

XXV Europejska Wyprawa Mostowa **Cypr 2019, cz. 1**

Bellapais, Kirenia, półwysep Karpas, zamek Kantara, Ajia Trias, Dipkarpaz, klasztor Apostolos Andreas, Kirenia



tekst i zdjęcia:

prof. dr hab. inż. **KAZIMIERZ FLAGA** dr h.c.m.,

mgr **KSENIA FEIGEL-MŁODKOWSKA**



Trasa XXV Europejskiej Wyprawy Mostowej wiodła na położoną na Morzu Śródziemnym piękną i fascynującą wyspę legendarnej Afrodyty – Cypr, gdzie według greckich mitów bogini miała narodzić się z ulotnej morskiej piany.



Mapa Cypru, fot. pavalena, Adobe Stock



Złota plaża na półwyspie Karpas

Wstęp

Można by zapytać, dlaczego XXV Jubileuszową Europejską Wyprawę Mostową postanowiliśmy zorganizować na Cypr. To nieduże państwo, o powierzchni 9,3 tys. km², z liczbą ludności ok. 1,2 mln, ale bogate (PKB na 1 mieszkańca wynosi ok. 12 tys. USD). Położone na wyspie we wschodniej części Morza Śródziemnego, bliżej Azji niż Europy. Zresztą i politycznie Cypr jest podzielony na część północną – separatystyczną Republikę Turecką Cypru Północnego, zamieszkałą przez Turków, popieraną przez władze w Ankarze i nieuznaną przez społeczność międzynarodową, oraz część południową – Republikę Cypryjską, zamieszkałą w większości przez Greków, należąca politycznie do Europy i będąca członkiem Unii Europejskiej (2004).

Z takim to ciekawym krajem chcieliśmy się zetknąć, ale niespodzianką było, że

klimat jest tu ciepły i suchy, nie ma większych rzek, a zatem i mostów. Obiektów mostowych jest dużo na autostradach, ale w większości są one typowe, belkowe, z betonowych prefabrykatów sprężonych. Natomiast zbudowano na wyspie liczne interesujące kładki dla pieszych. Odpowiedź na postawione na początku tekstu pytanie znaleźliśmy dość szybko. Cypr jest azjatycką wyspą leżącą na skrzyżowaniu Wschodu i Zachodu, zamieszkaną już ok. 8 tys. lat p.n.e. Pierwotni mieszkańcy byli myśliwymi, rybakami i prymitywnymi rolnikami. Pochodzili najprawdopodobniej z Bliskiego Wschodu. Po nich nadciągali kolejne fale osadników. Przemieszczały tu Asyryjczycy, Babilończycy, Persowie, Fenicjanie, Egipcjanie, Grecy, Rzymianie, Arabowie, Genuieńczycy, Wenecjanie, krzyżowcy, Turcy i Anglicy. Anglicy okupowali Cypr w latach 1878–1960, w latach 1915–1960 był on oficjalnie

kolonią brytyjską. W 1960 r. proklamowano niepodległość Cypru, ale nie istniała cypryjska świadomość narodowa. W 1974 r. tureckie siły zbrojne opanowały północną część wyspy. Historia Cypru dowodzi, że jest to **most czasu**, łączący wielowiekową historię wyspy. Ale Cypr jest również **mostem w czasie**, o czym świadczą rozległe wykopaliska i mnogość archeologicznych skarbów przechowywanych w muzeach. Niezwykle ważne są tu **mosty między ludźmi**, ich narodowościami, religiami i miejscami kultu. I tu pojawia się **czwarty most** – między rozdzielonymi dotąd społecznościami turecką i grecką. Obie społeczności mimo pamięci o wzajemnych krzywdach starają się normować życie. Obie wspólnoty marzą o federacji w ramach Unii Europejskiej. Nie można tu również nie wspomnieć o **moście przyjaźni**, jaki wytworzył się w ciągu dziesięcioleci pomiędzy

uczestnikami Europejskich i Światowych Wypraw Mostowych.

Cypr to wyspa miłości i niemal wiecznego lata. Nie bez powodu słynie z najjaśniejszej gwiazdy, starożytnej bogini miłości, urody i piękna – Afrodyty, która przed wiekami doceniła urok tego zakątka i wybrała go na miejsce swojego urodzenia z piany morskiej. Te czynniki spowodowały, że nasza wyprawa na Cypr miała oprócz fizycznego poznania mostów również na uwadze rolę duchową, transcendentną, jaką od wieków towarzyszy mostom. A w podjęciu tej niewątpliwie słusznej decyzji o kierunku wyprawy pomógł nam mieszkający na Cyprze prof. Jacek Engel, syn znakomitego profesora AGH w Krakowie, Zbigniewa Engela.

5 lipca 2019 r. – 1. dzień wyprawy

Wyprawa rozpoczęła się na warszawskim lotnisku im. Fryderyka Chopina o godzinie 20. Już godzinę wcześniej przyjechała busem z Krakowa grupa uczestników wraz z szefem wyprawy, prof. Kazimierzem Flagą. Na lotnisku czekał nasz nieoceniony przewodnik Franciszek Brodzki.

Po odprawie bagażowej i kontroli bezpieczeństwa nasza grupa w liczbie 19 osób znalazła się w hali odlotów.

6 lipca 2019 r. – 2. dzień wyprawy

Po ok. trzech godzinach samolot PLL LOT, którym lecieliśmy, wylądował na międzynarodowym lotnisku w Larnace, mieście położonym na południowym wybrzeżu wyspy. Jest to grecka część podzielonego Cypru, byliśmy więc nadal na terenie Unii Europejskiej. Przejazd do tureckiej części wyspy był właśnie przed nami.

Po bardzo sprawnej odprawie wsiadaliśmy do czekającego na nas autobusu. Lotnisko w Larnace znajduje się 5 km od miasta. Z Larnaki droga wiodła nas do Nikozji, stolicy Cypru, gdzie dotarliśmy po zaledwie 40 minutach jazdy. Natomiast celem naszej podróży była położona na północnym wybrzeżu wyspy Kirenia (gr. Kirinía, Kyrēnía, tur. Girne), historyczne miasto i centrum turystyczne. Tamtejszy hotel miał być naszą bazą w czasie pierwszych trzech dni pobytu na Cyprze.

Jednak by tam dotrzeć, musieliśmy przekroczyć granicę Unii, aby znaleźć się w północnej, tureckiej części wyspy. Przekroczyliśmy ją w Nikozji, która jest jedyną stolicą w basenie Morza Śródziem-

nego podzieloną na dwie części pomiędzy dwa odrębne państwa. Granica przebiega przez centrum miasta tzw. zieloną linią, podobnie zresztą jak cały Cypr. Jest to dzieląca wyspę strefa zdemilitaryzowana, kontrolowana przez siły pokojowe ONZ, o długości 180 km i szerokości od kilku do kilkuset metrów.

Na przejściu granicznym w Nikozji odbyły się dwie kontrole, jedna po greckiej, a druga po tureckiej stronie. Obie trwały krótko i przebiegły szybko. Tak więc znaleźliśmy się na terytorium Republiki Tureckiej Cypru Północnego. Jest to odrębne państwo, którego formalnie nie ma, gdyż spośród całej wspólnoty międzynarodowej zostało uznane jedynie przez Turcję, dzięki której funkcjonuje ono politycznie i ekonomicznie. Cypr Północny posiada własny rząd i parlament, konstytucję i hymn narodowy. Istnieje oficjalnie od 15 listopada 1983 r.

Cypr, początkowo jednolite państwo zamieszkałe jednakże przez dwie społeczności: grecką i turecką, w latach 60. XX w. zaczęło być areną niepokojów i zamieszek na tle etnicznym. Turcy cypryjscy, ulegając presji Turcji, optowali za separacją i odłączeniem części wyspy, podczas gdy Grecy dążyli do wzmocnienia i jedności państwa. Wobec tureckich nalotów i gróźb zbrojnej inwazji w latach 1968–1974 pod patronatem ONZ prowadzone były rozmowy na temat porozumienia, które zostało nawet na krótko osiągnięte. Jednakże w lipcu 1974 r. Turcja zaatakowała Cypr, gwałcąc międzynarodowe umowy, których była sygnatariuszem. Inwazja i okupacja wyspy spowodowała katastrofalne skutki. Tysiące osób poniosło śmierć, ponad 180 tys. Greków zamieszkujących północną część Cypru zostało wysiedlonych, a kolejne 20 tys. opuściło swoje domy, by szukać schronienia w części wyspy administrowanej przez cypryjski rząd. Przesiedlenia i wymuszone migracje objęły także społeczność turecką. Minimum 60 tys. Turków z południa musiało przenieść się na północną część wyspy. W 1983 r., po latach krwawego konfliktu, ta część odłączyła się od greckiego Cypru, tworząc odrębną, istniejącą obecnie Republikę Turecką.

Z przejścia granicznego w Nikozji jest tylko 25 km jazdy do Kirenii, tak więc po zaledwie 30 minutach znaleźliśmy się przed naszym hotelem, przejeżdżając w poprzek całą wyspę już na wstępie wyprawy.

Po zakwaterowaniu i wypoczynku w hotelu ok. godziny 14 spotkaliśmy się z parą polskich przewodników, którzy towarzyszyli nam w zwiedzaniu całej tureckiej części Cypru.

W trakcie jazdy autokarem działał, jak na każdej wyprawie mostowej, nasz uniwersytet na kółkach. Dowiedzieliśmy się, że współzycie obu społeczności: greckiej i tureckiej, na północnym Cyprze było przyjazne i harmonijne. Dopiero po inwazji Turcji w 1974 r. na skutek wojny i przesiedleń narosły problemy etniczne, niechęć i wrogość. Nie znikły one całkowicie nawet obecnie, przy czym powstały nowe, trudne kwestie w relacjach pomiędzy oboma cypryjskimi społecznościami a napływającymi z kontynentu Grekami i Turkami, wobec których mieszkańcy wyspy odczuwają wyższość i mają negatywne nastawienie. Sprowadzanie osadników z Turcji powoduje zmiany w proporcjach demograficznych ludności, ponadto przyrost naturalny w Republice Tureckiej Cypru Północnego jest ponad dwukrotnie większy niż w greckiej Republice Cypru. Podział wyspy utrwała się.

Zwiedzanie tureckiej części wyspy rozpoczęliśmy w miejscowości **Bellapais**¹, wiosce znajdującej się nieco na południowy wschód od Kirenii, pięknie położonej w paśmie gór Pentadaktylos (dosł. pięć palców, gr. Pendadaktilos, tur. Beşparmak), wznoszących się na wysokość 1000 m n.p.m., z najwyższym szczytem Selvili (1024 m n.p.m.), ciągnących się na długości 100 km i osłaniających od północy wnętrze Cypru. W wiosce znajduje się były **klasztor Augustianów**, który w XII i XIII w. stał się schronieniem dla zakonników augustiańskich uchodzących z podbitej przez Arabów Jerozolimy. Przybyli oni na wezwanie ówczesnych władców Cypru z francuskiej dynastii Lusignanów. Klasztor założono pod wezwaniem Matki Bożej z Góry Karmel. Jego początek sięga schyłku XII w., a rozkwit nastąpił w drugiej połowie XIII w. w wyniku rozbudowy opactwa przez króla Hugona III. Klasztor bogacił się dzięki przywilejom, licznym nadaniom i rzeszom pątników, którzy pielgrzymowali do przechowywanych tam relikwii Krzyża Świętego, co ogromnie podnosiło znaczenie sanktuarium. W 1373 r. w trakcie najazdu Genuńczyków relikwie zostały skradzione. Od tego czasu

¹ Pogrubioną czcionką zaznaczono miejscowości i miejsca, których zwiedzeniu poświęcono najwięcej czasu i uwagi.



Krajobraz Cypru



Klasztor Augustianów, wewnątrz mieszkalne pod dachem nieba



Potężne mury zamku w Kirenii



Basen kąpielowy w hotelu w Kirenii



Klasztor w Bellapais – ikonostas



Twierdza w Kirenii



Stoisko z przyprawami na ulicy w Bellapais



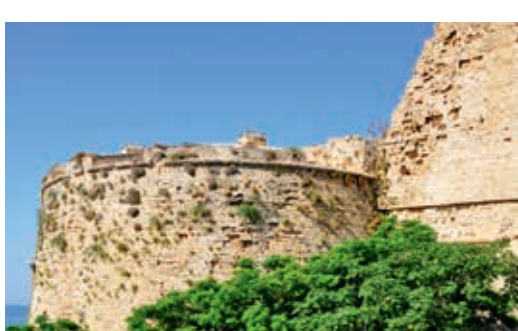
Widok z ruin klasztoru w Bellapais na Morze Śródziemne



Malowidło na ścianie muzeum zamku w Kirenii



Gotycki klasztor augustiański w Bellapais



Kamienny most łukowy wiodący do zamku w Kirenii (obiekt nr 1)



Amfory na wraku statku z IV w. p.n.e., który zatonął w pobliżu Kirenii



Ruiny klasztoru w Bellapais



Widok portu w Kirenii

rozpoczął się stopniowy upadek opactwa, zarówno materialny, jak i moralny.

Kres klasztoru Augustianów nastąpił w wyniku najazdu i zdobycia Cypru przez Turków w 1570 r. Opactwo zostało przekazane cypryjskiej Cerkwi prawosławnej, jednakże nie miała ona środków na utrzymanie takiej posiadłości. Zabudowania klasztorne, w części zburzone, przetrwały przez cztery wieki bez większych zmian. Obecnie opactwo znajduje się w stanie trwałej ruiny, zresztą bardzo malowniczej, z czynną cerkwią.

Po przybyciu do Bellapais, idąc w górę uroczą uliczką, zabudowaną domkami o ozdobnych fasadach, z rzędem sklepiaków z pamiątkami, dotarliśmy do opactwa. Jego widok był imponujący: wysokie mury i łuki gotyckich sklepień – stylu charakterystycznego dla okresu rządów Lusignanów – i zachowane trzy skrzydła klasztoru z wewnętrznym ogrodem okolonym krużgankami i porośniętym cyprysami.

Zwiedzanie zaczęliśmy od XIII-wiecznej cerkwi św. Andrzeja z gotyckimi sklepieniami we wnętrzu i równie pięknym, choć stosunkowo skromnym ikonostasem. Następnie przeszliśmy do refektarza znajdującego się w zadaszonej części klasztornych zabudowań. Była to wielka, gotycka sala, gdzie obecnie odbywają się koncerty muzyki klasycznej. Jednakże większość pomieszczeń byłego opactwa pozostającego w utrwalonej ruinie to tylko mury pod sklepieniem nieba.

Z Bellapais powróciliśmy do Kirenii, gdzie skierowaliśmy się do górującego nad miastem ufortyfikowanego zamku.

Kirenia jest malowniczo położona pomiędzy stromymi stokami masywu Pentadaktylos a brzegiem morskim pełnym skalistych zatoczek. Jest najpiękniejszym i najbardziej uczęszczanym przez turystów miastem w tym rejonie. Ma specyficzny, orientalny charakter – wąskie uliczki, sklepiki, bazarki, liczne nadmorskie kafejki i restauracje serwujące owoce morza, szczególnie przy portowej promenadzie.

Kirenia jest także największym miastem na północnym wybrzeżu Cypru; liczy obecnie 32 tys. mieszkańców. Pod koniec XX w. Turcy postawili na szybki rozwój turystyki, co niestety zmieniło niekorzystnie charakter starego, portowego miasta przez jego nadmierny i chaotyczny rozrost. Jednak stare centrum Kirenii zachowało swój urok i świadectwa wielowiekowej przeszłości, sięgającej X w. p.n.e., kiedy to Grecy Achajowie z Peloponezu tuż po zakończe-

niu wojny trojańskiej założyli tu miasto. Szybko stało się ono najważniejszym portem na ówczesnych szlakach handlowych Morza Śródziemnego i przez całe stulecia utrzymywało swoją ważną pozycję. Interesujące, że stąd eksportowano wielkie ilości strąków szarańczynu (chleb świętojański) – drzewa rosnącego na wyspie, głównie do Persji i Turcji, gdzie używany był jako pasza dla koni. Według tradycji, właśnie z Kirenii miał pochodzić Szymon Cyrenejczyk, który pomagał Chrystusowi nieść krzyż na Golgotę.

Historia miasta łączy się z historią wyspy, a w Kirenii przypominają o niej **okazały zamek i weneckie fortyfikacje**. Twierdzę zbudowali Bizantyjczycy w VII w.; rozbudowywali Francuzi w okresie panowania Lusignanów od XII do XV w., także Genuińczycy, następnie Weneccjanie w XV i XVI stuleciu, a w końcu Turcy po zdobyciu Cypru w 1570 r. Kirenia stała się najsilniejszą fortecą imperium osmańskiego we wschodniej części Morza Śródziemnego. Gdy w latach 70. XIX w. wyspa znalazła się pod zwierzchnictwem brytyjskim, Anglicy zbudowali jedynie więzienie (cypryjska Bastylia). Twierdza była także siedzibą dowództwa floty i znajdowała się tu szkoła morską.

Obecnie forteca jest ciekawym obiektem muzealnym o potężnych murach, z czterema okazałymi wieżami w narożnikach – trzema weneckimi i jedną gotycką z okresu Lusignanów. Do wnętrza wchodzi się przez kamienny most, którym zastąpiono stary, łańcuchowy most przez fosę z wodą morską, prowadzący do weneckiej bramy z XIV w. i dalej do potężnej bramy z czasów Lusignanów. Na dziedzińcu zamkowym mogliśmy zobaczyć grobowiec dowódcy tureckich wojsk Sadyka Paszy, który zginął w czasie zdobywania Cypru w 1570 r. Można też było zejść do średniowiecznych lochów, gdzie przetrzymywano więźniów. Schody wiodące na piętro zabudowań zamkowych prowadzą do dawnych apartamentów królewskich, obecnie niedostępnych dla zwiedzających, gdzie nad gotyckimi łukami okien rozciąga się już tylko niebo. We wschodnim skrzydle zamku, w dawnych frankijskich pomieszczeniach mieszkalnych, urządzono sale wystawowe. Znajduje się tu Galeria Znaleźisk Grobowych, prezentująca odkryte w pobliżu Kirenii zabytki archeologiczne z epoki neolitu wraz z odtworzonym domostwem z ok. 4100 r. p.n.e. oraz

obiekty grecko-rzymskiej kultury, a także z okresu bizantyjskiego.

Najważniejszą jednak i chyba najciekawszą ekspozycją zamku jest Muzeum Wraku, specjalnie przygotowane pomieszczenie, gdzie znajduje się 14-metrowa łódź, starożytny statek handlowy, który zatonął 2,3 tys. lat temu, a odnaleziony został w 1965 r. na głębokości zaledwie 3 m wraz z przewożonym ładunkiem. Na dnie morza do naszych czasów przetrwał kadłub łodzi, a właściwie jego dolna partia, oraz znaczna część ładunku. Łódź przeniesiona do muzeum w 1969 r., jest prawdopodobnie najlepiej zachowanym tego rodzaju autentycznym obiektem na świecie. Znaleźisko to szeroko rozświetliło cypryjską Kirenę. Malowidło na ścianie przy wejściu na wystawę pokazuje, jak wyglądała łódź w czasach swojej świetności i jak prezentowało się jej otoczenie. Przypuszcza się, że statek mógł być własnością Aleksandra Macedońskiego. Szczególnie interesująca jest ekspozycja odzyskanego ładunku, na który składały się ołowiane obciążniki do sieci rybackich, amfory z winem z greckich wysp Rodos i Samos, a także migdały.

Na zewnątrz zamku, ale w przeszłości będąca częścią jego obwarowań, wznosi się tuż obok mostu imponująca, okrągła wieża bizantyjska, zbudowana przez Bizantyjczków w VII w. Jej kamienne mury mają kilka metrów grubości. Miała strzec portu przed atakami Arabów.

Na zakończenie zwiedzania weszliśmy po stromych schodach na koronę olbrzymich murów zamkowych, którymi można było obejść wokół niemalże całą twierdzę, podziwiając wspaniałe widoki, szczególnie położony poniżej zamku półokrągły, stary port ze spacerową promenadą wzdłuż nabrzeża i cumujące tam łodzie rybackie, jachty oraz wycieczkowe stateczki. Pośrodku portu znajduje się malownicza latarnia morska i pochodząca z czasów bizantyjskich wieża łańcuchowa, służąca w przeszłości do zamykania łańcuchami wejścia do portu.

7 lipca 2019 r. – 3. dzień wyprawy

Po odpoczynku wyruszyliśmy w drogę na **półwysep Karpas** (gr. Karpasja, tur. Kirpaşa). Ma on opinię, która zresztą potwierdziła się w trakcie naszej podróży, najpiękniejszej części Cypru, jeszcze niezniszczonej przez komercję i cywilizację. Jeden z ostatnich dziewiczych terenów w obrębie basenu Morza Śródziemnego jest miejscem neolitycznych osad,



Port w Kirenii – nadmorska promenada



Ruiny bizantyjskiej bazyliki z V w. w Aja Trias



Klasztor św. Andrzeja Apostoła



Ruiny zamku Kantara



Dzkie osły przy wjeździe na półwysp Karpas



Ikonostas klasztoru ze starymi ikonami



Morze i skały – pejzaż krańca półwyspu Karpas



Przyroda Cypru



Morze i skały – pejzaż krańca półwyspu Karpas



Widok z zamku Kantara



Widok z zamku Kantara



Masyw Pentadaktylos w ciągu Gór Kyreńskich na północy Cypru

pierwszych cywilizacji antycznych miast i schronienia dla władców upadłego Królestwa Jerozolimskiego w czasie wypraw krzyżowych. Działali tu pierwsi apostołowie Chrystusowi, z których św. Paweł wraz ze św. Barnabą zostali wysłani na Cypr w swoją pierwszą podróż misyjną. Także tutaj św. Andrzej zatrzymał się w trakcie rejsu, udając się po raz ostatni do Ziemi Świętej.

Półwysep Karpas ma długość ok. 80 km i szerokość 10–11 km. Pokryty jest niewysokimi, łagodnymi wzgórzami schodzącymi do piaszczystych zatoczek, chociaż część wybrzeża jest skalista, a niektóre brzegi są prawdziwymi klifami. Szczególnym miejscem na półwyspie jest tzw. złota plaża, położona po stronie południowej, już blisko końca półwyspu: szeroka, naturalna, o złocistym piasku i pięknych, rozległych wydmach. Plaże na półwyspie Karpas są naturalnym środowiskiem chronionych żółwi morskich, które tutaj składają jaja.

Nadmorskie tereny pokryte są eukaliptusowymi lasami i bujną roślinnością, natomiast żyzne gleby wewnątrz półwyspu umożliwiają uprawę zbóż, warzyw, owoców i kwiatów, a nawet bawełny i tytoniu. Od wieków uprawiana jest winorośl, oliwki i drzewa ceratonii, których owoce to duże strąki zwane chlebem świętojańskim. Od starożytności chleb świętojański był bogactwem eksportowym Cypru.

W górach Pentadaktylos rosną wysokie sosny i żyją największe na wyspie ssaki – muflony, uratowane przed wyginięciem w wyniku sztucznej hodowli. Końcówką część półwyspu Karpas zajmuje park narodowy – naturalny rezerwat przyrody dla najróżniejszych gatunków ptaków, wielu gatunków motyli, dziko rosnących unikatowych roślin, ziół, storczyków i innych kwiatów. Osobliwością jest znajdujący się w parku rezerwat dziko żyjących osiołków. Są mniejsze od powszechnie spotykanych, a pochodzą od osłów pozostawionych przez grecką ludność wiejską uciekającą po tureckiej inwazji w 1974 r. Z Kirenii jechaliśmy nadmorską drogą z pięknymi widokami. Po pewnym czasie skręciliśmy w kierunku Gór Kyreńskich, gdzie u nasady półwyspu Karpas znajduje się **zamek Kantara**. Wygląda niezwykle malowniczo, położony na skale na wysokości 630 m n.p.m. Potężny zamek został zbudowany w X w. i była to pierwsza forteca wzniesiona przez Bizantyjczyków na wyspie i jednocześnie najdalej wysunięty na wschód zamek obronny. Tutaj właśnie

schronił się bizantyjski namiestnik Cypru Izaak Dukas Komnen, gdy w czasie III wyprawy krzyżowej w 1191 r. król Ryszard Lwie Serce zdobywał Cypr. Komnen uniezależnił się i faktycznie oderwał wyspę od Cesarstwa Bizantyjskiego, przyjmując nawet samozwańczy tytuł cesarza Cypru. Musiał jednakże ulec przewadze Ryszarda Lwie Serce i został zmuszony do kapitulacji.

Do XV w. twierdza była wielokrotnie przebudowywana i rozbudowywana, stanowiąc ogniwo łańcucha warowni broniących cypryjskiego wybrzeża. Opuszczona została w trzeciej ćwierci XVI w., wcześniej częściowo rozebrana przez Wenecjan ze względu na wysokie koszty utrzymania. Nie docenili oni walorów obronnych zamku, który nigdy nie został zdobyty. Do czasów obecnych zachowały się potężne, budzące podziw obwarowania, w tym barbakan z dwiema kwadratowymi wieżami we wschodnim murze obronnym; przetrwał również wewnętrzny mur obronny, a w międzymurzu zabudowania wraz z kaplicą zamkową i potężną wieżą południowo-wschodnią, w której niegdyś znajdowały się lochy więzienne. Zachowała się także północno-wschodnia wieża obronna, a w najwyższej części zamku wieża strażnicza z wysokim, gotyckim oknem, niestety częściowo w ruinie.

Opuściwszy malownicze ruiny Kantary, udaliśmy się w dalszą drogę wzdłuż półwyspu, podziwiając piękne, niemalże dziewicze pejzaże. W malowniczym krajobrazie widnieją budowle starych klasztorów, cerkwi i kościołów.

Jednym z takich zabytków, które mogliśmy obejrzeć bezpośrednio, były ruiny **bizantyjskiej bazyliki** w wiosce **Ajia Trias** (tur. Sipahi), położonej niemalże w połowie półwyspu. Niestety świątynia wzniesiona w V w., w której znajdują się bardzo ciekawe i piękne mozaiki z okresu panowania Bizancjum na Cyprze, okazała się niedostępna z uwagi na prace konserwatorskie.

Pożegnawszy ruiny bazyliki, wyruszyliśmy w kierunku krańców półwyspu. Mińliśmy główne miasto półwyspu Karpas, Dipkarpaz (gr. Rizokarpaso), z bizantyjsko-gotyckim kościołem Agios Synesios. Za miastem zaczyna się już park narodowy. Dalsza droga prowadzi prawie do samego cypla półwyspu, u nasady którego wznosi się **klasztor św. Andrzeja Apostoła (Apostolos Andreas)**, nasz cel tego dnia.

Według tradycji, klasztor powstał w miejscu, gdzie św. Andrzej zatrzymał się na krótko w trakcie swojej ostatniej

podróży do Palestyny. Tam, gdzie postawił stopę, wytrysnęło cudowne źródło. Jego woda uzdrowiła oślepego kapitana statku, którym podróżował święty. Cudowne właściwości wody przyciągały w to miejsce tłumy pielgrzymów. Nazywano go nawet cypryjskim Lourdes. Dokładna data budowy klasztoru nie jest znana. Ufortyfikowany bizantyjski monaster został wzniesiony w XII w. Z tego miejsca wspomniany wcześniej Izaak Dukas Komnen negocjował ostateczne warunki poddania się Ryszardowi Lwie Serce, zdobywcy Cypru.

Pierwotny obronny zespół klasztorny już nie istnieje. Obecnie najstarszą budowlą jest kwadratowa, sklepiona kaplica, która powstała dopiero w XV w. Znajdują się tam trzy baseny chrzcielne, nadal zasilane wodą z cudownego źródła. Większość zabudowań monasteru jest jednak jeszcze późniejsza i pochodzi z XVIII w. Według tradycji kościelnej, w połowie XIX w. Greczynka Maria Georgiou w cudowny sposób odnalazła zaginionego od 17 lat syna, gdy zgodnie z poleceniem ujrzanego we śnie św. Andrzeja udała się na pielgrzymkę do jego klasztoru. Od tego czasu klasztor stał się miejscem pielgrzymek nie tylko prawosławnych Greków, ale także społeczności Turków cypryjskich.

Ze względu na swoje położenie klasztor po inwazji tureckiej w 1974 r. został zajęty przez wojsko i przez długi czas był odizolowany od reszty półwyspu. Obiekt przestał pełnić funkcję sakralną i zamknięto go dla pielgrzymów. Dopiero w 2003 r. został w pełni udostępniony wiernym oraz turystom.

Klasztor to jednocześnie koniec drogi prowadzącej przez półwysep. Wśród zabudowań klasztornych z jednej strony i straganów pełnych rękodziela z drugiej, doszliśmy do centralnej części klasztoru św. Andrzeja, tj. cerkwi. Wzniesiono ją w XIX w., prawdopodobnie w miejscu starszej świątyni. Wewnątrz znajdują się malowidła i imponujący, XIX-wieczny, drewniany ikonostas – pozłacany, ze starymi ikonami.

Z klasztoru Apostolos Andreas, przejechawszy półwysep Karpas praktycznie do samego wschodniego końca, wyruszyliśmy w drogę powrotną do Kirenii. Już poza planem wyprawy po drodze zatrzymaliśmy się na parkingu w pobliżu pustej i nieskażonej przez cywilizację słynnej **złotej plaży**, będącej jedną z najpiękniejszych plaż północnej części Cypru.



WYDAWCA

nbi med!a

ul. Zakopiańska 9/101, 30-418 Kraków
tel.: 12 292 70 70
wydawnictwo@nbi.com.pl
www.nbimedia.pl

Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

Biuro redakcji:

ul. Zakopiańska 9/101, 30-418 Kraków
tel.: 12 292 70 70
redakcja@nbi.com.pl
www.budownictwoinzynieryjne.pl

Redaktor naczelny:

Mariusz Karpiński-Rzepa
mariusz.karpinski@nbi.com.pl

Redaktor wydania:

Lena Bełdan
lena.beldan@nbi.com.pl

Redaktor językowy:

Anna Biedrzycka
anna.biedrzycka@nbi.com.pl

Dziennikarze:

Jan Marek, Marian Kowacki,
Anna Siedlecka, Maria Szrubca

Reklama i marketing:

Anna Karpińska-Rzepa (szef działu)
tel. kom.: 784 086 077
anna.karpinska@nbi.com.pl

Lidia Pobidyńska

tel. kom.: 666 834 087
lidia@nbi.com.pl

Redaktor serwisu internetowego:

Damian Karpiński
portal@nbi.com.pl

Skład i przygotowanie do druku:

Jacek Łucki

Prenumerata:

Teresa Siedlecka
prenumerata@nbi.com.pl

Sprzedaż i dystrybucja:

Kolporter, Garmond Press, RUCH,
Salony Empik, kiosk App Store i Google Play
oraz Redakcja „NBI”

Zdjęcia na okładce:

Adobe Stock

Znajdź nas na:



www.facebook.com/
PortalBudownictwoInzynieryjne



nbi media

Partner wydawnictwa:



Poglądy wyrażone w artykułach są osobistymi przekonaniami ich autorów i nie zawsze są zgodne z zapatrywaniami wydawcy. Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść reklam, artykułów firmowych, sponsorowanych i ogłoszeń oraz zastrzega sobie prawo do skracania i redakcji nadesłanych tekstów i opatrywania ich własnymi tytułami. Materiałów redakcyjnych wydawnictwo nie przesyła do autoryzacji. Materiały niezamówione nie są zwracane.

Jakiegolwiek wykorzystywanie w całości lub w fragmencie materiałów zawartych w ogólnopolskim magazynie branżowym „Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne” bez zgody wydawcy jest zabronione.
© nbi media, Kraków, 2020

RADA NAUKOWA

Samuel Ariaratnam, Ph.D.

School of Sustainable Engineering and the Built Environment,
Arizona State University, USA

prof. dr hab. inż. Jan Biliczczuk

Katedra Mostów i Kolei, Instytut Inżynierii Lądowej
Politechniki Wrocławskiej

prof. dr hab. inż. Marek Cała

Wydział Górnictwa i Geoinżynierii
Akademii Górniczo-Hutniczej

dr hab. Lidia Dąbek, prof. PŚk

Wydział Inżynierii Środowiska, Geomatyki i Energetyki
Politechniki Świętokrzyskiej

prof. dr hab. inż. Józef Dubiński

Główny Instytut Górnictwa

prof. dr hab. inż. Józef Dziopak

Katedra Infrastruktury i Gospodarki Wodnej
Politechniki Rzeszowskiej

prof. dr hab. inż. Kazimierz Flaga

Katedra Budowy Mostów i Tuneli
Wydział Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej

prof. dr hab. inż. Kazimierz Furtak

Katedra Budowy Mostów i Tuneli
Wydział Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej;
przewodniczący Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej
Polskiej Akademii Nauk

prof. dr hab. inż. Andrzej Gonet

Katedra Wiertnictwa i Geoinżynierii
Wydział Wiertnictwa, Nafty i Gazu
Akademii Górniczo-Hutniczej

prof. dr hab. inż. Kazimierz Gwizdała

Katedra Geotechniki, Geologii i Budownictwa
Morskiego, Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska
Politechniki Gdańskiej

prof. dr hab. inż. Zbigniew Kledyński

Wydział Instalacji Budowlanych,
Hydrotechniki i Inżynierii Środowiska
Politechniki Warszawskiej

dr hab. inż. Kazimierz Kłosek, prof. PŚI

Katedra Geotechniki i Dróg
Wydział Budownictwa Politechniki Śląskiej

prof. dr hab. inż. Wiesław Koziół

Instytut Mechanizacji Budownictwa i Górnictwa Skalnego

prof. dr hab. inż. Andrzej Kuliczkowski

Polska Fundacja Technik Bezwykopowych;
Katedra Sieci i Instalacji Sanitarnych
Wydział Inżynierii Środowiska, Geomatyki i Energetyki
Politechniki Świętokrzyskiej

dr hab. inż. Emilia Kuliczowska, prof. PŚk

Katedra Geotechniki, Geomatyki i Gospodarki Odpadami
Wydział Inżynierii Środowiska, Geomatyki i Energetyki
Politechniki Świętokrzyskiej

Tetsuya Kusuda, Ph.D.

Research Institute on Environment
in East Asia Environments
Kyushu University, Japan

prof. dr hab. inż. Marek Łagoda

prof. dr hab. inż. Maciej Mazurkiewicz
Katedra Inżynierii Środowiska i Przeróbki Surowców
Wydział Górnictwa i Geoinżynierii
Akademii Górniczo-Hutniczej

prof. dr hab. inż. Piotr Noakowski

Technische Universität Dortmund, Niemcy

Andrzej S. Nowak, Ph.D.

The University of Nebraska-Lincoln, USA

Vladimir Orlov, Ph.D.

Moscow State University of Civil Engineering;
wiceprezes zarządu Russian Society
for Trenchless Technology

prof. dr hab. inż. Krystian Probiez

Katedra Geologii Stosowanej
Wydział Górnictwa i Geologii Politechniki Śląskiej

dr hab. inż. Barbara Rymcza, prof. IBDiM

Instytut Badawczy Dróg i Mostów

prof. dr hab. inż. Jakub Siemek

Katedra Inżynierii Gazownictwa, Wydział Wiertnictwa, Nafty
i Gazu Akademii Górniczo-Hutniczej

prof. Keh-Jian (Albert) Shou

National Chung Hsing University
Department of Civil Engineering, China

prof. dr hab. inż. Tadeusz Słomka

rektor Akademii Górniczo-Hutniczej

prof. dr hab. inż. Stanisław Strzycki

Katedra Wiertnictwa i Geoinżynierii
Wydział Wiertnictwa, Nafty i Gazu
Akademii Górniczo-Hutniczej

prof. dr hab. inż. Antoni Tajduś

Katedra Geomechaniki, Budownictwa i Geotechniki
Wydział Górnictwa i Geoinżynierii
Akademii Górniczo-Hutniczej

prof. dr hab. inż. Andrzej Wichur

dr hab. inż. Adam Wysokowski, prof. UZ

Zakład Dróg i Mostów, Instytut Budownictwa
Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska
Uniwersytetu Zielonogórskiego

REDAKTORZY TEMATYCZNI

mgr inż. Grażyna Czopek

(budownictwo mostowe)

dr inż. Piotr Gwoździewicz

(konstrukcje sprężone)

mgr inż. Jerzy Howis

(przepusty i mosty ekologiczne)

PARTNERZY



Akademia
Górnictwa i Hutnictwa
im. Stanisława Staszica
w Krakowie



Wydział
Wiertnictwa, Nafty
i Gazu AGH



Politechnika
Krakowska



Politechnika
Świętokrzyska



Politechnika Śląska
Wydział Górnictwa
i Geologii



Ogólnopolska
Izba Gospodarcza
Drogownictwa



Polski Kongres
Drogowy



Związek Mostowców
Rzeczypospolitej
Polskiej



Związek Mostowców
Rzeczypospolitej Polskiej
Oddział Małopolski



Instytut Badawczy
Dróg i Mostów



Polska Fundacja
Technik
Bezwykopowych



Stowarzyszenie Inżynierów
i Techników Komunikacji
Rzeczpospolitej Polskiej
Oddział w Krakowie



Polski Komitet
Geotechniki Oddział
Małopolski



Podkomitet
Budownictwa
Podziemnego

AGENDA

XXXII Ogólnopolska Konferencja Naukowa *Metody komputerowe w projektowaniu i analizie konstrukcji hydrotechnicznych* oraz V Warsztaty modelowanie komputerowe w geotechnice

24–29 II 2020, Korbiewów

Katedra Geotechniki i Wytrzymałości Materiałów na Wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej
<http://geotechnika.kylos.pl/korbiewow/>

Konferencja *Nowoczesne technologie w projektowaniu, budowie i eksploatacji infrastruktury drogowej miast, metropolii i regionów* NOVDRÓG 2020

27–28 II 2020, Niepołomice

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Krakowie przy udziale Katedry Systemów Transportowych i Katedry Budowy Dróg i Inżynierii Ruchu na Politechnice Krakowskiej; Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa; Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie; Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie; Zarządu Dróg Miasta Krakowa
www.sitk.org.pl

Konferencja *Nawierzchnie betonowe: budowa, utrzymanie i naprawy*

3–4 III 2020, Ostróda

Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy – Polski Komitet Narodowy PIARC; Stowarzyszenie Producentów Cementu
www.kongresdrogowy.pl

XXXV Ogólnopolskie Warsztaty Pracy Projektanta Konstrukcji

3–6 III 2020, Wisła

Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa Oddział w Katowicach we współpracy z Oddziałami w Gliwicach, Bielsku-Białej i Krakowie
www.pzibt.katowice.pl

XLIII Zimowa Szkoła Mechaniki Górotworu i Geoinżynierii

8–12 III 2020, Krynica-Zdrój

Katedra Geomechaniki, Budownictwa i Geotechniki na Akademii Górniczo-Hutniczej; Fundacja Nauka i Tradycje Górnicze; Katedra Geotechniki, Hydrotechniki, Budownictwa Podziemnego i Wodnego na Politechnice Wrocławskiej; Polski Komitet Geotechniki; Polskie Towarzystwo Mechaniki Skał, KGHM CUPRUM Sp. z o.o. Centrum Badawczo-Rozwojowe
<http://home.agh.edu.pl/~zsmgg/>

XXIII Ogólnopolskie Sympozjum Naukowo-Techniczne *Hydroprezentacje*

25–27 III 2020, Krynica-Zdrój

Stowarzyszenie Wodociągowców Województwa Śląskiego; Śląska Rada Naczelnej Organizacji Technicznej FSNT w Katowicach
www.hydroprezentacje.pl

Międzynarodowa Konferencja *Zrównoważone drogi – ochrona środowiska w budownictwie komunikacyjnym*

31 III–2 IV 2020, Lublin

Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy – Polski Komitet Narodowy PIARC
www.kongresdrogowy.pl

IX Międzynarodowa Konferencja *Technologie Bezwykopowe NO-DIG POLAND 2020*

22–24 IV 2020, Kraków

Wydział Inżynierii Środowiska, Geomatyki i Energetyki oraz Wydział Budownictwa i Architektury Politechniki Świętokrzyskiej; Polska Fundacja Technik Bezwykopowych; WOD-KAN Consulting; nbi med|a
www.nodigpoland.pl

VII Konferencja *Projektowanie przyszłości*

22–24 IV 2020, Kraków

Konfoteka; BIM Klaster
www.projektowanieprzyszlosci.pl

XXVI Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego AUTOSTRADA-POLSKA

XII Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego – Pojazdy Użytkowe ROTRA

XX Międzynarodowe Targi Maszyn Budowlanych i Pojazdów Specjalistycznych MASZBUD

6–8 V 2020, Kielce

Targi Kielce SA
www.targikielce.pl

Konferencja Nowych Technologii w Budownictwie BIMaction

8–10 V 2020, Wrocław

Koło Naukowe Młodzi Menedżerowie Budownictwa
www.bimaction.pwr.edu.pl

Konferencja infraBIM 2020 Expo V4

12–14 V 2020, Gliwice

Europejskie Centrum Certyfikacji BIM; infraTEAM
www.infrabim.info

XVI Konferencja Naukowo-Techniczna *Warsztaty Pracy Rzecznawcy Budowlanego*

13–15 V 2020, Kielce Cedzyna

Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa Oddział Kielce; Wydział Budownictwa i Architektury Politechniki Świętokrzyskiej
www.rzecznawstwo2020.tu.kielce.pl

IABSE Symposium *Synergia kultury i inżynierii – historia i wyzwania*

20–22 V 2020, Wrocław

Polska Grupa IABSE; Politechnika Wrocławska
www.iabse.org/wroclaw2020

V Międzynarodowa Konferencja Naukowa *Budownictwo – Infrastruktura – Górnictwo Wpływ górnictwa na środowisko, ludzi i infrastrukturę – metody ograniczania negatywnych skutków*

21–22 V 2020, Kraków

Institut Mechaniki Budowli na Wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej
www.ceimconference.pk.edu.pl

VIII Międzynarodowa Konferencja *Śląskie Forum Drogownictwa*

26–28 V 2020, Katowice

Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy – Polski Komitet Narodowy PIARC
www.kongresdrogowy.pl

XXVII Międzynarodowe Targi Maszyn i Urządzeń dla Wodociągów i Kanalizacji WOD-KAN

26–28 V 2020, Bydgoszcz

Izba Gospodarcza „Wodociągi Polskie”
www.targi-wod-kan.pl

XXI Konferencja Naukowo-Techniczna *Kontra 2020. Trwałość budowli i ochrona przed korozją*

27–29 V 2020, Kielce Cedzyna

Polskie Stowarzyszenie Korozyjne
www.kontra.il.pw.edu.pl

XXXI Międzynarodowa Konferencja *DRILLING-OIL-GAS AGH 2020*

3–5 VI 2020, Kraków

Fundacja Wiertnictwo-Nafta-Gaz, Nauka i Tradycje; Wydział Wiertnictwa, Nafty i Gazu Akademii Górniczo-Hutniczej
<http://oil-gas.pl>

Wydawca nie ponosi odpowiedzialności za odwołanie lub przesunięcie terminu wydarzenia.

DCS Poland

✉ ul. Zakopiańska 9
30-418 Kraków
☎ 12 269 80 90
☎ 12 269 80 91
@ sprzedaz@dcspoland.com



Oferta handlowa:

- wiertnice Drillito, Vermeer, Ditch Witch
- urządzenia mieszające
- maszyny do układania rur stalowych, betonowych i kamionkowych
- osprzęt wiertniczy, głowice zaciągowe do rur PE, stalowych, płetwy (płytki) sterujące, pompy płuczkowe, systemy płuczkowe, żerdzie, systemy lokalizacji Radiodetection, DCI, iTrack, Mark III, V, RD385, DrillTrack, Eclipse, obudowy sondy, zęby/noże do poszerzaczy, gąsienice metalowo-gumowe, tuleje, czyszczaki do żerdzi, krętliki, bentonit, poszerzacze, rozwiertaki.

www.dcspland.com

SITK RP Oddział w Krakowie

✉ ul. Siostrzana 11
30-804 Kraków
☎ 12 658 93 72/74
☎ 12 659 00 76
@ krakow@sitk.org.pl



- Wykonuje: opinie i ekspertyzy techniczne z zakresu drogownictwa, transportu zbiorowego, inżynierii ruchu • opracowania naukowo-badawcze z zakresu transportu i inżynierii ruchu drogowego • koncepcje, projekty z zakresu drogownictwa i kolejnictwa • nadzory autorskie i inwestorskie robót drogowych.
- Organizuje: konferencje • sympozja • seminaria • wystawy • kursy szkoleniowe • wyjazdy naukowo-techniczne.
- Wydaje: zeszyty naukowo-techniczne w seriach • wydawnictwa okolicznościowe na zamówienie.

www.sitk.org.pl

Geobrugg Partner in Poland

✉ ul. Żabiniec 101H/13
31-215 Kraków
☎ 12 378 40 10
☎ 12 378 40 20
@ biuro@geobrugg.com



Od ponad 60 lat Geobrugg zapewnia skuteczną ochronę przed zagrożeniami naturalnymi:

- niestabilnymi skarpami,
- obrywami skalnymi,
- lawinami śnieżnymi,
- splayami gruzowymi.

Produkty firmy wykorzystywane są również do podnoszenia zyskowności oraz poziomu bezpieczeństwa w górnictwie odkrywkowym i podziemnym.

www.geobrugg.pl

TITAN POLSKA Sp. z o.o.

✉ ul. Miłkowskiego 3/801
30-349 Kraków
☎ 12 255 59 00
☎ 12 255 59 07
@ biuro@titan.com.pl

TITAN POLSKA

TITAN POLSKA Sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie to działający od 2002 r. oficjalny przedstawiciel niemieckiej firmy Friedrich Ischebeck GmbH. Oferujemy nowoczesne rozwiązania wykorzystywane przez budownictwo inżynieryjne i specjalne, wśród których można wyodrębnić trzy zasadnicze gałęzie:

- rozwiązania geotechniczne według unikatowego systemu TITAN do iniekcyjnych mikropali, kotew i gwoździ gruntowych;
- innowacyjne systemy aluminiowych deskowań i konstrukcji wsporczych o wysokiej wydajności stosowania;
- kompletne systemy szalunków wykopowych do zastosowań w różnorodnych warunkach technicznych.

www.titan.com.pl

Instytut Badawczy Dróg i Mostów (IBDiM)

✉ ul. Instytutowa 1
03-302 Warszawa
☎ 22 814 50 25
☎ 22 814 50 28
@ ibdim@ibdim.edu.pl



IBDiM jest wiodącą polską placówką naukową zajmującą się problematyką infrastruktury komunikacyjnej.

Zajmujemy się m.in.:

- materiałami, diagnostyką, konstrukcjami drogowymi i mostowymi,
- podłożem gruntowym, fundamentami,
- bezpieczeństwem ruchu, hałasem,
- ekonomiką.

www.ibdim.edu.pl

WOD-KAN Consulting Kulickowski Andrzej

✉ ul. Obrońców Westerplatte 18/10
25-120 Kielce
☎ +48 600 328 459
@ akuli@wp.pl

WOD - KAN Consulting

Prof. dr hab. inż. Andrzej Kulickowski oferuje m.in.:

- ocenę stanu technicznego przewodów kanalizacyjnych badanych metodą CCTV,
- ekspertyzy konstrukcyjne przewodów wodociągowych i kanalizacyjnych z oceną ich współczynnika bezpieczeństwa,
- dobór optymalnych bezwykopowych technologii napraw, uszczelnień, renowacji, rekonstrukcji i wymian przewodów infrastruktury podziemnej.



POLSKA FUNDACJA
TECHNIK BEZWYKOPOWYCH



Polska Fundacja Techniki Bezwykopowych zaprasza przedsiębiorstwa wodociągowo-kanalizacyjne oraz firmy do włączenia się w działalność Fundacji.

www.pftt.pl

