

Historia mostu żelaznego na rzece Strzegomce!

Niespełna trzysta lat temu rozpoczęła się w Anglii druga epoka żelaza. W 1709 roku Abraham Darby wynalazł sposób wytopu żelaza przy użyciu koksu. Nowa technologia nie tylko podnosiła jakość metalu, ale przede wszystkim obniżała jego cenę. Jak mawiał John Wilkinson, wielki właściciel hut, wszystko od tamtej pory mogło być żelazne. Wilkinson, określany „żelaznym wariatem”, zwykł słowa wcielać w czyn; nosił więc żelazny kapelusz, zbudował pierwsze żelazne statki, został pochowany w żelaznej trumnie pod żelaznym obeliskiem. Dla nas najważniejsze jest jednak to, że pomógł Darbiemu zbudować pierwszy w świecie całkowicie żelazny most – Iron Bridge. Jak pisał John Waley: „Jest to łuk – długi na sto stóp, wysoki na 52 i szeroki na 18, cały z żeliwa, ważący paręset ton. Wątpię, czy Kolos Rodyjski ważył więcej”. Otwarcie przeprawy nastąpiło na początku roku 1781. Dzisiaj ten ważący 384 tony obiekt zaliczany jest do zabytków światowego dziedzictwa kultury i jest dumą Brytanii. Burton i Cavendish uznali go za jeden ze stu cudów świata. Jego sława, zwłaszcza po powodzi w 1795 roku, którą przetrwał jako jedyny na rzece Severn, szybko rozprzestrzeniła się po Europie i dotarła na Dolny Śląsk

Kiedy w latach dziewięćdziesiątych XVIII wieku Niklas August von Burghauss przekopał nowe koryto Strzegomki, odsuwając ją od Łazan, pojawiła się konieczność budowy nowej przeprawy przez rzekę. Most miał być początkowo kamienny. Jednak hrabia Burghaussa, jako człowiek nie tylko majątny, ale i postępowy, zmienił swój projekt i po sprowadzeniu z Walii techników odlewnictwa zlecił najlepszej niemieckiej hucie tamtych czasów „Malapane” w Ozimku odlanie drugiego na świecie całkowicie żelaznego mostu. Za projekt, transport i montaż odpowiedzialny był John Baildon.

Most zaprojektowano jako jednoprzęsłowy o długości 15 i szerokości prawie 6 metrów. Przęsło stanowiło pięć łuków rozstawionych równolegle co 130 centymetrów. Na przęsle ustawiono 30 płyt jezdnych o szerokości 50 cm i długości 5,80 m. Grubość płyt wynosiła 5 cm. Na nich wysypano pospótkę piaskową o ułożono kostkę. Most o wadze 46 ton miał nośność zaledwie 6 ton. Ale dwieście lat temu było to oczywiście dużo. Jednakże rozwój transportu sprawił po dziesięcioleciach, że o moście zaczęto myśleć jedynie w kategoriach historycznej ciekawostki. W dwudziestym wieku po prostu zaczął hamować nie tylko przewozy, ale także rozwój okolicy. W 1939 roku w wydawanej we Wrocławiu gazecie „Schlesische Tageszeitung” ukazał się artykuł na temat mostu w Łazanach.

„Ten most będzie wkrótce zabrany ze swego dotychczasowego miejsca w Łazanach i przeniesiony do Wrocławia. Jest to najstarszy most żelazny nie tylko w Niemczech, ale też na całym kontynencie, a w związku z tym jest osobliwością o charakterze kulturowo-historycznym. Dlatego śląski konserwator zabytków ustanowił go zabytkiem pod ochroną. Most powstał w 1796 roku wg planów angielskiego inżyniera Boldona w górnośląskiej hucie Malapanew w ciągu dwóch i pół miesiąca. Budził wówczas taki podziw, że wybito na cześć jego powstania 300 srebrnych i miedzianych medali okolicznościowych. W następnych latach wybudowano na Śląsku cały szereg takich mostów. Wszystkie one przepadły: częściowo dlatego, że były zbyt wąskie, częściowo ze względu na niewystarczającą wytrzymałość. Dla Wrocławian most w Łazanach jest szczególnie ważny z jednego jeszcze powodu. Jego wierną kopią był wybudowany w 1822 roku Most Królewski, spinający fosę miejską przy

bramie Mikołaja. Był to pierwszy żelazny most we Wrocławiu. Spełniał swoją funkcję przez 50 lat. Wkrótce Łazański most będziemy mogli oglądać w parku Szczytnickim we Wrocławiu.”

Wojna sprawiła, że zaniechano realizacji przedsięwzięcia. Ale ta sama druga wojna światowa doprowadziła pośrednio do zniszczenia mostu. Z drugiego w świecie całkowicie żelaznego mostu uratowano jedynie kilkanaście płyt jezdnych, kilka słupków bariery mostu, fragmenty przęsła. Po raz pierwszy w 1995 roku resztki dzieła hrabiego Burghausa zobaczyli pracownicy naukowcy z Zakładu Mostów Politechniki Wrocławskiej. Kilka jego fragmentów znajduje się więc we Wrocławiu. Trochę więcej jest ich w Żarowie, kiedy jesienią 2003 roku, po przypadkowym odkryciu, zostały wydobyte kolejne elementy konstrukcji.

Źródło:

1. Marek Zywer, *Żelazny most hrabiego Burghausa*, Akademia Sztuk Pięknych im. E. Gepperta we Wrocławiu, Podyplomowe Studia Wiedza o Kulturze 2011.