

III. WYDZIAŁY POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ.

1. Wydział Inżynierji Lądowej.

La Faculté des Ponts et Chaussées.

Ułożył prof. H. Czopowski.

W programie, opracowanym przez Komisję Politechniczną, która utworzyła się pod koniec 1914 r. przy sekcji technicznej Towarzystwa Kursów Naukowych w Warszawie, przewidziany był „Wydział Inżynierji Budowlanej“, który miał na celu przygotowywać w mogącej powstać Politechnice polskiej w Warszawie inżynierów budowy dróg lądowych i wodnych, budowy mostów i konstrukcyj budowlanych. Kurs ten, stosownie do opinii wielu inżynierów, którzy brali udział w pracach tej Komisji, miał trwać lat cztery. Motywem ustalenia czteroletniego kursu, a nie dłuższego, był wzgląd na wiek kończących inżynierów, ażeby nie był zbyt spóźniony. Przytem zaznaczyć należy, że Komisja, ustalając okres czteroletni dla studjów wyższych, przyjmowała do obliczenia tylko siedmioletni kurs szkoły średniej, tymczasem mamy obecnie 8-letni kurs, co znacznie opóźnia ukończenie studjów.

W roku 1915, po wyjściu okupantów rosyjskich, powstał w Warszawie Komitet Obywatelski, który, będąc rzecznikiem życzeń naszego społeczeństwa wobec władz okupacyjnych niemieckich, uzyskał od tych władz pozwolenie na otwarcie szkół wogóle, — a w tem i Politechniki. Komitet ten zwrócił się w sierpniu 1915 r. do wymienionej Komisji Organizacyjnej z propozycją złożenia programu wykładów i kandydatów na wykładowych. Na wniosek tej Komisji zostali powołani przez Komitet Obywatelski i zatwierdzeni przez władze okupacyjne, w pierwszym roku 1915/16 istnienia Politechniki, na Wydziale Inżynierji Budowlanej i Rolnej pp.: Arlitewicz Z. do wykładów Geometrii analitycznej; Czopow-

ski H. na dziekana Wydziału i do wykładów Mechaniki teoretycznej; Grotowski M. do wykładów Fizyki; Rudnicki J. do wykładów Matematyki; Straszewicz Z. do wykładów Geometrii wykresłej. Wszyscy wykładający, w myśl uchwały Komisji Organizacyjnej, zostali zaangażowani tylko na rok jeden i cała organizacja osobowa miała charakter tymczasowy, ze względu na nieobecność w kraju wielu osób, któreby mogły objąć wykłady w Politechnice.

W pierwszym roku istnienia Politechniki do Wydziału Inżynierji Budowlanej był przyłączony Wydział Inżynierji Rolnej (meljoracyjny).

Od chwili utworzenia Politechniki do stabilizacji jej personelu profesorskiego przez Ministerstwo W. R. i O. P. członkami Rad Wydziałowych byli wszyscy wykładający na danym Wydziale. Po stabilizacji zaś do Rady Wydziału Inżynierji Lądowej powołani zostali w roku 1920 następujący profesorowie zwyczajni i nadzwyczajni: Czopowski H., Fedorowicz J., Karasiński L., Miller St., Paszkowski W., Wasiułyński A., Żorawski Kazimierz oraz inż. F. Kucharzewski jako profesor honorowy. Następnie na mocy regulaminu Rada Wydziału zaprosiła na członków profesorów Pomianowskiego K., Ponikowskiego A., Pożaryskiego M. i Witoszyńskiego Cz.



HENRYK CZOPOWSKI

Dziekan w latach 1915 — 1921.

Doyen en 1915 — 1921.

Rada Wydziału powoływała co rok drogą głosowania dziekanów i delegatów do Senatu. Na stanowisko dziekana byli powołani następujący członkowie Rady Wydziału pp.: Czopowski H. w latach 1915/16/17/18/19/20/21; Fedorowicz J. w latach 1921/22/23; Pszenicki A. w latach 1923/24/25 oraz na rok 1925/26.

W związku ze sprawowaniem obowiązków dziekana przez profesora H. Czopowskiego, Rada Wydziału Inżynierji Lądowej na posiedzeniu 8-go listopada 1921 r. przyjęła jednogłośnie wnio-

sek następującej treści: „dla uczczenia zasług i wieloletniej działalności na stanowisku dziekana prof. H. Czopowskiego ozdobić Jego portretem gabinet dziekana“.

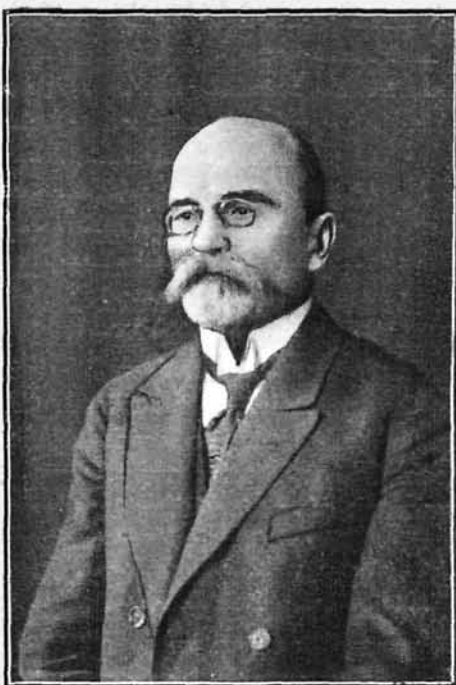
Pierwsze posiedzenie Rady Wydziałów Inżynierji Budowlanej i Rolnej w składzie wyżej podanym odbyło się dnia 21.I.1916 roku, łącznie z Radą Wydziału Budowy Maszyn; sprawy bowiem programów, jak i charakter studjów, były wspólne tym Wydziałom, szczególnie w pierwszym roku. Na tem posiedzeniu powstała sprawa zasadnicza sposobu prowadzenia studjów; a mianowicie, czy prowadzić je sposobem t. zw. wolnych studjów, czy też ująć je w ściśle określony program, uregulowany zapomocą kolejnych egzaminów i terminowego składania prac. Uchwała Rady tych Wydziałów była w tej kwestji następująca: „mając na uwadze dobro młodzieży, większą produktyjność jej dalszej pracy oraz życzenia, wypowiedzane przez samych słuchaczy, Wydział oświadczył się za zorganizowaniem egzaminów przejściowych, z roku na rok“.

Uchwała ta, która była również wyrazem życzeń i projektów wspomnianej Komisji, organizującej Politechnikę, dawała wskazówkę, w jaki sposób Wydziały te życzą prowadzić studia. Na taki jednakże kierunek nie wszystkie Wydziały się zgadzały, wskutek czego wystąpił pewien rozdzźwięk pomiędzy Wydziałami. Stosunki te zostały wyrównane dopiero przez regulamin egzaminacyjny, wydany przez Ministerstwo W. R. i O. P. w r. 1918; był on bowiem dość luźny i można było na jego podstawie uwzględnić w pewnej mierze obydwie kierunki, z czego też Wydziały Inżynieryjne skorzystały, wprowadzając kolejność egzaminów i wykonywanie ćwiczeń; przytem Wydział wprowadził pewne zastrzeżenia, które mają na celu usunięcie „nieróbstwa“ w Politechnice zapomocą wprowadzenia „minimum“ wykonanych prac. Była również pewna różnica zdań pomiędzy Wydziałami przy ustalaniu terminów początku i końca roku akademickiego i semestrów. Niektóre Wydziały były za rozpoczynaniem zajęć około połowy września i kończeniem w końcu czerwca, z podziałem roku na dwa równe semestry; inne zaś Wydziały były za rozpoczynaniem w połowie października i kończeniem w połowie lipca, łącząc przerwę semestralną z ferjami wielkanocnymi, co powodowało znaczne różnice w długości semestrów.

Dziś procedura studjów w ten sposób się ułożyła, że student zostaje zaliczony przez dziekana na semestr wyższy, o ile odrobił przedmioty, które są nieodzowne do dalszych studjów; w ten spo-

sób student ma ściśle wytkniętą drogę swych studjów; sposób ten przytem pozwala zachować system przedmiotowego zdawania egzaminów. Egzamina poszczególnych przedmiotów odbywają się w trzech przewidzianych w przepisach terminach w ciągu roku, a prócz tego w terminach dowolnych, wyznaczonych przez profesorów. Swobodny wybór terminu przystąpienia do egzaminu ma na celu danie możliwości studentowi odpowiedniego przygotowania się.

Następnem dążeniem Rady Wydziału Inżynierji Budowlanej (Lądowej) było zmniejszenie ilości godzin zajęć w Politechnice bez powiększenia liczby lat studjów i bez obniżenia ich poziomu; w miarę bowiem powstawania kursów wyższych programy ich okazywały się trudne do wykonania w przepisany okres czasu. W tym celu Rada Wydziałów Inżynierji Budowlanej i Rolnej uchwaliła oddzielić przedmioty budowy wodnych od programu Wydziału Inżynierji Budowlanej (Lądowej) i przydzielić je do Wydziału Inżynierji Rolnej, dając natomiast na Wydziale Inżynierji Budowlanej tylko encyklopedję budownictwa wodnego zamiast kursu budownictwa rolnego. Rozdział ten nadał odrębny charakter każdemu z tych Wydziałów, na skutek czego Wydział Inżynierji Budowlanej



JÓZEF FEDOROWICZ
Dziekan w latach 1921 — 1923.
Doyen en 1921 — 1923.

został przemianowany na Wydział Inżynierji Lądowej, a Wydział Inżynierji Rolnej na Wydział Inżynierji Wodnej. Oprócz tej zmiany w celu dalszego odciążenia studjów zmniejszono ilość godzin wykładów i ćwiczeń niektórych przedmiotów. Dziś program Wydziału Inżynierji Lądowej przewiduje przeciętnie 22 godzin wykładów i 15 godzin ćwiczeń na tydzień.

Wzrastające jednakże potrzeby gospodarcze kraju i stąd wynikające wymagania od inżynierów skłoniły Wydział do przygo-

towania inżynierów, mogących pracować nad zaspakajaniem potrzeb technicznych miast. Kierunek ten, nazwany inżynierją miejską, wymagał jednakże pewnej ilości godzin wykładów i ćwiczeń przedmiotów specjalnych, które już nie mieściły się w przyjętym okresie czteroletnich studjów; zaradcono przeto temu w ten sposób, że dano słuchaczom do wyboru przedmioty bądź o charakterze przeważnie konstrukcyjnym i komunikacyjnym, bądź o charakterze inżynieryjno-miejskim. W ten sposób utworzyły się na Wydziale Inżynierji Lądowej Oddziały: Komunikacyjny (mosty i drogi) oraz Miejski (budowa miast, architektura miast, kanalizacja i wodociągi), a studenci, kończący Wydział Inżynierji Lądowej, otrzymują wykształcenie z kierunkiem bądź komunikacyjnym, bądź miejskim, przy odrabianiu zresztą podczas studjów wspólnych przedmiotów podstawowych.

W ten sposób układany program nie mógł być zawsze ściśle wykonany; ciągłość bowiem studjów w Politechnice od jej otwarcia była parokrotnie przerywaną bądź to wypadkami politycznymi (podczas okupacji niemieckiej), bądź też wypadkami wojennymi. Braki stąd wynikające Wydział starał się wyrównać powtarzaniem przerywanych semestrów, lub też powtarzaniem wykładów oddzielnych przedmiotów i ćwiczeń. Zaznaczyć tu należy, że znaczna liczba młodzieży po każdej takiej przerwie nie powracała do Politechniki, czy to wskutek coraz cięższych warunków bytu, czy też wskutek niemożności wciągnięcia się z powrotem do pracy naukowej. Kierownicy byli w tych wypadkach w trudnem położeniu; nie chcieli bowiem dopuścić do obniżenia poziomu studjów, jak również chcieli przyjąć z pomocą młodzieży w ułatwieniu wyrównania braków; wiele z tych spraw załatwione zostało indywidualnie, z uwzględnieniem szczególnych stanów studjów każdego studenta. Obecnie po uspokojeniu się zawieruchy wojennej zajęcia odbywają się bez przeszkód i Rada Wydziału weszła też na drogę systematycznej organizacji studjów.

W celu uzupełnienia studjów, studenci Wydziału Inżynierji Lądowej odbyli pod kierunkiem profesorów i asystentów następujące wycieczki techniczne: W latach 1922 do Czechosłowacji; w 1923 do Francji, do Śląska Górnego i w okolice Krakowa; w 1924 do Gdańska, Gdyni, Tczewa i Konstantynopola. W każdej wycieczce przyjmowało udział około 30-tu studentów. O wycieczce do Czechosłowacji pomieszczone zostało sprawozdanie techniczne w wydawanem przez studentów piśmie „Ars Technica“, a zwiedzenie Gdańska było tematem referatu, ogłoszonego w Kole Stu-

dentów Inżynierji Lądowej przez asystenta inż. M. Popiela. Wycieczki te miały na celu zaznajomienie młodzieży z różnorodnemi wykonanemi i wykonywującemi się budowlami oraz zwiedzenie fabryk cementowni i kamieniołomów. Oprócz tego w ciągu roku akademickiego studenci zwiedzali ważniejsze roboty, wykonywane się w stolicy. W tym kierunku przebudowa Warszawskiego węzła kolejowego, rozbudowa kanalizacji miejskiej i tramwajów, oraz budowa kolonij urzędniczych dały studentom możność zaznajomienia się z różnemi robotami budowlanemi. Wydatki na wycieczki zostały częściowo pokrywane ze składek uczestników, częściowo zaś z sum budżetowych.

Niezależnie od powyższych wycieczek studenci odbywali w czasie feryj letnich praktykę budowlaną przy wykonywujących się robotach na drogach żelaznych, drogach bitych, budowlach miejskich i innych, wykonywanych przez Ministerstwo Robót Publicznych, Spraw Wojskowych oraz przez osoby prywatne. Praktyki te były przeważnie płatne, gdyż studenci pełnią w tym czasie obowiązki techników, przy czem z otrzymanych od kierowników budowy zaświadczeń można wnioskować, że udział studentów przy wykonywaniu robót jest korzystny dla obydwóch stron.

W czasie ostatnich czterech lat liczba studentów, zatrudnionych na praktykach letnich, przedstawia się w sposób następujący:

	1921 r.	1922 r.	1923 r.	1924 r.
	s t u d e n t ó w			
Na drogach żelaznych	59	56	61	25
Na drogach bitych	35	74	72	69
Na budowlach M ^{stwa} Spr. Wojskowych	—	—	18	4
Na budowlach prywatnych	—	15	15	24
R a z e m:	94	145	166	122



ANDRZEJ PSZENICKI

Dziekan od r. 1923. Doyen depuis 1923.

W tem zestawieniu nie są wzięci pod uwagę studenci, którzy otrzymali praktykę bez udziału Dziekanatu lub Koła Studentów Inżynierji Lądowej.

Po zdaniu egzaminów i odrobieniu ćwiczeń, objętych programem Wydziału, studenci otrzymują specjalne tematy do pracy dyplomowej. Tematy te są opracowane przez studentów do pewnego stopnia samodzielnie, pod ogólnem jednakże kierownictwem profesorów, wykładających odnośne przedmioty i asystentów. Na tę pracę przeznaczony jest w programie jeden semestr; zwykle jednakże przedłuża się ten termin do dwóch semestrów. Tematy tych prac są przeważnie bądź z budowy kolei lub mostów, bądź też z regulacji miast lub kanalizacji i wodociągów.

Po ukończeniu pracy dyplomowej z oceną najmniej dostateczną, kandydaci przystępują do egzaminu dyplomowego piśmienno, który polega na opracowaniu jednego z podanych przez profesorów tematów; na tę pracę przeznaczonych jest godzin sześć. W razie otrzymania za tę pracę oceny conajmniej dostatecznej, kandydaci są dopuszczeni do egzaminu ustnego, który polega na zreferowaniu i obronie pracy dyplomowej; egzamin ten trwa zwykle przeszło godzinę, przyczem kandydat obowiązany jest odpowiadać na zapytania nietylko bezpośrednio związane z tematem jego pracy, lecz i z pokrewnych tej pracy tematów.

Egzaminy dyplomowe ustne i piśmienne prowadzone są przez Komisję, powołaną przez Wydział. Na egzamina dyplomowe ustne zapraszani są inżynierowie specjaliści z poza grona profesorów Wydziału w charakterze rzeczoznawców. W okresie sprawozdawczym X-lecia byli łaskawi brać udział w tych egzaminach następujący zaproszeni inżynierowie: pp. inż. Berkiewicz, Bieniecki, Czapski, Drzewiecki, Eberhardt, Kunicki, Mrozowski, Stecewicz i Tyszka. Członkami Komisji Egzaminacyjnej, powołanej przez Wydział, byli następujący profesorowie: pp. St. Bełzecki, H. Czapowski (przewodniczący w latach 1921/22/23); J. Fedorowicz (przewodniczący w latach 1923/24/25); L. Karasiński, St. Miller, W. Michalski, W. Paszkowski, A. Pszenicki, I. Radziszewski i A. Wasiużyński.

Do 1-go marca 1925 r. ukończyło Wydział 121 studentów, z których 22 proc. otrzymało ocenę dostateczną, 56 proc. ocenę dobrą oraz 22 proc. ocenę bardzo dobrą. Wykonano przytem prac dyplomowych: z budowy mostów 27 proc., z budowy dróg żelaznych 50 proc., z budowy miast i kanalizacji i wodociągów 23 proc.

Inżynierowie, którzy ukończyli Wydział, zajmują stanowiska: na służbie państwowej 31 proc. (12 proc. na kolejach, 12 proc. w wojsku, 7 proc. różne); w przemyśle prywatnym 40 proc.; pozostali (29 proc.) zajmują stanowiska nauczycieli i inne lub też są bez zajęcia.

W celu uzupełnienia studjów wyjechał do Ameryki i Anglii inż. B. Miżutowicz dla zapoznania się z budową mostów; inż. Z. Rudolf dla zapoznania się z inżynierją miejską i sanitarną w Ameryce i Anglii oraz inż. Szelągowski dla dalszego studjowania nauk inżynierskich we Francji. Inż. Rudolf korzysta z opieki i pomocy amerykańskiej fundacji Rockfeller'a; inż. Szelągowski zaś z opieki i pomocy Ministerjum Francuskiego.

Stosownie do regulaminu Ministerstwa W. R. i O. P. Wydział udzielił na zasadzie prac, ogłoszonych drukiem, oraz działalności naukowo-pedagogicznej, inż. Melchjorowi Nestorowiczowi, dyrektorowi Departamentu Drogowego M^{stwa} Robót Publicznych „veniam legendi“ w dziedzinie budowy dróg i robót ziemnych i nadał mu tytuł „docenta“. Na zasadzie tegoż regulaminu Wydział za pracę „O wytrzymałości prętów złożonych w mostach żelaznych“ udzielił inż. W. Wierzbickiemu, b. wychowawcowi Instytutu Komunikacji w Petersburgu, asystentowi przy Katedrze Budowy mostów Politechniki Warszawskiej, po złożeniu przez niego odpowiednich egzaminów, stopnia „doktora inżynierji“.

Staraniom jednakże Wydziału dania swym studentom gruntownego przygotowania do przyszłej pracy inżynierskiej stają obecnie trzy przeszkody, których usunięcie niezupełnie leży w możności Wydziału.

Pierwszą przeszkodą jest słabe przygotowanie z matematyki większości nowowstępujących studentów. Szkoły ogólnokształcące bowiem dają element bardzo powierzchownie przygotowany z matematyki, który się nie nadaje do studjów ścisłych, jakimi są studia nauk technicznych; mając to na względzie, w celu usunięcia zła, Senat Politechniki Warszawskiej wystosował w roku 1917 odezwę w tej sprawie do Ministerstwa W. R. i O. P., które pracuje obecnie nad poprawą tych stosunków.

Drugą przeszkodą jest praca zarobkowa studentów na swe utrzymanie. Jest bowiem znaczna ilość studentów, którzy mogą poświęcić przy wielkim wysiłku osobistym ledwie 2 — 3 — 4 godziny dziennie pracy Politechnice, gdy praca programowa wymaga około 8 — 10 godzin.

Trzecią przeszkodą, która wstrzymuje wielu kandydatów od

poświęcenia się zawodowi inżynierskiemu, jest brak uprawnienia budowania; przy dzisiejszym bowiem stanie tych uprawnień inżynier, który poświęcił studia swoje naukom konstrukcyj budowlanych, niema prawa budować i zmuszony jest szukać dla swych projektów podpisu osób nieraz bezwarunkowo mniej przygotowanych do spełniania tych czynności, mających jednakże „uprawnienie“. Stan ten jest anomalją, która musi ustąpić po ściślejszem skoordynowaniu działalności naszych organów administracyjnych.

R é s u m é.

La Faculté des Ponts et Chaussées a pour but de préparer des Ingénieurs pour la construction des ponts et des chaussées, ainsi que pour l'édification des villes. Les matières d'enseignement à cette Faculté embrassent les hautes mathématiques, la géométrie descriptive, la physique, la chimie, la mécanique théorique, la résistance des matériaux, la statique des constructions, la construction des chaussées, des chemins de fer, des ponts et l'architecture des villes, la distribution d'eau et l'assainissement des villes. Les étudiants de cette Faculté sont tenus de subir des examens et d'exécuter des travaux d'exercice, éventuellement des projets, relatifs aux susdits objets ainsi que de présenter un travail de diplôme en forme de projet d'une construction d'ingénieur. Un semestre est consacré à l'exécution de ce projet.

Des travaux pratiques dans l'édification de constructions diverses au cours des vacances sont exigés pour obtenir le diplôme d'ingénieur. Les études au cours des Ponts et Chaussées durent quatre ans. Les études terminées, les étudiants obtiennent le grade d'ingénieur des ponts et chaussées; et au cours de deux années, après avoir présenté un ouvrage scientifique traitant des matières techniques et passé des examens spéciaux, ils peuvent obtenir le grade de docteur.

Le nombre des étudiants qui ont jusqu'ici terminé cette Faculté s'élève à 147 personnes.

2. Wydział Inżynierji Wodnej.

La Faculté d'Hydrotechnique.

Ułożył prof. E. Warchałowski.

Od chwili, gdy w społeczeństwie zakiełkowała myśl odbudowy szkolnictwa wyższego, a grono osób, stojących bliżej spraw technicznych, utworzyło komisję, obradującą nad programem pierwszej Politechniki polskiej w Warszawie, panowała świadomość, że odradzające się szkolnictwo stać musi na podstawach narodowych, być przystosowane do potrzeb kraju i zaspakajać te gałęzie, które stanowią ostoję bytu ekonomicznego powstającego z gruzów Państwa. Nic też dziwnego, że zwrócono baczniejszą uwagę, by poszczególne kierunki wykształcenia odpowiadały najpilniejszym potrzebom gospodarczym, wspierały się wzajemnie i uzupełniały, zapewniając w ten sposób żywy rozwój gospodarstwa krajowego. Na tem tle wyłoniła się sprawa udziału techniki w rozwoju rolnictwa, t.j. tej gałęzi wytwórczości, która długie jeszcze lata będzie podstawą ekonomicznego bytu Polski. Szkolnictwo dawne, w byłych zabiorach, tej sprawy nie uwzględniało, jak gdyby rozmyślnie ją ignorując.



JÓZEF MIKUŁOWSKI POMORSKI
Dziekan w r. 1916/17. Doyen en 1916/17.

Rozważając w ten sposób program przyszłych studjów i podział, mającej powstać uczelni, na wydziały, uznano za właściwe stworzyć taki wydział, któryby specjalnie przeznaczony był dla kształcenia kategorii inżynierów, mogących zaspakajać liczne potrzeby rolnictwa polskiego. Wydział ten, nazwany Wydziałem Inżynierji Rolnej, został utworzony już w początku roku szkolnego 1916/17, t. j. w drugim roku istnienia Politechniki przez rozdzielnie, istniejącego od początku, Wydziału Inżynierji Budowlanej.

Dnia 10-go października 1916 r. obrano pierwszego dziekana w osobie prof. Józefa Mikułowskiego-Pomorskiego, a do Rady Wydziałowej weszli wszyscy wykładowcy na tym Wydziale. W roku pierwszym samodzielnego istnienia Wydział liczył pokaźną liczbę studentów.

Dalsze jednak rozważanie programów, oparte na coraz ściślej konkretyzujących się potrzebach, wylaniającego się z cieniów Państwa, chęć uzgodnienia programu Politechniki Warszawskiej



ANTONI PONIKOWSKI

Dziekan w r. 1917/18. Doyen en 1917/18.

z istniejącą już wówczas z ustalonemi programami Politechniką Lwowską, nasunęło myśl, że inżynierowie rolni, mający głównie za zadanie podjęcie prac melioracyjnych, w istocie swego wykształcenia muszą oprzeć się na wysokiej znajomości hydrotechniki. Z drugiej strony, zarysowujące się wówczas Państwo wykazało pod względem swych urządzeń wodnych tak wybitne zaniedbanie, że sprawa utworzenia zastępów inżynierów, przygotowanych do podjęcia pracy ściśle hydrotechnicznej, wydała się konieczną i nader pilną. Połączenie studjów hydrotechnicznych z funkcjonującym już wówczas w Politechnice Wydziałem Budowlanym nie wydało się praktycznem. Wydział ten bowiem, stawiający sobie za zadanie kształcenie inżynierów komunikacji lądowej, musiał

w tym kierunku rozszerzać swój program, a liczba studentów, uczęszczających nań, wówczas już była tak znaczna, że powiększenie jej przez dobór nowych specjalności było niekorzystne. Na powyższem tle liczne dyskusje Rad Wydziałowych doprowadziły do nowego podziału całokształtu nauki inżynierskiej na dwa zasadnicze Wydziały: Wydział Inżynierji Lądowej oraz Wydział Inżynierji Wodnej; ten ostatni miał wchłonać w siebie istniejący już wówczas Wydział Inżynierji Rolnej.

To też od początku roku szkolnego 1917 następuje otwarcie nowego Wydziału Inżynierji Wodnej, mającego uwzględnić dwie specjalności: Budownictwo wodne oraz Meljorację rolną i obejmującego tak jak wszystkie inne Wydziały cztery lata studjów.

Dziekanat Wydziału, po ustąpieniu w styczniu 1917 r. prof. J. Mikułowskiego z Pomorskiego, objął z wyboru prof. Antoni Poniowski. W 1917 r. ustalono ostatecznie program Wydziału Inżynierji Wodnej, biorąc za podstawę, że pierwsze lata mają być wspólne dla wszystkich studentów, zaś ostatnie dwa lata mają być przeznaczone na specjalizowanie się słuchaczy bądź w budownictwie wodnym, bądź też w meljoracjach rolnych. W istocie rzeczy jednak sprawa całkowitego programu nie była aktualną ze względu, że nie wszystkie semestry były czynne; otwierano je w miarę postępowania studjów naprzód, co szło bardzo powoli wobec wypadków, jakie miały miejsce w Politechnice na tle politycznym w roku ak. 1916/17. Dopiero w końcu r. 1917 otwarto studia specjalne semestru V-go. Wymagało to powołania profesorów przedmiotów specjalnych: Budownictwa wodnego oraz Meljoracji i całego szeregu przedmiotów pomocniczych. W ten sposób zorganizowana, z dopływem nowych sił naukowych, Rada Wydziału rozpoczęła czynności swoje od stycznia 1918 roku. W tym też roku dziekan A. Poniowski ustąpił, a na jego miejsce obrano prof. Czesława Skotnickiego, który stanowisko to piastował do września 1924 r.



CZESŁAW SKOTNICKI
Dziekan w latach 1917 — 1924.
Doyen en 1917 — 1924.

Okres ten, przerwany na czas dłuższy powołaniem do szeregów wszystkich studentów oraz znacznej części personelu profesorskiego podczas okresu wojny polsko-rosyjskiej (1919 — 1920), objął całą pracę konstytucyjną Wydziału. Ustalono w szczególności program, zmobilizowano siły naukowe, wprowadzono ład

w studia, ujęto je w regulamin. Przy trudnościach finansowych, jakie przeżywały uczelnie, oraz braku w kraju specjalistów w różnych dziedzinach, było to rzeczą niekiedy bardzo trudną. Tem trudniejszą była do pokonania, że na wybitne jednostki spadał ciężar prac państwowo-twórczych, odrywając je niekiedy na dłuższy czas od pracy pedagogicznej. Z tych powodów Rada Wydziałowa była pozbawiona przez czas dłuższy współpracy jednego z inicjatorów Wydziału i jego kierowników profesora A. Ponikowskiego, który objął tekę Ministra Oświaty, a następnie stanowisko Prezesa Ministrów. Również prof. M. Rybczyński, powołany przez Wydział na katedrę II-go Budownictwa wodnego, mógł tylko przez krótki czas wyłącznie poświęcić się pracy w Politechnice, gdyż został powołany na wice-ministra, a następnie na kierownika Ministerstwa Robót Publicznych.

Według nowego rozdziału katedr, jaki był dokonany po stabilizacji profesorów, do macierzystych katedr Wydziału Inżynierii Wodnej zaliczono: Miernictwo (prof. A. Ponikowski), Budownictwo wodne I (prof. K. Pomianowski), Budownictwo wodne II (prof. M. Rybczyński), Kanalizacje i Wodociągi (prof. I. Radziszewski), Meljoracje (prof. C. Skotnicki), Ekonomia polityczna (obsadzona w 1921 r. przez prof. A. Rybarskiego).

Ustalając program Wydziału, Rada Wydziałowa wychodziła z tych założeń, że ogólny fundament dla studjów specjalnych hydrotechnicznych winien być taki sam, jak i dla Wydziału Inżynierii Lądowej, i przytem jednakowy tak dla specjalności meljoracji, jak i dla budownictwa wodnego. Dlatego też pierwsze dwa lata studjów są prawie zupełnie jednakowe z Wydziałem Inżynierii Lądowej. Dopiero w trzecim roku studjów zachodzi głębszy rozłam na dwie gałęzie: 1) Budownictwa wodnego i wyzyskania sił wodnych, 2) Meljoracji rolnych. Specjalność budownictwa wodnego obsługują zasadniczo Katedra Wodociągów i Kanalizacji oraz dwie Katedry Budownictwa wodnego I i II-go, w zakres których wchodzi hydrologja, regulacja rzek, budowa jazów i zbiorników, zakłady o sile wodnej, budowa dróg wodnych; oprócz tego dochodzą tu docentury budowy portów oraz silników wodnych.

Specjalność meljoracyj rolnych wymaga odpowiedniego przygotowania z dziedziny przyrodniczej i rolniczej. Z tego też względu na Oddziale Meljoracji są wykładane przedmioty takie, jak: Botanika rolnicza, Gleboznawstwo, Rolnictwo, Torfiarstwo, Rybnictwo. Są to wszystko docentury, wspierające zasadniczą katedrę tego Oddziału — Katedrę Meljoracji. Oczywiście, że inżynier mel-

mentor musi posiadać pewien zasób wiadomości z budownictwa wodnego, to też studjowanie budownictwa wodnego, w znacznie zmniejszonym zakresie, obowiązuje studjujących meljoracje.

Inżynier-hydraulik jednej czy drugiej specjalności w swej działalności praktycznej stykać się musi z pokrewnymi sąsiednimi działami techniki inżynieryjnej, z którymi, oczywiście, powinien być zaznajomiony. Do tych dziedzin należą przede wszystkim drogi, koleje, mosty mniejsze, budownictwo wiejskie. Wykłady tych przedmiotów w niezbędnym zakresie dopełniają program Wydziału.

Frekwencja na Wydziale była z początku zmienna. Dość pokaźna liczba studentów, którzy w roku 1915 wstąpili z zamiarem poświęcenia się Inżynierji Rolnej, wskutek przemianowania Wydziału, a następnie wypadków wojennych została znacznie przerzedzona. Od chwili jednakże powrócenia życia do stanu normalnego, t. j. od demobilizowania wojsk po roku 1920, widzimy stały dopływ młodzieży w liczbie takiej, na jakie ustalane przez Senat Akademicki wakanse pozwalały. Przeciętnie wstępowało na Wydział rokrocznie 60 studentów, a liczba ogólna wynosiła ok. 200 i doszła w roku 1925 do 260 studentów.

Pierwsze egzaminy dyplomowe odbyły się w kwietniu 1921 roku, a chociaż liczba przystępujących do egzaminów dyplomowych w latach następnych nie była znaczną, to jednakże procentowo nie była mniejszą niż na innych Wydziałach. Do wiosny roku 1925 ukończyło Wydział 29 słuchaczy, w tej liczbie 13 ze specjalnością meljoracji, a 16 ze specjalnością budownictwa wodnego.

Początkowo wskutek ciężkich warunków, w jakich znajdowało się rolnictwo i niepewnych widoków na jego rozwój, większość studentów poświęcała się specjalizacji w budownictwie wodnem.



EDWARD WARCHAŁOWSKI

Dziekan od r. 1924. Doyen depuis 1924.

W ostatnim dopiero roku, gdy, wskutek zmiany poglądów sfer rządzących, otworzyły się nowe widoki w dziedzinie rozwoju rolnictwa, staje się widoczna przewaga studujących w melioracji.

W uzupełnieniu powyższego należy zaznaczyć, że Radzie Wydziału Inżynierji Wodnej przypadła w udziale praca nad organizacją Wydziału Mierniczego, który zapoczątkowany został w roku 1922, jednakże z powodu braku kompletu profesorów i stopniowego otwierania nowych semestrów, narazie nie mógł być usamodzielnionym. Wobec tego dziekan Wydziału Inżynierji Wodnej pełnił jednocześnie obowiązki dziekana Wydziału Mierniczego.

Cały prawie ciężar pracy organizacyjnej i ogólne kierownictwo Wydziałem w przeciągu siedmiu lat ponosił dziekan prof. C. Skotnicki. W uznaniu zasług, jakie położył dla Wydziału prof. Skotnicki, Rada Wydziałowa uchwaliła umieścić w gabinecie dziekańskim jego portret.

Na r. ak. 1924/25 dziekanem obrano prof. Edwarda Warchałowskiego, który ponownie został wybrany i na rok 1925/26.

R é s u m é.

La Faculté d'Hydrotechnique fut fondée en 1916 et portait tout d'abord le nom de Faculté d'Industrie Agricole. Cette Faculté a pour but d'instruire et de spécialiser des ingénieurs d'hydrotechnique dans deux directions: dans la direction de l'édification hydrotechnique et l'exploitation de l'énergie des eaux et dans celle des améliorations agricoles. Les premiers quatre semestres de ces deux sections sont identiques et presque entièrement communs au cours de la Faculté des Ponts et Chaussées. La spécialisation commence à partir de la 3^{me} année d'études. Le programme comprend 8 semestres, dont le huitième est consacré à l'exécution du projet du diplôme. Le nombre d'étudiants de cette Faculté s'élève à 260 personnes, dont 33 étudiants ont terminé leur Faculté avec le grade d'ingénieur d'hydrotechnique.
