

# Stefan Sękowski

---

## Obeliski Traktu Brzeskiego

---

Ochrona Zabytków 39/3 (154), 200-207

---

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

## 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 Christiani<sup>1</sup>, 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 Terespol<sup>2</sup> ustawiono dwa bliźniacze żeliwne obeliski o wysokości 14 m. Jak głoszą 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 Samsonowie<sup>3</sup>.

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.

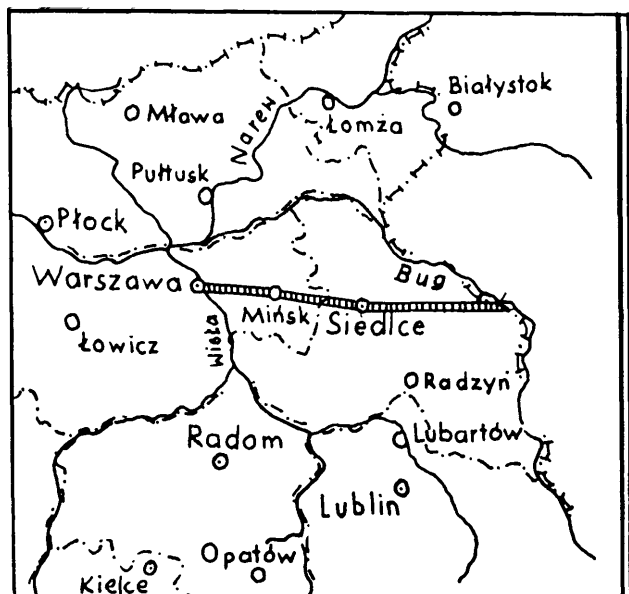
Na frontowej płycie cokołów umieszczona jest data zapisana nakładanymi cyframi rzymskimi i arabskimi: MDCCCXXIII 1823. Na lewej i prawej płycie cokołów (patrząc od frontu obelisku) w ich górnych częściach widnieją po dwa ikoliste kasetony o średnicy 28 cm i głębokości sięgającej 3 cm. W kasetonach tych, 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

<sup>1</sup> 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.

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

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



1. Fragment Mapy Królestwa Polskiego z zaznaczonym traktem Brzeskim

1. Detail of the map of the Kingdom of Poland with the Brest route marked on it

wotnie zapewne umieszczone w nich były płaskorzeźby godła Królestwa Polskiego: czarnego dwugłowego orła rosyjskiego, na którego piersi widniał na czerwonym tle biały ukoronowany orzeł polski z berłem i jabłkiem w szponach.

Jest bardzo prawdopodobne, iż po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 r., godło Królestwa Polskiego, zawierające znienawidzonego dwugłowego orła, zostało z obelisków usunięte. Na opustoszałych miejscach na obelisku w Terespolu namalowany został orzeł przypominający godło Polski z lat 1918–1927. Malowidło to istniało do czasu renowacji obelisku w Terespolu w 1985 r. Jest sprawą ze wszech miar godną rozważenia, czym dziś zapieczętować kasetony na słupach obu obelisków.

Obeliski ogrodzone są stalowymi kutymi łańcuchami na czterech żeliwnych ośmiokątnych słupkach.

### Renowacja obelisku warszawskiego

Wiosną 1984 r. Urząd Dzielnicowy Warszawa Praga-Południe oraz Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych zwróciły się do Instytutu Mechaniki Precyzyjnej w Warszawie z prośbą o wykonanie renowacji żeliwnego obelisku przy ul. Grochowskiej.

Na podstawie wizji lokalnej stwierdzono bardzo zły stan stopni pomnika. Wszystkie były popękane na narożach, zwichrowane i silnie zdeformowane. Cokół, jak też i sam słup obelisku wykazywały zaawansowaną korozję.

Po wstępnych rozmowach zdecydowano, że inwestorem renowacji będzie Urząd Dzielnicowy Warszawa Praga-Południe, zaś Instytut Mechaniki Precyzyjnej przyjmie na siebie rolę generalnego wykonawcy. Autorowi tego artykułu przypadła także niewdzięczna rola koordynatora wszystkich prac związanych z renowacją obelisku. Instytut Mechaniki Precyzyjnej mógł podjąć się tylko prac związanych z odpowiednim zabezpieczeniem antykorozyjnym obelisku. Dlatego wszelkie inne prace, jak organizacja placu budowy, demontaż i montaż stopni, roboty spawalnicze, roboty murarskie, roboty kamieniarskie, należało zlecić odpowiednim podwykonawcom.

Rozwiązanie takie okazało się fatalne w skutkach i przeciągnęło renowację obelisku aż na 2 lata. Poszczególne podwykonawcy z reguły nie przestrzegali harmonogramu terminów, co opóźniało kolejne etapy prac.

Według zebranych informacji, obelisk uszkodzony w czasie ostatniej wojny był poddany renowacji w końcu lat czterdziestych. Niestety, nie udało się znaleźć żadnej dokumentacji tych prac. Postanowiono więc zapoznać się z bliźniaczym obeliskiem w Terespolu i wówczas stwierdzono, że podczas powojennej renowacji obelisku warszawskiego dokonano w nim poważnej zmiany konstrukcyjnej, a mianowicie słup obelisku osadzono na mniejszym nielicie słupie betonowym. Przeróbka taka uniemożliwiła dostęp do wnętrza i dokonania jakichkolwiek prac konserwujących po-

z obiegającym go napisem: OD WARSZAWY STAY CLXXVIII; drugi kaseton jest pusty.

Na lewej ścianie cokotu płaskorzeźba w jednym kasetonie przedstawia kobietę siedzącą na przepuście wodnym, koło i dekorację roślinną. Całość kompozycji obiega napis: A. VARSOVIA. STAD. CLXXVIII VIA BRESTIENSIS; drugi kaseton zawiera prosty rysunek dolnej części kolumny, na której widnieje napis: AERE / PUBLICO / SILICE / STRATA.

Całość obwiedziona jest następującą inskrypcją: ALEX. I. P. F. CAES. AUG. IMP. I RUS. REG. POL. JUSSU. Cokoty obu obelisków zdobią u góry żeliwne zwieńczenia.

Ścięte ostrosłupy obelisków tworzą trzy żeliwne monolityczne ściany o wysokości 8,5 m oraz dziewięć żeliwnych płyt. Trzy ściany i płyty, połączone wzajemnie w narożach śrubami, tworzą regularny czworobok. Na froncie słupa obelisku przymocowanych jest nitami dziewięć płyt żeliwnych pokrytych płaskorzeźbami. Przedstawiają one widoki miast i prace chłopów, robotników i rzemieślników budujących trakt Brzeski.

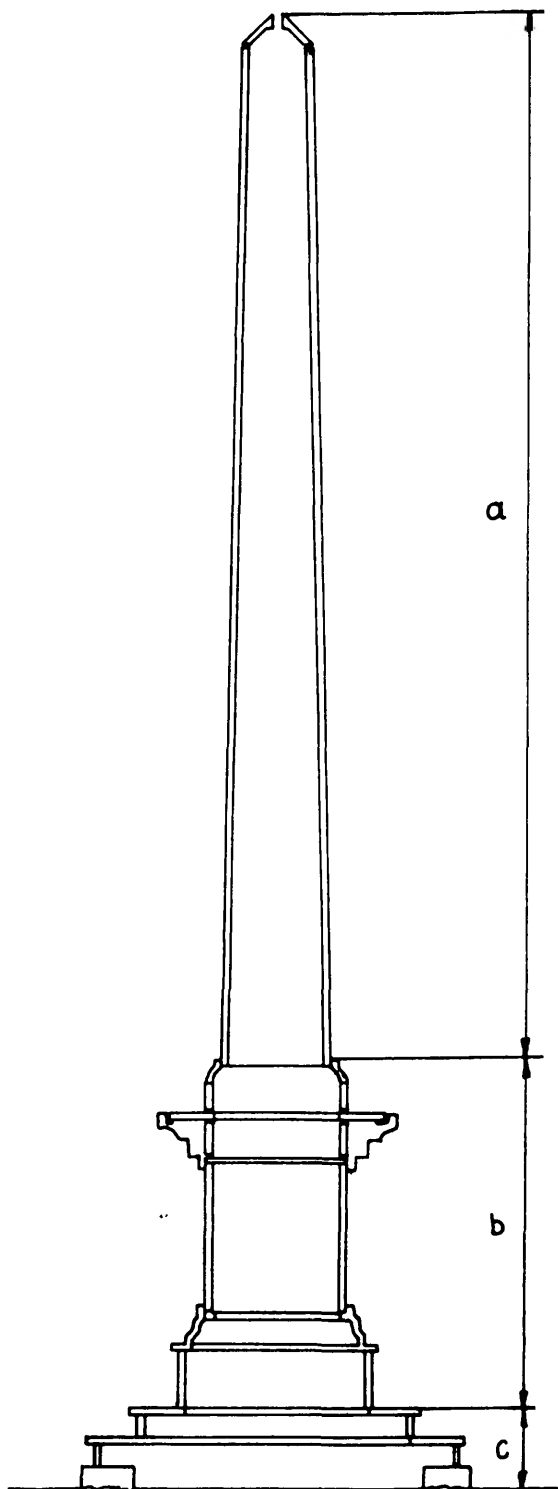
Licząc od dołu mamy:

- panoramę Zamku Królewskiego w Warszawie od strony Wisły,
- pracujący przy budowie traktu zaprzęg konny,
- ustawianie słupa stajowego,
- układanie podkładu z kamienia łamanego,
- widok Siedlec – kamieniczki w rynku i ratusz,
- wbijanie pali przy budowie mostu,
- tłuczenie kamieni,
- sypanie i ubijanie warstwy szutru,
- widok Brześcia – ruiny zamku biskupiego.

Na lewej ścianie słupa (patrząc od frontu obelisku) umieszczony jest napis w języku łacińskim, z nakładanych liter: VIA. / PETROPOLI= / TANA. / A. VARSOVIA. / BRESTIUM. / CLXXVIII. STAD.

Na prawej ścianie umieszczony jest w ten sam sposób wykonany napis w języku polskim: NAKŁADEM. / NARODOWYM. / DROGI. / BRZESKIEY / STAY CLXXVIII / Z GLAZU UBITO.

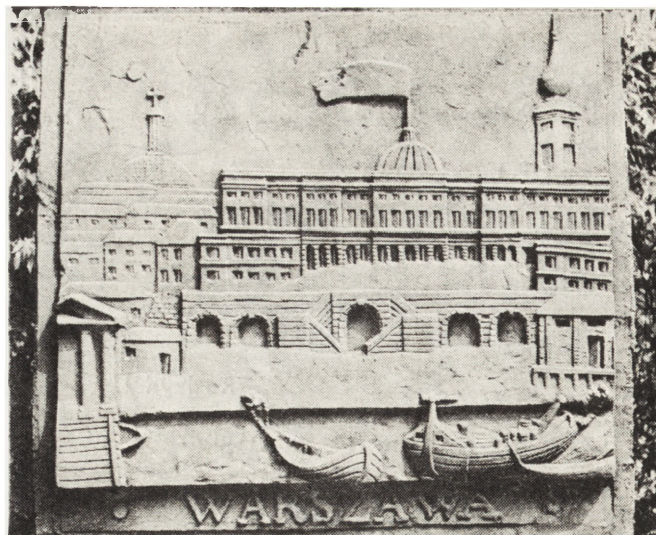
Na lewej i prawej ścianie słupa obelisku, mniej więcej w połowie ich wysokości, znajdują się koliste kasetony o średnicy ok. 90 cm. Dziś są one puste, pier-



2. Kształt obelisku: a) słup, b) cokół, c) schody  
 2. Form of the obelisk: a) pillar, b) plinth, c) steps

3. Plaskorzeźby obelisku w Warszawie: a – widok Warszawy, b – zaprzęg konny, c – ustawianie słupa, d – układanie podkładu, e – widok Siedlec, f – wbijanie pali, g – tłuczenie kamieni, h – sypanie szutru, i – widok Brześćcia

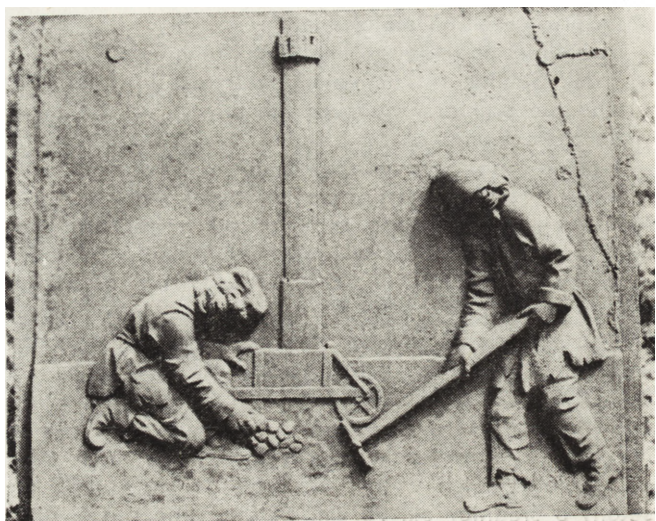
3. Bas-reliefs of the obelisk in Warsaw: view of Warsaw, b – a span of horses, c – placing of the pillar, d – placing of the base, e – view of Siedlce, f – driving of the pales, g – breaking of the stone, h – heaping of the broken stone, i – view of Brest



a



b



c



d



g



e



h



f



i



#### 4. Godło Królestwa Polskiego

#### 4. Emblem of the Kingdom of Poland

wierzchnie wewnętrzne. Stwierdzono również nieosiowe w płaszczyźnie poziomej osadzenie słupa względem cokołu. Przesunięcie to na narożach słupa wynosi ok. 3 cm. Z uwagi na bardzo zły stan stopni postanowiono je zdemontować, pospawać, wzmocnić i ponownie zamontować. Wykonania tych prac podjął się zrzeczony w Spółdzielni Mechaników i Optyków warsztat ślusarski Jerzego Biłskiego.

Po demontażu wyjaśniła się przyczyna popękania i deformacji stopni. Otóż pod stopniami znajdował się nie kamień i nie beton, lecz luźna sterta gruzu. Na dodatek, podmurówka pod stopnie została wykonana z niedbale zalanych betonem starych, zmurszałych cegieł. Liczne nieszczelności umożliwiały gromadzenie się wody, która zamierzając systematycznie rozsądzała podmurówkę. Pozbawione mocnego podparcia cienkie żeliwne płyty stopni (ciężar każdego stopnia ok. 800 kg) stopniowo gięły się i pękały. Całą zmurszałą i skruszoną podmurówkę należało skuć i po zaszalowaniu wylać na nowo mocnym, szczelnym betonem.

Po zdemontowaniu stopni stwierdzono również, że szpary pomiędzy żeliwnymi płytami trępów zostały w trakcie powojennego remontu zalane elektronem, to jest stopem magnezu z aluminium i cynkiem. Okazało się to fatalnie w skutkach: na złączach elektron-żeliwo, wskutek tworzenia się ogniw elektrochemicznych, żeliwo uległo bardzo silnej korozji. Należy bowiem pamiętać, iż na styku dwu metali o różnym potencjale elektrochemicznym w obecności już nawet śladów wilgoci powstają liczne elektrochemiczne ogniwka korozyjne. Rozpoczyna się wtedy bardzo intensywny proces korozji elektrochemicznej.

Pogięte i popękane żeliwne płyty trępów zostały wyprostowane, wzmocnione od spodu narożnikami z blachy stalowej ocynkowanej 8 mm, skręconej śrubami z krytymi łbami i elektrycznie pospawane. Zaspawano również wszystkie szczeliny, z których usunięto elektron. Wewnętrzne powierzchnie żeliwnych elementów stopni zostały zabezpieczone preparatem Kompleksor<sup>4</sup> i pokryte lakierem bitumicznym. Na nową podmurówkę be-

tonową (warstwa rzadkiego betonu) położono wyremontowane stopnie, po czym zaspawano je z cokołem obelisku. Elektron usunięto również ze szczelin cokołu, jak też i szczelin słupa. W te miejsca wprowadzono odpowiedniej grubości drut stalowy, który pokryto spawem elektrycznym.

Prace związane z demontażem i montażem stopni oraz wszelkie prace spawalnicze przy obelisku, z powodu opóźnień kooperantów, zakończono dopiero na jesieni 1984 r.

Następnego roku wykonano prace kamieniarskie, a po ustaleniu się odpowiedniej dla tego rodzaju działań pogody, cały obelisk postanowiono zakonserwować metodą opracowaną w Instytucie Mechaniki Precyzyjnej, gwarantującą skuteczność ochrony przeciwkorozyjnej na co najmniej 25 lat. Metoda ta, zastosowana eksperymentalnie w 1976 r. do ochrony żeliwnych i stalowych zabytków cmentarnych, zdobyła szerokie uznanie jako najskuteczniejsza i jest zalecana przez konserwatorów<sup>5</sup>.

W tym miejscu warto dodać, że powszechnie dotychczas stosowana ochrona żeliwa i stali za pomocą najlepszych nawet zestawów lakierniczych, z uwagi na obecne ogromne zanieczyszczenia atmosfery przez miasta i przemysł (tlenki azotu, tlenki siarki, produkty smoliste), jest bardzo mało skuteczna. Jak wykazały badania, powłoki malarskie po 2–3 latach ulegają już częściowemu zniszczeniu, co jest równoznaczne z wystąpieniem korozji metalu. Zastosowanie tak nieskutecznej zabezpieczenia żeliwa zabytkowego obelisku byłoby niewybaczalnym błędem. Dlatego sięgnięto po bardziej skuteczną metodę ochrony przed korozją.

W maju 1985 r. ustawiono rusztowania i cały obelisk oczyszczono metodą strumieniowo-ścienną za pomocą żużłu pomiedziowego (granulacja 10–20 µm), a następnie pometalizowano natryskowo cynkiem. Uzyskano w ten sposób ochronną powłokę cynku grubości ok. 200 µm.

Wyrzucane z dyszy z wielką prędkością cząstki żużla pomiedziowego bardzo skutecznie i szybko zdzierają produkty korozji żeliwa, jak i resztki dawnej farby, bez naruszania metali podłoża. Taka obróbka strumieniowo-ścienna daje powierzchnie zupełnie wolne nawet od śladów korozji.

Na tak otrzymane powierzchnie nakłada się za pomocą specjalnego pistoletu do metalizacji warstwę cynku. W płomień acetylenowo-tlenowy pistoletu do metalizacji wprowadzony jest drut cynkowy. W wysokiej temperaturze płomienia cynk topi się, a strumień sprężonego powietrza porwya stopiony metal i wbija go w metalizowaną powierzchnię. Tak wytworzona 200 µm powłoka cynku chroni przed korozją żeliwo lub stal przez co najmniej 25 lat.

Drobne szczeliny i złącza obelisku zostały uzupełnione podczas metalizacji cynkiem, zaś większe szczeliny zakuto pasami ołowiu i również pometalizowano je cynkiem.

Na znaczne trudności natrafiono podczas metalizacji cynkiem obelisku – niemożliwe okazało się zapewnienie regularnych dostaw gazów technicznych. Przez 10

<sup>4</sup> S. Sękowski, *Kompleksory, czyli złamane kanony malarskie*, „Ochrona Zabytków”, nr 3–4, 1985.

<sup>5</sup> S. Sękowski, *Konserwacja metalowych zabytków cmentarnych*, „Ochrona Zabytków”, nr 1–2, 1983.

dni trzeba było codziennie dostarczać pod obelisk 2 butle acetyleny i 4 butle tlenu, zapewnić w tym czasie nieprzerwaną pracę sprężarki o dużej wydajności oraz nocny dozór sprężtu.

Na powłokę cynku o grubości 200 µm został następnie nałożony zestaw malarski, który składał się z dwuskładnikowego reaktywnego gruntu chromianowego, podkładowej farby ftalowej, nawierzchniowej czarnej farby okrętowej. Dwuskładnikowy reaktywny grunt chromianowy reaguje chemicznie z cynkiem, wytwarzając warstwę silnie związaną z podłożem i zarazem dobrze przyczepną dla ftalowej farby podkładowej. Z kolei błyszcząca czarna farba okrętowa odznacza się bardzo wysoką trwałością i jest wodoodporna.

Prace związane z czyszczeniem, metalizacją i malowaniem obelisku trwały blisko 2 miesiące, ponieważ często padające deszcze zmuszały wykonawców do przerywania prac. Ostatecznie renowację zakończono w pierwszych dniach lipca 1985 r.

Jak wspomniano, w wyniku renowacji przywrócono obeliskowi prawie całkowicie jego dawny wygląd, nie udało się jednak odtworzyć jednej brakującej płaskorzeźby. Liczne głębokie bruzdy po odłamkach zostały odpowiednio zabezpieczone, a pozostawiono je celowo jako ślady wojny.

Na cokole obelisku, o czym już była mowa, po stronie wschodniej i zachodniej znajdują się po dwa kolisty kasetony wypełnione żeliwnymi płaskorzeźbami. Jeden z kasetonów po stronie wschodniej jest pusty. Przyступując do renowacji obelisku chciano ten brak uzupełnić. Niestety, na bliźniaczym obelisku w Terespolu, który mógłby pomóc przy rekonstrukcji, również tej płaskorzeźby nie ma. A jednak brakującą płaskorzeźbę udało się odnaleźć dzięki dokładniejszemu zapoznaniu się z życiorysem budowniczego traktu Brzeskiego. Okazało się, że Franciszek Ksawery Christiani około roku 1828 nabył pod Radomiem majątek Orońsko i zbudował w nim pałac. W trakcie prowadzonych poszukiwań na terenie dawnego majątku Christianiego w kaplicy pałacu odkryto wmurowane w ścianę cztery płaskorzeźby takie same jak te w kasetonach na cokółach obelisków. Odnaleziona w Orońsku, a brakująca na obeliskach warszawskim i terespolskim płaskorzeźba, zawiera następujące napisy: poziomy – NAKŁADEM NARODOWYM Z GŁAZU UBITA MDCCCXXXIII i napis na obwodzie – ZA ALEKSANDRA I CES. S. ROSS. KRÓLA POLSKI.

Wydawałoby się, że po odszukaniu z takim trudem brakującej płaskorzeźby, nie pozostanie nic innego, jak zdjęć odcisk sylikonowy, wykonać formę i odlać w Instytucie Mechaniki Precyzyjnej ten brakujący element. Pomimo poprzednich ustaleń, stanowczy protest wobec zamiaru odtworzenia przez Instytut Mechaniki Precyzyjnej brakującej płaskorzeźby i umieszczenia jej na cokole, zgłosiła Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych. Czym argumentowano takie stanowisko?

„Nie będziemy upamiętniać tyrańca zsyłającego na Sybir tysiące Polaków”. Nie pomogły perswazje koordynatora całości prac, iż w roku 1823 nikogo na Sybir nie wywożono, a znany z liberalizmu car Aleksander I zmarł w 1826 r., że obelisk głosi przecież chwałę nie cara, lecz polskich drogowców, budowniczych traktu Brzeskiego, że wreszcie, czy chcemy, czy nie chcemy, w tym czasie, to jest w 1823 r. na zasadzie unii personalnej car miał oficjalny tytuł króla Polski.

Niestety Konserwator Zabytków m. st. Warszawy poparł

stanowisko Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych i w oficjalnym piśmie wyraził pogląd, że sprawę rekonstrukcji brakującej płaskorzeźby „należy odłożyć na dalszy termin”.

Tak więc, z wielkim trudem odrestaurowanemu obeliskowi, z powodu nieodtworzenia brakującej płaskorzeźby, nie został całkowicie przywrócony dawny historyczny wygląd.

Przy renowacji zabytku zdobyto także smutne doświadczenie, jak mało efektywna i długotrwała staje się praca, gdy w poszczególnych jej etapach występują różni wykonawcy.

## Renowacja obelisku terespolskiego

Już w trakcie prac renowacyjnych obelisku warszawskiego, w czerwcu 1985 r. do Instytutu Mechaniki Precyzyjnej zwrócił się Rejon Dróg Publicznych w Białej Podlaskiej z prośbą o wykonanie renowacji bliźniaczego obelisku w Terespolu.

Gospodarz terenu, na którym znajduje się obelisk, to jest Rejon Dróg Publicznych w Białej Podlaskiej zapewnił, że:

- zgromadzi i dostarczy wszystkie materiały wskazane przez Instytut Mechaniki Precyzyjnej,
- zorganizuje plac budowy (siła, światło, rusztowania, zadaszenie),
- dostarczy na czas prac sprężarkę o odpowiedniej wydajności,
- wykona prace spawalnicze i kamieniarskie.

Skupienie wszystkich tak przecież ważnych prac pomocniczych w jednym przedsiębiorstwie, a zwłaszcza wyczuwalne już przy pierwszych rozmowach ogromne osobiste zaangażowanie przedstawicieli Rejonu Dróg Publicznych w akcji ratowania tego pięknego zabytku drogowego skłoniły autora niniejszego artykułu do wyrażenia zgody na koordynowanie i nadzorowanie prac renowacyjnych obelisku w Terespolu, mimo smutnych doświadczeń warszawskich.

Już od samego początku współpraca układała się bardzo dobrze. Wszystkie ustalone w harmonogramie terminy, jak też i przyjęte zobowiązania były dotrzymywane.

W porównaniu z warszawskim, obelisk terespolski był mniej zniszczony mechanicznie, ale za to znacznie bardziej skorodowany. Szczególnie intensywnie zaatakowane zostały wszelkie złącza elementów, a zwłaszcza naroża słupa. Bardzo silnej korozji uległo wiele liter żeliwnych nałożonych na obelisk. Łącznie z brakującymi należało odtworzyć i zamocować 27 nowych liter.

Tu, podobnie jak w Warszawie, brakowało jakiegokolwiek dokumentacji, dotyczącej uprzednich remontów czy zabiegów konserwatorskich. Na podstawie oględzin stwierdzono konieczność:

- spoziomowania jednego narożnika stopni,
- spawania w paru miejscach stopni,
- lokalnych napraw podmurówki pod stopniami,
- obniżenia o ok. 30 cm poziomu gruntu wokół stopni,
- wykonania brukowanego pasa, który odizolowałby trawę i zieleń od żeliwnych stopni.

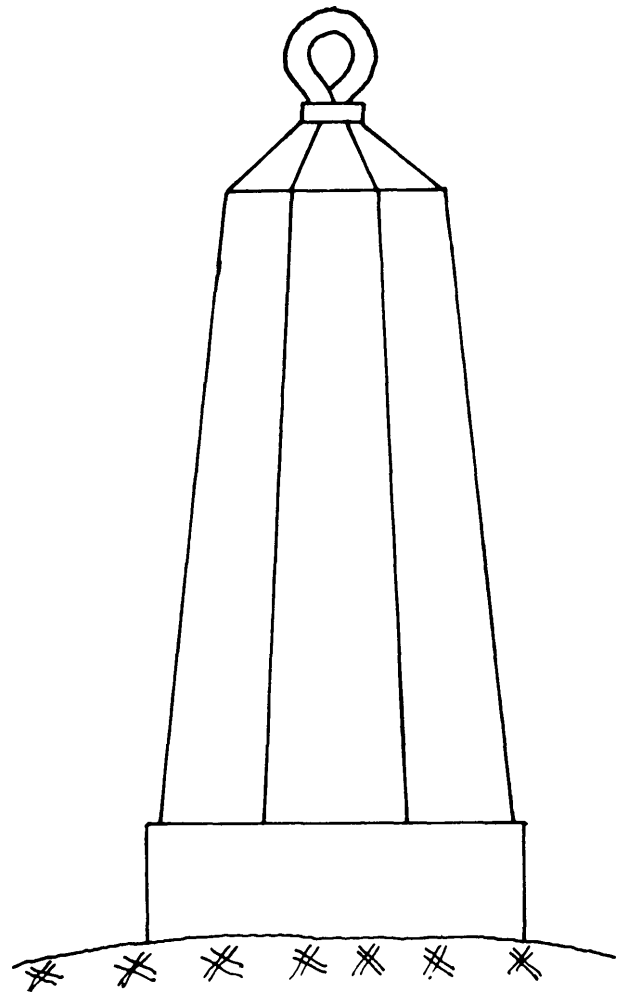
Wszystko to zostało szybko i sprawnie wykonane przez pracowników Rejonu Dróg Publicznych.

Po ustawieniu rusztowań przystąpiono do czyszczenia całego obelisku metodą strumieniowo-ścierną (jak



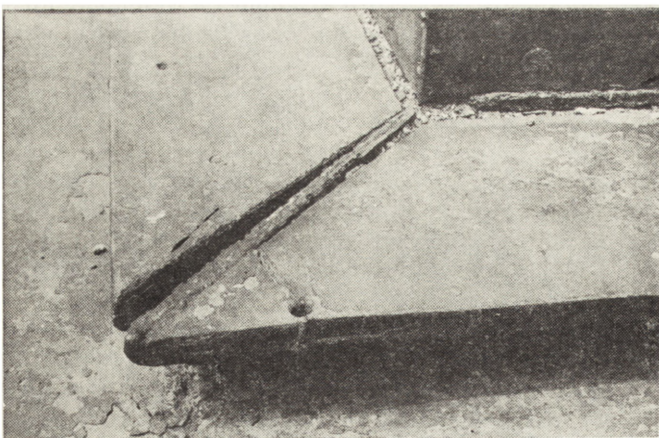
5. Obelisk w Terespolu, stan przed konserwacją, w kasetonie słupa widoczny namalowany orzeł

5. Obelisk at Terespol, condition before conservation; a painted eagle to be seen in the coffer of the pillar



6. Charakterystyczny ośmiokątny żeliwny słupek ogrodzenia obelisku w Terespolu

6. An original octagonal cast-iron pillar of the obelisk's fencing at Terespol



7. 8. Fragmenty stopni obelisku warszawskiego, stan przed konserwacją

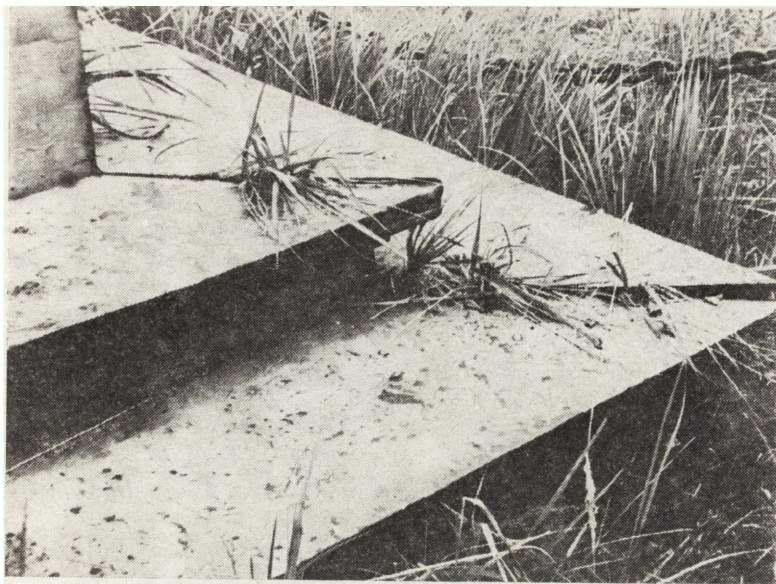
7. 8. Details of steps in the Warsaw obelisk, condition before conservation



w przypadku warszawskiego). Po usunięciu starych powłok malarskich i produktów korozji stwierdzono na płaszczyznach liczne głębokie wżery korozyjne oraz znaczne, sięgające aż 2–3 mm ubytki w postaci szcze-

lini na złączach żeliwnych płyt i na narożach. Ubytki pomiędzy płytami pospawano punktowo, po czym zakuto pasami blachy ołowiowej. Następnie, stosując metodę metalizacji, tak jak





a

9. Obelisk w Terespolu, stan przed konserwacją: a – fragment stopni, b – fragment cokolu, widoczna bardzo silna korozja na złączach płyt

(zdjęcia: E. Szczepanowski)

9. Obelisk at Terespol, condition before conservation: a – detail of steps, b – detail of the plinth, strong corrosion to be noticed on plate joints



b

w Warszawie, cały obelisk pokryto powłoką cynku o grubości 200  $\mu\text{m}$ . Zwracano przy tym szczególną uwagę na dokładność metalizowania wszystkich złączy i naroży. Gospodarze terenu zapewnili rytmiczne dostawy gazów technicznych.

Po nałożeniu metalizującej powłoki, ubytki pomiędzy płytami oraz na narożach zapelniono kitem miniowym. Z uwagi na znacznie większe uszkodzenia korozyjne obelisku w Terespolu, na powłokę cynku nałożono następujący zestaw lakierniczy:

- dwuskładnikowy reaktywny grunt chromianowy,
- grunt miniowy,
- podkład farby ftalowej,
- nawierzchniową, czarną wodoodporną farbę okrętową.

Tą samą metodą zakonserwowano również słupy, łańcuchy oraz metalowe ogrodzenie obelisku.

Dzięki ogromnemu osobistemu zaangażowaniu dyrek-

cji i pracowników Rejonu Dróg Publicznych w Białej Podlaskiej, renowacja obelisku w Terespolu trwała zaledwie 3 miesiące (w Warszawie 2 lata) i może być wzorem sprawności oraz partnerskiej współpracy.

Tę satysfakcję z wykonania dobrej roboty mąci jednak fakt, że, podobnie jak w Warszawie, również w Terespolu, jeden kaseton na cokole pozostaje pusty. Wierzę jednak, że w niedalekiej przyszłości odlejemy wreszcie dwie płaskorzeźby i przywrócimy obu obeliskom traktu Brzeskiego ich historyczny wygląd.

Na zakończenie autor, który nie jest zawodowym konserwatorem, pragnie podziękować wszystkim ludziom dobrej woli za ich pomoc i zaangażowanie w ratowaniu pamiątek narodowych.

*mgr inż. Stefan Sękowski  
Instytut Mechaniki Precyzyjnej  
w Warszawie*

## OBELISKS OF THE BREST ROUTE

On November 22, 1823 the Brest route running from Warsaw to the border of the Kingdom of Poland, was declared open for the public use. To commemorate the completion of the construction of the route two twin-like cast-iron obelisks were raised on the outskirts of Warsaw and Terespol. The author of bas-reliefs that decorated the obelisks was Paweł Maliński. Built in the Empire style, the cast-iron obelisks of the Brest route consist of two high steps, a plinth and a quatrante pillar. The plinths are made of four cast-iron plates joined with screws. At the top they are decorated with cast-iron crownings. The bas-reliefs that cover the pillars of the obelisks depict views of towns, work of peasants, workers and craftsmen building the Brest route. The obelisks are fenced with steel chains on four cast-iron octagonal posts. With the passing years the obelisks in Warsaw and at

Terespol, not maintained properly and unrepaired, got more and more impaired. In 1939–1945 the Warsaw obelisk, which is the oldest non-sacral cast-iron monument in the capital, got seriously damaged. It was subjected to renovation work at the end of the forties, unfortunately without much success on that occasion. Later conservation work, completed in 1985, restored the Warsaw obelisk its almost original appearance. When compared to the Warsaw obelisk, the one at Terespol was not damaged so badly. Its main disadvantage was extensive and deep corrosion but that problem was eradicated as well. The only thing to be done yet is to restore two bas-reliefs missing from the obelisks both in Warsaw and at Terespol. After that, the two monuments of the Brest route will regain their historic looks.