

P O L S K A A K A D E M I A N A U K
I N S T Y T U T G E O G R A F I I

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII
Zakład Geografii Rolnictwa
W-wa 64, ul. Krak. Przedmieście 36

DOKUMENTACJA GEOGRAFICZNA

ZESZYT 5

ROZWÓJ SIECI KOLEJOWEJ POLSKI

TEOFIL LIJEWSKI

W A R S Z A W A
1 9 5 9

**WYKAZ ZESZYTÓW
DOKUMENTACJI GEOGRAFICZNEJ**

za ostatnie lata

1 9 5 7

- 1 T. SZCZĘSNA — **Badania klimatu lokalnego nad środkową Wisłą (w 1954 roku)**. (11 wykresów), s. 29, zł 5,—
- 2 L. STARKEL — **Charakterystyka morfologiczna Regionu Podtatrzańskiego** (2 mapki), s. 26, zł 5,—
- 2 M. LIBERACKI, T. MURAWSKI, W. NIEWIAROWSKI, J. SZUPRYCZYŃSKI, R. CZARNECKI i E. MYCIELSKA — **Wybrane zagadnienia z badań geomorfologicznych w ośrodkach toruńskim i warszawskim**. s. 78, zł 5,—
- 4/5 F. RYCHLIICKI — **Ludność Europy (bez ZSRR)**, s. 162, zł 10,—
- 6 A. JELONEK — **Ruch naturalny ludności w Polsce w latach 1947—1955**, s. 23 + 30 ilustr., zł 5,—

1 9 5 8

- 1 A. WRONA — **Rozmieszczenie i rozwój uprawy roślin przemysłowych w Polsce w latach 1947—1954**, s. 80, zł 7,—
- 2 PRACA ZBIOROWA: MONOGRAFIA. — TRZCIŃSKO — ZDROJ, 5 ark., zł 7,—
- 3 PRACA ZBIOROWA — **Instrukcja do zdjęcia hydrograficznego Polski**, ark. 4, 5, zł 7,—
- 4 PRACA ZBIOROWA — **Zagadnienia hydrograficzne, morfologiczne i surowcowe**, 5 ark., zł 7,—
- 5 W. MORAWSKI — **Potoki ładunków (Stan z 1954 r. przewidywanie na rok 1960)**, 4,5 ark., zł 7,—
- 6 PRACA ZBIOROWA — **Materiały do geografii fizycznej Polski**, 6,8 ark., zł 7,—

1 9 5 9

- 1 **Praca zbiorowa** — **Studia nad użytkowaniem ziemi w powiecie mragowskim** (materiały z badań w latach 1955—56), 6 ark. zł 7,—
- 2 **Praca zbiorowa** — **Instrukcja szczegółowego zdjęcia użytkowania ziemi**, ark. 7, zł 7,—
- 3 **Praca zbiorowa** — **Bibliografia zagadnień regionalizacji gospodarczej** (Bułgaria, Czechosłowacja, Polska, Związek Radziecki), ark. 2, zł 7,—
- 4 **Praca zbiorowa** — **Instrukcja do zdjęcia hydrograficznego Polski**, (wydanie poprawione), ark. 6, zł 7,—
- 5 T. LIJEWSKI — **Rozwój sieci kolejowej Polski**, ark. 6, zł 7,—



Do nabycia:

w Dziale Wydawnictw Instytutu Geografii PAN
Warszawa — Krakowskie Przedmieście 30, pokój 12

P O L S K A A K A D E M I A N A U K
I N S T Y T U T G E O G R A F I I

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII
Zakład Geografii Polnictwa
W-wa 64, ul. Krak. Przedmieście 30

DOKUMENTACJA GEOGRAFICZNA

ZESZYT 5

ROZWÓJ SIECI KOLEJOWEJ POLSKI

TEOFIL LIJEWSKI

W A R S Z A W A
1 9 5 9

K O M I T E T R E D A K C J I:

Redaktor Naczelny: K. Dziewoński
Członkowie Redakcji: J. Kobendzina, L. Ratajski, Fr. Uhorczak
Sekretarz Redakcji: A. Werwicki
Rada Redakcyjna: J. Barbag, J. Czyżewski, K. Dziewoński,
J. Dylik, R. Galon, M. Klimaszewski,
M. Kiełczewska-Zaleska, S. Leszczycki,
A. Malicki, B. Olszewicz, J. Wąsowicz,
A. Zierhoffer

S P I S T R E Ś C I:

	str.
Wstęp	1
I Ogólna charakterystyka rozwoju sieci kolejowej Polski	6
II Daty otwarcia linii kolejowych w Polsce (układ chronologiczny)	22
III Daty wprowadzenia trakcji elektrycznej na liniach kolejowych Polski	69
IV Skorowidz alfabetyczny stacji węzłowych i etapowych oraz ważniejszych miast z datami otwarcia ich połączeń kolejowych	72
Literatura	93
Map 6	

W S T Ę P

Na temat rozwoju sieci kolejowej Polski napisano już szereg prac, kilkadziesiąt artykułów, oraz wykreślono wiele map, ilustrujących kolejność powstawania poszczególnych linii. Jeśli mimo to ukazuje się jeszcze jedna praca na ten temat, to dlatego, że wszystkie poprzednie odznaczały się brakiem systematyczności i nie dawały nigdy pełnego obrazu rozwoju historycznego sieci kolejowej. Większość opracowań uwzględniała tylko koleje normalnotorowe, a wśród nich najczęściej jedynie główne linie. Niektóre prace dostarczyły danych dla określonej części kraju lub sieci kolejowej. Wreszcie wszystkie prace przedwojenne odnoszą się do ówczesnego terytorium Polski, a więc muszą być uzupełnione historią kolei Ziemi Odzyskanych.

Stosunkowo najbardziej kompletny wykaz dat otwarcia linii kolejowych dał T. Bissaga w swej "Geografii kolejowej Polski". Jednak również w niej nie została uwzględniona cała sieć, a ponadto praca ta obejmuje tylko terytorium przedwojenne.

Wychodząc z założenia, że znajomość historii sieci kolejowej jest potrzebna zarówno w badaniach geograficznych, jak i historycznych nad rozwojem gospodarczym poszczególnych regionów i osiedli, praca niniejsza zamieszcza kompletny wykaz linii kolejowych Polski z datami ich otwarcia.

Opracowanie to składa się z kilku części. Część I - opisowa zawiera ogólną charakterystykę rozwoju sieci kolejowej Polski. Znajduje się tu omówienie poszczególnych okresów rozwojowych i ich tendencji w różnych zaborach, oraz analiza tempa rozwoju kolei, ilustrowana danymi liczbowymi dla całego świata i Polski.

Część II - zasadnicza, obejmuje wykaz wszystkich linii kolejowych na terenie Polski, zarówno czynnych jak i nieczynnych, ułożony chronologicznie według dat ich otwarcia. Daty podano możliwie ściśle, o ile pozwalały na to źródła. W przypadku rozbieżności między różnymi źródłami, przyjęto datę podawaną przez większość lub przez źródło najbardziej wiarogodno. Jeśli nie udało się ustalić z całą pewnością daty otwarcia linii, podano przypuszczalny rok jej powstania z dodatkiem "około" lub wymieniono okres od - do, w którym linia ta na pewno została zbudowana. Szereg linii ma podwójne daty otwarcia, ponieważ w różnych terminach otwarto je dla ruchu osobowego i towarowego, względnie prowizorycznego i stałego, lub bocznikowego i publicznego. W takim przypadku podano w wykazie tylko pierwszą datę, zaznaczając wprowadzenie innej kategorii ruchu w odsyłaczu tylko wtedy, jeśli nastąpiło to w innym roku.

Linie w wykazie podano takimi odcinkami, jakimi zostały one uruchomione. Jedynie w nielicznych przypadkach nie udało się ustalić etapów otwarcia. Podano wtedy trasę całej linii przy dacie otwarcia pierwszego odcinka, zaznaczając w odsyłaczu datę uruchomienia całości. Trasa linii jest określona nazwami stacji końcowych, węzłowych i ważniejszych miast. W przypadku linii, łączących miejscowości mało znane, podano również powiat, na terenie którego znajduje się dana linia lub jej znaczna część. Jeśli linia, wychodząca z większego ośrodka miejskiego, nie odgałęzia się bezpośrednio ze stacji tego ośrodka, lecz z mniejszej stacji położonej w pobliżu, podano nazwę głównego ośrodka, a nie stacji odgałęźnej. Kierunek linii, wychodzących za granicę, określono nazwą najbliższego węzła zagranicznego, podaną w nawiasie.

Ostatnia kolumna podaje długość linii w km. Przy liniach wychodzących za granicę, podana długość odnosi się do odcinka polskiego. Linie wąskotorowe oznaczono skrótem "wąsk."

Wykaz w części II obejmuje wszystkie linie, na których odbywa się lub odbywał w przeszłości normalny ruch kolejowy. Nie uwzględniono tu natomiast odcinków łącznikowych w węzłach, bocznic, jako służących w zasadzie określonym przedsiębiorstwom, a nie ruchowi publicznemu, oraz tych kolejek wąskotorowych, które nie są eksploatowane przez PKP, lecz przez inne resorty /leśnictwo, cukrownie/ i służą wyłącznie ich potrzebom.

Wykaz otwieranych linii kolejowych nie został uzupełniony datami zamknięcia linii obecnie nieczynnych, ponieważ odpowiednie materiały byłoby dość trudno zebrać, a ponadto nie można jeszcze dzisiaj przesądzić, które linie zostały unieruchomione na stałe, a które zostaną odbudowane. O tym, jakie linie są obecnie eksploatowane, informują aktualne rozkłady jazdy. Ponadto dla wybranych przerojów historycznych stan czynnej sieci kolejowej można odczytać z załączonych na końcu pracy map.

Część III zawiera informacje o rozwoju trakcji elektrycznej na polskiej sieci kolejowej. Uwzględniono tu również prace elektryfikacyjne, przeprowadzane przez Niemców na Dolnym Śląsku przed II wojną światową.

Część IV stanowi skorowidz alfabetyczny węzłów kolejowych, stacji etapowych, na których w pewnym okresie kończył się ruch kolejowy, oraz ważniejszych miast, nie stanowiących węzłów. Są tu wymienione wszystkie miejscowości, znajdujące się w części II. Podane przy nich daty informują, w jakich latach dane osiedle uzyskało połączenia kolejowe i w którym miejscu należy go szukać w wykazie chronologicznym. Ilość dat odpowiada ilości linii, przy których miejscowość ta jest wymieniona. Nie zawsze odpowiada to ilości kierunków, w jakich rozchodzą się koleje z danego węzła, ponieważ w przypadku budowy linii tranzytowej i równoczesnego uruchomienia odcinka przed i za węzłem, został on tylko raz wymieniony, natomiast w przypadku otwarcia ruchu na obu odcinkach w różnych ter-

minach, osiedle to wymienione jest dwukrotnie. Skorowidz : alfabetyczny ma na celu ułatwienie poszukiwania poszczególnych miejscowości i linii, dla których chcemy znaleźć datę otwarcia ruchu kolejowego.

Następna część pracy zawiera wykaz literatury. Wymieniono tu tylko te pozycje, które podają rzeczowe informacje o rozwoju sieci kolejowej. Większości danych dla opracowania historii sieci kolejowej dostarczyły źródła statystyczne: "Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung 1835-1935" dla b.części niemieckiej, "Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie" dla b.części austriackiej, oraz "Statisticzeskij Sbornik Ministerstwa Putiej Soobszczenija" dla b.części rosyjskiej. Dane dla okresu przedwojennego i powojennego czerpano przeważnie z bieżących czasopism komunikacyjnych. Najwięcej trudności sprawiało uzyskanie odpowiednich materiałów dla dawnych kolei prywatnych i samorządowych, których była znaczna ilość, zwłaszcza w zachodniej Polsce. To też w odniesieniu do tej grupy linii, przeważnie wąskotorowych, dane są najmniej pewne i dokładne. Równie trudno jest uzyskać pełny obraz ożywionego budownictwa kolejowego na terenie Polski w czasie I wojny światowej.

Załącznikami kartograficznymi do niniejszej pracy są mapy, przedstawiające stan sieci kolejowej na obecnym terytorium Polski w odstępach 20 letnich: w r. 1860, 1880, 1900, 1920, 1940 i 1958. Tak się składa, że niektóre z tych przekrojów, mimo mechanicznego przyjęcia równych odstępów czasowych, odpowiadają ważnym historycznie datom. Mapa dla r. 1920 pokazuje sieć kolejową, jaką uzyskała Polska po zaborcach i jej niedostosowanie do ówczesnych potrzeb kraju. Następna mapa przedstawia sieć kolejową w momencie wybuchu II wojny światowej, a więc zamyka okres budownictwa międzywojennego. Wreszcie na ostatniej mapie widzimy rezultaty zniszczeń okresu wojennego, oraz budownictwa okresu powojennego.

Brak miejsca na mapie w tej skali nie pozwolił na nazwanie wszystkich węzłów oraz umieszczenie dat budowy linii. Metoda ta zmniejszyłaby zresztą przejrzystość map, podobnie jak oznaczenie linii powstałych w różnych okresach historycznych odmiennymi sygnaturami. Najbardziej czytelny obraz rozwoju sieci daje porównanie szeregu map, przedstawiających stan sieci w kolejnych przekrojach czasowych. W ten sposób uzyskuje się zarazem optyczny obraz gęstości sieci i jej różnic na obszarze Polski. Z założonych map można łatwo skonstruować również mapy dla dowolnych innych przekrojów czasowych, dorysowując lub wykreślając poszczególne linie według wykazu chronologicznego w części II.

I. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA ROZWOJU SIECI KOLEJOWEJ POLSKI

Komunikacja kolejowa powstała w pierwszej połowie XIX wieku, rozwinęła się w drugiej jego połowie i na początku XX w., po czym w związku z konkurencją samochodu i samolotu, zaczął się dla niej okres stagnacji. Rozwój ten, którego najlepszą ilustracją ilościową jest tempo wzrostu sieci kolejowej, można wyrazić krzywą, wznoszącą się początkowo łagodnie, później coraz gwałtowniej, osiągającą maksimum na przełomie XIX i XX stulecia, następnie spadającą, zrazu łagodnie, później coraz stromiej.

Krzywa ta powtarza się dla wszystkich krajów, różnie przesunięta w osi czasu. Kraje najbardziej rozwinięte osiągnęły maksymalne tempo budowy kolei już w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Rozbudowa sieci kończy się tam w zasadzie na I wojnie światowej, później zaczyna przeważać likwidacja linii drugorzędnych i deficytowych. Kraje słabiej pod względem gospodarczym rozwinięte i wyposażone niedostatecznie w sieć kolejową, jak np. Polska, kontynuują budowę kolei również w okresie międzywojennym, a nawet po ostatniej wojnie. Obszary zaniedbane i niewykorzystane, na które wkrocza dopiero teraz przemysł, znajdują się jeszcze obecnie w okresie intensywnej rozbudowy sieci kolejowej /np. Chiny, azjatycka część ZSRR/.

Długość sieci kolejowej świata w odstępach 10-letnich, oraz tempo jej wzrostu podaje tabela 1. Jak wynika z niej, najszybszą rozbudową kolei odznaczyły się lata osiemdziesiąte ubiegłego wieku oraz pierwsze lata XX wieku. Olbrzymia większość sieci powstała między rokiem 1860 a 1920. Przedtem i potem tempo budowy kolei było wielokrotnie słabsze.

Tabela 1

Rozwój sieci kolejowej świata^x

Lata	Długość w tys. km	Średni roczny przyrost w tys.km	Wskaźnik tem- pa przyrostu /maksymalny = 100/
1840	7,7	0,70	2,8
1850	38,6	3,09	12,4
1860	108,0	6,94	27,8
1870	209,8	10,18	40,7
1880	372,4	16,26	65,0
1890	617,3	24,49	100,0
1900	790,1	17,28	69,1
1910	1030,0	23,99	96,0
1920	1200,7	17,07	68,3
1930	1255,0	5,43	21,7

^x według F.Möthes-Das Wachstum der Eisenbahnen. Zeitschrift für Ökonometrie nr 1/1950.

Podobnie wygląda krzywa rozwoju sieci kolejowej Polski. Różni się ona od ogólnoświatowej jedynie tym, że okres intensywnego budownictwa kolejowego rozpoczął się w Polsce 10 lat później, około roku 1870. O ile do tego czasu urządzano średnio poniżej 200 km linii rocznie, to po roku 1870 tempo budowy wzrasta do 400 km rocznie, a w latach dziewięćdziesiątych osiąga prawie 500 km. Ożywiona rozbudowa kolei kończy się, podobnie jak na całym świecie, wraz z I wojną światową. W okresie międzywojennym buduje się koleje już prawie 4-krotnie wolniej, niż w latach 1870 - 1920. Ale prawie całe budownictwo koncentruje się w tym czasie na terenie Polski centralnej, podczas gdy na Ziemiach Zachodnich następują tylko drobne uzupełnienia sieci. II wojna światowa przynosi olbrzymie zniszczenie sieci i częściowe jej zdemontowanie. W okre-

nie powojennym następuje oszczędliwa odbudowa zniszczeń wojennych, oraz niewielka rozbudowa sieci, przy jednoczesnym unieruchamianiu linii najbardziej nierentownych. Wydaje się, że tempo budowy kolei nie ulegnie już zwiększeniu, ponieważ okres monopolistycznego jej panowania minął bezpowrotnie. Dane liczbowe rozwoju sieci kolejowej w Polsce zawiera tabela 2.

Tabela 2.

Rozwój sieci kolejowej Polski^x

Lata	Długość sieci w tys. km			Średni roczny przyrost km	Wskaźnik tempa przyrostu /maksymalny = 100/
	normalno- torowe	wąskotorowe	ogółem		
1850	1,3	-	1,3	145	30
1860	2,9	0,1	3,0	170	35
1870	4,7	0,1	4,8	180	37
1880	8,6	0,1	8,7	390	81
1890	12,5	0,2	12,7	400	83
1900	16,0	1,5	17,5	480	100
1910	19,8	2,3	22,1	460	96
1920	21,8	3,9	25,7	360	75
1936	23,1	4,0	27,1	140	29
1940	24,1	3,9	28,0	90	19
1950	22,5	3,8	26,3	-170	-35
1958	23,2	3,8	27,0	70	15

^x w obecnych granicach

W rozwoju historycznym sieci kolejowej Polski można wyróżnić następujące charakterystyczne okresy:

- 1/ okres budowy głównych połączeń /1842 - ok. 1880 r./
- 2/ okres budowy linii drugorzędnych i dojazdowych /ok. 1880 - 1914 r./
- 3/ okres budowy wojennych linii strategicznych i eksploatacyjnych /1914 - 1918 r./

- 4/ okres łączenia sieci 3 saborów /1919 - 1939 r./
- 5/ okres niszczenia i dewastacji II wojny światowej /1939 - 1945 r./
- 6/ okres odbudowy, renowacji i modernizacji powojennej /od 1945 r./.

Okres budowy głównych połączeń kolejowych trwał stosunkowo najdłużej, bo około 40 lat. Powstała w tym czasie 1/3 sieci kolejowej Polski, w tym prawie wszystkie najważniejsze połączenia, przynajmniej na zachodzie kraju. Brak wielu ważnych linii w środkowej Polsce tłumaczy się przebiegiem granic saborowych.

Najwosześniej rozpoczęło się budownictwo kolei w niemieckiej części ziem polskich i tam też najsilniej się rozwinęło. Pierwsze linie łączyły Wrocław z Górnym Śląskiem i Berlinem, Szczecin z Berlinem i Poznaniem oraz Gdańsk i Królewiec z Berlinem przez Bydgoszcz i Gorzów. Od początku zaczyna się tu sorientowanie sieci na Berlin i radialny w stosunku do niego przebieg głównych linii. Dopiero w drugiej kolejności zbudowano ważną linię poprzeczną Wrocław - Poznań.

Linie drugorzędne zaczęte najwosześniej rozbudowywać na Śląsku. Były to odgałęzienia od głównej magistrali Berlin - Wrocław - Zagłębie Górnośląskie, oraz krótkie linie lokalne w samym Zagłębiu, docierające do kopalń węgla. Tu również powstały pierwsze kolejki wąskotorowe, początkowo o trakcji konnej.

Po roku 1860 powstały dalsze ważne połączenia w saborze niemieckim: Berlin-Poznań-Toruń-Olsztyn-Wystruń, Stargard Szczeciński-Słupsk-Gdańsk, Wrocław-Zielona Góra-Szczecin, Poznań-Kanostork-Zagłębie Górnośląskie. Równocześnie na starszych liniach, łączyących Berlin z odległymi krańcami państwa, buduje się skróty, jak Pila-Chojnice-Toszew i Lubsko-Zagań-Legnica. W ten sposób sorientowanie sieci w kierunku Berlina staje się jeszcze wyraźniejsze.

Najsilniej zagęszcza się nadal sieć kolejowa Śląska. Powstaje pierwsza linia typowo górską: Zgorzelec-Jelenia Góra-Wałbrzych, przedłużona później do Kłodzka. W roku 1869 kolej przecina po raz pierwszy Sudety w Bramie Lubawskiej. W następnych kilku latach 4 dalsze linie przechodzą w poprzek Sudetów. U stóp uskoku sudeckiego powstaje ważna linia Legnica-Świdnica-Nysa-Kędzierzyn. Sieć kolei górnośląskich zagęszcza się i wiąże Zagłębie ze Śląskiem austriackim.

Poza Śląskiem najwięcej linii kolejowych zbudowano w tym okresie na Pomorzu. Obok wspomnianych już głównych linii o przebiegu SW - NE, łączących Berlin z Prusami Wschodnimi, powstaje tu szereg linii poprzecznych. Ważnym węzłem staje się Szececin, skupiający 5 równocześnie zbudowanych linii. Granicą niemiecko-rosyjską przecinają 3 połączenia środkowej Polski i Ukrainy z wybrzeżem Bałtyku:

- 1/ Łowicz-Aleksandrów Kujawski-Bydgoszcz,
- 2/ Kowel-Warszawa-Mława-Malbork
- 3/ Brześć-Białystok-Grajewo-Królewiec.

W Wielkopolsce głównym węzłem kolejowym staje się Poznań, skupiający już wówczas wszystkie najważniejsze obecnie linie, z wyjątkiem później powstałej linii do Warszawy.

Podczas gdy zachodnia Polska miała w ten sposób już ukształtowaną zasadniczo sieć kolejową, w pozostałych zaborach nie można jeszcze mówić o sieci, a tylko o pojedynczych magistralach dalekobieżnych, nie uzupełnionych prawie żadnymi liniami drugorzędnymi.

W Galicji pierwsza linia połączyła Kraków ze Śląskiem i Warszawą. Dopiero w kilka lat później dotarła tu przez Oświęcim budowana z centrum państwa "kolej północna". Biegła ona z Krakowa dalej na wschód, wzdłuż krawędzi Karpat przez Tarnów i Przemyśl do Lwowa. "Kolej północna" miała powiązać Galicję z innymi częściami monarchii,

podobna jak zbudowane w latach 70-tych dwa przejścia przez Karpaty: z Przemysła przez Chyrow i Lupków, oraz z Tarnowa przez Nowy Sącz i Młoczną doliną Popradu. Znaczenie gospodarskie tych górskich linii nie było zbyt duże; o ich budowie zdecydowały względy strategiczne.

W Królestwie najstarsza linia powstała w tych warunkach prawie latami, co pierwsze klesze pozostałych zaborców. Była to normalnotorowa linia "warszawsko-wiedeńska", łącząca Warszawę z Zagłębiem i z siecią zachodnio-europejską. Później jednak przez kilkanaście lat, podczas których trwała czyniona rozbudowa kolei w zachodniej Polsce, nie się nie robiło w tej dziedzinie na terenie Królestwa. Dopiero w latach sześćdziesiątych powstaje linia szerokotorowa warszawsko-petersburska, stanowiąca pierwsze połączenie Królestwa z Cesarstwem. W ten sposób zapoczątkowane zostaje rozbiicie sieci kolejowej Królestwa na 2 odrębne systemy: szerokotorowy i normalnotorowy.

W tym samym czasie buduje się drugie połączenie kolejowe z Prusami przez Aleksandrów Kujawski, a nieco później Łódź, pominięta przez pierwszą linię kolejową, uzyskuje z nią połączenie za pomocą kolei "fabryczno-łódzkiej". Otwiera się również drugie połączenie z Rosją na trasie Warszawa-Siedlce-Brześć.

Jako następne powstają 2 linie kolejowe o przebiegu SE-NW, łączące Królestwo i Ukrainę z Prusami Wschodnimi, a przez to z portami bałtyckimi. Pierwsza linia przebiega przez Brześć-Białystok-Grajewo, zmierzając do Królestwa. Druga linia, "nadwiślańska", biegnie z Kowla przez Lublin-Warszawę-Mławę do Gdańska. Wszystkie linie na prawym brzegu Wisły były szerokotorowe, co na granicy z Prusami powodowało uciążliwe przeładunki. Natomiast linie lewobrzeżne były normalnotorowe, co usprawniało kontakt z zagranicą, ale utrudniało przewozy wewnątrz Królestwa. Dla połączenia obu systemów zbudowano w Warszawie linię obwodową z torami jednej i drugiej szerokości.

Pod koniec tego okresu, około r. 1880, największe obszary posabwione kolei znajdowały się przy granicach Królestwa: na południa był to olbrzymi trójkąt Warszawa-Szozakowa-Przasayśl, aa zachodzie pas wzdłuż górnej Warty i Neteci od Zagłębia Górnośląskiego do Torunia, na północy wroczenie oswoerek Warszawa-Ilawa-Korsze-Białystek.

Okres budowy linii drugorzędnych i dojazdowych obejmuje około 30 lat aż do wybuchu I wojny światowej. Zbudowano w tym czasie aniej więcej połowę sieci kolejowej, jest to bowiem okres najszybszego tempa rozwoju kolei. Pod względem znaczenia linie budowane wówczas ustępują znaczenie swoia poprzednikom. Początek tego okresu nie da się ustalić ściśle, ponieważ w poszczególnych zabiorach budownictwo kolejowe znajdowało się aa różnych etapach rozwoju. Podczas gdy na zachodzie, a częściowo i na południu kraju budowano już koleje lokalne, uzupełniające sieć podstawową, w Królestwie brak było jeszcze szeregu ważnych magistral.

Zagęszczenie sieci w zabiorze niemieckim odbywało się najczęściej w ten sposób, że od linii głównej prowadzono odgałężenie do jakiegoś ośrodka, postawionego detychczas na uboczu. Później takie odgałężenie było zwykle przedłużane aż do następnej linii głównej. Czasem budowano linie drugorzędne od razu przez całą szerokość oka sieci kolei głównych. Jedynie w nielicznych przypadkach odgałężenia nie uzyskały przedłużenia i pozostały ślepe zakończone. Ma to miejsce najczęściej przy dojściu do jakiejś przeszkody naturalnej: gór, aorsza, szerokiej doliny rzecznej.

Również linie prowadzone przez Niemców do dawnej granicy rosyjskiej posiadały ślepe zakończenia z powodu braku zgody władz rosyjskich na ich przedłużenie po drugiej stronie granicy. Niewątpliwie wiele spośród tych linii miało znaczenie strategiczne i oddało Niemcom usługi w

czasie wojny. Natomiast linie w kierunku Czech i Galicji miały przejścia graniczne i łączyły się z siecią tamtych krajów. W ten sposób powstały między innymi liczne przejścia przez Sudety, dzisiaj przeważnie niewykorzystane.

Szereg linii drugorzędnych zostało w Niemczech zbudowanych przez towarzystwa prywatne. Po r.1890 włączyły się do akcji budowy kolei bardzo żywo samorządy powiatowe, dzięki uzyskaniu kredytów państwowych na ten cel. Powstałe wtedy całe mnóstwo kolejek dojazdowych, przeważnie wąskotorowych i zamykających się w granicach jednego lub dwu powiatów.

Szerególnie ożywionym budownictwem kolejek odznaczają się rejony zapleczka cukrowni, ponieważ kolejki te dzięki rozgałęzionemu systemowi bocznio docierają prawie bezpośrednio na pola i umożliwiają szybki dowóz buraków w czasie kampanii. W ten sposób powstają systemy kolejek wąskotorowych na Żuławach, na Pomorzu Zachodnim w rejonie Gryfio, Stargardu i Białogardu, w powiatach wyrzyskim i bydgoskim, w rejonie Opalenicy, Środy Wlkp., Gniezna, Żnina, Kętrzyna i innych miast. Bardzo niewiele kolejek wąskotorowych istnieje na Śląsku, gdzie natomiast powstały liczne normalnotorowe linie prywatne względnie samorządowe. Żadnych kolejek nie zbudowano na obszarach lesisto-zandrowych Ziemi Lubuskiej, południowego Pomorza i Mazur.

Ukształtowana w ten sposób sieć kolejowa zachodniej Polski nie została później już prawie wcale rozbudowana. Zagęszczenie jej było przed 1914 r. nawet większe niż obecnie. Najlepiej wyposażone w sieć kolejową było Zagłębie Górnośląskie, a następnie Sudety i lewobrzeżna część Śląska, południowa Wielkopolska i pas po obu stronach dolnej Wisły. Stosunkowo najmniej gęstą sieć kolejową miały w tej części Polski obszary osolowo-morenne Pomorza oraz Mazury.

W zaborze austriackim tempo budowy kolei było znacznie wolniejsze. Główną inwestycją tego okresu była linia "transwersalna", biegnąca wzdłuż Karpat równoleżnikowymi dolinami i kotlinami, na trasie Zwardoń-Żywiec-Suchoa-Nowy Sącz-Jasło-Krosno-Zagórz. Równocześnie zbudowano jej odgałęzienie do Krakowa, a nieco później do Rzeszowa linią Wisłoka. W tym samym czasie powstały jeszcze 2 dalsze linie równoległe do Karpat: Cieszyn-Bielsko-Kielwaria i Oświęcim-Skawina. Ten system linii równoleżnikowych został uzupełniony południkową linią prywatną Trzebinia-Skawce z odgałęzieniem do Jaworzna.

W przeciwieństwie do gęstej sieci kolejowej zachodniej Galicji, północna jej część, położona w Kotlinie Sandomierskiej, została bardzo słabo zainwestowana. Zbudowano tu tylko linię okólną dookoła Kotliny, z Dębicy przez Tarnobrzeg i Rozwadów do Przeworska, oraz linię lokalną z Tarnowa do Szozucina. Przez Roztocze przeprowadzono linię Jarosław-Rawa Ruska z odgałęzieniem do Bełżoa.

W Karpatach, obok wymienionych już głównych linii, powstało kilka kolei lokalnych, budowanych przeważnie przez towarzystwa prywatne. Były to linie: z Chabówki do Zakopanego z odgałęzieniem na Orawę, krótka odnoga do Krynicy, oraz 2 linie wąskotorowe Przeworsk-Dynów i Żupków-Cisna.

W sumie sieć kolejowa Galicji była znacznie rzadsza, niż w zachodniej Polsce, ale gęstsza niż w Królestwie. Największym jej mankamentem był zupełny brak połączeń ze środkową Polską. Jedyne przejście graniczne austriacko-rosyjskie na terenie Polski znajdowało się w Szczykowiej, tuż przy granicy niemieckiej. Podobnie jak w zaborze niemieckim, sieć kolejowa Galicji nie uległa już większej rozbudowie po 1914 r. Uzupełniono jedynie połączenia z resztą kraju i zbudowano kilka krótkich odcinków na Śląsku.

Najwolniej postępowała rozbudowa kolei w Królestwie. Nie można tu właściwie mówić o "okresie budowy kolei drugorzędnych", bo powstawały nadal przede wszystkim magistrale. Linię lokalnych zbudowano zaledwie kilka, a kolejki wąskotorowe rozwinęły się jedynie w okolicy Warszawy, jeśli nie liczyć kolejek cukrownianych, niedostępnych początkowo dla ruchu publicznego.

Z głównych linii, zbudowanych w tym okresie w Królestwie, należy przede wszystkim wymienić dęblisko-dąbrowską, przebiegającą przez Radom i Kielce. Połączyła ona Zagłębie Dąbrowskie z Rosją z pominięciem Warszawy. Było to drugie, i aż do wojny światowej ostatnie, przejście przez Wisłę w Królestwie. Linia ta miała w Skarżysku-Kamiennej 2 ważne odgałęzienia: jedno do Kuluszek, gdzie łączyło się z koleją warszawsko-wiedeńską, drugie do Ostrowca, obsługujące Zagłębie Staropolskie.

W następnych latach rozbudowana została sieć kolejowa północno-wschodniej Polski. Zbudowano tu linię Białystok-Wołkowysk, t. zw. linię nadnarwiańską Łapy-Ostrołęka, linię Ostrołęka-Małkinia-Siedlce i Ostrołęka-Tłuszcz-Pilawa, odnogę z Bielska Podl. do Białowieży, linię Grodno-Suwałki-Olita, wreszcie najważniejszą z nich magistralę Siedlce-Czeremcha-Wołkowysk. Wszystkie te linie miały pewne cechy wspólne: budowane były na obszarach bardzo słabo rozwiniętych gospodarczo i w swoim przebiegu nie uwzględniały rozmieszczenia miast /np. pominięcie Łomży - siedziby guberni/, toteż przesłanek ich budowy należy szukać raczej we względach strategicznych, niż ekonomicznych.

W przeciwieństwie do wschodniej połowy Królestwa, gdzie sieć kolejowa do pewnego stopnia zagęściła się i osiągnęła w przybliżeniu stan dzisiejszy, południowa część pozbawiona była prawie całkowicie kolei. Rząd carski celowo nie pozwalał tu na budowę nowych linii, aby utrzymać szeroki pas bezdroży utrudniający ewentualną

agresję ze strony Niemiec lub Austrii. Dopiero po r.1900 powstały 2 nowe połączenia sieci rosyjskiej z niealecką za pomocą linii Warszawa-Łowicz-Łódź Kaliska-Kalisz i linii Kielce-Częstochowa-Herby.

Wśród nielicznych, zbudowanych w tym okresie, kolei dojazdowych należy wymienić kilka linii wąskotorowych w rejonie Warszawy, oraz pierwsze kolejki cukrowniane na Kujawach i Lubelszczyźnie.

W sumie Królestwo w momencie wybuchu I wojny światowej charakteryzowało się nadal wielkimi przestrzeniami pozbawionymi kolei, okalającymi je od zachodu i południa. Najbardziej upośledzone były pod tym względem: wschodnia Wielkopolska, północno-zachodnia i północna część Masowsza, wreszcie południowe Kieleckie i Wyżyna Lubelska.

Z chwilą wybuchu I wojny światowej nastąpił okres budowy linii wojennych, charakteryzujący się bardzo gwałtownym tempem budowy, w wyniku którego powstały długie nawet linie w przeciągu kilku tygodni lub miesięcy. Były one zbudowane co prawda prowizorycznie i po wojnie wymagały gruntownej przebudowy. Linie te były dwójakiego rodzaju: jedne z nich służyły celom bezpośrednio wojskowym - prowadziły w kierunku frontu lub łączyły sieć kolejową własną z siecią nieprzyjaciela; drugi rodzaj linii służył do eksploatacji okupowanego obszaru. Te ostatnie były przeważnie liniami wąskotorowymi, rozbudowywanymi na obszarach rolnych lub leśnych.

Na terenieaboru niemieckiego i austriackiego budownictwo kolei ustało prawie całkowicie w tym okresie. Urukowano jedynie linie, których budowa była rozpoczęta już przed wojną. Prawie cała działalność inwestycyjna skupiła się na obszarze Królestwa i jego pogranicza.

Polityka Rosji carskiej, ograniczająca ilość linii przygranicznych, okazała się szkodliwa dla niej samej. Wejska rosyjskie, wkrocząc do Galicji i Prus, zostały odcięte od własnego transportu kolejowego, co wówczas było prawie

równoznaczne a brakiem jakiegokolwiek dowosu. Toteż Rosjanie pierwsi zaczęli budować połączenia swojej sieci kolejowej z austriacką i niemiecką. Po wyparciu ich z Galicji i Prus, budowy dokończyli Niemcy i Austriacy, zakładając również szereg dalszych linii.

Do najważniejszych połączeń międzyzaborowych, zbudowanych w czasie wojny, należą: Ostrowiec-Sandomierz, Lublin-Rozwadów, Rejowiec-Bełżec z odgałęzieniem do Zamościa i Hrubieszowa, Ostrołęka-Wielbark i Suwałki-Olecko. Nie dokończono linii Śniadowo-Lomża-Kolno-Pisz. Poza tym zbudowano szereg krótkich odcinków lokalnych.

Najwięcej jednak ilościowo powstało linii wąskotorowych, budowanych przez Niemców na okupowanych terenach w celu intensywniejszej ich eksploatacji. Największe systemy wąskotorówek powstały na Kujawach przez rozbudowę istniejących kolejek okrownianych, w Puszczy Kurpiowskiej i w Hrubieszowskim. Najdłuższa linia wąskotorowa powstała na trasie Lubisz-Sierpo-Nasielsk. Wśród krótszych należy wymienić linie: Mława-Przasnysz, Kalisz-Turek, Rogów-Biała Rawska, Jędrzejów-Staszów, Miechów-Działoszyce, Nałęczów-Opole Lubelskie i Biała Podlaska-Konstantynów.

Szereg wojennych linii wąskotorowych po wojnie unieruchomiono jako zbędne, większość jednak okazała się pożyteczna, a niektóre z nich nawet rozbudowane względnie przebudowano na normalnotorowe.

Po wyzwoleniu w r. 1918 sieć kolejowa, mimo rozbudowy wojennej, nie odpowiadała w pełni potrzebom nowego państwa. Toteż rozpoczął się wtedy okres łączenia sieci różnych zaborów. Znow, jak w czasie I wojny, największych inwestycji wymagał obszar b. Królestwa. Za najpilniejszą uznano tu budowę linii Warszawa-Poznań, przez uzupełnienie odcinka Kutno-Konin-Strzałkowo. W następnej kolejności powstały linie Łódź-Kutno-Płock, Nasielsk-Sierpo, oraz szereg krótkich odcinków na Górnym Śląsku, pozwala-

jących ominąć węzły niemieckie. To samo należało zrobić na Pomorszu dla ominięcia terytorium Wolnego Miasta Gdańska. W celu lepszego wykorzystania krótkiego odcinka wybrzeża zbudowano linię Puok-Hel.

Równocześnie rozbudowano szereg systemów kolei wąskotorowych, zwłaszcza na Mazowszu, Kujawach i w Małopolsce. Powstaje wtedy np. kolejka sochaczewska, linia Staszów-Szozuoin i linia pińczowska.

Bardzo ważną inwestycją dla skrócenia drogi węgla ze Śląska do portów i zachodniej Polski, była linia Kalety-Wieluń-Podzamcze Wieruszów, konieczna ze względu na pozostanie Kluczborka w Niemczech. Ponieważ jednak i ta trasa była zbyt okrężna, przystąpiono w oparciu o kapitał francuski do budowy prawie prostolinijnej magistrali węglowej Herby-Karsznice-Inowrocław-Bydgoszcz-Kościerszyna-Gdynia.

W następnych latach zbudowano szereg krótkich linii na południu Górnego Śląska, m.in. do Wisły, i rozbudowano węzły warszawski i łódzki. Największych inwestycji wymagał węzeł warszawski, gdzie przebito tunel pod centrum miasta, zbudowano drugie przejście przez Wisłę, nowe stacje rozrządowe z połączeniami, wreszcie selektryfikowano 3 odcinki podmiejskie: do Otwocka, Żyrardowa i Mińska Mazowieckiego. Niezależnie od sieci ogólnopństwowej powstała Elektryczna Kolej Dojazdowa do Grodziska Mazowieckiego z odgałęziami.

W latach 30-tych największą inwestycją kolejową, obok dokończenia magistrali węglowej, było stworzenie połączenia Warszawa-Kraków przez budowę linii Warszawa-Radom i Tunel-Kraków. Również najbardziej saniedbano dotychczas Masowsze północno-zachodnie otrzymało nowo linie kolejowe: Sierpo-Toruń i Płock-Sierpo-Brodnic. Jako uzupełnienie magistrali węglowej zbudowano tuż przed samą wojną linię Częstochowa-Sieakowice.

Na obszarze niemieckim rozbudowa sieci kolejowej w okresie międzywojennym była niewielka. Ze względu na przebieg granicy polsko-niemieckiej przebudowano niektóre węzły, przede wszystkim w Gliwicach i Zbąszynku, oraz wprowadzono nowe linie przygraniczne, jak Brynek-Zabrze, Namysłów-Syców, Skwiersyna-Krzyż, Gołdap-Żytkiejny. W głębi kraju zbudowano tylko kilka linii lokalnych. Równocześnie unieruchomiono szereg nierentownych odcinków kolei dojazdowych. Na liniach sudeckich wprowadzono od 1914 r. trakcję elektryczną, która pod koniec okresu międzywojennego objęła odcinek trasy Wrocław-Wałbrzych-Zgorzelec wraz z szeregiem odgałęzień.

Lata II wojny światowej nie przyniosły prawie żadnej rozbudowy sieci kolejowej Polski. Były natomiast ekstremne zniszczenia i dewastacja w stopniu znacznie większym, niż to miało miejsce podczas I wojny światowej. Niemcy w czasie okupacji dokonywali inwestycji tylko z punktu widzenia potrzeb wojennych. Po rozpoczęciu wojny ze Związkiem Radzieckim wzmożony ruch na szlaku zachód-wschód zmusił ich do rozbudowy węzła poznańskiego i rozpoczęcia przebudowy węzła łódzkiego. Poza tym uruchomili oni kilka krótkich linii na Górnym Śląsku, których budowa rozpoczęta była już przed wojną, oraz zbudowali kilka odcinków kolei wąskotorowych.

O wiele większe były straty poniesione w sieci kolejowej w wyniku II wojny światowej. Na skutek bezpośrednich zniszczeń wojennych większość linii nie nadawała się do użytku, wszystkie ważniejsze mosty były wysadzone w powietrze, a linie o trakcji elektrycznej zdewastowane. Ponadto po zakończeniu działań wojennych dla potrzeb odbudowy ważniejszych szlaków zdemontowano szereg linii drugorzędnych na Ziemiach Odzyskanych, jak również drugie tory wielu linii dwutorowych. Część tych linii, z uwagi na niewielkie znaczenie, nie została odbudowana do dzisiaj. Również brak jeszcze kilku mostów kolejowych, zniszczo-

nych w czasie wojny, jak np. w Gersowie i Skwiernie na Warcie, w Lubiążu, Krapkowicach i koło Jelosa na Odrze, w Wyszowie na Bugu.

Od r. 1945 rozpoczęła się okres odbudowy, rozbudowy i modernizacji nowojeanej. Zniszczenia wojenne usunięte w zasadzie do 1949 r., uruchamiając ponad 90% przedwojennej sieci kolejowej. W następnych latach odbudowano jeszcze szereg linii drugorzędnych i mostów. Również od 1946 r. rozpoczęto odbudowę trakcji elektrycznej na liniach węzła warszawskiego, uruchamiając do 1950 r. wszystkie linie selektryfikowane przed wojną.

Z nowych inwestycji tego okresu należy wymienić linię Tomaszów Maz.-Radek, dojazd do Turossowa z ominięciem terytorium niemieckiego, oraz kilka linii wąskotorowych, jak: np. do Iłży i Pułtusza. Otwarto również dla ruchu publicznego szereg dawnych linii okrownianych.

Po r. 1950 przystąpiono do budowy kilku nowych linii kolejowych. Najważniejszą z nich jest magistrala Skierniewice-Pilawa-Luków, ułatwiająca transport wschód-zachód z ominięciem przecięsnego węzła warszawskiego. Inna linia, Kielce-Busko a projektowana przedłużeniem do Tarnowa, udostępniła szlak gipsowe doliny Kidy i usadwisko Busko. Linia Czerweny Bór-Zambrow doprowadza kolej do nowego kombinatu bawełnianego.

Dla rozładowania ruchu w węzle górnośląskie sbudowane linie odciążające, biegnące po jego skraju: Lubliniec-Pyskowiec i Zawiercie-Janów Śl.-Kochłowice. W związku z rozbudową kopalni węgla w rejonie Wesołej i budową miasta Nowe Tychy powstała linia Tychy-Wesoła. Wreszcie dla dowozu piasku do kopalni węgla uruchomiono selektryfikowaną "magistralę piaskową" a Pustyni Błędowskiej.

Bównież powstanie został rozbudowany węzeł krakowski w związku z powstaniem Nowej Huty. Sbudowano tu a.in. nową linię obwodową Bawolice-Nowa Huta-Podgórze, omijającą Kraków. Znacznych inwestycji doścekały się węzły Łódzki i

warszawski, które zostały w większej części zelektryfikowane.

Po odbudowie zniszczonej trakcji elektrycznej na 3 liniach podwarszawskich, przystąpiono do jej rozszerzenia na inne przeciętne szlaki. Na Wybrzeżu zelektryfikowano linię Gdańsk-Gdynia-Wejherowo z odgałęzieniem do Nowego Portu, budując między Gdańskiem i Gdynią nową parę torów wyłącznie dla ruchu podmiejskiego. W węźle warszawskim wprowadzono trakcję elektryczną na nowe odcinki: do Tłuszcza, Pilawy i Sochaczewa. Wreszcie zelektryfikowano pierwsze linie dalekobieżne: z Warszawy przez Koluszki do Łodzi, Częstochowy, Gliwio i Krakowa. W budowie jest trakcja elektryczna na linii Górny Śląsk-Wrocław.

Słabe wykorzystanie niektórych linii lokalnych, zwłaszcza wąskotorowych, pozwoliło na zlikwidowanie na nich ruchu kolejowego. Odnosi się to między innymi do linii podwarszawskich, które dublowały kolej normalnotorową wzgl. komunikację miejską. Na innych liniach zawieszono tylko ruch osobowy, ale są też i przypadki, gdzie wprowadzono ruch osobowy na dotychczasowych booznicach towarowych.

Sieć kolejowa Polski nie ulegnie już przypuszczalnie znacznej rozbudowie. Nie pozwoli na to silna konkurencja samochodu. Na pewno jednak powstanie jeszcze szereg połączeń, skracających drogę między najważniejszymi ośrodkami gospodarczymi, oraz niwelujących dotychczasowe dysproporcje w rozmieszczeniu sieci. Obecnie prowadzi się budowę linii: Rzeszów-Kolbuszowa-Dęba Rozalin, Sokółka-Kamienna Nowa jako skrótu drogi do Augustowa, linii z Tarnobrzegu do zagłębia siarkowego po drugiej stronie Wisły, oraz kilku odcinków na Górnym Śląsku.

Dysproporcje w rozmieszczeniu sieci będą zanikać nie tylko w miarę uruchamiania nowych linii we wschodniej połowie kraju, ale i w miarę zamykania nierentownych linii lokalnych na zachodzie, gdzie sieć kolejowa po rozbudowie transportu samochodowego może okazać się zbyt gęsta. Głównie

ny kierunek inwestycji kolejowych obecnie, to nie rozbudowa sieci, lecz jej modernizacja i przejście na bardziej ekonomiczne traktoje: elektryczną na głównych liniach i spalinową na liniach drugorzędnych.

II. DATY OTWARCIA LINII KOLEJOWYCH W POLSCE
/układ chronologiczny/

Data otwarcia	L i n i a	Długość km
22.V. 1842	Wrocław - Brochów - Oława	27
3.VIII.1842	Oława - Brzeg	15
29.V. 1843	Brzeg - Opole Zach.	38
16.VIII.1843	/Berlin/ - Kołbaskowo - Szczecin	14
29.X. 1843	Wrocław Świebodziński - Muchobór Wielki - Jaworzyna Śl. - Świebodzi- dzice	58
21.VII. 1844	Jaworzyna Śl. - Świdnica	10
19.X. 1844	Wrocław - Środa Śl. - Malczyce - Legnica	63
15.VI. 1845	Warszawa - Włochy - Pruszków - Milanówek - Grodzisk Maz.	30
1.X. 1845	Legnica - Chojnów - Bolesławiec	46
15.X. 1845	Grodzisk Maz. - Żyrardów - Skierniewice	36
1.XI. 1845	Skierniewice - Łowicz	22
2.XI. 1845	Opole Zach. - Opole - Groszowice - Gogolin - Kędzierzyn - Łabędy - Gliwice	81
15.XI. 1845	Gliwice - Zabrze - Chebzie - Świętochłowice	19
1.I. 1846	Kędzierzyn - Nędza - Markowice Raciborskie - Racibórz	32

Data otwarcia	L i n i a	Długość km
1.V. 1846	Szczecin - Szczecin Dąbie - Stargard Szczec.	35
1.IX. 1846	Bolesławiec - Zebrzydowa - Węgliniec - Ruszów - Jankowa Żagańska - Żary - Jasień - Lubsko - Gubinek - /Guben/	118
3.X. 1846	Świętochłowice - Chorzów Batory - Katowice - Szopienice Płd. - Mysłowice	18
13.X. 1846	Skierniewice - Rogów - Koluszki - Piotrków	78
1.XI. 1846	Jankowa Żagańska - Żagań - Szprotawa - Niegosławice - Głogów	71
15.XI. 1846	Węgliniec - Jędrzychowice /pow. Zgorzelec/	22
13.XII. 1846	Piotrków - Radomsko - Częstochowa	85
1.V. 1847	Racibórz - Chałupki	20
25.VII. 1847	Brzeg - Lipowa Śl. - Grodków - Pakosławice	38
10.VIII. 1847	Stargard Szczeciński - Choszczno - Dobiegniew	67
1.IX. 1847	Jędrzychowice - Zgorzelec Ujazd - /Görlitz/	4
13.X. 1847	Mysłowice - Szczakowa - Trzebinia - Mydliniki - Kraków	67
13.XII. 1847	Częstochowa - Zawiercie - Żąbkowice Będzińskie	64
1.IV. 1848	Żąbkowice Będzińskie - Strzemieszyce Płd. - Maczki - Szczakowa	16
20.VI. 1848	Dobiegniew - Krzyż	23
1.VII. 1848	Krzyż - Wronki	32
14.VII. 1848	Wronki - Szamotuły	18

Data otwaroia	L i n i a	Dług. km
10.VIII.1848	Szamotuły - Rokietnica - Poznań	33
1.IX. 1848	Chałupki - /Bohumin/	1
26.XI. 1848	Pakosławice - Nysa	9
27.VII. 1851	Krzyż - Trzcianka - Piła - Bia- żośliwie - Nakło n. Notecią - Bydgoszcz	145
6.VIII.1852	Bydgoszcz - Maksymilianowo - Te- respol Pom. - Laskowice Pom. - Twarda Góra - Smętowo - Morzesz- czyn - Tozew - Pszczółki - Prusosz Gd. - Gdańsk	162
19.X. 1852	Malbork - Stare Pole - Elbląg - Bogaczevo - Słobity - Braniewo	84
1.XII. 1852	Katowice - Katowice Ligota - Muroki	12
1.III. 1853	Świebodzice - Szozawienko - Wał- brzych Miasto	13
2.VIII.1853	Braniewo - /Kaliningrad/	7
1.I. 1855 ^{a/}	Racibórz - Pietrowice Wlk. - Babo- rów - Głuboczyc	38
1.I. 1855	Nędza - Sumina - Rydułtowy	17
8.XI. 1855 ^{b/}	Gliwice - Poręba - Nowy Bytom - Chebzie	15
24.XI. 1855	Świdnica - Dzierżoniów	18
17.XII. 1855	/Bohumin/ - Zebrzydowice - Chybie - Czechowice Miasto - Bielsko Biała	45
20.II. 1856	Kraków - Biešanów - Podłęże - Bochnia - Tarnów - Dębica	110
1.III. 1856	Czechowice Miasto - Oświęcim - Chrzanów - Trzebinia	47

^{a/} Dla ruchu towarowego otwarta 1.X.1856

^{b/} Dla ruchu osobowego otwarta 1.X.1889

Data otwarcia	L i n i a	Dług- km
1.X. 1856	Rydułtowy - Niedobeszyce - Rybnik - Rzędówka - Jaśkowice Śl. - Orzesze	31
29.X. 1856	Wrocław - Oborniki Śl. - Żmigrod - Rawicz - Bojanowo - Lessno - Stare Bojanowo - Kościan - Czempiń - Puszczykówko - Luboń k. Poznania - Poznań	164
16.XII. 1856	Legnica - Jawor - Strzegom - Jawo- rzyna Śl.	47
29.XII. 1856	Orzesze - Mikołów /pow. Tychy/	10
26.I. 1857	Biechanów - Wieliczka	5
II. 1857	Tarnowskie Góry - Strzybnica - Bry- nek - Zawadzkie	35
12.X. 1857	/Küstrin Kiets/ - Kostrzyn n. Odrą - Gorsów - Strzelce Krajeńskie Wsch. - Krzyż	105
12.X. 1857	Toszew - Lisewo - Szymankowo - Kał- dowo - Malbork	18
30.XII. 1857	Lessno - Wschowa - Grodziec Mały	41
1857	Bytom Karb - Tarnowskie Góry - Lasowice z odgał. wąsk.	18
1857	Bytom Karb - Bytom Rosbark - Cho- rśów Maciejkowice - Siemińkowice - Katowice Bogucice - Szopienice z odgałęzieniami wąsk.	34
1857	Bytom Karb - Orzegów - Nowy Bytom - Poręba z odgałęzieniami wąsk.	19
1857	Bytom Rosbark - Piekary Śląskie wąsk.	5
1857	Bytom Rosbark - Orzegów z odgał. wąsk.	7
1857	Chorzów Maciejkowice - Brzeszyna Śl. z odgałęzieniami wąsk.	4

Data otwarcia	L i n i a	Dług. km
24.I. 1858	Opole - Fosowskie - Zawadzkie	41
18.V. 1858	Głogów - Grodziec Mały	3
16.IX. 1858	Podłęże - Niepołomice	5
1.XI. 1858	Dzierżoniów - Piława Górna - Ząbkowice Śl.	22
15.XI. 1858	Dębica - Rzeszów	47
20.XII. 1858	Katowice Ligota - Mikołów	9
1.VI. 1859	Stargard Szczec. - Trąbki - Runowo Pom. - Łobez - Worowo - Świdwin - Białogard - Koszalin	135
1.VI. 1859	Białogard - Karlino - Kołobrzeg	36
25.VI. 1859	Mysłowice - Brzezinka - Nowy Bieruń	18
24.VIII. 1859	Szopienice Płd. - Sosnowiec - Bę- dzin - Dąbrowa Górnicza - Gołonóg - Ząbkowice Będzińskie	19
15.IX. 1859	Chebzie - Bytom - Piekary Śl. Szarlej - Radzionków - Tarnowskie Góry	22
15.XI. 1859	Rzeszów - Łañout - Przeworsk	37
1.XII. 1859	/Zittau/ - Kopaczów - /Liberec/	3
15.VIII. 1860	Chorzów Batory - Chorzów Miasto	3
4.XI. 1860	Przeworsk - Jarosław - Żurawica - Przemysł	50
24.X. 1861	Bydgoszcz - Toruń	50
4.XI. 1861	Przemysł - Medyka - /Lwow/	14
1.XII. 1861	Łowicz - Kutno	45
4.XII. 1862	Kutno - Krośniewice - Włocławek - Nieszawa - Aleksandrów Kujawski	92
5.XII. 1862	Toruń - Aleksandrów Kujawski	17
16.XII. 1862	Warszawa Wileńska - Zielonka - Wo- łomin - Tłuszcz - Małkinia - Łapy - Białystok - Sokółka - Kuźnia Bia- łostocka - /Grodno/	234

Data otwarcia	L i n i a	Dług- km
16.III. 1863	Szczecin - Stobno Szoceo. - /Pasewalk/	13
16.III. 1863	Oświęcim - Nowy Bieruń	4
16.VIII.1865 ^{a/}	Jaśkowice Śl. - Łaziska	10
20.IX. 1865	Zgorzelec Ujazd - Mikułowa - Lubań- Gryfów Śl.- Rybnica	65
20.IX. 1865	Lubań - Węgliniec	22
20.VIII.1866	Rybnica - Jelenia Góra	11
24.IX. 1866	/Kaliningrad/ - Głomno - Bartoszyce	16
1.VII. 1866	Koluski - Bedoń - Łódź Widzew - Łódź Fabryczna	27
1866	Warszawa Wsch. - Rembertów - Mińsk Maz. - Siedlce - Łuków	116
15.VIII.1867	Jelenia Góra - Marciszów - Sędzi- sław - Kuźnice Świdnickie - Wał- brzych Fabryczny	51
1.X. 1867	Gdańsk - Nowy Port	7
1.XI. 1867	Bartoszyce - Wiatrowiec - Korsze - Kętrzyn	45
1867	Łuków - Biała Podl. - Terespol	89
1867	Aleksandrów Kuj. - Ciechocinek	7
28.V. 1868	Wałbrzych Fabryczny - Wałbrzych Miasto	5
28.V. 1868	Wrocław Nadodrze - Wrocław Psie Pole - Oleśnica	27
15.XI. 1868 ^{b/}	Oleśnica - Namysłów - Kluczbork - Pozowskie	101

^{a/} Dla ruchu osobowego otwarta 15.X.1884.

^{b/} Dla ruchu towarowego otwarta 1.II.1870.

Data otwarcia	L i n i a	Dług. km
15.XI. 1868 ^{a/}	Tarnowskie Góry - Radzionków - Bytom - Chorzów Stary - Siemianowice - Szopienice Płn. - Janów Śl. - Murcki - Tychy - Pszczyna - Czechowice Miasto	80
8.XII. 1868	Kętrzyn - Giżycko - Elż	77
1.VII. 1869	Koszalin - Sławno - Słupsk	67
29.XII. 1869	Sędziszów - Kamienna Góra - Lubawka - /Trutnov/	19
16.III. 1870	Wrocław Mikołajów - Wrocław Nadodrze	2
24.VI. 1870	Łaziska - Tychy	8
26.VI. 1870	/Frankfurt a.Oder/ - Kunowice - Rzepin - Toporów - Świebodzin - Zbąszyń - Nowy Tomyśl - Opalenica - Poznań	171
26.VI. 1870	/Guben/ - Gubin - Krosno Odrzańskie - Czerwieńsk - Sulechów - Zbąszyń	96
1.VII. 1870	Gdańsk - Sopot	11
1.IX. 1870	Sopot - Gdynia - Reda - Wejherowo - Lębork - Słupsk	120
	1870 Terespol - /Brest/	3
16.I. 1871	Piła - Złetów	32
16.I. 1871	Tczew - Starogard Gdański	25
1.X. 1871	Legnica - Lubin Legnicki - Rudna Gwizdanów - Głogów - Nowa Sól - Zielona Góra - Czerwieńsk	128
1.X. 1871	Wrocław - Boreczek - Strzelin	37
1.XI. 1871	Elż - Prostki	15

^{a/} Odcinek Tarnowskie Góry - Bytom otwarty dla ruchu towarowego 26.VII.1869, odcinek Bytom - Szopienice Płn. otwarty dla ruchu towarowego 1.II.1870. odcinek Szopienice Płn. - Czechowice Miasto otwarty dla ruchu towarowego 24.VI.1870.

Data otwarcia	L i a i a	Dług. km
10.XI. 1871	Oleśnica - Syceń	25
15.XI. 1871	Złotów - Wierachowo Całuchowski - Chojnice	51
20.XI. 1871	Teruń Mekre - Kowalewo Pom. - Wąbrzeźno - Jabłonowo Poa.	55
27.XII. 1871	/Żeleznodereśnyj/ - Skandawa - Karase - Sątopy Samulewo - Czerwon- ka	60
31.XII. 1871	Żagań - Żary	13
1871	rosbudowa węzła wrocławskiego	15
1.III. 1872	Syców - Kępno	21
8.V. 1872	Przemysł - Malhowice - /Chyrow/	13
26.V. 1872	Pesnań - Gnieszno - Mogilno - Ino- wrocław - Mowa Wieś Wielka - Bydgoszcz	152
26.V. 1872	Kępno - Podszanose Wierussów	9
30.VI. 1872	Żary - Tuplice - Zasiaki - /Forat/	30
1.VII. 1872	/Chyrow/ - Krośnice /pow. Ustrzyki/	3
1.IX. 1872	Strzelin - Henryków - Ziębice	21
3.IX. 1872	Krośnice - Ustrzyki Dolne	8
27.X. 1872	Głiwice - Zabrze Biskupiec - Bytom - Chersów Stary - Chersów Miasto	29
12.XI. 1872	Ustrzyki Dolne - Zagórze - Komańcza	70
1.XII. 1872	Jabłonowo Poa. - Biskupiec Poa. - Iława - Ostróda	65
1.XII. 1872	Czerwonka - Olsztyn	31
18.XII. 1872	Komańcza - Nowy Łupków - Łupków /pow. Sanek/	14
25.III. 1873	Inowrocław - Toruń	34
15.IV. 1873	Starogard Gdański - Zblewo	15
8.VI. 1873	Ziębice - Kamieniec Żąbkowicki - Barda	27

Data otwaroia	L i n i a	Dług. km
15.VIII.1873	Chojnice - Czersk - Zblewo	57
15.VIII.1873	Olsztyn - Ostróda	40
15.VIII.1873	Toruń - Toruń Mokre	4
25.IX. 1873	Głubczyce - Pietrowice Głubczyckie- /Krnov/	15
1873	/Brest/ - Czeremcha - Bielsk Podl. - Białystok - Grajewo - Prostki	172
1.IV. 1874	Kamieniec Żąbkowicki - Żąbkowice Śl.	10
1.V. 1874	Rzepin - Czerwieńsk	57
30.V. 1874	Łupków - /Medzilaborce/	1
1.VI. 1874	Węgliniec - Bielawa Dolna - /Horka/	14
1.VIII.1874	Wrocław - Wołów - Ścinawa - Rudna Gwizdanów	77
21.IX. 1874	Bardo - Kłodzko	9
28.XII. 1874	Kamieniec Żąbkowicki - Otmuchów - Goświnowice	29
2.I. 1875	Rzepin - Kostrzyn n.Odrą	32
15.V. 1875	Jasień - Bieniów - Żagań - Modła - Rokitki - Legnica	93
30.VI. 1875	Oleśnica - Grabowo Wielkie - Mi- licz - Krotoszyn - Koźmin - Jarocin Września - Gniezno	160
1.VII. 1875	Kłodzko - Bystrzyca Kłodzka	19
1.VII. 1875	/Görlitz/ - Zawidów - /Frydlant/	9
5.IX. 1875	Bystrzyca Kłodzka - Międzyzlesie	17
15.X. 1875	Międzyzlesie - /Lichkov/	6
15.X. 1875	/Görlitz/ - Krzewina Zgorzelecka - Trzciniec - /Zittau/	13
1.XI. 1875	Nysa - Nowy Świętów - Głucholazy	18
1.XII. 1875	Głucholazy - Pokrzywna - /Krnov/	11
10.XII. 1875	Poznań - Środa Wlkp. - Jarocin - Witaszycy - Pleszew - Ostrów Wlkp. Ostrzeszów - Kępno- Kluczbork	200

Data otwarcia	L i n i a	Dług. km
15.V. 1876	/Duoherow/ - Świnoujście	2
12.VI. 1876	Nysa - Goświnowice	9
15.VI. 1876	Nowy Świątów - Prudnik	16
1.VIII.1876	Malbork - Prabuty - Iława	69
15.VIII.1876	Prudnik - Raclawice Śl. - Głubczyce	29
18.VIII.1876	Tarnów - Stróże - Nowy Sącz - Muszyna - Leluchów - /Prešov/	146
1.X. 1876	Iława - Zajęczkowo Lubawskie - Montowo	25
16.XI. 1876	Kostrzyn n.Odrę - Godków - Chojna	45
1.XII. 1876	Raclawice Śl. - Koźle - Kędzierzyn	34
	Łuków - Dęblin	62
1876	Warszawa Gł. - Warszawa Gdańska - Warszawa Wsch.	15
15.V. 1877	Chojna - Gryfino - Szczecin	54
15.V. 1877	Montowo - Działdowo	36
15.V. 1877	Szozawienko - Szozawno Zdrój - Kućnice Świdn. - Mieroszów - /Mezimesti/	33
1.IX. 1877	Działdowo - Mława	17
1.XI. 1877	Runowo Pom. - Jankowo Pom. - Drawsko Pom.	22
1.XI. 1877	Chojnice - Człuchów	15
1.XII. 1877	Drawsko Pom. - Złocieniec - Czaplinek	29
1877	Mława - Ciechanów - Nasielsk - Nowy Dwór Maz. - Legionowo - War- szawa Gdańska - Wawer - Otwock - Pilawa - Garwolin - Dęblin - Puła- wy - Nałęczów - Lublin - Rejowiec - Chełm - Dorohusk - /Kowel/	390
16.I. 1878	Człuchów - Czarne	31

Data otwaroia	L i n i a	Dług. km
15.V. 1878	Czarne - Szosceinek - Zubowo - Czaplinek	53
18.VIII. 1878	Bielsko Biała - Żywiec	21
1.X. 1878	Opole - Grossowice - Strzelce Opolskie	29
1.X. 1878	Szosceinek - Miastko - Korzybie - Słupsk - Ustka	121
15.XI. 1878	Korzybie - Sławno - Darłowo	35
15.XI. 1878	Szosceinek - Grzmiąca - Białogard	63
15.XI. 1878	Jabłonowo Pom. - Meżno - Grudziądz	30
15.XI. 1878	/Osierzk/ - Gołdap	7
15.V. 1879	Poznań - Oborniki Wlkp. - Rogoźno - Chodzież - Piła - Płytnica - Jastrowie - Szosceinek	166
15.V. 1879	Strzelce Opolskie - Toszek	17
1.VII. 1879	Gołdap - Olecko - Elk	65
15.VIII. 1879	Toszek - Pyskowice	10
15.X. 1879	Kłodzko - Ścinawka Średnia - Nowa Ruda	22
15.XI. 1879	Grudziądz - Laskowice Pom.	22
1.III. 1880	Pyskowice - Zabędy	5
15.V. 1880	Pyskowice - Zabrze Biskupiec	17
15.X. 1880	Wałbrzych - Jedlina Zdrój - Nowa Ruda	29
	1880 Lasowice - Strzybnica /pow.Tarnow- skie Góry/ wąsk.	6
1.XI. 1881	Piła - Wałos	23
10.XII. 1881	Opalenica - Grodzisk Wlkp.	10
1.I. 1882	Szoscein Dąbie - Goleniów - Nowo- gard - Wyszogóra - Płoty	66
1.II. 1882	Płoty - Gryfice	14
15.V. 1882	Jelenia Góra - Mysłakowice - Kowary	15
25.V. 1882	Gryfice - Trzebiatów - Kołobrzeg	43

Data otwarcia	L i a i a	Dług. km
1.VII. 1882	Toruń Mokre - Chożada	20
31.VIII.1882	Stargard Szosse. - Pyrzyce - Myślibórz - Dębno Lubuskie - Kostrzyn a.Odra	96
1.IX. 1882 ^{a/}	Inowrocław - Mątwy	7
1.XI. 1882	Chożada - Kernatowo - Grudziądz	38
1.XI. 1882	Bogusowo - Pąsłęk - Małdyty - Morąg	40
22.XII. 1882 ^{b/}	Miedobczyce - Radlia - Wodzisław - Olsa - Chażupki	26
1.VII. 1883	Kłusobek - Olesno	20
10.VIII.1883	Strzelin - Kondratowice	10
15.VIII.1883	Grudziądz - Gardeja - Kwidzyna - Sztura - Malbork	77
15.VIII.1883	Laskowice Pon. - Wierszuchcin - Tuchola - Chejnice	70
15.VIII.1883	Morąg - Olsztyn	45
15.VIII.1883	Kernatowo - Chełmno	17
31.X. 1883	Myślibórz - Barlinek	19
1.XI. 1883	Olsztyn - Szczytne	45
10.XI. 1883	Kondratowice - Zagłowniki Dzierżniowski	7
20.XI. 1883 ^{c/}	Korzybie - Barnowo /pow.Miastko/	29
21.IV. 1884	Tarnowskie Góry - Kalety	14
20.V. 1884	Olesno - Lubliniec	31
1.VI. 1884	Wrocław - Kobierzyce	21
6.VII. 1884	Jarosław - Lubaszów - Werchrata - /Rawa Rnskaja/	75
1.VIII.1884	Oświęcimska - Spytkowice - Skawina - Kraków Płaszów	64

- ^{a/} dla ruchu osobowego otwarta 1.I.1889
^{b/} dla ruchu towarowego otwarta 1.K.1886
^{c/} dla ruchu osobowego otwarta 20.V.1884

Data otwarcia	L i n i a	Dług. km
1.VIII.1884	Zajązokowo Lubawskie - Lubawa	6
15.VIII.1884	Szozytno - Pupy - Ruciane - Pisz	57
15.VIII.1884	Barnowo - Bytów	19
20.VIII.1884	Stróże - Zagórzany - Jasło - Krosno - Sanok - Zagórz	114
1.IX. 1884	Orzesze - Żory	13
1.IX. 1884	Kobierzycie - Pustków Żurowski /pow.Wrocław/	6
1.X. 1884 ^{a/}	Pszczółki - Sobowidz /pow.Gdańsk/	8
15.X. 1884	Lubliniec - Kalety	19
15.X. 1884	Łaglewniki Dzierżoniowskie - Niemcza	9
15.X. 1884	Legnica - Złotoryja	21
1.XI. 1884	Gryfów Śl. - Mirsk	9
1.XI. 1884	Olsztyn - Orneta	45
1.XI. 1884	Braniewo - Pieniężno	27
3.XI. 1884	Żywiec - Zwardoń - /Čadca/	38
11.XI. 1884	/Zittau/ - Sienlawa - Bogatynia - Markocice wąsk.	11
16.XII. 1884	Żywiec - Sucha - Chabówka - Limanowa - Nowy Sącz	147
22.XII. 1884	Sucha - Skawie - Kalwaria Zebrzydowska - Skawina	46
8.IV. 1885	Zagórzany - Gorlice	4
1.VI. 1885	Zbąszyń - Lutol Suchy - Międzyrzecz	32
1.VII. 1885	Orneta - Pieniężno - Głębock - /Korniewo/	38
10.VII. 1885	Pustków Żurowski - Strzeblów /pow. Wrocław/	14

^{a/} dla ruchu osobowego otwarta 1.VIII.1885.

Data otwarcia	L i n i a	Dług. km
1.VIII.1885	Sobowidz - Skarszewy /pow.Kościerzyna/	14
15.X. 1885	Czempin - Śrem	20
15.X. 1885	Gryfów Śl. - Lwówek Śl.	23
1.XI. 1885	Skarszewy - Kościerzyna	31
1.XI. 1885	Bydgoszcz Wsoh. - Fordon	5
16.XI. 1885	Piśz - Elk	56
14.XII. 1885	Bojanowo - Góra Śląska	15
1885	Dęblin - Bąkowiec - Radom - Skarżysko Kamienna - Kielce - Jędrzejów - Tunel - Charsznica - Olkusz - Bukowno - Strzemieszyce Płn. - Gołonóg	299
1885	Koluszki - Tomaszów Maz. - Opočno - Końskie - Skarżysko Kamienna - Starachowice - Ostrowiec Świętokrzyski	162
1.VII. 1886	Zbąszyń - Wolsztyn	23
1.VIII.1886	Prusoz Gdański - Stara Piła - Żukowo Zach.	30
15.IX. 1886	Żmigród - Wąsosz	25
1.X. 1886	Szymankowo - Nowy Staw - Nowy Dwór Gdański	21
23.X. 1886	Opalenica - Rudniki - Trzcianka Zach. ^{a/} wąsk.	11
1.XI. 1886	Żukowo Zach. - Kartuzy	12
1.XI. 1886	Jabłonowo Pom. - Brodnica	23
1.XI. 1886	Wrocław Psie Pole - Brochocin Trzebnicki	16
1.XII. 1886	Brochocin Trzebnicki - Trzebnica	4

^{a/} kolejka cukrowniana, otwarta w r.1889 dla ruchu publicznego.

Data otwarcia	L i n i a	Dług- km
15.XII. 1886	Gardeja - Lasin	14
	1886 Białystok - Krynki - /Wałkowysk/	54
1.IX. 1887	Poznań Wsch. - Swarzędz - Września	43
1.IX. 1887	Brednica - Lidsbark Welski	32
1.X. 1887	Lidsbark Welski - Działdowo	23
1.X. 1887	Opole - Skądłów - Nysa	48
1.X. 1887	Skądłów - Wiemodlin - Gracze - Lipowa Śl.	27
23.X. 1887	/Rawa Rusakaja/ - Hrebenne - Bełżec	16
30.X. 1887	Dębica - Mielec - Tarnobrzeg - Sebów - Sandomierz	83
30.X. 1887	Sebów - Grębów - Boswadów	24
1.XI. 1887	Gniezno - Ośno Wlkp. - Janowiec Wlkp. - Damasławek - Koynia - Nakło n. Notecią	75
15.XI. 1887	Olsztyn - Olsztynek	25
1.XIII. 1887	Międzyrzecz - Międzybódz	31
	1887 Strzemieszycy Płn. - Kazimierz - Sosnowiec Płd.	13
	1887 Kazimierz - Maoski /pow. Będzin/	4
	1887 Chełm - Włodawa - /Brest/	47
	1887 Siedlec - Sokołów Podl. - Małkinia	66
	1887 Poręba - Zabrze wąsk.	3
1.I. 1888	Września - Strzałkowo	19
26.II. 1888	Głuchozasy - Głuchozasy Zdrój - /Mikulowice/	6
1.III. 1888	Rokietnica - Pniewy /pow. Szamotuły/	34
1.VI. 1888	Kalwaria Zebrzydowska - Wadowice - Bielskie Białe - Skosów - Goleszów - Ciessyn - /Česky Tešín/	96
11.VIII. 1888	Międzybódz - Pniewy	29
1.IX. 1888	Wałcz - Kalisz Pom.	44

Data otwarcia	L i n i a	Dług. km
1.IX. 1888	Terespol Pom. - Świecie	6
1.X. 1888	Olsztynek - Nidzica - Działdowo	51
1.X. 1888	Leszno - Gostyń - Jarocin	69
1.X. 1888	Leszno - Karzec - Krobia - Kobylin - Krotoszyn - Ostrów Wlkp.	87
1.X. 1888	Gliwice - Gierałtowiec - Orzesze	24
1.XII. 1888	Rogoźno - Wągrowiec	19
18.XII. 1888	Goleszów - Ustroń /pow.Cieszyn/	5
1.I. 1889	Mątwy - Kruszwica	10
5.IV. 1889	Ścinawka Średnia - Tłumaczów - /Broumov/	8
1.VI. 1889	Wągrowiec - Damasławek - Żnin - Barcin - Inowrocław	78
1.VIII.1889	Opole - Jełowa - Namysłów	60
1.X. 1889	Nowa Sól - Koźuchów	10
9.XI. 1889	Trzcianka Zach. - Brody /pow.Nowy Tomyśl/ wąsk.	7
1.X. 1890	Koźuchów - Stypułków - Żagań	30
1.X. 1890 ^{a/}	Rokitki - Chocianów - Niegosławice	38
1.X. 1890	Bytom - Radzionków	8
12.X. 1890	Rzeszów - Strzyżów - Jasło	70
1.XI. 1890	Rzepin - Sulęcín	30
1.XII. 1890	Strzegom - Rożtoka - Bolków	20
15.XII. 1890	Kłodzko - Szczytna Śl.	20
25.V. 1891	Dzierżoniów - Bielawa Zach.	6
1.VIII.1891	Jelenia Góra - Cieplice Zdrój	9
1.XII. 1891 ^{b/}	Koźuchów - Popęszyce /pow.Nowa Sól/	15
15.XII. 1891	Grodków - Przeworno - Głęboka Śl.	27
20.XII. 1891	Cieplice Zdrój - Piechowice	8
1.I. 1892	Lubliniec - Herby Stare	17
16.V. 1892	Popęszyce - Niegosławice /pow. Szprotawa/	8

^{a/}dla ruchu osobowego otwarta 1.VI.1891

^{b/}dla ruchu osobowego otwarta 15.V.1892

Data otwarcia	L i n i a	Dług. km
1.VI. 1892	Salgócin - Międzyrzecza	36
15.VII. 1892	Goleniów - Łoźnica - Wysoka Kamieńska - Kamień Pom.	47
15.VII. 1892	Wysoka Kamieńska - Welie	16
15.X. 1892	Mogilno - Strzelno	16
20.XII. 1892	Godków - Siekierki /pow.Chojna/ - /Wrieaen/	22
	1892	
	Warszawa Meketów - Wilanów - Jesiorna - Piaseczno wąsk.	24
1.V. 1893	Głęboka Śl. - Wiązów /pow.Strze- lin/	6
1.IX. 1893	Malbork - Myślice - Małdyty	56
1.IX. 1893	Elbląg - Myślice - Miłomłyn - Oatróda	76
25.X. 1893	Fordon - Unisław - Chełmska	34
1.XI. 1893	Wyasogóra - Besko Płd. /pow.Lobez/	14
1.XI. 1893	Otmuchów - Dziewiętlice - /Bernatice/	14
	1893	
	Lapy - Czerwony Bór - Śniadowe - Ostrołęka - Ostrów Maz. - Małkinia	143
	1893	
	Lublin - Lubartów - Paroszew - Ra- dzyń Podl. - Łaków	110
15.V. 1894	Strzelin - Głęboka Śl.	7
1.VI. 1894	Żnin - Biskupin - Regewe wąsk.	20
1.VI. 1894	Biskupin - Szelejewo /pow.Żnin/ wąsk.	8
1.VII. 1894	Chełmska - Kowalewo Pom.	20
1.VII. 1894	Świnoujście - /Heringsdorf/	3
1.VIII. 1894	Morąg - Orneta	29
15.VIII. 1894	Szupsk - Dębica Kaszubska	19
1.X. 1894	Nakło n. Notecią - Witosław - Więboberk - Sępólno Kraj. - Chejnice	75

Data otwarcia	L i n i a	Dług- km
10.X. 1894	Lubliniec - Fosowskie	24
1.XI. 1894	Ostróda - Olszynek	41
15.XI. 1894	Miemosa - Piława Górna	10
15.XI. 1894	Nowy Świątów - Sławniowice Nyskie	13
8.XII. 1894	Żmigród - Przedkowice - Prusice wąsk.	15
1894	Bielsk Podl. - Hajnówka	26
1894 - 1895	Lasowice - Bibliela z odgał. /pow. Tarnowskie Góry/ wąsk.	13
14.I. 1895	Stargard Szosse. - Stara Dąbrowa - Trąbki - Kosy - Ińsko wąsk.	55
25.I. 1895	Gryfino - Chwarstnica - Swobnica	33
21.II. 1895	Białośliwie - Zakłady Przemysł. - Csajezs - Lebienica /pow.Wyrzysk/ wąsk.	30
21.II. 1895	Csajezs - Wysoka /pow.Wyrzysk/wąsk.	5
12.V. 1895	Stara Dąbrowa - Kamia /pow.Stargard Szosse./ wąsk.	14
12.V. 1895	Ińsko - Studnica /pow.Stargard Szosse./ wąsk.	6
12.V. 1895	Maksymilianowo - Gądoz /pow. Bydgoszcz/ wąsk.	12
15.V. 1895	Lebienica - Lisskove - Witosław /pow.Wyrzysk/ wąsk.	19
18.V. 1895	Bydgoszcz - Saukała - Mersewice - Koronowo wąsk.	24
18.V. 1895	Mersewice - Kasprowe / pow.Bydgoszcz, wąsk.	11
1.VI. 1895	Beško - Skrzydlowe - Rymań /pow. Lobez/ wąsk.	25
6.VI. 1895	Myszkowice - Miłków /pow Jelenia Góra/ wąsk.	4

Data otwarcia	L i n i a	Długość km
9.VI. 1895	Rogowo - Osno Wlkp. /pow. Żnin/ wąsk.	13
1.VII. 1895	Miłków - Karpacz	3
20.VII. 1895	Wierzchucin Król. - Łukowiec - Kasprowo - Suchary /pow. Bydgoszcz/ wąsk.	26
21.VII. 1895	Kołobrzeg - Gościno - Rymań wąsk.	36
1.VIII. 1895	Choszczno - Kalisz Pom.	38
1.IX. 1895	Strzegom - Malczyce	36
1.IX. 1895	Stargard Szceo. - Ognioa	24
16.IX. 1895	Złotoryja - Świerzawa	15
16.IX. 1895	Zabrze Biskupioe - Zabrze Płn. z odgał. wąsk.	4
22.IX. 1895	Gościno - Sławoborze /pow. Kołobrzeg/ wąsk.	20
1.X. 1895	Bydgoszcz - Szubin - Żnin	43
1.X. 1895	Jankowa Żagańska - Przewóz	23
1.X. 1895	Przedkowiec - Milicz - Sulmierzyce wąsk.	52
3.X. 1895	Nakło n. Notecią - Suchary wąsk.	9
3.X. 1895	Nakło n. Notecią - Olszewka Wyrzyska wąsk.	12
12.X. 1895	Dębica Kaszubska - Jamrzyno /pow. Słupsk/	9
15.X. 1895	Ognica - Kalisz Pom.	34
20.X. 1895	Racibórz - Krzanowice Płd. - /Opava/	11
1.XI. 1895	Leszno - Włoszakowice	18
1.XI. 1895	Kania - Dobra Nowogardzka wąsk.	10
10.XI. 1895	Bieniów - Krzystkowice /pow. Żary/	11
1.XII. 1895	Wolsztyn - Błotnica	20
1.XII. 1895	Lwówek Śl. - Nowa Wieś Grodziska	12
1895 - 1896	Gliwioe - Poręba wąsk.	10
1.I. 1896	Gniezno - Niechanowo - Arcugowo - Mielżyn wąsk.	23

Data otwarcia	L i n i a	Dług. km
5.II. 1896	Brody - Lwówek Wlkp. /pow.Nowy Tomyśl/ wąsk.	8
14.II. 1896	Ostrów Wlkp. - Ociąg - Skalmierzyce	17
15.II. 1896	Świerzawa - Wojcieszków Górny /pow. Złotoryja/	10
28.IV. 1896	Pietrowice Wlk. - Kietrz /pow.Głub- czyce/	9
1.V. 1896	Włoszakowice - Błotnica /pow.Wolsztyn/	9
1.V. 1896	linia obwodowa Brochów - Wroclaw Popowice z połączeniami	15
15.V. 1896	Nowa Wieś Grodziska - Złotoryja	12
15.V. 1896	Lubań - Leśna	11
1.VII. 1896	Międzyrzecz - Skwierzyna	19
2.VII. 1896	Gryfice - Niechorze wąsk.	36
26.VII. 1896	Łobez - Mieszewo - Dobra Nowogardzka wąsk.	28
26.VII. 1896	Mieszewo - Żelmowo /pow.Łobez/ wąsk.	7
5.VIII.1896	Trzcianka Zach. - Wąsowo /pow.Nowy Tomyśl/ wąsk.	6
15.VIII.1896	Wojcieszków Górny - Marciszów	14
20.VIII.1896	Kozy - Dobrzany - Połęczyno Dwór /pow. Stargard Szczęs./ wąsk.	20
1.IX. 1896	Żary - Bieniów	13
16.IX. 1896	Niechanowo - Powidz /pow.Gniezno/ wąsk.	19
16.IX. 1896	Arcugowo - Kleparz /pow.Gniezno/ wąsk.	12
1.X. 1896	Krzyż - Bzowo Goraj - Rogoźno	68
15.X. 1896	Jawor - Rożtka	14
22.X. 1896	Prudnik - Biała Prudnicka	11
1.XI. 1896	Grzmiąca - Śliwno Boboliokie /pow.Szostecinek/	14

Data otwarcia	L i a i a	Długość
13.XI. 1896	Olesno - Zawisza wąsk. ^{a/}	22
16.XI. 1896	Świdwin - Smardzko	6
1.XIII. 1896	Skwierzyca - Gersów Zameczek	24
1.XIII. 1896	Buców - Gadałca /pow. Żagań/	8
4.XIII. 1896	Biała Pradolca - Gogolin	31
15.XIII. 1896	Kostrzyca n. Odrą - Sławek	15
22.XIII. 1896	Smardzko - Redź /pow. Świdwin/	9
17.III. 1897	Redź - Stare Ludzisko /pow. Świdwin/	5
1.IV. 1897	Stare Ludzisko - Pełczyna Źródł	4
10.IV. 1897	Bzów Góra - Czarnków	6
10.V. 1897	Stebno Szosce. - Behra Szosce. -	
	Stele - /Stelzenburger Glashütte/	20
14.VIII. 1897	Słupsk - Kępno Słupskie - Żelkowo -	
	Bargoleza wąsk. ^{a/}	43
20.IX. 1897	Lukowice - Wąwelno /pow. Bydgoszcz/	
	wąsk.	6
20.IX. 1897	Gądoła - Włóki /pow. Bydgoszcz/	5
1.X. 1897	Lubsko - Tuplice	20
1.X. 1897	Studnica - Jankowo Psa. /pow. Drawsko/	
	wąsk.	12
4.X. 1897	Strzelec Kraj. Wech. - Strzelec Kraj.	
	Miasto	7
14.XI. 1897	Kłodzko - Łądek Źródł - Stronie Śl.	24
15.XII. 1897	Śliwne Bebelickie - Bebelice /pow.	
	Koszalin/	6
21.XII. 1897	Sławno - Jasinki - Pelanów - Gołogóra	
	wąsk. ^{b/}	57

^{a/} linia przebudowana po I wojnie światowej na normalnoterową

^{b/} odcinek Sławno - Pelanów przebudowany po I wojnie światowej na normalnoterowy

Data otwarcia	L i ś i a	Dług- ka
21.XII. 1897 1897	Jaciński - Naeław /pew.Sławno/ wąsk. Ostrełęka - Wyszków - Tłuszcz - Mińsk Mas. - Pilawa	7 135
1897	Hajówka - Białowieża	25
22.I. 1898	Nowy Łupków - Ciena /pew.Lesko/ wąsk.	25
5.II. 1898	Legnica Płn. - Ściaawa - Krzelów - Wąsosz - Bawiez - Miejska Górka - Kobylin	113
15.III. 1898	Sasosecin - Sasosecin Drzetowe	11
25.III. 1898	Wąbrzeńskie - Wąbrzeńskie Miasto	3
14.IV. 1898	Września - Berszykovo wąsk.	21
14.IV. 1898	Września - Kleparsz wąsk.	7
1.V. 1898	Kętrzyn - Winda - Barciany - Skand- zawki wąsk.	31
1.V. 1898	Winda - Srokowo /pew.Kętrzyn/ wąsk.	13
17.V. 1898	Pakosław - Miejska Górka - Gestkovo /pew. Rawicz/	16
1.VI. 1898	Kętrzyn - Sławkowo - Mrągowo wąsk.	30
1.VI. 1898	Sławkowo - Salpik /pew.Kętrzyn/ wąsk.	9
15.VI. 1898	Czerwenka - Biskupiec /pow.Ressel/	8
15.VI. 1898	/Muskau/ - Mużaków Wsch. - Tuplice /pew. Żary/	23
20.VI. 1898	Gliwice - Zabrze Płn. wąsk.	6
1.VII. 1898	Mrągowo - Buciane	33
1.VII. 1898	Wrocław Wąskoter. - Trzebnica wąsk.	26
7.VIII. 1898	Chessezne - Lubiana Pyszyka - Barli- nek	30
15.VIII. 1898	Strzeblów - Świdnica	20
15.VIII. 1898	/Kerniewo/ - Jerseń - Dzikowe Iła- weckie /pew. Górowo/	14
22.VIII. 1898	Pyszyce - Płęńskie	19
28.VIII. 1898	Pyszyce - Sebieradz - Chwarstnica	22

Data otwarcia	L i n i a	Długość km
28.VIII.1898	Szczecin Zdroje - Stare Czarnowo	21
1.IX. 1898	Biskupiec - Mrągowo	27
1.IX. 1898	/Żeleznodorożnyj/ - Rudziszki - Węgorzewo	15
5.IX. 1898	Koźle - Reńska Wieś	4
15.IX. 1898	Dzikowo Iławeckie - Górowo Iławeckie	7
1.X. 1898	Reńska Wieś - Polska Cerekiew /pow. Koźle/	13
1.X. 1898	Kobierzyce - Łagiewniki Dzierżoniow- skie	21
1.X. 1898	Szczecin Drzetowo - Police	13
5.X. 1898	Gryfice - Tąpadły - Dargosław wąsk.	20
15.X. 1898	Police - Jasienica /pow.Szczecin/	5
X. 1898	Warszawa Mokotów - Piaseczno - Góra Kalwaria wąsk.	33
X. 1898	Piaseczno - Gołków wąsk.	4
1.XI. 1898	Koszalin - Manowo - Naclaw wąsk.	32
1.XI. 1898	Zabrze Biskupice - Bytom Nowy Karb - Bytom Dąbrowa wąsk.	7
18.XI. 1898	Lisewo - Miłoradz /pow.Malbork/wąsk.	23
3.XII. 1898	Wałcz Raduń - Rudki	18
6.XII. 1898	Nowy Tomyśl - Wąsowo wąsk.	12
15.XII. 1898	Reda - Puok	16
23.XII. 1898	Lipinka Gdańska - Nowy Staw - Lich- nowy - Nowa Cerkiew wąsk.	22
5.I. 1899	Trzebnica - Prusice wąsk.	11
8.I. 1899	Godków - Pyrzyce	47
1.III. 1899	Gorzów - Gorzów Zamoście	1
25.III. 1899 ^{a/}	Gliwice - Nędza - Markowice Racib. wąsk.	45

^{a/} uruchomienie pierwszego odcinka, całość linii otwarta w 1901 r.

Data otwaroła	L i n i a	Dług. km
18.V. 1899	Koszalin - Mécioce - Kołobrzeg	42
20.V. 1899 ^{a/}	Elbląg - Tolkmieko - Braniewo	48
1.VII. 1899	Wolin - Międzysdroje	17
1.VIII.1899	Marciszów - Bolków /pow.Jawor/	17
15.VIII.1899	Węgorzewo - Gołdap	50
15.VIII.1899	Siersza Wodna - Trzebinia Płn. - Bolęcín - Spytkowice - Wadowice - Skawoe	. 59
15.VIII.1899	Lisewo - Lichnowy /pow.Malbork/ wąk	9
1.X. 1899	Jabłonowo Pom. - Kisielice - Prabuty /pow.Susz/	49
1.X. 1899	Górowo Iławeckie - Lidzbark War- miński	20
1.X. 1899	Kluozbork - Jełowa	25
1.X. 1899	Chebeie - Orzegów - Zabrze Bisku- pioe	6
3.X. 1899	Kamienna Góra - Okrzeszyn	22
25.X. 1899	Chabówka - Nowy Targ - Zakopane	43
25.X. 1899	Szczecin Pomorzany - Barnisław - /Penkun/ wąk.	12
1.XI. 1899	Lębork - Garozogorze - Wrzeócie - Zeba	32
15.XI. 1899	Lidzbark Warmiński - Czerwonka	37
9.XII. 1899	Skrzydłowo - Tapadły /pow.Lobez/ wąk.	16
12.XII. 1899	Krzyż - Człopa	25
14.XII. 1899	Kraków - Czyżyny - Kooayrzów /Alytus/ - Trakiszki - Suwałki - Augustów - Kamienna Nowa - Biela- ny - /Grodno/	16 113

^{a/} uruohomienie pierwszego odoínka, całość linii otwarta 7.IX.1899.

Data otwarcia	L i n i a	Długość km
14.I. 1900	Przeworsk - Leżajsk - Nisko - Rozwadów	74
15.I. 1900	Kwidzyna - Kisielice	29
15.IV. 1900	Rudna Gwizdanów - Polkowice /pow. Lubin/	18
1.V. 1900	Kalisz Pom. - Wierzchowo Pom. - Złocień	40
1.VI. 1900	Dzierżoniów - Pleszyce - Bielawa Zach. - Srebrna Góra - Nowa Wieś	32
15.VI. 1900	Międzyzdroje - Odra Port	14
16.VI. 1900	Czyżyny - Mogiła /m.Kraków/	2
1.VII. 1900	Szczytno - Wielbark - Nidzica	64
10.VII. 1900	Krotoszyn - Pleszew Zach. wąsk.	36
25.VIII. 1900	Markocice - /Hermanice/ /pow.Zgorzelec/ wąsk.	2
3.IX. 1900	Gołdap - Kumiecie - /Niestierow/	5
17.IX. 1900 ^{a/}	Krzywiń - Stare Bojanowo - Śmigiel - Wielichowo - Ujazd wąsk.	54
6.X. 1900	Kościan - Gostyń	41
15.X. 1900	Lipinka Gdańska - Kałdowo - Kraśnikowo /pow. Malbork/ wąsk.	18
27.X. 1900	Bolećcin - Chrzanów - Jaworzno	21
1.XI. 1900	Kowalewo Pom. - Golub Dobrzyń - Brodnica	50
3.XI. 1900	Kamieniec Żąbkowicki - Złoty Stok	12
8.XI. 1900	Nowa Cerkiew - Ostaszewo Żuławskie /pow.Nowy Dwór Gd./ wąsk.	6
10.XI. 1900	Rudki - Wierzchowo Pom. /pow.Drawsko/	20
1.XII. 1900	Kościerzyna - Lipusz	17
1900	Jabłonna - Warszawa Most - Wawer wąsk.	27

^{a/} uruchomienie pierwszego odcinka, całość linii otwarta 1.XI.1901.

Data otwaroia	L i n i a	Dług. km
13.II. 1901	Pleszew - Pleszew Miasto	4
1.IV. 1901	Lupusz - Ugoszcz /pow.Bytów/	18
1.VI. 1901	Odra Port - Świnoujście	4
10.VI. 1901	Poręba - Orzegów /GOP/ wąsk.	6
15.VII. 1901	Ugoszcz - Bytów	6
17.VIII.1901	Gryfice - Kołomąć - Golczewo wąsk.	17
1.IX. 1901	Grodzisk Wlkp. - Ujazd - Kościan	30
2.IX. 1901 ^{a/}	Unisław - Starogród /pow.Chełmno/	13
21.IX. 1901 ^{b/}	Olszewka Wyrzycka - Radzióz - Zakła- dy Przemysł. wąsk.	34
21.IX. 1901 ^{b/}	Radzióz - Liszkowo /pow.Wyrzyk/ wąsk.	5
21.IX. 1901 ^{b/}	Wysoka - Mościńska /pow.Wyrzyk/ wąsk.	17
24.IX. 1901	Chełmża - Melno	45
28.IX. 1901	Rostowo - Mareza - Guoz /pow.Kwi- dzyń/ wąsk.	34
28.IX. 1901	Mareza - Kwidzyń wąsk.	3
1.X. 1901	Kościerzyna - Gołubie Kaszubskie	12
16.X. 1901	Nowy Dwór Gdański - Jeziernik - Ostaszewo Żuławskie wąsk.	14
14.XI. 1901	Gołubie Kaszubskie - Somonino - Kartuzy	21
1.V. 1902	Chorzów - Chorzów Miasto	3
23.VI. 1902	Poznań Wsoh. - Poznań Malta - Poznań Kobylepole	7
23.VI. 1902	Poznań Kobylepole - Środa Wlkp. wąsk.	47
25.VI. 1902	Piechowice - Szklarska Poręba Górna	15
1.VII. 1902	Chojnice - Lipusz	53

^{a/} dla ruchu osobowego otwarta 20.VII.1902.
^{b/} dla ruchu osobowego otwarta 5.VIII.1903.

Data otwarcia	L i a n a	Dług-ka
1.VII. 1902	Bytów - Peayak	9
15.VII. 1902	Strzelec Kraj. Miasto - Lubiana Pyrayeka	30
20.VII. 1902	Ckełano - Starogród	6
1.VIII. 1902	Lęberk - Kestrega	24
1.VIII. 1902	Peayak - Jernkowiec /pew.Bytów/	13
30.VIII. 1902	Nowogard - Debra Nowogardaka Półn.	20
1.IX. 1902	Jerakowiec - Kestrega /pew.Szupsk/	10
1.IX. 1902	Cszuchów - Caesawo	18
1.IX. 1902	Iława - Nowe Miasto Lab. - Sara- nowo	32
1.X. 1902	Szklarska Poręba Górna - Tkacze - /Polabay/	18
1.X. 1902	Miastko - Nowa Brda	19
1.X. 1902	Saętwo - Skóroo /pew.Staregard Gd./	15
1.X. 1902	Jawer - Malonyo	30
15.X. 1902	Bredalea - Saranowo	9
1.XI. 1902	Nowa Brda - Caesawo /pew.Cszuchów/	19
1.XI. 1902	Witasawo - Twardów - Saoha - Konerse /pew.Jarecia/ wąsk.	30
1.XI. 1902	Saoha - Robaków /pew.Jarecia/ wąsk.	5
14.XI. 1902	Żelkwo - Siooie - Saeldsino /pew.Szupsk/ wąsk. ^{a/}	9
16.XI. 1902	Dargeloo - Coesowo /pew.Szupsk/ wąsk. ^{b/}	9
25.XI. 1902	Zebrajdowa - Ławsnowa /pew.Belaża- wice/	17
25.XI. 1902	Wajherowo - Prusowo	31

^{a/} w r. 1913 odcinek Siooie-Saeldsino został przebudowa-
ny na normalnotorowy, a odcinek żelkwo-Siooie slikiwi-
dowany,

^{b/} linia przebudowana później na normalnotorową.

Data otwarcia	L i n i a	Dług. km
1.XII. 1902	Szozytna Śl. - Duszniki Zdrój	6
1.XII. 1902	Toruń Mokre - Lubisz	10
1.IV. 1903	Poznań Starołęka - Poznań Malta	5
1.V. 1903	Chorzów Miasto - Chorzów Stary	3
17.V. 1903	Markowice Racib. - Racibórz wąsk.	4
14.VI. 1903	Starogard Gdański - Skóroz	24
15.VII. 1903	Złocieńce - Połczyn Zdrój	34
15.VII. 1903	Bobolice - Polanów	25
5.VIII. 1903	Jaworzno - Jaworzno Miasto - Szożakowa ^{a/}	11
1.IX. 1903	Połczyn Zdrój - Barvice	18
12.IX. 1903	Kaźdowo - Malbork - Królewo wąsk.	10
26.IX. 1903	Puck - Krokowa	22
15.X. 1903	Barvice - Grzmiąca /pow.Szożecinek/	14
4.XI. 1903 ^{b/}	Gostyń - Domaehowo - Krobia - Gostkowo	27
4.XI. 1903 ^{b/}	Domaehowo - Karzeo /pow.Gostyń/	20
8.XI. 1903	Salpik - Ryn /pow.Giżycko/ wąsk.	10
26.XI. 1903	Rudniki - Sędziny /pow.Nowy Tomyśl/ wąsk.	10
1.XII. 1903	Nowa Wieś - Walibórz - Ścinawka Średnia - Radków	24
1.XII. 1903	Golozewo - Łoźnica - Stepnica /pow.Goleniów/ wąsk.	38
14.XII. 1903	Goleniów - Maszewo	17
1903	Warszawa - Gołębki - Błonie - Sochaczew - Łowicz - Stryków - Zgierz - Łódź Kal. - Pabianice - Łask - Zduńska Wola - Sieradz - Opatówek - Kalisz	248

^{a/} odcinek Jaworzno Miasto - Szożakowa otwarty dla ruchu osobowego po I wojnie światowej,
^{b/} dla ruchu osobowego otwarta 1.X.1904.

Data otwarcia	L i n i a	Dług- ka
1903	Łódź Kal. - Łódź Chojny - Łódź Widzew	15
1903	Częstochowa - Herby wąsk. ^{a/}	29
1.II 1904	Gliwice - Zabrze Makoszowy - Biel- szowice	8
26.V. 1904	Piotrków - Sulejów wąsk.	18
1.VII. 1904	Nowy Targ - Podczerwone - /Sucha Hora/	22
20.VII. 1904	Lwówek Śl. - Zebrajdoma	28
1.VIII. 1904	Zielona Góra - Krzystkowiec	30
8.IX. 1904	Przeworsk - Dynów wąsk.	46
1.X. 1904	Świdnica - Jugowiec - Jedlina Zdrój	24
1.X. 1904	Bielszowice - Koohłewice - Katowice Ligota	13
1.XI. 1904	Ławszowa - Świętoszów /pow.Bolesła- wice/	10
1.XJ. 1904	Mirsk - Pobiedna - /Frydlant/	8
19.XI. 1904	Twarda Góra - Nowe /pow.Świecie/	6
1.XII. 1904	Wałcz - Człopa	35
5.I. 1905	Morzeszczyn - Gniew /pow.Tczew/	11
1.IV. 1905	Sulechów - Wolsztyn	39
16.V. 1905	Starogard Gdański - Skarszewy	19
5.VI. 1905	Kowary - Kamienna Góra	25
8.VI. 1905	Trzcianka Zach. - Śliwno - Duszni- ki Wlkp. /pow. Nowy Tomyl/ wąsk.	10
1.VII. 1905	Wolsztyn - Rakoniewice - Grodzisk Wlkp.	29
10.VII. 1905	Duszniki Zdrój - Kudowa Zdrój	18
1.VIII. 1905	Świętoszów - Żagań	17
17.VIII. 1905	Gdańsk - Odrzygóś - Koszwały - Stegna - Sztutowo wąsk.	44

^{a/} linia przebudowana w 1911 r. na normalnotorową

Data otwarcia	L i n i a	Dług- ka
17.VIII.1905	Odrzygóś - Cedry Wlk. - Koszwały /pew.Gdańsk/ wąsk.	34
18.VIII.1905	Móciole - Mielno /pew.Koszalin/	5
1.IX. 1905	Orneta - Lidsbark Warm. - Sątopy Samulewo	64
18.IX. 1905	Prusewo - Choczewo /pow.Lębork/	7
1.X. 1905	Poznań Wsoh. - Skoki - Janowiec Wlkp	61
4.X. 1905	Kartusy - Lębork	60
7.X. 1905	Gelosewo - Śniatowo /pow.Kamień Pom./ wąsk.	11
1.XI. 1905	Manowo - Świeline - Bobolice /pow. Koszalin/ wąsk.	34
1.XI. 1905	Białogard - Świelino wąsk.	32
15.XI. 1905	Pisz - Orzysz	25
1.XII. 1905	Stare Czarnowo - Sobieradz /pow.Gryfino/	14
21.XII. 1905	Giżyko - Kruklanki - Węgorzewo	35
2.I. 1906	Kochłowiec - Nowy Bytów	6
1.II. 1906	Worowo - Resko Płn. /pow. Łobez/	19
10.IV. 1906	Bolesławiec - Warta Bolesławiecka - Nowa Wieś Grodziska	25
10.IV. 1906	Warta Bolesławiecka - Nowa Warta	2
1.V. 1906	Skwierzyna - Międzyzród	21
1.V. 1906	Nowy Dwór Gd. - Stegna wąsk.	15
15.V. 1906	Kudowa Zdrój - Słone - /Nachod/	4
1.VI. 1906	Giżyko - Orzysz	29
1.VII. 1906	Głogów - Szlichtyngowa	12
1.VIII. 1906	Jarocin - Książ	16
1.VIII. 1906	Jamrzyno - Budowo /pow.Słupsk/	11
15.IX. 1906	Złotoryja - Chojnów	21
1.X. 1906	Szlichtyngowa - Góra Śl.	23
1.X. 1906	Jelenia Góra - Siedlecin	7
2.X. 1906	Laskowice Pom. - Salmchta - Czersk	55

Data otwaroia	L i n i a	Dług. km
2.X. 1906	Złotów - Więcbork	32
15.X. 1906	Tarnów - Dąbrowa Tarn. - Szczucin	49
19.X. 1906	/Stolzenburger Glashütte/ - Karszno - Nowe Warpno	8
22.X. 1906	Słońsk - Krzeszyce /pow.Sulęcín/	15
28.X. 1906	Kalisz - Skalmierzyce	6
1.XI. 1906	Wolsztyn - Kolsko - Konotop	26
1.XI. 1906	Śrem - Książ	18
1.XII. 1906	Chojnów - Rokitki /pow.Złotoryja/	8
24.XI. 1906	Kamień Pom. - Trzebiatów	39
1906	Siedlce - Siemiatycze - Czeremcha - Hajnowka - Siemianówka - /Wołkowysk/	154
29.IV. 1907	Maksymilianowo - Smukała /pow.Byd- goszcz/ wąsk.	8
1.V. 1907	Nowa Sól - Otyń	6
1.V. 1907	Resko Płn. - Resko Płd. /pow.Lobez/	2
30.VI. 1907	Wiatrowiec - Sępól /pow.Bartoszyce/	5
1.VII. 1907	Kętrzyn - Węgorzewo	33
1.IX. 1907	Kunowice - Cybinka /pow.Rzepin/	23
1.X. 1907	Międzychód - Chrzypsko	26
1.X. 1907	Szamotuły - Binino	15
1.XI. 1907	Trzebiatów - Dargosław /pow.Gryfice/ wąsk.	16
18.XI. 1907	Resko Płn. - Żelmowo /pow.Lobez/ wąsk.	19
15.XII. 1907	/Rothenburg/ - Sanice - Przewóz /pow. Żary/	10
1907	Legionowo - Wieliszew - Zegrze	8
1907	Warszawa - Marki - Struga - Radzymin wąsk.	20
15.IV. 1908	Binino - Nojewo /pow.Szamotuły/	6
1.V. 1908	Nojewo - Chrzypsko /pow.Międzychód/	8

Data otwarcia	L i a a	Dług. m
1.VI. 1908	Styń - Konstoj /pow.Nowa 841/	26
1.VII. 1908	Polska Cerekiew - Baberów /pow.Końskie/	22
1.VII. 1908	Kętrzyna - Reszel	14
15.VII. 1908	Sierakówice - Kmarów /pow.Hybałki/	6
15.VIII. 1908	Reszel - Sątopy Samolewo	16
15.VIII. 1908	/Gusiew/ - Żytkiejny /pow.Gołdapi/	4
20.VIII. 1908	Salachba - Nadwórna /pow.Stanisławski 61./	30
1.IX. 1908	Zbąszyń - Trzebiel - Międzybóże	44
1.IX. 1908	Pias - Białe	23
15.IX. 1908	Głocke - Kraklaniki	44
1.X. 1908	Skoki - Wągrowiec - Gołańcz - Kozia - Swobin	69
1.X. 1908	Gołańcz - Ckędzice	39
1.X. 1908	Kruszwica - Strzelno	27
1.X. 1908	Czaplinek - Jastrowie /pow.Wałec/	46
1.XI. 1908	Srebrna Góra - Żąbkowice Śl. - Ciepłowody - Henryków	30
1.XI. 1908	Ciepłowody - Kondratowice /pow.Strze- lin/	13
15.XII. 1908	Biskupiec - Dąbrowski /pow. Szczytno/	24
1908 ^{2/}	Włocławek - Sańsk - Brześć Kaj. wąsk.	17
1908 ^{2/}	Mieszawa - Dobrze Aleks. - Radziejów - Wąsowo wąsk.	43
1908 ^{2/}	Dobrze Aleks. - Pleszew /pow.Radziejów/ wąsk.	9
15.IV. 1909	Dąbrowski - Jabłonna /pow.Szczytno/	5

^{2/} kolejka ukrowniana, otwarta dla ruchu publicznego od czasu I wojny światowej.

Data otwarcia	L i n i a	Dług. km
24.IV. 1909	Resko Płn. - Płoty - Goloszewo /pow. Lebez/	31
15.VI. 1909	Jabłonka - Szczytne	16
18.VI. 1909	Terespol Pem. - Pruszcz Bagienioa - Więobork	71
24.VI. 1909	Kwidzyń - Prabuty	21
1.VII. 1909	Grodzisk Wlkp. - Luboń k.Poznania	44
1.VII. 1909	Morąg - Miłomłyn	20
1.VII. 1909	Lwówek Śl. - Wleń	15
1.VIII.1909	Międzyrzecz - Toporów	42
2.VIII.1909	Baborów - Pilszcz - /Opawa/	24
19.VIII.1909	Środa Wlkp. - Zaniemyśl wąsk.	14
28.VIII.1909	Wleń - Siedlecin /pow.Lwówek Śl./	11
1.IX. 1909	Kwidzyń - Opalenie - Smętowo	23
16.IX. 1909	Białogard - Rarwino wąsk.	20
1.X. 1909	Wrocław - Brochów - Jeloz Miłoszyce - Opole Wsch. - Groszowice	91
1.X. 1909	Knurów - Rzędówka /pow.Rybnik/	11
1.X. 1909	Nowy Dwór Gd. - Lipinka Gd. wąsk.	21
1.X. 1909	Królewo - Stare Pole - Jasna /pow.Malbork/ wąsk.	21
6.X. 1909 ^{a/}	Toruń Mokre - Toruń Płn.	6
10.X. 1909	Ostrów Wlkp. - Odolanów	13
31.X. 1909	Mirsk - Świeradów Zdrój	11
1.XI. 1909	Opole Gł. - Opole Wsch.	3
2.XI. 1909	Gostyń - Koźmin	29
3.XI. 1909	Pruszcz Bagienioa - Koronowo	20
10.XI. 1909	Gościno - Poblocie Wielkie /pow. Koźobrzeg/ wąsk.	7
23.XI. 1909	Bytów - Miastko	46
1909	Strzemieszyce Płn. - Zagórze Dąbr. - Dąbrowa Górń.	8

^{a/} dla ruchu osobowego otwarta 28.II.1910

Data otwarcia	L i n i a	Dług- km
1.II. 1910	Wronki - Jaryszewo Obornickie /pow. Szamotuły/	14
28.II. 1910	Toruń Płn. - Czarnowo k.Torunia	28
15.III. 1910	Jasienica - Trzebież Szczecińska	9
7.V. 1910	Choczewo - Garzegorza /pow.Lębork/	26
1.VII. 1910	Jaryszewo Oborn. - Oborniki Wlkp.	18
1.VIII.1910	Rakoniewice - Wielichowo /pow.Kościan wąsk.	7
15.VIII.1910	Żory - Pawłowice Śl. /pow.Pszczyna/	12
15.IX. 1910	Brzeg - Wiązów	21
15.IX. 1910	Przeworno - Kłodobok /pow.Grodków/	20
1.X. 1910	Kłodobok - Otmuchów /pow.Grodków/	12
1.X. 1910	Oława - Boreczek	25
1.X. 1910	Grabowno Wlk. - Bukowina Sycowska	15
1.X. 1910	Odolanów - Międzybórz Sycowski	21
1.X. 1910	Ostrzeszów - Namysłaki	29
1.X. 1910	Ostróda - Uzdowo - Działdowo	50
15.X. 1910 ^{a/}	Toruń Płn. - Olek	6
31.X. 1910	Wrześole - Bargędzino /pow.Lębork/	7
15.XI. 1910	Jankowo Pom. - Drawsko Pom. wąsk.	3
20.XI. 1910	Bukowina Sycowska - Międzybórz Sy- oowski	5
2.XII. 1910	Zajączkowo Lubawskie - Nowe Miasto Lubawskie	12
20.XII. 1910	Wysoka Kamieńska - Golezewo	11
1910	Ząbkowice Będzińskie - Piekło	4
1910 ^{b/}	Smólsk - Jerzmanowo - Boniewo /pow.Włocławek/ wąsk.	17
26.II. 1911	Kielce - Włoszozowa - Częstochowa - Herby	139
29.V. 1911	Muszyna - Krynica	11

^{a/} dla ruchu osobowego otwarta 1.VII.1912
^{b/} kolejka oukrowniana, otwarta dla ruchu publicznego od
czasu I wojny światowej

Data otwarcia	L i s t a	Dług. ka
1.VI. 1911	Pawłowice Śl. - Jastrzębie Zdrój /pow.Pszoszyzna/	10
1.VII. 1911	Bartoszycy - Judyty - /Prawdinsk/	15
18.VIII. 1911	Sławno - Ustka	36
1.IX. 1911 ^{a/}	Ociąg - Kucharki /pow.Ostrów Wlkp./	12
18.IX. 1911	Świątajno - Olecko - Garbas wąsk.	43
1.X. 1911	Zielona Góra - Stypułków - Szprotawa	51
1.X. 1911	Powidz - Anastazewo /pow.Gniezno/ wąsk.	11
2.X. 1911	Mrągowo - Mikołajki - Orzysz	52
2.X. 1911	Kępno - Rychtal	28
19.X. 1911	Żnin - Obiecanowo wąsk.	21
5.XII. 1911	Nysa - Ścinawa Mała	21
8.V. 1912	Nysa - Kałków Łąka - /Vidnava/	17
30.VI. 1912	Trzebiatów - Mrzeżyno /pow.Gryfice/ wąsk.	13
1.VII. 1912	Olek - Uniszaw /pow.Toruń/	22
16.VII. 1912	Rzędówka - Rybnik	8
1.VIII. 1912	Gorsów - Rudnica - Sulęcín	36
15.VIII. 1912	Jelaz Miłoszyce - Nadolice Wlk. /pow.Oława/	6
15.IX. 1912	Gorsów - Myślibórz	49
1.X. 1912	Mogilno - Barcin	24
15.X. 1912 ^{b/}	Czarnków - Jabłonowo Wlkp.	18
1.XI. 1912	Nadolice Wlk. - Debrzykewice Wrocławskie	5
1.XI. 1912	Puszczykówke - Osowa Góra /pow. Poznań	5
2.XI. 1912	Naayszów - Bukowa Śl. - Rychtal	14

a/ dla ruchu osobowego otwarta 1.IV.1914

b/ dla ruchu osobowego otwarta 1.VI.1913

Data otwarcia	L i a a	Dług. km
2.XI. 1912	Katowice Ligota - Tychy	11
15.XI. 1912	Strzelec Opolekie - Pesewskie	22
1912 ^{a/}	Brzesinka - Krasowy - Waszła Śl. /wov.Tychy/	9
1912 ^{a/}	Krasowy - Łędsiny /pew.Tychy/	4
1912 ^{b/}	Gosławice - Jablenka Szapecka - Anastasowe /pew. Konia/ wąsk.	29
1912 ^{b/}	Jablenka Szapecka - Cegielaia - Wilosyn /pew.Kenia/ wąsk.	22
1.III. 1913	Rybnik - Sumina	13
1.V. 1913	Kolsko - Sława Śl. /pew.Waschewa/	14
1.V. 1913	Trzebiatów - Niechorne /pew. Śryfice/ wąsk.	14
10.V. 1913	Debra Nowogardzka Płn. - Debra Nowogardzka Płd.	2
1.VI. 1913	Piła - Ujście - Jablenowo Wlkp.	19
1.VII. 1913	Kossalin - Mécice	10
1.VII. 1913	Mielno- Waióscie /pew.Kossalin/	3
1.X. 1913	Głogów - Sława Śl.	29
1.X. 1913	Waschewa - Sława Śl.	19
1.X. 1913	Przewós - Praysieka /pew.Żary/	7
10.X. 1913	Kołenąé - Trzyglów /pew.Śryfice/ wąsk.	4
22.X. 1913	Węgliniec - Czerwona Woda /pew.Zgo- rszelec/	6
22.X. 1913	Krk - Laski Małe - Berszyn wąsk.	25
22.X. 1913	Laski Małe - Zawady Twerki wąsk.	10
1.XI. 1913	Krosno Górzańskie - Struška Janiasse- wice	17

^{a/}dla ruchu osobowego otwarta w 1926 r.
^{b/}kolajka cukrowniana otwarta w czasie I wojny światowej
dla ruchu publicznego

Data otwarcia	L i n i a	Długość km
10.XI. 1913 ^a	Skoki - Olekszyn /pow.Gniezno/	18
10.XI. 1913 ^a	Gniezno - Obora	6
2.XII. 1913	Jastrzębie Zdrój - Messozienica - Wodzisław	21
3.XII. 1913	Fosowskie - Dobrodzień /pow.Lubli- niec/	11
6.XII. 1913	Kępno Szupskie - Komnino - Ustka	23
6.XII. 1913	Komnino - Siecie /pow.Szupsk/	10
10.XII. 1913 ^b	Obora - Dębno /pow.Gniezno/	3
20.XII. 1913	Bolesławiec - Modła	31
19.II. 1914	Wawer - Otwock - Karzew wąsk.	20
1.IV. 1914 ^b	Dębica - Kłecko /pow.Gniezno/	6
1.V. 1914	Kłecko - Olekszyn /pow.Gniezno/	6
1.V. 1914	Lubsko - Strużka Janiszowice	21
1.V. 1914	Gdańsk Wrzeszcz - Kokoski - Stara Piła	20
15.V. 1914	Gołków - Grójec - Jasieniec wąsk.	30
15.VI. 1914	Marciszów - Kamienna Góra	2
22.VI. 1914	Jugowice - Walim /pow.Wałbrzych/	5
1.VII. 1914	Węgorzewo - Ołownik - /Oziorsk/	16
10.IX. 1914	Złotów - Węgierce - Jastrowie	24
3.XI. 1914	Tuchola - Pruszczyk Bagienica	23
25.XI. 1914	Węgierce - Płytnica - Wałcz	39
31.XII. 1914	Lublin - Kraśnik - Rozwadów	103
1914	Gosławice - Konin wąsk.	10
1914	Opatówek - Żelazków - Zbiersk /pow.Kalisz/ wąsk.	27
5.I. 1915	Krzeszyce - Rudnica /pow.Sulęcín/	13
15.VI. 1915	Ełk - Orzysz	35

^a/ dla ruchu osobowego otwarta 1.V.1914

^b/ dla ruchu osobowego otwarta 1.V.1914

Data otwarcia	L i n i a	Dług. ka
26.VI. 1915	Twardów - Czerain /pow.Jarocin/ wąsk.	10
1.VII. 1915	Konotop - Trzebiechów /pow.Sulechów/	17
18.VII. 1915	Śliwno - Turowo /pow.Nowy Tomyśl/ wąsk.	8
9.X. 1915	Karlino - Lubiechowo - Poblucie Wlk. /pow. Kołobrzeg/ wąsk.	10
9.X. 1915	Lubiechowo - Włocibórz /pow.Koło- brzeg/ wąsk.	8
1.XI. 1915	Trzebiechów - Sulechów	17
1.XII. 1915	Borszyny - Turowo /pow.Żlk/ wąsk.	13
	Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	52
	Suwałki - Olecko	44
	Śniadowo - Łomża	16
	Bąkowiec - Kosieniec	13
	Bąkowiec - Wysokie Koło /pow. Kosie- niec/ wąsk.	12
1915 ^{a/}	Olza - Bluszców - Piszów /pow.Wodzi- sław/ wąsk.	13
1915	Krośniewice - Krośniewice Miasto - Krzewie - Łęczyca - Ozorków - Stryków wąsk.	75
1915	Krośniewice Miasto - Boniewo /pow. Włocławek/ wąsk.	33
1915	Krośniewice Miasto - Dzierzbice /pow.Kutno/ wąsk.	16
1915	Kraewie - Krzewata /pow.Kutno/ wąsk.	19
1915	Jerzmanowo - Płowce /pow.Radziejów/ wąsk.	25
1915	Boniewo - Przystronie /pow.Koło/ wąsk.	24

^{a/} bocznica kopalniana, otwarta dla ruchu publicznego pa I wojnie światowej.

Data otwarcia	L i a n a	Długość km
1915	Koło - Praystronie - Scapelae - Pietrków Kuj. - Wąnowo	wąsk. 48
1915	Koło - Dąbie	wąsk. 21
1915	Bytom Dąbrowa - Badsienków	wąsk. 6
około 1915	Żala - Ostrowo	wąsk. 9
około 1915 ^{a)}	Aleksandrów Kuj. - Dobro Aleksandrowekie	wąsk. 27
1.V. 1916	Wołów - Rataje	12
15.V. 1916	Prabaty - Myślice /pow.Morąg/	32
10.VII. 1916	Lidsbark Wara. - Sowaunay	19
1.VIII. 1916	Sawaraay - Bartoszyce	7
15.IX. 1916 ^{b)}	Lesnae - Góra Śl. - Krselów	55
2.X. 1916	Mogilae - Kwicieszowe	8
23.X. 1916	Kwicieszowe - Gębice /pow.Mogilae/	2
15.XII. 1916	Rataje - Lubiąż /pow.Wołów/	3
1916	Zbierok - Tarek	wąsk. 33
około 1916	Ostrolęka - Grabowo - Wielbark	72
około 1916	Rejowice - Krasnystaw - Zawada - Zwierzyalae - Bołdec	122
około 1916	Zawada - Zanoś - Werbkwice - Hrubionów - /Władimir Wołyankij/	66
około 1916	Tonnenów Mas. - Spaża	13
około 1916	Piekło - Wojkewice Konarsae /pow. Będzin/	13
około 1916	Struga - Zegrze /pow.Nowy Dwór Mas./	wąsk. 16
1916 / 1917	Grabowo - Ostrolęka Pła. - Myszy- sice - Pupy	wąsk. 67
1916 / 1917	Myszynice - Dęby - Kelae	wąsk. 43

^{a)} dla ruchu osobowego otwarta w 1949 r.
^{b)} otwarcie pierwszego odcinka, całość linii otwarta 24.V.1917

Data otwarcia	L i n i a	Dług. km
1916/1917	Dęby - Nowogród /pow.Kolno/ wąsk.	33
1916/1917	Lubicz - Lipno - Sierpc - Płońsk - Nasielsk wąsk.	165
1916/1917	Mława - Grudusk - Przasnysz wąsk.	44
1916/1917	Biała Podl. - Roskosz - Konstantynów wąsk.	29
1916/1917	Roskosz - Rokitno /pow.Biała Podl./ wąsk.	8
1916/1917	Rogów - Rawa Maz. - Biała Rawska wąsk.	48
1916/1917	Wieluń - Zawisna wąsk.	28
1916/1917	Jędrzejów - Umianowice - Stawiany Pińszewskie - Bogoria wąsk.	86
1916/1917	Staszów - Bogoria - Iwaniska wąsk.	32
1916/1917	Charsznica - Miechów - Działoszyce wąsk.	37
1916/1917	Nałęczów - Karozmiska - Rozalin - Opole Lubelskie wąsk.	34
1916/1917	Karozmiska - Wilków /pow.Opole Lub./ wąsk.	14
1916/1917	Zwierzyniec - Biłgoraj wąsk.	27
1916/1917	Werbkowice - Gozdów - Hrubieszów - Dziekanów - Matoze wąsk.	29
1916/1917	Gozdów - Uchanie - Wojsławice /pow.Hrubieszów/ wąsk.	37
1916/1917	Werbkowice - Laszów - Byków - /Ugniew/ /pow.Tomaszów Lub./ wąsk.	52
1916/1917	Laszów - Woźuczyn /pow.Tomaszów Lub./ wąsk.	12
1916/1917	Bełżec - Tomaszów Lub. - Budy Dsie- rążeńskie wąsk.	27
5.II. 1917	Grójec - Kozietuły wąsk.	22

Data otwarcia		L i n i a	Dług. km
1.X.	1917	Lubin Legnicki - Chocianów	28
25.X.	1917	Kozietuły - Mogielnica /pow.Grójec/ wąsk.	3
	1917	Barciany - Kurkławki - /Żeleznodoróż- nyj/ - /pow.Kętrzyn/ wąsk.	15
około	1917	Kalisz - Żelazków wąsk.	12
1.IV	1918	linia obwodowa w Tozewie z połącze- niami	20
16.VI.	1919	Sulechów - Świebodzin	25
	1919	Sompolno - Cegielnia /pow.Konin/ wąsk.	23
	1919	Kruszwica - Piotrków Kuj. wąsk.	26
	1919	Dobre Aleks. - Pieczyska /pow.Radzie- jów/ wąsk.	17
3.III.	1920	Jeziernik - Żuławki /pow.Nowy Dwór Gd./ wąsk.	11
9.X.	1920	Mogielnica - Brzostowiec /pow.Grójec/ wąsk.	12
około	1920	Kocmyrzów - Posądzka /pow.Proszowice/ wąsk.	13
1.XI.	1921	Kutno - Krzewie - Kłodawa - Koło - Konin - Słupca - Strzałkowo	111
1.XI.	1921	Polanów - Korzybie /pow.Miastko/	34
20.XI.	1921	Kokoszki - Osowa - Gdynia	26
	1921	Gębice - Orchowo /pow.Mogilno/	11
	1921	Rokitno - Cieleśnica /pow.Biała Podlaska/ wąsk.	11
15.I.	1922	Kutno - Gostynin - Płock Radziwie	46
1.IV.	1922	Wrocław Sołtysowice - Dobrzykowice Wrocławskie	10
16.IX.	1922	Puck - Hel	44

Data otwarcia	L i n i a	Dług. km
18.IX. 1922	Sochaczew - Tułowice - Wyszogród wąsk.	23
18.IX. 1922	Tułowice - Piaski Królewskie /pow. Sochaczew/ wąsk.	10
1922	Sosnowiec - Sosnowiec Płd.	1
1922	Sierpc - Rypin wąsk.	45
1922	Łomża - Nowogród wąsk.	11
1922	Rokitno - Janów Podl. wąsk.	9
1922	Borzykowo - Puzdry /pow.Września/ wąsk.	5
1.V. 1923	Malczyce - Lubiąż /pow.Wołów/ wąsk.	9
15.XI. 1923	Gołdap - Dubieninki	13
około 1923	Staszów - Szczucin wąsk.	35
1.VI. 1924	Chorzów Batory - Kochłowice	6
1.VI. 1924	Zabrze Makoszowy - Gierałtowiec	3
30.VI. 1924	Nasielsk - Płońsk - Sierpc	88
20.IX. 1924	Brzostowiec - Nowe Miasto n.Pilicą wąsk.	8
3.XI. 1924	Pawłowice Śl. - Chybie /pow.Cieszyn/ 1924	11
	Przasnysz - Krasne - Szwejki - Goły- min ^a / wąsk.	32
1924/1926	Umianowice - Pińczów - Kazimierza Wlk. - Posądz wąsk.	89
1924/1926	Kazimierza Wlk. - Działoszyce wąsk.	14
15.VII. 1925	Bluszczów - Brzeziny /pow.Rybnik	13
1.X. 1925	Słobity - Dobry /pow.Pasłęk/ wąsk.	13
4.X. 1925	linia obwodowa w Legnicy	13
1.XI. 1925	Kisielice - Biskupiec Pom.Miasto /pow.Susz/ wąsk.	14
5.XI. 1925	Chorzów Stary - Brzeziny Śl. - Piekary Śl. Szarlej	13

^a/ kolejka okrowniana, odcinek Krasne - Szwejki otwarty dla ruchu publicznego w 1949 r., odcinek Przasnysz-Krasne w 1951 r.

Data powstania	L i n i a	Dług. km
24.XI. 1925	przebudowa węzła w Zbąszynku	19
16.XII. 1925	Kutno - Łęczyca - Ozorków - Zgierz	57
	Ciechanów - Grudusk wąsk.	25
około 1925	Ciechanów - Pażuki ^{a/} wąsk.	16
1.V. 1926	Człuchów - Wierszowo Człuchowski	8
25.VII. 1926	Środa Śl. - Środa Śl. Miejska	4
1.X. 1926	Dobry - Orneta /pow.Braniewo/	16
1.XI. 1926	Kalety - Herby Nowe - Wieluń - Podzamcze Wieruszów	115
15.XI. 1926	Dubeninki - Błakały /pow.Gołdap/	6
1.I. 1927	Wrocław Muchobór - Muchobór Włki	6
1.I. 1927	Chybie - Skoczów /pow.Cieszyn/	13
1.X. 1927	Błakały - Żytkiejmy /pow.Gołdap/	17
29.X. 1927	Mikułowa - Sulików /pow.Lubań/	3
11.XII. 1929	Warszawa Marszałkowska - Warszawa Szczęśliwice - Podkowa Leśna - Grodzisk Maz.	34
1.I. 1928	przebudowa węzła w Gliwicach	15
15.III.1928	Ustroń - Polana /pow.Cieszyn/	7
15.V. 1928	Bydgoszcz Wsch. - Maksymilianowo	15
30.VIII.1928	Lwówek Wlkp. - Komorowo /pow.Nowy Tomyśl/ wąsk.	9
7.X. 1928	Zabrze Mikulczyce - Brynek	22
15.X. 1928	Czersk - Bąk - Kościerzyna	43
10.VII. 1929	Polana - Wisła	3
13.IX. 1929	Lutol Suchy - Trzciel /pow. Mię- dzyrzecz/	9
	Warszawa Gd. - Palmiry	20
8.XI. 1930	Herby Nowe - Siemkowie - Karsznice Zduńska Wola	103

^{4/} kolejka cukrowniana, otwarta dla ruchu publicznego w 1949 r.

Data otwarcia	L i n i a	Dług. km
9.XI. 1930	Maksymilianowo - Wierzchucin - Bak /woj.bydgoskie/	83
9.XI. 1930	Somonino - Osowa /pow.Kartuzy/	26
21.XII. 1930 1930	Bydgoszcz Wsch. - Nowa Wieś Wielka Koluszki - Budziszewice Łódzkie /pow.Brzeziny/	22 7
15.I. 1931	Szczeocin Gumieńce - Szczeocin Turzyn	4
15.V. 1931	Sandomierz - Grębów	11
15.XI. 1931	Łódź Widzew - Zgierz	14
1.VII. 1932	Skandławki - Wyskok - /Kryłowo/ /pow.Kętrzyn/ wąsk.	12
17.VII. 1932	Warszawa Szcześliwice - Włochy	2
2.VIII. 1932	Kalety - Woźniki /pow.Lubliniec/	13
20.X. 1932 ok. 1932	Włochy - Gołębki /m.Warszawa/ Pruszków - Gołębki	3 4
1.III. 1933	Karsznice - Poddębice - Dąbie - Piotrków Kuj. - Inowrocław	155
2.IX. 1933	Warszawa Śródmieście - Warszawa Wsch.	5
2.IX. 1933	Rembertów - Zielonka	9
3.IX. 1933	Wisła - Wisła Głęboce	5
1.VII. 1934	Kędzierzyn - Leśnica	10
10.XI. 1934	Cieszyn - Zebrzydowice	16
19.XI. 1934	Płock - Sierpo	36
24.XI. 1934	Kraków - Batowice - Miechów - Tunel	52
25.XI. 1934	Warszawa Zach. - Piaseczno - Warka - Radom	100
4.X. 1935	Skwierzyna - Lipki Wielkie	18
16.XI. 1935 1935	Zebrzydowice - Moszczenica /pow.Wodzisław/ Lubowo - Borne Sulinowo /pow. Szczeocinek/	13 10

Data otwarcia	L i n i a	Długość km
15.V. 1936	linia obwodowa Szczecin Gumieńce - Szczecin Dąbie z połączeniami	25
11.VI. 1936	Leśnica - Strzelce Opolskie	20
5.VIII.1936	Lipki Wielkie - Krzyż /pow.Strzel- ce Kraj./	32
22.VIII.1936	Tłuszcz - Radzymin - Wieliszew	32
1.X. 1936	Podkowa Leśna - Milanówek	4
21.XI. 1936	Rybnik - Żory	14
23.I. 1937	Sierpc - Lipno - Lubicz	70
22.VII. 1937	Zawiercie - Poręba k. Zawiercia ^{a/}	8
25.IX. 1937	Sierpc - Rypin - Brodnica	55
25.X. 1937	Bukowa Śl. - Pawłowice Namysłow- skie	12
	Gdynia Tow. - Gdynia Port Oksywie	8
1937	Rozalin - Poniatowa /pow.Opole Lub./ ^{b/} wąsk.	5
21.XI. 1938	Żory - Pszczyna	22
19.XII. 1938	Płock - Płock Radziwie	6
1938	Tarnobrzeg - Dęba Rozalin	13
1.III. 1939	Pawłowice Namysłowskie - Gołębice	4
1939	Częstochowa - Siemkowice	48
1939	Szczakowa - Bukowno	12
15.IX. 1941	Syców - Gołębice	14
1941	Łódź Chojny - Łódź Olechów - Bedoń z połączeniami	20
1941	Dziewanów - Strzyżów /pow.Hrubie- szów/ wąsk.	9
10.VIII.1942	Tarnowskie Góry - Poręba k.Zawiercia	32
27.VII.1942	Brzeziny Śl. - Wojkowice Komorne /pow.Będzin/	6

^{a/} bocznicą otwartą dla ruchu publicznego w 1942 r.
^{b/} bocznicą otwartą dla ruchu publicznego w 1949 r.

Data otwarcia	L i n i a	Długość km
2.XI. 1942	Poznań Górczyn - Poznań Starołęka - Poznań Franowo - Swarzędz z połączeniami	32
1943	Robaków - Grabina - Trąbczyn /pow.Słupoa/ wąsk.	25
1944	Pleszew Miasto - Broniszewice wąsk.	11
1945 ^{a/}	Bogoria - Koprzywnica /pow.Sandomierz/ wąsk.	28
1946	Katowice - Szopienice Dąbrówka Mała	7
9.V. 1948	Tomaszów Maz. - Drzewica	36
3.X. 1948	Sulików - Zawidów /pow.Lubań/	7
1948	Grabina - Zagórów /pow.Słupoa/ wąsk.	7
9.I. 1949	Drzewica - Radom	53
15.V. 1949	Zawidów - Krzewina Zgorzelecka	3
15.V. 1949	Trzcieniec - Turoszów /pow.Zgorzelec/	2
15.V. 1949	Hrebenne - /Ugniew/ /pow.Tomaszów Lub./	9
2.X. 1949	Markowice Raciborskie - Brzezcie	4
2.X. 1949	Pażuki - Szwejki /pow.Ciechanów/ wąsk.	12
2.X. 1949	Krasne - Maków Mas. wąsk.	12
1950	Nasielsk - Pułtusk wąsk.	28
1950	Starachowice - Ilża wąsk.	20
20.V. 1951	Turoszów - Bogatynia /pow.Zgorzelec/ wąsk.	6
17.X. 1951	Warszawa Gdańska - Gołębki	13
1951 ^{b/}	Złotoryja - Wilków Złotoryjski	7
5.X. 1952	Maków Mas. - Zamość Maz. wąsk.	19
1952	Batowice - Nowa Huta	12

^{a/} otwarta dla ruchu osobowego w 1956 r.

^{b/} dla ruchu osobowego otwarta 18.V.1952

Data otwarcia	L i n i a	Dług. km
1952	Rarwino - Sławoborze /pow.Świdwin/ wąsk.	6
17.V. 1953	Kielce - Stawiany Pińczowskie - Busko Zdrój	44
17.V. 1953	Lubliniec - Pyskowice	40
27.IX. 1953	Zawiercie - Janów Śl. - Kochłowice	65
1953	Mydlniki - Batowice /pow.Kraków/	11
1953	Tychy - Wesoła Śl.	13
23.V. 1954	Łuków - Pilawa	61
3.X. 1954	Pilawa - Góra Kalwaria - Skierniewice	99
22.X. 1955	Nowa Huta - Podłęże	12
22.X. 1955	Hrebenne - Werchrata /pow.Lubaczów/	11
1956	Łęszyny - Hołdunów /pow.Tychy/	2
1957 ^{a/}	Czerwony Bór - Zambrów	13
1958	Żurawica - Medyka /pow.Przemysł/	5
1958	Tychy - Tychy Miasto	3

^{a/} otwarcie dla ruchu publicznego dotychczasowej bocznicy.

III. DATY WPROWADZENIA TRAKCJI ELEKTRYCZNEJ
NA LINIACH KOLEJOWYCH POLSKI

Data	L i n i a	Długość km
25.III. 1898	Wąbrzeźno - Wąbrzeźno Miasto	3
1.VII. 1913	Koszalin - Mécice - Mielno - Unieśóie	17
1.VI. 1914	Szczawienko - Szczawno Zdrój - Kuźnice Świdnickie - Mieroszów - /Mezimesti/	33
22.VI. 1914	Jugowice - Walim /pow.Wałbrzych/	5
15.VII. 1915	Kuźnice Świdnickie - Boguszów	2
1.I. 1916	Świebodzice - Szczawienko - Wałbrzych - Kuźnice Świdnickie	26
1.IV. 1917	Świebodzice - Jaworzyna Śl.	9
15.VII. 1920	Boguszów - Sędziszław - Marciszów - Jelenia Góra	40
17.VIII. 1921	Sędziszław - Kamienna Góra - Lu- bawka	16
1922	Jelenia Góra - Gryfów Śl. - Lubań	52
15.II. 1923	Jelenia Góra - Szklarska Poręba - Tkaoze - /Polubny/	49
1.IX. 1923	Lubań - Mikułowa - Zgorzelec Ujazd - /Görlitz/	24
11.XII. 1927	Warszawa Marszałkowska - Szozęśli- wice - Podkowa Leśna - Grodzisk Maz.	34
28.I. 1928	Jaworzyna Śl. - Muchobór Wlk. - Wrocław Świeb.	48
3.IV. 1928	Lubań - Węgliniec	22
22.VI. 1928	Lubań - Leśna	11
25.VI. 1928	Muchobór Wlk. - Wrocław Muchobór - Wrocław Świeb.	9
17.VII. 1932	Warszawa Szozęśliwice - Włoochy	2

Data	L i n i a	Długość km
9.XII. 1932	Jelenia Góra - Mysłakowice - Kamienna Góra	40
1934	Mysłakowice - Karpacie	7
1.X. 1936	Podkowa Leśna - Milanówek	4
15.XII. 1936	Warszawa - Otwock	29
15.XII. 1936	Warszawa - Pruszków	16
22.V. 1937	Prusaków - Grodzisk Maz. - Żyrardów	28
15.XII. 1937	Warszawa Wsch. - Rembertów - Mińsk Maz.	36
1.I. 1939	Marciszów - Kamienna Góra	2
14.VII. 1946	Warszawa Wsch. - Otwock /odbudowa/	24
3.II. 1948	Warszawa Wsch. - Rembertów - Mi- łosna /odbudowa/	18
14.III. 1948	Miłosna - Mińsk Maz. /odbudowa/	18
24.VI. 1949	Warszawa Wsch. - Warszawa Śród- mieście /odbud./	5
17.I. 1950	Warszawa Śródmieście - Włochy - Pruszków - Grodzisk Maz. - Żyrardów /odbudowa/	44
2.I. 1951	Gdańsk - Nowy Port	8
2.I. 1952	Gdańsk - Sopot	12
23.III. 1952	Włochy - Gołębki - Błonie	22
23.III. 1952	Warszawa Wil. - Zielonka - Wołomin - Tłuszcz	33
23.III. 1952	Rembertów - Zielonka	9
5.VII. 1953	Żyrardów - Skierniewice	23
22.VII. 1953	Sopot - Gdynia	9
1.V. 1954	Skierniewice - Koluszki	39
3.X. 1954	Koluszki - Bedoń - Łódź Fabryczna	27
22.V. 1955	Koluszki - Piotrków	40
1955	Warszawa Odolany - Gołębki - Pruszków	11

Data	L i a i a	Dług. km
1955	Warszawa Główna - Warszawa Zach.	3
21.I. 1956	Piotrków - Radomsko - Częstochowa	84
3.VI. 1956	Częstochowa - Zawiercie - Łazy	51
1956	Gdynia - Gdynia Chylonia	7
1956	Łódź Widzew - Łódź Olechów	8
1.VI. 1957	Łazy - Żąbkowice Będzińskie - Sesnowiec - Szopienice - Katowice - Zabrze - Gliwice	67
30.XII. 1957	Gdynia Chylonia - Reda - Wejhe- rowe	18
12.I. 1958	Otwock - Pilawa	26
1.VI. 1958	Łódź Widzew - Łódź Chejny - Łódź Kaliska	15
1.VI. 1958	Bedoń - Łódź Olechów - Łódź Chejny	11

- Uwagi: 1/ Trakoja elektryczna na liniach kolejowych woj. wrocławskiego /za wyjątkiem odcinka Jugowice - Walia/, oraz na linii Kosałin - Unieście nie została odbudowana po II wojnie światowej.
- 2/ W zestawieniu nie są uwzględnione elektryczne koleje dojazdowe, podlegające resortowi gospodarki komunalnej i służące do tramwajów: w rejonie Łodzi, w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym, w rejonie Jeleniej Góry i Bielska-Białej.

IV. SKOROWIDZ ALFABETYCZNY

stacji węzłowych i etapowych oraz ważniejszych miast z datami otwarcia ich połączeń kolejowych

- | | |
|---|--|
| Aleksandrów Kujawski 1862,
1862, 1867, ok.1915 | Białośliwie 1851, 1895 |
| Anastazewo 1911, 1912 | Białowieża 1897 |
| Aronowo 1896, 1896 | Białystok 1862, 1873, 1886 |
| Augustów 1899 | Bibiela 1894/95 |
| Baborów 1855, 1908, 1909 | Bielany /pow.Sokółka/ 1899 |
| Barciany 1898, 1917 | Bielawa 1891, 1900 |
| Barcin 1889, 1912 | Bielawa Dolna /pow.Zgorzelec/
1874 |
| Bardo 1873, 1874 | Bielsk Podlaski 1873, 1894 |
| Bargędzino 1910 | Bielsko-Biała 1855, 1878,
1888 |
| Barlinek 1883, 1898 | Bielszowice 1904, 1904 |
| Barnisław 1899 | Bieniów 1875, 1895, 1896 |
| Barnowo 1883, 1884 | Bieżanów 1856, 1857 |
| Bartoszyce 1866, 1867,
1911, 1916 | Biłgoraj 1916/17 |
| Barwice 1903, 1903 | Binino 1907, 1908 |
| Batowice 1934, 1952, 1953 | Biskupiec /pow.Reszel/
1898, 1898, 1908 |
| Bąk 1928, 1930 | Biskupiec Pomorski 1872,
1925 |
| Bąkowiec 1885, 1915, 1915 | Biskupin 1894, 1894 |
| Bedoń 1866, 1941 | Bluszczów 1915, 1925 |
| Bełżec 1887, ok.1916,
1916/17 | Błakały 1926, 1927 |
| Będzin 1859 | Błonie 1903 |
| Biała Podlaska 1867,
1916/17 | Błotnica 1895, 1896 |
| Biała Prudnicka 1896,
1896 | Bobolice 1897, 1903, 1905 |
| Biała Rawska 1916/17 | Bochnia 1856 |
| Białogard 1859, 1859,
1878, 1905, 1909 | Bogoczewo 1852, 1882 |
| | Bogatynia 1884, 1951 |
| | Bogoria 1916/17, 1916/17, 1945 |

- Bojanowo 1856, 1885
Bolesławieo 1845, 1846,
1906, 1913
Boleścin 1899, 1900
Bolków 1890, 1899
Boniewo 1910, 1915, 1915
Boreozek 1871, 1910
Borne Sulinowo 1935
Borzykowo 1898, 1922
Borzemy 1913, 1915
Braniewo 1852, 1853,
1884, 1899
Brochocin Trzebnicki 1886,
1886
Brochów 1842, 1896, 1909
Brodnica 1886, 1887, 1900,
1902, 1937
Brody /pow.Nowy Tomyśl/
1889, 1896
Broniszewice 1944
Brynek 1857, 1928
Brzeg 1842, 1843, 1847,
1910
Brześć Kujawski 1908
Brzosie 1925, 1949
Brzesinka 1859, 1912
Brzesiny Śląskie 1857,
1925, 1942
Brzostowieo 1920, 1924
Budowo 1906
Budy Dzierżęńskie 1916/17
Budziszewice Łódzkie 1930
Bukowa Śląska 1912, 1937
Bukowina Sycowska 1910,
1910
Bukowno 1885, 1939
Busko Zdrój 1953
Bydgoszcz 1851, 1852, 1861,
1872, 1885, 1895,
1895, 1928, 1930
Byków 1916/17
Bystrzyca Kłodzka 1875,
1875
Bytom 1857, 1857, 1857,
1857, 1857, 1859,
1868, 1872, 1890,
1898, 1915
Bytów 1884, 1901, 1902,
1909
Bzowo-Goraj 1896, 1897
Cecanowo 1902
Cedry 1905
Cegielnia /pow.Konin/ 1912,
1919
Chabówka 1884, 1899
Chałupki 1847, 1848, 1882
Charsznica 1885, 1916/17
Chebsie 1845, 1855, 1859,
1899
Chełm 1877, 1887
Chałmno 1883, 1902
Chełmża 1882, 1882, 1893,
1894, 1901
Chocianów 1890, 1917
Choczewo 1905, 1910
Chodzież 1879, 1908
Chojna 1876, 1877
Chojnice 1871, 1873, 1877,
1883, 1894, 1902
Chojnów 1845, 1906, 1906

- Cherzów 1846, 1857, 1857,
1860, 1868, 1872,
1902, 1903, 1924,
1925
- Chechosno 1847, 1895,
1898
- Chresanów 1856, 1900
- Chrzypsko 1907, 1908
- Chwarstnica 1895, 1898
- Chybie 1855, 1924, 1927
- Ciechanów 1877, 1925,
ok. 1925
- Ciechocinek 1867
- Cieleńnica 1921
- Cieplice Zdrój 1891,
1891
- Cieplowodny 1908, 1908
- Cieszyn 1888, 1934
- Cisna 1898
- Cybinka 1907
- Czajoz 1895, 1895
- Caaplinek 1877, 1878,
1908
- Czarne 1878, 1878
- Czarnków 1897, 1912
- Czarnowo k. Torunia 1910
- Cechowice 1855, 1856,
1868
- Ceemplia 1856, 1885
- Caeremoha 1873, 1906
- Cserain 1915
- Czersk 1873, 1906,
1928
- Czerwieńsk 1870, 1871,
1874
- Cserwona Nela 1913
- Cserwonka 1871, 1872
1898, 1899
- Caerweny Bór 1893, 1957
- Caqsteohowa 1846, 1847,
1903, 1911, 1939
- Czlepa 1899, 1904
- Człuchów 1877, 1878,
1902, 1926
- Csosnowo 1902, 1902
- Czytyay 1899, 1900
- Danasławek 1887, 1889
- Dargelesa 1897, 1902
- Dargosław 1898, 1907
- Darłowo 1878
- Dąbie 1915, 1933
- Dąbrowa Górnicza 1859,
1909
- Dąbrowa Tarnowska 1906
- Dęba-Rozalin 1938
- Dębica 1856, 1858, 1887
- Dęblin 1876, 1877, 1885
- Dębica/pow. Gniezno/
1913, 1914
- Dębica Kasubska 1894,
1895
- Dębno Lubuskie 1882
- Dęby 1916/17, 1916/17
- Dłutowo 1908
- Debiegniew 1847, 1848
- Debra Nowogardzka 1895,
1896, 1902, 1913
- Debra Saosocińska 1897
- Debre Aleksandrowakie 1908,
1908, ok. 1915, 1919

- Dobrodzień 1913
Dobry 1925, 1926
Dobrzany 1896
Dobrzykowice Wrocławskie
1912, 1922
Domachowo 1903, 1903
Dorohusk 1877
Drawsko Pomorskie 1877,
1877, 1910
Drzewica 1948, 1949
Dubeninki 1923, 1926
Duszynki Wielkopolskie
1905
Duszynki Zdrój 1902,
1905
Dynów 1904
Działdowo 1877, 1877,
1887, 1888, 1910
Działoszyce 1916/17,
1924/26
Dziekanów 1916/17, 1941
Dzierszycy 1915
Dzierżonów 1855, 1858,
1891, 1900
Dziewiętlice 1893
Dzikowo Iławeckie 1898,
1898
Dźwierzuty 1908, 1909
Elbląg 1852, 1893, 1899
Ełk 1868, 1871, 1879,
1885, 1913, 1915
Fordon 1885, 1893
Fosowskie 1858, 1868, 1894,
1912, 1913
Garbas 1911
Garzeogorze 1899, 1910
Gardeja 1883, 1886
Garwolin 1877
Gądoz 1895, 1897
Gdańsk 1852, 1867, 1870,
1905, 1914
Gdynia 1870, 1921, 1937
Gębice 1916, 1921
Gierałtowice 1888, 1908,
1924
Giżycko 1868, 1905, 1906
Gliwice 1845, 1845, 1855,
1872, 1888, 1895/96,
1898, 1899, 1904,
1928
Głębook 1885
Głęboka Śląska 1891,
1893, 1894
Głogów 1846, 1858, 1871,
1906, 1913
Głomno 1866
Głuboczycy 1855, 1873,
1876
Głuchołazy 1875, 1875,
1888
Gniew 1905
Gnieszno 1872, 1875, 1887,
1896, 1913
Godków 1876, 1892, 1899
Gogolin 1845, 1896
Golozewo 1901, 1903,
1905, 1909, 1910
Goleniów 1882, 1892, 1903
Goleiszów 1888, 1888
Golub-Dobrzyń 1900

- Gołańoz 1908, 1908
Gołębki 1903, 1932,
ok.1932, 1951
Gołdap 1878, 1879,
1899, 1900, 1923
Gołębice 1939, 1941
Gołków 1898, 1914
Gołogóra 1897
Gołonóg 1859, 1885
Gołubie Kaszubskie 1901,
1901
Gołymin 1924
Gorlice 1885
Gorzów 1857, 1896, 1899,
1912, 1912
Gosławice 1912, 1914
Gostkowo 1898, 1903
Gostynin 1922
Gostyń 1888, 1900, 1903,
1909
Gościno 1895, 1895,
1909
Goświnowice 1874, 1876
Gozdnica 1896
Gozdów 1916/17, 1916/17
Góra Kalwaria 1898,
1954
Góra Śląska 1885, 1906,
1916
Górowo Iławeckie 1898,
1899
Grabina 1943, 1948
Grabowo Wielkie 1875,
1910
Grabowo ok.1916,1916/17
Gracze 1887
Grajewo 1873
Grębów 1887, 1931
Grodków 1647, 1891
Grodzisko Mały 1857, 1858
Grodzisk Mazowiecki 1845,
1845, 1927
Grodzisk Wielkopolski
1881, 1901, 1905,
1909
Groszowice 1845, 1878,
1909
Grójec 1914, 1917
Grudusk 1916/17, 1925
Grudziądz 1878, 1879,
1882, 1883
Gryfice 1882, 1882, 1896,
1898, 1901
Gryfino 1877, 1895
Gryfów Śląski 1865, 1884,
1885
Grzmiąca 1878, 1896,1903
Gubin 1846, 1870
Guoz 1901
Hajnowka 1894, 1897, 1906
Hel 1922
Henryków 1872, 1908
Herby 1892, 1903, 1911,
1926, 1930
Hołdunów 1956
Hrebennie 1887, 1949, 1955
Hrubieszów ok.1916,
1916/17
Iława 1872, 1876, 1876,
1902

- Iłża 1950
Inowrocław 1872, 1873,
1882, 1889, 1933
Ińsko 1895, 1895
Iwaniska 1916/17
Jabłonka /pow. Szczytno/
1909, 1909
Jabłonka Słupecka 1912,
1912
Jabłonna 1900
Jabłonowo Pomorskie 1871,
1872, 1878, 1886,
1899
Jabłonowo Wielkopolskie
1912, 1913
Jacinki 1897, 1897
Jamrzyno 1895, 1906
Jankowa Żagańska 1846,
1846, 1895
Jankowo Pomorskie 1877,
1897, 1910
Janowiec Wielkopolski
1887, 1905
Janów Podlaski 1922
Janów Śląski 1868, 1953
Jarocin 1875, 1875,
1888, 1906
Jarosław 1860, 1884
Jaryszewo Obornokie
1910, 1910
Jarzeń 1898
Jasienica 1898, 1910
Jasieniec 1914
Jasień 1846, 1875
Jasło 1884, 1890
Jasna 1909
Jastrowie 1879, 1908,
1914
Jastrzęble Zdrój 1911,
1913
Jaśkowiec Śląskie 1856,
1865
Jawor 1856, 1896, 1902
Jaworzno 1900, 1903
Jaworzyna Śląska 1843,
1844, 1856
Jedlina Zdrój 1880, 1904
Jeloz-Miłoszyce 1909,
1912
Jelenia Góra 1866, 1867,
1882, 1891, 1906
Jeżowa 1889, 1899
Jerzkwice 1902, 1902
Jerzmanowo 1910, 1915
Jeziernik 1901, 1920
Jeziorna 1892
Jędrzejów 1885, 1916/17
Jędrzychowice 1846, 1847
Judyty 1911
Jugowice 1904, 1914
Kalety 1884, 1884, 1926,
1932
Kalisz 1903, 1906,
ok. 1917
Kalisz Pomorski 1888,
1895, 1895, 1900
Kalwaria Zebrzydowska
1884, 1888
Kałdowo 1857, 1900, 1903
Kałków Łąka 1912

- Kamieniołom Ząbkowicki 1873,
1874, 1874, 1900
Kamienna Góra 1869, 1899,
1905, 1914
Kamienna Nowa 1899
Kamień Pomorski 1892, 1906
Kania 1895, 1895
Karczew 1914
Karosmia 1916/17,
1916/17
Karlino 1859, 1915
Karpacz 1895
Karsznice 1930, 1933
Karszno 1906
Kartusy 1886, 1901, 1905
Karszec 1888, 1903
Kasprowo 1895, 1895
Katowice 1846, 1852, 1857,
1858, 1904, 1912,
1946
Kazimierz /pow. Będzin/
1887, 1887
Kazimierska Wielka 1924/26,
1924/26
Kozynia 1887, 1908
Kędzierszyn 1845, 1846,
1876, 1934
Kępno 1872, 1872, 1875,
1911
Kępno Szlupskie 1897, 1913
Kętrzyn 1867, 1868, 1898,
1898, 1907, 1908
Kielce 1885, 1911, 1953
Kietrz 1896
Kielce 1899, 1900, 1925
Kleparz 1896, 1898
Kluczbork 1868, 1875,
1883, 1899
Kłezko 1914, 1914
Kłodawa 1921
Kłodobok 1910, 1910
Kłodzko 1874, 1875,
1879, 1890, 1897
Knurów 1908, 1909
Kobierzye 1884, 1884,
1898
Kobylin 1888, 1898
Kochłowiec 1904, 1906,
1924, 1953
Kocmyrów 1899, ok. 1920
Kokoszki 1914, 1921
Kolno 1916/17
Kolsko 1906, 1913
Koluski 1846, 1866, 1885,
1930
Koźbaskowo 1843
Koło 1915, 1915, 1921
Koźbrzeg 1859, 1882, 1895,
1899
Koźmiąg 1901, 1913
Komańcza 1872, 1872
Kombino 1913, 1913
Komorowo 1928
Komarsze 1902
Kondratowice 1883, 1883,
1908
Konin 1914, 1921
Konotop 1906, 1908, 1915
Konstantynów 1916/17
Końskie 1885

- Kopaczów 1859
Koprzywnica 1945
Kornatowo 1882, 1883
Koronowo 1895, 1909
Korsze 1867, 1871
Korzybie 1878, 1878,
1883, 1921
Kostroga 1902, 1902
Kostrzyn n.Odrą 1857,
1875, 1876, 1882,
1896
Kossalin 1859, 1869,
1898, 1899, 1913
Koszały 1905, 1905
Kościan 1856, 1900,
1901
Kościerska 1885, 1900,
1901, 1928
Kowalewo Pomorskie 1871,
1894, 1900
Kowary 1882, 1905
Kosienice 1915
Kosietuły 1917, 1917
Kosy 1895, 1896
Koźle 1876, 1898
Koźmin 1875, 1909
Koźuchów 1889, 1890, 1891
Kraków 1847, 1856, 1884,
1899, 1934
Krasne 1924, 1949
Krasnystaw ok. 1916
Krasowy 1912, 1912
Kraśniewo 1900
Kraśnik 1914
Krobia 1888, 1903
Krokowa 1903
Krosno 1884
Krosno Odrzańskie 1870,
1913
Krościenko /pow.Ustrzyki/
1872, 1872
Krośniewice 1862, 1915,
1915, 1915
Krotoszyn 1875, 1888, 1900
Królówo 1903, 1909
Krukłanki 1905, 1908
Kruszwica 1889, 1908, 1919
Krynica 1911
Krynki 1886
Krsanowice 1895
Krselów 1898, 1916
Krseszyce 1906, 1915
Krszwata 1915
Krszewie 1915, 1915, 1921
Krszwina Zgorzelecka 1875,
1949
Kraszkowice 1895, 1904
Kraszów 1900
Krasz 1848, 1848, 1851,
1857, 1896, 1899,
1936
Książ 1906, 1906
Kucharki 1911
Kudowa Zdrój 1905, 1906
Kumiecie 1900
Kunowice 1870, 1907
Kurkławki 1917
Kutno 1861, 1862, 1921,
1922, 1925
Kuźnica Białostocka 1862

- Kuźnice Świdnickie 1867,
1877
Kwidzyń 1883, 1900,
1901, 1909, 1909
Kwieciszewo 1916, 1916
Laski Małe 1913, 1913
Laskowice Pomorskie 1852,
1879, 1883, 1906
Lasowice 1857, 1880,
1894/95
Łądek Zdrój 1897
Legionowo 1877, 1907
Legnica 1844, 1845, 1856,
1871, 1875, 1884,
1898, 1925
Leluchów 1876
Leszno 1856, 1857, 1888,
1888, 1895, 1916
Leśna 1896
Leśnica 1934, 1936
Leżajsk 1900
Lębork 1870, 1899, 1902,
1905
Łędziny 1912, 1956
Lichnowy 1898, 1899
Lidzbark Warmiński 1899,
1899, 1905, 1916
Lidzbark Welski 1887, 1887
Limanowa 1884
Lipinka Gdańska 1898, 1900,
1909
Lipki Wielkie 1935, 1936
Lipno 1916/17, 1937
Lipowa Śląska 1847, 1887
Lipusz 1900, 1901, 1902
Lisewo 1857, 1898, 1899
Liszkowo 1895, 1901
Lubaczów 1884
Lubań 1865, 1865, 1896
Lubartów 1893
Lubawa 1884
Lubawka 1869
Lubiana Pryzoka 1898,
1902
Lubiąż 1916, 1923
Lubisz 1902, 1916/17, 1937
Lubiechowo 1915, 1915
Lubin Legnicki 1871, 1917
Lublin 1877, 1893, 1914
Lubliniec 1884, 1884, 1892,
1894, 1953
Luboń k. Poznania 1856,
1909
Lubsko 1846, 1897, 1914
Lutol Suchy 1885, 1929
Lwówek Śląski 1885, 1895,
1904, 1909
Lwówek Wielkopolski 1896,
1928
Łabędy 1845, 1880
Łagiewniki Dzierżoniowskie
1883, 1884, 1898
Łañcut 1859
Łapy 1862, 1893
Łasin 1886
Łask 1903
Łaszczów 1916/17, 1916/17
Ławszowa 1902, 1904
Łaziska 1865, 1870
Łeba 1899

- Lęca** 1915, 1925
Lobez 1859, 1896
Lobżenica 1895, 1895
Lomża 1915, 1922
Lewice 1845, 1861, 1903
Łoźnica 1892, 1903
Łódź 1866, 1903, 1903,
1931, 1941
Łubowo 1878, 1935
Łukowice 1895, 1897
Łuków 1866, 1867, 1876,
1893, 1954
Łupków 1872, 1874
Maeski 1848, 1887
Maków Masowiecki 1949,
1952
Maksymilianowo 1852,
1895, 1907, 1928,
1930
Malbork 1852, 1857,
1876, 1883, 1893,
1903
Maloszyce 1844, 1895,
1902, 1923
Malhowice 1872
Małdyty 1882, 1893
Małkinia 1862, 1887,
1893
Manowo 1898, 1905
Maroiszów 1867, 1896,
1899, 1914
Mareza 1901, 1901
Marki 1907
Markowice 1884, 1900
Markowice Raciborskie 1846,
1901, 1903, 1949
- Maszewo** 1903
Matcze 1916/17
Mątwy 1882, 1889
Medyka 1861, 1958
Mełno 1878, 1901
Miastko 1878, 1902,
1909
Miechów 1916/17, 1934
Miejska Górka 1898, 1898
Mielec 1887
Mielno 1905, 1913
Mielżyn 1896
Mieroszów 1877
Mieszewo 1896, 1896
Międzybórz Sycowski 1910,
1910
Międzybórz 1887, 1888,
1906, 1907, 1908
Międzylesie 1875, 1875
Międzyrzecz 1885, 1887,
1892, 1896, 1909
Międzyszczyce 1899, 1900
Mikołajki 1911
Mikołów 1856, 1858
Mikułowa 1865, 1927
Milanówek 1845, 1936
Milicz 1875, 1895
Miłków 1895, 1895
Miłomłyn 1893, 1909
Miłoradz 1898
Mińsk Mazowiecki 1866,
1897
Mirsk 1884, 1904, 1909
Mława 1877, 1877, 1916/17
Modła 1875, 1913
Mogielnica 1917, 1920

- Mogilno 1872, 1892, 1912,
1916
Mogiła 1900
Montowo 1876, 1877
Morąg 1882, 1883, 1894,
1909
Morzeszczyn 1852, 1905
Morzewiec 1895, 1895
Moszuzenica 1913, 1935
Mośoińska 1901
Mrągowo 1898, 1898, 1898,
1911
Mrzeżyno 1912
Mśoiice 1899, 1905, 1913
Muchobór Wielki 1843,
1927
Muroki 1852, 1868
Muszyna 1876, 1911
Mużaków 1898
Mydlniki 1847, 1953
Mysłakowice 1882, 1895
Mysławice 1846, 1847,
1859
Myszyniec 1916/17,
1916/17
Myślibórz 1882, 1883,
1912
Myślice 1893, 1893, 1916
Nacław 1897, 1898
Nadolice Wielkie 1912,
1912
Nakło n. Notecią 1851,
1887, 1894, 1895,
1895
Nałęczów 1877, 1916/17
Nanysłaki 1910
Nanysłów 1868, 1889,
1912
Nasielsk 1877, 1916/17,
1924, 1950
Nędza 1846, 1855, 1901
Nidzica 1888, 1900
Niechanowo 1896, 1896
Niechorse 1896, 1913
Niedoboyoe 1856, 1882
Niegosławice 1846,
1890, 1892
Niemcza 1884, 1894
Niemodlin 1887
Niepołomice 1858
Nieszawa 1862, 1908
Nisko 1900
Nojewo 1908, 1908
Nowa Brda 1902, 1902
Nowa Cerkiew 1898, 1900
Nowa Huta 1952, 1955
Nowa Ruda 1879, 1880
Nowa Sól 1871, 1889,
1907
Nowa Warta 1906
Nowa Wieś /pow.Nowa Ruda/
1900, 1903
Nowa Wieś Grodziska 1895,
1896, 1906
Nowa Wieś Wielka 1872,
1930
Nowe 1904
Nowe Miasto Lubawskie
1902, 1910
Nowe Miasto n.Pilicą 1924

- Nowe Wapno 1906
Nowogard 1882, 1902
Nowogród 1916/17, 1922
Nowy Bieruń 1859, 1863
Nowy Bytom 1855, 1857,
1906
Nowy Dwór Gdański 1886,
1901, 1906, 1909
Nowy Dwór Maszewicki
1877
Nowy Łupków 1872, 1898
Nowy Port 1867
Nowy Sącz 1876, 1884
Nowy Staw 1886, 1898
Nowy Świętów 1875, 1876,
1894
Nowy Targ 1899, 1904
Nowy Tomyśl 1870, 1898
Nysa 1848, 1875, 1876,
1887, 1911, 1912
Obiecanowo 1911
Obora 1913, 1913
Oborniki Śląskie 1856
Oborniki Wielkopolskie
1879, 1910
Ociąg 1896, 1911
Odolanów 1909, 1910
Odra Port 1900, 1901
Odrzygóś 1905, 1905
Ognioła 1895, 1895
Okreszyn 1899
Oleko 1879, 1908,
1911, 1915
Olek 1910, 1912
Olekszyn 1913, 1914
Olesno 1883, 1884, 1896
Oleśnica 1868, 1868,
1871, 1875
Olkuse 1885
Olszewska Wyrzyńska 1895,
1901
Olsztyn 1872, 1873, 1883,
1883, 1884, 1887
Olsztynek 1887, 1888, 1894
Olsa 1882, 1915
Ożawa 1842, 1842, 1910
Ożownik 1914
Opalenioła 1870, 1881,
1886
Opalenie 1909
Opatówek 1903, 1914
Opočno 1885
Opole 1843, 1845, 1858,
1878, 1887, 1889,
1909, 1909
Opole Lubelskie 1916/17
Orchowo 1921
Orneta 1884, 1885, 1894,
1905, 1926
Orzegów 1857, 1857, 1899,
1901
Orzesze 1856, 1856, 1884,
1888
Orzysz 1905, 1906, 1911,
1915
Osowa 1921, 1930
Osowa Góra 1912
Ostaszewo Żuławskie 1900,
1901
Ostrołęka 1893, 1897,
ok.1916, 1916/17

- Ostrowce ok.1915
Ostrowiec Świętokrzyski
1885, 1915
Ostróda 1872, 1873, 1893,
1894, 1910
Ostrów Mazowiecka 1893
Ostrów Wielkopolski 1875,
1888, 1896, 1909
Ostrzeszów 1875, 1910
Osno Wielkopolskie 1887,
1895
Oświęcim 1856, 1863,
1884
Otmuchów 1874, 1893,
1910
Otwock 1877, 1914
Otyń 1907, 1908
Ozorków 1915, 1925
Pabianice 1903
Pakosław 1898
Pakosławice 1847, 1848
Palmiry 1929
Pażuki ok. 1925, 1949
Parczew 1893
Pasłęk 1882
Pawłowice Namysłowskie
1937, 1939
Pawłowice Śląskie 1910,
1911, 1924
Piaseczno 1892, 1898,
1898, 1934
Piaski Królewskie 1922
Piechowice 1891, 1902
Pieczyńska 1919
Piekary Śląskie 1857,
1859, 1925
Piekło 1910, ok.1916
Pieniężno 1884, 1885
Pieszyce 1900
Pietrowice Głuboczykie
1873
Pietrowice Wielkie 1855,
1896
Pilawa 1877, 1897, 1954,
1954
Pilszoz 1909
Piła 1851, 1871, 1879,
1881, 1913
Piława Górna 1858, 1894
Pińczów 1924/26
Piotrków 1846, 1846,
1904
Piotrków Kujawski 1915,
1919, 1933
Pisz 1884, 1885, 1905,
1908
Pleszew 1875, 1900, 1901,
1944
Płock 1922, 1934, 1938
Płońsk 1916/17, 1924
Płońsko 1898
Płoty 1882, 1882, 1909
Płowce 1908, 1915
Płytnica 1879, 1914
Pniewy 1888, 1888
Pobiedzka 1904
Pobłocie Wielkie 1909,
1915
Podozerwone 1904
Podębice 1933
Podkowa Leśna 1927, 1936
Podłęże 1856, 1858, 1955

- Podzamcze-Wieruszów 1872,
1926
- Pokrzywna 1875
- Polana 1928, 1929
- Polanów 1897, 1903, 1921
- Police 1898, 1898
- Polkowice 1900
- Polska Cerekiew 1898,
1908
- Połączyn Zdrój 1897, 1903,
1903
- Pomysk 1902, 1902
- Poniatowa 1937
- Popęszyce 1891, 1892
- Poręba /GOP/ 1855, 1857,
1887, 1895/96, 1901
- Poręba k. Zawiercia 1937,
1942
- Posądza ok. 1920, 1924/26
- Powidz 1896, 1911
- Poznań 1848, 1856, 1870,
1872, 1875, 1879,
1887, 1902, 1902,
1903, 1905, 1942
- Poźrzadło 1896
- Prabuty 1876, 1899, 1909,
1916
- Prostki 1871, 1873
- Prudnik 1876, 1876, 1896
- Prusewo 1902, 1905
- Prusice 1894, 1899
- Pruszcz-Bagienioa 1909,
1909, 1914
- Prusoz Gdański 1852,
1886
- Pruszków 1845, ok.1932
- Przasnysz 1916/17, 1924
- Przedkowlce 1894, 1895
- Przemysł 1860, 1861,
1872
- Przeworno 1891, 1910
- Przeworsk 1859, 1860,
1900, 1904
- Przewóz 1895, 1907, 1913
- Przysieka 1913
- Przystronie 1915, 1915
- Pszczołki 1852, 1884
- Pszczyna 1868, 1938
- Pszów 1915
- Puck 1898, 1903, 1922
- Puławy 1877
- Pułtusk 1950
- Pupy 1884, 1916/17
- Pustków Żurowski 1884,
1885
- Puszczkówko 1856, 1912
- Pyrzyce 1882, 1898, 1898,
1899
- Pyskowlce 1879, 1880,
1880, 1953
- Pyzdry 1922
- Racibórz 1846, 1847,
1855, 1895, 1903
- Racławice Śląskie 1876,
1876
- Radków 1903
- Radlin 1882
- Radom 1885, 1934, 1949
- Radomsko 1846
- Radzióz 1901, 1901

- Radziejów 1908
Radzionków 1859, 1868,
1890, 1915
Radzymin 1907, 1936
Radzyń Podlaski 1893
Rakoniewice 1905, 1910
Rarwino 1909, 1952
Rataje 1916, 1916
Rawa Mazowiecka 1916/17
Rawicz 1856, 1898
Reda 1870, 1898
Redło 1896, 1897
Rejowiec 1877, ok.1916
Rembertów 1866, 1933
Reńska Wieś 1898, 1898
Resko 1893, 1895, 1906,
1907, 1907, 1909
Reszel 1908, 1908
Robaków 1902, 1943
Rogowo 1894, 1895
Rogoźno 1879, 1888, 1896
Rogów 1846, 1916/17
Rokietnica 1848, 1888
Rokitki 1875, 1890, 1906
Rokitno 1916/17, 1921,
1922
Rostowo 1901
Rozalin 1916/17, 1937
Rozkosz 1916/17, 1916/17
Roztoka 1890, 1896
Rozwadów 1887, 1900,
1914
Ruciane 1884, 1898
Rudki 1898, 1900
Rudna-Gwizdanów 1871,
1874, 1900
Rudnica 1912, 1915
Rudniki 1886, 1903
Rudniski 1898
Runowo Pomorskie 1859,
1877
Ruszków 1846, 1896
Rybica 1865, 1866
Rybnik 1856, 1912, 1913,
1936
Rychtal 1911, 1912
Rydułtowy 1855, 1856
Rymań 1895, 1895
Ryn 1903
Rypin 1922, 1937
Rzepin 1870, 1874, 1875,
1890
Rzeszów 1858, 1859,
1890
Rzędówka 1856, 1909,
1912
Salpik 1898, 1903
Sandomierz 1887, 1915,
1931
Sanice 1907
Sanok 1884
Sątopy Samulewo 1871,
1905, 1908
Sędziny 1903
Sędziszów 1867, 1869
Sępólno Krajeńskie 1894
Sępopól 1907
Siecie 1902, 1913
Siedlce 1866, 1887, 1906
Siędlęcino 1906, 1909
Siekierki 1892
Siemianowice 1857, 1868

- Siemianówka 1906
Siemiatycze 1906
Siemkowiec 1930, 1939
Sieniawka 1884
Sieradz 1903
Sierpc 1916/17, 1922,
1924, 1934, 1937,
1937
Siersza Wodna 1899
Skalmierzyce 1896, 1906
Skandawa 1871
Skandławki 1898, 1932
Skarszewy 1885, 1885,
1905
Skarżysko-Kamienna 1885,
1885,
Skawce 1884, 1899
Skawina 1884, 1884
Skierniewice 1845, 1845,
1846, 1954
Skoczów 1888, 1927
Skoki 1905, 1908, 1913
Skórcz 1902, 1903, 1908
Skrzydłowo 1895, 1899
Skwierzyna 1896, 1896,
1906, 1935
Sława Śląska 1913, 1913,
1913
Sławkowo 1898, 1898
Sławniowiec Nyskie 1894
Sławno 1869, 1878, 1897, 1911
Sławoborze 1895, 1952
Słobity 1852, 1925
Słone 1906
Słońsk 1896, 1906
Słupca 1921
Słupsk 1869, 1870, 1878,
1894, 1897
Smardzko 1896, 1896
Smętowo 1852, 1902, 1909
Smóldzino 1902
Smólsk 1908, 1910
Smukała 1895, 1907
Sobieradz 1898, 1905
Sobowidz 1884, 1885
Sobów 1887, 1887
Sochaczew 1903, 1922
Sokołów Podlaski 1887
Sokółka 1862
Somonino 1901, 1930
Sompolno 1915, 1919
Sopot 1870, 1870
Sosnowiec 1859, 1887,
1922
Spała ok. 1916
Spytkowice 1884, 1899
Srebrna Góra 1900, 1908
Srokowo 1898
Stara Dąbrowa 1895,
1895
Stara Piła 1886, 1914
Starachowice 1885, 1950
Stare Bojanowo 1856,
1900
Stare Czarnowo 1898,
1905
Stare Ludzicko 1897,
1897
Stare Pole 1852,
1909

Stargard Szczeciński	Strzyżów /pow.Hrubieszów/
1846, 1847, 1859,	1941
1882, 1895, 1895	Studnica 1895, 1897
Starogard Gdański 1871,	Stypułów 1890, 1911
1873, 1903, 1905	Sucha 1884, 1884
Starogród 1901, 1902	Sucha /pow. Jarocin/
Staszów 1916/17, ok.1923	1902, 1902
Stawiany Pińczowskie	Suchary 1895, 1895
1916/17, 1953	Sulechów 1870, 1905,
Stegna 1905, 1906	1915, 1919
Stepnica 1903	Sulejów 1904
Stobno Szczeciński	Sulęcín 1890, 1892, 1912
1863, 1897	Sulików 1927, 1948
Stolec 1897	Sulmierzyce 1895
Stronie Śląskie 1897	Sumina 1855, 1913
Stróże 1876, 1884	Suwałki 1899, 1915
Struga 1907, ok.1916	Swarzędz 1887, 1942
Strużka-Janiszowice	Swobnica 1895
1913, 1914	Syców 1871, 1872, 1941
Stryków 1903, 1915	Szamotoły 1848, 1848,
Strzałkowo 1888, 1921	1907
Strzeblów 1885, 1898	Szczakowa 1847, 1848,
Strzegom 1856, 1890,	1903, 1939
1895	Szczawienko 1853, 1877
Strzelce Krajeńskie	Szozawno Zdrój 1877
1857, 1897, 1902	Szczecin 1843, 1846,
Strzelce Opolskie 1878,	1863, 1877, 1882,
1879, 1912, 1936	1898, 1898, 1898,
Strzelin 1871, 1872, 1883,	1899, 1931, 1936
1894	Szczecinek 1878, 1878,
Strzelno 1892, 1908	1878, 1879
Strzemieszyce 1848, 1885,	Szczucin 1906, ok.1923
1887, 1909	Szczytna Śląska 1890,1902
Strzybnica 1857, 1880	Szczytno 1883, 1884, 1900,
Strzyżów 1890	1909

- Szelejewo 1894
Szkłarska Poręba 1902,
1902
Szlachta 1906, 1908
Szlichtyngowa 1906,
1906
Szopienice 1846, 1857,
1859, 1868, 1946
Szprotawa 1846, 1911
Szramowo 1902, 1902
Sztum 1883
Sztutowo 1905
Szubin 1895, 1908
Szwaruny 1916, 1916
Szwejki 1924, 1949
Szydłów /pow.Niemodlin/
1887, 1887
Szymankowo 1857, 1886
Ścinawa 1874, 1898
Ścinawa Mała 1911
Ścinawka Średnia 1879,
1889, 1903
Śliwno /pow. Nowy Tomyśl/
1905, 1915
Śliwno Boboliokie 1896,
1897
Śmigiel 1900
Śniadowo 1893, 1915
Śniatowo 1905
Śrem 1885, 1906
Środa Śląska 1844, 1926
Środa Wielkopolska 1875,
1902, 1909
Świdnica 1844, 1855,
1898, 1904
Świdwin 1859, 1896
Świebodzice 1843, 1853
Świebodzin 1870, 1919
Świecie 1888
Świelin 1905, 1905
Świeradów Zdrój 1909
Świerzawa 1895, 1896
Świątajno 1911
Świętochłowice 1845, 1846
Świętoszów 1904, 1905
Świnoujście 1876, 1894,
1901
Tarnobrzeg 1887, 1938
Tarnowskie Góry 1857,
1857, 1859, 1868,
1884, 1942
Tarnów 1856, 1876, 1906
Tąpadły 1898, 1899
Tczew 1852, 1857, 1871,
1918
Terespol 1867, 1870
Terespol Pomorski 1852,
1888, 1909
Tkacze 1902
Tłumaczów 1889
Tłuszcz 1862, 1897, 1936
Tolkmicko 1899
Tomaszów Lubelski 1916/17
Tomaszów Mazowiecki 1885,
ok.1916, 1948
Toporów 1870, 1909
Toruń 1861, 1862, 1871,
1873, 1873, 1882,
1902, 1909, 1910,
1910

- Toszek 1879, 1879
Trakiszki 1899
Trąbozyn 1943
Trąbki 1859, 1895
Trzoianka 1851
Trzoianka /pow. Nowy
Tomyśl/ 1886, 1889,
1896, 1905
Trzciel 1908, 1929
Trzcieniec 1875, 1949
Trzebiatów 1882, 1906,
1907, 1912, 1913
Trzebiechów 1915, 1915
Trzebież Szczecińska
1910
Trzebinia 1847, 1856,
1899
Trzebnica 1886, 1898,
1899
Trzygłów 1913
Tuchola 1883, 1914
Tułowice 1922, 1922
Tunel 1885, 1934
Tuplice 1872, 1897,
1898
Turek 1916
Turoszów 1949, 1951
Turowo /pow. Ełk/ 1915
Turowo /pow. Nowy Tomyśl/
1915
Twarda Góra 1852, 1904
Twardów 1902, 1915
Tychy 1868, 1870, 1912,
1953, 1958
Uchanie 1916/17
Ugoszcz 1901, 1901
Ujazd 1901, 1901
Ujście 1913
Umlanowice 1916/17,
1924/26
Unieście 1913
Unisław 1893, 1901, 1912
Ustka 1878, 1911, 1913
Ustroń 1888, 1928
Ustrzyki Dolne 1872, 1872
Uzdowo 1910
Wadowice 1888, 1899
Walim 1914
Wałbrzych 1853, 1867,
1868, 1880
Wałcz 1881, 1888, 1898,
1904, 1914
Warka 1934
Warszawa 1845, 1862,
1866, 1876, 1877,
1892, 1898, 1900,
1903, 1907, 1927,
1929, 1932, 1933,
1934, 1951
Warta Bolesławecka 1906,
1906
Wawer 1877, 1900, 1914
Wąbrzeźno 1871, 1898
Wągrowiec 1888, 1889,
1908
Wąsewo 1908, 1915
Wąsosz 1886, 1898
Wąsowo 1896, 1898
Wąwelno 1897
Wejherowo 1870, 1902

- Werbkowie ok.1916,
1916/17, 1916/17
Werchrata 1884, 1955
Wesoła Śląska 1912, 1953
Węgierce 1914, 1914
Węgliniec 1846, 1846,
1865, 1874, 1913
Węgorzewo 1898, 1899,
1905, 1907, 1914
Wiatrowiec 1867, 1907
Wiązów 1893, 1910
Wielbark 1900, ok.1916
Wielichowo 1901, 1910
Wieliczka 1857
Wieliszew 1907, 1936
Wieluń 1916/17, 1926
Wierzchowo Człuchowskie
1871, 1926
Wierzchowo Pomorskie 1900,
1900
Wierzchucin /pow. Tuchola/
1883, 1930
Wierzchucin Królewski
1895
Więcbork 1894, 1906, 1909
Wilanów 1892
Wilczyn 1912
Wilków /pow. Opole Lubelskie/
1916/17
Wilków Złotoryjski 1951
Winda 1898, 1898
Wisła 1929, 1933
Witaszyce 1875, 1902
Witosław 1894, 1895
Wleń 1909, 1909
Włochy 1845, 1932, 1932
Włocławek 1862, 1908
Włodawa 1887
Włoszakowice 1895, 1896
Włoszczowa 1911
Włosciwór 1915
Włóki 1897
Wodzisław 1882, 1913
Wojcieszów 1896, 1896
Wojkowice Komorne ok.1916,
1942
Wojślawice 1916/17
Wolibórz 1903
Wolin 1892, 1899
Wolsztyn 1886, 1895,
1905, 1905, 1906
Wołomin 1862
Wołów 1874, 1916
Worowo 1859, 1906
Woźniki 1932
Woźuczyn 1916/17
Wrocław 1842, 1843, 1844,
1856, 1868, 1870,
1871, 1874, 1884,
1886, 1896, 1898,
1909, 1922, 1927
Wronki 1848, 1848, 1910
Wrzeście 1899, 1910
Września 1875, 1887,
1888, 1898, 1898
Wschowa 1857, 1913
Wyskok 1932
Wysoka /pow. Wyrzysk/
1895, 1901
Wysoka Kamieńska 1892,
1892, 1910

- Wysokie Koło 1915
Wyszków 1897
Wyszogóra 1882, 1893
Wyszogród 1922
Zabrze 1845, 1872, 1880,
1887, 1895, 1898,
1898, 1899, 1904,
1924, 1928
Zagórów 1948
Zagórz 1872, 1884
Zagórzany 1884, 1885
Zagórze Dąbrowskie 1909
Zajączkowo Lubawskie
1876, 1884, 1910
Zakłady Przemysłowe
/pow.Wyrzysk/ 1895,
1901
Zakopane 1899
Zambrów 1957
Zamość ok. 1916
Zamość Mazowiecki 1952
Zaniemyśl 1909
Zasieki 1872
Zawada ok. 1916,
ok. 1916
Zawady-Tworki 1913
Zawadzkie 1857, 1858
Zawidów 1875, 1948,
1949
Zawiercie 1847, 1937,
1953
Zawisna 1896, 1916/17
Ząbkowice Będzińskie
1847, 1848, 1859,
1910
Ząbkowice Śląskie 1858,
1874, 1908
Zbąszynek 1925
Zbąszyń 1870, 1870,
1885, 1886, 1908
Zbiersk 1914, 1916
Zblewo 1873, 1873
Zduńska Wola 1903, 1930
Zebrzydowa 1846, 1902,
1904
Zebrzydowice 1855, 1934,
1935
Zegrze 1907, ok. 1916
Zgierz 1903, 1925, 1931
Zgorzelec 1847, 1865
Zielona Góra 1871, 1904,
1911
Zielonka 1862, 1933
Ziębice 1872, 1873
Złocieniec 1877, 1900,
1903
Złotoryja 1884, 1895,
1896, 1906, 1951
Złotów 1871, 1871, 1906,
1914
Złoty Stok 1900
Zwardoń 1884
Zwierzyniec ok. 1916,
1916/17
Żagań 1846, 1871, 1875,
1890, 1905
Żary 1846, 1871, 1872,
1896
Żelazków 1914, ok. 1917
Żelkowo 1897, 1902

Żelmowo 1896, 1907	Żukowo 1886, 1886
Żmigroń 1856, 1886, 1894	Żuławki 1920
Żnin 1889, 1894, 1895, 1911, ok.1915	Żurawica 1860, 1958
Żory 1884, 1910, 1936, 1938	Żyrardów 1845
	Żytkiejmy 1908, 1927
	Żywiec 1878, 1884, 1884.

L I T E R A T U R A

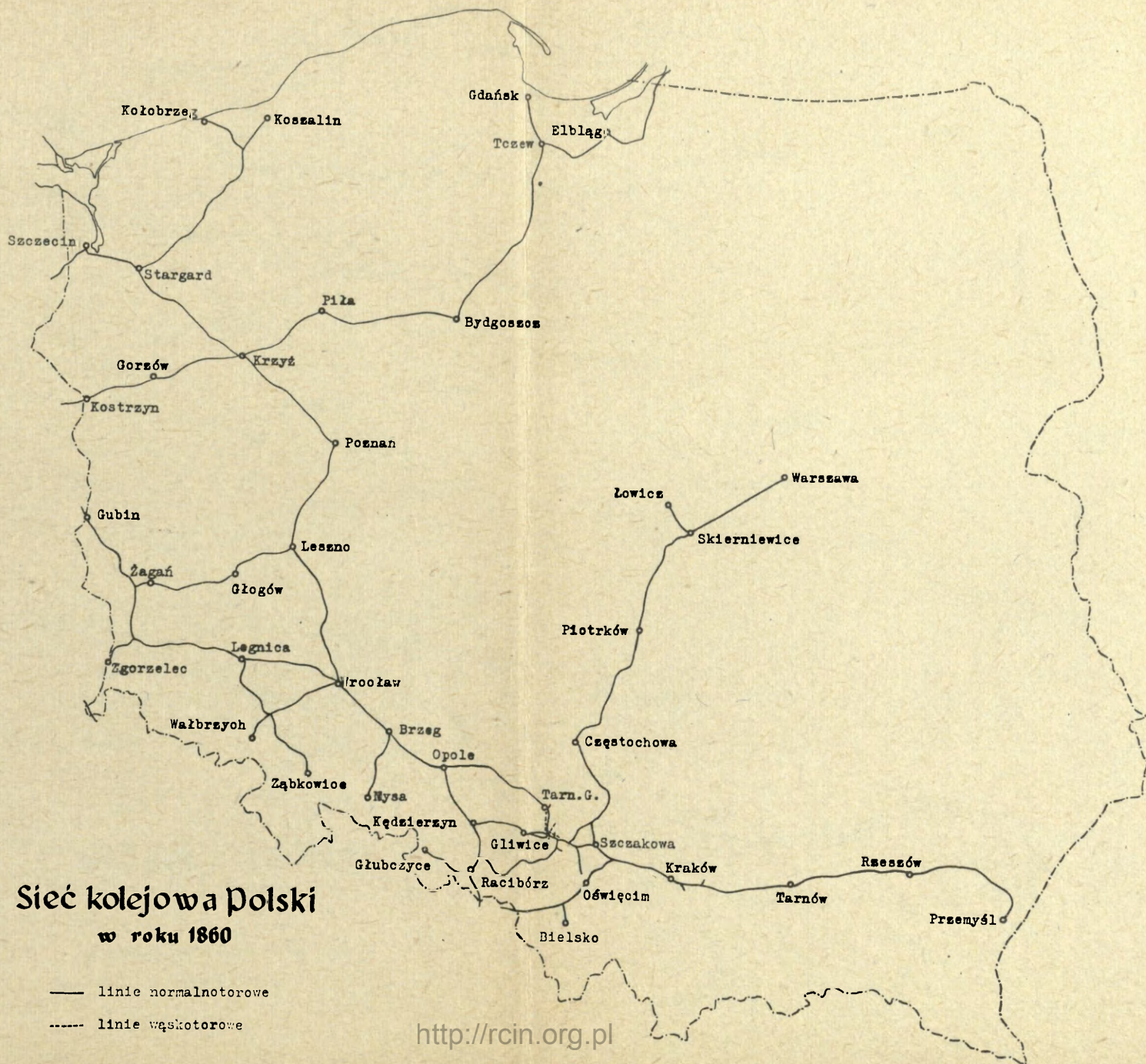
1. Bissaga T. - Geografia kolejowa Polski. Warszawa 1938.
2. Bissaga T. - Nowe ujęcie początków rozwoju kolei żelaznych w Polsce. Przegląd Komunikacyjny nr 1/1947.
3. Bissaga T. - Wpływ rozwoju historycznego kolei na układ sieci P.K.P. Przegląd Komunikacyjny nr 4/1946.
4. Cękański W. - Droga żelazna Herbsko-Kielecka. Przegląd Techniczny nr 1-2/1910.
5. Cholewa Z. - Geneza i rozwój kolei w Gdańsku. Przegląd Kolejowy nr 9/1950.
6. Daszkowski L. - Rys dziejów Towarzystwa Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej. Inżynier Kolejowy nr 3/1936.
7. Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung 1835-1935. Berlin 1935.
8. Dobrzycki B. - Koleje byłego zaboru pruskiego i ich rozwój. Inżynier Kolejowy nr 11/1928.
9. Dobrzycki B. - Rozwój sieci kolejowej w Niemczech. Inżynier Kolejowy nr 8-9/1926.
10. Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918-1928. Warszawa 1928.
11. Dzioba M. - Trakcja elektryczna w DOKP Warszawa. Przegląd Kolejowy nr 12/1958.

12. Elektrische Bahnen. Zentralblatt für den elektrischen Zugbetrieb. Berlin - München.
13. Die Entstehung des schlesischen Eisenbahnnetzes. Breslau 1942.
14. Die Entwicklung der Königlich Preussischen Ostbahn. Archiv für Eisenbahnwesen 1911.
15. von Gallera J. - Das Netz der deutschen Privat- und Kleinbahnen vor dem Kriege und heute. Verkehrstechnik 1938.
16. Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie. Wien 1898-1908.
17. Gieysztar J. - Koleje żelazne na ziemiach Polskich. Likwidacja skutków wojny w dziedzinie stosunków prawnych i ekonomicznych w Polsce, tom VII. Warszawa 1918.
18. Handbuch der deutschen Strassenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen. Berlin 1928.
19. Hilchen H. - Historia drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej. Warszawa 1912.
20. Die historische Entwicklung des Deutschen und Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Netzes vom Jahre 1938 bis 1881. Berlin 1883.
21. Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. 1938.
22. Inżynier Kolejowy. Miesięcznik poświęcony sprawom kolejnictwa i komunikacji. Warszawa.
23. Jankowski J. - Stulecie kolei na ziemiach Polski. Przegląd Kolejowy nr 1-2/1949.
24. Jankowski J. - Zarys historyczny Dyrekcji Kolei w Warszawie. Przegląd Kolejowy nr 12/1958.
25. Kociatkiewicz T. - Stan sieci kolejowej Królestwa Polskiego przed wojną r. 1914. Warszawa 1917.
26. Koleje wąskotorowe Polskich Kolei Państwowych. Inżynier Kolejowy nr 7/1930.
27. Krzyża J.R. - Rozwój kolejnictwa w województwie śląskim i jego znaczenie dla Polski. Katowice 1939.

28. Kühn E. - Die preuseischen Eisenbahnen in den Jahren 1886-1893 nebst Hinweisen auf die gleichen Verhältnisse in den übrigen deutschen Staaten sowie in Deutsch-Oesterreich. Berlin 1897.
29. Lijewski T. - Rozwój i stan sieci transportowej województwa białostockiego. Przegląd Geograficzny t.XXIX z.3/1957.
30. Lijewski T. - Rozwój sieci kolejowej woj. warszawskiego. Przegląd Geograficzny t.XXX z.3/1958.
31. Linie normalnotorowe PKP wybudowane w latach 1918-1933. Wiadomości Statystyczne nr 18/1934.
32. Łuczyński H. - Historia elektryfikacji warszawskiego węzła kolejowego i zamierzenia na przyszłość. Przegląd Komunikacyjny nr 4/1950.
33. Miszke A. - Rozwój sieci kolejowej i ulepszenia na liniach istniejących. Inżynier Kolejowy nr 1/1939.
34. Nowkuński J. - Budowa nowych kolei żelaznych w Polsce w okresie 1918-1939 r. i po wojnie. Przegląd Komunikacyjny nr 5/1947.
35. Oppman F. - W sprawie kolejek wązkotorowych lekkiego typu, tzw. polowych, w Królestwie Polskim. Przegląd Techniczny nr 21-34/1917.
36. Oesterreichische Eisenbahnstatistik. Wien.
37. Plewako S. - Zakończenie pierwszego etapu elektryfikacji Węzła Warszawskiego. Inżynier Kolejowy nr 1/1938.
38. Polskie Koleje Państwowe 1918-1929. Warszawa 1929.
39. Die preussischen Eisenbahnen in den Jahren 1883, 1884 und 1885 nebst Hinweisen auf die gleichen Verhältnisse in den übrigen deutschen Staaten sowie in Deutsch-Oesterreich. Berlin 1887.
40. Przegląd Kolejowy. Miesięcznik. Warszawa.
41. Przegląd Komunikacyjny. Miesięcznik. Warszawa.
42. Przegląd Techniczny. Warszawa.

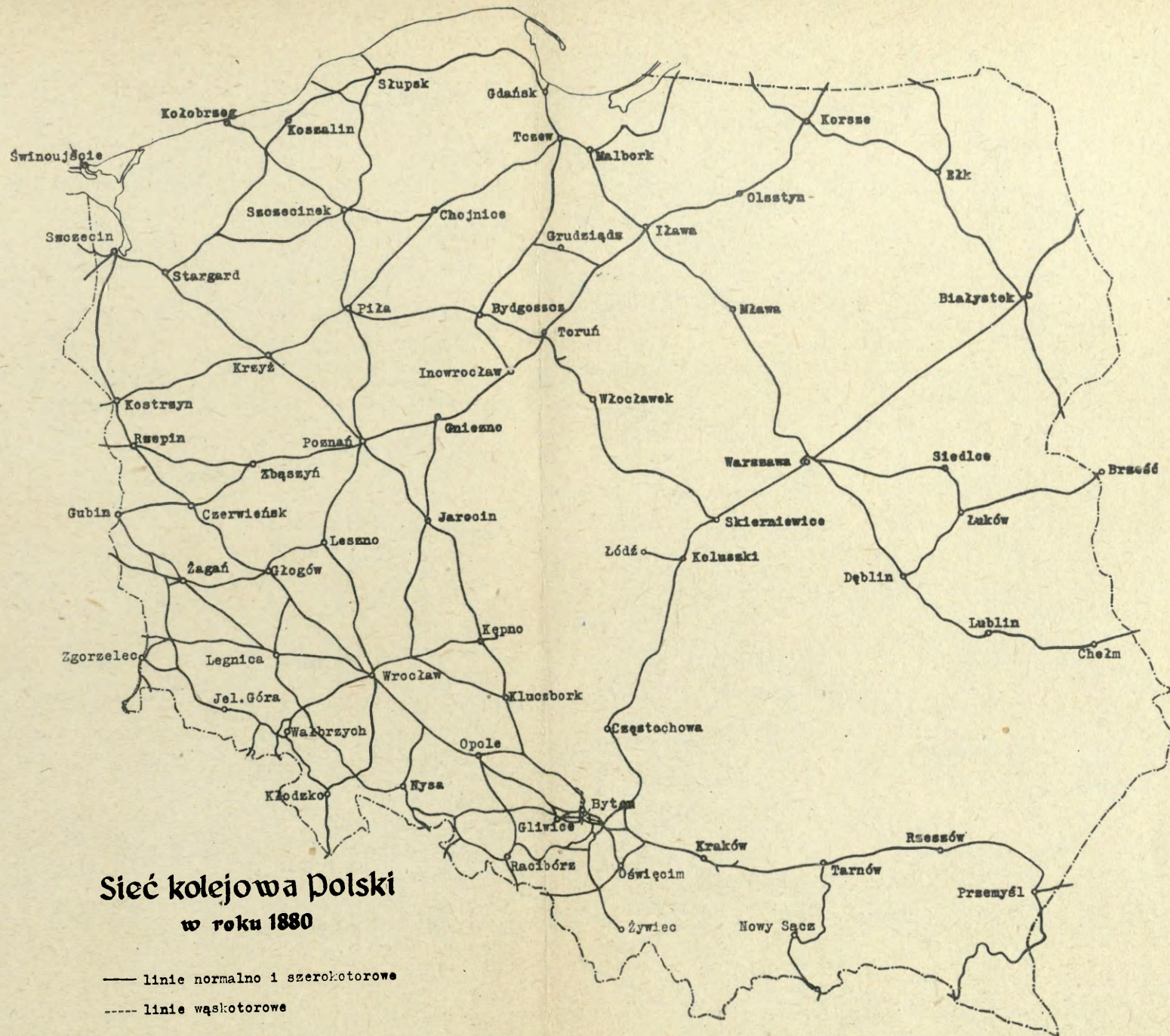
43. Rapczyński R. - Historia elektryfikacji kolei na świecie i w Polsce. Przegląd Kolejowy Elektrotechniczny nr 3/1958.
44. Die Reichsbahn. Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn. Berlin.
45. Rocznik Statystyczny Polskich Kolei Państwowych. Warszawa.
46. Ruehling R. - Eisenbahngeographie Polens. Leipzig 1935.
47. Rumpf F. - Die Eisenbahnen in Niederschlesien. Göttingen 1934.
48. Skwarczyński J. - Rozwój sieci kolejowej pod zaborem austriackim. Inżynier Kolejowy nr 8-9/1926.
49. Sprawozdanie Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich dróg żelaznych dojazdowych.
50. Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie 1918-1928. Warszawa 1928.
51. Statistisches Sbornik Ministerstwa Putiej Soobszczennija. S. Peterburg.
52. Statistik der Eisenbahnen im Deutschen Reiche. Berlin.
53. Statistische Angaben über die Deutsche Reichsbahn. Berlin.
54. Szajer R. - Rzut historyczny na powstawanie i przebudowę Węzła Warszawskiego. Biuletyn Stow. Inż. i Techn. Komun. nr 1/1948.
55. Sztolcman S. - Koleje odziedziczone przez Polskę w b. zaborze rosyjskim. Inżynier Kolejowy nr 11/1928.
56. Śniechowski J. - Pierwsze koleje żelazne na ziemiach Polskich. Przegląd Techniczny nr 3/1926.
57. Śniechowski J. - Zarys rozwoju kolejnictwa polskiego w zaborze rosyjskim. Inżynier Kolejowy nr 8-9/1926.
58. Świętochowski A. - Drogi żelazne w Warszawie. Przegląd Techniczny nr 1-5/1904.
59. Tempozyk H. - Stan techniczny sieci DOKP Warszawa. Przegląd Kolejowy nr 12/1958.
60. Transport. Miesięcznik poświęcony ekonomii transportu. Warszawa.

61. Troczewski K. - Droga żelazna podjazdowa Piaseczno - Grójec - Czersk. Przegląd Techniczny nr 32/1911.
62. Troczewski K. - Kolejki kujawskie. Przegląd Techniczny nr 15/1910.
63. Turowicz J. - Prace przy budowie węzła warszawskiego. Kronika Warszawy nr 4-5/1931.
64. Urzędowe Rozkłady Jazdy Pociągów. Warszawa.
65. Wierzbicki L. - Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicyi od roku 1847 włącznie do roku 1890. Czasopismo Techniczne nr 21-24/1907. Lwów.
66. Wrzosek A. - Z geografii komunikacyjnej Pomorza. Toruń 1935.
67. Wyleżyński A. - Zestawienie ciekawszych dat z historii kolei żelaznych. Przegląd Kolejowy nr 6/1958.
68. Zeitschrift für Kleinbahnen. Od r. 1905 dodatek "Statistik der Kleinbahnen im Deutschen Reich". Berlin.

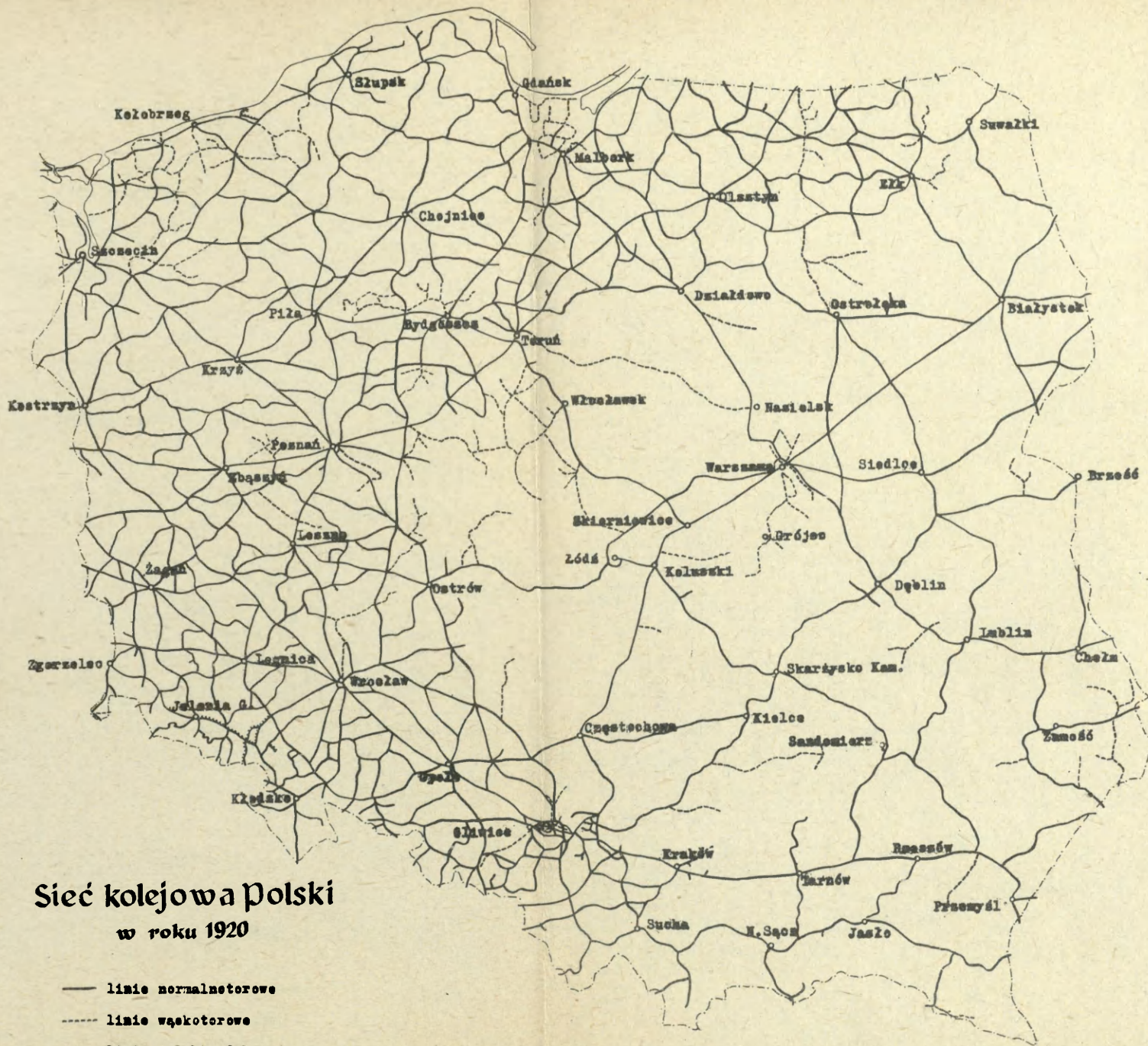


**Sieć kolejowa Polski
w roku 1860**

- linie normalnotorowe
- - - linie wąskotorowe

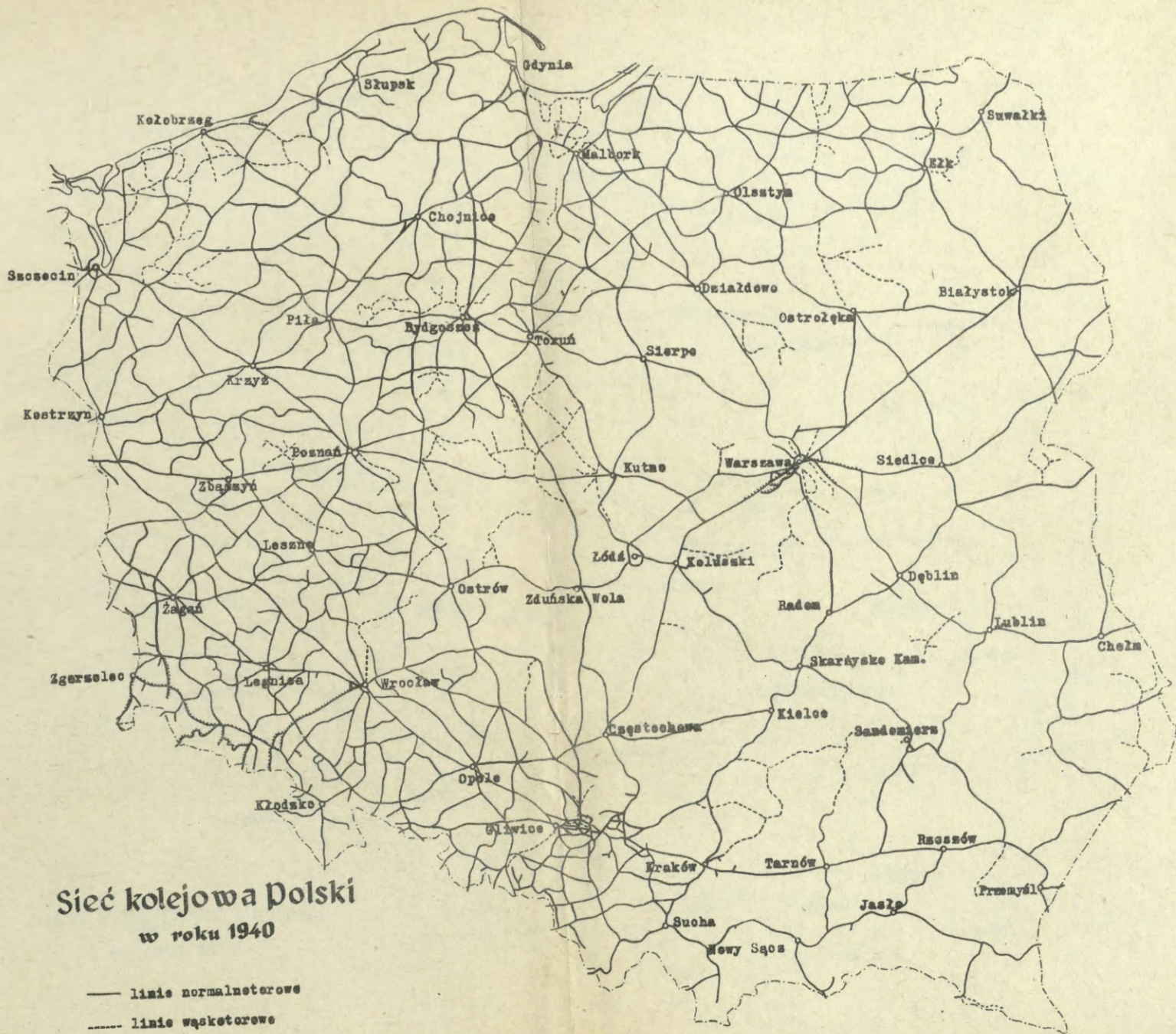






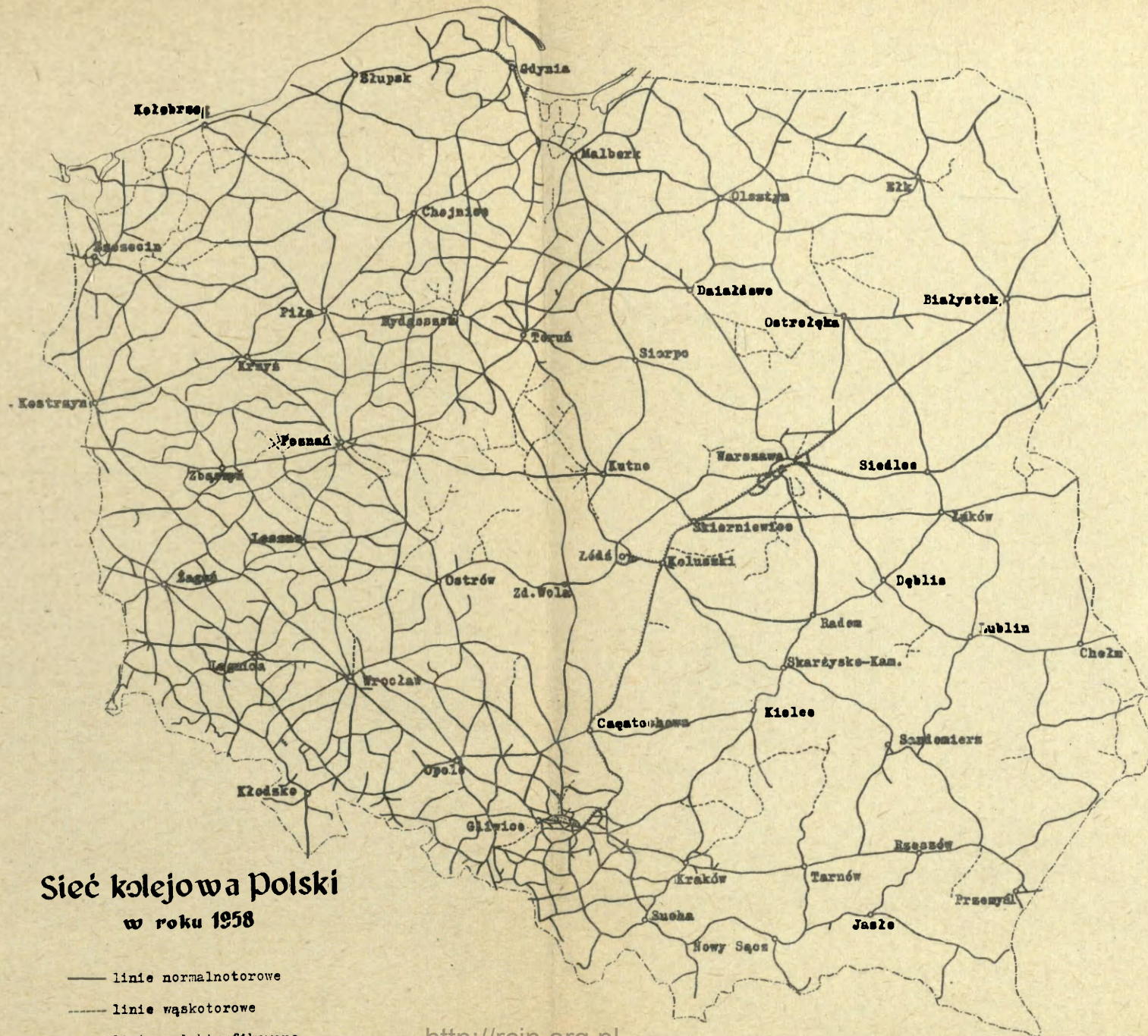
Sieć kolejowa Polski w roku 1920

- linie normalnotorowe
- - - linie wąskotorowe
- · - linie selektryfikowane



**Sieć kolejowa Polski
w roku 1940**

- linie normalnoterowe
- - - linie wąskotorowe
- · - linie zelektryfikowane



E R R A T A^x

Str.	Wieras od góry	J e s t	Powinno być
5	9	1:24 000	1:25 000
8	16	I.P.Gierasimow: The Geographical Study of Agricultural Land U.S.E. z.4, t.124, 1958.	I.P.Gierasimow: The Geographical Study of Agricultural Land Use. Geographical Journal z.4, t.124, 1958.
8	17	Geographical Journal Woprosy Geografii, t.43 /1958/. zeszyt poświęcony w oazości tym praoom.	Woprosy Geografii, t.43 /1958/. Zeszyt poświęcony w oazości tym praoom.
9	7	Pracę terenową	Prace terenowe
10	26	owiec	owies
11	3 1 6	pododziałów	pododdziałów
11	16	oddziele	oddziałe
17	34	łańcuchowy	łańcuchówka
20	5	mających	mających
24	17	karoe	karole
26	29	intarnatka	inkarnatka
32	29	gorąozkowiste	gorąookrwiste
38	24	grądowe	grondowe
1 w następnyoh		grądy	grondy
57	21	brodowkowatej	brodawkowatej
63	8	który notujemy wtedy, jeśli zjawisko występuje w skali masowej,	/który notujemy wtedy, jeśli zjawisko występuje w skali masowej/,
64	13	łazowiska	łożowiska
65	20	zabudowane	zbudowane
65	22	tama	tamy,
65	28	brzegaw	brzegów
66	9 1 14	budowlane	budowane
66	14	z poprzek	w poprzek
71	32	zabudowa luźna z ogrodami	zabudowa luźna niska z ogrodami
76	33	porty	forty
81	18	kamianka	kanianka
85	10	wieloprzestrzenna	wielkoprzestrzenna
86	1	stastaże	staże
95	14	jary	jazy
98	21	utilizacyjne	utylizacyjne

^x Czytelników przepraszamy za błędy redakcyjno-wydawnicze, które atwierdziliśmy w Nr 2/59 Dokumentacji Geograficznej: "Instrukcja szczegółowego zdjęcia użytkowania ziemi".

**WYKAZ ZESZYTOW
PRZEGLĄDU ZAGRANICZNEJ LITERATURY GEOGRAFICZNEJ
za ostatnie lata*)**

1 9 5 6

- 1 **Materiały I Kongresu Geografów Węgierskich**, zbiór 3 artykułów, s. 88, zł 5,—
- 2 **Zagadnienia geografii transportu**, zbiór 8 artykułów, s. 135, zł 7,—
- 3 **Zagadnienia geografii rolnictwa**, zbiór 10 artykułów, s. 165, zł 8,—
- 4 **Zagadnienia geografii rolnictwa, cz. II**, zbiór 6 artykułów, s. 131, zł 7,—

1 9 5 7

- 1 **Teoretyczne zagadnienia geografii. Geografia regionalna: część I**, zbiór 4 artykułów, s. 132, zł 7,—
- 2 **J. KOSTROWICKI — XVIII Międzynarodowy Kongres Geografów w Rio de Janeiro**, s. 228, zł 10,—
- 3/4 **Teoretyczne zagadnienia geografii. Geografia regionalna: część II**, zbiór 5 artykułów, s. 224, zł 10,—

1 9 5 8

- 1 **Zagadnienia geografii zaludnienia i osadnictwa**, 5 artykułów, s. 158, zł 10,—
- 2 **Teoretyczne zagadnienia z geografii ekonomicznej — 5 artykułów**, s. 180, zł 10,—
- 3 **Zagadnienia geografii gleb — 6 artykułów**, s. 133, zł 10,—
- 4 **Nowsze poglądy na istotę krajobrazu geograficznego — 3 artykuły**, s. 127, zł 10,—

1 9 5 9

- 1 **Geografia transportu — 4 artykuły**, s. 130, zł 10,—

WYDAWNICTWA BIBLIOGRAFICZNE IG PAN)**

- S. LESZCZYCKI, B. WINID — **Bibliografia Geografii Polski 1945—1951**, 1956, s. 219, zł 29,—
- S. LESZCZYCKI, J. PIASECKA, H. TUSZYŃSKA-REKAWKOWA, B. WINID — **Bibliografia Geografii Polski 1952—1953**, 1957, s. 99, zł 24,—
- S. LESZCZYCKI, H. TUSZYŃSKA-REKAWKOWA, B. WINID — **Bibliografia Geografii Polski 1954, 1957**, s. 67, zł 15,—
- Red. J. KOBENDZINA — **Polska Bibliografia Analityczna. Geografia. Poz. 1—168**, 1956, s. 88, zł 13,50
- Red. J. KOBENDZINA — **Polska Bibliografia Analityczna. Geografia. Poz. 169—468**, 1956, s. 105, zł 16,—
- Red. J. KOBENDZINA — **Polska Bibliografia Analityczna. Geografia. Poz. 469—876**, s. 127, zł 24,—
- Z. KACZOROWSKA — **Zestaw zagranicznych czasopism i wydawnictw seryjnych z zakresu nauk o Ziemi, znajdujących się w bibliotekach polskich**, 1957, s. 400, zł 100,—

*) do nabycia w Dziale Wydawnictw Instytutu Geografii PAN, Warszawa, Krakowskie Przedmieście 30, pokój 12.

**) do nabycia w księgarniach Domu Książki

PRACE GEOGRAFICZNE IG PAN*)

- 1 J. FLIS — Kras gipsowy Niecki Nidziańskiej, 1954, s. 73, zł 10,—
- 2 W. WALCZAK — Pradolina Nysy i plejstocenijskie zmiany hydrograficzne na przedpolu Sudetów Wschodnich. 1954, s. 51, zł 8,—
- 3 A. KRZYMOWSKA — Franciszek Szwarzenberg-Czerny Profesor Geografii Uniwersytetu Jagiellońskiego (1847—1917), 1954, s. 69, zł 9,50
- 4 J. PASZYŃSKI — Opady atmosferyczne dorzecza Odry i ich związek z hipsometrią i zalesieniem. 1955, s. 90, zł 16,50
- 5 M. KIELCZEWSKA-ZALESKA — O powstaniu i przeobrażaniu kształtów wsi Pomorza Gdańskiego; M. BISKUP — Osady na prawie Polskim na Pomorzu Gdańskim w pierwszej połowie XV w. 1956, s. 224, zł 31,45
- 6 W. OKOŁOWICZ — Geomorfologia okolic środkowej Wilii. 1956, s. 68, zł 10,—
- 7 A. JAHN — Wyżyna Lubelska. Rzeźba i czwartorzęd. 1956, s. 460, zł 52,40
- 8 M. FLESZAR — Studia z dziejów geografii ekonomicznej w Polsce od połowy XVIII w. do r. 1848. 1956, s. 105, zł 20,—
- 9 PRACA ZBIOROWA — Studia geograficzne nad aktywizacją małych miast. 1957, s. 525, zł 72,—
- 10 A. WERWICKI — Białostocki okręg przemysłu włókienniczego do 1945 r. 1957, s. 164, zł 32,—
- 11 L. STARKEL — Rozwój morfologiczny progu Pogórza Karpackiego między Dębicą a Trzcianą. 1957, s. 200 + 54 ilustr., zł 40,—
- 12 B. OLSZEWICZ — Geografia polska w okresie Odrodzenia. 1957, s. 62, zł 15,50
- 13 S. GILEWSKA — Rozwój morfologiczny wschodniej części Wyżyny Miechowskiej. 1958, s. 90 + 17 ilustr., zł 25,—
- 14 J. STASZEWSKI — Vertical Distribution of World Population. 1957, s. 116 + 1 tabl. nlb., zł 40,—
- 15 K. ŁOMNIEWSKI — Zalew Wiślany. 1958, s. 106, zł 24,—
- 16 M. LITTERER — Zmiany w rozmieszczeniu i strukturze Ludności Polski Ludowej w latach 1946—1950; B. WEŁPA — Zagadnienie struktury wieku ludności Polski Ludowej w r. 1950. 1955, s. 112, zł 20,—
- 18 A. KUKLIŃSKI — Struktura przestrzenna przemysłu cegielnianego na ziemiach zachodnich w epoce kapitalizmu. 1959, s. 156 + 19 wkładok, zł 49,—

*) Do nabycia w księgarniach „Domu Książki”