

Zbigniew Tucholski

Instytut Historii Nauki im. L. i A. Birkenmajerów PAN

ORCID 0000-0002-4171-4128

## Opis kolei podjazdowych w guberni warszawskiej z 1911 r. Nieznany dokument w zasobie Archiwum Państwowego w Warszawie

### Description of the Approach Railways in the Warsaw Governorate (1911) – An Unknown Document in the State Archive in Warsaw

The article is an edition of the source important for the history of the development of the railway network in Poland, namely the *Information on the approach railways operating in the Warsaw Governorate (Viedomosti o sušestvuûših v Varšavskoj guberni pod"ezdnyh železnyh dorogah)*. This document is in the archival collection labeled Warsaw Governorate Government no. 1181, kept in the State Archive in Warsaw. In the *Information on the approach railways operating in the Warsaw Governorate*, there is data on the public and industrial narrow-gauge railways operating in the Warsaw Governorate in 1911, as well as the standard-gauge industrial sidings of the Warsaw-Vienna Railways. This document is of great historical importance due to the degree of destruction and scattering of technical archives related to the communication infrastructure in the territory of the Russian partition. It contains important, previously unknown elementary technical and operational data of these railways and sidings.

**Keywords:** railway history, railway geography, narrow-gauge railways, sidings of the Warsaw-Vienna Railway, Warsaw Governorate, horse-drawn trams

**Słowa kluczowe:** historia kolejnictwa, geografia kolejowa, koleje wąskotorowe, bocznice Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, gubernia warszawska, tramwaje konne

Badania nad współczesną geografią kolejową Polski prowadził w okresie międzywojennym Teofil Bissaga (1900–1958)<sup>1</sup>. W okresie powojennym prekursorem badań nad

1 T. Bissaga, *Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych*, Warszawa 1938 (Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji, nr 9).

historycznym rozwojem sieci kolejowej na ziemiach polskich był geograf Teofil Lijewski (1930–2010), który w 1959 r. ogłosił pionierską w polskim piśmiennictwie geograficznym i historycznym pracę *Rozwój sieci kolejowej Polski*<sup>2</sup>. Z powodu utrudnionego dostępu do źródeł znalazło się w niej wiele błędów i nieścisłości.

W latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w. podjęcie szerszych i bardziej szczegółowych badań w zakresie historii geografii komunikacyjnej Polski było niemożliwe z powodu utajnienia dokumentacji technicznej związanej z transportem, a nawet większości zbiorów kartograficznych. Przede wszystkim zaś badania takie utrudniał cenzuralny zakaz wydawania prac zawierających szczegółowe dane dotyczące transportu kolejowego.

Badania historycznego rozwoju sieci kolejowej na ziemiach polskich są bardzo trudne ze względu na stopień zniszczenia i znaczące rozproszenie źródeł archiwalnych. Dotyczy to przede wszystkim kolei użytku niepublicznego: wąskotorowych, przemysłowych, gospodarczych, budowlanych i wojskowych oraz bocznic. W wielu przypadkach istnienie tymczasowych linii kolejowych dokumentuje jedynie historyczna kartografia oraz fotografia lotnicza. Identyczna sytuacja dotyczy chronologii otwarcia i zamknięcia ruchu towarowego na sieci kolejowej PKP, ponieważ dane te rejestrowano jedynie w służbowej dokumentacji poszczególnych dyrekcji okręgowych kolei państwowych – w większości nieistniejącej.

W pracy Teofila Lijewskiego i Stanisława Koziarskiego *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*<sup>3</sup> znalazło się również wiele błędów i nieścisłości, szczególnie w zakresie informacji dotyczących kolei użytku niepublicznego. Ustalenie dat budowy i rozpoczęcia eksploatacji kolei użytku publicznego nie nastroczało większych trudności wobec dużej liczby źródeł, w tym aktów normatywnych. Z identycznymi trudnościami natury archiwalnej i metodologicznej wiąże się również powstanie pracy Zbigniewa Taylora *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*<sup>4</sup>.

Z powodu braku dostępnych w kraju źródeł archiwalnych oraz ich rozproszenia badacze w wielu wypadkach prowadzili zastępczo kwerendy prasowe. Niestety w tej kategorii źródeł nie zawierano siłą rzeczy szczegółowych danych technicznych i eksploatacyjnych z zakresu komunikacji. Istotną wadą informacji zawartych w prasie codziennej była również ich nierzetelność oraz liczne błędy i przeinaczenia popełniane przez dziennikarzy.

Dotychczas jedyną pracą podejmującą temat historycznego rozwoju i likwidacji kolei przemysłowych na ziemiach polskich jest publikacja Ariela Ciechańskiego *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*<sup>5</sup>.

Istotnym mankamentem opisanych prac był brak szczegółowej kartografii sieci kolejowej, obrazującej jej rozwój w różnych okresach wraz z kilometrażem linii. Dopiero w 2011 i 2014 r. powstały pierwsze szczegółowe opracowania kartograficzne dwóch wydań *Atlasu linii kolejowych Polski*<sup>6</sup>, obrazujące historyczny rozwój sieci kolejowej ziem

2 T. Lijewski, *Rozwój sieci kolejowej Polski*, Warszawa 1959 (*Dokumentacja Geograficzna*, z. 5).

3 T. Lijewski, S. Koziarski, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995.

4 Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.

5 A. Ciechański, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, Warszawa 2013 (*Prace Geograficzne*, nr 243).

6 *Atlas linii kolejowych Polski 2011*, oprac. merytoryczne i historyczne map oraz indeksu R. Stankiewicz, koncepcja, oprac. graficzne map, tabel i legend M. Stiasny, skala 1 : 300 000, Rybnik 2011; *Atlas linii kolejowych Polski 2014*, oprac. merytoryczne i historyczne map oraz indeksu R. Stankiewicz, koncepcja, oprac. graficzne map, tabel i legend M. Stiasny, skala 1 : 300 000, Rybnik 2014.

polskich. Publikacja z 2011 r. zawierała wiele błędów i nieścisłości, częściowo skorygowanych i uzupełnionych w kolejnym wydaniu.

Szczegółowe dane dotyczące rozwoju sieci kolejowej na ziemiach polskich zawiera również portal internetowy *Atlas kolejowy Polski, Czech, Słowacji i Podkarpackiej Rusi*<sup>7</sup>, którego redaktorami są badacze historii geografii kolejowej Sławomir Fedorowicz oraz Hubert Wagała. Portal ten stoi na wysokim poziomie merytorycznym, upowszechnia niepublikowane nigdzie dane archiwalne o dużej wartości i jest na bieżąco aktualizowany. Jego słabą stroną jest brak bibliografii i odwołań źródłowych.

Badania historycznego rozwoju sieci komunikacyjnej na ziemiach polskich powinny być prowadzone przez specjalistów z różnych dziedzin jako interdyscyplinarny projekt badawczy. Niezależnie od tego istotne jest poszerzenie dotychczasowej bazy źródłowej tego zagadnienia. Szczególne znaczenie mają materiały źródłowe obrazujące rozwój sieci komunikacyjnej na terenach dawnego zaboru rosyjskiego.

Ewakuacja w 1915 r. w głąb Rosji dokumentacji technicznej z terenu Królestwa oraz stopień jej zniszczenia podczas obu wojen i w okresie PRL-u sprawiły, że wszelkie materiały archiwalne dotyczące rozwoju sieci komunikacyjnej zawierające szczegółowe dane urzędowe i techniczne posiadają duże znaczenie historyczne.

W Archiwum Państwowym w Warszawie, w zespole archiwalnym Rząd Gubernialny Warszawski 1181 znajduje się jednostka archiwalna sygn. 4011 *Pod"ezdnye puti guberni* (Подъездные пути губерни). Ma ona formę poszytu akt wytworzonych przez Wydział Budowlany Rządu Gubernialnego Warszawskiego. Zawiera ona *Wiadomości o funkcjonujących w guberni warszawskiej kolejach podjazdowych* (Видомости о суѣствующих в Варшавской губерни под"ездныхъ жѣлезныхъ дорогахъ, Введомости о существующих в Варшавской губерни подъездныхъ жѣлезныхъ дорогахъ), a także korespondencję dotyczącą udzielenia zgody na budowę podjazdowych kolei wąskotorowych, zarówno użytku publicznego, jak i przemysłowych oraz gospodarczych.

Opracowane w formie tabelaryczno-statystycznej *Wiadomości o funkcjonujących w guberni warszawskiej kolejach podjazdowych* są wartościowym materiałem źródłowym do dziejów komunikacji i geografii komunikacyjnej Polski. W tym dokumencie znajdują się nieznane dotychczas informacje o dużym znaczeniu historycznym, takie jak: dane techniczne tramwaju konnego Wołomin – Zagościńiec, wąskotorowych kolei cukrowniczych i gospodarczych oraz bocznic normalnotorowych Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej.

Dokument ten opracowano na skutek wniosku z 17 lipca 1911 r. skierowanego przez Wydział Administracyjny do Wydziału Budowlanego Warszawskiego Rządu Gubernialnego<sup>8</sup>. Można domniemywać, że powodem jego powstania były potrzeby mobilizacyjne i sprawozdawcze.

Ze względu na obecność wielu polskich liter w rosyjskim odręcznym tekście i liczne błędy gramatyczne można domniemywać, że jego autorem był Polak, urzędnik Wydziału Budowlanego Warszawskiego Rządu Gubernialnego.

7 *Atlas kolejowy Polski, Czech, Słowacji i Podkarpackiej Rusi*, www.atlaskolejowy.net [dostęp 8.08.2022].

8 Archiwum Państwowe w Warszawie [APW], Rząd Gubernialny Warszawski, zesp. 1181, sygn. 4011 *Pod"ezdnye puti guberni*, k. 19, *Pismo Wydziału Administracyjnego do Budowlanego Warszawskiego Rządu Gubernialnego z 4 lipca 1911 r. (starego stylu)*.

Wykaz ten obejmuje istniejące w 1911 r. na terenie guberni warszawskiej koleje wąskotorowe użytku publicznego oraz przemysłowe i gospodarcze, a także bocznic przemysłowe Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, które rosyjscy urzędnicy w sposób kuriozalny z dzisiejszej perspektywy zakwalifikowali jako wąskotorowe koleje podjazdowe (odbiegające od normatywu rosyjskich kolei szerokotorowych 1524 mm). W wykazie nie zawarto danych dotyczących części tramwajów konnych oraz wąskotorowych kolei polowych i fortecnych (ze względu na ich utajnienie). Zapewne na skutek niedbalstwa nie wykazano również bocznic normalnotorowych Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej na terenie Warszawy.

W odniesieniu do kolei i bocznic na terenie guberni warszawskiej zawarto dane statystyczne przebiegu i długości linii, szerokości toru, liczby taboru, a także właścicieli i dat otwarcia ruchu tymczasowego i stałego. Daty te w niektórych wypadkach odnoszą się zapewne do otwarcia ruchu po wydaniu koncesji przez Rząd Gubernialny Warszawski po wielu latach wcześniejszej eksploatacji lub po zbudowaniu ostatniego odcinka danej linii (np. koleje dojazdowe Warszawy, linia grójecka, wilanowska, jabłonowska i marecka). Nie można również wykluczyć, że są błędne. W wypadku bocznic normalnotorowych Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej zawarto także informacje o miejscach ich odgałęzienia.

## Bibliografia

### Źródła archiwalne

Archiwum Państwowe w Warszawie [APW], Rząd Gubernialny Warszawski, zesp. 1181, sygn 4011 *Pod"ezdye puti guberni*.

### Literatura przedmiotu

*Atlas linii kolejowych Polski 2011*, oprac. merytoryczne i historyczne map oraz indeksu R. Stankiewicz, koncepcja, oprac. graficzne map, tabel i legend M. Stiasny, skala 1 : 300 000, Rybnik 2011.

*Atlas linii kolejowych Polski 2014*, oprac. merytoryczne i historyczne map oraz indeksu R. Stankiewicz, koncepcja, oprac. graficzne map, tabel i legend M. Stiasny, skala 1 : 300 000, Rybnik 2014.

Bissaga T., *Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych*, Warszawa 1938 (*Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji*, nr 9).

Ciechański A., *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, Warszawa 2013, (*Prace Geograficzne*, nr 243).

Lijewski T., *Rozwój sieci kolejowej Polski*, Warszawa 1959 (*Dokumentacja Geograficzna*, z. 5).

Lijewski T., Koziarski S., *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995.

Taylor Z., *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.

### Źródła internetowe

*Atlas kolejowy Polski, Czech, Słowacji i Podkarpackiej Rusi*, [www.atlaskolejowy.net](http://www.atlaskolejowy.net) [dostęp 8.08.2022].

## Podziękowania

Informację o omawianej jednostce archiwalnej otrzymałem dzięki uprzejmości p. Magdaleny Masłowskiej, kierownika Oddziału I – Przechowania, zabezpieczenia zasobu i kwerend Archiwum Państwowego w Warszawie, za co składam jej serdeczne podziękowania.

Składam serdeczne podziękowania prof. Janowi Szumskiemu (Instytut Historii Nauki im. L. i A. Birkenmajerów PAN) za pomoc w odczytaniu i przetłumaczeniu trudno czytelnych słów, zwrotów oraz skrótów zawartych w tekście.

dr hab. **Zbigniew Tucholski**, prof. PAN, historyk techniki i komunikacji, pracownik Instytutu Historii Nauki PAN w Warszawie. Specjalizuje się w historii kolejnictwa, komunikacji, przemysłu i techniki wojskowej, a także ochronie dziedzictwa infrastruktury i architektury komunikacyjnej oraz przemysłowej.

e-mail: [ztucholski@ihnpan.pl](mailto:ztucholski@ihnpan.pl)

Data zgłoszenia artykułu: 10 sierpnia 2022

Data przyjęcia do druku: 28 września 2022

Wiadomości o funkcjonujących w guberni warszawskiej kolejach podjazdowych, Archiwum Państwowe w Warszawie [APW], Rząd Gubernialny Warszawski, zesp. 1181, sygn. 4011 Pod"ezdye puti guberni

Lp.	Nazwa kolei i kierunek, ze wskazaniem głównych miejscowości przez które przechodzi	Czy łączy się drogą szynową z publiczną siecią kolejową	Szerokość toru	Długość głównych linii	Długość ogólna bez torów dodatkowych i stacyjnych	Rodzaj trakcji (parowa, konna, elektryczna)	Tabor kolejowy			
							Parowozy		Ogólna liczba	Ogólna liczba
							Typ	Typ		
1.	<u>Powiat Warszawski</u> Grójecka kolej podjazdowa z Warszawy (Mokotów) do osady Góra Kalwaria, przez wieś Mokotów, Wierzбно, Służewiec, Grabów, Pyry, Dąbrówka, osada Piaseczno, majątek Siedlisko, wieś Pilawa, Baniocha, Kąty, po szosie Nowo-Aleksandrowskiej	nie łączy się	1,00 m	30,374 wiorst	44,177 wiorst.	parowa	12	sześciokołowych 8, czterokołowych 4	34	
2.	2. <u>Wilanowska</u> kolej wąskotorowa a) z Warszawy (Mokotowa) do osady Piaseczno przez wieś Czerniaków, Wilanów, Jeziorna, miejscowości letniskowe Konstancin i Skolimów, b) Miejskiego odgałęzienia z Mokotowa do stacji przeładunkowej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej (Warszawa Towarowa Wilanowska kolei wąskotorowej)	Styka się z torami Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej na stacji Warszawa Towarowa Kolei Wilanowskiej za Rogatką Jerozolimską	0,80 m	21,573 wiorst	30,825 wiorst	parowa	17	ośmiokołowych 2, sześciokołowych 8, czterokołowych 7	186	
3.	3. <u>Jabłonowo-Wawerska</u> kolej podjazdowa a) od Mostu Aleksandrowskiego na rz. Wiśle w m. Warszawie do wsi Jabłonna, przez Pelcowiznę, Zerań, Wiśniewo, Henryków, majątek Tarchomin, Buchnik i Jabłonnę po Szosie Kowelskiej, b) od Mostu Aleksandrowskiego na rz. Wiśle w m. Warszawie do wsi Wawer przez przedmieścia Pragę i Kamionek do wsi Grochów II i I i Goławek	Styka się z torami Kolei Nadwiślańskich na st. Praga Nadwiślańska	0,80 m	24,664 wiorst	33,238 wiorst	parowa	7	sześciokołowe	106	
4.	<u>Powiat Warszawski i Radzyński</u> 4. <u>Markowska</u> kolej podjazdowa od przedmieścia Praga [przy st. Marki Kolei Nadwiślańskich – dopisano ołówkiem], do miasta Radzymina, przez osadę Targówek, wieś Zacisze, Drevnica, osadę Marki i wieś Pustelnik i Struga	Łączy się ze st. Marki Kolei Nadwiślańskich	800 mm	19 wiorst	27 wiorst	parowa	11	czterokołowych 5 sześciokołowych 6	226	
5.	<u>Powiat Radzyński</u> 5. Kolej wąskotorowa od stacji Wołomin Kolei S. Petersbursko-Warszawskiej, przez wieś Wołomin, Annapol, Czarną Małą do uroczyska Zenonów, gmina Ręczaje	nie łączy się	0,80 metra	5 wiorst 56 sążni bieżących	5 wiorst 250 sążni	konna	–	–	2	
6.	<u>Powiat Łowicki</u> 6) Bocznicza od st. Łowicz Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej do łowickiego zakładu chemicznego, na terenie miasta Łowicza	łączy się z Koleją Warszawsko-Wiedeńską st. Łowicz	4 f 8 1/2 d. [1435 mm]	1,4 wiorsty	2,2 wiorsty	parowa	1	sześciokołowy	5	
7.	7. Bocznicza od stacji Łowicz Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej do Młyna Parowego Moszka Zelechowskiego, na terenie miasta Łowicza	łączy się z Koleją Warszawsko-Wiedeńską st. Łowicz	4 f 8 1/2 d. [1435 mm]	60,24 sążni	115,24 sążni	parowa	1	sześciokołowy	4	
8.	<u>Powiat Nowo-Miński</u> 8) Kolej wąskotorowa od wsi Rudka przez folwarki Natalin i Teklin [i Wólka Mładzka – dopisano ołówkiem]	łączy się z Koleją Nadwiślańską na st. Otwock	60 cent.	około 8 wiorst	8 wiorst 15 sążni	konna	–	–	10	

	Tabor kolejowy		Konie		Zapasy szyny		Do kogo należy	Jakie zakłady przemysłowe obsługuje	Czas owarcja dla ruchu					
	Wagony	Platformy	Ogólna liczba	Liczba wg wieku 1. do 13 lat 2. starsze niż 13 lat	Ogólna liczba	Typ								
-	do przewozu gliny i cegły	1	1	1	176	6	111 136 293	1	około 13 l.	330 s. 11 s.	10,25 f/f różnych typów	Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich Kolei Podjazdowych	cegiełnie	Otwarcie ruchu tymczasowego 22 października 1901 r. Otwarcie stałego ruchu 5 listopada 1904 r.
-		zwykłego typu	zwykłego typu	zwykłe	zwykłych	zwykłych	zwykłych	zwykłych				Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich Kolei Podjazdowych	cegiełnie i fabrykę papieru	
20		-	1	-	-	475 s. 500 s.	10,25 f/f różnych typów	-				Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich Kolei Podjazdowych	cegiełnie, fabrykę drożdży, zakład budowy maszyn, [zakład? i zakłady chemiczne	Tymczasowy pasażerski i towarowy 26 listopada 1900 r. Stały ruch pasażerski i towarowy 26 kwietnia 1904 r.
wiek do 13 lat		-	starszy niż 13 lat	-	-	-	-	zwykłe				Towarzystwa Akcyjnego Budowy i Eksploatacji Kolei Dojazdowych w Kraju Nadwiślańskim	Przedzalnica w Mar- kach, Towarzystwo Akcyjne Pustelnik, cegiełnie, zakład produkcyjny i zakłady mechaniczny [Dellofa]	5 czerwca 1907 r.
-		10 sążni	-	-	-	-	-					Towarzystwa letników właścicieli w uroczysku Zenonów	wyłącznie do przewozu letników przy- bywających na własne dachce	1898 r.
-		kolejowe G.E. (?) 54-0 sążni	-	-	10 sążni	10 sążni	kolejowe 198,8 fu- tów [nie- czytelne słowo]	-				przedza- lnia, zakład chemiczny	1896 r.	
Właściciele cegiełni Teklin Heleny Goldman		Moska Zelechowski	1910 r.	1910 r.	1910 r.									
cegiełnia		młyn pa- rowy	1910 r.	1910 r.	1910 r.									
Pod koniec [?] 1909 r.														
nie podlega [?]														

9.	Powiat Włocławski 9) Kolej wąskotorowa Cukrowni Brześć Kujawski, od stacji [towarowej –dopisano otówkiem] Włocławek Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej do Cukrowni Brześć Kujawski, z odgałęzzeniami: a) od wsi Smulsk do Cukrowni Brześć Kujawski, przez wsie Milencin, Kowalew, Popowiczki, Pikutkowo i Stary Brześć i b) od wsi Smulsk do Boniewa, przez wsie Kruszyn, Kruszynek, Świętosław, Wichrowice, Golebin, Koniewo i Otmianowo	łączy się z Koleją Warszawsko-Wiedeńską na stacji Towarowej Włocławek	75	16 wiorst 112 sążni główna linia i 15 wiorst 292 sążnie odgałęzienia	32 wiorsty 400 sążni	parowa		3	czterokołowe, Monachijskiej fabryki Kraussa	69		
10.	Powiat Nieszawski 10) Kujawska kolej podjazdowa przy Cukrowni w Dobrym. Początek jej przy stacji Nieszawa Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Linia przebiega w dół traktu przez wsie Nieszawa, Łowkowice, Łowiczek, majątek Bogdanowo do majątku Dobre. Następnie w majątku Dobre rozdzwaja się: jedna linia prowadzi do majątku Płowce, przez majątki i w pobliżu wsi Szczebłowo, Klonowo, Klonówek i Piolunowo, druga linia prowadzi do osady Radziejów przez majątki Bieganowo i Biskupice, trzecia linia biegnie do majątku Czołówek przecina wsie Bieganowo, Broniewo, Broniwek i Czołowo. Oprócz tego jest jeszcze robocze odgałęzienie do dowozu balastu przez wieś Krzywosądź do Bachorzy	nie łączy się	750 m	26 wiorst 400 sążni	56 wiorst 150 sążni	parowa		4	Orenstein Koppel 2, Krauss München, mocy 50 koni 1, Krauss München mocy 80 koni 1	152		
11.	Powiat Błoński 11) Wąskotorowa kolej podjazdowa od stacji Żyrardów Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej do fabryki Twarzystwa Akcyjnego Hielle i Dittricha w Żyrardowie	łączy się z linią Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej	Takiej samej szerokości, jak Kolej Warszawsko-Wiedeńska	805,55 sążni biezących	1501,11 sążni biezących	parowa		1	firmy Arthur Koppel bez paleniska	1		
12.	12) Wąskotorowa kolej podjazdowa od stacji Żyrardów Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej do przedzalni bawelny w Rudzie Guzowskiej	łączy się z linią Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej	Takiej samej szerokości, jak Kolej Warszawsko-Wiedeńska	254,6 sążni biezących	254,6 sążni biezących	parowa			Obsługiwana jest taborem poprzednio wspomnianej kolei wąskotorowej			
13.	13) Wąskotorowa kolej podjazdowa od stacji Żyrardów Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej do hurtowego składu węgla w Rudzie Guzowskiej	łączy się z linią Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej	Takiej samej szerokości, jak Kolej Warszawsko-Wiedeńska	50 sążni biezących	61 sążni biezących	konna			Obsługiwana jest taborem poprzednio wspomnianej kolei wąskotorowej	1		
14.	14) Bocznicza Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej od stacji Pruszków tej kolei do Cukrowni Józefów, biegnie przez wsie Paźniew [?], Gąsin, Moszna i Krosna	łączy się z linią Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej	Takiej samej szerokości, jak Kolej Warszawsko-Wiedeńska	8 wiorst	8 wiorst	parowa						
15.	Powiat Kutnowski 15) Wąskotorowa kolej podjazdowa od Cukrowni Dobrzelin do st. Pniewo Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, przechodzi przez pola majątku Dobrzelin	łączy się z linią Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej na st. Pniewo	4 f 8 1/2 d [1435 mm]	992,51 sążni	1632,14 sążni	parowa		1	Systemu stojącego Cockerill Belgia	-	-	
16.	16) Kolej dojazdowa [rozpoczynająca się w wiorście 63,756 Aleksandrowskiego odgałęzienia Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej] do Cukrowni „Konstancja”	łączy się w wiorście 63,756 Aleksandrowskiego odgałęzienia Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej	Takiej samej szerokości jak Kolej Warszawsko-Wiedeńska	257,94 sążni	257,94 sążni	parowa						
17.	17) Kolej podjazdowa od stacji Krośnice Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej do Cukrowni Ostrowy	łączy się z linią Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej na st. Krośnice	1435 mm	1 wiorsta	1 1/2 wiorsty	konna						
18.	18) Kolej podjazdowa od stacji Kutno Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej do składu towarowego Leiba Borzykowskiego	łączy się z Koleją Warszawsko-Wiedeńską na st. Kutno	Takiej samej szerokości jak Kolej Warszawsko-Wiedeńska	około 60 sążni	około 60 sążni	parowa			Wykorzystuje tabor Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej			



-	-	-	zwykłego typu	-	-	-	-	-	zwykłego typu	do przewozu buraków otwartych 120, do przewozu węgla, cukru i innych krytych 30, służbowy na 12 osób 1, służbowy na 14 osób 1	4	towarowych czterokołowych 66, towarowych ośmiokołowych 2, towarowy do przewozu robotników, ośmiokołowy 1
-	-	4	zwykłego typu	-	-	-	-	-	zwykłego typu	zwykłego typu 8, do przewozu materiałów budowlanych 22	4	zwykłego typu
-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	do 13 lat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	148 szt.	-	100 szt.	100 szt.	19	19
-	-	-	zwykłego typu	-	-	-	zwykłego typu	-	91 minim. wysokości, ciężar 14,3 kilogr. metr	91 minim. wysokości, ciężar 14,3 kilogr. metr	Włocławek – Brześć jest 8 Smulsk – Boniewo jest 11	Włocławek – Brześć jest 8 Smulsk – Boniewo jest 11
-	-	-	Towarzystwa Akcyjnego Zyrardowskiej Manufaktur	Towarzystwa Akcyjnego Zyrardowskiej Manufaktur	Towarzystwa Akcyjnego Zyrardowskiej Manufaktur	Towarzystwa Akcyjnego Zyrardowskiej Manufaktur	-	-	Towarzystwo Akcyjne Cukrowni Dobre	Towarzystwo Akcyjne Cukrowni w Brzesciu Kujawskim	Towarzystwo Akcyjne Cukrowni w Brzesciu Kujawskim	Towarzystwo Akcyjne Cukrowni w Brzesciu Kujawskim
-	-	W 1872 r.	fabrykę tego towarzystwa	fabrykę tego towarzystwa	fabrykę tego towarzystwa	fabrykę tego towarzystwa	-	-	Cukrownia Dobre i przylegające do linii majątki, do dostawy i wywozu różnych produktów	Cukrownia Dobre i przylegające do linii majątki, do dostawy i wywozu różnych produktów	W 1871 r.	Wyłącznie cukrownia i plantacje buraków cukrowni
-	-	W 1872 r.	hurtowy skład węgla	W 1880 r.	W 1871 r.	W 1880 r.	W 1871 r.	W 1871 r.	W 1908 r.	W 1908 r.	W 1908 r.	Głównej linii w listopadzie 1908 r., bocznej w listopadzie 1910 r.
-	-	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]
-	-	W 1865 r.	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]
-	-	W 1865 r.	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]
-	-	W 1865 r.	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]	MPS [ołówkiem]