

PAUL BRAȘCANU

EMANUEL A. ZIFFER



„părintele căilor ferate din Bucovina „

PAUL BRAȘCANU

EMANUEL A. ZIFFER



—*„părintele căilor ferate din **BUCOVINA**”*

Puțini dintre locuitorii acestui ținut minunat, încărcat de istorie, mai știu astăzi că „drumul de fier” a pătruns și s-a dezvoltat în Bucovina datorită strădaniei unui om foarte inteligent și capabil, bun manager și iscusit negociator, cu un suflet mai mare ca realizările sale:

Ing. Emanuel Alois Ziffer

Personalitate marcantă a vremurilor sale, foarte cunoscut în toate cercurile politice și ingineresti din Europa sau America; a publicat mai multe studii și cărți de specialitate și a avut o contribuție majoră în construcția rețelei de căi ferate bucovinene. Decorat în mai multe rânduri și distins cu titlul de „Cetățean de Onoare” al orașului Cernăuți – capitala de atunci a Ducatului Bukowina – Emanuel Ziffer a fost omul care a tratat orașul Vatra Dornei și locuitorii săi ca și cum ar fi fost copiii lui, iar pe primarul Vasile Deac, ca un bun prieten al său.

Aceste rânduri se doresc a fi o fărâmbă de recunoștință adusă marelui om și realizărilor sale, mult prea importante pentru a fi lăsate pradă uitării

Acest proiect a fost susținut de familia

Edgar Hauster și Martina Lelgemann din Olanda

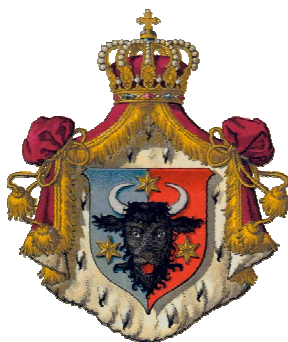


*Calde și sincere mulțumiri pentru ajutorul acordat.
Autorul*



Ing. Emanuel Alois Ziffer
23.01.1833 – 27.10.1913

DRUMUL DE FIER ÎN BUCOVINA



Rețeaua căilor ferate principale construite în Bucovina până în anul 1914

DEZVOLTAREA REȚELEI DE CĂI FERATE ÎN BUCOVINA, PÂNĂ ÎN ANUL 1914.

Bucovina, tărâm de legendă încărcat de istorie, a fost parte a teritoriului Moldovei. La 25 aprilie / 5 mai 1775, Bukowina e cedată fără de luptă de turci - habsburgilor.

Anii care au urmat au adus o intensificare a relațiilor economice între Galiția, Bucovina și Transilvania și au impus ca temă de studiu ideea construirii unor linii ferate care să permită realizarea unor legături mai scurte cu Viena și Budapesta întrucât numai aceasta ar fi asigurat o alternativă mai stabilă, mai sigură și mai economică pentru dezvoltarea relațiilor comerciale în acele vremuri. Datorită faptului că anumite interese de ordin financiar și politic se opuneau realizării unei legături feroviare mai scurte, care să străbată Transilvania și apoi să treacă prin Ținutul Năsăudului spre Bucovina, s-a ales o cale ceva mai lungă dar care reprezenta și ea un impuls puternic pentru:

- valorificarea resurselor naturale prin exploatarea fondului forestier și a bogățiilor minerale
- stabilirea unor legături mai bune și mai sigure între diferitele zone administrative și crearea unei legături strategice cu restul imperiului.
- asigurarea unei legături cu Rusia, necesară pentru intensificarea schimburilor comerciale.
- realizarea unei căi de legătură feroviară între Transilvania, aflată sub tutelă ungară și provincia Bukowina – Ducat de Coroană, chiar și pe o cale ocolitoare.
- dezvoltarea producției industriale mici în zonă
- exploatarea zonei din punct de vedere turistic și balnear

Realizarea legăturii feroviare între Viena, Galiția și Bucovina s-a efectuat în perioada anilor 1836-1866. În prima etapă, în cursul anului 1837 s-a construit linia ferată ce unea Viena de Cracovia, de către societatea K.F.N.B. (*Kaiser Ferdinands-Nordbahn*); prelungirea acesteia pe ruta de la Cracovia spre Lemberg (Lwow) realizându-se în anul 1857 de societatea C.L.B (*Carl Ludwig-Bahn*) constituită sub conducerea prințului Leo de Sapieha. Construcția ultimului ei tronson a fost concesionată la data de 11 ianuarie 1864 companiei *Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn*.

Datorită condițiilor de relief prielnice, construcția căii ferate s-a desfășurat repede și traseul care conecta teritoriile aparținând Coroanei austriece, respectiv Galiția de Bucovina (între Lemberg și Cernăuți) a fost pus în funcțiune prin intrarea triumfală a primului tren în Cernăuți la 1(14) septembrie 1866. Traseul Lwow- Ivan Frankovsk-Deljatin- Kolomyja- Snyatyn- Grigore Ghica (*de aici se intra în Bucovina*) - Orășeni-Lujeni (Luzhany) – Sadagura - Cernăuți a fost exploatat de compania feroviară Lemberg - Czernowitz –Jassy Eisenbahn Gesellschaft (LCJE).

Aceeași companie a obținut la 15 mai 1867 concesiunea pentru continuarea căii ferate până la Ițcani (Suceava Nord) și a finalizat în timp scurt construcția liniei între Cernăuți - Adâncata (Hlyboca) - Vadu Siretului – Vicșani – Dornești - Dărmanești și Suceava Itzkany, (localitate de frontieră între Imperiul Austro-Ungar și Regatul României), cu o lungime de 89 km, realizând astfel legătura feroviară între Bucovina și capitala Austriei, printr-un mare ocol care totaliza aproximativ 1.075 km, primul tren sosind în gara Hatna (Dărmanești) în ziua de 28 octombrie 1869. În partea de nord a Bucovinei, între stațiile Cernăuți și Vadu Siret, traseul liniei ferate măsoară 40 km.

Această cale ferată proiectată de arhitectul Adolf Marin, fiul primarului german din Rădăuți, a funcționat în pierdere mult timp, din cauza condițiilor economice dificile din Bucovina și din nordul Moldovei.

La data de 2/15 decembrie 1869 se inaugurează calea ferată Ițcani (acum Suceava Nord) – Verești – Dolhasca – Pașcani - Roman, care asigura legătura cu România.

Grașița austro-română era situată între gările Itzkany (în română *Ițcani*, astăzi Gara Suceava Nord) și Burdujeni (azi Gara Suceava). Prin intermediul Gării Ițcani, orașul Suceava a fost legat printr-o linie ferată de alte centre importante din Bucovina.

La data de 2/15 decembrie 1869 se inaugurează calea ferată Cernăuți - Adâncata (Hlyboca) - Vadu Siretului – Vicșani – Dornești – Dărmanești - Ițcani (acum Suceava Nord) - Verești – Dolhasca – Pașcani - Roman, care asigura legătura cu România. În partea de nord a Bucovinei, între stațiile Cernăuți și Vadu Siret, traseul măsoară 40 km.

După construcția liniei ferate de la Cernăuți la Ițcani (Suceava Nord) s-au creat condițiile necesare pentru ca și alte așezări importante din Bucovina să poată fi legate cu Viena prin intermediul drumului de fier. Cu scopul de a conecta aceste orașe la rețeaua feroviară existentă, au fost fondate mai multe companii private de căi ferate locale care, pe parcursul a 30 ani au construit și dezvoltat o rețea importantă de căi ferate în acest areal:

- **1884, 12 iulie** – se inaugurează linia ferată de la Cernăuți la Noua Suliță (Czernowitz-Nowosielica) construită de compania *Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza* cu o lungime de 30,⁸³¹ km. În 16.12.1893 se dă în funcție tronsonul de cale ferată Nowosielitza - Russisch Nowosielitza cu o lungime de 2,³⁸ km care unea liniile cu ecartament normal ale „k.k. Österreichische Staatsbahnen - kkStB” cu cele pe ecartament larg, ale Basarabiei - Căile Ferate Ruse de Sud-Vest, conduse de generalul inginer Alexandru Borodin.
- **1886, 30 noiembrie:** se deschide linia ferată secundară Adâncata–Berhomet pe Siret (Hliboka-Berthometh); cu ramificația Carapciu pe Siret–Ciudei (Karapcziu-Czudin) cu o lungime de 52,⁹²⁴ km + 18,⁷¹⁰ km, construită de societatea *Bukowinaer Lokalbahnen (BLB)*.
- **1888, 01 mai:** se dă în folosință tronsonul de linie Dărmanești- Cîmpulung Est (Hatna - Kimpolung) cu o lungime de 66,⁸⁶⁶ km, construit de societatea *Bukowinaer Lokalbahnen*.
- **1889, 15 august:** se deschide calea ferată (industrială) Vama– Moldovița Ferăstrău (Wama – Russ Moldowitza) cu o lungime de 20,⁰⁵⁹ km; construită de *Bukowinaer Lokalbahnen (BLB)*, mai întâi pentru traficul de mărfuri și cu 01.01.1891 pentru traficul de călători.
- **1889, 17 noiembrie:** Calea ferată Dornești – Rădăuți (Hadikfalva – Radautz) construită de *Bukowinaer Lokalbahnen (BLB)* cu o lungime de 8,⁴³⁶ km, ce va fi vândută la 1 iulie 1898 către *Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft*;
- **1894** – linia Sadagura- Bojany, lungime de 11 km, (*la Bojani era frontiera dintre Rusia și Austro-Ungaria*).
- **1897,01 ianuarie:** se deschide linia Hliboka-Sereth (Hlyboca sau *Adâncata* până la stația Siret) cu lungime de 15,⁰⁸⁵ km; *în 1869 s-a început construcția liniei ferate Cernăuți - Vadu Siret - Suceava, care a trecut și prin Adâncata*, lungime 18,²⁶⁵ km, construită de către *Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft*
- **1897,01 ianuarie:** linia Itzkany-Suczawa (Suceava Nord – Burdujeni), cu lungime de 4,851 km, construită de către *Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft*

- **1898, 01 iulie:** linia Rădăuți- Gura Putnei -Brodina (Radautz-Brodina *sau Frassin*); cu lungime 41,371 km, construită de către *Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft*, cu o contribuție financiară importantă a industriașului Alexander Popper.
- **1898, 01 iulie:** linia industrială Gura Putnei – Putna (Karlsberg - Putna Fierăstrău); lungime 5,⁴⁵⁶ km, construită de către *Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft*.
- **1898, 01 iulie:** linia Nepolocăuți *sau Grigore Ghica Vodă* la Vijnița -*Wyschnyja* (Nepolokoutz-Wiznitz); lungime 43,⁹¹⁴ km, construită de către *Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft*.
- **1898, 12 iulie:** Luschany–Salischtschyky (Lujeni – Zaleszczyki frontieră) legată de *Lokalbahn Zaleszczyki–Chortków* (Ostgalizischen Lokalbahnen) pe o lungime de 43,⁵⁴¹ km, construită de către *Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft*.
- **1898, 01 iulie:** se deschide linia de interes local Suceava Ițcani – Suceava Areni, cu o lungime de aproximativ 7 km, construită de către *Neue Bukowinaer Lokalbahnen*.
- **1901, 09 ianuarie:** se deschide tronsonul de linie Câmpulung Moldovenesc–Valea Putnei (Kimpolung-Waleputna) cu o lungime de 18,⁹⁸⁴ km, mai întâi pe ecartament de 760 mm, folosită și pentru aprovizionarea șantierului de la Mestecăniș.
- **1902, 28 octombrie :** se deschide tronsonul de cale ferată Valea Putnei – Iacobeni – Vatra Dornei (Waleputna-Jakobeny-Dorna Watra) cu o lungime de 22,⁹⁷¹ km, pe ecartament normal, cu alte cuvinte este terminată și inaugurată linia de la Hatna până la Dorna Watra. construită de *Bukowinaer Lokalbahnen (BLB)*
- **1906, 25 august:** este deschisă în mod oficial ramificația Pojorîta–Fundu Moldovei (Pozoritta-Louisenthal) cu o lungime de 6,²⁴⁶ km, construită de *Bukowinaer Lokalbahnen (BLB)*, care a funcționat până atunci în regim de linie industrială.
- **1908, 15 octombrie:** Calea ferată îngustă Ciudei–Coșciuia (Czudin-Koszczuja), cu o lungime de 22,⁵⁵⁴ km, construită de *Bukowinaer Lokalbahnen (BLB)*;
- **1909, 15 noiembrie:** Calea ferată industrială Berhomet pe Siret– Mejabrode – Lăpușna (Berometh-Mezybrody-Lopuszna) cu o lungime de 14,⁶²¹ km, construită de *Bukowinaer Lokalbahnen*; distanța Siret-Mezybrody-linie industrială deschisă la 21.12.1886 pentru traficul de mărfuri și la 01.01.1889 pentru traficul de călători.
- **1910** – se deschide în două etape linia Vrânceni-Ocna (Werenczanka-Okna) – la data de **17 octombrie 1909** pe relația Vrânceni-Iurcăuți (Werenczanka–Jurkoutz) și la **01 ianuarie 1910** pe distanța Iurcăuți –Ocna (Jurkoutz–Okna); cu o lungime de 23,²⁴⁶ km, construită de către *Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft*
- **1911, 27 iunie:** Linia Siret – Sinăuți de Jos frontieră (Seret – Synoutz) cu lungimea de 5,⁷³⁵ km, de *Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft*.
- **1912,10 august:** se deschide linia Brodina-Seletin (ecartament îngust) cu o lungime de 20,⁹⁵¹ km, construită de către *Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft* cu tronsonul Brodina –Sipitu (Nisipitu) având o lungime de 9 km deschis la 10.08.1912 și tronsonul Nisipitu – Seletin deschis la 26.10.1913. Traseul liniei a fost prelungit în 1917 până la Izvoarele Sucevei (Izwor).

Așa se face că Societatea Bukowinaer Lokalbahnen (*Căile ferate locale ale Bucovinei, desprinsă din compania Lokalbahn Czernowitz–Nowosielitza*) a construit în intervalul 1888-1908, un număr de 247 km căi ferate, cu o valoare de aproximativ 26.736.000 coroane iar Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft (Societatea nouă de căi ferate locale din Bucovina, *fondată în 1896*) a avut o investiție de 22.584.000 coroane, realizând în intervalul 1897-1913, aproximativ 211 km de căi ferate. În afară de aceste linii, funcționau încă 230 km de cale ferată industrială, de regulă pe cale îngustă,

realizată din inițiativa "Fondului religios greco-oriental din Bucovina" (*Fondul Bisericesc Ortodox Român*), care avea și exploata mari întinderi de pădure și aproximativ 29 km de linii ferate industriale pe ecartament normal, în stații. Sumele investite de Fondul Bisericesc în construcția căilor ferate locale reprezentau aproximativ 24% din capitalul său total, evaluat la suma de 18.751.000 coroane, ele fiind împărțite după cum urmează:

- Acții principale ale căilor ferate locale bucovinene = 2.096.000 coroane
 - Acții ale vechilor căi ferate locale bucovinene = 300.000 coroane
 - Asignații interimare asupra acțiunilor principale ale
căilor ferate locale bucovinene = 680.000 coroane
 - Acții de prioritate ale vechilor căi ferate bucovinene = 1.488.000 coroane
- Sursa: ziarul „Deșteptarea”(1902-Cernăuți), Total coroane = 4.564.400

Sub amenințarea războiului, precum și pentru a crea noi legături cu restul teritoriului aflat în spatele frontului s-au mai construit în perioada 1914-1918 o serie de linii ferate, în regim de urgență. Asta a făcut ca la terminarea Primului Război Mondial, în Bucovina să fie construite 832 km de linii ferate sub administrație austro-ungară la o suprafață de 10.424 km pătrați și o populație de 812.000 locuitori.

Rețeaua de căi ferate construită atunci, în mare parte la inițiativa sau sub directă îndrumare a inginerului Emanuel A. Ziffer – a reușit să reziste într-o oarecare măsură până astăzi.

După anul 1918, Administrația Căilor Ferate prin Inspekția CFR de la Cernăuți a preluat în mod treptat (prin cumpărare sau acordarea unor despăgubiri) liniile construite de societățile particulare sau Imperiul Austro-Ungar, le-a reabilitat și a reorganizat activitatea la CFR. Rețeaua Căilor Ferate Române s-a dezvoltat treptat, s-a extins și modernizat, în mare parte după principiul economic și cel social.

LINIA HATNA – DORNA WATRA; OAMENII DRUMULUI DE FIER

Momentul inaugurării și dării în folosință a liniei ferate de la Hatna până la Kimpulung din data de 01.05.1888, a fost și cel în care această cale ferată a fost inclusă în cadrul „k.k. Österreichischen Staatsbahnen” adică „Rețeaua cezaro-crăiască a Căilor Ferate Austriece de Stat” prin Direcția Căilor Ferate din Lwow. Societatea Bukowinaer Lokalbahnen (*Căile ferate locale din Bucovina*) în calitate de constructor și concesionar (proprietar al liniei, cu drepturi limitate) asigura întreținerea, exploatarea și reparația liniei precum și dezvoltarea propriei rețele, conform cu legile și regulamentele emise de statul austriac și cele din actul de concesiune ale liniilor, în baza aprobărilor emise de ministerul de resort.

În primii ani de la construcția *drumului de fier* în zona noastră, toate lucrările de specialitate, de întreținere și reparații, deservirea stațiilor și a trenurilor de călători și marfă s-au făcut de către personal al Societății Bukowinaer Lokalbahnen cu sediul la Cernăuți, care a fost detașat în zonă. Acest personal era format din oameni cu experiență, de origine austriacă sau poloneză în cea mai mare parte, specializat pe funcții și domenii de activitate, ce era bine plătit, având cazare și o serie de alte drepturi

asigurate de la bun început. Regimul de lucru era în tură de 12/24 ore și în plus trei zile consecutive acordate lunar ca timp liber pentru deplasare la domiciliu.

În jurul anului 1885-1888, pe rețeaua Căilor Ferate din Bucovina erau un total de 509 angajați; din 72 de funcționari, 36 erau galițieni și numai 19 bucovineni, din 59 de funcționari inferiori, 30 erau galițieni și 18 bucovineni, iar din 378 de lucrători, 175 erau galițieni. După ceva timp, a fost recrutat și angajat și personal de pe plan local care a fost calificat și școlarizat mai apoi în domeniul căilor ferate, pe ramuri (profil) de activitate, la școlile de calificare deschise în unitățile de la Cernăuți, Suceava sau mai apoi din Pașcani și Iași. În jurul anului 1900 la Căile Ferate din Bucovina, dintr-un total de 598 de funcționari, 347 erau străini, un număr de 120 erau evrei și 31 români.

Prima funcție calificată în care a fost folosit personal autohton la căile ferate construite în Bucovina, a fost cea de cantonier.

La 25 septembrie 1895, a fost aprobat Regulamentul General de Concesiune al liniei de cale ferată cu ecartament normal între Kimpolung și Dorna Watra cu ramificația sa de la Pojorîta către Louisenenthal. În baza acestui act la 20.01.1896, în adunarea Dietei Bucovinei a fost prezentat un raport referitor la construcția acestei linii, întocmit în 09.01.1896 de către deputații Johann Lupu - în calitate de președinte și Dr. Rott - în calitate de referent, sub denumirea „Bericht des Bukowinaer Landesausschusses betreffend die Beteiligung des Landes an der capitalsbeschaffung für der Bahn normalspurigen Lokalbahn Kimpolung – Dorna Watra mit der Obweigung nach Louisenenthal - *Raport al Comisiei Ducatului Bucovina privind implicarea țării cu capitalul necesar pentru construcția liniei de cale ferată cu ecartament normal de la Cîmpulung la Vatra Dornei cu ramificația ei de la Pojorîta la Fundul Moldovei*”.

Acest raport întocmit la solicitarea companiei de cale ferată Bukowinaer Lokalbahnen se baza pe datele furnizate de memoriul tehnic, bine documentat, întocmit de această firmă în vederea obținerii concesiunii pentru construcția liniei care prevedea "... unirea părții de nord și est a Bucovinei prin legături de cale ferată..."

Ultimul tronson de cale ferată cu lungimea de 22,⁹⁷¹ km, cel situat între Valea Putnei și Vatra Dornei, care avea să lege orașul stațiune de restul Imperiului prin intermediul căii ferate, a pus numeroase probleme constructive și a necesitat o bună organizare, mult efort, inventivitate și dăruire din partea constructorilor.

Planurile de construcție foarte bine documentate, întocmite de inginerul Carl Pátek și de către inginerul Emanuel A. Ziffer - specialist de înalt rafinament tehnic care mai executase lucrări dificile în Semmering-Austria, la Baziaș, Cracovia-Galiția sau de la Lemberg la Stanislaopol (Ivano-Frankivsk) - în care au fost incluse studii și evaluări exacte privind cheltuielile cu execuția lucrărilor de artă și a terasamentelor, montarea căii ferate, defrișarea, costul materialelor și a celor de retribuție a forței de muncă precum și prezentarea soluțiilor de trecere a culmii Mestecăniș, au făcut ca lucrările să se încadreze în graficul de execuție. Organizarea șantierului și coordonarea lucrărilor au fost încredințate unui om foarte capabil, cu multă putere de muncă – inginerul Krausch.

Execuția tronsonului de cale ferată a fost acordată de către societatea Bukowinaer Lokalbahnen firmei de asociați Heinrich Rabas și Karl & Emil Tauber din Cernăuți.

După darea în folosință a tunelului Mestecăniș, din vara anului 1902, calea ferată a devenit operațională și a fost folosită ca linie de șantier pe distanța Valea Putnei până la Vatra Dornei, fiind folosită în principal pentru transportul materialelor necesare la lucrările din linie curentă și la cele pentru amenajarea stațiilor, iar până în toamnă s-a reușit trecerea ei pe ecartament normal. Cu toate că termenul de punere în folosință era anul 1903, s-a hotărât darea în exploatare începând cu luna octombrie 1902.

Pentru a marca acest eveniment important așa cum se cuvine, s-au programat din timp o serie de evenimente care aveau să se petreacă în data de 28 octombrie 1902, data stabilită pentru deschiderea liniei. În afară de partea festivă s-a pus accent pe instruirea personalului asupra modului în care avea să se facă circulația trenurilor pe linia nouă, organizarea serviciului de exploatare, numirea personalului pe posturi. Pentru ziua inaugurării s-a stabilit punerea în circulație a unui tren oficial care urma să circule pe distanța Cernăuți - Vatra Dornei și retur. Plecarea era din Cernăuți la ora 5³⁰, la Mestecăniș fiind programat să ajungă în jurul orei 12⁴⁵ și la Vatra Dornei la ora 13⁵⁵. Întoarcerea era stabilită a se face după ora 18⁰⁰, funcție de lungimea discursurilor sau durata banchetului programat a se ține la Cazinoul Băilor.

La 28.10.1902, ora 5,⁵⁹ a plecat din Cernăuți trenul special, compus din trei vagoane de călători remorcate de o locomotivă cu aburi nouă, denumită „*Bourguignon*”- aflată în prima sa cursă, toate împodobite cu ghirlande de brad, steaguri și portretul împăratului Franz Iosef, pus la loc de cinste; în vagoane se aflau 137 de oficiali și invitați de marcă, printre care se numărau și guvernatorul Bucovinei - baronul Friedrich von Bourguignon Freiherr von Baumberg, arhiepiscopul Cernăuților - Vladimir Repta precum și rabinul șef - dr. Josef Rosenfeld, președintele Căilor Ferate Locale – E. A. Ziffer, alți membri ai conducerii căilor ferate particulare, șeful de secție M. Ritter von Pichler – din partea ministerului căilor ferate, consilierul von Festenburg – directorul Direcției Căilor Ferate cu sediul în Stanislau, consilierul de secție – baronul Banhammes, deputatul și consilierul Ilarie Onciul, Modest Ritter- cavaler de Grigorcea și de Ianosz, prințul Konrad Hohenlohe-Schillingsfürst – ministrul industriei și muncii - viitor președinte al guvernului din Cernăuți, baronul Nicolae Wassilko – deputat în Dietă, Francisc Bellegarde, conte și prefect al județului Câmpulung, Raimund Friedrich Kaendl – istoric și etnograf, Kipper Heinrich – scriitor, Luczenko Basil – consilier sanitar, Ferdinand von Zieglauer – istoric, general maior Rehbergher, Karl și Emanuel Tauber, Wilhem Zittinger, consilierul Schödl și mulți alții.

Invitaților care s-au deplasat la Vatra Dornei le-au fost arătate mai multe manifestații de simpatie prin satele de pe traseu și mai ales prin gările pe unde a oprit trenul; în stațiile Hadikfalva (Dornești), Hatna (Dărmănești), Cacica, Gura Humorului sau în Câmpulung - „*la deschiderea festivă a căii ferate s-a înfățișat o mare de popor din toată regiunea, primind pe oaspeți cu manifestații entuziaste, urale puternice și pocnete din tăcălușe*”.

La Câmpulung, un grup de copii condus de Alexandru cavaler de Racoce – directorul școlii, Teodor Doboș și Titus de Onciul, preoți ortodocși, Hieronymus Horodynski, preot catolic și Johann Ștefanciuc, preot greco-catolic a ținut un frumos moment artistic.

Protopopul și consilierul Balmuș a ținut un discurs în limba română și a transmis mitropolitului Vladimir Repta toată dragostea, aprecierea și bucuria locuitorilor din Câmpulung pentru alegerea sa în funcție, iar căpitanul districtual von Mikuli a salutat sosirea înalților oaspeți. La trecerea trenului pe lângă vila inginerului constructor W.U. Klika din Pojorâta, toată adunarea care aștepta acolo, a strigat într-un glas, cu bucurie: „*Trăiască inginerul Ziffer!*”. După plecarea din Câmpulung, trenul a fost oprit în linie curentă, la câteva zeci de metri de la intrarea în tunelul Mestecăniș. Aici toți invitații au participat la festivitatea organizată pentru sfințirea acestei construcții, slujba religioasă fiind condusă de mitropolitul Vladimir Repta alături de încă șase preoți, după cum era obiceiul timpului.

După aceasta s-a spus o rugă scurtă pentru împăratul Franz Joseph, s-a ținut o scurtă cuvântare și s-a intonat imnul țării, de către fanfara militară a Regimentului 41 Infanterie

Bucovineană din Cernăuți. De la Mestecăniș, invitații îmbarcați în trenul oficial au trecut preț de 5 minute prin tunelul lung de 1622 m și s-au deplasat la Iacobeni, o localitate prosperă pe atunci, cu populație majoritară germană, unde monseniorul Joseph Schmidt a oficiat o slujbă în ritul religios catolic. A fost făcută o slujbă pentru sfințirea clădirii stației și s-au binecuvântat constructorii și utilizatorii liniei.

La Vatra Dornei, primarul orașului, Simion Irinar și Vasile Deac - fostul primar, cel care avea meritul susținerii și implicării cu trup și suflet în acest mare proiect, directorul școlii – domnul Constantin Grigorivici, șeful postului de jandarmi, preoți, consilieri locali și o mulțime de popor, au așteptat sosirea trenului în gară.

Primarul Vasile Deac a ținut un discurs adresându-se președintelui țării, iar pretorul s-a adresat inginerului Emanuel A. Ziffer, aducându-i mulțumiri pentru eforturile depuse și darea în folosință a liniei înainte de termen, după care mitropolitul Vladimir Repta a oficiat serviciul religios pentru sfințirea clădirii de călători.

Toți invitații s-au deplasat apoi în parcul stațiunii balneare, conduși de un grup de 24 arcași urcați pe cai împodobiți cu steaguri de nuntă; aici s-a ținut un alt moment festiv, a luat cuvântul Francisc Bellegarde, conte și prefect al județului Câmpulung și consilierul Vasile Deac; o fanfară a intonat cântecul „Drum de Fier” - pe versurile lui T.V.Stefanelli - care l-a dedicat constructorilor liniei ferate.

Banchetul a avut loc în pavilioanele așezămintelor balneare unde s-a organizat o masă festivă pentru 150 persoane iar fanfara Regimentului 41 Infanterie Bucovineană din Cernăuți a susținut un concert.

Au rostit discursuri Emanuel A. Ziffer, Emanuel Krasa, Modest Ritter- cavalier de Grigorcea și alții. În timpul banchetului, persoana care a fost luată în seamă în afara guvernatorului țării, a fost inginerul E. A. Ziffer, care atunci a primit vestea că *locuitorii Dornelor intenționează să-i răsplătească eforturile prin ridicarea unui monument în centrul orașului.*

.... Trenul a plecat spre Cernăuți târziu, când noaptea se lăsase deja peste oraș și lumina gălbuie a felinarelor te îmbia la visare...

Dorna Watra fusese trecută pe harta rețelei feroviare și zorii zilei de 29.10.1902 îi deschideau perspectiva unui viitor mai bun, pe care îl merita cu prisosință...

În luna iulie 1896 a fost aprobat un nou regulament de organizare și funcționare al Ministerului Căilor Ferate, care a împărțit rețeaua de căi ferate din subordinea sa pe mai multe zone mari, arondate unor Direcții de căi Ferate, cu sedii în: Viena, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Praga, Olmütz, Krakau, Lemberg și Stanislau. Căile ferate construite în Bucovina au fost trecute în subordinea „k.k. Staatsbahndirection in Stanislau” sau Direcția de căi ferate din Stanislau (*Stanislaw, azi Ivano- Frankivsk*).

Au fost înființate și Inspectorate (Revizorate) de căi ferate cu rolul supravegherii condițiilor de siguranță a circulației și modul exploatării liniilor, în zona noastră fiind numiți inginerii inspectori Karl Oestereichner la Cernăuți și ing. Josef Blumrich pentru zona Gura Humorului.

Lucrările de construcție, de întreținere și reparație ale liniilor ferate aveau un caracter destul de variat și atunci, în anii de început al căii ferate; organizarea activității în cadrul societăților feroviare particulare fiind asemănătoare într-o oarecare măsură cu cea de astăzi. Societatea Bukowinaer Lokalbahnen având sediul la Cernăuți, și-a organizat activitatea de întreținere, revizie și reparație de linii pe centre de activitate (exploatare) și a înființat Districte de întreținere căi ferate la Hatna, Cacica, Gura Humorului, Vama,

Cîmpulung, Pojorîta, Iacobenii și Vatra Dornei unde a construit pavilioane prevăzute cu locuințe de serviciu și sedii pentru birouri precum și cazărmi pentru muncitori. Aici au fost detașați o parte din specialiștii firmei, care au angajat personal și l-au calificat pentru lucrările de întreținere căi ferate.

Din personalul tehnic și ingineresc din cadrul Bukowinaer Lokalbahnen, cel care a contribuit la construcția liniilor ferate de la Hatna la Dorna Vatra și a liniilor secundare Vama – Moldovița sau Pojorîta – Fundul Moldovei, merită a fi enumerați următorii:

- inspector Cărl Patek, manager de proiect, diriginte de șantier
- inginer șef Adolf Ritter von Matkowski de Miklaszewicz – director de construcții
- inginer șef Ziffer Rudolf – director de construcții
- inginer șef Machalski Heinrich – director rețea comunicații telefon și telegraf
- inginer șef Krasa Emanuel – șef șantier
- inginer Steiner Hugo – șef șantier
- inginer Kubalski Emil – șef șantier
- inginer adjunct Blumrich Josef – șef șantier
- inginer adjunct Kador Julius – șef șantier
- inginer adjunct Bett Bernhard – șef șantier
- inginer adjunct Liborio Titus – șef șantier
- inginer adjunct Komora Thaddäus – șef șantier
- inginer asistent Tittinger Sigmund - șef șantier
- inginer asistent Grimm Moritz șef șantier
- inginer asistent Neher Rudolf – birou planificare și recepție construcții
- șef circulație trenuri Rudkowski Gustav

În anul 1907, Consiliul de Conducere al Societății Bukowinaer Lokalbahnen era compus din următorii :

- Emanuel A. Ziffer, inginer civil– președinte
- Baron Viktor Stycea, proprietar de terenuri – vicepreședinte
- Czedik Otto Freiherr von Bründisberg și Eysen, inginer – membru în consiliu
- Fenz Rudolf jr., avocat de curte - membru în consiliu
- Modest Ritter von Grigorcea, arendaș și proprietar terenuri - membru în consiliu
- Isidor Ritter von Janosz - arendaș și proprietar terenuri - membru în consiliu
- Constantin Ritter von Popovici - proprietar terenuri, deputat - membru în consiliu
- Johan Ritter von Spaun – Șef Secție ministerial - membru în consiliu
- Ștefan Smal-Stoki – profesor universitar, doctorand - membru în consiliu
- Ignatz Stroner – director economic - membru în consiliu
- Nikolaj Ritter von Wassilko, reprezentant în Comitetul Țării, director al Societății Forestiere pe acțiuni Leopold Popper- membru în consiliu

După anul 1902, ca urmare a dezvoltării rapide a rețelei de căi ferate din Bukowina și a unor repetate intervenții pe la curtea din Viena, s-a reușit obținerea unei autonomii relative și administrare separată pentru acestea.

Administrația Căilor Ferate din Bucovina și-a stabilit sediul la Cernăuți, inițial într-un spațiu alocat în cadrul clădirii de călători (în gara) Cernăuți, apoi într-un imobil construit în anul 1908, pe strada Goethe.

Primul președinte al Căilor Ferate din Bucovina a fost inginerul Emanuel A. Ziffer, cel care a pus mult suflet la realizarea acestui proiect.

EMANUEL ALOIS ZIFFER

von Teschenbrück



1833 – 1913

Născut la 23 ianuarie 1833 în localitatea Teschen din Silezia austriacă (în polonă: Cieszyn, în cehă : Těšín, în germană: Teschen - oraș împărțit acum de Polonia și Cehia), ca fiu al unei familii de profesori evrei, Alois și Johanna (Pollak) Ziffer.

Urmează și termină studiile Politehnicii Imperiale din Viena, în 24 iulie 1852.

Își începe cariera în anul 1852, ca maestru în construcții, dar este atras imediat de miracolul „drumului de fier” și se angajează inginer ajutor la construcția căii ferate din Semmering; în 1854 participă la construcția drumului de fier Viena - Raab, Bruck a Leitha - Raab - Komorn. Lucrează ca șef de gară la Grammat - Neusiedl, apoi ca inspector tehnic pe linia Viena - Bruck a Leitha; în anul 1857 participă la construcția liniei de la Timișoara la Dunăre (Bazias); în 1859 devine șef de exploatare și inspector de întreținerea liniei ferate în Galiția, la Cracovia. În anul 1858 este numit director de construcție pe linia Lemberg - Stanislau (140 km) și în același timp conduce construcția liniei ferate până la Cernăuți, a cărei deschidere a avut loc la data de 1 septembrie 1866.

Baronul Victor Offenheim, directorul general al „Lemberg - Czernowitzer Eisenbahn Gesellschaft” societate cu sediul la Viena, a recunoscut imediat capacitatea tânărului inginer și l-a numit în 1864 pe funcția de director general al Direcției de Exploatare a căilor ferate de la Lemberg și manager al liniei Sniatyn-Cernăuți-Iași; după finalizarea căii ferate în 1866, l-a numit director de operațiuni și dezvoltare. În această calitate, Ziffer a intuit cu mult timp înainte și a susținut chiar din 1863 importanța construcției unei linii de cale ferată de la Lemberg până la frontiera rusă (Rawa-Ruska și de aici la stația Belzec - Tomaszów) și a inițiat construcția de căi ferate care au făcut legătura între rețeaua de căi ferate a Imperiului și rețeaua feroviară rusă; după lungi negocieri și eforturi societatea a obținut în octombrie 1884 aprobarea pentru construcția acestei linii

de cale ferată cu 88,⁴ km lungime, iar Ziffer a fost numit șeful lucrărilor; în iulie 1885 a predat traficului o primă porțiune de cale ferată, cu o lungime de 30 km, care a făcut legătura între aceste rețele. Ea a fost o ocazie bună pentru circulația produselor pe relația Cernăuți și a fost cea mai profitabilă linie de cale ferată din Europa a timpurilor sale.

Construcția acestei căi ferate a atins un cost de aproximativ patru milioane florini; în octombrie 1887 întreaga linie fiind deschisă traficului.

E. A. Ziffer conduce exploatarea liniilor până în octombrie 1868, când este chemat la Direcția Generală de Căi Ferate din Viena, ca director tehnic pentru supravegherea construcției de linii și organizarea exploatării liniei austriece de la Cernăuți la Suceava precum și a liniilor românești lungi de 224 km, între Suceava - Roman, Pașcani - Iași și Verești - Botoșani; în anul 1872 se va retrage. Pe toată durata cât a activat la Compania Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn Gesellschaft a fost foarte bine plătit, având un salariu de 8000 de florini pe an și în plus, o diurnă de 10 florini pe zi.

Este ales membru în comitetul de administrație al companiei Lemberg-Cernăuți-Iași și membru în comitetul executiv. În 1875 a devenit președinte la reprezentanța firmei din Londra; ulterior a mai construit o serie de căi ferate în Austria și a devenit director și președinte la mai multe societăți feroviare sau la o serie de societăți constructoare de mașini și echipamente feroviare.

În luna iulie 1883, inginerul Emanuel A. Ziffer a înființat compania de cale ferată Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft, care acționează ca *prima societate de cale ferată pe acțiuni din Bucovina*, desprinsă din Societatea Lokalbahn Czernowitz-Novosielitza, constituită de ministrul Alexander D. Freiherr von Petrino, acesta fiind ales președinte iar inginerul Emanuel A. Ziffer, ca vicepreședinte al societății nou înființate.

Capitalul social inițial al societății a fost de 2.100.000 coroane și a ajuns în scurt timp la 22.200.000 coroane. Emanuel A. Ziffer a fost ales ca președinte al Companiei de căi ferate Bukowinaer Lokalbahn Gesellschaft din luna mai a anului 1891, iar din anul 1893 până la moarte a rămas în fruntea comitetului de administrație a societății precum și la Societatea de exploatare forestieră de la Tarcău, din județul Neamț.

Până la sfârșitul anului 1885, sub conducerea lui Ziffer s-au construit de noi linii de cale ferată între Hliboka-Berhomet (53 km) cu ramificația Carapciu-Czudin (19 km) și la sfârșitul anului 1886 începe construcția liniei de la Hatna la Kimpolung (67 km), în mai 1888 acest tronson fiind terminat.

Între anii 1887-1888, a construit calea ferată până la Kolomea cu o lungime de 48 km și între anii 1888-1889, a construit linia ferată Vama - Russmoldovitza (20 km) precum și Hadikfalva-Rădăuți (9 km).

O performanță importantă pentru istoria Bucovinei a fost construirea căii ferate de munte Kimpolung – Dorna Watra, peste creasta Mestecănișului (situată la 1100 m deasupra nivelului mării), aici fiind construit un tunel de 1622 m lungime, aflat la cota 958 m, cu un preț de cost care s-a ridicat la 2 milioane de coroane.

Prima secțiune de cale ferată de la Kimpolung la Valea Putnei (19 km) a fost deschisă în ianuarie 1901, iar restul traseului de la Vatra Dornei la Valea Putnei a fost deschis traficului în luna octombrie 1902. După ce a construit rețeaua de linii a tramvaiului cu aburi din orașul Lemberg, cu o lungime de 22,³ km, a urmat execuția căii ferate Lemberg-Janów (17,5 km) între anii 1894-1895 și a liniei Janów-Jaworów (31 km) în anul 1903. În 1907 a fost construit un alt traseu de cale ferată pe ecartament îngust, între Ciudin și Cosciuia (Czudin-Koszczuja) cu lungimea de 23 km, la cererea proprietarilor de păduri Alexander Ritter von Gojan și August Ritter von Gorayski.

Construcția liniilor ferate în această zonă bogată în resurse naturale, a făcut să înflorească comerțul; odată cu creșterea producției de lemn și minereuri s-au creat locuri de muncă pentru multe mii de oameni și s-au deschis ori dezvoltat stațiunile balneare din partea de sud a Bucovinei, accesul produselor către piața mondială devenind și el mai facil. Prin inițiativa și susținerea sa, mai multe proiecte de dezvoltare economică din Bucovina și nu numai - au devenit realitate, enumerăm aici fabrica de ciment construită la Putna, fabrici de cherestea, sticlărie, potasă și altele.

Capacitatea sa organizatorică și spiritul său vizionar, l-au făcut să fie ales în onoranta funcție de președinte al Căilor Ferate din Bucovina, instituție cu sediul la Cernăuți și vicepreședinte al Uniunii Internaționale a tramvaielor și căilor ferate de interes local - organizație cu sediul la Viena; precum și în cadrul American Society of Civil Engineers sau Institution of Civil Engineers din Londra.

Inițiativele sale duc la construirea unei rețele de peste 700 km de căi ferate în Galiția, Bucovina și România, în regiuni situate în drumul marilor linii internaționale și anume: Lemberg - Belzec, linii locale din Kolomea; Lemberg - Bucovina; rețele în România.

În Galiția, Bucovina și România rețeaua de căi ferate locale executată direct sub conducerea sa a ajuns la aproximativ 580 km, din care 403 km de rețea conectată direct la căi ferate principale, cu o investiție de capital nominal de 37,5 milioane coroane; aceste linii ferate locale prezintă un model original în construcția și administrarea lor și au servit drept exemplu pentru alte linii secundare construite mai târziu, din punct de vedere al exploataării lor, după modelul organizat de către inginerul E.A. Ziffer.

A participat la mai multe întâlniri și congrese internaționale ale inginerilor din diferite domenii (Congresul Uniunii internaționale a tramvaielor și a căilor ferate de interes local, Congresul inginerilor din 1893 - la Chicago, Congresul Internațional al Căilor Ferate - din 1894 de la Bruxelles, Congresul Internațional de la Milano din septembrie 1906 și altele), studiile sale cu diferite teme din domeniul transporturilor fiind foarte apreciate. Are o colaborare bogată cu reviste tehnice ale vremii (Jurnalul Feroviar, The Street Railway Journal, Buletinul inginerilor) din Europa și America și publică mai multe lucrări de specialitate din care enumerăm câteva, precum:

- *Mittheilungen über den Ausflug der Mitglieder des Internationalen permanenten Strassenbahn - Vereines nach Blankenberghe, Ostende u. Brüssel (1897)*
- *Die erste Bergschwebbahn der Welt, Förderung des Lokal und Straßenbahn Wesens*
- *Tramway Situation in Vienna - 1897*
- *Tenth Convention of the International Street Railway Association, 1894*
- *Electric Railway Practice in Austria-Hungary - 1899.*
- *Die erste Bergschwebbahn der Welt (1902)*
- *Municipalization of the Vienna Electric Street Railways - 1902*
- *Operation of Secondary Railways - 1900*
- *Systems of Mechanical Traction for Street Railways - 1902*
- *Ueber den Automobilismus (Selbstfahr wesen) im Verkehre auf Eisenbahnen im allgemeinen und insbesondere auf Lokalbahnen und Kleinbahnen (1904)*
- *Automobillinien und Lokalbahnen: Mitteilungen, erstattet bei der am 8. Sept. 1913 in Mährisch-Ostrau abgehaltenen 21. Versammlg d. Verbandes d. österr. Lokalbahnen u. Kleinbahnen*

În baza experienței acumulate a publicat în 1883 broșura „ Die projektierten Lokalbahnen in der Bukowina”, în care vorbea despre proiectele de dezvoltare a rețelei de transporturi, condiții de exploatare, management și în final despre profitabilitatea anticipată a liniilor de interes local. Toate lucrările sale au fost bine documentate și au constituit o sursă importantă de informații pentru cadrele tehnice și investitorii anilor respectivi și cei de mai târziu.

Inginerul E. A. Ziffer a publicat și „*Denkschrift anlässlich des 25 jährigen Bestandes der Aktiengesellschaft Bukowinaer Lokalbahnen*” adică „Memoriu cu prilejul a 25 de ani de existență a Societății pe Acțiuni Căile Ferate Locale din Bucovina” și a întocmit o monografie referitoare la remarcabilele lucrări feroviare din Galiția și Bucovina: „*Die Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina im an Schlusse an Die K.K. Piv. Lemberg-Czernowitz –Jassy Esenbahnen.*”, care a fost publicată în două volume – vol. 1 în anul 1891 și vol.2 în anul 1908, lucrări monografice foarte bine documentate, bogate în detalii planuri și ilustrații - astăzi extrem de rare și cu mare valoare de piață.

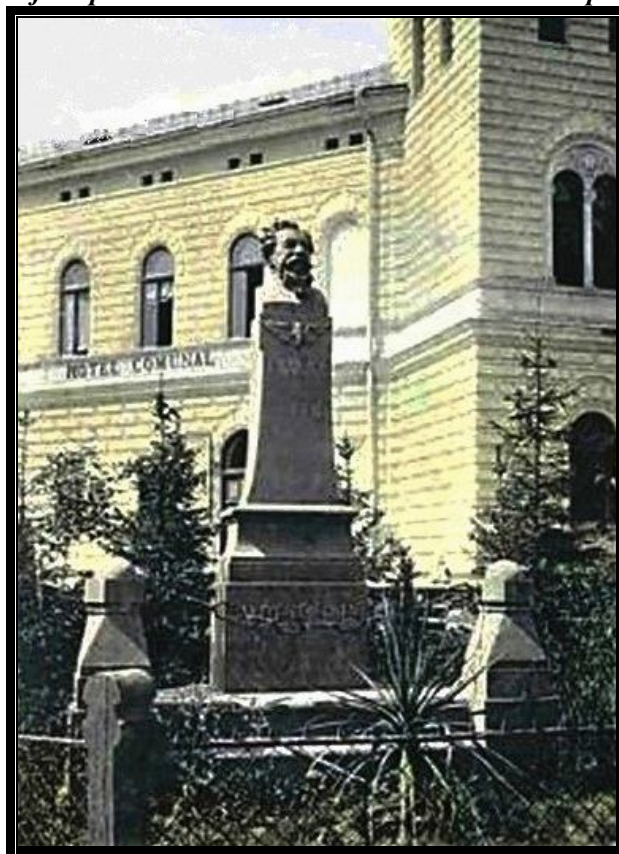
Ca semn de apreciere a eforturilor depuse pentru ca locuitorii din zona Dornelor să fie conectați prin intermediul drumului de fier cu marile capitale europene, precum și pentru sprijinul oferit în vederea construcției clădirii de călători din orașul stațiune, primarul orașului - Simion Irinar, fostul primar - Vasile Deac, secretarul primăriei Georgi I. Botezat și mai multe personalități din Consiliul Comunal Vatra Dornei au luat inițiativa strângerii de fonduri și i-au ridicat un monument lângă clădirea Primăriei.

Bustul și elementele din compunerea monumentului au fost realizate din piatră (gresie roșie) scoasă din inima muntelui, cu ocazia realizării tunelului Mestecăniș.

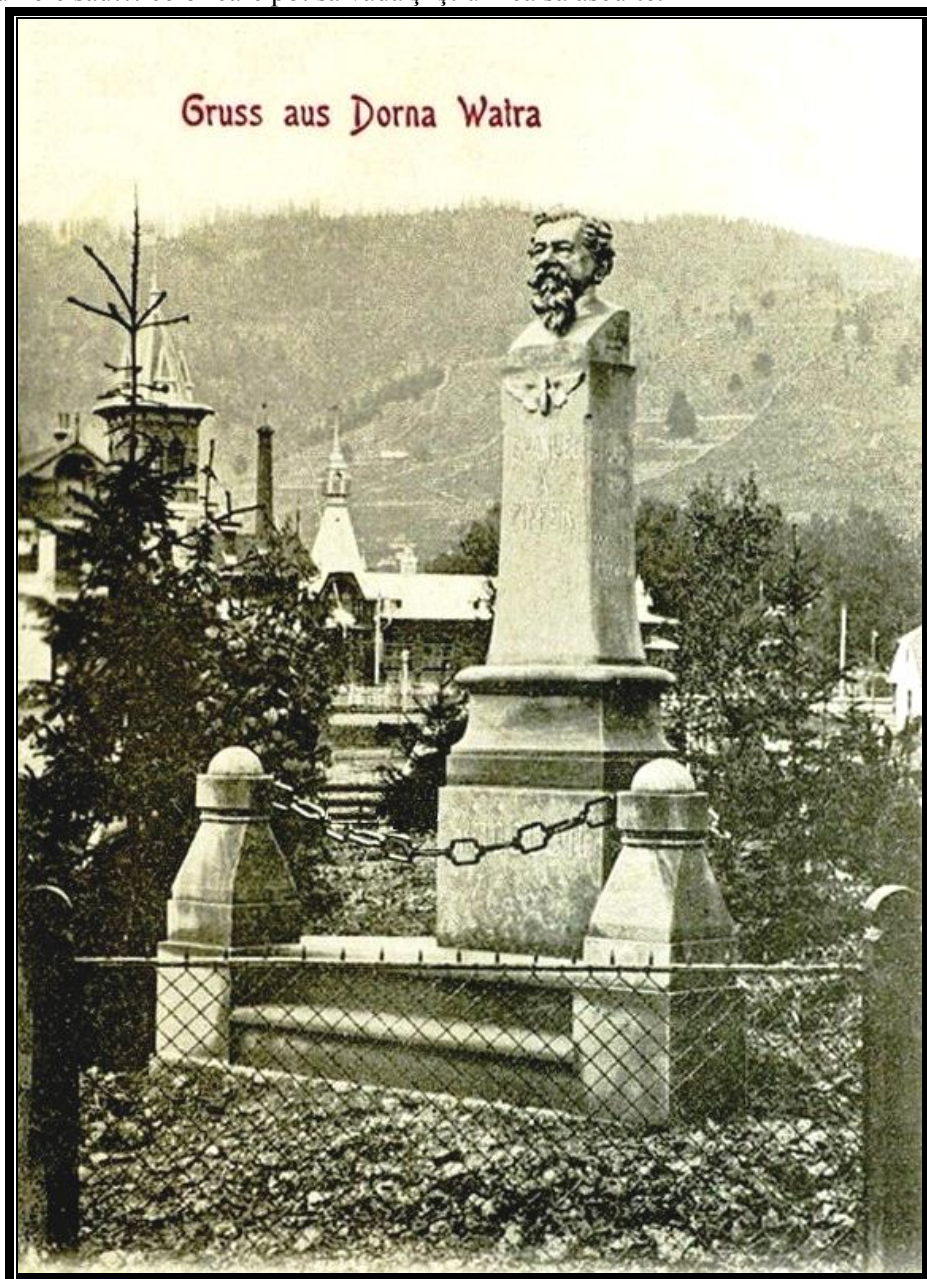
Ceremonia de dezvelire a avut loc în data de 07.06.1903 în prezența unui număr foarte mare de oficiali, locuitori și bineînțeles, a sărbătoritului. Festivitățile au fost urmate de un banchet la care au participat în jur de 100 de persoane.

Inginerul E.A. Ziffer a repetat atunci, ceea ce spusese cu câțiva ani mai devreme:

„Oamenii de aici sunt parte a sufletului meu, iar Vatra Dornei este copilul meu de suflet și voi face pentru binele lor tot ceea ce îmi va sta în putere...”.



Prin faptele și realizările sale el a demonstrat cu prisosință aceasta, ele vorbesc astăzi în numele său... celor care pot să vadă și știu încă să asculte.



Monumentul dedicat lui E.A. Ziffer, cel care ne-a deschis calea....ferată. – CPI colecția BP

În semn de omagiu, la 23.01.1908, cu ocazia împlinirii a 75 ani i-a fost organizat un mare banchet în cursul căruia i-a fost oferită o medalie aniversară (având dimensiunile de 89/54 mm), foarte bine executată de către sculptorul polonez J. Kassin; se spune că a primit atunci peste 250 de scrisori de felicitare din partea unor importanți oameni ai vremii, din lumea politică, culturală sau tehnică, directori de bănci și firme.



Medalia executată de Consiliul de Administrație al Aktiengesellschaft Bukowinaer Lokalbahnen cu ocazia împlinirii celor 25 de ani de existență a Societății pe Acțiuni <Căile Ferate Locale din Bucovina>

Text: - Societatea anonimă pe acțiuni a căilor ferate locale "Bukowinaer Lokalbahnen" -
Cu ocazia împlinirii a 25 ani la conducerea societății, pentru întemeietorul și președintele ei,
dl. E.A. Ziffer, inginer constructor, ca recunoștință și apreciere pentru nepieritoarele sale merite
în formarea și dezvoltarea societății .

Piesă foarte rară, din colecția inginer Ovidiu Corduneanu – Cîmpulung Moldovenesc



Palatul Comunal și monumentul inginerului E. A Ziffer în anul 1905 și 1917 – colecția M.A.

Este păcat că recunoștința dornenilor a fost de scurtă durată și nu s-a perpetuat în timp, deoarece monumentul lui Ziffer a fost demontat după 1918. Nu cunosc în detaliu cauzele care au făcut ca acest monument să fie demontat (posibil să fi fost lovit de un proiectil rusesc într-un bombardament efectuat asupra Primăriei, cauze politice ori faptul că era supus austriac și evreu sau că o minte îngustă a vrut să fie așa) și nu pot înțelege de ce după 1990, când meritele acestui mare om au început a fi readuse în

memoria bucovinenilor de către scriitorul și feroviarul George Timu, nu s-a făcut nimic pentru a se remedia această greșeală și nu s-a refăcut bustul său, chiar în altă locație.

Urmele monumentului sunt împrăștiate prin oraș (la Muzeul de Științele Naturii și Cinegetică precum și în str. Podul Verde Fundătură) dar aproape nimeni nu își mai amintește ce sunt și de unde provin...



Element din compunerea monumentului dedicat lui E.A. Ziffer, aflat acum la izvorul din str.Podul Verde fundătură, Pavilion CFR



Roata înaripată, simbolul etern al DRUMULUI de FIER are astăzi aripile frânte ...



Partea intermediară din compunerea monumentului ridicat în cinstea lui E.A.Zifer, aflată acum la Muzeul de Științele Naturii și Cinegetică din Vatra Dornei .

Se mai pot distinge inscripțiile "EMANUEL A. ZIFFER" și "RĂDICAT DIN PARTEA LOCUIITORILOR COMUNEI VATRA DORNEI"

— aceasta din urmă scrisă în română și germană.

Datorită meritelor sale, însuși împăratul Franz Joseph i-a acordat la 13.10.1910, titlul nobiliar de „von Teschenbrück“ precum și mai multe decorații (1866 - cavaler al Ordinului Franz Joseph, în 1898 - Ordinul Coroana de Fier).

A fost membru în Societatea de ajutor Carol I și este decorat și de Statul Român cu Medalia jubiliară Carol I, respectiv "Coroana României", precum și altele. A făcut mai multe donații și opere de caritate, mai ales în orașul care l-a adoptat necondiționat, Cernăuți, care împreună cu orașul Janów i-au acordat titlul de „Cetățean de onoare” al urbei, în semn de înaltă prețuire și recunoștință.

Se stinge din viață la 80 de ani, adică la data de 27 octombrie 1913.

Vestea despre decesul lui E. A. Ziffer a întristat pe toți cei care l-au cunoscut și au colaborat cu el, ori au beneficiat într-un fel sau altul de rezultatele muncii sale.

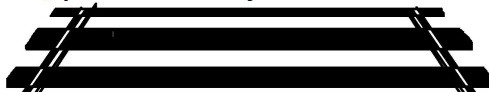
Anunțul dispariției sale a apărut în multe publicații, iar unele au oferit și detalii asupra activității sale de excepție. A fost înmormântat în Cimitirul central din Viena (Wiener Zentralfriedhof), miercuri, 29.10.1913 ora 15.⁰⁰. Din partea Societății Căilor Ferate din Bukowina, a participat directorul Emanuel Krassa, unul dintre cei mai buni prieteni și colaboratori ai săi. Realizările sale de pe aceste meleaguri de legendă, îl fac să intre pentru totdeauna în istoria lor și în același timp să-i fie și recunoscută calitatea de

„ părinte al ... Căilor Ferate din Bucovina ”



EMANUEL A. ZIFFER
PREȘEDINTELE SOCIETĂȚII BUKOWINAER LOKALBAHNEN
CONSTRUCTORUL LINIEI HATNA - DORNA WATRA

„ părintele căilor ferate din BUCOVINA „



REALITATEA EVREIASCĂ

PUBLICAȚIE A FEDERAȚIEI COMUNITĂȚILOR EVREIEȘTI DIN ROMÂNIA

ANUL LVI • NR. 400-401 (1200-1201) • 1 - 28 FEBRUARIE 2013 • 21 ȘVAT - 18 ADAR 5773 • 28 PAGINI - 3 LEI

Centenar Emanuel Alois Ziffer

Deși Emanuel Alois Ziffer - personaj central dintr-o istorie a căilor ferate în Bucovina, scrisă de corespondentul nostru, *Paul Brăscanu*, din Vatra Dornei - a intrat în posteritate acum o sută de ani, ne aflăm în fața unui european modern. Mai bine spus - a unui cetățean al Europei care revine, sub alte înfățișări, la modul de gândire întrerupt de failele sociale din secolul XX. Câteva preliminare. Emanuel Alois Ziffer s-a născut la Teschen, s-a format într-o familie de intelectuali evrei austrieci emancipați, într-o vreme - prima parte a veacului XIX - în care ideile generoase din epoca Luminilor nu fuseseră contrazise încă; cel puțin, în acea parte a Europei. Receptiv la nou - reprezentat, atunci, de căile ferate - tânărul absolvă Institutul Politehnic Imperial din Viena. Profunzimea, perspicacitatea, talentul organizatoric - calități ce se fac repede remarcate - îl propulsează la conducerea construcțiilor de căi ferate care leagă Lemberg de Cernăuți, Sniatyn - Cernăuți de Iași, Cernăuți de Suceava, Suceava de Roman - Pașcani - Iași, Verești de Botoșani. Înțelegând cât de rentabile sunt legăturile centrului cu marginile fostului imperiu, inginerul pune în operă construcția căilor ferate Viena - Dărmănești - Câmpulung Est - Vatra Dornei, Vama - Rușii Moldoviței - Rădăuți. În apogeul carierei, Ziffer înființează prima societate de căi ferate pe acțiuni din Bucovina. Se întâmplă în 1883. Până la sfârșitul vieții avea să aibă un cuvânt greu de spus în Comitetul de administrație al acesteia, dar și al Societății de Exploatare Forestieră de la Tarcău, Județul Neamț. Faptul vădește extinderea zonei de interes economic și spre România. Consecințele faste pentru orașele și locuitorii aflați „pe malurile” fiecărei noi linii de cale ferată nu întârzie să apară: amplificarea comerțului, dezvoltarea industriei, aflulul spre stațiunile balneare. Ziffer este răsplătit cu onoruri din partea împăratului Franz Joseph și a regelui Carol I, devine Cetățean de Onoare al Cernăuților, Primăria din Vatra Dornei îi ridică un bust antum.

De ce-l simțim pe Ziffer contemporanul nostru? Pentru că și acum, ca-n epoca în care el și-a decis drumul în viață, se configurează o nouă Europă. Apropierea economică e șoseaua, care și-a creat ambianța: benzinării, hoteluri, moteluri, parcuri, bufete și baruri, ateliere, chioșcuri de dirijare a circulației stradale, posturi de poliție. Mașinile grele au modificat aspectul localităților pe care-l străbat. Există o Europă în evoluție: pe tăcute, pe neobservate, în chip nespectaculos. O Europă preocupată de înfruntarea cotidianului, (re)construită de specialiști în probleme de transport și expediție, în logistică și marketing; oameni din spita lui Ziffer. Dacă e adevărat că, fără trenuri, civilizația europeană ar fi arătat altfel, tot așa adevărat este că fără sistemele de comunicare prezente nu s-ar fi născut noile forme de civilizație; europene și mondiale.

O altă temă de meditație oferită de *Paul Brăscanu* este aceea a vechilor zone multietnice, cum este Bucovina, în care au conviețuit, s-au influențat și și-au păstrat identitatea români, germani, ucraineni, polonezi, evrei... Bustul lui Ziffer a fost demontat imediat după încheierea primului război mondial. „Cauze politice, faptul că era supus austriac și evreu sau o minte îngustă a vrut să fie așa? [...] Nu pot înțelege de ce, după 1990, când meritele acestui mare om au început să fie readuse în memoria bucovinenilor, nu s-a făcut ceva pentru a se remedia această greșală”. Sunt frământări ale corespondentului nostru extrase din articolul „Drum de fier prin Bucovina”, apărut în „Clement Media” din 16 iulie 2012. Autorul, feroviar din tată-n fiu, cu înzestrări de istoric și literat, a fost ajutat în demersul editorial de prieteni ai săi: George Timu, scriitor, și Edgar Hauser, fost director de export pentru material feroviar, trăind în Germania și Olanda, pasionat de cercetarea trecutului Bucovinei, revenind în fiecare vară la Vatra Dornei. Volumul - foarte documentat, dedicat înaintașilor și colegilor, oameni de diverse etnii, confesiuni, „epopee a construirii liniei ferate Dărmănești - Vatra Dornei”, cu răsfrângeri în viața economică, socială, culturală a zonei - a fost lansat la împlinirea a 110 ani de la înființarea ei. Linile de căi ferate s-au realizat cu „eforturi mari și sacrificii [...] prematur trecute în uitare”. Să fie reală tendința de „devalorizare a Căii Ferate”, azi, cum observă cu amărăciune autorul? „Aș fi vrut să pun o placă” pentru cinstirea memoriei lui Emanuel Alois Ziffer „pe un perete al Secției de căi ferate L6 din Vatra Dornei, dar nu am reușit”. Și mai spune Paul Brăscanu: „Consider că este momentul să se facă ceva pentru păstrarea memoriei lui Ziffer”. Să sperăm că un potențial sponsor citește aceste rânduri.

IULIA DELEANU

ROMANIA LIBERA

APARE IN TOATE ZILELE

La trecerea trenului regal pe la stațiunea Podul-Iloaei și Târgu-Frumos, Regele fu viș aclamat de numeroasa populație rurală, de autoritățile administrative și comunale; iar detașamente de dorobanți dedeau onorile militare.

La gara Pășcani, Regele fu primit de d. prefect al județului Roman, de autoritățile administrative, de d. E. Ziffer din consiliul de administrație al căilor ferate Lemberg-Cernăuți-Iași, de comandantul regimentului 28 dorobanți, de toți primarii plășilor precum și de un numeros public. Un detașament din regimentul 28 dorobanți dete onorurile militare.

Majestatea Sa bine voi a convorbi câtva timp cu diferite persoane prezente și continuă apoi călătoria spre Roman în mijlocul urărilor generale.

D-nii Ziffer și dr. Weisel, delegații consiliului de administrație al liniei Lemberg-Cernăuți-Iași, s'au reîntors de la Londra, unde se duseseră pentru a lua consimțământul acționarilor pentru răscumpărarea părții românești din acea linie.

După cum află *Românul*, consimțământul acționarilor a fost acordat și în curând d-nii Krasitzki și Kunheth vor veni la București ca să reînceapă tratările cu guvernul român.

*

Bukowinaer Post.

Chef-Redakteur Moriz Stekel.

Abonnements-Preise: Für Czernowitz inklusive Zustellung, wie das übrige Ausland: Ganzjährig 30 Kronen, halbjährig 10 Kronen, vierteljährig 5 Kronen, monatlich 1 Krone 70 Heller. Fürs Ausland: Vierteljährig 7 Kronen.

Einzelne Exemplare 15 Heller.

Redaktionslokalitäten 155. — **Telephon der Redaktion 1020/111.**

Erscheint dreimal wöchentlich
und zwar
Sonntag, Dienstag und Donnerstag.

Redaktion und Administration:
Postgasse 7 a

Insertionsgebühren: Die flippantige Beilage oder der Raum der einmaligen Einsendung 10 Heller, bei zweimaliger 6 Heller. Bei Jahresinseraten entsprechender Rabatt.

Abdruck und Klage in Czernowitz.

Insertate und Abonnements werden bei der Administration, den konj. Redaktionsbüros in Czernowitz, sowie allen solchen Inseratenbüros entgegengenommen.

Nr. 2600.

Czernowitz, Sonntag, den 16. Oktober 1910.

17. Jahrgang.

Seite 1.

Bukowinaer Post

16. Oktober 1910.

Präsident Ziffer — geädelt.

Der Präsident des Verwaltungsrates der Bukowinaer Lokalbahnen, Herr Emanuel A. Ziffer, wurde in einer ganz besonders hervorzuhebenden Weise ausgezeichnet. Der Kaiser hat mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. Oktober l. J. Herrn Ziffer in den Adelsstand erhoben. Diese Nachricht wird nicht verschleiert, auch in der Bukowina weitreichende Befriedigung zu wecken. Wir zählen Ziffer zu den unsern. Taten, unversehlich und von tief einschneidender wirtschaftlicher Bedeutung, erwarben Ziffer das dauernde Heimatsrecht in der Bukowina. Ganze Teile unseres schönen Buchenlandes brachte Ziffer dem Westen näher, erschloß er durch den Bau der Lokalbahnen dem Weltbedarf, bot er die Möglichkeit der Verwertung der reichen Naturschätze. Was heute als etwas Selbstverständliches gilt, der Ausbau der Lokalbahnen, war damals — im Jahre 1883 — als sie Ziffer in Angriff nahm, noch eine Pioniertat. Ziffer wagte sie. Das war und bleibt sein dauerndes Verdienst in der und für die Bukowina. Die „Bukowinaer Lokalbahnen“ sind ein ehern Denkmal, welches Ziffer sich selbst gesetzt hat. Dankbar gedankt man bei uns dieser wahrhaft bahnbrechenden Tat. Die Landeshauptstadt verlieh Herrn Emanuel Ziffer ihre höchste Auszeichnung. Er wurde Ehrenbürger von Czernowitz. In Dornauatza setzten ihm dankbare Bürger ein Denkmal. Im ganzen Lande nennt man Ziffers Namen mit jenem Stolze, den das Bewußtsein einflößt, daß er sich als Bukowinaer fühlt.

Und fonderbar. Seine Laufbahn führte Ziffer, wie eine Schicksalsfugung, nach der Bukowina. Heute, wo des Kaisers Gnade diesen Mann rastlosen Wertens auf eine wohlverdiente soziale Höhe gestellt, den Arbeit adelt, darf selbst so ein Nimmermüder — Ziffer zählt bald 78 Jahre — wie es Ziffer ist, in Feststimmung einmal rasten und Rückschau halten auf seinen Lebenslauf. Und tut dies der Ausgezeichnete, so erinnert er sich gewiß des Beginnes seiner Laufbahn (1852) bei einem Baumeister, als der ersten Sprosse jener Leiter, die er rasch, aber immer aus eigener Kraft, erklimmte. Nicht lange blieb er hier. Ihn zog's zum Eisenbahnenwesen. Da war er, da blieb er fortan, als einer der in den ersten Reihen steht, bahnbauend und damit bahnbrechend. Am Baue über den Semmering, dieser fähigen Ingenieurtat, wirkte Ziffer als Assistent mit; machte dann die Karriere als Bahnbeamte im praktischen Dienst — Stationsvorstand in Granat-Reuhschl, Streckenchef Wien—Bruck — durch, um 1857 zum Baue der Temeswar-Donaulinie versetzt zu werden. Ein Jahr darauf trat Ziffer in den Dienst der Carl-Ludwigbahn und 1864 in jenen der Lemberg—Czernowitzer-Eisenbahn.

Sie führten Ziffers erste Beziehungen zur Bukowina an. War doch diese neue Bahnlinie berufen, die Bukowina mit dem Westen, mit der Welt jenseits der blau-rothen Wälder und später mit dem Nachbarlande Rumänien, zu verbinden. Bereits als baulenender Oberingenieur wirkte Ziffer da, bis zu der im Oktober 1866 erfolgten Eröffnung und dann weitere zwei Jahre als

Betriebsdirektor, demnach in leitenden Stellungen, mit. Er war bereits Oben und erhielt sich in dieser Situation — zum Wohle der Bukowina. Denn Oktober 1868 war es, wo Ziffer technischer Direktor der inzwischen konzeptionierten Linie Czernowitz—Suczawa und auch deren Fortsetzung nach Rumänien wurde. Bald avancierte er, Dank seiner Tüchtigkeit und seinem unermüdblichen Arbeitsfleiß, zum Leiter des gesamten technischen Dienstes, sowie zur Oberleitung der im Baue befindlichen vorerwähnten 300 km. langen Linie bis nach Jassy.

Ziffer war damit tatsächlich mit der Eisenbahn in die Bukowina gekommen und der weitere Ausbau unseres Schienennetzes ist mit dem Namen Ziffer fortan untrennbar verbunden. Wir wollen die einzelnen, mannigfachen Phasen der Ziffer'schen Tätigkeit, die ihn 1893 auf den Präsidentenstuhl des Verwaltungsrates der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn brachte, übergehen. Nur so viel sei bemerkt: in richtiger Beurteilung der Verhältnisse, fügte er der Hauptstrecke, durch Ausbau der in sie einmündenden Lokalbahnen, kräftigende Zusätze ein, die den wohlthätigsten Einfluß auf die Prosperität der Hauptlinie übten. Diese Tat Ziffers gereicht, wie dies bereits angedeutet wurde, unserem Heimatlande zum dauernden volkswirtschaftlichen Vorteile. Die Wälder, dieser unser wertvollster Landesreichtum, der bis dahin wie ein Dornbüschel in einem Bauberüschel unzugänglich und unverwertbar war, wurde durch die 1893 in Angriff genommene und 1899 beendete Erbauung des Reges der Bukowinaer Lokalbahnen, dem Weltverkehr erschlossen. Der Ausbau der Linien: Czernowitz—Nowoseliza machte den Anfang. Dann schlossen sich an: Hlibotsa—Verhometh mit der Abzweigung nach Karapczin—Gubyn, Satna—Kimpolung, Hadissalva—Radauß und die Schleppbahnen Verhometh—Mezbrody resp. Wama—Rus-Moldawika. Jede dieser Linien hatte für die Bukowina die Bedeutung einer Kultur tat. Und Ziffer war es, der sie aus geleistete.

Nicht nur dem Westen, für den viele Teile der Bukowina, nur ein unerreichtes Land der Sehnsucht war, wurden wir erschlossen, sondern rückten auch im Lande selbst einander näher, durch leichteren und darum öfteren Verkehr. Im Jahre 1902 trat noch die Linie Kimpolung—Dornauatza dazu, die unseren bedeutungsvollen Kurort in die Reihe der auch für die Nachbarländer Galizien und Rumänien, aber auch — so hoffen wir — für den Westen erreichbaren, vorrückte ließ. Bei allen diesen Bahnbauten hatte Ziffer mit Rat und Tat als belebender und impulsiver Geist, mitgewirkt. Seiner Umsicht bei der Anlage, seinen Sachkenntnissen bei der Verwaltung, seinem richtigen Blick bei der Beurteilung der Wichtigkeit seiner Mitarbeiter — es sei nur auf den Zentralinspektor Krassa verwiesen — verdanken unsere Lokalbahnen ihre Prosperität.

Wir stolz konstatieren wir es: Herr von Ziffer ist mit eisernen Banden an die Bukowina gefesselt. Sein Alter hindert ihn nicht, seine Pflichten als Präsident der Bukowinaer Lokal-

bahnen jederzeit voll und ganz zu erfüllen. Reisen schenkt der alte Mann an Jahren, aber nicht an Geist, nie und gerne ist er bereit, in anregendem Gespräch, aber auch in Vorträgen von dem Vielen, das er mit den Augen des tiefblickenden Fachmannes, der Autorität, gesehen, erfahren und erlebt, zu erzählen und zu berichten. So wirkt sein Wissen befruchtend auf seine jüngeren Nachkommen und auch darin betätigt sich der Unermüdbliche im Interesse der Bukowina. Wie fanden sich aber auch alle beruflichen Faktoren zusammen, als es galt am 23. Januar 1908 (Ziffer wurde am 23. Jänner 1833 in Teschen geboren) den 75. Geburtstag des allverehrten Präsidenten und Schöpfers unserer Lokalbahnen zu feiern! Damals wie heute spielt wohl auch Egoismus mit, wenn wir dem rüstigen Greise die Erhaltung seiner Arbeitskraft, als Folge ungehörter Gesundheit wünschen. Wie lange ist es her, daß Ziffer wertig beim Zustandekommen der Putzner Zement-Altkiengeellschaft mithalf und damit dem Lande eine Zukunft rettete. Seiner Mithilfe können wir nicht so leicht entzagen und ist die Lebens-Ziffer auch bereits eine hohe — wir können, wir wünschen unserer geadelten, somit in jedem Belange ausgezeichneten, von uns dazu beglückwünschenden Herrn von Ziffer das Alter der Patriarchen. Anlehnend an einen Kers Grillparzers rufen wir dem Ausgezeichneten zu:

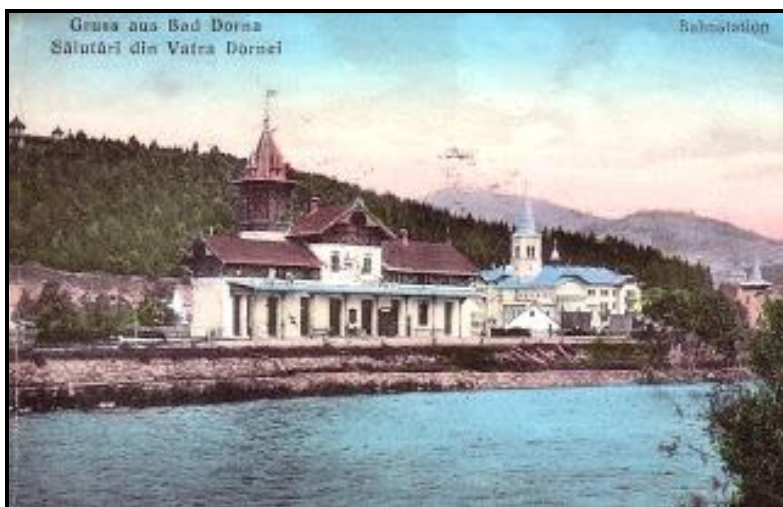
Werde, was du noch nicht bist — ein Greis;
Bleibe, was du jezt schon bist — ein Segen fürs Land.

Die Delegationen.

Die Thronrede.

Der Kaiser dankte, auf die Fuldigungsansprachen sowohl der Österreichischen als auch der ungarischen Delegierte im Thronsaale der Wiener Hofburg am 13. d. erwidern, für die Berichtigungen treuer Ergebenheit und sprach seine besondere Befriedigung aus, daß die hinsichtlich der vollzogenen Erfindung der Herrscherrechte auf Bosnien und die Herzegovina eingeleitete Aktion auf friedlichem Wege zu einem vollen Erfolge geführt hat. Die Thronrede konstatiert, daß eine erfreuliche Klärung der politischen Lage eingetreten ist und daß unsere Bündnisse mit dem deutschen Reiche und Italien wenn möglich noch fester und unrunder geworden und die Beziehungen zu allen anderen Mächten sehr befriedigend sind. Dank der anlässlich der vorjährigen äusseren Kriege unvermeidlich gewordenen größeren Bereitschaft des Heeres und der Flotte wurde die Regierung in die Lage versetzt, den Boden der friedlichen Politik nicht verlassen zu müssen. Hierin liegt der Ansporn, der Wehrmacht die unumgänglich notwendigen Mittel zur Erhaltung ihrer Schlagfertigkeit unter Beachtungnahme auf die finanzielle Leistungsfähigkeit zur Verfügung zu stellen. Diefür wird es der Monarchie ermöglicht, nebst ihren Interessen auch diejenigen des europäischen Friedens wirksam vertreten zu können. Die Thronrede ge-

Povestea Stației feroviare Vatra Dornei - Băi



La începutul anului 1901, mai exact pe 2 februarie, șeful Grupului de Șantiere Construcții Căii Ferate ce construia tronsonul feroviar Capu Satului – Vatra Dornei și tunelul de la Mestecăniș (Mestecănești), ing. Emanuel Alois Ziffer, se îmbolnăvește de pleurită acută și se internează în Spitalul districtual din Vatra Dornei. Timp de 45 de zile, cât a durat tratamentul, este vizitat în mod regulat de primarul dornean Vasile Deac.

În una din discuțiile amicale referitoare la mersul lucrărilor de pe șantier, inginerul îi destăinuie că lucrările la acest important edificiu se limitează material și financiar la Gara mare, fiindcă așa era finanțarea, numai pentru 41 km.

Primarul Deac, ca un bun gospodar, își dorea ca trenul să aibă punct terminus stabilimentul băilor, ca în felul acesta să vină în ajutorul celor suferinzi.

Ing. E. A. Ziffer îi spune că nu are bani pentru suplimentarea cheltuielilor cu organizarea de șantier, cu acoperirea costurilor pentru încă 1 km de linie ferată și nici aprobare de la forurile superioare. Și îi sugerează că singura soluție ar fi o intervenție scrisă la Compania de Construcții de Căii Ferate și Consorțiul Financiar „Louis Ortlieb et. Co.” de la Viena.

Primarul Deac, fiind cunoscut ca un om cu foarte mare influență printre deputații Dietei – deoarece în anul 1886, în urma unor merite incontestabile de consolidare și gospodărire a Ținutului Dornelor fusese decorat chiar de împărat, cu marele ordin „Crucea de Argint cu Coroană pentru Merite” – convoacă în regim de urgență o ședință de consiliu, la care invită arhitecți și pe reprezentanții Stabilimentului Băilor. Astfel, el pune în discuție necesitatea prelungirii cu un kilometru a liniei ferate și a construcției unei stații de cale ferată de tip castel, care să întrunească toate elementele arhitecturale bucovinene, împletite cu stilul baroc austriac. Un edificiu care să rivalizeze cu cel construit pe moșia Burdujenilor din Suceava! Pe parcursul a șase luni, aveau să fie respinse patru proiecte...

În final, licitația a fost câștigată de proiectul marelui arhitect al vremii Peter Paul Brang. Înarmat cu toate documentele, primarul se deplasează la Viena, însoțit de medicul-șef al băilor, dr. Lobel Arthur. Împăratul rămâne impresionat de calitatea acestui proiect și, pe baza documentelor pe care le avea de la Marele Stat Major al

Armata Imperială privind situația militară din Galiția și având proaspete în memorie imaginile din vizita făcută în ținutul Dornelor, aprobă aceste solicitări și, în plus, construcția tronsonului de cale ferată îngustă Vatra Dornei – Dornișoara, considerat la vremea respectivă un important obiectiv strategic. În încheierea audienței, împăratul îl felicita pe primar și îi promite solemn că va vizita noua gară. Dar nici împăratul - din cauza conjuncturii militare, nici primarul - care decedază subit, nu au reușit să admire această operă arhitecturală. Gara Vatra Dornei-Scaldă, cum se numea atunci, a fost inaugurată la 31 august 1910.

Publicat în ziarul Crai Nou din 12.12.2012 - de George Timu



Nr. 1202.

Wien, 20. Oktober 1910.

XXXVI. Jahrgang.

Seite 2

Illustrirtes Österreichisches Journal

36. Jahrgang

Ingenieur Emanuel A. v. Jiffer

Präsident des Verwaltungsrates der Lemberg-Galizien-Galiciabahn, Präsident des Vereines für das Galizien- und Galizienbahnenwesen in Österreich etc.

(Zum Bild auf Seite 1.)

Sonntag den 16. d. M. enthielt die „Wiener Zeitung“ die Meldung, daß Seine Majestät der Kaiser dem Zivilingenieur Emanuel A. Jiffer den Adelsstand verliehen habe. Emanuel A. v. Jiffer, der am 22. Februar d. J. seinen 77. Geburtstag in vollster Regsamkeit beging, hat sich um das österreichische Galizienbahnenwesen unvergängliche Verdienste erworben, die wir wiederholt, zuletzt aus Anlaß der Feier seines vierzigjährigen Jubiläums bei der Lemberg-Galizien-Galiciabahn im Jahre 1904, eingehend gewürdigt haben. Nach Beendigung seiner Studien am Polytechnischen Institut zu Wien im Jahre 1852 begann Jiffer seine Laufbahn beim Bau der Eisenbahn, der Staatsbahnen-Gesellschaft und der Galizischen Karl Ludwig-Bahn in Verwendung fand. 1864 wurde er bauleitender Oberingenieur der Lemberg-Galizien-Galiciabahn-Gesellschaft, 1866 Betriebsdirektor und 1868 technischer Direktor dieser Gesellschaft. Im Jahre 1875 wurde Jiffer in den Verwaltungsrat dieser Gesellschaft gewählt, und sieht er seit 1893 an der Spitze dieses Unternehmens. In Galizien, der Bukowina und Rumänien wurden unter seiner Leitung 580 Kilometer Hauptbahnen und 408 Kilometer Lokalbahnen gebaut. Im Jahre 1866 wurde ihm das Ritterkreuz des Franz Josephs-Ordens verliehen, 1887 der Ausbruch der österreichischen Friederichs befördert, und im Jahre 1898 wurde er durch die Verleihung des Ordens der Eisernen Krone ausgezeichnet. Herr Emanuel A. Jiffer ist Ehrenbürger der Städte Lemberg und Janow. Sein Ruf als Fachschriftsteller ist ein internationaler. Jiffer ist einer der wenigen noch Lebenden von den Legionären des Jahres 1848, und wenn diese wie alljährlich am 13. März zusammenzutreten, so ist auch Jiffer, der trotz seines hohen Alters sich noch voller körperlicher und geistiger Kräfte erfreut, stets amvorigen. In internationalen wie gesellschaftlichen Kreisen unserer Stadt erfreut sich Herr v. Jiffer großer Verehrung.

In der Situation.

Gemeinsames und Eigenes.

In Wien tagen die Delegationen, in Prag verhandeln die Ausschüsse des böhmischen Landtages, die den nationalen Frieden im Lande suchen. Es hat den Anschein, daß sie ihn auch finden werden. In den Delegationen geht es ruhig und bescheiden zu. Der Minister des Auswärtigen Graf Lehrenthal hat in seiner ruhigen, streng sachlichen Art und ohne alle oratorische Ausschmückung ein Bild der jüngsten Vergangenheit geboten und überzeugend dargelegt, daß er mit dem durchgeführten Anzeigensatz in Wahrheit die logisch unabwendbare Konsequenz aus dem gezogen, was sein großer Vorgänger Graf Andrássy eingeleitet und bereits der Form nach durchgeführt hat. Es ist ihm der Beweis gelungen, daß die hierfür gebachten Opfer verhältnismäßig klein waren im Verhältnis zu dem, was sonst unausweichlich hätte kommen müssen an Blut und Katastrophen; er hat gezeigt, daß als dauernder Gewinn dieser Aktion nicht nur ein Länderzuwachs und eine Sicherung unserer Position auf dem Balkan resultiert, sondern auch eine solche Erhöhung unseres Ansehens und unserer Stellung im internationalen Konzert der Mächte, die uns für eine lange Zukunft die Geltendmachung unserer Interessenbedingungen als Großmacht ermöglicht. Graf Lehrenthal hat aber die Delegationen auch davon überzeugt, daß er im Gefolge des Anzeigensatzes auch die Grundlagen schaffen konnte für eine wirtschaftliche Annäherung an die Balkanstaaten durch den Abschluß von Handelsverträgen mit Rumänien und Serbien, und daß diese wirtschaftlichen Annäherungen die Grundlagen bilden für das Bestreben, eine Interessenvereinbarung zwischen diesen Staaten und unserer Monarchie herbeizuführen, die das Ziel unserer auswärtigen Politik immer werden bilden müssen. Daß ihm dies bisher noch nicht in dem Maße gelungen ist, wie es ihm als Ziel seiner Politik vorzeichnet, das sei — so sagte er mit Recht — nicht seine Schuld, das hänge nicht von ihm, sondern von den beiderseitigen Parlamenten ab, die hierfür eben noch nicht zu haben waren, daß man den Balkanstaaten unsere Grenzen für den Ueberfluß ihrer Erzeugnisse öffne.

Der österreichische Ausschuss für Auswärtiges hat diese Erklärungen teils widerstandslos, teils rückhaltlos zustimmend entgegengenommen. Nur der Delegierte Dr. Kranawitz hat seine alte dreibündige Melodie wieder gespielt, aber damit noch

weniger Gist gehabt als früher. Sein Part blieb eine Solopart, denn die Vertreter aller übrigen slavischen Parteien, die Polen und Subslaven, bekannten sich als Anhänger des Dreibundes und der österreichischen Politik. Und so ist es sicher, daß die Delegationen das, was geschehen ist, ratifizieren und für die weiteren Richtungslinien unserer auswärtigen Politik sich ganz dem bewährten einseitigen vollen Vorgehen des Grafen Lehrenthal von vornherein anschließen werden.

Die Verjagung liegt allerdings sehr nahe, zu zeigen, daß das in unserem Abgeordnetenhaus obwaltende Kräftespiel, dessen Resultierende für das Verhalten der Regierung bestimmend sein muß, in die Kreise unserer auswärtigen Politik sehr föhrend eingreift. Das hat übrigens Graf Lehrenthal in seinen zwei Reden, die er im Ausschusse für Auswärtiges der österreichischen Delegation gehalten hat, deutlich genug gesagt. Die handelspolitische Abschwärzung gegen die Balkanstaaten, die unsere Parlamente durchsetzen, verhindern eben die Herbeiführung eines soliden Verhältnisses zwischen diesen und unserer Monarchie. Und doch ist es unbedingte Notwendigkeit, ein solches Verhältnis herbeizuführen, und es ist in hohem Grade erquickend, daß wir einen Minister des Auswärtigen haben, der so modern denkt, um sich zu einer wirtschaftspolitischen Basis für seine Taktik gegenüber den Balkanstaaten zu bekennen.

Nun ist es gewiß einleuchtend, daß für die Dauer ein solcher Gegensatz zwischen der inneren und äußeren Politik nicht haltbar ist, soll die Monarchie nicht ihre internationale Position gefährden. Unter diesem Gesichtswinkel betrachtet, gewinnen nun die jetzigen Prager Vorgänge eine ganz besondere Bedeutung. Speziell wird die entgegenkommende Haltung der Deutschen verständlich, die die Notwendigkeit ganz besonders stark empfinden müssen, eine neue Basis für die Gestaltung der innerpolitischen Verhältnisse vom Standpunkte der Gesamtmonarchie herbeizuführen. Denn die Deutschen und Polen sind vor allem die Träger unserer jetzigen auswärtigen Politik. Man dürfte daher nicht fehlgehen, wenn man auch für die konsistente Haltung der Tschechen den Einfluß der Polen auf dieselben als bestimmenden Faktor annimmt. Den Tschechen dürfte es zum Bewußtsein gebracht worden sein, daß sie nationalpolitisch wie wirtschaftlich nur gewinnen können, wenn sie mit den Deutschen Frieden machen und wenn sie es ermöglichen, im Parlament eine solche Parteien-

Hotelul Căilor Ferate Bucovinene (BAHNHOTEL DORNA WATRA - 1905)

Stația Vatra Dornei (Dorna Watra) a luat ființă în anul 1902 cu scopul de a face legătura între stațiunea balneo-climaterică Vatra Dornei și regiunea forestieră a orașului cu linia ferată spre Kimpolung și Hatna. A avut mult timp rolul important al unei stații capăt de linie, în care se efectua activitatea de manevră, revizia sau întreținerea locomotivelor și vagoanelor, preluarea/încărcarea sau descărcarea/predarea mărfurilor.

Construcția ei a fost gândită pentru a face față traficului de mărfuri și călători, estimat a se înregistra și după 30-40 ani de la darea ei în folosință, nu numai cel existent la nivelul anului 1900; acesta fiind motivul pentru care stația a fost prevăzută încă de la înființare cu mai multe linii de manevră și garare, clădiri administrative pentru ramura M,L și T, instalații pentru activitatea de exploatare tehnică a stației.

Totuși, pentru a fi folosit în mod profitabil potențialul turistic al localității și pentru a asigura în același timp cazarea oficialilor, a angajaților cu funcții superioare din cadrul Direcției de Căi ferate ori a turiștilor sosiți în vizită sau la tratament, Societatea Bukowinaer Lokalbahnen, în asociere cu un grup de investitori locali și străini, a propus construirea unui hotel modern la Vatra Dornei. În acest sens, inginerul E. A. Ziffer a purtat la finele lunii septembrie 1902, o serie de discuții (în particular) cu ministrul căilor ferate austro-ungare, aflat de mai bine de două săptămâni în Bukowina într-o vizită oficială și, după obținerea unor promisiuni favorabile, a înaintat o propunere către Ministerul Căilor Ferate de la Viena – asta, la începutul anului 1903.

Tot atunci a fost contactat arhitectul austriac Alois Maria Wurm-Arnkreuz, care era era distins la acea dată cu Medalia de aur a Academiei din Viena și Medalia pentru Divizia Arte a Târgului Mondial de la Viena, fiind membru al Comisiei pentru Servicii de Transport din Viena, președinte asociat al Companiei de Construcții a Statului Major General și vicepreședinte al Societății "Crucea Albă" - Asociația pentru construirea și exploatarea Caselor de Odihnă ale ofițerilor austrieci.

Proiectul Hotelului Căilor Ferate din Vatra Dornei (Projekt für Bahnhof im Badeorte Dorna Watra in der Bukowina) cunoscut mai târziu sub numele de *Hotel Traian*, a fost finalizat în anul 1903, iar aprobarea pentru construcția sa a fost dată de ministerul de resort de la Viena în data de 14.01.1904 prin actul Z/41.523/1-1903, când a și fost aprobată alocarea sumei de 350.000 coroane. Construcția sa început în luna iulie 1904, în execuția unei firme de construcții bucovinene, condusă de maistrul constructor Karl Rudnik din Rădăuți.

Edificiul, construit în stil vienez, a fost ridicat în timp scurt (finalizat în iulie 1905) deoarece s-au folosit o serie de meșteri străini și mână de lucru calificată, militari sau muncitori locali foarte bine plătiți; fiind deschis pentru turiști la începutul sezonului de cură din acel an. Hotelul a fost dotat cu mobilă de lux, veselă din porțelan, sticlărie italiană, tacâmuri din argint sau argintate (marca ARTHUR*KRUPP), toate scumpe și foarte bine lucrate.

Din această cauză, tarifele de cazare au fost ceva mai ridicate față de alte hoteluri sau pensiuni din oraș (tariful de cazare la Hotel Traian era dublu celui practicat de Casa Vladimir sau de Hotelul Balnear în perioada interbelică), dar cereri de rezervare au existat mereu. Toți oaspeții cazați aici erau tratați regește, fiind serviți cu băuturi fine și mâncare preparată de către doi bucătari străini, aduși în târg pe bani grei.

Îmi aduc cu drag aminte cum povestea bunica mea, Ionescu Brașcanu Cristina, despre vremea când ea era copil și împreună cu frații ei mai mari și prietenii lor din familiile

Ionescu, Brașcanu sau Dorneanu din Argeștru, se duceau la hotel și vindeau pe bani buni: fragi, afine, zmeură, păstrăv și loștriță, ouă, ciuperci, păsări de curte și vânat. Chiar dacă a trecut prin mai multe mâini (în anul 1925, administratorii hotelului erau Bojescul Gheorghe și Forfotă Petru) edificiul și-a păstrat mult timp eticheta de „*Otel cu ștaif*”.

După cel de-al Doilea Război Mondial, hotelul a fost naționalizat și transformat în Spital orășenesc, destinație pe care o are și astăzi. Istoria sa a fost ascunsă, uitată și nimeni nu mai pare interesat să șteargă praful clipelor trecute pentru a o scoate la lumină și pentru a o valorifica – dar în sensul bun al cuvântului. Totuși, în perioada 2006-2011, o mână de investitori locali au făcut ceva donații și au fost modernizate câteva saloane; clădirea a „prins” apoi câteva fonduri de pe la județ și a trecut printr-o serie de reparații și cosmetizări iar din vara lui 2012 parcă a început să semene cu cea ce a fost odinioară, la începutul veacului trecut...

Publicat în ziarul Crai Nou din 12.12.2012 - de Paul Brașcanu

29. Oktober 1913.

„Czernowitzer Allgemeine Zeitung“

Czernowitzer Angelegenheiten.

Czernowitz, 28. Oktober.

Emanuel A. Ziffer Edler von Teschenbruck †. Der Centraldirector der Bukowinaer Lokalbahnen, Herr A. Ziffer, hat sich zum Leichenbegängnis des Herrn Edlen von Ziffer nach Wien begeben.

Inspektion. Der Gerichtspräsident des Justizministeriums H. A. W. inspizierte mehrere Bezirksgerichte der Bukowina, darunter gestern das Bezirksgericht in Rohman.

6. Seite

„Bukowinaer Welt“

29. Oktober 1913.



Der Verwaltungsrat der Aktien-Gesellschaft „Bukowinaer Lokalbahnen“ in Czernowitz

macht tieferschüttert Mitteilung von dem Ableben seines unvergeßlichen Präsidenten, des Herrn

E. A. Ziffer Edler v. Teschenbruck

beh. aut. Zivilingenieur, Besitzer des Ordens der eisernen Krone III. Klasse, Ritter des Franz Josefs Ordens etc. Ehrenbürger der Stadt Czernowitz etc.

welcher am 27. Oktober 1913 in Wien verschieden ist.

Das Leichenbegängnis fand Mittwoch, den 29. Oktober 1913 um 3 Uhr nachmittags in Wien statt.

CZERNOWITZ, den 27. Oktober 1913.

(Nachdruck wird nicht honoriert).

Druckerei: Georg Meier.

Verantwortlicher Redakteur: Dr. Leo Hirsigmann.

Verlag: Buchdruckerei, Moritz Wittenberg, Czernowitz.

Pușini dintre locuitorii acestui ținut minunat, încărcat de istorie, mai știu astăzi că „drumul de fier” a pătruns și s-a dezvoltat în Bucovina datorită strădaniei unui om foarte inteligent și capabil, bun manager și iscusit negociator, cu un suflet mai mare ca realizările sale:

inginerul Emanuel Alois Ziffer

Personalitate marcantă a vremurilor sale, foarte cunoscut în toate cercurile politice și ingineresti din Europa sau America, el a publicat mai multe studii și cărți de specialitate și a avut o contribuție majoră în construcția rețelei de căi ferate bucovinene. Decorat în mai multe rânduri și distins cu titlul de „Cetățean de Onoare” al orașului Cernăuți – capitala de atunci a Ducatului Bukowina – Emanuel Ziffer a fost omul ce a tratat orașul Vatra Dornei și locuitorii săi ca și cum ar fi fost copiii lui, iar pe primarul Vasile Deac, ca un bun prieten al său.