

## Nad grobem ś.p. Juliana Eberhardta

Żywoć ś.p. Juliana Eberhardta, którego żegnamy na wieki, związany był ściśle z węzłami z rodzinnym krajem i jego stolicą. Urodzony w roku 1866 w Warszawie, tu skończył szkoły i wydział matematyczny Uniwersytetu, a po odbyciu wyższych studiów technicznych w Instytucie Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, w kraju rozpoczął w roku 1890 pracę zawodową, najpierw na dr. żel. Nadwiślańskiej, następnie zaś przy budowie linii Nadnarwiańskiej. Żadny nabycia wiedzy i doświadczenia w szerszym zakresie, korzysta z propozycji objęcia w roku 1893 wyższego stanowiska na Dalekim Wschodzie przy badaniach technicznych do budowy dr. żel. Zabajkalskiej i w charakterze naczelnika oddziału budowy dr. żel. Usuryjskiej z mostem przez Iman. Lecząc po ich ukończeniu powraca w roku 1898 przez Japonię i Amerykę do kraju, aby tu pozostać na stałe aż do zawieruchy wielkiej wojny.

W owym czasie, po pierwszych projektach uporządkowania połączeń kolejowych w Warszawie, utworzony został komitet przebudowy tego węzła. Powołany do opracowania w tym komitecie projektu dojść i stacyj lewego brzegu Wisły oraz linii obwodowej z mostem przez Wisłę, inż. Eberhardt wywiązuje się znakomicie z tego zadania. Projekt komitetu był podstawą przy wykonaniu robót w węźle w ciągu następnych lat kilkunastu.

Wiedza i doświadczenie inż. Eberhardta w budowie mostów, połączone z talentem organizacyjnym, sprawiają, że został on zaproszony na stanowisko dyrektora Towarzystwa K. Rudzki w Warszawie, które budowało w owym czasie trzeci most przez Wisłę w Warszawie, obecny Poniatowski, i wiele dużych mostów w Rosji. Z tymi obowiązkami łączy Zmarły od czasu powrotu do kraju czynną pracę w komitetach redakcyjnych podręcznika „Technik” i „Przeglądu Technicznego”, w których ujawnia swoje zamiłowanie do szerzenia wiedzy technicznej i poprawności języka.

Po skupie przez rząd dr. żel. Warszawsko-Wiedeńskiej, ostatniej drogi prywatnej w węźle warszawskim, wynikły nowe koncepcje w jego mało posuniętej przebudowie. Ś. p. inż. Eberhardt nie waha się powrócić do pracy przy nowych projektach przebudowy węzła, stopniowo powstających i wykonywanych, którymi, niezależnie od innych funkcji późniejszych na kierowniczych stanowiskach, nie przestaje aż do śmierci interesować się i w ich rozpatrzeniu brać udziału.

Po wybuchu wojny zarząd dr. żel. W. W., oceniając jego sprężystą energię i doświadczenie w prowadzeniu robót, mianuje go na stanowisko naczelnika wydziału drogowego. Ewakuacja przerzuca go na wschód północny, gdzie zostaje naczelnikiem budowy mostów strategicznych przez Dźwinę w Rydze, wykonanych przez niego w liczbie pięciu na terenie walk z Niemcami. Delegowany następnie do Rumunii, zarządza kolejami na froncie walk do marca 1918 roku, kiedy, przedzierając się przez front bolszewicki i okupację austriacką i niemiecką, dostaje się do Moskwy, a w lipcu tegoż roku do kraju.

Energiczny charakter Zmarłego nie dopuszcza odpoczynku. W czasie trwającej jeszcze okupacji niemieckiej w Warszawie wyzyskuje możliwości

prac przygotowawczych do objęcia zarządu komunikacji przez władzę polską i składa w sierpniu 1918 roku memoriał o utworzeniu sekcji kolejowej przy Ministerium Przemysłu i Handlu. Mianowany w końcu tegoż sierpnia dekretem Rady Regencyjnej szefem sekcji kolejowej, opracowuje pierwsze podstawy organizacji zarządu kolejnictwa polskiego i gromadzi kandydatów na stanowiska w przyszłej administracji kolejowej, a w początku listopada 1918 roku zostaje powołany na kierownika Ministerium Komunikacji.

Gdy wkrótce po tym nastąpiła nominacja Prezesa Rady Ministrów i w jednej osobie ministra komunikacji, ś. p. Eberhardt składa swój urząd w jego ręce i zostaje mianowany podsekretarzem stanu i stałym zastępcą ministra komunikacji. Te wysoce odpowiedzialne funkcje w okresie najważniejszych prac organizacyjnych w zakresie kolejnictwa, których długi szereg nie sposób tu wyliczać, pełni Zmarły w ciągu z górą lat dziewięciu.

Przez cały ten czas Zmarły żywo interesuje się przebudową węzła warszawskiego według nowych projektów, które opracowuje specjalna komisja, i przewodniczy w nowo utworzonej Radzie Technicznej Ministerstwa. To przewodnictwo w organie technicznym ministerstwa, rozpatrującym najważniejsze projekty, zachowuje ś. p. Eberhardt do śmierci i, jako objaw swego zamiłowania do czystości języka, bierze również udział w Komisji Językowej Ministerstwa.

Zalety jego pracy cechowała szybka orientacja, stanowczość opinii i prostota decyzji. Zawsze ufny, nie zrażał się przeciwnościami, a jego zrównoważenie i wyrozumiałość dla innych i przy tym wielka skromność, jednały mu powszechną cześć i uznanie, których wyrazem była serdeczna uroczystość pożegnania, jaką zgotowali współpracownicy podsekretarzowi stanu ustępującemu ze stanowiska, które zajmował w ciągu szeregu lat na pożytek i chlubę kolejnictwa polskiego.

Podległszy przed paru laty ciężkiemu wypadkowi, ś. p. Eberhardt nie upada na duchu, walczy z losem, który go spotkał, nie przestaje spełniać gorliwie swych obowiązków i aż do zgonu pozostaje na posterunku.

Odszedł od nas człowiek niepowszedniej miary, wielkich przymiotów umysłu i charakteru, wytrawny technik, zamiłowany w swym zawodzie, obywatel kraju, wielce zasłużony w zakresie komunikacji, nieustrudzony pracownik, który poświęcił swe życie spełnianiu obowiązku.

Żegnając Go w imieniu Rady Technicznej i Komisji Językowej Ministerstwa Komunikacji, nie mogę nie dołączyć w mój własny imieniu, jako towarzysz Jego pracy w ciągu lat kilkudziesięciu, słów najgłębszego żalu z utraty przyjaciela, którego światłych rad i życzliwej pomocy zawsze byłem pewny.

Żegnaj duchu czysty, niech te proste wyrazy czci i uznania dla Twojego pracowitego żywota starczą za wieniec, którego nie pragnąłeś. Niech Twoje imię będzie godłem dla Twoich synów. Niech Ci ta ziemia, którą ukochałeś i dla której dobra pracowałeś, lekka będzie.