

## Wstęp

Na okładce niniejszego zeszytu *Problemów Kolejnictwa*, widnieje napis **Tom 57**. Tyle lat temu grupa świątłych inżynierów kolejowych, przedwojennych absolwentów polskich uczelni zatrudnionych w Instytucie Naukowo-Badawczym Kolejnictwa, doprowadziła do powstania naszego czasopisma, obecnie najstarszego wśród wszystkich czasopism zajmujących się zagadnieniami transportu szynowego w Polsce i jednego z najstarszych w Europie.

Mądrość założycieli i pierwszych redaktorów tego czasopisma polegała między innymi na tym, że dostrzegli oni konieczność udostępnienia szerokiemu gronu czytelników dorobku myśli kolejnictwa światowego, co w czasach ograniczonych możliwości podróżowania do innych krajów wydawało się dość trudne. We wstępie do pierwszego zeszytu napisano: *...Jednym z zadań, jakie postawił przed sobą Instytut Naukowo-Badawczy Kolejnictwa, jest prowadzenie możliwie szerokiej informacji naukowo-technicznej. Rozwój postępu technicznego na naszej kolei jest bowiem nie do pomyślenia bez poznania doświadczeń i osiągnięć kolejnictwa światowego...* Dalej napisano: *...Dlatego też już w roku 1954 Instytut Naukowo-Badawczy Kolejnictwa zaczął wydawać Biuletyn Kolejowego Piśmiennictwa Zagranicznego. Biuletyn ten obejmował przede wszystkim wiadomości dotyczące postępu technicznego i sytuacji ekonomicznej na kolejach państw kapitalistycznych...*

Spełniając te założenia, *Problemom Kolejnictwa* nadano podtytuł „Osiągnięcia Kolejnictwa Światowego”, który od zeszytu 9. zmieniono na „Biblioteka Osiągnięć Kolejnictwa Światowego”. Duża liczba czasopism zagranicznych przenieśmowanych przez bibliotekę Ministerstwa Komunikacji umożliwiała opracowywanie artykułów przeglądowych, które wzbudzały duże zainteresowanie czytelników i wzbogacały ich wiedzę.

Wraz z upływem czasu, w *Problemach* zwiększała się liczba oryginalnych artykułów, opartych przede wszystkim na badaniach prowadzonych w tej założycielskiej placówce badawczej, która zmieniała nazwę najpierw na Centralny Ośrodek Badań i Rozwoju Techniki Kolejnictwa, następnie na Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa i od niedawna na Instytut Kolejnictwa.

O praktycznej użyteczności tych badań świadczy to, że zawsze wyprzedzały duże przedsięwzięcia kolejowe, takie jak elektryfikacja linii kolejowych, wprowadzenie mechanizacji robót i nowej konstrukcji nawierzchni kolejowej, urządzeń ciągnowo-zderznych w taborze, defektoskopii w nawierzchni i pojazdach szynowych, automatyzacja stacji rozrządowych, zdalne sterowanie ruchem i wiele

innych rozwiązań nagradzanych na światowych wystawach. O naukowej randze tych badań może świadczyć to, że stanowiły one podstawę awansu naukowego kilkunastu profesorów i doktorów habilitowanych oraz kilkudziesięciu doktorów. Umożliwiły również uzyskanie przez Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa uprawnień do nadawania stopnia doktora nauk technicznych w zakresie dróg kolejowych oraz ruchu i przewozów.

Problemy Kolejnictwa zawdzięczają swój długi żywot autorom artykułów i czytelnikom. Chcemy, aby to czasopismo było przede wszystkim czytane w kraju przez osoby poszukujące rozwiązań problemów o różnej skali trudności i rozległości stojących przed kolejnictwem i miejskim transportem szynowym. Staramy się udostępniać nasze łamy młodym specjalistom, którzy chcą dzielić się swym dorobkiem. Uwzględniając postępującą tendencję do umiędzynarodowienia osiągnięć kolejowych w europejskiej przestrzeni badawczej, będziemy nadal zamieszczać artykuły polskich autorów i zagranicznych w językach kongresowych, głównie w angielskim i rosyjskim.

Żywimy nadzieję, że Problemy Kolejnictwa nadal będą spełniać tę rolę, jaką w ostatnim zdaniu wstępu do pierwszego zeszytu z czerwca 1956 roku wyrazili nasi poprzednicy pisząc, iż spodziewają się, że Problemy Kolejnictwa ... *pomogą w rozwoju rodzimej myśli technicznej oraz przyczynią się do postępu technicznego na kolei...*

Kolegium Redakcyjne