

INŻYNIER KOLEJOWY

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM KOLEJNICTWA I KOMUNIKACJI.

TREŚĆ:

Inżynier Julian Eberhardt.
Urządzenia z instalacją przestawczą dla tranzytu między kolejami normalno i szerokotorowymi, inż. *Wł. Krzyżanowski*.
O utrzymaniu dróg kołowych na terenie kolejowym, inż. *G. Wilczewski*.
Hamulec systemu inż. Suchanka, inż. *H. Suchanek*.
W sprawie wynagrodzenia prelegentów z wyższym wykształceniem, *Dr. Majewski*.
Wystawa komunikacyjna we Lwowie, inż. *A. Luciński*.
Kronika.
Przegląd pism i bibliografia.
Ze Związku Polskich Inżynierów Kolejowych.
Ogłoszenia urzędowe i przetargi.

SOMMAIRE:

Systèmes d'installations changement de l'écart pour le transit entre voies normales et plus larges.
De l'entretien des chemins charretiers sur le terrain des ch. de fer.
Frein système de l'ing Suchanek.
Sur la remuneration de lecteurs à instruction supérieure.
L'exposition de voies de communication à Lwow.
Chronique.
Revue des journaux et bibliographie.
De la part de l'Union des Ingénieurs des ch. de fer de la Pologne.
Annonces officielles et adjudications.

Inżynier Julian Eberhardt

Podsekretarz stanu Ministerstwa komunikacji.

Inżynier Julian Eberhardt urodził się w 1866 r. w Warszawie, gdzie w roku 1883 ukończył gimnazjum klasyczne, w roku zaś 1887 wydział matematyczny uniwersytetu. Specjalne studia inżynierskie, którym się poświęcił, odbywał w Petersburgu w instytucie inżynierów komunikacji, który ukończył w r. 1890. Pracę w zawodzie inżynierskim rozpoczął w kraju w biurze technicznym dr. żel. Nadwiślańskiej i przy budowie dróg żelaznych Nadnarwiańskich aż do ich ukończenia w roku 1893. W tym czasie rząd rosyjski zaczął już urzędywistniać wielkie przedsięwzięcie doprowadzenia swej sieci kolejowej do oceanu Spokojnego. Niektóre krańcowe odcinki drogi żelaznej syberyjskiej, budowanej jednocześnie od zachodu i od wschodu, były już oddane do eksploatacji, jednakże na górzystych odcinkach środkowych, które przedstawiały najwięcej trudności, prowadzono jeszcze studia. Inżynier Eberhardt korzysta ze sposobności pogłębienia swojej wiedzy technicznej i zdobywania doświadczenia i udaje się w roku 1893 na studia dr. żel. Zabajkalskiej, w następnym zaś roku na budowę dr. żel. Usuryjskiej, gdzie w charakterze naczelnika oddziału buduje duży most przez rzekę Iman oraz teje nazwy stację i przystań na rzece. Po ukończeniu tych robót, pragnąc powrócić do kraju, odbywa niezwykle interesującą podróż przez Japonię, wyspy Sandwickie i Amerykę Północną.

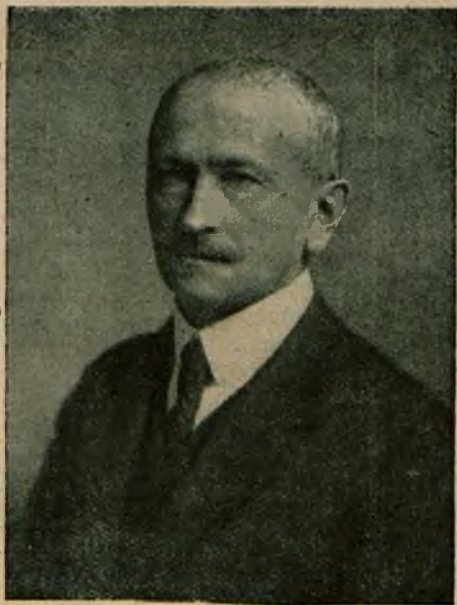
W Królestwie Kongresowym, po długim zastoju w budowie dróg żelaznych, których dalszy rozwój rząd rosyjski uważał tu za niepożądany ze względów strategicznych i stale się mu opierał, prowadzone były wówczas studia do budowy dr. żel. Warszawsko-Kaliskiej i w nich inż. Eberhardt wziął

udział, zanim w roku następnym 1899 nie został powołany przez zarząd dr. żel. Nadwiślańskich do studjów nad przebudową węzła kolejowego warszawskiego. Rozwój ruchu w tym węźle i względy strategiczne zmuszały rząd rosyjski do zajęcia się

tą sprawą nader ważną dla kraju, jakkolwiek interesował się nią on przeważnie z punktu widzenia potrzeb ruchu tranzytowego i jako etapem do ściślejszego zespolenia sieci dróg żelaznych lewego brzegu Wisły z siecią rosyjską. W ciągu trzech lat inż. Eberhardt prowadził studia i opracował szczegółowo projekt przebudowy węzła warszawskiego w całej tej części, która odnosiła się do dróg żelaznych prawego brzegu Wisły i linii obwodowej z mostem przez Wisłę. W pracę swoją, uzgodnioną z częścią projektu, odnoszącą się do linii lewego brzegu (którą wykonywał z ramienia zarządu dr. żel. Warszawsko-Wiedeńskiej s. p. inż. Adam Świętochowski), potrafił inż. Eberhardt wlać dużo myśli twórczych i zrozumienia potrzeb stolicy kraju. Jak gruntowną i owocną była ta praca, sądzić można z tego, że ówczesny projekt przebudowy węzła uzyskał wreszcie zatwierdzenie rządu rosyjskiego, doprowadził do wykonania nowego mostu przez Wisłę i do przebudowy linii obwodowej i służył w ciągu lat kilkunastu za pod-

stawę do wykonania innych robót w węźle, dopóki upaństwowienie wszystkich linii kolejowych węzła warszawskiego, dążenie do ujednolinitości toru i zmiany w warunkach ruchu nie wywołały konieczności odpowiednich zmian tego projektu.

Zanim to nastąpiło, Inż. Eberhardt otrzymał propozycję zajęcia stanowiska dyrektora technicznego w Towarzystwie Akc. K. Rudzki i Sp., znanem jako jedna z najpoważniejszych



firm, budujących mosty w kraju i w całej Rosji. Na okres dyrektorstwa Inż. Eberhardta przypada budowa przez Tow. K. Rudzki dwóch wielkich mostów: Ks. Poniatowskiego w Warszawie i Ochtyńskiego na Newie w Petersburgu. W tym okresie odbywa on powtórny podróż do Ameryki. Zmiany wśród akcjonariuszów, zaszły w r. 1913. skłaniają Inż. Eberhardta do opuszczenia Tow. K. Rudzki.

W tym czasie rząd rosyjski, po wykupie dr. żel. Warszawsko-Wiedeńskiej, zamierzał przyspieszyć przebudowę węzła warszawskiego, wiążąc ją z popularnym w ówczesnej Dumie państwowej, choć mało realnym, przedsięwzięciem przełożenia na tor rosyjski linii do Granicy i Sosnowca. Widząc możliwość przyczynienia się do pomyślnego załatwienia sprawy, mającej pierwszorzędne znaczenie dla miasta i kraju, inż. Eberhardt nie waha się wziąć udziału w opracowaniu nowego projektu przebudowy węzła i do wykończenia tego projektu poważnie się przyczynia.

Początek wielkiej wojny zastaje Inż. Eberhardta przy pracach technicznych w biurze robót nowych, lecz wypadki wojenne skłaniają wkrótce zarząd dr. żel. Warszawsko-Wiedeńskiej do wyzyskania jego uzdolnień administracyjnych i doświadczenia w prowadzeniu robót i mianowania go na stanowisko naczelnika wydziału drogowego drogi żelaznej.

Po ewakuacji członków zarządu tej drogi wraz z rodzinami do Rosji w r. 1915, zostaje on naczelnikiem budowy mostów strategicznych przez Dźwinę w Rydze na terenie walki z Niemcami i wykonywa na tej rzece w niezwykle trudnych warunkach pięć mostów drewnianych o ogólnej długości 2500 m. Delegowany następnie do Rumunii w charakterze członka komitetu koalicyjnego ze strony Rosji, zarządza kolejami rumuńskimi na froncie walki do marca r. 1918, w którym to roku przedziera się szczęśliwie do Moskwy przez front rumuńsko-bolszewicki nad Dniestrem, okupację austriacką i niemiecką i, uchylwszy się od służby u bolszewików, powraca z rodziną w lipcu tegoż roku do kraju.

Trwała tu jeszcze w pełnej sile okupacja niemiecka, pomimo pozorów niezależności w rządzie Rady Regencyjnej i utworzenia Ministerjum Przemysłu i Handlu. Zdając sobie sprawę z ważności przygotowania się władz polskich do objęcia zarządu dróg żelaznych, Inż. Eberhardt podaje już 10 sierpnia 1918 r. ówczesnemu ministrowi Przemysłu i Handlu memorjał w sprawie utworzenia przy tem ministerjum Sekcji kolejowej*), co następuje dekretem Rady Regencyjnej z dn. 29 sierpnia tegoż roku. Mianowany tymczasowym szefem tej sekcji, Inż. Eberhardt szereguje kandydatów na stanowiska w przyszłej administracji kolejowej, gromadzi materiały, dotyczące dróg żelaznych w Polsce, przystępuje do opracowania projektu organizacji zarządu tychże i t. p., poczem, wyjednaawszy kredyty na te cele, kładzie pierwsze podstawy organizacji kolejnictwa polskiego. W dniu 4 listopada zostaje on powołany na kierownika Ministerjum Komunikacji, jednakże po mianowaniu w dniu 18 listopada na ministra komunikacji i na prezesa rady ministrów Andrzeja Moraczewskiego, składa kierownictwo i zostaje mianowany podsekretarzem stanu i stałym zastępcą ministra.

Pracownicy Ministerstwa Komunikacji wspólnie z delegatami Dyrekcji kolejowych dali wyraz swym sympatjom żegnając uroczystie 29-go października ustępującego Podsekretarza Stanu inż. J. Eberhardta w przepełnionej wielkiej sali konferencyjnej Ministerstwa. Podsekretarz Stanu inż. W. Czapski odczytał telegram P. Ministra inż. P. Romockiego, który z powodu wyjazdu nie mógł osobiście przyjąć udziału w pożegnaniu. Następnie Przewodniczący Komitetu, zorganizowanego w celu pożegnania inż. J. Eberhardta, prof. dr. A. Wasiutyński przemówił w te słowa:

Wielce Szanowny Panie Ministrze!

Przypadł dziś na mnie zaszczytny obowiązek wyrażenia Ci w imieniu Twoich współpracowników, licznie tu zebranych, i wielu jeszcze, którzy przybyć nie mieli możliwości, uczuć,

W tej funkcji, obejmując niejednokrotnie kierownictwo ministerjum komunikacji (przemianowanego w pewnym okresie na ministerjum kolei), Inż. Eberhardt bierze kierowniczy udział we wszystkich ważniejszych pracach organizacyjnych, jako to: przewodniczy w r. 1920 delegacji kolejowej na preliminowanej Konferencji pokojowej w Rydze, w r. 1921 przewodniczy delegacji kolejowej na układach niemiecko-polskich w Katowicach i układa projekt organizacji kolei górnośląskich, przyjęty w 1922 r. przez Konwencję Górnośląską; jest jednym z założycieli w r. 1922 międzynarodowego związku kolejowego paryskiego (Union Internationale des chemins de fer) i wstępuje do komitetu zarządzającego tego związku w charakterze stałego przedstawiciela zarządu Polskich Kolei Państwowych; w r. 1923 bierze udział w komisji Bobrzyńskiego do reorganizacji władz Rzeczypospolitej; w r. 1924 przewodniczy delegacji polskiej do układów z Cdańskiem, prowadzonych pod kierunkiem delegacji Ligi Narodów, w sprawie siedziby Dyrekcji Gdańskiej, kieruje pracami delegacji polskiej do reparacji taboru z Niemiec i Austrii, oraz do reewakuacji taboru przez Sowiety, i wiele in. Przy tem wszystkiem zaś kieruje i bierze czynny udział w całej działalności technicznej ministerjum dotyczącej stosunków kolejowych z zagranicą, przewodniczy w Radzie Technicznej i w Państwowej Radzie Kolejowej, przy tem wszystkiem nie przestaje interesować się przebudową warszawskiego węzła kolejowego, biorąc czynny udział w rozpatrywaniu projektów i w innych pracach komisji przebudowy.

Te wzmianki, nie wyczerpujące bynajmniej działalności Inż. Eberhardta, dają miarę zasług dla kolejnictwa w odrodzonej Polsce tego, który i przed jej powstaniem, w ciężkim okresie panowania rosyjskiego, zawsze jako dobry polak działał i postępował. Dodać tu należy, że jeszcze w roku 1898, zaraz po powrocie z Syberji do kraju, wstąpił on do komitetu redakcyjnego podręcznika „Technik“, zorganizowanego przez ś. p. K. Obrębowicza i pracą nad słownictwem technicznem i redakcją niektórych działów do wydania tego cennego dzieła dużo się przyczynił. Należał też do wydawców, w ciągu szeregu lat do komitetu redakcyjnego „Przeglądu Technicznego“, który swojemi artykułami zasila. Zamiłowanie Inż. Eberhardta do przestrzegania czystości języka ujawniło się w utworzeniu przezeń w Ministerjum Komunikacji Komisji językowej, której pracami stale się interesował i do jej uchwał niejedną trafną uwagą dorzucił.

Szybko orjentujący się w każdej sprawie i zdecydowany w opinii, wytrwały w pracy, a zawsze ufny i nie zrażający się przeciwnościami, zrównoważony w stosunkach i wyrozumiały dla innych, jedna sobie temi nierzwykłymi przymiotami umysłu i charakteru nie tylko powszechną cześć i uznanie za działalność obywatelską pełną poświęcenia w najcięższym okresie organizacyjnym, lecz i najwyższą sympatię kolegów i podwładnych, ujawniającą się samorzutnie w chwili, gdy opuszcza stanowisko, które w ciągu lat dziewięciu na pożytek i chlubę kolejnictwa polskiego piastował.

Inż. dr. A. Wasiutyński.

których doznajemy w chwili, gdy ustępujesz ze stanowiska któreś w ciągu lat szeregu na pożytek i chlubę kolejnictwa polskiego zajmował.

Krótkie słowa, przelane na papier, najlepiej dadzą Ci poznać myśl naszą. Zanim Ci ten wiadomy dowód naszych uczuć doręczę, pozwól, że go odczytam, zaczynając od godła, któreśmy ze słów wielkiego patrioty polskiego i męża stanu zaczerpnęli:

„Prawdziwą chlubą i doskonałością bohaterską jest w każdym położeniu służyć, pracować, poświęcać się swym obowiązkom“.

X. Adam Czartoryski. Mowy.

Dostojny Panie!

Gdy na odwiecznym zegarze dziejów wydzwoniła oczekiwana przez cztery pokolenia godzina wyzwolenia narodu, gdy z jej uderzeniem poczęły gromadzić się

*) Por. № 8—9 Inżyniera Kolejowego z r. 1926, str. 224.