



MAREK MISTEWICZ

Institut Badawczy
Dróg i Mostów
mmistewicz@neostrada.pl

Most księcia Adama Ponińskiego w Warszawie

Od 1377 r., przez prawie trzy wieki, w Warszawie stanowiono dziedziczne prawo przewozu przez Wisłę. Nie obowiązywało ono na czas elekcji króla, bo wtedy montowano mosty

plywające. Przywilej przewozu zawieszono dwukrotnie – w 1557 r. i w 1764 r. w celu umożliwienia budowy mostu przez Wisłę. Stanisławowi Augustowi Poniatowskiemu wstępującemu w 1764 r. na tron Królestwa Polskiego przedstawiono do podpisu *Articuli Pactorum Conventorum*, w których król zobowiązał się, że: *Most przez Wisłę na terażniejszą Elekcją sporządzony, że przez konstytucją Seymu Konwokacyjnego 1764 ma być na zawsze kosztem Rzeczyposp. utrzymywany, przeto terażniejszey possessorce przewozu, ani konsensu ad cendum, ani post fata oney przywileiu na tenże przewoz nikomu nie damy* [13]. Most zbudowany na elekcję króla został po niej rozebrany.

Przez kolejnych dziesięć lat do 1775 r., z powodu niskich przychodów skarbowych nie udało się królowi dotrzymać podjętego zobowiązania, dotyczącego utrzymywania mostu przez Wisłę w Warszawie za środki publiczne. *A Urodzony Xiążę Adam Poniński Marszałek Generalney Konfederacji y Seymowy okazując, iż go naywięcey interessuie wygoda publiczna, ten most własnym nakładem wystawić oświadcza się odnotowano w Konstytucye Seymu Extraordynaryjnego Warszawskiego za Stanisława Augusta r.1775* [13]. Król skorzystał więc z oferty wybudowania mostu za środki prywatne. *Przeto przyiąwszy tę ofiarę tak pożyteczną publico przez Xięcia Marszałka uczynioną, oraz publiczney dogadzaiąc wygodzie, y przywodząc do skutku wyżey nadmienioną konstytucyą, pozwalamy temu Urodzonemu Xięciu Marszałkowina mieyscu przez lego Królewską Mość determinowanym most wystawić* [13].

Adam Poniński, herbu Łodzia (ok. 1732–1798), był księciem, osobą wielce wówczas wpływową (fot. 1). Pełnił funkcję marszałka sejmu w latach 1773–1775, a od 1775 r. objął urząd Podskarbiego Wielkiego Koronnego. Z tego tytułu 10 kwietnia 1775 r. został Szefem, w randze generała lejtnanta, Korpusu Pontonierów Batalionu Skarbowego, utworzonego na mocy uchwały sejmu konwokacyjnego [8]. Ponadto nosił tytuł Kuchmistrza Wielkiego Koronnego, a w 1773 r. został odznaczony Orderem Orła Białego. Zapewne przedstawione fakty dostatecznie uzasadniły udzielenie księciu koncesji na zbudowanie i użytkowanie mostu przez Wisłę w Warszawie.

Według opracowań historycznych 7 października 1775 r. otwarto dla ruchu most przez Wisłę w Warszawie, o długości 566 m i szerokości 12 m, zbudowany na 60 statkach rzecznych, nazywanych z dawien dawna łyżwami [3],[9]. Budowę mostu kierował inżynier i geometra Jan Krystian Lehman (zm. 1794 r.). Od 20 września 1774 r. do 15 czerwca 1782 r. Lehman był zatrudniony na etacie majora w sztabie Korpusu Pontonierów, włączonego w skład Batalionu Skarbowego, sformowanego do poboru cel. Pod koniec marca 1777 r.



Fot. 1. Książę Adam Poniński na obrazie *Reytan* Jana Matejki (fot. Maciej Szczepańczyk wg <http://pl.wikipedia.org/>)

w skład tego korpusu wchodził sztab z trzema oficerami i sześcioma osobami niższej rangi oraz trzy kompanie, liczące każda po trzech oficerów, sześciu podoficerów, dobosza i od 57 do 60 *gemajni*, jak nazywano szeregowców [8]. Major Lehman współpracował przy budowie mostu z pochodzącym z Torunia architektem Efraimem Szregerem (1727–1783). Pod wpływem podróży do Włoch, południowych Niemiec, Francji i Holandii Szreger stał się prekursorem stylu wczesnoklasycystycznego w Polsce. Spod jego ręki wyszły m.in. projekty pałacu Szustra, pałacu Teppera, przebudowy Pałacu Prymasowskiego i fasady kościoła Karmelitów w Warszawie. Odnotowano również, że w przedsięwzięciu budowy mostu uczestniczył majster ciesielski o nazwisku Bittig [10].

Dziewiętnastowieczny historyk Tadeusz Korzon (1839–1918) potwierdza, że most *był zbudowany w roku 1775 przez Ponińskiego: jemu też konstytucya delegacyjna przyznała wybieranie mostowego przez lat 10 na własną korzyść, a po upływie tego terminu zaleciła płacić do skarbu po 50 000 złp. rocznie* [6]. Można przypuszczać, że Szef Korpusu Pontonierów książę Adam Poniński budując most na podstawie prywatnej koncesji, wykorzystał do tego celu podlegające mu służby publiczne Batalionu Skarbowego.

Po raz pierwszy pokazano most przez Wisłę na planie Warszawy opracowanym przez majora Piotra Hennequina na podstawie pomiarów dokonanych w 1777 r. przez majora Macieja Deutsa. Hennequin był profesorem matematyki w Szkole Rycerskiej w Warszawie. Jego *Plan Ichonographie de la Ville de Varsovie, Residence des Rois de Pologne* w skali 1:24000 wykonał w technice miedziorytu Michael Keyl z Drezna na płycie o wymiarach 31 × 31 cm. Plan opublikował w 1779 r. Michael Gröll w Księgarni Królewskiej na Marywilu (fot. 2).

Na planie Hennequina pokazano rysunek mostu pływającego, o długości 552 m, na jedenastu statkach rzecznych, o dziobach i rufach zakończonych ostro. Relatywnie mała



Fot. 2. Most Ponińskiego na Plan Ichononographique de la Ville de Varsovie, Residence des Rois de Pologne P. Hennequina (Michael Gröll 1779 r. reprint 1954 r.)

liczba statków rzecznych przy dużej szerokości Wisły sugeruje, że rysunek ten ma charakter poglądowy. Nie wydaje się więc uzasadnione wyciąganie na jego podstawie wniosków, dotyczących konstrukcji mostu, zbudowanego zaledwie dwa lata wcześniej przez księcia Adama Ponińskiego. Szerokość jezdni mostu jest na planie taka sama, jak szerokość prowadzącej na most ulicy Mostowej na Pradze.

Żeby uzyskać zwrot poniesionych nakładów i wywiązać się z umowy, książę Poniński zawczasu zadbał o odpowiednie przychody z opłat za korzystanie z mostu. Komisja Skarbu Koronnego 28 listopada 1775 r. wydała *Instrukarz Mostowego Warszawskiego*, w którym za korzystanie z mostu w lecie od godziny czwartej rano do jedenastej wieczorem i w zimie od siódmej rano do siódmej wieczorem ustalono następujące opłaty:

- Od człowieka pieszego nemine excepto groszy 2;*
- od bydłęcia groszy 4;*
- od skopow, i wieprzow, od sztuki groszy 2;*
- od przepuszczenia statku szlacheckiego zł. 5;*
- od kupieckiego zł. 10;*
- od bryki ładowney zł. 1;*
- od karety ładowney groszy 20;*
- od karety nieladowney groszy 10;*
- od wózka ładownego groszy 5;*
- od każdego zaś konia groszy 4.*

Po wyznaczonych godzinach obowiązywała taksa podwyższona o dodatkową opłatę: *Od pieszego szeląg 1; od bydłęcia grosz miedziany 1; od bryki groszy 5; od karety pakowney groszy 5; od karety lub kolaski niepakowney groszy 3; od woza pakowanego groszy 2; od woza niepakowanego grosz 1; od konia grosz 1; od skopu, barana, wieprza, cielęcia, y pomniejszych bydła szeląg 1.* Z wnoszenia opłat mostowego zwolniono osoby wymagające leczenia oraz ludzi i żołnierzy jurysdykcji marszałkowskiej, zobowiązanych przez urząd, przechodzących na podstawie rozkazu [13].

W okresach, kiedy most nie mógł być czynny Komisja Skarbu Koronnego ustaliła stawki za przewóz, które wzrastały progresywnie w trzech tabelach: *Na Małą Wodę, Na Wielką Wodę, Na Sryz i Krę* [10].

Jak drogie było myto za przejazd przez most Ponińskiego? Najwyższym nominałem pieniądza srebrnego był wówczas srebrny talar, o wartości 8 złotych polskich, liczonych po



Fot. 3. Talar z popiersiem króla Stanisława Augusta Poniatowskiego o wadze 28,06 g wybity ze srebra w Mennicy Warszawskiej w 1783 r. (fot. autora)

30 groszy miedzianych. Na awersie talara z 1783 r. przedstawiono popiersie króla Stanisława Augusta Poniatowskiego (fot. 3). Jak informuje napis na rewersie, monetę wybito z dziesiątej części grzywny kolońskiej czystego srebra. Żeby doprowadzić talara do właściwej wagi w mennicy spilowano pilnikiem środkową wypukłość rewersu, na której znajduje się Ciołek, herb rodowy króla. Talara płać za przepuszczenie przez most statek kupiecki i jeszcze musiał dopłacić 60 groszy miedzianych. Grosze miedziane miały na awersie monogram króla SAR, a na rewersie okrągłą tarczę herbową Polski i Litwy (fot. 4).

Jaka była wartość jednego grosza? Bity ze złota dukat, nazywany czerwonym złotym, od 1766 r. kosztował 2 talary i 2 grosze srebrne, czyli razem 495 groszy miedzianych, lecz już w 1786 r. sejm ordynaryjny informował o wzroście jego kursu do 18 zł (540 gr) [13]. Obliczając wartość dukata po cenie złota na giełdzie londyńskiej w dniu 24 lipca 2012 r. i dzieląc przez jego kurs w groszach ustaliliśmy, że grosz miedziany sprzed 1786 r. to obecnie 1 zł i 22 gr, a po jego deprecjacji w 1786 r. to obecnie 1 zł 12 gr.

Tak więc w dzisiejszym pieniądzu za jednorazowe skorzystanie z mostu pieszy zapłaciłby 2 zł i 44 gr, karetą ładowna – 24,44, a bryka ładowna – 36,60. Dla porównania w 1773 r. w Królestwie Polskim filiżanka kawy z cukrem kosztowałaby obecnie po przeliczeniu 3 zł i 66 gr, a kieliszek wódki cukrowej 7 zł i 32 gr [5].

Podczas splotu wielkiej wody w 1781 r. konstrukcja mostu Ponińskiego uległa poważnym uszkodzeniom. W licznie cytowanym przez historyka inżynierii Apolinarego Przybylskiego (1878–1960) zbiorze dokumentów zatytułowanych *Papiery do Mostu Bicia Tam* należące od 1764 r. – do 1788 r., przechowy-



Fot. 4. Grosz miedziany o średnicy 21 mm, którym płacono za przejście po moście, wybity w Mennicy Warszawskiej w 1789 r. (fot. autora)

wanym przed drugą wojną światową w Archiwum Skarbowym (nr T. II J. 14.), 23 czerwca 1781 r. kapitan *Deubl* wyjaśniał, że zepsucie Mostu nie pochodzi ze słabości onegoż, lecz szczególnie przez gwałtowne wsparcia tratów, osobliwiej jednak drzewa budowlego, przez wpadnięcie wielkiej ciężkości *Belek*, które gdy pod Łyżwy wpadły, tak daleko ie zaraz w górę wniosły, że kordele y kotwy pusić musiały [10]. Zapewne notatkę tę sporządził kapitan Henryk Deybel de Hammerau (zm. 1784 r.), od 30 lipca 1772 r. dowodzący trzecią kompanią Korpusu Pontonierów, a od 25 czerwca 1782 r. awansowany do stopnia majora [8]. W raporcie jego przełożonego majora Jana Krystiana Lehmana, datowanym na 11 sierpnia 1781 r., zostały opisane w siedmiu punktach uszkodzenia mostu, a kosztorys na ich usunięcie zamykał się kwotą *Summa Summarum zł 95.265* – (obecnie 3 mln 500 tys. zł). *Co do Roboty budowania Łyżwów* kosztorys obejmuje trzy pozycje:

- 10 Łyżwów które z gruntu reparaowane bydź muszą każda sztuka kosztować będzie zł 1.577 (obecnie 57700 zł) 15.770 –
- 22 Łyżwów które przez połowę reperacyi potrzebuią od każdej sztuki koszt zł 863 (obecnie 31 600 zł) 19.964 –
- 23 Łyżwów które od góry windowane udychtowane y smołą wylane bydź muszą od każdej sztuki potrzeba zł 276 (obecnie 10 100 zł) 6.348 – [10].

Remont mostu, przeprowadzony w 1781 r., obejmował więc 55 statków rzecznych.

Od sierpnia 1789 r. Sądy Sejmowe, odbywające się na zamku w Warszawie, rozpatrywały słusność zarzutów postawionych wobec budowniczego mostu księcia Adama Ponińskiego przez Wojciecha Turskiego Szambelana Jego Królewskiej Mości. W protokołach sądowych, sygnowanych przez Ignacego Potockiego Marszałka Nadwornego Wielkiego Księstwa Litewskiego, można m.in. przeczytać: *W tym to krytycznym dla Ojczyzny w Roku Tysięcznym siedemsetnym siedemdziesiątym trzecim wypadłym czasie, w rozwalinach i szkodach Ojczyzny zyski i korzyści dla siebie gruntował, w czasie takowym, gdzie przez rozbiór Kraiu znaczne części Polski ubywały. Urodzony pod ten czas Poniński Kuchmistrz Koronny, a teraz Wielmożny Xiążę Podskarbi Wielki Koronny Oskarżony fortuny swojej polepszaiąc losy, zagraniczne pensye w czasie Seymu i po Seymie chciwie brać odważył się. A na wszystko ośmieliwszy się, i z gwałtu w gwałt, z występku, w występpek, co raz daley pomykając postępowania swego Kroki, za Konstytucye i Sancyta przez różne Osoby pieniądze brać nie wzdrygał się [12]. Przewód sądowy toczył się do 28 sierpnia 1790 r. Sąd ogłosił Adama Ponińskiego nieprzyjacielem ojczyzny i odsądził za wszystkie powyższe zbrodnie w Polsce niestychane (...); od Czci; od klejnotu Szlachectwa; od Tytułu Xięstwa; i Imienia w Ojczyźnie znakomitego Domu Xiążąt; i Urodzonych Ponińskich oraz nakazał, aby w przeciągu 24 godzin opuścił Warszawę, a w przeciągu czterech tygodni wyjechał poza granice Rzeczypospolitej Obojga Narodów [12]. Wyrok ten uchylili w 1793 r. Konfederacja Targowicka.*

Nieco wcześniej, w 1785 r., książę Poniński dodatkowo popadł w finansowe tarapaty. *Skutkiem bankructwa Komisya zabrała most w swoją administracyę od roku 1786, poprzestała na zbieraniu swojej należności, przelewając przewyżkę dochodu do masy konkursowej*, opisuje dalsze losy mostu Tadeusz Korzon [6]. Od 1786 r. most był zatem utrzymywany przez Skarb Koronny.

Już na wiosnę 1786 r. ruszenie lodów na Wiśle spowodowało katastrofę mostu. W zbiorze dokumentów *Papiery do Mostu Bicia Tam należące od 1764 r. – do 1788 r.* odnotowano, że szesnaście zerwanych łyżew odnaleziono między Warszawą a Bielanami i kolejnych dwadzieścia między Dziekanowicami a Włocławkiem. Lód uszkodził wtedy czternaście izbic [10].

W dokumentach znajdowała się ponadto umowa zawarta 11 stycznia 1787 r. z Karolem Szwanem, kapitanem wojsk koronnych na wykonanie 30 łyżew do odbudowy mostu, za kwotę 45 000 złotych polskich (obecnie 1 mln 500 tys. zł). Specyfikacja techniczna załączona do tej umowy zawierała wymiary elementów statków rzecznych:

- 1) Łyżwa długości we dnie mieć będzie łokci 24, szerokości łokci 6, Calow 14. Bal każdy w niej grubości Calow 4
- 2) W sztabie iak y w Ruffie ma trzymać łokci 16
- 3) Błatow ma bydź w Łyżwie Sztuk 21 wręgów dębowych sztuk 42
- 4) W klamburtach od jednego końca aż do drugiego łokci 42 długość, calow 14 szerokość, grubości calow 6 z dubeltrwem spaianiem czyli hakami
- 5) Łyżwa głębokości trzymać ma łokieć jeden calow 14 y 15 ... [10].

Przyjmując łokieć warszawski równy 59,6 cm, po przeliczeniu miar, długość łyżew mierzona po dnie wynosiła 1430 cm, szerokość 392 cm, a wysokość burty 97 cm. Na takich statkach miały zostać ułożone *klamburty*, jak nazywano dyle lub bale przybite do krawędzi burty, o długości 834 cm i szerokości 35 cm. Po tej katastrofie na nowo zbudowano i odnaleziono w dole Wisły ogółem 66 łyżew.

Długotrwały remont mostu wzbudzał niezadowolenie mieszkańców Warszawy. Było ono dodatkowo podsycane przez ówczesnych dziennikarzy, którym wydawało się, że swoimi krytycznymi artykułami wymuszają na królu i Radzie Nieustającej budowę bardziej trwałej konstrukcji. W maju 1787 r. w Dzienniku Handlowym napisano, że należy wystawić wieczysty most na Wiśle pod Warszawą zamiast mostu Ponińskiego: *Dla dłuższej z niego niewygody, iak wygody, bo dłużej nie stoi iak stoi [10].*

W 1792 r. Krystian Firling, profesor geometrii, trygonometrii, mechaniki, hydrauliki i hydrostatyki w Szkole Kadetów, w stopniu kapitana Batalionu Skarbowego, opracował projekt mostu, który miał się *opierać i powodzi i lodom*. Według Firlinga każda pływająca podpora *zastawiona ma bydź Jzbiwą, sytuowaną podług dyrekcyi rzeki, a wysokość iey będzie iak naywyższa woda, tak żadnemu przypadkowi podlegać nie będzie [10].* Propozycje Firlinga mogą sugerować, że przed 1792 r. most Ponińskiego nie był jeszcze wyposażony w izbice, chroniące podpory przed parciem lodu.

Widok mostu przez Wisłę w Warszawie, częściowo wyposażonego w izbice, możemy podziwiać na niedatowanej akwaroli o wymiarach 20 × 30 cm, wykonanej przez Karola Albertiego (fot. 5). Przed pierwszą wojną światową akwarela należała do Aleksandra Kraushara, który kupił ją od antykwariusza we Frankfurcie wraz ze zbiorem innych akwrel Albertiego, ilustrujących Warszawę. Według wiedzy antykwariusza, Alberti był nadwornym malarzem Karola X, landgraфа heskoldarmstadtzkiego, z którym w latach 1790–1792 odbył podróż do wschodniej Europy i m.in. odwiedził stolicę Królestwa Polskiego. Kraushar uważał jednak, że niektóre z widoków Warszawy wykonał Alberti nieco później, po 1795 r., ponieważ



Fot. 5 Most Ponińskiego na akwareli K. Albertiego (A. Kraushar, *Widoki Warszawy i jej okolic...*, N.T.M.H, W-wa 1912)

pokazane na nich budynki noszą ślady zniszczeń powstałych podczas insurekcji kościuszkowskiej [7].

Alberti pokazał most z warszawskiego brzegu od strony górnej wody. Na akwareli widać pomost ułożony na 15 podporach wyposażonych w płaskie izbice. Każdą z izbicz skonstruowano z pięciu drewnianych bali ułożonych ukośnie na pięciu rzędach drewnianych pali wbitych pionowo w dno Wisły. Konstrukcja izbicy sięga tak głęboko pod pomost, że brak jest za nią przestrzeni umożliwiającej ustawienie statku. Wynika z tego wniosek, że niewidoczne na rysunku podpory posadowiono na drewnianych palach i zintegrowano z izbicami. Pomiędzy chronionymi przez izbice podporami, ustawiono po cztery statki rzeczne o ściętych dziobach. W każdym ze statków, pomiędzy burtami, znajdują się drewniane jarzma, każde z wyraźnie widocznymi dwoma słupkami skratowanymi dwoma kleszczami. Na tych jarzmach i na niewidocznych podporach palowych oparto ustrój niosący, o konstrukcji również niewidocznej na akwareli, z wyraźnie zaznaczoną, poprzeczną dyliną pokładu. Jezdnia mostu, bez wyodrębnionych chodników, ma szerokość dostosowaną do dwukierunkowego ruchu kołowego. Jest wyposażona w obustronne balustrady, złożone z poręczy na słupkach usytuowanych w rozstawie dwukrotnie większym od ich wysokości. Linia poręczy wykazuje wyraźne załamania w miejscach lokalizacji izbicz. Na krawędzi mostu, od strony górnej wody, stoją słupy usytuowane w rozstawach podobnych do rozstawu izbicz. Na pierwszym ze słupów Alberti pokazał latarnię ze stożkowym kloszem (fot. 6).

Można wnioskować, że most pokazany na akwareli Albertiego był konstrukcją hybrydową, z ustrojem niosącym opartym zarówno na podporach stałych, jak i na podporach pływających. W 16 światłach, pomiędzy 15 stałymi filarami palowymi i przyczółkami, ustawiono pływające łyżwy w liczbie nie przekraczającej 4 szt. W narysowanym przez Albertiego moście, o długości oszacowanej na 672 m, zastosowano ogółem do 64 łyżew. Nie znany pozostaje sposób, w jaki przy zmianach poziomu wód Wisły utrzymywano niweletę jezdni mostu, o tak niespotykanej konstrukcji. Most był zlokalizowany w ciągu ul. Bednarskiej. Na zimę pływające części konstrukcji mostu demontowano, magazynowano w kanale portowym i stawiano ponownie wiosną, po pochodzie lodów.

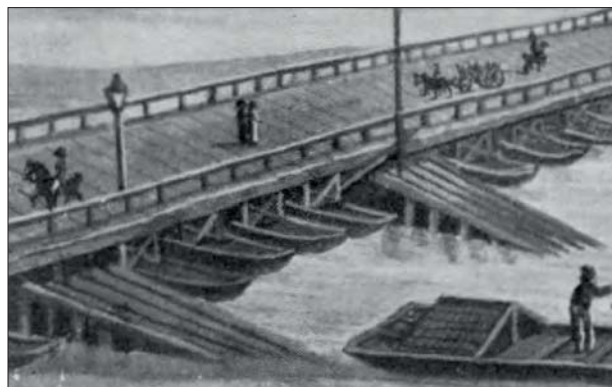
Podczas insurekcji kościuszkowskiej, 13 maja 1794 r., w wydatkach skarbowych odnotowano kwotę 80 262 zł, wypłaconą *Kijeńskiemu i Pęczkowskemu za most*, prawdopodobnie uszkodzony wiosną przez pochód lodów [6]. Wyremontowany most użytkowano zaledwie przez pół roku, do

4 listopada 1794 r. Po nieudanej obronie Pragi zakończonej bestialską rzezią jej mieszkańców, dokonaną przez wojska rosyjskie, Polacy wycofali się po moście za Wisłę do Warszawy (fot. 7). Na rozkaz generała Tomasza Wawrzeckiego (1759–1816), pełniącego po klęsce maciejowickiej i uwięzieniu Tadeusza Kościuszki funkcję naczelnika insurekcji, most uszkodzono strzałami z armaty. Rozpoczęły się pertraktacje pokojowe, podczas których dowódca armii rosyjskiej – Suworow, zażądał od Polaków przywrócenia ruchu po moście już następnego dnia. Dokonano więc prowizorycznej naprawy i oddano most do ruchu, jednak dopiero po pięciu dniach, 9 listopada 1794 r. [1]. Odbudowując most w tak krótkim czasie z pewnością nie zmieniano jego pierwotnej konstrukcji.

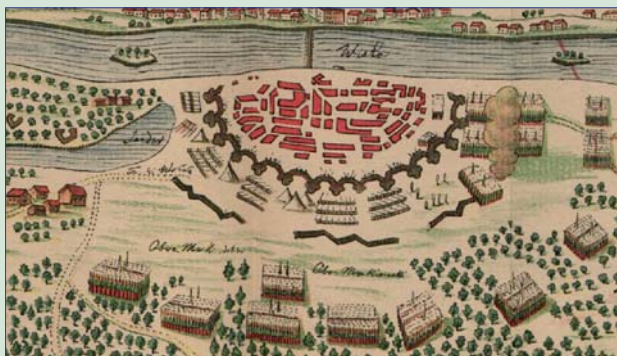
Miesiąc później, 5 grudnia 1794 r., dozorca mostowy o nazwisku Kraiński opisał zapewne ten prowizorycznie odbudowany most. Tekst tego opisu, cytowany we fragmentach przez Przybylskiego, był przed drugą wojną światową przechowywany w Archiwum Skarbowym. Obejmował: *sam most, celbudy, dom skarbowy, wielką wspaniałą bramę wjazdową na most, kanał dla ścieku wody, kanał dla przechowywania łyżew, magazyn skarbowy i bruk od strony Pragi* [10]. Zgodnie z opisem most był wtedy zbudowany na 44 łyżwach. Relatywnie mała liczba łyżew może sugerować skrócenie mostu poprzez zmianę jego konstrukcji na płytkich terenach zalewowych Wisły. Do mostu prowadziła okazała brama wjazdowa z *Drzewa postawiona, Ferkledunkiem z Desek nakształt kamienia ciosanego, wyłożona y gremsowana, popielatym kolorem cała pomalowana*. Most oświetlało 13 *latarni nowych blaszanych, ze szkłem zielono malowanych, na słupach popielato malowanych u gury będących* [10].

Po sezonie zimowym 1794/1795, w sposób już docelowy, odbudowano elementy konstrukcyjne mostu. Robotami mostowymi kierował wówczas major wojska litewskiego i architekt Bonawentura Solari (1735–1805) [10]. Był on autorem projektu budynku starego Teatru Narodowego, który istniał na Placu Krasińskich w latach 1779–1884. Z Solarim przy odbudowie mostu współpracował profesor Krystian Firling, zwolennik budowy izbicz, angażujący się od trzech lat w rozwiązywanie problemów technicznych tej budowli. Najprawdopodobniej właśnie po tej naprawie most wyglądał, tak jak pokazał go Karol Alberti na swojej akwareli (fot. 6). Użytkowanie mostu wznowiono 28 kwietnia 1795 r.

Raz jeszcze most przez Wisłę pokazano w 1804 r. na akwareli Zygmunta Vogla (1764–1826), absolwenta byłej Malarni Królewskiej w Warszawie (fot. 8). Na tekturze o wymiarach



Fot. 6. Przesło mostu Ponińskiego w zbliżeniu na akwareli K. Albertiego (A. Kraushar, *Widoki Warszawy i jej okolic...*, N.T.M.H, W-wa 1912)



Fot. 7. Most Ponińskiego w 1794 r. podczas ataku wojsk rosyjskich na Pragę (rys. M. Stachowicza z arch. hr. Tarnowskich w Dzikowie wg K. Bartoszewicz, *Dzieje Insurekcji Kościuszkowskiej 1794*, Nakł. B. Harza Berlin–Wiedeń)



Fot. 8. Most w 1804 r. na widoku Warszawy od strony Nowego Miasta Zygmunta Vogla (Muzeum Narodowe w Warszawie Nr inw. Rys. Pol. 14316)

48,3 × 66,2 cm przedstawił on widok Warszawy od strony Nowego Miasta. Widoczny w dużym oddaleniu most przez Wisłę, Vogel narysował pojedynczą kreską, usytuowaną ponad dwudziestoma punkcikami zapewne przedstawiającymi przyczółki i wyposażone w izbice podpory. Uproszczony sposób pokazania mostu nie uzasadnia jednak wnioskowania o dokonaniu kolejnej zmiany jego konstrukcji. Treść akwareli z pewnością potwierdza istnienie w Warszawie mostu przez Wisłę w 1804 r.

Most Ponińskiego, po 1794 r. niezasadnie nazywany mostem Suworowa, zburzyli Prusacy, którzy po trzecim rozbiore Polski zawładnęli Warszawą. Wydarzyło się to prawdopodobnie 27 listopada 1806 r., tuż przed wkroczeniem do stolicy Polski wojsk napoleońskich dowodzonych przez marszałka Joachima Murata.

Przez trzy kolejne lata Francuzi kilkakrotnie odbudowywali niszczone przez żywioły most przez Wisłę, stosując różne konstrukcje na tyżwach i prawdopodobnie na podporach pałowych. Ostatnią z nich rozebrały wojska księcia Józefa Ponińskiego po Bitwie Raszyńskiej. A później kolejny most wybudowali już Rosjanie.

Po raz kolejny można podziwiać most przez Wisłę na obrazie Marcina Zaleskiego (1796–1877), przedstawiającym wprowadzenie do Warszawy rosyjskich jeńców i sztandarów zdobytych pod Wawrem i Dębem Wielkim w powstaniu listopadowym 1831 r. (fot. 9). Pod podniesionym szlabanem wojsko polskie od praskiej strony dumnie wkracza do Warszawy, owacyjnie witane przez jej mieszkańców. Pomost mostu, ułożony na luźno rozstawionych łodziach o ściętych rufach, pokazano od strony dolnej wody. Prowadzi do niego wspiana, wsparta na ośmiu kolumnach brama wykonana w stylu klasycystycznym z wyrytą datą 1814. Treść obrazu, jak i informacje o zniszczeniach oraz odbudowach w różnym czasie i przez inżynierów wojskowych różnych narodowości wskazują, że most pokazany na obrazie w 1831 r. z pewnością ma już całkiem inną konstrukcję w porównaniu z konstrukcją mostu księcia Adama Ponińskiego. Być może prowadząca na most piękna, klasycystyczna brama wjazdowa pozostała w kształcie podobnym do pierwotnego.

Bibliografia

- [1] K. Bartoszewicz, *Dzieje Insurekcji Kościuszkowskiej 1794*, Nakład Benjamina Harza Berlin-Wiedeń, s. 357–360
- [2] B. Chwaściński, *Mosty na Wiśle i ich budowniczy*, Fundacja im A. i Z. Wasiutyńskich, Warszawa 1997, s. 29–30



Fot. 9. Most przez Wisłę na obrazie M. Zaleskiego Wprowadzenie do Warszawy jeńców i sztandarów zdobytych pod Wawrem i Dębem Wielkim w 1831 r. (fot. Maciej Szczepańczyk wg <http://pl.wikipedia.org/>)

- [3] H. Czapski, A. Niemierko, J. Rymsha, *Warszawskie przeprawy mostowe przez Wisłę w ujęciu historycznym*, Fundacja im A. i Z. Wasiutyńskich 2012, s. 14–15
- [4] J. Jankowski, *Mosty w Polsce i mostowcy polscy (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej)*, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1973, s. 50–52
- [5] T. Kałkowski, *Tysiąc lat monety polskiej*, Wydanie trzecie, Wydawnictwo Literackie Kraków 1981, s. 336–339
- [6] T. Korzon, *Wewnętrzne dzieje Polski za Stanisława Augusta (1764–1794)*, Wydanie II Tom III, Kraków, Warszawa 1897, s. 168, 411
- [7] A. Kraushar, *Widoki Warszawy i jej okolic Karola Albertiego, malarza nadwornego hessko-darmsztadzkiego*, Nakład Towarzystwa Miłośników Historii, Warszawa 1912, s. 1–10, 35–36, XIII
- [8] M. Machynia, Cz. Szrednicki, *Wojsko koronne. Artyleria i wojska inżynierskie. Oficerowie Rzeczypospolitej Obojga Narodów 1777–1794 Spisy*, Księgarnia Akademicka Wydawnictwo Naukowe Kraków 1999, s. 85–86, 88, 92, 94
- [9] A. Niemierko, *Rys historii mostów warszawskich na Wiśle*, Drogownictwo Nr 5/2003, s. 145–153
- [10] A. Przybylski, *Ulice i mosty Warszawy*, Nakładem Autora 1936, s. 142–165
- [11] W. Sterner, *Mosty Warszawy*, Państwowe Wydawnictwo Techniczne 1960, s. 36–41
- [12] Desideria miasta nowej Warszawy podczas seymu 1773 podane, Puchała mpp., Legit Niemiera w Drukarni P. Dufour Nro: 58, s. 1, 30, 33–36
- [13] Volumina Legum. Przedruk zbioru praw Staraniem XX. Pijarów w Warszawie, od roku 1732 do roku 1783, wydane, Tom VII, Nakładem i drukiem Józefa Ohryzki, Petersburg 1860, Tom VII, s. 101, Tom VIII, s. 125–126 ■