

Przegląd Komunikacyjny

1945 – 2005

Stefan Pożniak

Poniższy artykuł jest przedrukiem pozycji z numeru 6/2005 Przeglądu Komunikacyjnego dokumentującego 60- lecie czasopisma. Autor, wieloletni redaktor Przeglądu, niestety nie doczekał 65. rocznicy. Wspomnienie o Nim zamieściliśmy w numerze 4-6/2010. W tekście artykułu dokonano nieznacznych skrótów, tak aby nie powtarzać informacji dotyczących pierwszego numeru Przeglądu zamieszczonych w artykule „Wczesne lata przeglądu komunikacyjnego”.



Stefan Pożniak
(1931 - 2010)
był zastępcą redaktora
naczelnego Przeglądu
Komunikacyjnego

Jako najstarszemu (wiekiem i stażem) w obecnym składzie osobowym redakcji „PK” przypadło mi w udziale napisać tekst z okazji kolejnego jubileuszu „Przeglądu Komunikacyjnego”. Będą to zwięzłe informacje historyczne i nieco refleksji osobistych.

Mam przed sobą egzemplarz pierwszego numeru czasopisma sprzed 60 lat. (...) Zajrzyjmy do środka. Na stronie 1 krótka prezentacja i zdjęcie ówczesnego Ministra Komunikacji ppłk inż. Jana Rabanowskiego. Na następnej stronie krótki tekst „Od Redakcji” (...).

Numer 1 zamykają informacje: o uchwale Rady Ministrów z 16 marca 1945 r. w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego PLL „LOT” oraz o 100 latach istnienia i eksploatacji kolei na ziemiach polskich (1845 – 1945). Ówczesny Minister Komunikacji i ludzie z jego otoczenia, mimo ogromu bieżących zadań, obowiązków i trudności, w zrujnowanej Warszawie i ciężko dotkniętym przez wojnę kraju, potrafili dostrzec i docenić palącą potrzebę wydawania pisma integrującego wszystkie rodzaje transportu i związane z nim środowiska, otwartego na różne poglądy, opinie, propozycje. Budzi to szacunek i podziw.

Do 1947 r. wydawcą „PK” było Ministerstwo Komunikacji, w 1948 r. – Zarząd Główny Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji (który do „przeglądu” dołączał własny biuletyn informacyjny), a od początku 1949 r. do połowy 1951 r. – Wydawnictwa Komunikacyjne. Redaktorem „PK” w latach 1945 – 1948 był **Józef Olewiński**, w pierwszej połowie 1949 r. – **Jerzy Szymkiewicz**, a od 1 lipca 1949 do połowy 1951 r. – **Zygmunt Wiśniewski**.

Od pierwszych numerów „Przegląd” przyciągnął autorów, których nazwiska były już

znane z lat przedwojennych lub wkrótce stały się głośnie. Na jego łamach publikowali swoje rozważania: prof. **Roman Podoski** („ojciec” elektryfikacji PKP, autor m.in. artykułu Rodzaj prądu i wysokość napięcia dla elektryfikacji polskich kolei państwowych), inż. **Czesław Jaworski** (później profesor) i inż. **Stanisław Plewko** – także wybitnie zasłużeni dla rozwoju trakcji elektrycznej, prof. **Adolf Langrod** i inż. **Józef Fijałkowski** (parowozy), inż. **Adam Krzyżanowski** (historia polskich kolei), inż. **Robert Szajer** (warszawski Węzeł Kolejowy), inż. **Władysław Wyrzykowski** (później profesor PW, wybitny znawca eksploatacji kolei), mgr **Stanisław Podwysocki** (taryfy), **Bohdan Cywiński**, autor wieloodcinkowego studium o gospodarce kolejowej. Szczególną aktywnością autorską wyróżniał się dr **Teofil Bissaga** (geografia transportu, układ sieci komunikacyjnych, drogi wodne). O żegludze śródlądowej pisał inż. **Władysław Szczytt**. Problematykę drogownictwa prezentowali m.in. inż. **Eugeniusz Buszma** (późniejszy dyrektor Centralnego Zarządu Dróg Publicznych) i **Eugeniusz Pol**. Swoje pierwsze artykuły – o transporcie samochodowym – mgr **Marian Madeyski** (później profesor SGPIŚ i dyrektor Instytutu transportu Samochodowego, współautor głośnej książki „transport – rozwój i integracja”). O transporcie lotniczym pisali: **Jan Wilczyński** i **Marek Żylicz**; o prawie transportowym – dr **Julian Buriak**. Wspomnijmy też o publikacjach **Witolda Dowiatta**, **Wincentego Grobickiego**, **Władysława Brasia**, **Tadeusza Baniewiczza**, **Włodzimierza Patlikowskiego**, **Klemensa Wądołowskiego**.

Z oczywistych przyczyn tematami „dyżurnymi” w owych latach były różne aspekty powojennej odbudowy transportu, tworzenie nowych struktur organizacyjnych i uruchamianie przewozów. Nawet jednak pod naporem tych najpilniejszych zadań nie zabrakło w „Przeglądzie” miejsca na snuce śmiałych wizji modernizacyjnych i rozwojowych, np. dotyczących budowy w Polsce autostrad, rozbudowy sieci drogowej (o twardej nawierzchni) i kolejowej, śródlądowych dróg wodnych, modernizacji trakcji kolejowej. W niektórych publikacjach sięgano daleko w przyszłość i stawiano ambit-

ne cele.

W wielu artykułach urzeka do dziś czystość, klarowność i piękno języka, zabarwionego nie-rzadko ciętym dowcipem. Chyle czoła przed ówczesnymi mistrzami słowa.

Niestety z biegiem lat poziom „Przeglądu” zaczął się obniżać. Lektura roczników „PK” 1950 – 1951 przygnębia. Artykuły problemowe pojawiały się rzadziej. Na początku 1951 r. redakcja złożyła na łamach pisma typową dla tamtego okresu samokrytykę, w której uznała, że w pierwszym roku Planu 6-letniego niedostatecznie włączyła się w właściwy nurt. Niektóre numery „PK” sprawiają wrażenie, że więcej w nich Stalina niż transportu. Kult jednostki przeżywał swoje apogeum. Chmury nad czasopiśmem gęstniały.

Bieg wydarzeń przyniósł chirurgiczne rozwiązanie. Na początku 1951 r. zapadła decyzja o podziale Ministerstwa Komunikacji na dwa osobne urzędy: ministerstwo kolei oraz Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego (wydaje się, że rozdzielono je po to, żeby w niedalekiej przyszłości było co łączyć). W nowej sytuacji zabrakło „woli politycznej” i patrona dla czasopisma ogólnotransportowego. Każdy z powstałych resortów miał już własne, branżowe tytuły, a na drodze do integracji krajowego systemu transportowego postawiono krok wstecz. Logicznym następstwem była likwidacja „Przeglądu Komunikacyjnego” (bez uprzedzenia Czytelników i wyjaśnienia przyczyn); ostatni numer nosi datę lipiec – sierpień 1951. Dobięł końca pierwszy rozdział historii „PK”.

Druga odsłona nastąpiła w styczniu 1962 r. Połączonym na powrót resortem komunikacji kierował minister Józef Popielas. Wydawcą nowego „PK” przez 29 lat były Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, które wycofały się z wydawania czasopism z końcem 1991 r. trzy tytuły: „Przegląd Komunikacyjny”, „Drogownictwo” i „Transport Miejski”, uratowało wtedy Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, przejmując ich wydawanie od początku 1992 r.

W latach 1962 – 1973 naczelnym redaktorem „PK” był **Donat Tarantowicz**, wiceminister komunikacji. Duży wkład w redagowanie

czasopisma wnosił przez długi czas zastępca naczelnego Seweryn Wróbel, radca ministra. Później kolejnymi naczelnymi byli: **Kazimierz Ratajczak** (dyrektor Departamentu Ekonomicznego MK), **Zbigniew Wojterkowski** (były zastępca przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów), **Tadeusz Basiewicz** (profesor Politechniki Warszawskiej), a od połowy 2004 r. ster trzyma **Marek Sitarz** (profesor Politechniki Śląskiej).

Obok wielu autorów z lat 1945 – 1951 niemal w każdym kolejnym numerze pojawiały się nowe nazwiska. Nie zabrakło wśród nich takich autorytetów w poszczególnych specjalnościach, jak profesorowie: **Ignacy Tarski** (Współczesne tendencje światowej polityki transportowej), **Definicja transportu**, „czynnik czasu w procesie transportowym”, **Adam Piskozub** (szerokie spektrum tematów), **Czesław Jaworski** („opłacalność elektryfikacji kolei w warunkach PKP”), **Jan Podoski** („Zagadnienie transportu w wielkich aglomeracjach miejskich”, „Podstawy ekonomiczne elektrycznej trakcji kolejowej”), **Władysław Górski** (prawo).

Liczni autorzy współpracowali z „Przeglądem” przez dziesiątki lat (niektórzy publikują tu dotychczas) i równolegle, w różnych okresach, zdobywali kolejne stopnie naukowe. W tej grupie osób na wyróżnienie zasługuje gdańskie środowisko naukowe, w którym trudno dziś znaleźć wśród profesorów, adiunktów i asystentów kogokolwiek, kto nie gościła na łamach „PK”; najwcześniej podjęli współpracę z redakcją: **Lucjan Hofman**, **Jan Burnewicz** (zadebiutował rozważaniami o kompatybilności substytucji między gałęziami transportu; swoistym przedłużeniem tego wątku są obecne spory na temat: ile konkurencji, a ile współpracy i koordynacji międzygałęziowej), **Zdzisław Kordel**, **Andrzej Ruciński**, **Andrzej Grzelakowski**. Podobną pozycję zajmuje środowisko szczecińskie, związane początkowo z Politechniką, a następnie z Uniwersytetem; tu pionierami wieloletniej współpracy z „PK” byli: **Waldemar Grzywacz**, **Wojciech Bąkowski**, **Hubert Bronk**, **Roman Kuziemkowski**, **Jerzy Wronka**.

W latach sześćdziesiątych lub na początku siedemdziesiątych pierwsze swoje artykuły publikowali w „PK” warszawscy profesorowie lub docenci in spe, m.in.: **Jan Marzec** (spedycja, organizacja i mechanizacja prac ładunkowych, konteneryzacja; 20 lat bardzo owocnej współpracy z redakcją), **Leszek Mindur** (reprezentujący jednocześnie naukę i praktykę w dziedzinie transportu obsługującego budownictwo, podobnie jak nieco później **Wojciech Paprocki** w zakresie żeglugi śródlądowej, transportu kolejowego i spedycji), **Elżbieta Lissowska**, **Jerzy Wolszczan** i **Jerzy Tarkowski** (ekonomika i organizacja transportu samochodowego), **Jerzy Bielejec** (wybrane zagadnienia ekonomiki transportu w ogóle, a następnie transport w obsłudze wsi i rolnictwa; publikował w „PK”



regularnie do 2000 r.), **Wojciech Morawski** (prognozowanie przewozów, transportochłonność gospodarki, reformowanie PKP), **Bronisław Gajda** i **Leopold Nowosielski** (eksploatacja kolei), **Jerzy Czownicki** (lotnictwo).

Z czasem grono autorów ze świata nauki wzbogaciło się o **Marka Ciesielskiego** z Poznania, **Stanisława Dziadka** i **Jerzego Węgierskiego** ze Śląska, **Romualda Bauera**, **Elżbietę Marciszewską**, **Halinę Brdulak**, **Edwarda Menesa**, **Henryka Bałucha** z Warszawy; później – o autorki i autorów z kręgu OBET-u i ITS, z Politechniki Radomskiej i Akademii Ekonomicznej w Katowicach. Przybywało nazwisk z Gdańska (z **Krystyną Wojewódką – Król** i **Włodzimierzem Rydzkowskim** na czele) oraz Szczecina (m.in. **Józef Perenc** i **Juiliusz Engelhardt**).

Przypomnijmy teraz najbardziej aktywnych autorów ze środowisk praktyki gospodarczej. O planach i ich realizacji pisywali **Zbigniew Wojterkowski** i **Czesław Gościłowicz**. Prawo i taryfy to domena m.in. **Karola Bechera**, **Zbigniewa Miki**, **Zygmunta Żółcińskiego**, **Albina Kolarskiego**, **Edwarda Mendyka**, **Piotra Świąteckiego**. Infrastrukturą transportu zajmowali się na łamach „PK” **Edward Kopciński**, **Leszek Rudziński**, **Andrzej Semrau**, **Bogdan Grzegorzewski** i **Michał Bartczak**. Finansami – **Bogdan Renik** i **Ryszard Stawrowski**, który także przekazywał Czytelnikom cenne informacje z zagranicy. Transportem międzynarodowym – **Andrzej Gołaszewski**. Transportem kolejowym – **Władysław Budzikowski**, **Edward Perykasza**, **Stanisław Kuczborski**, później **Ryszard Olejniczak**, **Krystyna Leśniak**, **Marian Łukasiak**, **Ryszard Sikora** i **Kazimierz Kożuchowski**, **Mirosław Antonowicz**, ostatnio – **Edward Fojcik**. Transportem samochodowym – **Zygmunt Jędrzejewski**, **Maria Gniatczyk**, **Lech Tarwid**, **Zbigniew Pawłowski**, **Kazimierz Kołyшко**. O żegludze śródlądowej pisali: **Władysław Magiera**, **Ryszard Biały**, **Marian Rusak** (m.in. – wspólnie z **Teresą Kamińską** – „Koszty zaniechania inwestycji infrastrukturalnych na drogach wodnych śródlądowych”), szczególne miejsce zajmuje tu **Marian Miłkowski**, który od 1970 r. nieprzerwanie zasila „PK” tekstami gruntownie udokumentowanymi i świadczącymi o imponującej erudycji autora w tej dziedzinie. Niektórzy z wymienionych autorów wchodzili też w skład kolegium redakcyjnego.

Przez wszystkie lata „Przegląd” starał się towarzyszyć ważnym wydarzeniom, zjawiskom, tendencjom, i procesom w polskim transportie, niekiedy wyprzedzał je i torował im drogę. Na przykład w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego wieku specjalne numery czasopisma poświęcono takim tematom, jak: programowanie liniowe w transportie, paletyzacja, obsługa przewozowa Śląska, racjonalizacja przewozów, spedycja krajowa, mechanizacja robót ładunkowych, zastosowa-

nie metod matematycznych i elektronicznej techniki obliczeniowej (ETO) w transporcie, jednolity (zintegrowany) system transportowy, informatyka w transporcie. „Przegląd” towarzyszył narodzinom konteneryzacji w Polsce i aktywnie uczestniczył w promowaniu tej technologii przewozów. Jednym z autorów publikujących artykuły na ten temat był dr inż. **Andrzej Sitko** z COBiRTK – główny współtwórca i animator Kontenerowego Systemu Transportowego (KST).

Lata osiemdziesiąte to czas ożywionych dyskusji, polemik i pierwszych przymiarek do reformy gospodarczej w poszczególnych gałęziach transportu, a także wprowadzania zmian organizacyjnych na szczeblu ministerstw i w niektórych grupach przedsiębiorstw. To także czas decyzji i pierwszych doświadczeń związanych z deregulacją i liberalizacją niektórych gałęzi transportu w Europie Zachodniej. Problematyka ta była szeroko prezentowana na łamach „PK”, który zamieszczał m.in. autorskie wizje działalności polskiego transportu w gospodarz rynku.

Z dużym zainteresowaniem spotkał się świetnie napisany, nieszablony esej **Andrzeja Wardęckiego** pt. „Cena motoryzacji” (nr 3 i 4 „PK” z 1980 r.), obalający liczne mity i naświetlający zjawisko z różnych stron. Prof. **Eugeniusz Mazur** w cyklu artykułów przedstawił zagadnienia terenochłonności poszczególnych gałęzi i całego transportu. Pojawia się temat transportu kombinowanego.

W latach dziewięćdziesiątych i na początku nowego stulecia przekształcenia własnościowe i strukturalne polskiego transportu, jego przygotowania do pracy w konkurencyjnych warunkach po przystąpieniu RP do Unii Europejskiej, próby odpowiedzi na pytania jak wykorzystać związane z akcesją szanse, a jak minimalizować zagrożenia – zdominowały tematykę na łamach „PK”. W „monitorowaniu” postępów w dostosowywaniu prawa polskiego do wspólnotowego pomagał nam życzliwie prof. **J. Burnewicz** z zespołem współpracowników. O różnych aspektach transformacji i procesu dostosowawczego pisało wielu autorów. O projektowanych i wydawanych aktach prawnych UE bieżąco informowała naszych Czytelników (i czyni to nadal) dr **Jolanta Jastrzębska**. Wprowadziliśmy różne formy informacji o pracach komisji Europejskiej – od obszernych omówień i komentarzy po „Migawki z Brukseli”. Zdecydowaliśmy się nawet na druk pełnych tekstów wybranych dyrektyw i rozporządzeń unijnych o szczególnym znaczeniu, np. „pakietów kolejowych”. „Przegląd” publikował też streszczenia „Białej księgi” dotyczącej europejskiej polityki transportowej, a także komentarze do ustaw podstawowych dla polskiego transportu.

Był to twórczy okres w publicystyce **Ryszarda Olejniczaka**, który w serii artykułów poddał krytycznej analizie relacje między Państwem a PKP i podjął próby wskazania systemowych



sposobów skutecznego reformowania polskich kolei.

Odnotujemy też, że w 1995 r. redakcja wspólnie ze Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Komunikacji oraz Komitetem Transportu PAN zorganizowała w Przelazach na Ziemi Lubuskiej konferencję naukowo – techniczną na temat: Szanse rozwoju dróg wodnych i żeglugi śródlądowej na tle polityki transportowej. Konferencja ta, z udziałem ponad 50 uczestników, zakończyła się przyjęciem konkretnych wniosków, które – podobnie jak wiele innych – pozostały bez echa...

Linie programową „Przeglądu” wyznaczało (i nadal wyznacza) konsekwentne dążenie do utrzymania – w wymiarze długookresowym – względnej równowagi na kilku płaszczyznach:

- międzygałęziowej,
- między ekonomiką a techniką transportu,
- między nauką (teorią) a praktyką,
- między transportem krajowym, europejskim i światowym,
- między publicystyką (analizą, komentarzem itp.) a informacją,
- między historią, współczesnością i przyszłością.

Ocena, w jakim stopniu tę ogólną filozofię i strategię udaje się realizować, należy do Czytelników, ale niech mi będzie wolno odnieść się do kilku wybranych zagadnień.

Wydaje mi się, że „Przegląd” zapewnia fachową obsługę medialną poszczególnych gałęzi transportu w sposób nie dyskryminujący (modne dziś określenie) żadnej z nich, z uwzględnieniem skali ich działania i problemów. Łatwo jednak zauważyć, że publikacje dotyczące żeglugi morskiej i portów, a także transportu miejskiego, pojawiają się w „PK” tylko sporadycznie. Wynika to częściowo z faktu, że obie te dziedziny mają „własne”, specjalistyczne czasopisma, a częściowo z tego, że „Przegląd” nie zdołał nawiązać systematycznej współpracy z odpowiednimi autorami. Z podobną sytuacją mamy w odniesieniu do dwóch grup przewoźników, które pojawiły się na polskim rynku niedawno i rozwijają się dynamicznie – są to prywatni przewoźnicy kolejowi i tanie linie lotnicze. Łamy „PK” są otwarte, a nowi autorzy będą mile widziani.

Niektórzy Czytelnicy wyrażają zdziwienie, że stosunkowo dużo miejsca poświęcamy żegludzie śródlądowej i krajowej komunikacji lotniczej mimo marginalnego ich znaczenia. Otóż po pierwsze, „dużo” czy „mało” oraz „marginalne znaczenie” to pojęcia względne.

Po drugie, zdaniem zarówno redakcji, jak i grupy autorów zajmujących się tą tematyką z godną uznania wytrwałością, Odra i w pewnym zakresie Wisła oraz ich połączenie zajmują na mapie Polskie i Europy (zostały objęte europejską siecią dróg wodnych AGN) miejsce na tyle znaczące, iż nie należy kłaść krzyżyka na ich żeglugowej funkcji. Odra, jako droga wodna prowadząca do zespołu portów Szczecin – Świnoujście, a także przez kanały niemieckie

do krajów Europy Zachodniej, z pewnością zasługuje na lepszy los, niż stał się jej udziałem. Trudno ocenić inaczej niż jako błąd wyjątkowo niekonsekwentną i nieskuteczną politykę państwa w odniesieniu do odry jako drogi wodnej. Trudno też zrozumieć, dlaczego nie powstały dotychczas: wspólna polsko – czesko – niemiecka strategia odrzańska i trójstronny, stały organ, który troszczyłby się o jej realizację. Nie wykluczone, że wcześniej czy później upomni się i o te sprawy Unia Europejska, tak silnie promująca m.in. żeglugę śródlądową w dążeniu do zrównoważonego rozwoju transportu.

Po trzecie, rozwój regionalnych portów i połączeń lotniczych (również promowanych przez UE) uważamy za celowy i uzasadniony wzrastającym, realnym popytem. To przede wszystkim dzięki inicjatywom i staraniom samorządowych władz regionalnych i lokalnych, a nie polityce państwa i przedsiębiorstwa Porty Lotnicze, Polska przystąpiła do Wspólnoty Europejskiej z niezłe rozwiniętą siecią portów lotniczych – zmodernizowanych, o rozbudowanej i wyposażonej w nowoczesne urządzenia infrastruktury lotniskowej, sprawnie funkcjonujących. To dzięki PLL „LOT” i EuroLot-owi powstała sieć regionalnych połączeń o znaczeniu nie tylko dowozowo – odwozowym dla hub’u w Warszawie, ale i ważnych dla rozwoju gospodarczego regionów oraz kontaktów biznesowych z zagranicą. Sieć tych połączeń wzbogacili dodatkowo przewoźnicy zagraniczni, a ostatnio także niskokosztowi. Wobec stanu polskiej sieci drogowej i wycofywania się przez PKP z obsługi dużych obszarów kraju komunikacja lotnicza zyskuje na znaczeniu. Z tych przyczyn „Przegląd” patronował reaktwowaniu regionalnych portów i połączeń lotniczych po kryzysie w latach osiemdziesiątych propagując inicjatywy w tej dziedzinie m.in. w artykułach **Sebastiana Czecharowskiego**.

O ile cieszy nas niesłabnący napływ arty-

kułów od pracowników nauki, o tyle niepokoi słabnąca aktywność autorska przedstawicieli praktyki, życia gospodarczego, przedsiębiorstw i urzędów. Wśród przyczyn można wskazać przeciążenie pracą, niestabilność prawa i struktur organizacyjnych, płynność kadr, zagrożenie ewentualną utratą stanowiska. Ograniczenia wynikające z szeroko (nieraz przesadnie) promowanej tajemnicy handlowej na rynku konkurencyjnym także nie zachęcają do dzielenia się własnymi doświadczeniami i przemyśleniami. A szkoda!

Zastanawiając się nad i informacyjną rolę „Przeglądu” trzeba wziąć pod uwagę fakt, że miesięcznik ze względu na swój cykl wydawniczy nie może konkurować **aktualnością** informacji nie tylko z Internetem, telewizją, radiem, prasą codzienną, ale i z branżowymi tygodnikami. Na to nie ma rady. Wydaje się jednak, że nie powinniśmy rezygnować z informowania o ważnych wydarzeniach transportowych w kraju i za granicą, starając się takie informacje poszerzać i pogłębiać stosownie do potrzeb i oczekiwań Czytelników czasopisma specjalistycznego. W pierwszych dziesiątkach lat wydawania „PK” obszerny dział informacji o transporcie w innych krajach był mocną stroną tego miesięcznika, który wówczas stanowił prawie jedyne dostępne źródło wiadomości zeszłata w omawianej dziedzinie, podawanych po polsku. Dziś coraz powszechniejsza znajomość języków obcych ułatwia korzystanie z zagranicznej prasy fachowej, nie mówiąc o stronach internetowych. Z tym także musimy się liczyć przy redagowaniu pisma. Interesującym rozwiązaniem pozostaje publikowanie obszerniejszych studiów, głębiej „drążących” określone tematy. Przykładem może być zamieszczona w 2004 r. szczegółowa analiza ryzyka finansowego, jakiego nie doceniono przy wyborze sposobu budowy tunelu pod kanałem La Manche, wraz z tego następstwami.

Popularnością wśród Czytelników cieszą się nasze stałe działy o charakterze informacyjnym, jak „Przegląd prawa”, kwartalne statystyki przewozów, „Konferencje i targ transportowe”.

Historia i przyszłość. W 1995 r. „Przegląd” uczcił 150 rocznicę otwarcia pierwszego odcinka Warszawsko – Wiedeńskiej Drogi Żelaznej nie tylko tekstem historycznym, ale także wydaniem przygotowanym z inicjatywy redakcji specjalnego numeru, w którym zaproszeni autorzy – wybitni znawcy podstawowych dziedzin kolejnictwa – opisali, jak wyobrażają sobie polskie koleje w XXI wieku. Taki zbiór wizerunków, opublikowany w jednym czasie i miejscu, stał się swoistym wydarzeniem medialnym. To przykład, w jaki sposób staramy się budować pomosty między historią, teraźniejszością i przyszłością.

Charakterystyczną cechą „PK” jest przewaga artykułów powstających z własnej inicjatywy, woli i chęci autorów i według ich pomysłu – nad tekstami „zamawianymi” przez redakcję. Kreuje to pożądaną różnorodność tematów, punktów widzenia, opinii. Jest to bardzo ważne w sytuacji, w której redakcja nie zatrudnia w ogóle personelu etatowego, a bardzo skromny liczebnie zespół redakcyjny pracuje dużym stopniu honorowo i w czasie wolnym od innych zajęć zawodowych. Jeśli spotykamy się czasem z wyrazami uznania i poglądem, że „Przegląd Komunikacyjny” jest czasopismem opiniotwórczym, jest to zasługa kilkudziesięciu Autorów, którzy własną inwencją twórczą i rzetelną pracą wspierają „Przegląd” i realnie, a nie deklaratorywnie współuczestniczą w jego redagowaniu.

Odnosi się to nie tylko do wyżej wymienionych z imienia i nazwiska, którzy współpracowali z „Przeglądem” najdłużej i nadesłali do druku najwięcej pozycji, ale do **wszystkich**, którzy opublikowali w „PK” choć jeden artykuł. ◀

W 2004 miałem przyjemność i zaszczyt być Redaktorem Naczelnym specjalistycznego czasopisma transportowego, które miało już 60-letnią tradycję. Moje funkcjonowanie nie byłoby możliwe bez św pamięci redaktora Stefana Poźniaka, który z tym czasopismem był chyba związany od „zawsze”. Nasza współpraca dała mi wiele satysfakcji zawodowych, osobistych a przede wszystkim pozwoliła przez 5 lat utrzymać wysoki poziom merytoryczny tego czasopisma, które bardzo mocno „wyśrubował” mój poprzednik Prof. Basiewicz wybitny teoretyk i praktyk z infrastruktury transportowej. Po wielu dyskusjach w Redakcji udało się powołać się Radę Naukowo-Programową, w skład której weszli wybitni profesorowie polskich uczelni zajmujący się problematyką szeroko rozumianego transportu. Dzięki ich pomocy merytorycznej i organizacyjnej udało się pozyskać nowych autorów tekstów oraz nowych czytelników. Wysoka ocena merytoryczna czasopisma w KBN pozwoliła otrzymać dodatkowe środki finansowe dzięki którym udało się zwiększyć nakład, objętość oraz kolorystykę tego czasopisma. Charakterystyczną cechą „PK” była również przewaga artykułów powstających z własnej inicjatywy, woli i chęci autorów i według ich pomysłu – nad tekstami „zamawianymi” przez redakcję. Kreowało to pożądaną różnorodność tematów, punktów widzenia, opinii. Udało się również średnio raz w roku wydać czasopismo w języku angielskim. Przy tych wszystkich osiągnięciach należy zauważyć, że redakcja nie zatrudniała personelu etatowego, a zespół redakcyjny pracował w dużym stopniu honorowo i w czasie wolnym od innych zajęć zawodowych. Dla mnie osobiście te 5 lat „pracy” w tak znaczącym dla transportu czasopiśmie było wielką przygodą, nauką i pomaga mi do dzisiaj realizować wiele marzeń zawodowych i osobistych.



Były Redaktor Naczelny „Przeglądu Komunikacyjnego” Prof. Marek Sitarz