

Leon Sułot

Historia Traktu Brzeskiego

Ochrona Zabytków 39/3 (154), 196-200

1986

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

LEON SUŁOT

HISTORIA TRAKTU BRZESKIEGO

W Królestwie Polskim oprócz gościńca podmiejskiego z Warszawy na Bielany nie było ani jednego traktu bitego. Nie było też szkół technicznych, a zatem nie było inżynierów znających zasady budowy dróg i mostów.

Drogi w dawnej Polsce były traktami gruntowymi, nie wyznaczonymi nawet rowami. Nazywano je gościńcami lub traktami pocztowymi. Nie było w Rzeczypospolitej organizacji zajmującej się drogami. Dozór, naprawa, utrzymanie grobel, tj. nasypów na bagnach, i mostów zależały od dobrej woli właścicieli gruntów, przez które przebiegała droga, pobierających od przejeżdżających cła i myta. Nie odwadniane drogi w czasie roztopów zamieniały się w grzęzawiska. W tym samym czasie na Zachodzie i w Rosji drogi pozostawały w gestii administracji państwowej.

Austriacy rozpoczęli swe rządy w Galicji od budowy dróg. W latach 1795–1805 inż. J. Gross wybudował 1890 km dróg bitych, 17 mostów większych i 3000 mniejszych oraz przepusty.

Drogi Grossa były zbudowane z tłuczni lub żwiru. Jezdnie tworzyły cztery warstwy o grubości – licząc od dołu 6, 5, 4 i 3 cale austriackie – razem 18 cali, tj. 47,4 cm. Każdą warstwę układano i zagęszczano oddzielnie.

W latach 1777–1779 J. Gross wybudował trwałe pięcioprzęsłowe, na przyczółkach i filarach kamiennych, most na Sanie w Przemyślu. Każde z pięciu przęseł miało rozpiętość przeciętnie 32 m. Most ten przyniósł duży rozgłos budownictwemu.

Król Stanisław August pertraktował bezskutecznie z cesarzem Austrii Józefem II w sprawie wybudowania przez Grossa podobnego mostu na Wiśle w Warszawie. Na terenie zaboru austriackiego w 1786 r. istniały już 32 stacje budujące drogi. Dysponował nimi wspomniany inż. J. Gross. W tym okresie zbudował on drogę karpacką: Bielsko Białe – Żywiec – Nowy Sącz – Stanisławów – Czerniowce, o długości 710 km.

Zaborcy pruscy nie interesowali się specjalnie drogami, chociaż wzniesli kilka mostów na mniejszych rzekach, natomiast duży nacisk kładli na żeglowność rzek. Zbudowali Kanał Bydgoski, którego projekt był opracowany na polecenie króla Stanisława Augusta jeszcze przed rozbiorem.

Prusacy na zagarniętych ziemiach polskich zaczęli budować drogi bite dopiero w latach trzydziestych XIX w. Caryca Katarzyna II na terenie zaboru rosyjskiego bu-

dowała szerokie trakty gruntowe, dobrze wyprofilowane i odwodnione rowami.

W Księstwie Warszawskim, oprócz fortyfikacji, niewiele się budowało, ponieważ pieniądze przeznaczano na wojsko napoleońskie z nadzieją, że przy pomocy cesarza Polska odzyska niepodległość.

Książę Józef Poniatowski, minister wojny i naczelny wódz wojska, w roku 1809 założył na własny koszt wyższą uczelnię inżynierską – Szkołę Aplikacyjną Artylerii i Inżynierów. Kształciło się w niej 12 elewów rocznie. W okresie Księstwa Warszawskiego po raz pierwszy w naszych dziejach sprawy dróg uzyskały status ministerialny. W roku 1808 zarząd nad drogami lądowymi i wodnymi powierzony został ministrowi spraw wewnętrznych i religijnych. Powołano wówczas w departamentach, tj. ówczesnych województwach, urzędy inspektorów dróg i mostów.

Z roku 1811 pochodzi urzędowa publikacja pt. *Urządzenie naprawy dróg, mostów i grobel na traktach publicznych*. W 1812 r. ukazał się pierwszy podręcznik budowy stałych mostów drogowych, pióra księdza Sebastiana Sierakowskiego, byłego kustosa Skarbcza Koronnego i byłego proboszcza katedry krakowskiej, inżyniera amatora. W dwutomowym dziele zatytułowanym *Architektura jeden z rozdziałów poświęcony był budowie mostów, omówieniu nie tylko zagadnień konstrukcyjnych, lecz i hydrologicznych związanych z budową mostów*.

W powstałym w 1815 r. Królestwie Polskim sprawy budowlane i inżynierskie, a więc i drogowe podlegały Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji, na czele której stał ksiądz Stanisław Staszic. Każde z ośmiu województw niezależnie od budowniczych wojewódzkich miało także wojewódzkich inżynierów drogowych. Wskutek spalenia archiwów w czasie drugiej wojny światowej nie wiemy, skąd pochodzili ci pierwsi inżynierowie wojewódzcy – przypuszczalnie byli to wychowankowie wojskowych szkół Korpusów Inżynierów Koronnych lub Wielkiego Księstwa Litewskiego. Wszyscy oni byli Polakami. Na ich czele stał Ludwik Metzell z tytułem inżyniera i konsyliarza rządowego, bezpośrednio podległy księdzu Staszicowi. W 1810 r. Metzell opracował zarządzenie dzielące drogi publiczne na trakty wielkie, średnie i poboczne. Trakty wielkie: z Warszawy do Krakowa, Wrocławia, Poznania, Królewca, Brześcia, Grodna, Torunia i Gdańska, Lublina i Uściługa, Zamościa i Lwowa oraz z Krakowa do Lu-

blina i Brześćcia, wiodły do granicy i miały mieć szerokość siedem sążni polskich, czyli 12,50 m. Trakty średnie łączyły Warszawę z miastami wojewódzkimi, miasta wojewódzkie z obwodowymi. Szerokość tych dróg miała wynosić pięć sążni, czyli 8,93 m. Pozostałe drogi, poboczne, liczyły ok. dwóch sążni szerokości, czyli 3,57 m.

Trakty wszystkich wyżej wymienionych kategorii były drogami gruntowymi. Wspomniane zarządzenie obejmowało również przepisy techniczne ich budowy. W roku 1817 powołano Radę Ogólną Budownictwa, Miernictwa, Dróg i Spławów, której przewodniczył książę Stanisław Staszic. W skład Rady weszli: inżynier Ludwik Metzell, inspektorzy jeneralni robót wodnych, budowniczy jeneralni oraz budowniczcy rządowi. Byli oni właściwymi budowniczymi: kierowali opracowywaniem projektów, wykonawstwem robót oraz odpowiadali za stronę techniczną i finansową budowy.

Książę Stanisław Staszic, który dążył do wydzwignięcia kraju z zacofania cywilizacyjnego, rozumiał, że jednym z podstawowych czynników, pozwalających na realizację tego celu jest poprawa stanu komunikacji. Niewystarczający transport wodny musiał być zastąpiony dobrą siecią dróg bitych. Rozumieli to również Tadeusz Mostowski – minister spraw wewnętrznych i policji, a także książę Franciszek Lubbecki-Drucki – minister przychodów i skarbu od 1821 r. Tym trzem ludziom Królestwo Kongresowe zawdzięcza swój zryw do uwspółcześnienia gospodarki.

W roku 1818 postanowiono niektóre trakty wielkie przebudować z gruntowych na drogi bite. W pierwszej kolejności miały być poddane tym zmianom: przede wszystkim trakt Brzeski – od rogatek Grochowskich do Miłosnej, następnie trakt Petersburski – przez Pragę do Jabłonnej, trakt Krakowski – do Raszyna, trakt Poznański – do Ottarzewa.

Do wykonania tak wielkich przedsięwzięć inwestycyjnych powołano Zarząd Techniczno-Administracyjny. Jednocześnie jednak w Królestwie Polskim brakowało inżynierów budownictwa drogowego. Minister Mostowski, przebywając u krewnych w Galicji, poznał tam Franciszka Ksawerego Christianiego, inżyniera austriackiego, budującego drogi w okolicy Jasła i Dukli. Miał on już dwudziestoparoletnie doświadczenie w budowie dróg, cieszył się doskonałą opinią u miejscowych Polaków.

Książę namiestnik królewski, generał Józef Zajączek, 10 kwietnia 1819 r. podpisał nominację Franciszka Ksawerego Christianiego na dyrektora jeneralnego dróg i mostów Królestwa Polskiego. Christiani rozpoczął energiczną działalność – objechał cały kraj, zatrzymał niektóre rozpoczęte roboty, pozmienił i poskrapcał niektóre trasy, aby zmniejszyć koszty budowy. Między innymi zmienił przebieg traktu lubelskiego, który od wieków prowadził lewym brzegiem Wisły od Warszawy, ulicą Puławską, przez Piaseczno, Górę Kalwarię, Kozienice, Gniewoszków, Puławy do Lublina. Przeniósł go na prawy brzeg Wisły, skierowując od Miłosnej przez Garwolin, Kurów do Lublina. Dyрекcję Jeneralną Dróg i Mostów Christiani zorganizował sprawnie, a roboty ruszyły w połowie 1819 r.

Jedną z pierwszych prac była budowa traktu Brzeskiego – prowadzącego z Warszawy przez Mińsk, Siedlce, Międzyrzec, Białą Podlaską, Terespol do Brześćcia, liczącego 178 mil polskich, czyli ok. 198 km. Obecnie odcinek ten jest fragmentem międzynarodowej trasy

E-8 – Londyn – Berlin – Warszawa – Terespol – Moskwa.

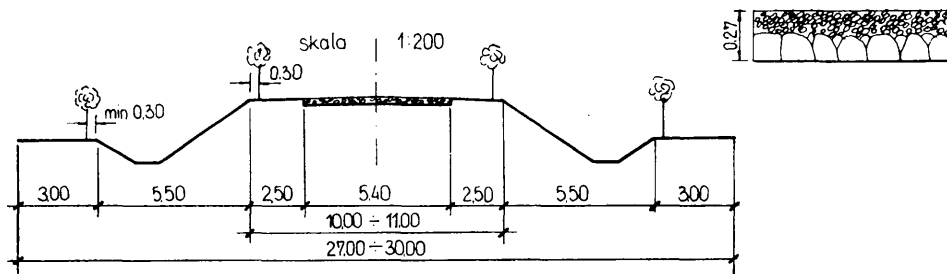
Projekty techniczne drogi i mostów opracowane zostały w Dyrekcji Jeneralnej. Wykonawcami robót były przedsiębiorstwa pod kierunkiem inżynierów Dyrekcji.

Przetarg na wykonanie robót odbywał się najpierw w Dyrekcji Jeneralnej, później, kiedy budowa przenosiła się w dalsze rejony, w komisjach wojewódzkich, odpowiednikach dzisiejszych urzędów wojewódzkich. Roboty, których przedsiębiorcy nie mogli wykonać, Dyrekcja Jeneralna prowadziła we własnym zakresie. Przy Dyrekcji Jeneralnej zorganizowana była Kompania Rzemieślnicza, wykonująca trudniejsze prace, a przede wszystkim mostowe.

Droga biegła przez tereny płaskie – równinne. Niwleta drogi wyniesiona została średnio od 1 do 1,5 m ponad otaczający ją teren, co chroniło drogę przed wiosennymi przełomami. Wykopy zaprojektowano na krótkich odcinkach, lokalnie. Na całym trakcie wykonano roboty ziemne, w wyniku których przemieszczono około 2 800 000 m³ ziemi (przeciętnie na 1 km ok. 14 000 m³). Wybudowano 12 większych mostów drewnianych, o łącznej długości 584 m, jeden most stalowy, wiszący na rzece Bug pod Brześćciem, o rozpiętości 135 m – zaprojektowany i wykonany przez holenderskiego inżyniera J. H. Singelsa, oraz 107 mniejszych mostów i przepustów.

Nawierzchnia tłuczniowa na podkładzie kamiennym, wzorowana na francuskim systemie „Tragueta”, wymagała dużych nakładów pracy, także ręcznej. Podkład z kamienia łamanego, o wymiarach 12×16 cm, w kształcie nieregularnych ostrostupów, układany był ręcznie w liniach prostopadłych do osi drogi – płaską, szeroką podstawą w dół, ostrymi końcami ku górze – na warstwie piasku lub żwiru. Powierzchnię podkładu zaklinowywano drobnymi frakcjami tłuczni lub kłińca, silnie ubijano ubijakami stalowymi. Na zagęszczonym podkładzie rozścielano warstwę tłuczni grubości 10 cm i zagęszczano wałami konnymi. Łączna grubość nawierzchni wynosiła 27 cm, szerokość – 5,40 m, szerokość korony drogi – 10-11 m. W nawierzchnię wbudowano około 300 000 m³ kamienia łamanego i tłuczni (tj. 1500 m³ na 1 km).

Dla zobrazowania wysiłku budowniczych traktu należy podać, iż na budowę jednego kilometra drogi zużyto około 3000 dniówek pieszych i 1100 konnych. Nadmienić należy, że wykorzystano tu maksymalnie obowiązkowe świadczenia okolicznej ludności. Wzdłuż traktu wybudowano dróżnicówki I i II klasy, domy dla konduktorów i strażników. Na poboczach drogi umieszczone zostały słupki stajowe i setkowe oraz słupy pocztowe. Na wysokich nasypach ustawiono bariery. Trakt podzielony był na stacje długości 2–3 mil, zamknięte rogatkami, które otwierano po uiszczeniu myta. Obok rogatek stały budki dla pobierających opłaty. Wszystkie urządzenia drogowe jak: poręcze, rogatki, słupki, budki pomalowane były barwami narodowymi. Stacje pocztowe lub przepręgowe urządzone: w Miłosnej, Mińsku, Kałuszynie, Mińgosach, Siedlcach, Zbuczynie, Międzyrzecu, Białej Podlaskiej, Zalesiu i Brześćciu. Na stacjach znajdowały się nie tylko pomieszczenia spedycyjne, lecz często także kuchnia i zajazd dla podróżnych, umożliwiający nocleg, wyposażony w kanapę, komody i lustro. Kuchnia serwowała



1. Trakt Brzeski, 1823 r., przekrój poprzeczny drogi (rys. H. Piotrowska)

1. Brest route, a cross-section of the road



2. Kozarka drogowa przy traktie Brzeskim w Międzyrzecu Podlaskim, wybudowana w latach 1819–1823 (fot. M. Steć)

2. A road house-boat at the Brest route, Międzyrzec Podlaski, built in 1819–1823



3. Odcinek traktu Brzeskiego na przedmieściach Międzyrzeca Podlaskiego (fot. M. Steć)

3. Section of the Brest route on suburbs of Międzyrzec Podlaski

obiady z czterech dań, obfite i urozmaicone zakąski, herbatę, kawę, piwo i wódkę.

Głównym budowniczym traktu Brzeskiego był dyrektor jeneralny inż. Franciszek Ksawery Christiani. Inżynierami objazdowymi byli: Leon Chodynicki mający siedzibę w Warszawie, Wincenty Dobrzyński – w Mińsku Mazowieckim, Tomasz Suliński i jego zastępca inż. Saytz – w Międzyrzecu Podlaskim.

Dla uczczenia zakończenia budowy traktu Brzeskiego, na rogatkach Warszawy i rogatkach Terespoła (przedmieście Brześcia) ustawiono bliźniacze żeliwne obeliski, o wysokości 14 m.

Trakt Brzeski po oddaniu go do użytku publicznego w 1823 r. utrzymywany był w niezmiennym stanie do zakończenia pierwszej wojny światowej.

W czasie Powstania Listopadowego, jak również Stycz-

niowego oraz pierwszej wojny światowej ulegały zniszczeniu i dewastacji zarówno nawierzchnia drogowa, jak i mosty, lecz odbudowywano je i przywracano do stanu pierwotnego bez większych zmian konstrukcyjnych.

W latach 1918–1939 na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki, o długości 37 km, nawierzchnię tłuczniową zastąpiono nawierzchnią z kostki bazaltowej z Janowej Doliny (byłe województwo wołyńskie). Nawierzchnia bazaltowa na podbudowie tłuczniowej miała szerokość 5 m (plus dwie opaski po 0,5 m z kamienia polnego). Nawierzchnia ta przetrwała do początku lat siedemdziesiątych, kiedy to poszerzono ją o 1 m i pokryto betonem asfaltowym.

W latach okupacji niemieckiej, na odcinku: od Mińska Mazowieckiego do Siedlec, Międzyrzecz, Białej Podlaskiej i Terespoła, liczącym 161 km, nawierzchnia tłuczniowa została pogrubiona od 10 do 15 cm, a na niej ułożono potrójny pokrowiec smołowy z grysów bazaltowych. Odbudowano także wszystkie mosty, zniszczone w trakcie działań wojennych we wrześniu 1939 r. Wszystkie roboty drogowe-mostowe wykonywała niemiecka firma drogowa „Stuag”, ona też prowadziła wszystkie prace konserwacyjne.

Po wyzwoleniu ziem województwa lubelskiego oraz województwa warszawskiego do prawego brzegu Wisły w 1944 r. trakt Brzeski był w stanie daleko posuniętej dewastacji, a pojazdy mogły poruszać się jedynie z ograniczoną prędkością. Zniszczeniu uległy także wszystkie mosty.

Odbudowa zniszczonej nawierzchni i korpusu drogowego trwała sześć lat, od 1944–1950 r. Natomiast zniszczone mosty odbudowano jako mosty czasowe już w lipcu i sierpniu 1944 r.

W 1951 r. trakt Brzeski na długości 161 km przebudowano:

- od Mińska Mazowieckiego do Siedlec, na odcinku liczącym 52 km nawierzchnię tłuczniową z pokrowcem bitumicznym, poszerzono z 5 do 7 m i ułożono na niej nawierzchnię z kostki granitowej z Kamieniołomów Dolnośląskich;

- od Siedlec do Terespoła przez Międzyrzecz Podlaski i Białą Podlaską, na odcinku 109 km, nawierzchnię tłuczniową z pokrowcem bitumicznym poszerzono z 5 do 7 m i ułożono na niej nawierzchnię z betonu cementowego – w tym 4,2 km nowego obejścia Międzyrzecz – rzeka;

- wszystkie mosty czasowe przebudowano na mosty trwałe.

Wykonawcą robót drogowych oraz mniejszych obiektów mostowych, sposobem gospodarczym, na odcinku o długości 52 km, od Mińska do Siedlec, był Wydział Komunikacyjny Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie z kierownictwem budowy w Siedlcach, a kierownikiem budowy był inż. Władysław Filipoto.

Wykonawcą robót drogowych oraz mniejszych obiektów mostowych na odcinku o długości 109 km, od Siedlec do Terespoła, było Warszawskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych w Warszawie, którym kierował inż. Andrzej Sadowski, kierownikiem robót betonowych był inż. Bolesław Kiciński, a kierownikiem grupy robót inż. Czesław Wasilewski.

Wykonawstwo robót podzielone było między osiem kierownictw budów. Długość odcinków wynosiła od 10 do 14 km.

Investorami i odpowiedzialnymi za całość budowy na etapie projektowania, finansowania i wykonawstwa byli: na terenie województwa warszawskiego (86 km) – inż. Bolesław Przelaskowski, kierownik Wydziału Komunikacyjnego Urzędu Wojewódzkiego, a na terenie województwa lubelskiego (75 km) – inż. Leon Sulot, kierownik Wydziału Komunikacyjnego Urzędu Wojewódzkiego.

Wszystkie roboty drogowe z nowym obejściem Międzyrzecz (4,2 km) i obiekty mostowe (z wyjątkiem dużych mostów i obejścia Terespoła) zostały wykonane w terminie i w 1951 r. drogę oddano do użytku publicznego.

W latach 1951–1953 na trasie Brzeskim wybudowano 9 większych obiektów mostowych trwałych: na rzece Kostrzyn w Nawiji, o rozpiętości 47 m, na rzece Kłukówka w Białce – 23 m, na rzece Krzna w Woskrzenicach – 108 m, na rzece Czapelka w Kobylanach – 22 m, na dopływie Bugu w Wołoczkach – 32 m, na zalewie Bugu w Terespolu – 156 m, na rzece Bug w Terespolu – 135 m, dwa wiadukty nad torami kolejowymi w Iganiach – 35 m i w Terespolu – 35 m. W tym czasie wybudowano prawostronne obejście Terespoła długości 5,2 km. Wykonawcą powyższych obiektów było Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych pod kierownictwem inż. Aleksandra Witkowskiego.

W latach 1965–1967 wybudowano lewostronne obejście Terespoła: Wólka Dobrzyńska – Kukuryki, długości 11,3 km, a w latach 1970–1972 obejście Białej Podlaskiej, długości 8,5 km. Wykonawcą obu inwestycji, sposobem gospodarczym, był Rejon Dróg Publicznych w Białej Podlaskiej, kierowany przez inż. Henryka Szydłowskiego. W połowie lat sześćdziesiątych od wiaduktu w Aninie do Zakręcia (skrzyżowanie z traktem lubelskim), na odcinku długości 7 km do istniejącej nawierzchni drogi dobudowano drugą jezdnię, której wykonawcą było Warszawskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych.

W pierwszej połowie lat siedemdziesiątych na odcinku od Mińska Mazowieckiego do Terespoła nawierzchnię kostkową i betonową pokryto warstwą betonu asfaltowego.

W 1985 r. wybudowano i oddano do użytku publicznego obejście Siedlec, długości 11 km, wraz z trzema wiadukdami: nad drogą Siedlce – Garwolin, nad ulicą Domaniewską w Siedlcach, nad torami kolejowymi w Siedlcach, oraz most na rzece Muchawce. Wykonawcą robót drogowych i mostu był Rejon Dróg Publicznych w Siedlcach (kierowany przez inż. Janusza Dobosza, a wykonawcą wiaduktdów – Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych, kierowane przez inż. Stanisława Lesnera.

Na odcinku Międzyrzecz – Biała Podlaska w latach 1984–1985 do nawierzchni bitumicznej o szerokości 7 m dobudowano na odcinku długości 20 km, po obu stronach jezdni, na dwuwarstwowej podbudowie, pobocza bitumiczne o szerokości 2,5 m. Pobocza te spełniają warunki pasów powolnego ruchu dla furmanek, ciągników, motocykli i rowerów, a bardzo często korzystają z nich również samochody ciężarowe. W następnych latach jest przewidziana dalsza budowa poboczy bitumicznych.

*mgr inż. Leon Sulot
Lublin*

THE HISTORY OF THE BREST ROUTE

At the beginning of his paper the author describes a road network of Polish lands at the time of Poland's partitions until 1819 and shows first steps in training roadmen and organizing state services of highway department. The turning point was the establishment on June 10, 1819 of the General Board for Roads and Bridges of the Kingdom of Poland. One of the first roads which in 1819–1823 received hard surface was the Brest route, 198 km long, running from Warsaw via Minsk Mazowiecki – Siedlce – Międzyrzecz Podlaski – Biała Podlaska – Terespol to Brest. The author describes the construction of the road and gives an interesting historic account of design work, work organization and constructional techniques as well as of traffic

regulation on the route. Of great interest is also the construction of monuments erected in Warsaw and Terespol to commemorate the effort of the constructors of the route (still existing and protected by roadmen).

In a very interesting way the author describes the history of the Brest route in different historic periods (1823–1918, 1918–1939, 1939–1944, 1944–1984) and lists all constructional changes and modifications of its course.

It can be gathered from the article that despite major constructional modifications today's international highway E-8 on the route Warszawa–Siedlce–Terespol runs road traffic on an unchanged historic course of the Brest route, opened for the public use in 1823.

STEFAN SĘKOWSKI

OBELISKI TRAKTU BRZESKIEGO

Czytelnicy prasy Królestwa Polskiego znaleźli 22 listopada 1823 r. następujące zawiadomienie: „*Dyrekcja Jeneralna Dróg i Mostów pośpieszy zawiadomić publiczność, iż Trakt Brzeski od Warszawy do granicy Królestwa ciągnący się długości wiorst 178, czyli mil polskich 25 3/7 już-całkiem en chause ukończony i do przejazdu otwarty został*”.

Zawiadomienie to podał do prasy inż. Farnciszek Ksawery Christiani¹, pełniący od roku 1819 funkcję dyrektora jeneralnego dróg i mostów Królestwa Polskiego. Urodzony 4 listopada 1772 r. w Dukli na Podkarpaciu, po ukończeniu studiów pracował w Austrii i w Galicji jako budowniczy dróg i mostów. W pracy tej wykazał tak wielkie zdolności inżynierskie oraz nieprzeciętny talent organizatorski, że na wniosek ks. Stanisława Staszica powołano go na wspomniane stanowisko w Królestwie Polskim.

Natychmiast, już w 1818 r., F.K. Christiani przystępuje do organizacji i budowy dróg oraz mostów. Należy dodać, że na terenie ówczesnego Królestwa Polskiego nie było jeszcze żadnej drogi bitej (szosy), jeździło się jedynie drogami gruntowymi.

Jako pierwsze zadanie, F.K. Christiani rozpoczął budowę tzw. traktu Brzeskiego, czyli pierwszej w Królestwie Polskim drogi bitej, prowadzącej z Warszawy do Brześcia.

Dla uczczenia zakończenia budowy tego traktu na rogatkach Warszawy oraz Terespol² ustawiono dwa bliźniacze żeliwne obeliski o wysokości 14 m. Jak głoszają umieszczone na nich napisy: „*Nakładem narodowym drogi Brzeskiej staj CLXXVIII z glazu ubito*”.

Autorem płaskorzeźb zdobiących obeliski był Paweł Maliński (twórca dekoracji gmachu Teatru Wielkiego i współautor pomnika Unii Lubelskiej w Lublinie), zaś wszystkie żeliwne elementy obelisków odlano w Zakładach Rządowych w Samsonowie³.

Kamień węgielny pod fundament obelisku warszawskiego wmurował osobiście ksiądz Stanisław Staszic. W fundament obelisku wmurowano również cynkową skrzynkę z dokumentacją obelisku, ówczesnymi monetami, okolicznościowymi medalami oraz szklane naczynie z protokołem uroczystości.

Mijały lata. Obeliski warszawski i terespolski, upamiętniające godny najwyższego szacunku czyn polskich

drogowców, szły w zapomnienie, a nieubłagany ząb czasu odciskał na nich swe piętno. Nie konserwowane i nie remontowane ulegały coraz większemu zniszczeniu.

Zachował się przekaz, iż w roku 1936 na obelisku warszawskim umieszczono dodatkową tablicę upamiętniającą zastąpienie kostką dotychczasowych „kocich łbów” na ul. Grochowskiej.

W latach 1939–1945 obelisk warszawski, który jest najstarszym niesakralnym żeliwnym pomnikiem stolicy, uległ poważnym uszkodzeniom.

Żeliwne obeliski traktu Brzeskiego, wykonane w stylu empire, składają się z dwu wysokich stopni, cokołu i zwężającego się ku górze czworobocznego, wysmukłego słupa ściętego u szczytu.

Schody utworzone są z dwu żeliwnych ram, na których spoczywają również żeliwne, dziewięciocentymetrowej grubości płyty trzepów. Były one w narożach skęcane śrubami, dziś z uwagi na znaczne zniszczenia zostały ze sobą pospawane.

Cokoły zbudowane są z czterech żeliwnych płyt połączonych ze sobą w narożach śrubami.

Na frontowej płycie cokołów umieszczona jest data zapisana nakładanymi cyframi rzymskimi i arabskimi: MDCCCXXIII 1823. Na lewej i prawej płycie cokołów (patrząc od frontu obelisku) w ich górnych częściach widnieją po dwa kolisty kasetony o średnicy 28 cm i głębokości sięgającej 3 cm. W kasetonach tych, nawiązując do nich kształtem, znajdują się żeliwne płaskorzeźby przymocowane do ścian cokołu.

Na prawej ścianie cokołu płaskorzeźba w jednym z kasetonów przedstawia stylizowany słupek drogowy

¹ B. Chwaścicki, *Wybitni organizatorzy drogownictwa w Polsce. Budownictwo drogowe w dawnej Polsce i na ziemiach polskich*, (w:) *160 lat Drogownictwa Polskiego*, Ministerstwo Komunikacji CZDP i SITK, Warszawa 1979.

² Terespol, położone na lewym brzegu Bugu przedmieście Brześcia, był ostatnią miejscowością znajdującą się jeszcze na terenie Królestwa Polskiego.

³ D. Kaczmarczyk, *Realistyczne rzeźby Pawła Malińskiego na pomniku Pracy*, „Rocznik Muzeum Narodowego”, t. II, 1957.