

# Pierwsze lata Przeglądu Komunikacyjnego

Igor Gisterek, Maciej Kruszyna

*Czasopismo „Przegląd Komunikacyjny” ukazuje się od lipca roku 1945. W roku 2010 obchodziło zatem jubileusz 65.- lecia. Jubileusz ten dokumentujemy artykułami przypominającymi dzieje pisma. W niniejszym artykule opisywane są pierwsze lata Przeglądu ze szczególnym uwzględnieniem zawartości pierwszego numeru.*



mgr inż. Igor Gisterek,  
Zakład Infrastruktury  
Transportu Szynowego  
Instytut Inżynierii  
Lądowej Politechniki  
Wrocławskiej



dr inż. Maciej Kruszyna,  
Katedra Dróg i Lotnisk  
Instytut Inżynierii  
Lądowej Politechniki  
Wrocławskiej

## Wydawca, redakcja, poruszana tematyka

W początkowym okresie działalności „Przegląd Komunikacyjny” wydawany był przez Ministerstwo Komunikacji. Samo pismo oraz sylwetkę Ministra przybliżyła okładka pierwszego numeru (rysunek 1) [3]. Redaktorem naczelnym został ob. Józef Olewiński. Poruszana tematykę oraz warunki prenumeraty przybliżył wycinek z numeru 1/1945 (rysunek 2) [3]. Poniżej przytaczamy słowa „od Redakcji” pochodzące z pierwszego numeru [2]:

*Decyzją z dnia 5 kwietnia b. r. Obyw. Minister Komunikacji powołał do życia Komitet Redakcyjny, któremu powierzył redagowanie czasopisma „przegląd Komunikacyjny”. Różne organizacje pracowników komunikacji przed wojną wydawały szereg czasopism fachowych, które naświetlały rozmaite dziedziny gospodarki komunikacyjnej i zaznajamiały pracowników transportu z najrozmaitszymi osiągnięciami nauki i praktyki w interesującej ich dziedzinie gospodarki narodowej. brak tych czasopism stanowi obecnie szkodliwą lukę, którą należy jak najszybciej wypełnić. Zadanie to przejmie obecnie „Przegląd Komunikacyjny”. Nie jest on w ścisłym słowa znaczeniu czasopismem urzędowym. Za treść*



1. Okładka numeru 1/1945 Przeglądu Komunikacyjnego [3]

*jego ponosi odpowiedzialność Komitet Redakcyjny, nie zaś urzędowe czynniki Ministerstwa Komunikacji. Zapewnia to czasopismu swobodę w wyrażaniu opinii w sprawach technicznych i gospodarczych różnych dziedzin komunikacji. Zapewnia także możliwość współpracy w nim jak najszerzej kół fachowych z dziedziny komunikacji, do której to współpracy Komitet wzywa ludzi dobrej woli.*

*Szczególną uwagę zamierza Komitet poświęcić zaznajomieniu pracowników komunikacji*

*z dorobkiem technicznym i gospodarczym obcych rządów komunikacyjnych przez zamieszczanie na swoich łamach streszczenia artykułów zagranicznej prasy technicznej.*

*Czasopismo składać się będzie z działów: kolejowego, dróg kołowych i motoryzacji, dróg wodnych i lotnictwa. obok tego w dziale ogólnym czasopisma będą zamieszczane artykuły i inny materiał, traktujący zagadnienia ogólnokomunikacyjne.*

*Czasopismo będzie utrzymane na poziomie*

odpowiadającym wymaganiom pracowników z wyższym i średnim wykształceniem. Dla zaspokojenia potrzeb pozostałych pracowników transportu zamierzone jest wydawanie pod redakcją Komitetu odrębnego czasopisma o charakterze popularnym.

Wreszcie Komitet nadmienia, że do jego zadań należeć będą sprawy wydawnictw technicznych Ministerstwa, które przed wojną cieszyły się zasłużoną dobrą opinią. Chcąc podtrzymać nadal tę tradycję Komitet zwraca się do autorów prac naukowych z dziedziny komunikacji z apelem – kierowania doń swoich dzieł, które Komitet w miarę możliwości technicznych i budżetowych będzie wydawał.

Numer 1/1945 zawierał 8 artykułów [5]:

- Bohdan Cywiński „Stan finansów naszych kolei”, s.4,
- Bogumił Hummel „W sprawie odszkodowań należnych PKP od Rzeszy niemieckiej”, s.9,
- Zdzisław Kornacki „Budujemy drogi wodne”, s.12,
- Mieczysław Łopuszyński „Odbudowa i rozwój komunikacji”, s.14,
- Józef Nowkuński „Podkłady żelazobetonowe”, s.18,
- Tytus Świeściakowski „premiowanie bez wyznaczania norm zużycia za oszczędności w paliwie na parowozach”, s.19,
- Władysław Markowski „Klauzule komunikacyjne w Traktacie Wersalskim”, s.26,
- Kronika – „Otwarcie ruchu na odcinku miejskim E.K.D.”, s.29.

Zapoczątkowano już wtedy wszystkie funkcjonujące do dziś główne działy tematyczne:

- Kolejnictwo (organizacja, gospodarka, dane sprawozdawcze, odbudowa i planowanie, eksploatacja, trakcja i tabor kolejowy, nawierzchnia i podtorze, finanse i rachunkowość, sprawy personalne, geografia kolejowa)
- Drogi kołowe (organizacja i gospodarka drogowa, odbudowa i rozbudowa dróg i mostów, materiały do budowy dróg, motoryzacja)
- Drogi wodne
- Lotnictwo
- Zagadnienia wspólne dla różnych rodzajów komunikacji
- Zagadnienia ekonomiczno- społeczne
- Inne (rzeczy ciekawe i pożyteczne, przegląd prasy zagranicznej, przegląd prasy technicznej, przegląd ustawodawstwa, bibliografia, kronika, kronika lotnicza, listy czytelników, komunikaty, nekrologi).

W roczniku II (1946) zamieszczono spis zawartości wszystkich numerów z roku 1945 i 1946 (rysunek 3). Z tego rocznika przytaczamy także wybrany artykuł „Turystyka przed 100 laty” [6], napisany wtedy na 100. rocznicę wydania opisywanego w nim przewodnika. Z dzisiejszej perspektywy spoglądamy więc na ponad 160 lat wstecz aby przyjrzeć się ówczesnym systemom transportu oraz warunkom podróżowania. W przedrukowanym tekście [6] zachowa-



## 2. Informacje o profilu i prenumeracie pisma [3]

no oryginalną pisownię i interpunkcję.

### „Turystyka przed 100 laty”

W dobie samolotów raketowych, szybkojeżdżących wagonów motorowych i luksusowych samochodów, rozwijających szybkość ponad 100 km/godz., w dobie, gdy zastanawiamy się nad tym, jak zastosować energię atomową do poruszania pojazdów różnego przeznaczenia, nie od rzeczy będzie rzucić okiem wstecz i przypomnieć sobie, jak to podróżowali nasi pradziadkowie przed 100 laty.

Poucza nas o tym 2-tomowy przewodnik turystyczny wydany w Berlinie w języku francuskim w r. 1844 przez zapobiegliwego p. M. Reicharda, a poprawiony i uzupełniony przez F. A. Herbiga. Jest to „Manuel a l'usage de tout le monde” i nosi nazwę dość skomplikowaną „le voyageur en Allemagne et en Suisse a Amsterdam, a Bruxelles etc, et i Varsovie”. Przewodnik musiał być pożyteczny, koro egzemplarz, który mamy przed sobą nosi stempel 12 wydania.

Podręcznik dzieli się na trzy części: dwie ostatnie poświęcone są opisowi szlaków turystycznych i miejsc godnych widzenia w Niemczech i Szwajcarii z dodaniem do nich Paryża, Petersburga, Sztokholmu. Londynu i ich okolic, oraz opisem linii turystycznych do nich prowadzących. Najciekawsza jest część 1, podzielona na 8 rozdziałów. Oto ich tytuły: 1. Wskazówki z życia i doświadczenia. 2. Środki sanitarne. 3. Meteorologia. 4. Turysta w obozisku. 5. Różne rodzaje podróżowania. 6. Taryfy przejazdów kołmi pocztowymi i statkami parowymi. 7. Podróże w państwach granicznych z Niemcami i Szwajcarią i wreszcie 8. Tablice porównawcze wag, miar i monet.

Porównanie tej właśnie części omawianego przewodnika, liczącej aż 123 str. z tak popularnymi wydawnictwami jak Baedeker lub Guide Bleu przemawia stanowczo na korzyść p. Reicharda, który nie szczędzi słów, ani trudu, aby ułatwić turystyce „wojażowanie” po mniej lub więcej znanych szlakach Europy. A poruszanie się to nie było ani łatwym, ani bezpiecznym w owe czasy. od turysty wymaga się słusznie aby przed wyprawą ułożył sobie szczegółowy, dobrze obmyślany plan podróży i zaopatrzył się nie tylko w urzędo-

wy paszport, lecz i w listy polecające, zwłaszcza w podróży do Anglii i Włoch; turysta nie powinien zwiedzać miejscowości w sposób błyskawiczny, lecz obejrzeć wszystko dokładnie i zanotować w dzienniczku to, czego nie znajdzie w znanej mu literaturze podróżniczej. W obcowaniu z cudzoziemcami należy brać ludzi takimi, jakimi są, oto przewodnia wskazówka dla każdego turysty. Unikać należy wszelkich dyskusji na tematy polityczne i wyznaniowe, co nie znaczy, aby turysta nie miał obserwować bacznie wszystkiego, co go w tej materii interesuje. W podróży trzeba mieć zawsze dobry humor i nie wszczynać niepotrzebnych zajęć w obozach.

Po takim przygotowaniu duchowym podróży p. Reichard wkłada dużo troski w rzeczy materialne: ubranie, bagaże, łożo, skrzynie podróżne, zapasy żywności itd. Absorbują go jeszcze bardziej troska o bezpieczeństwo i zdrowie cielesne turysty. Zaleca mu nie brać w podróż w charakterze służącego pierwszego lepszego indywiduum, ma to być sługa oddany, umiarkowany w jedzeniu i picciu, skromny, dyskretny, a czynny w przypadku niebezpieczeństwa. Nie należy podróżować wspólnie z ludźmi obcymi, ani też zabierać do powozu nieznaną piechurów. Nie do pomyślenia jest podróż bez pistoletów dwustrzałowych, lepiej je trzymać w pozycji poziomej, gotowe do strzału. Następują bardzo szczegółowe wskazówki, jak w razie napaadu na powóz należy bronić się. Zasadniczo trzeba unikać przejeżdżania w nocy przez duże lasy, lepiej doczekać do rana.

Wskazówki dotyczące higieny turysty w podróży i względów zdrowotnych stanowią cały traktat kilkunastostronicowy. Czego tam nie ma? osobno higiena piechura, jeźdźca, podróżującego w powozie i statkiem morskim; wyliczone są przypadłości jakim może turysta podlegać od bólu zęba i głowy do cholery włącznie i wskazane są środki zapobiegawcze, tudzież popularne wówczas leki, których zapas uczciwy powinna zawierać apteczka, nieodzowny rekwizyt podróżny. Łatwo tych chorób nabawić się w obozisku, a przynajmniej być pogryzionym w łóżku przez pluskwy i skorpiony, toteż poprzednik Baedekera poświęca w swym przewodniku nie mało miejsca pobytowi turysty w obozisku i daje mu dużo praktycznych rad, przestrzegając przed

## „PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY“

## SPIS RZECZY

rocznika I (1945)

i rocznika II (1946)

## 3. Strona tytułowa spisu treści dwóch pierwszych roczników [5]

ździerstwem oberżystów, ich nieuczciwością i różnym rodzajami oszustwa.

Narzekamy dziś na hałasy w schroniskach i hotelach (radio, śpiewy itd.), nie lepiej musiało być przed 100 laty, skoro p. Reichard zaleca turystom nocującym w oberżach, wkładać do ucha kawałki waty, dobrze napojone oliwą, aby „móc spać spokojnie”, od godz. 10 wieczór do 5 rano.

Krótko omówiwszy zjawiska meteorologiczne, przewodnik zatrzymuje się obszerniej nad różnymi rodzajami podróżowania, klasyfikując turystów na: piechurów, jeźdźców, podróżnych jeżdżących w powozach, na własnych lub wynajętych koniach, podróżnych w karetkach lub dylizansach pocztowych, turystów jeżdżących extra-pocztą i podróżnych na kolejach żelaznych i statkach parowych. Prócz sportu pieszego wszystkie inne rodzaje turystyki zniknęły bez śladu lub znikają; nas Polaków mogą zainteresować jedynie ówczesne taryfy przewozów końmi pocztowymi i dylizansami; znajdujemy je na str. 102 w dziale zatytułowanym „Pologne”. Podaję w skróceniu:

„Szybka komunikacja pocztowa extra-pocztą z Koła do Kalisza, 9 mil. Odjazd we środy, o g. 1-iej po poł. i z Koła do Warszawy, 23 ¼ mili w soboty o godz. 11 wiecz. Oplata za miejsce w powozie wynosi 1 fl. 19 gr. polskich (1 fl. = 30 gr. polskich), łącznie z napiwkami, za miejsce na kozłach 1 fl. 4 gr., bagażu wolno wziąć bezpłatnie 10 funtów. Wozy pocztowe są wygodne i dobrze urządzone, szybkość przenoszenia się na szosie wynosi – 1 milę w ¾ godz., karetki zatrzymują się co ½ godziny, a na stacjach gdzie są biura pocztowe – 1 godz. Oplata za miejsce w karetce pocztowej: 1 fl. 10 gr., na kozłach 1 fl., przewóz bagażu wagi do 10 funtów bezpłatnie, za nadwyżkę oplata – według taryfy. Z Warszawy połączenie karetkami pocztowymi z Wrocławiem, Brześciem Litewskim, Kownem, Krakowem, Piotrkowem, Toruniem, Zamościem i Nidzorkiem”.

Najbardziej interesującymi w przewodniku są oczywiście, informacje dotyczące podróży kolejami żelaznymi, znajdującymi się w owe czasy jeszcze w powiciu. Linie kolejowe Europy przewodnik dzieli na 3 kategorie:

A. Otwarte lub mające być wkrótce otwarte dla ruchu publicznego. Takich linii w r. 1844 naliczono 60. Podana jest odległość pomiędzy końcowymi stacjami, czas trwania przejazdu i cena biletów 1, 2 i 3 klasy.

Naprzykład:

z Antwerpii do Ostendy: 21 mil, czas przejazdu 4 g. pociągi kursują 2 razy na dobę. Cena biletów

wynosiła odpowiednio – 10 fr, 6 ½ fr i 5 fr;

z Brukseli do Bruges: 3 g. 37 m, 2 razy na dobę.

Cena biletów: 7 ¾, 6 i 3 ¾ fr;

z Paryża do Wersalu można było jeździć codziennie za 2, 1 ½ i 1 fr; w niedziele i święta pobierano opłatę podwyższoną.

Jako koleje znajdujące się w budowie wymieniane są między innymi linie Wenecja – Padwa, Paryż – Rouen i Petersburg – Pawłowsk. Nie wszystkie koleje żelazne miały wówczas trakcje parową; jako koleje żelazne o trakcji konnej wymienione są: Line – Budweis, Line – Gmunden, oraz kolej pomiędzy Pragą a Pilznem, ostatnia służyła tylko do przewozu ładunków i bagażu;

B. Koleje znajdujące się w okresie budowy – w Austrii, Badenii, Bawarii, Brunświku, Prusach, Saksonii, Polsce i Rosji. Specjalnie może nas zainteresować zamierzone ukończenie budowy kolei cesarza Ferdynanda, za pomocą niej Wiedeń miał uzyskać połączenie z Krakowem i Bochnią, z odgałęzieniem do Opawy. Według planu droga żelazna miała prowadzić z Leipnik przez Ostrawę do Oświęcimia, gdzie zaczynały się koleje Górno-Śląskie, idące od Wrocławia z jednej, a do Warszawy z drugiej strony. Również na ukończeniu były linie kolejowe, prowadzące na Śląsku od Brzegu przez Opole do „Neue Brun”, gdzie miały połączenie z koleją Ferdynanda.

W Polsce pod zaborem rosyjskim w budowie była kolej żel. długości 43 mil z Warszawy do Krakowa; w Rosji budowano państwową kolej Petersburg – Moskwa.

Dział C zawiera wykaz linii kolejowych, których budowa „wydaje się dosyć pewna”. Są to przeważnie koleje niemieckie i austriackie, z innych państw wymieniono Francję – linie: Paryż przez Peronne do Valenciennes, Pronne – Lille, Lille – Calais, Paryż – Strasburg oraz Szwajcarię: Bazylea – Zurych.

Cóż pisze o tym nowym rewelacyjnym w owych czasach środku komunikacji przewodnik turystyczny? Przynajmniej stwierdza, iż nie da się on porównać „nawet z extra-pocztą”, albowiem przebiega milę niemiecką w ciągu 12 minut, a taryfa wynosi wszystkiego 6, 4, 3 gr zależnie od klasy. Klas zwykle bywa 3, czasem nawet 4; w tej ostatniej, jak również w wagonach niekrytych, kursujących na wielu liniach spotyka się „towarzystwo mieszane”. Wagonów niekrytych należy unikać również dla tego, że jest się narażonym na wpływy atmosferyczne, kurz, a oprócz tego para i skry z parowozu mogą zabrudzić i zniszczyć ubranie. Podróż koleją żelazną można zalecić tak temu, kto spieszy za interesami – wy-

gra czas i pieniądze, jak również turyście podróżującemu dla przyjemności – może on szybko przebiec miejscowości nie interesujące, a zatrzymać się tam, gdzie pejzaż lub ośrodki kultury nęcą go. Koleje wpływają ogromnie na rozwój komunikacji, dla przykładu można przytoczyć, iż w ciągu pierwszych 8 miesięcy po otwarciu ruchu kolejowego pomiędzy Brukselą i Antwerpią ilość podróżnych osiągnęła liczbę 500 000, gdy poprzednio we wszystkich rodzajach komunikacji naliczono w ciągu roku zaledwie 75.000 obywateli podróżujących na tym szlaku. Podróż kolejami jest bezpieczna. Oto koleje belgijskie od początku swego powstania do czerwca 1840 r. przewiozły 7.780.000 pasażerów, z których tylko 6 straciło życie i to przeważnie na skutek własnej nieuwagi.

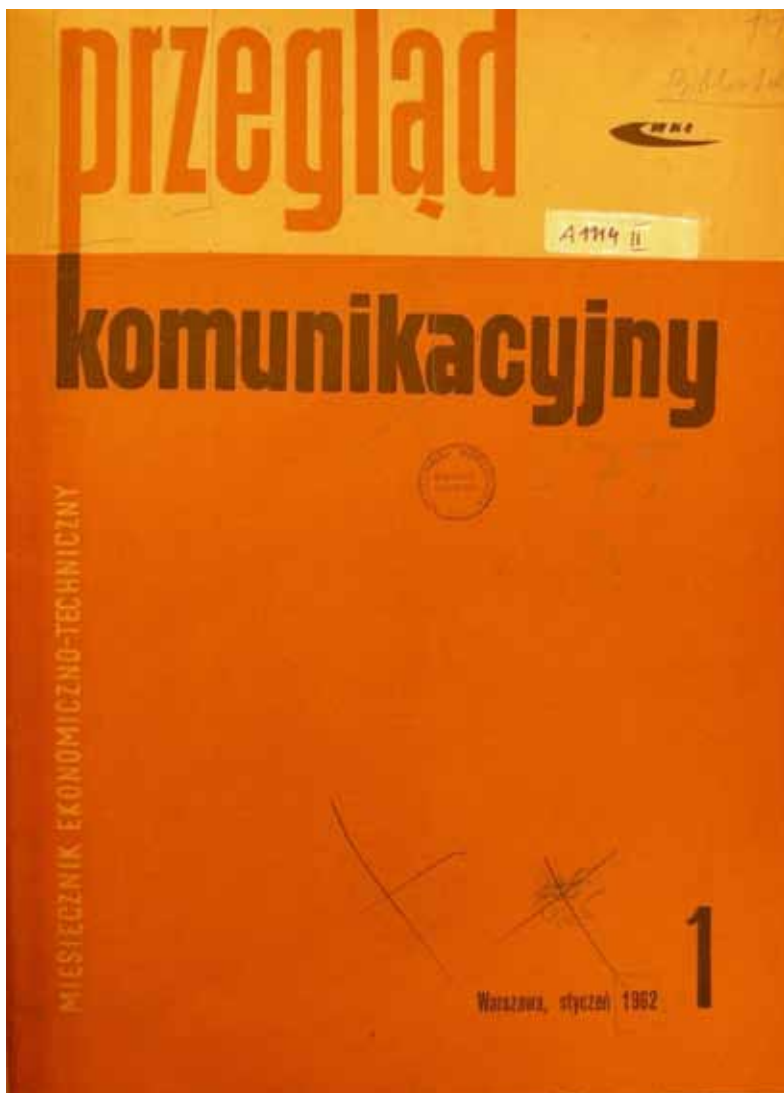
Po tym wstępie przytoczone są przepisy ogólne dotyczące podróży kolejami. Wyjmujemy bardziej zasadnicze:

- 1) bilety są ważne tylko na określony z góry podróz,
- 2) kto się spóźni na pociąg nie może rościć żadnych pretensji do zarządu kolejowego. Dlatego trzeba być na miejscu co najmniej na ¼ godziny przed odejściem pociągu i zajmować miejsce zaraz po pierwszym uderzeniu dzwonka,
- 3) zmiana klasy w wagonie na wyższą dozwolona za odpowiednią dopłatą,
- 4) bagaże dobrze opakowane, opatrzone nazwą stacji przeznaczenia i nazwiskiem właściciela, powinny być oddane do ekspedycji na pół godziny przed odejściem pociągu, za okazaniem biletu. Bagaże wagi 100 funtów na większości dróg żelaznych są przewożone bezpłatnie. W razie zgubienia bagażu wolno domagać się odszkodowania do pewnej określonej z góry sumy, zwykle wypłaca się po 1 „ecu” (d. talar) za 1 funt wagi. bagaż podręczny może być przewożony w wagonach osobowych pod warunkiem, że nie będzie przeszkadzać innym pasażerom. Za zgubienie lub kradzież bagażu kolej nie odpowiada,
- 5) koleje podejmują się przewozu powozów i koni, lecz wypada to drogo, tak np. za przewóz pojazdu 4-kołowego z Lipska do Drezna liczy się 13 talarów, prócz tego trzeba wykupić bilety 2 klasy dla właściciela pojazdu.

Po tych przepisach ogólnych znajdujemy wskazówki praktyczne dla śmiałków, co się odważą podróżować kolejami. Zaleca się:

- 1) unikać miejsc w wagonach, położonych blisko lokomotywy,
- 2) wybierać miejsca na tylnych ławkach,
- 3) ubierać się wygodnie i odpowiednio do pory roku,
- 4) siedzieć spokojnie na swym miejscu i nie opuszczać go zbyt pośpiesznie, gdy pociąg staje,
- 5) brać mało bagażu i nie rozrzucać je po wagonie,
- 6) zwracać uwagę na połączenia, na stacjach gdzie jest dużo pociągów.

Wertując przewodnik, przeczytamy w końcu



4. Okładka numeru 1/1962 Przeglądu Komunikacyjnego [4]

czym była nasza stolica w r. 1844, zanim ją równo w 100 lat po wydaniu tego dziełka, zburzyła stopa teutońskiego najeźdźcy. Oto jak (w skrócie) wyglądała wówczas Warszawa. „Warszawa, stolica, 130.000 mieszkańców z mieszkańcami Pragi, nie licząc garnizonu w sile 10.000 ludzi. Warszawa ma obwód 3,5 mili; według Malle Bruna położona jest ściśle w samym środku Europy. Miasto wznosi się na skarpie wysokości 20 sążni. Przedmieść 12; z nich tylko Wola znajduje się poza obrębem wałów miejskich. Krakowskie Przedmieście i Nowy Świat należą do najładniejszych. Warszawa liczy prawie 3.000 budynków, połowa drewnianych, 26 kościołów katolickich z 18 zakonami, 1 kościół grecki i 2 kaplice tegoż obrządku, po jednym kościele grecko-unickim, luteranckim, kalwińskim; wiele synagog, 15 placów, z których plac Broni (woryginalie „place Starsov”) jest największy (100.000 ludzi może się na nim ćwiczyć), z innych placów wyróżniają się: Saski, Krasińskich, Bankowy, Teatralny, Zygmuntowski i Kopernika, 15 hoteli, nie licząc zajazdów. Liczne zakłady kąpielowe. Piwo i ciastka wymyślenie. W stolicy naliczyć można przeszło 70 budynków użyteczności publicznej (następuje wyliczenie ich poczynając od Zamku Królewskiego z 2 przeszłymi ogrodami, górnym na arkadach i dol-

nym nad Wisłą ...)

Po ostatnim powstaniu wszystkie szkoły i wyższe zakłady naukowe uległy przeistoczeniu. Prócz szkół powszechnych i kursów niedzielnych dla rzemieślników jest tylko jedno gimnazjum 8-klasowe, drugie 6-klasowe, pensja dla panien, seminarium katolickie, szkoła śpiewu i szkoła gospodarstwa rolnego. Towarzystwo naukowe zostało zamknięte w r. 1831, a jego bogata biblioteka wywieziona do Petersburga, jak również zbiory biblioteki publicznej (150.000 tomów), z bogatymi gabinetami numizmatyki, mineralogii i historii naturalnej. Pozostało „jeszcze” wspaniałe Obserwatorium i ogród botaniczny; 7 szpitali i instytut oftalmiczny zajmują się zdrowotnością obywateli. handel i przemysł: banki, Towarzystwo Kredytowe, kasa oszczędności, 1 młyn parowy, zakład wód mineralnych i liczne fabryki. Na przedmieściu Muranowskim, co tydzień dość znaczny jarmark koński.

Uprzejmijając pobyt w stolicy 2 teatry zimowe, 2 letnie, 2 resursy, liczne kawiarnie z muzyką. ulubione przechadzki w ogrodach Krasińskich i Saskim, tudzież w Łazienkach. następuje wyliczenie okolic podmiejskich, godnych widzenia jak Mokotów, Królikarnia, Wilanów i Czerniaków. Przewodnik podkreśla smutne

wspomnienia związane u Polaków z Wolą i Pragą, gdzie popłynęło tyle krwi polskiej.

Z uznaniem podkreślono rozwój dróg bitych w Polsce, zwłaszcza budowę dobrej szosy z Warszawy do Wilna. przy drogach publicznych spotyka się zajazdy w coraz lepszym stanie. Wina, kawy i chleba białego można dostać wszędzie i to pierwszorzędnego gatunku, również piwo angielskie i bawarskie są w użyciu. Pruski pieniądz (prócz bilonu) kursował wówczas bez przeszkody w Polsce.

W końcu działu poświęconego Polsce przewodnik turystyczny podaje, jak się jeździ z Warszawy przez Kowno, Dynaburg i Psków do Petersburga. Po drodze wymienia się pobieżnie następujące miasta polskie: Pułtusk – 4.000 mieszkańców, Ostrołękę, Łomżę – 3.300 mieszkańców, Augustów i Suwałki.

W egzemplarzu, który się dostał do rąk naszych, dobrze zachowanym brak, niestety, mapy, która była „soigneusement colorie”. To wielka szkoda, przypomnielibyśmy łatwiej jak wyglądały szlaki komunikacji pieszej, konnej, bryczką, koczem lub extra-pocztą, wreszcie kolejami żelaznymi, po których wydawcy (na 840 stronach) prowadzili naszych dziadów i pradziadów Anno Domini 1844.

W.

#### Zamknięcie pierwszego okresu Przeglądu Komunikacyjnego

W opisaną wyżej formie i pod egidą Ministerstwa Komunikacji ukazywał się Przegląd Komunikacyjny do roku 1951. W roku 1945 ukazało się 6 numerów, w latach 1946÷1950 po 12 numerów (w tym w roku 1950 jeden podwójny 8-9). W roku 1951 wydano 7 numerów (w tym jeden podwójny 6-7). Wszystkie z tych numerów dostępne są do wglądu na przykład w Czytelnicy Biblioteki Głównej Politechniki Wrocławskiej [1]. Po roku 1951 nastąpiła przerwa w wydawaniu Przeglądu do roku 1962. Od roku 1962 Przegląd Komunikacyjny przejęło Wydawnictwo Komunikacji i Łączności (okładkę numeru pierwszego po przerwie prezentuje rysunek 4). Dalsze dzieje pisma opisano w innym artykule. ◀

#### Materiały źródłowe

- [1] Biblioteka Główna i Ośrodek Informacji naukowo- Technicznej Politechniki Wrocławskiej – katalog on-line [http://biblioteka.pwr.wroc.pl/katalogi\\_on\\_line,161.dhtml](http://biblioteka.pwr.wroc.pl/katalogi_on_line,161.dhtml)
- [2] „Od Redakcji”, Przegląd Komunikacyjny 1/1945
- [3] Przegląd Komunikacyjny, numer 1/1945
- [4] Przegląd Komunikacyjny, numer 1/1962
- [5] Przegląd Komunikacyjny – Spis rzeczy rocznika I (1945) i II (1946)
- [6] „Turystyka przed 100 laty”, Przegląd Komunikacyjny 1946 s. 604÷607