

# Obelisk Drogi Brzeskiej

*Medale  
Bite na pamiątkę wybudowania Drogi  
Warszawsko-Brzeskiej*



W latach 1815-1830 przedstawiciele rządu Królestwa Kongresowego, zainspirowani postulatami Towarzystwa Przyjaciół Nauk, zainicjowali akcję wznoszenia *monumentów narodowych*. Pomniki te miały służyć wychowaniu młodego pokolenia, przypominając wielkie wydarzenia z życia narodu.

Po raz pierwszy w naszym kraju postanowiono uświetnić pomnikiem bardzo ważne dla gospodarki dzieło inżynierskie. Była to pierwsza w Królestwie droga bita, wybudowana w latach 1820-23, zwana „Traktem Brzeskim”.

Trakt w ówczesnej sytuacji politycznej posiadał pierwszorzędne znaczenie gospodarcze. Korzystna umowa celna stwarzała wyrobom wytwarzanym w Królestwie, eksportowanym do Rosji, szerokie rynki zbytu. Warunkiem tej ekspansji gospodarczej były sprawne drogi. Trakt Brzeski liczył 178 staj (ok. 200 km) długości i 7 sążni (12,5 m) szerokości. Wiódł przez tereny podmokłe, leśne i liczne przeszkody wodne.

Inicjatorami wzniesienia pomnika głoszącego chwałę projektodawców, projektantów i wykonawców drogi był Stanisław Staszic oraz Dyrekcja Generalna Dróg i Mostów. Koncepcję i program pomnika opracowała

komisja wyłoniona w 1824 r. przez Towarzystwo Przyjaciół Nauk. W jej składzie znaleźli się: Feliks Bentkowski, August Jacobi i Józef Sierakowski. Projekt pomnika oparto na nie zrealizowanym Pomniku Legionów, opracowanym przez Sebastiana Sierakowskiego około 1812 r.

Pomnik wystawiono przy trakcie, w odległości około 1,5 km od Rogatek Grochowskich (dzisiaj u zbiegu ulicy Grochowskiej z Podskarbińską). Warszawski obelisk odsłonięto 21 maja 1825 r. W Terespolu ustawiono identyczny monument, który odsłonięto 10 listopada 1825 r. Pomnikowi nadano formę 14-metrowego obelisku ustawionego na piedestale w kształcie sześcianu, ozdobionego u góry profilowanym gzymsem i u dołu gzymsem cokołowym. Całość posadzona na dwustopniowym podwyższeniu. Pomnik ogrodzono ośmiobocznymi, zwięzającymi się ku górze słupkami, połączonymi żelaznymi łańcuchami. Na frontowej ścianie piedestału widnieje data – MDCCCXXIII – zakończenia prac drogowych. Powyżej, nad gzymsem, na płaszczyźnie iglicy umieszczono dziewięć plakorzeźb autorstwa Pawła Malińskiego. Pierwsza, piąta i dziewiąta, licząc od góry, przedstawiają widoki miast: Brześcia, Siedlec i Warszawy, które połączyła droga. Sześć pozostałych ilustruje prace związane z budową traktu. Druga – robotnicy niwelujący teren pod nawierzchnię drogi. Trzecia – robotnicy rozkruszający materiał kamienny. Czwarta – robotnicy wbijający pal w przyczółek mostowy.

Szosta – robotnicy brukujący powierzchnię drogi. Siódma – ukończenie pierwszej mili. Ósma – woźnica prowadzący wóz kupiecki. Na wschodniej ścianie piedestału wmontowano awers i rewers medalu okolicznościowego, wybitego w 1825 r., autorstwa Fryderyka Wilhelma Hoecknera, upamiętniającego budowę drogi. Awers medalu przedstawia słup miłowy zakończony poczworną głową Hermesa. Na słupie kaduceusz i napis: *DROGA DO BRZEŚCIA*. Przedstawienie to otacza półkolisty napis: *OD WARSZAWY STAY CLXXVIII* otoczony na obwodzie: *ZA ALEKSANDRA I CES. S. ROSS. KRÓLA POLSKI*. Plakietka ta została wyrwana w 1918 r. i do dziś świeci pustym miejscem. Nad gzymsem, na płaszczyźnie iglicy umieszczono medalion z godłem państwa (również usunięty w 1918 r.) i napis: *NAKŁADEM / NARODOWYM / DROGI / BRZESKIEJ / STAY CLXXVIII / Z GLAZU UBITO*. Północna strona obelisku pozbawiona jest dekoracji, znajduje się w niej na ścianie piedestału otwór wejściowy (64,5 x 64,5 cm). Na wschodniej ścianie piedestału awers i rewers drugiego medalu autorstwa Hoecknera, wydanego na pamiątkę „Traktatu Brzeskiego”. Na awersie alegoryczna półleżąca postać kobieca z obnażonymi piersiami. Prawa ręka wsparta na kole, w lewej gałąź nie rozpoznanej rośliny. U góry półkolisty napis: *A VARSAVIA*.



Rekonstrukcja kolorystyki z 1825 r.

STAD. CLXXVIII. Poniżej poziomo VIA BRESTIENSIS. Na rewersie widnieje fragment kolumny z bazą i plinta, na której wyryto napis: AERE / PUBLICO / SILICE / STRATA. Na obwodzie: ALEX. I.P.F.V. CAES. AVG. IMP. T. RUS. REG. POL. JUSSU. Powyżej gzymsu na płaszczynie obelisku łaciński napis: VIA. / PETROPOLI- / TANA. / A. VARSAVIA. / BRESTIUM. / CLXXVIII. / STAD. Powyżej napisu medalion przedstawiający model pomnika. Obelisk został odlany z żeliwa w Zakładach Rządowych w Samsonowie. Pomnik pomalowano na ciemnobrązowo, napisy, plakiety, medale i płaskorzeźby pozłożono. W fundamenty obelisku kamień węgielny wmurowywał Stanisław Staszic. Obok kamienia wmontowano cynkową skrzynię (płatę) zawierającą 10 medali okolicznościowych i 30 monet z różnych okresów i państw. W skrzyni umieszczono dokumentację techniczną i szklane naczynie z protokołem uroczystości odsłonięcia pomnika. Dokument podpisany przez 27 osób zawiera również podpisy niepiśmiennych robotników, którzy obok swoich nazwisk postawili krzyżyki. Na skrzyni umieszczono dwie cynkowe tablice informujące o budowie drogi i powstaniu obelisku.

Obelisk połączył tradycyjny pomnik chwały z płaskorzeźbami realistycznie przedstawiającymi prace robotników. Szybko nazwany został „Pomnikiem Pracy”. Maliński, nie znajdując potrzeby zastosowania klasycystycznych form dla ukazania ciężkiej i znoonej pracy robotnika drogowego, sięgnął po najprostsze rozwiązanie – realizm. Na plakietach monumentu stworzył typy proletariatu miejskiego i wiejskiego, noszące wyraźnie indywidualne cechy. Powstało dzieło nowoczesne, o którym Konstanty Hegel w 1855 r. wyrażał się: *modern*. W rzeźbie temat pracy podjęli dopiero pięćdziesiąt lat później Constantin Meunier i Aime-Jules Dalon.

W 1896 r. pomnik odnowiła firma H. Zielezińskiego, a w 1904 r. założono przy nim park. Po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. wydarto z pomnika rewersy medalu ze strony południowej i dwa medaliony na stronie wschodniej i zachodniej iglicy obelisku. Pod koniec lat czter-

dziestych pomnik poddano powierzchniowej naprawie. W latach 1962-1964, w związku z poszerzeniem ulicy Grochowskiej pomnik został całkowicie rozebrany i poddany remontowi. Prace prowadził Mostostal z Warszawy, pod nadzorem Mariana Lesiaka z Pracowni Konserwacji Zabytków. Pomnik przesunięto i ustawiono go na nowych fundamentach. W latach 1984-1985 poddano ponownej konserwacji. Naprawiono fundament pod stopniami, wyprostowano i pospawano pogięte i popękane żeliwne płyty stopni. Po-



Stan obecny pomnika

wierzchnie metalowe pomnika (z wyjątkiem wewnętrznych powierzchni stopni) oczyszczone zostały z produktów korozji metodą strumieniowo-ścierną. Jako ścierniwo zastosowano żużel pomiedziowy. Oczyszczone powierzchnie pomnika zabezpieczono 200 mm powłoką cynku. Tę podstawową warstwę zabezpieczającą uszczelniono gruntem chromianowym i nawierzchniową czarną farbą okrętową. Prace, jako generalny wykonawca, przeprowadził Instytut Mechaniki Precyzyjnej. W latach dziewięćdziesiątych na frontowej płaszczynie piedestału umieszczono tabli-

cę z napisem: W ROKU WIELKIEJ ZAGŁADY NARODOWEJ PO ZGONIE / MARSZAŁKA JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO / ZA CZASÓW PREZYDENTURY R.P. IGNACEGO MOŚCICKIEGO / A PREZYDENTA MIASTA STEFANA STARZYŃSKIEGO / DROGĘ TĘ W OBRĘBIE WARSZAWY PO 112 LATACH UŻYWANIA / ZNOWU UBITO Z BETONU O NAWIERZCHNI GRANITOWEJ / W STOPIĄTĄ ROCZNICĘ POWSTANIA LISTOPADOWEGO / 29 XI 1935 TOW. PRZYJACIÓŁ GROCHOWA – KOMISJA HIST. ZABYTKOWA.

Autorzy artykułu ostatnio przeprowadzili bardzo dokładne oględziny pomnika. Od ostatniej konserwacji minęło 14 lat, stan pomnika jest dobry. Ale jak najszybciej należy dokonać kilku drobnych napraw. Ułożona wokół żeliwnych stopni, na poziomie gruntu, kostka granitowa zapadła się tak, że woda zamiast odpływać od pomnika, wpływa do jego wnętrza. Kilka żeliwnych stopni uległo deformacji i gromadzą wodę. Ucho jednego ze słupków, podtrzymujące łańcuch, jest wyrwane i wymaga naprawy. W wielu punktach farba odpłynęła, ukazując cynkową powierzchnię lub niewielkie wykwity korozji. Pomnik jak najszybciej powinien zostać pomalowany. Ale jeśli ma być pomalowany, to należy przywrócić mu ciemnobrązowy kolor, a napisy i płaskorzeźby powinny zostać pozłożone. Należy również odtworzyć wyrwany medalion i plakiety z godłem państwa. Od wielu lat w konserwacji zabytków wykonanych z żeliwa i kutego żelaza panuje dziwna moda, że maluje się je na czarno, z odcieniem grafitu. I nawet w tych przypadkach, gdzie dysponujemy dokumentami dotyczącymi kolorystyki obiektów, z biegiem lat ktoś je każe pomalować na czarno. Ostatnio taki zaszczyt spotkał kutą balustradę w hotelu „Bristol”, która pierwotnie była pomalowana na biało (francuski mat) ze złożonymi elementami kwiatów i galek.

Krzysztof Lesiak  
Janusz Mróz