

# XXI EUROPEJSKA WYPRAWA MOSTOWA Irlandia 2015, cz. 4

Dublin, Newgrange, Drogheda, Belfast



tekst i zdjęcia:

prof. dr hab. inż. KAZIMIERZ FLAGA  
dr h.c., Politechnika Krakowska,  
mgr KSENIA FEIGEL-MŁODKOWSKA,  
ANNA PAŃTAK

## 13 lipca – 10 dzień Wyprawy

Dziesiąty dzień naszej Wyprawy rozpoczęliśmy od tradycyjnego irlandzkiego śniadania, następnie spakowaliśmy bagaże i ruszyliśmy w drogę.

Poranek był słoneczny. Po 50 minutach jazdy dotarliśmy do **Dublina**<sup>1</sup>, stolicy Republiki Irlandii o gaelickiej nazwie Baile Atha Cliath, co znaczy Miasto Przegrodzonego Brodu.



Ryc. 1. Liffey Bridge w Dublinie (obiekt nr 47)



Ryc. 2. Millennium Bridge 2000 w Dublinie (obiekt nr 48)

<sup>1</sup> Pogrubioną czcionką zaznaczono miejscowości, których zwiedzeniu poświęcono najwięcej czasu i uwagi.

W czwartej i ostatniej części relacji z XXI Europejskiej Wyprawy Mostowej do Irlandii, zorganizowanej przez Katedrę Budowy Mostów i Tuneli Politechniki Krakowskiej oraz Biuro Turystyczne Anitour z Czechowic-Dziedzic (4–15 lipca 2015 r.), zwiedzamy Dublin i Belfast, oba przecięte rzekami, przez które zbudowano wiele ciekawych mostów.

Dublin położony jest na wschodnim wybrzeżu wyspy, nad Morzem Irlandzkim, w rozległej dolinie u ujścia rzeki Liffey do Zatoki Dublińskiej. Rzeka dzieli miasto na dwie części o odmiennym charakterze: Northside – biedniejszą, oraz bardziej nowoczesną i zamożną – Southside. Równinę, na której leży Dublin, otaczają niskie wzgórza, przechodzące dalej na południe w pasmo gór Wicklow, na zachód i od północy rozciągają się tereny rolnicze. Od strony wschodniej miasto otwiera się na szeroką zatokę i liczne przylądki morskiego wybrzeża.

Historia Dublina, jak i całej Irlandii, jest długa i burzliwa. Początki celtyckiego osadnictwa u ujścia rzeki Liffey sięgają czasów wczesnego chrześcijaństwa. Za datę powstania miasta przyjmuje się rok 841, a za założycieli – wikingów, którzy wzniesli w tym miejscu warownię i port na południowym brzegu rzeki. Dublin stał się ważnym ośrodkiem handlowym i funkcjonował tak do czasu najazdów normanńskich, kiedy to w roku 1171 przeszedł w ręce Normanów, a król angielski Henryk II przybył na te tereny, aby potwierdzić swoje zwierzchnictwo nad Irlandią. Z czasem Dublin przejął rolę militarnego i sądniczego ośrodka nowej władzy, a dominacja anglonormanńska utrwaliła się. Z tego właśnie okresu pochodzi istniejący do dzisiaj zamek Dublin Castle, zbudowany na początku XIII w. W latach 1376–1536 Dublin i otaczające go tereny zwane Pale

znalazły się pod wpływem Londynu wraz z jego polityką kolonizacji Irlandii i pozbawiania rdzennej ludności praw i majątków oraz prześladowania katolików.

Największy rozkwit Dublina przypadł na wiek XVIII, kiedy przebudowano miasto w związku z przenoszeniem się bogatych elit na północną stronę rzeki Liffey. W tym czasie powstały najznakomitsze budowle miasta, jak Bank of Ireland, Stara Biblioteka w Trinity College, Powerscourt Townhouse, Leinster House – obecnie siedziba parlamentu, City Hall – zaprojektowany jako giełda, legendarny browar Guinnessa i wiele mostów – obiektów naszego szczególnego zainteresowania. Okres pomyślnego rozwoju zakończył się w 1798 r., po nieudanym powstaniu zorganizowanym przez Towarzystwo Zjednoczonych Irlandczyków i po narzuconej przez Anglię unii Wielkiej Brytanii i Irlandii. Miasto uległo



Ryc. 3. James Joyce Bridge w Dublinie (obiekt nr 50)



degradacji, ominęła go rewolucja przemysłowa, a na znaczeniu zyskał Belfast. Początek i pierwsza połowa XX w. – okres walk o niepodległość Irlandii: powstanie wielkanocne z 1916 r. (Easter Rising, powstanie dublińskie) i wojna o niepodległość w latach 1921–1923 spowodowały dalszy upadek miasta, w tym poważne zniszczenia centrum.

Od połowy lat 90. XX w. sytuacja zaczęła się zmieniać i Dublin przeżywa obecnie ponowny okres świetności, co mogliśmy obserwować w trakcie naszego pobytu. Miasto liczy 1,5 mln mieszkańców i jest głównym ośrodkiem kulturalnym, ekonomicznym i przemysłowym kraju. Jest również miastem o wielu obliczach – od eleganckich georgiańskich ulic, placów i ogrodów, do robotniczych, czasem wręcz gangsterskich dzielnic. Dublin posiada port morski połączony kanałami z rzeką Shannon oraz port lotniczy.

Stolica Irlandii powitała nas deszczem. Jadąc przez miasto, w miarę zbliżania się do centrum widzieliśmy coraz większy ruch – ludzi spieszących się do pracy oraz grupy turystów. Domy z kolorowymi drzwiami i witrynami: czerwone, zielone, żółte, niebieskie – których jest najwięcej, bo to oficjalny kolor miasta – sprawiają, że pomimo deszczu jest kolorowo. Komunikacja miejska to piętrowe, żółte autobusy, jeżdżące prawie jeden za drugim.

Zwiedzanie Dublina zaczęliśmy od **Trinity College** – określanego w przewodnikach jako miejsce, które musisz zobaczyć. Przekroczyliśmy główną bramę i weszliśmy na wielki dziedziniec uniwersytetu, którego nazwa w tłumaczeniu to Kolegium Świętej Trójcy. Ta irlandzka uczelnia została założona w 1592 r. przez królową Anglii Elżbietę I na terenie przejętego przez państwo klasztoru Augustianów. Była z założenia przeznaczona dla zamężnych protestantów w podbitej Irlandii. Zakaz studiowania dla katolików i wyznawców innych religii został zniesiony dopiero w 1793 r. W konsekwencji Kościół katolicki bojkotował tę uczelnię, zakazując wiernym podejmowania nauki w Trinity College aż do końca lat 60. XIX w.

Najcenniejszym skarbem uniwersytetu jest ofiarowana w 1661 r. **Księga z Kells**, będąca jednocześnie skarbem narodowym Irlandii, wpisana w 2011 r. na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Manuskrypt ten z ok. 800 r., zwany także Ewangeliarzem św. Kolumbana, pochodzi prawdopodobnie z klasztoru na wyspie

lona, założonego przez tego świętego. Jest najcenniejszym zabytkiem kultury wysokiej, jaki przetrwał do naszych czasów z okresu złotego wieku Irlandii, trwającego od VII do IX stulecia, kiedy Irlandię nazywano „ziemią uczonych i świętych”, podczas gdy Europa pogrążała się w zafacjanu i chaosie wieków ciemnych.

Księga z Kells, spisana po łacinie, zawiera tekst czterech Ewangelii wraz z notami wstępnymi i komentarzami. Jej pergaminowe karty w liczbie 680 w 340 folio zostały wspaniale iluminowane przez mnichów misternymi i wielobarwnymi celtyckimi motywami roślinnymi, figuralnymi oraz inicjałami. Księga przechowywana jest w prawie zaciemnionym pomieszczeniu, tzw. Skarbcu (Treasury) w Starej Bibliotece, gdzie mogliśmy ją podziwiać rozłożoną w podświetlanej gablocie.

Budynek **Starej Biblioteki** (Old Library) został wzniesiony w latach 1712–1732. Po opuszczeniu pomieszczeń, w których eksponowana jest Księga z Kells, a także inne średniowieczne manuskrypty, przeszliśmy schodami na górę i będąc przeświadczeni, że cel naszej wizyty został za nami, stanęliśmy oniemiałi. Naszym oczom ukazała się Długa Sala (Long Room), nieprawdopodobne pomieszczenie biblioteczne ciągnące się na 65 m, gdzie po obu stronach w wysokich, dwukondygnacyjnych, sklepionych wnękach zgromadzono na półkach 200 tys. najstarszych woluminów (wydania do 1800 r.). Na poziomie górnej kondygnacji wnęki połączone są ze sobą i tworzą galerię. Sufit sali pierwotnie znajdował się na tym właśnie poziomie, ale już w połowie XIX w. półki biblioteczne były tak przepefnione, że rozebrano dach i salę podwyższono o drugą kondygnację, zamykając całość drewnianym sklepieniem.

Z ważnych eksponatów mogliśmy zobaczyć tu jeszcze Harfę, nazwaną na cześć wielkiego króla Irlandii Harfą Briana Boru (Śmiałego). Władca ten panujący na przełomie X i XI w., początkowo jako król Munsteru, następnie arcykról jednoczący pomniejszych królestw, stworzył załazek państwowości Irlandii. Harfa została użyta jako godło Wolnego Państwa Irlandzkiego w 1922 r. Złota harfa o srebrnych strunach na błękitnym tle jest od 1945 r. oficjalnym herbem Irlandii, obecnie bita na monetach euro. Odwrócona harfa na czarnym tle jest znakiem firmowym słynnego browaru Guinnessa.



Ryc. 4. Chodnik mostu Jamesa Joyce'a



Ryc. 5. Rory O'More Bridge w Dublinie (obiekt nr 51)



Ryc. 6. Wnętrze browaru-muzeum Guinnessa



Ryc. 7. Wnętrze destylarni-muzeum whisky





Ryc. 8. Heuston Bridge w Dublinie (obiekt nr 53)



Ryc. 9. Domy na nabrzeżu rzeki Liffey w Dublinie



Ryc. 10. Spencer Dock Bridge w Dublinie (obiekt nr 54)



Ryc. 11. Scherzer Rolling Lift Bridges w Dublinie (obiekt nr 55)

W przepięknej magii biblioteki można by spędzić cały dzień, ale mieliśmy jeszcze wiele do zobaczenia. Po krótkich zakupach w uniwersyteckim sklepie z pamiątkami ruszyliśmy dalej.

Koniecznym musieliśmy odwiedzić **Molly Malone** – nierealną postać, symbol Dublina, legendarną młodą handlarzkę ryb za dnia, a nocą handlującą... ale Molly ze swoim wózkiem uciekała nam uliczkami Dublina, a pytani o nią przechodnie wskazywali coraz to inne miejsca. Dagoniliśmy ją wreszcie pod kościołem św. Andrzeja (St Andrew's Church). Posąg z brązu stoi spokojnie przy swoim wózku, a całkiem realna piękna dziewczyna w stroju z epoki śpiewa po irlandzku pieśń o Molly:

*Wśród wzgórz Dublin skryty, gdzie łąki i kwiaty,*

*Po raz pierwszy ujrzałem słodką Molly Malone,*

*Gdy toczyła swe taczki przez wąskie uliczki,*  
*Krzycząc: kraby i małże tu świeże dla was mam.*

*I tak toczy je w dal, jak w dolinach fal,*  
*Krzycząc: kraby i małże tu świeże dla was mam.*

Istotnym dla mostowców elementem geografii fizycznej Dublina jest rzeka Liffey, która dzieli miasto na dwie części. Konieczne więc było przekraczanie rzeki, a z biegiem czasu starożytne brody i promy zastąpione zostały przez mosty.

Przyjmuje się, że pierwszy kamienny most przez rzekę Liffey został zbudowany już w XIII w., oczywiście nie dotrwał do naszych czasów. Większość z istniejących mostów zbudowano w XIX w. Cztery mosty drogowe zrealizowano w wieku XX, a pierwszym mostem XXI w. jest Millennium Bridge.

Przejechaliśmy naszym busiem nad rzekę Liffey, gdzie oglądaliśmy szereg mostów, z których pierwszym był Liffey Bridge, zbudowany w 1816 r., pierwszy żelazny most w Dublinie, znak rozpoznawczy miasta. Ponieważ był płatnym mostem dla pieszych, nosi potoczną nazwę Ha'penny Bridge (za pół pensa). Ten, a także pozostałe mosty odnotowaliśmy jako kolejne obiekty mostowe naszej Wyprawy. Były to: obiekt nr 47 – jednoprzęsłowy most żelazny z 1816 r. Liffey Bridge, o łukach eliptycznych, rozpiętości 43,0 m i szerokości 3,0 m, podparty na granitowych przyczółkach. Balustrady, łuki nad pomostem, latarnie w formie pięknych odlewów żeliwnych. Obecnie most dla pieszych; obiekt nr 48

– Millennium Bridge z 1999 r. przez Liffey. Most dla pieszych, jednoprzęsłowy, zaprojektowany jako stalowa kratownica o rozpiętości 41,0 m i szerokości 4,0 m, na betonowych podporach; obiekt nr 49 – Grattan Bridge z 1874 r. przez Liffey. Kilkakrotnie naprawiany, a następnie przebudowany jako kamiennie-żeliwna konstrukcja o trzech centralnych łukach eliptycznych, oflankowanych krótszymi, półkolistymi przęsłami po każdej stronie. Jednocześnie most poszerzono na żeliwnych dźwigarach kratowych i kamiennych podporach. Oświetlenie w formie pięknych, żeliwnych latarni, ozdobionych konikami morskimi; obiekt nr 50 – James Joyce Bridge przez Liffey z 2003 r. Most stalowy, pieszo-jezdny, autorstwa Santiago Calatravy. Pojedyncze stalowe przęsło jest podwieszane linami do dwóch odchylonych na zewnątrz łuków, ma ono rozpiętość 40,0 m i szerokość 30,0 m między balustradami. Przęsło mieści podwójne, dwupasowe jezdnie. Klarowną i czystą konstrukcją wzbogacają częściowo przeszkolone partie pomostu w części przeznaczonej dla pieszych oraz szklane balustrady; obiekt nr 51 – Rory O'More Bridge przez Liffey. Zbudowany w 1863 r. jako most królowej Wiktorii i księcia Alberta. Most jest żeliwny, jednoprzęsłowy na granitowych podporach, o rozpiętości 29,0 m i szerokości 10,0 m. Przęsło główne złożone z siedmiu belek o przekroju dwuteowym, między każdą z belek znajdują się żeliwne kłamy krzyżowe. Most jest unikatowy z uwagi na żeliwną nawierzchnię.

Po tej dawce wrażeń mostowych przyjemnym przerywnikiem była wizyta przy Thomas Street West w legendarnym **browarze Guinnessa** (Guinness Brewery). To najbardziej rozpoznawalny produkt irlandzki na świecie, o 250-letniej tradycji. Rozpoczęła się ona od Arthura Guinnessa, który wyprodukował pierwsze piwo w 1769 r., a pół wieku później browar produkował już milion beczek piwa rocznie. Dziś, przy nowoczesnych metodach warzenia, wypija się na świecie 10 mln kufli Guinnessa dziennie. Obecnie browar jest częścią brytyjskiego koncernu Diageo.

Poznaliśmy proces warzenia tego szczególnego piwa – ciemne piwo górnej fermentacji typu stout, zobaczyliśmy piękne, stare urządzenia w niezwykłym muzeum, a wizytę zakończyliśmy pintą guinnessa



w oszklonym barze na siódmym piętrze budynku, ze wspinałym widokiem na Dublin. Na terenie browaru znajduje się interesujący most podwieszony dla obsługi, który zaliczyliśmy jako obiekt nr 52.

Również w Dublinie mieści się druga znana w świecie marka **Old Jameson Distillery**. To muzeum whiskey pozwoliło nam zgłębić tajniki produkcji irlandzkiej wersji tego napoju. Destylarnia mieści się przy Bow Street od 1780 r., a dewiza jej założyciela, Johna Jamesona, brzmiała: *Sine Metu*, czyli bez obaw. Jego intencją była jakość, kwintesencja smaku, relaks i delektowanie się trunkiem destylowanym trzykrotnie. Zwiedzanie zakończyliśmy się degustacją, która miała na celu porównanie trunku produkcji amerykańskiej – raz destylowanego i szkockiej whiskey – dwukrotnie destylowanej, na tle irlandzkiego produktu, za co dostaliśmy pamiątkowy dyplom oraz tytuł eksperta.

Rozgrzani od wewnątrz wyruszyliśmy dalej, aby poznawać kolejne dublińskie dzieła inżynierskiej myśli mostowej. Były to następujące obiekty: nr 53 – Heuston Bridge przez Liffey, zbudowany w latach 1827–1828 dla ruchu konnego. Stanowią go żeliwne łuki na granitowych podporach o rozpiętości 30,0 m i szerokości 10,0 m; obiekt nr 54 – Spencer Dock Bridge nad Kanałem Królewskim z 2009 r. Dwuprzęsłowy most betonowy, o długości 40,0 m i szerokości 25,0 m, mieści dwa pasy ruchu, tory tramwajowe oraz szerokie chodniki. Do betonu dodano białego wapienia w celu zwiększenia efektu odbicia lustra wody. Krawędzie mostu fantazyjnie falują, tworząc wypustki, rodzaje zatok z obniżoną krawędzią mostu, odsłaniające widoki na bloki i kanał; obiekt nr 55 – Scherzer Rolling Lift Bridges z XIX w. Mosty klapowe zbudowane dla skierowania ruchu wodnego w kierunku Royal Canal i do Spencers Docks. Obecnie są nieczynne i służą przypomnieniu industrialnej epoki tej części Dublina; obiekt nr 56 – Samuel Beckett Bridge przez Royal Canal z 2009 r., zaprojektowany przez Santiago Calatravę. Most podwieszony z możliwością obrotu przęsła wraz z pylonem o kąt 90°, co pozwala na przepuszczenie dużych statków, pomimo nisko nad wodą zawieszono przęsła. Rozpiętość głównego przęsła mostu wynosi 123,0 m, szerokość pomostu 28,0–33,0 m, który jest podtrzymywany przez 31 kabli podwieszonych do 46-metrowego pylonu. Pylon jest zakrzywiony, utrzymywany



Ryc. 12. Samuel Beckett Bridge w Dublinie (obiekt nr 56)

w stanie równowagi przez dwa linowe odciągi, jego kształt nawiązuje do harfy – symbolu Irlandii; obiekt nr 57 – MacMahon Bridge. Most przebudowany, otwarty w 2008 r. Składa się z konstrukcji podpartej na istniejących ścianach nabrzeży na całej długości grobli (90 m) w celu uzyskania koniecznej szerokości dla dwóch pasów ruchu i dwóch pasów dla autobusów. Most ma dwa zewnętrzne, zespolone łuki o eliptycznym kształcie, wykonane ze stali nierdzewnej o prostokątnym przekroju, osłonięte balustradami ze szkła. Wykorzystano je do utworzenia promenady na poziomie kanału. Most jest bardzo silnie obciążony ruchem samochodowym i ma kluczowe znaczenie dla funkcjonowania Portu Południowego; obiekt nr 58 – Sean O’Casey Bridge przez Liffey z 2005 r. Most dla pieszych o konstrukcji stalowej, obrotowy, o łącznej długości 100,0 m i szerokości 4,5 m. Dwie centralne sekcje o rozpiętościach 44,0 m, obracające się o 90°, tworzą dwa tory wodne o szerokości 33,0 m.

Przechodząc wzdłuż nabrzeża Liffey minęliśmy **pomnik Ofiar Głodu**, upamiętniający klęskę wielkiego głodu w Irlandii w latach 1845–1850, spowodowaną przez szczep grzyba zarazy ziemniaczanej *Phytophthora infestans*, który gwałtownie rozprzestrzenił się w Europie. Populacja Irlandii zmniejszyła się wówczas o 20%. Ponad milion osób zmarło z głodu, a fala wielkiej emi-

gracji spowodowała opuszczenie wyspy przez następny milion.

W tym dniu oglądnęliśmy i zaliczyliśmy jeszcze dwa obiekty mostowe. Były to: obiekt nr 59 – Talbot Memorial Bridge. Betonowy most belkowy o trzech przęsłach i łącznej długości 75,0 m oraz szerokości 22,0 m. Był pierwszym mostem przez rzekę Liffey, do budowy którego użyto betonu sprężonego jako materiału konstrukcyjnego. Został zbudowany w latach 1976–1978 dla upamiętnienia poległych podczas irlandzkiej wojny o niepodległość, a nazwany Talbot na pamiątkę Matta Talbotta – działacza, którego posąg stoi na południowym krańcu mostu; obiekt nr 60 – Loopline Bridge przez Liffey. Pięcioprzędłowy, stalowy most kolejowy, kratownicowy, wsparty na metalowych filarach, zbudowany w 1829 r. Wykonane z kutego żelaza dźwigary kratowe, wielokrzyżulcowe, przekazują obciążenie na dwusłupowe, żeliwne filary o średnicy



Ryc. 13. MacMahon Bridge w Dublinie (obiekt nr 57)





Ryc. 14. Grupa wyprawowa na nabrzeżu rzeki Liffey w Dublinie



Ryc. 15. Sean O'Casey Bridge w Dublinie (obiekt nr 58)



Ryc. 16. Talbot Memorial Bridge w Dublinie (obiekt nr 59)



Ryc. 17. Looplin Bridge w Dublinie (obiekt nr 60)



Ryc. 18. 120-metrowa iglica na O'Connell Street w Dublinie



Ryc. 19. Wnętrze katedry św. Patryka



Ryc. 20. Grobowiec korytarzowy Newgrange





Ryc. 21. Most podwieszony dla pieszych przez rzekę Boyne (obiekt nr 62)



Ryc. 22. Scotch Hall Footbridge przez rzekę Boyne w Drogheda (obiekt nr 63)



Ryc. 25. Pylon mostu Mary McAleese Boyne Bridge



Ryc. 23. Wiadukt i most kolejowy przez rzekę Boyne w Drogheda (obiekt nr 64)



Ryc. 26. W drodze do Belfastu



Ryc. 24. Most podwieszony Mary McAleese Boyne Bridge (obiekt nr 65)



Ryc. 27. Most jazowy Lagan Weir w Belfaście (obiekt nr 66)





Ryc. 28. Sześcioprzęsłowy, betonowy most belkowy, sprężony, przez rzekę Lagan w Belfaście (obiekt nr 67)

3,9 m górą i 4,2 m dołem. Filary zostały zatopione i zakotwione w skale oraz wypełnione betonem. Fundamenty filarów w kształcie brzucha ryby. Most po wybudowaniu wywoływał wiele sprzeciwów i kontrowersji, został dopuszczony do użytku dopiero po 30 latach od zakończenia budowy.

Tak oto pomiędzy godziną 9 a 19 „prawie” zwiedziliśmy Dublin, na następny dzień zostało nam tylko kilka miejsc. Teraz spokojnym krokiem przeszliśmy spacerem przez centrum, podziwiając **120-metrową iglicę** ze stali nierdzewnej, wybudowaną w 2003 r. na O’Connell Street, głównej arterii miasta, w miejscu, gdzie wcześniej znajdowała się kolumna Nelsona, zburzona przez IRA (Irlandzka Armia Republikańska) w 1966 r.

Przeszliśmy również przez kolorową dzielnicę Temple Bar, pełną licznych pubów, oraz wstąpiliśmy do **prokatedry Najświętszej Marii Panny**. Jest to kościół arcybiskupa archidiecezji dublińskiej w Irlandii, zbudowany w stylu neoklasy-cystycznym w latach 1814–1825.

Po krótkich zakupach pamiątek dla najbliższych mikrobusem pojechaliśmy



Ryc. 29. Queen Elizabeth Bridge w Belfaście (obiekt nr 68)

do hotelu na ostatni podczas tej Wyprawy nocleg.

### 14 lipca – 11 dzień Wyprawy

Po obfitym śniadaniu (następny posiłek dopiero w kraju), spakowaliśmy bagaże i udaliśmy się na dalsze zwiedzanie Dublinu. To był ostatni dzień Wyprawy, a przed nami jeszcze wiele wrażeń.

Najpierw zwiedziliśmy **katedrę św. Patryka** (St Patrick’s Cathedral). Została ona zbudowana w 1192 r. ku czci św. Patryka, patrona Irlandii, który prowadził działalność misyjną na terenie dzisiejszego Dublinu. W pobliżu murów kościoła znajduje się źródło, które wykorzystywał do udzielania sakramentu chrztu. Katedra św. Patryka jest największą budowlą sakralną w Irlandii i ma status katedry narodowej wspólnoty anglikańskiej. Działa jako muzeum i jako miejsce kultu. Są tu pochowane znane osobistości, jak irlandzki pisarz Jonathan Swift czy pierwszy prezydent Irlandii, Douglas Hyde.

Następnie zwiedziliśmy – niestety w deszczu – **katedrę Kościoła Chrystusowego**, która była kiedyś drewnianą świątynią wikingów i jej powstanie datuje się na XI w. Obecnie należy do Kościoła anglikańskiego. Katedra połączona jest krytym wiktoriańskim mostkiem ze znajdującą się w sąsiednim budynku salą synodalną, mieszczącą wystawę historyczną Dublinu, prezentującą wydarzenia od przybycia Normanów w 1170 r. Mostek ten został przez nas zaliczony jako kolejny obiekt mostowy, nr 61 – neogotycki, ceglano-kamienny, jednoprzęsłowy, zabudowany most nad ulicą, przy katedrze Christ Church (Kościoła Chrystusowego). Zbudowany w stylu wiktoriańskim pod koniec XIX w.

Wyjeżdżaliśmy z Dublinu, gdy trochę padało, ale po tylu dniach można

przywyknąć. Naszym celem były ruiny korytarzowego grobowca **Newgrange**, leżącego w dolinie rzeki Boyne. Pochodzi on z 3150 r. p.n.e., do jego budowy zużyto 200 tys. t kamienia. Niestety ze względów organizacyjnych nie było nam dane wejść do środka i zobaczyć oryginał, ale w Visitor Center mogliśmy zapoznać się z rekonstrukcją grobu i prześledzić, w jaki sposób przez niewielką szczelinę nad wejściem wpada promień światła słonecznego, dochodząc do centralnej komory 20-metrowym korytarzem o świecie w dniu przesilenia zimowego.

Na terenie Visitor Center napotkaliśmy też na most dla pieszych. Było to obiekt nr 62 – most podwieszony dla pieszych przez rzekę Boyne.

W dalszej drodze, jadąc do Belfastu, zatrzymaliśmy się na krótko w mieście **Drogheda**. Leży ono w granicach hrabstwa Louth, najmniejszego w Irlandii. Miasto zostało założone w IX w. przez wikingów, następnie przejęte przez Anglonormanów. Ponieważ dzieli go rzeka Boyne, początkowo istniały tu dwa odrębne miasta, połączone dopiero w 1412 r. wraz z nadaniem praw miejskich. Z trudnej historii Droghedy do dzisiaj zachowana jest pamięć o rzezi, jakiej w 1649 r. dokonał tu Oliver Cromwell, tłumiąc powstanie w Irlandii. Po zajęciu miasta wymordował 2 tys. jego mieszkańców. Drogheda znajdowała się, podobnie jak Dublin, na obszarze zwanym Pale, terenie podporządkowanym bezpośrednio władzy Anglików na Zielonej Wyspie.

Obecnie miasto jest dużym ośrodkiem przemysłowym i portowym, posiadającym liczne zabytki, m.in. prehistoryczny kopiec Millmount, ufortyfikowany w XVIII w., i XIX-wieczny neogotycki kościół św. Piotra (St Peter’s Church). W tej strzelistej budowli znajduje się relikwiarz z głową św. Oliviera Plunketta, arcybiskupa, który poniósł męczeńską śmierć w Londynie w 1681 r.

Nas jednak zainteresowały głównie mosty, szczególnie piękny, górujący nad miastem wieloprzęsłowy wiadukt kolejowy wraz z kratownicowym mostem. Zaliczyliśmy trzy takie objekty: nr 63 – Scotch Hall Footbridge. Stalowy, podwieszony most dla pieszych przez rzekę Boyne. Pomimo ciekawej formy, kładka nie wzbudza zachwytu z uwagi na złe napięcie wieszaków; obiekt nr 64 – Boyne Railway Bridge. Wysoki most i wiadukt kolejowy, przez rzekę Boyne. Budowa:

1851–1855. Most żelazny, kratownicowy, krata typ N, trójprzęsłowy, rozpiętość głównego przęsła 30,0 m, linia kolejowa dwutorowa (Dublin –Belfast). Podczas remontu mostu w 1930 r. wymieniono dźwigary żelwne na stalowe i pozostawiono jeden tor. Wiadukty dojazdowe kamienne, 12 łuków po stronie południowej, trzy po północnej stronie mostu; obiekt nr 65 – Mary McAleese Boyne Bridge. Betonowy most autostradowy nad doliną rzeki Boyne koło Droghedy, jednopylonowy, podwieszony o rozpiętościach przęsła 45,5 + 170,0 + 40,0 + 45,0 + 30,0 + 25,0 m. Układ cięgien harfowy, pylon o wysokości 95,0 m, po 14 par kabli z każdej strony pylonu. Pomost w formie skrzyni trzykomorowej. Całkowita długość mostu 350,0 m, szerokość 34,5 m. Jezdnia mieści cztery pasy ruchu.

Czekały nas jeszcze ostatnie zakupy na stacji paliw po stronie Irlandii i już po chwili wjechaliśmy na teren Irlandii Północnej. Kierowaliśmy się na północ, do Belfastu, ostatniego miejsca, gdzie planowaliśmy zatrzymać się w trakcie naszej XXI Wyprawy Mostowej.

**Belfast** jest stolicą, a zarazem największym miastem Irlandii Północnej. Leży u ujścia rzeki Lagan do głęboko wrzynającej się w łąd zatoki Belfast Lough, nad Morzem Irlandzkim. Tereny te podbili w XII w. najeźdźcy anglonormañscy i oni wzniesli w 1177 r. obronny zamek, wokół którego rozwinęło się osadnictwo, dając początek dzisiejszemu miastu. Gospodarczy rozwój Belfastu nastąpił w XVII w., kiedy w ramach planu kolonizacyjnego sir Arthura Chicheстера rozpoczął się napływ protestanckich osadników z Anglii i Szkocji. W 1685 r. pojawili się w mieście francuscy hugenoci, którzy rozwinęli na tym terenie przemysł włókienniczy, szczególnie lniarski, co doprowadziło do prawdziwego rozkwitu miasta.

Wielki pożar, który wybuchł w 1708 r. i prawie doszczętnie strawił Belfast, nie zatrzymał jego rozwoju. W kolejnych latach XVIII w. nastąpił rozwój handlu wyrobami tkackimi oraz rozbudowa przemysłu stoczniowego (pierwsza stocznia powstała w 1791 r.). Nastąpił też znaczny przyrost ludności. Pod koniec stulecia miasto stało się centrum irlandzkiego ruchu niepodległościowego, jednoczącego katolików i protestantów, miejscem walk podczas powstania Zjednoczonych Irlandczyków w 1798 r.

Prowadzono uprzemysłowienie, ale to rozbudowa przemysłu stoczniowego stała

się motorem rozwoju miasta. To właśnie w Belfaście budowano transoceaniczne kolosy, w tym słynnego Titanica. Pomiędzy 1831 a 1901 r. liczba mieszkańców miasta wzrosła z 30 tys. do 350 tys.

W 1922 r. Belfast został uznany za stolicę Irlandii Północnej, która weszła w skład Zjednoczonego Królestwa. W czasie II wojny światowej miasto zostało zbombardowane przez niemieckie lotnictwo (1941 r.). Od lat 60. XIX w. Belfast stał się terenem konfliktów pomiędzy brytyjskimi unionistami a zwolennikami zjednoczenia Irlandii. Eskalacja zamieszek i terroryzmu miała miejsce w okresie tzw. The Troubles, tj. w latach 1968–1998. Uspokojenie i normalizacja rozpoczęła się, gdy w 1997 r. unioniści utracili większość dającą kontrolę nad radą miejską.

W Belfaście jako pierwszy obejrzelśmy most jazowy Lagan Weir, w pobliżu ujścia rzeki Lagan do zatoki. W 1994 r. oddano do użytku jaz – zespół ogromnych barier stalowych podnoszonych w chwili cofania się wody w celu utrzymania rzeki na stałym poziomie. W czasie odpływów poziom wody opadał nawet o 3 m, odkrywając muliste dno i emitując silny, przykry zapach. Pogłębienie dna oraz instalacja systemu napowietrzania podwodnego doprowadziły do znacznej poprawy jakości wody i otaczającego środowiska. Obserwuje się też powrót łososia, który może już płynąć w górę rzeki na tarło. Sprzężony z jazem most zaliczyliśmy jako obiekt nr 66 – most jazowy Lagan Weir z 2015 r. Stalowa, wieloprzęsłowa konstrukcja zakrzywiona w planie, o długości 120,0 m i szerokości 4,0–8,0 m. Lekki i smukły obiekt, podparty na ażurowych wspornikach utwierdzonych w jazie, z barierami z aluminium i szkła. Przeznaczony dla ruchu pieszego i rowerów.

Zaliczyliśmy także cztery inne mosty, w tym dwa mosty królewskie: obiekt nr 67 – sześcioprzęsłowy, belkowy, betonowy most sprzężony przez Lagan. Pięciodźwigarowy – dźwigary o zmiennej wysokości konstrukcyjnej; obiekt nr 68 – Queen Elizabeth Bridge przez Lagan z 1996 r. Stalowy, drogowy most łukowy, trójprzęsłowy; obiekt nr 69 – Queen’s Bridge przez Lagan. Pięcioprzęsłowy, łukowy most kamienny, otwarty w 1849 r. przez królową Wiktorię. Most bardzo stylowy, z balustradami w formie podwójnych kratownic i żeliwnymi latarniami; obiekt nr 70 – pięcioprzęsłowy, kryty, stalowy most belkowy, kratownicowy dla pieszych. Był to ostatni most na trasie naszej Wyprawy.



Ryc. 30. Queen's Bridge w Belfaście (obiekt nr 69)



Ryc. 31. Kryty, stalowy most dla pieszych przez rzekę Lagan w Belfaście (obiekt nr 70)

Pojechaliśmy jeszcze do centrum Belfastu, aby poczuć jego atmosferę, a nasz przewodnik, Franciszek Brodzki, zaprosił nas do najstarszego i najszacowniejszego pubu w mieście. Naszego pożegnalnego Guinnessa wypiliśmy w stylowych wnętrzach **pubu The Crown**.

W dobrych nastrojach przyjechaliśmy na lotnisko i tam pożegnaliśmy się z naszymi wspaniałymi kierowcami, panami Bogusławem i Tomaszem, którzy bezpiecznie przejechali z nami setki kilometrów po Irlandii. Będziemy o nich myśleć przez ten czas, kiedy muszą „na kofach” powrócić do Polski. Dziękujemy organizatorowi Wyprawy i naszemu przewodnikowi, panu Franciszkowi Brodzkiemu, za to, że prowadził nas przez całą Irlandię.

Po wylądowaniu w Katowicach i czułych pożegnaniach rozjechaliśmy się do domów. XXI Wyprawa Mostowa została zakończona.

W imieniu wszystkich uczestników Wyprawy bardzo serdecznie dziękujemy jej twórcy, Panu Profesorowi Kazimierzowi Fladze, i jednocześnie dziękujemy jego Żonie Marii, która nadała Wyprawie należyty kierunek.

