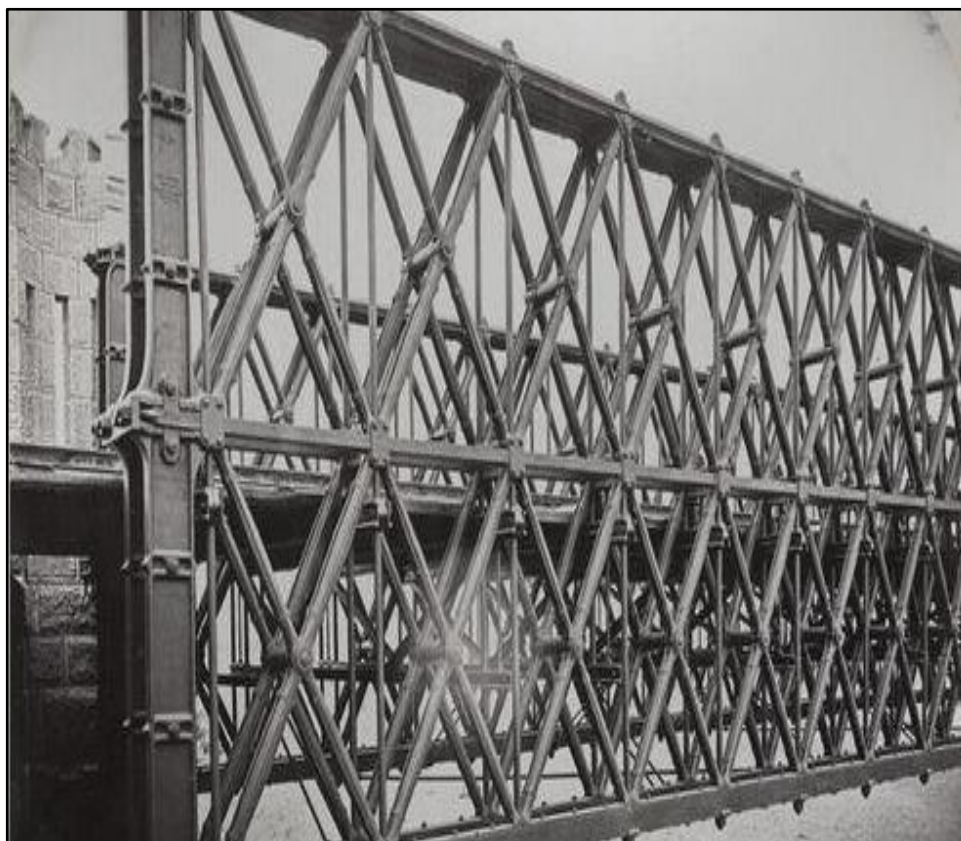


Locomotiva kkStB17, folosită de Căile Ferate Galițiene „Carl Ludwig”, fabricată în jurul anului 1870.
Sursa: http://www.wikiwand.com/hu/KkStB_17



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>

În articolul *Brückeneinstürze* [Prăbușiri de poduri]²⁴, se amintește despre accidentul feroviar de pe râul Prut, din data de 4 martie 1868. Podul de cale ferată, construit după metoda patentată a lui Rudolf Schifkorn²⁵, a cedat la trecerea unui tren de marfă. S-a constatat, ulterior, că podul s-a prăbușit deoarece elementele de susținere erau fabricate din fontă. După acest accident feroviar, numeroase alte poduri, construite după aceeași metodă, au fost scoase din uz sau refăcute. Folosirea fontei la fabricarea pilonilor sau a altor elemente de rezistență 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 Röhl, *op. cit.*, vol. III, p. 103–104.

²⁵ Rudolf Schifkorn (1817–1882) – tehnician austriac, care a adaptat și perfecționat un sistem de construcție a podurilor feroviare. Așa-numitele poduri Schifkorn s-au bucurat, inițial, de mare succes, deoarece erau ușor de asamblat. Ulterior s-a demonstrat că sistemul avea grave erori tehnice. Vezi R. Keimel, *Schifkorn, Rudolf*, în ÖBL, vol. X, p. 128.



Podul de cale ferată de peste Prut, după prăbușire.

Sursa: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d7/Lemberg-Czernowitzer_Eisenbahn_-_Einsturz_der_Pruth-Brücke_bei_Czernowitz_1868.jpg

Enciclopedia căilor ferate rămâne o lucrare de referință în domeniul feroviar, prin amploare și prin diversitatea informațiilor, o contribuție deosebită la cunoașterea istoriei căilor ferate până la izbucnirea Primului Război Mondial, prima de acest fel în epoca sa²⁶. Din păcate, Victor von Röhl n-a mai ajuns să-și vadă terminată opera căreia i-a dedicat o bună parte din viață. A decedat la 12 octombrie 1922, la vârsta de 70 de ani. În necrologul publicat de periodical „Neue Freie Presse” se consemnează: „Privind, în ansamblu, felul său de a fi și cariera, dr. [Victor von] Röhl apare ca o întruchipare caracteristică a aceluia mult apreciat tip de funcționar austriac de modă veche, [...] care, indiferent, de locul nașterii, educat în spiritul culturii germane, privea întregul stat [austriac, n. n. – Șt. M. U.] ca pe propria lui patrie, și pentru bunăstarea lui, a făcut din îndeplinirea misiunii sale profesionale un scop în viață, [...] iar pentru „mica și frumoasa Bucovina, a păstrat întotdeauna un sentiment de căldură sufletească”²⁷.

ANEXĂ



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

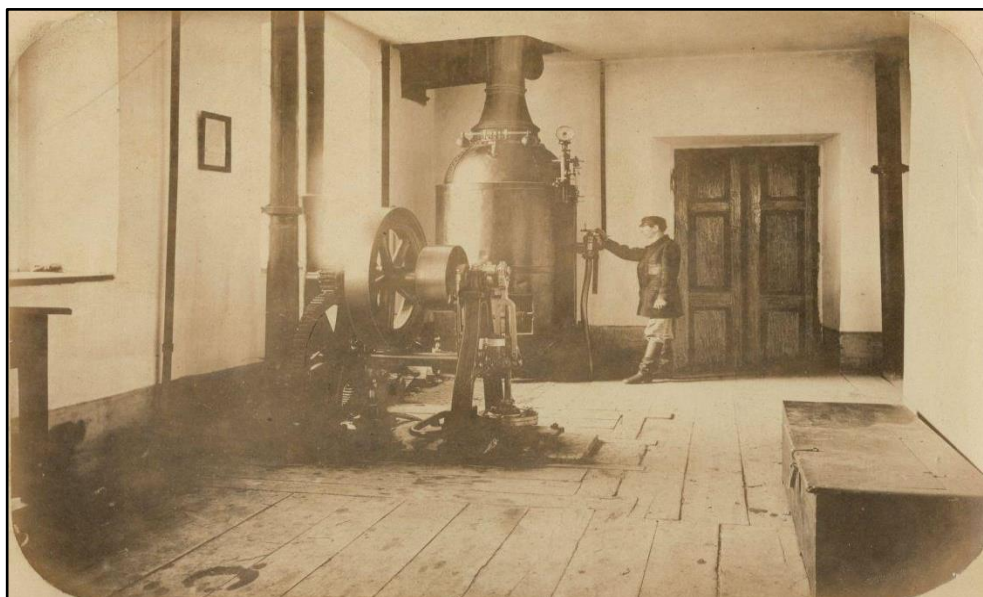
²⁶ H. W., *Sektionschef Dr. Röhl †*, în „Neue Freie Presse”, Viena, nr. 20 861, 26 octombrie 1922, p. 19.

²⁷ *Ibidem*.

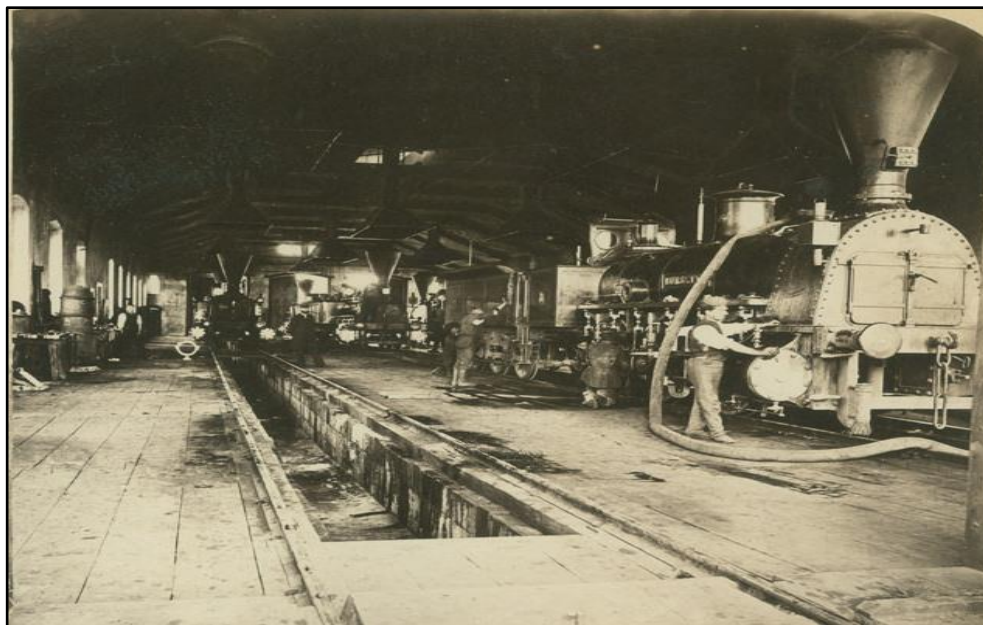
Ștefănița-Mihaela Ungureanu



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



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



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



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



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



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