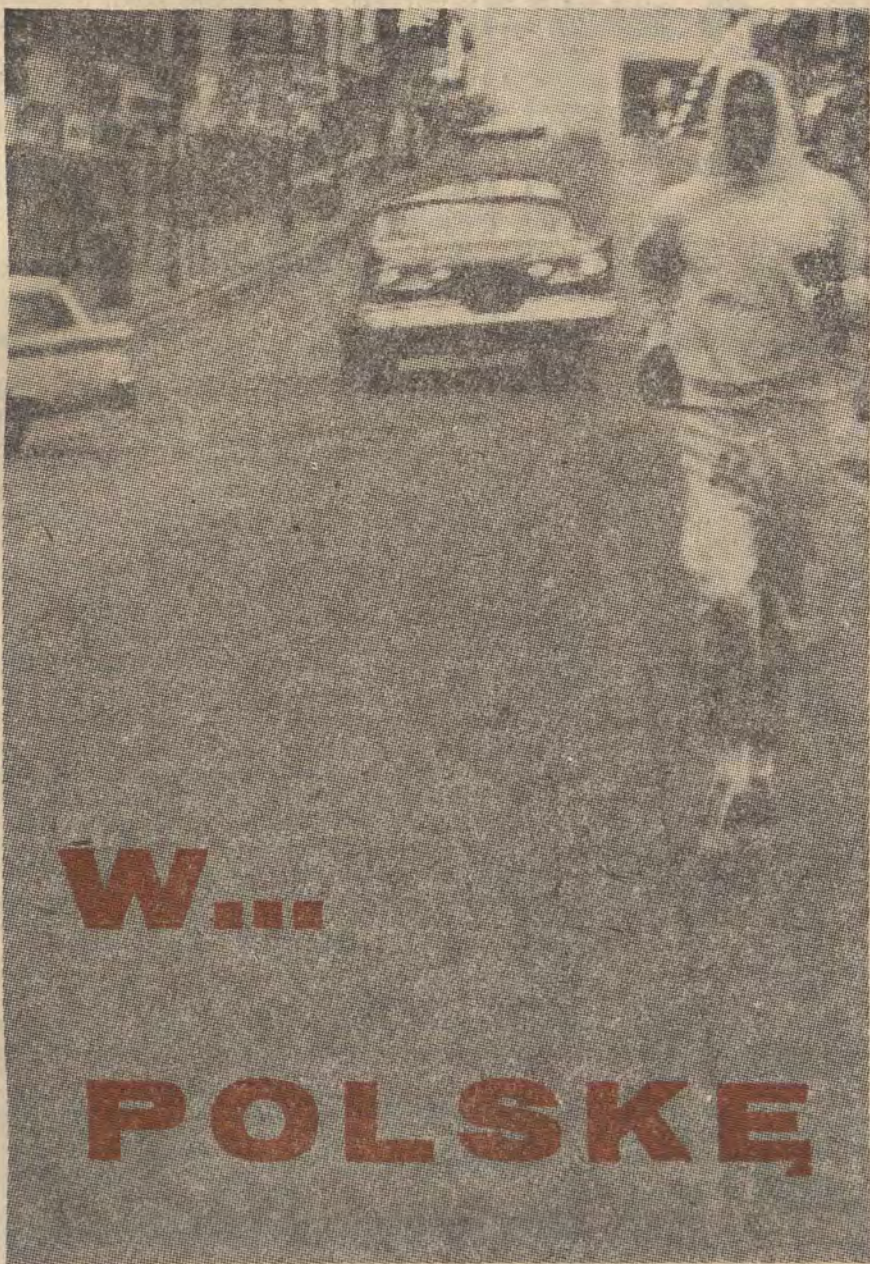


AUTOSTRADA



W... POLSKIE

PRZY OKAZJI SWIAT I ZWIĄZANYCH Z NIMI NIE ZAWSZE MIŁYCH WRAŻEN Z PODROŻY, NIERAZ MARZĄCO WZDYCHALISMY: JAKŻE CHĘTNIE PRZEŚIADŁBY SIĘ CZŁOWIEK Z ZATŁOCZONEGO POCIĄGU DO SAMOCHODU CZY SZYBKIEGO, LUŻNEGO AUTOBUSU, BA, ALE TAKI WEHIKUL NA CZTERECH KÓLKACH, ABY WYCISKAĆ WSZYSTKIE MOCE ZE SWOICH SILNIKÓW I UZYSKIWAĆ SZYBKOSĆ 120-140, A NIERAZ I 160 KM NA GODZ. WYMAGA AUTOSTRADY.

Fachowcy odpowiadają na to pytanie skomplikowaną definicją. Przekładając ją na język ludzi nie wtajemniczonych: jest to droga przeznaczona wyłącznie dla samochodów. Nie mają na nią wstępu piesi, rowerzyści, furmanki i inne pojazdy wolno poruszające się, np. traktory. Autostrada musi posiadać dwie oddzielone od siebie jezdnie po minimum 7,5 m każda, a więc co najmniej dwa pasy ruchu w jedną stronę i dwa w drugą (amerykańskie autostrady mają nawet po 8 pasów ruchu). Droga ta musi być całkowicie odizolowana od otaczającego ją terenu, co wyklucza spacery bydła, zabawy dzieci, czy pogawędki prowadzone przez przechodniów na skraj jezdni. Autostrada nie może krzyżować się z żadną boczną drogą. Trzeba więc budować specjalne wiadukty. Nie może też być mowy o ostrych łukach i zakrętach. I wreszcie autostrada omija wszystkie wsie, osiedla i miasta.

Wymagania są przeto skomplikowane, a w rezultacie koszt budowy autostrady jest wielokrotnie wyższy niż zwyczajnej dobrej drogi. Np. jeden kilometr słynnej włoskiej Autostrady Słońca kosztował od 600 tys. do 1 miliona 300 tys. dolarów. Jeśli nawet przyjąć porównanie, że wspomniana Del Sole biegnie przez Apeniny i jest prawdziwym cudem drogowego budownictwa, nie zmienia to faktu, że autostrada poprowadzona doliną i nie tak malowniczo, musi także pochłoniąć moc pieniędzy. OBLICZONO, ŻE I KILOMETR AUTOSTRADY W POLSCE KOSZTOWAŁBY OKOŁO 20 MLN ZŁ. Dla porównania: rekonstrukcja 1 km drogi pochłania od 2-2,5 mln zł czyli dziesięciokrotnie mniej.

Specjaliści z krajów Europy zachodniej obliczyli, że AUTOSTRADA MOŻE PRZEJECHAĆ W CIĄGU DOBY OKOŁO 35-37 TYS. POJAZDÓW, ABY JEJ BUDOWA BYŁA EKONOMICZNIE UZASADNIIONA, POWINNA BYĆ WYKORZYSTANA W 30 PROC., czyli powinna służyć przynajmniej 10 tys. samochodów na dobę. U nas potraktowano te zasady nieco mniej rygorystycznie ustalając, że wystarczy jeśli z jednej jezdni autostrady korzystać będzie w ciągu doby 7,5 tys. samochodów.

W połowie ub. roku było w Polsce blisko 550 tys. samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów oraz ponad 1 mln 600 tys. motocykli. Przeprowadzono też badania nateżenia ruchu na drogach najbardziej uczęszczanych. Już przed kilku laty np. trasa Śląsk - Warszawa przejeżdżało w ciągu doby około 500 pojazdów, zaś na najbardziej ruchliwej polskiej szosie Śląsk - Kraków obserwowano jeszcze więcej wozów. Ze sporządzonej prognozy ruchu do 1985 r. wynika, że ZA LAT 15 BĘDZIEMY MIEĆ W POLSCE 4 MLN 150 TYS. SAMOCHODÓW osobowych, ciężarowych i autobusów. Wówczas na trasie największego ruchu - na szosie Śląsk - Kraków przejeżdżać będzie ponad 31 tys. pojazdów, co odpowiada bardzo wysokiemu obciążeniu autostrady. Przypomnijmy, że jej budowę uznano za w pełni opłacalną już przy wykorzystaniu w 1/4. Nasuwa się więc wniosek, że autostradę trzeba budować znacznie wcześniej...

Druga w kolejności powinna być autostrada Katowice - Łódź - Warszawa. Przewiduje się, że w 1985 r. z trasy tej korzystać będzie 19 tys. pojazdów na dobę. Nie mniej ważny stanie się nieduży odcinek Gliwice - Wrocław (stanowiący przedłużenie autostrady Berlin - Wrocław). Ruch w 1985 r. oszacowano tutaj na 22 tys. samochodów na dobę.

NASI SPECJALIŚCI ZAPROJEKTOWALI JUŻ WSTĘPNIE UKŁAD POLSKICH AUTOSTRAD. Podstawowe założenia przewidują główne ciągi wiodące: z Warszawy przez Toruń do Gdańska, z Warszawy przez Poznań do Berlina oraz z Warszawy przez Wrocław do Pragi. Budowa jeszcze kilku małych odcinków umożliwiłaby stworzenie autostrady łączącej północ z południem od Gdańska do Morawskiej Ostrawy przez Łódź, Katowice i autostrady poziomej Berlin - Wrocław - Katowice - Kraków. Jest to oczywiście wizja przyszłości.

Jednocześnie projektanci przygotowali założenia tego, co najpilniejsze. A więc 80 km autostrady Gliwice - Kraków, której budowa musi potrwać około 4 lat. Autorzy koncepcji z Krakowskiego Biura Projektów Drogowych uzgodnili już nawet wiele szczegółów dotyczących lokalizacji, m. in. z przedstawicielami rad narodowych i urbanistami. ZNACZNIE DŁUŻEJ, BO OKOŁO 10 LAT BUDOWAĆ SIĘ BĘDZIE PONAD 300-KILOMETROWA AUTOSTRADA WARSZAWA - ŁÓDŹ - KATOWICE.

Tymczasem przygotowywana jest przebudowa dróg wylotowych z największych miast, w których szybko zwiększa się liczba samochodów. Nie będą to wprawdzie jeszcze autostrady w pełnym tego słowa znaczeniu, ale drogi o dwóch jezdniach, które w przyszłości po pewnych dodatkowych inwestycjach awansują do roli autostrad. Obecnie rozpoczęto roboty na szosach wylotowych z Warszawy: w kierunku Lublina i Poznania, z Katowic: na Łódź i Rybnik oraz z Łodzi na Warszawę. W niedalekiej przyszłości nowoczesne trasy wylotowe mieć będą prawie wszystkie miasta wojewódzkie.

K. S.

Tajemnica ośrodka w Porton (Ze wspomnień asa wywiadu)

Kilka lat temu otrzymałem z cenie, aby w Anglii zająć się dość istotnym obiektem o ponurej nazwie - Ośrodek Studiów Bakteriologicznych Metod Prowadzenia Wojny. Znajdował się on w niewielkiej osadzie Porton, w rejonie Salisbury, na miejscu tradycyjnych już terenów wojskowych. Ziemia tam biedna, step, nawet las dobrze nie rośnie. Na pierwszym rzut oka Porton i cały ten ośrodek nie robi większego wrażenia. Trochę domków rozrzuconych wśród wiatłych drzew i kilka niskich budynków, przypominających kościoły. Cały teren jest ogrodzony, a wejście do niego nawet sztywno.

Już w USA otrzymałem z cenie, aby w Anglii zająć się dość istotnym obiektem o ponurej nazwie - Ośrodek Studiów Bakteriologicznych Metod Prowadzenia Wojny. Znajdował się on w niewielkiej osadzie Porton, w rejonie Salisbury, na miejscu tradycyjnych już terenów wojskowych. Ziemia tam biedna, step, nawet las dobrze nie rośnie. Na pierwszym rzut oka Porton i cały ten ośrodek nie robi większego wrażenia. Trochę domków rozrzuconych wśród wiatłych drzew i kilka niskich budynków, przypominających kościoły. Cały teren jest ogrodzony, a wejście do niego nawet sztywno.

Mielśmy pod stawy do przyszczenia, że w ośrodku tym opracowywane są kilka nowych, nadzwyczajnie niebezpiecznych rodzajów broni bakteriologicznej, także odmiany mikroobów i środków ich dostarczania. Chcieliśmy dowiedzieć się, czy możliwe jest więcej o tych badaniach dla opracowania niezbędnych przeciwdziałania barbarzyńskiej broni. Prócz tego wiadomo było, że w Porton znalazła schronienie pewna liczba byłych nazistów. Ich udział w pracach badawczych oznaczał, że każdy sukces osiągnięty w Porton przy opracowaniu i doskonaleniu bakterio logicznych środków bojowych niewątpliwie będzie szybko znany w Bonn.

Dwa listy

Rzeczpospolita
Polska,
poczta polowa
Warszawa
sierpień
1944 rok

W DRUKARNI PANOWAŁ JESZCZE SPOKÓJ. WCZESNY JESIENNY WIECZÓR POWOLI WLEWAŁ SIĘ PRZEZ OKNA DO SALI, GDZIE STAŁY LINOTYPY. KONCZONO WŁAŚNIE KOLEJNY NUMER „DRUZYNY”. JEDEN Z LINOTYPISTÓW - W. GERS MACHINALNIE WZIAŁ MASZYNOPIS, ZAŁOŻYŁ NA PULPIT. JEJEGO PALCE ZACZEŁY ZRĘCZNIE BIEGAĆ PO KLAWIATURZE MASZYN. „...HARCERSKA POCZTA POŁOWA DZIAŁAJĄCA W OKRESIE POWSTANIA WARSZAWSKIEGO...”, GERS PRZERWAŁ PRACĘ I WYRAZNIE WZBURZONY POBIEGŁ DO DYŻURNEGO REDAKTORA, ANDRZEJA PIELASA.

Dalszy ciąg tej niezwykle interesującej historii zamieszczamy na str. 4

Niedzielnym
magazynem
„Dziennika
Łódzkiego”

PANORAMA

— JAK MOGŁEM O TYM ZAPOMNIEĆ? ZARAZ PO ZAKONCZENIU WOJNY, 18 MAJA 1945 ROKU ZNALAZŁEM PACZKĘ LISTÓW. LEŻAŁY ONE W GRUZACH ROZBITEGO BUDYNKU NA MOKOTOWIE, GDZIE W OKRESIE POWSTANIA MIEŚCIE SIĘ ODDZIAŁ HARCERSKIEJ POCZTY POŁOWEJ. POCZTA KOWO PROBOWAŁEM O NALEŻĆ ADRESATÓW, ALE BEZ POWODZENIA. POTEM ODŁOŻYŁEM JE DO SZUFLADY I ZAPOMNIAŁEM O NICH

Dwa tygodnie na głębokości 120 m

W hangarze, gdzie piętrzą się butle ze sprężonym tlenem, azotem i heliem, jest coraz mroczniej. Lekkarz zbliża się do wielkiego cylindra stalowego, zamontowanego na podium i zagłąda do wnętrza przez szybę dwóch mężczyzn drzemie na hamakach. Dr Fructus podnosi telefonyczną słuchawkę. Nadszedł czas kolejnej próby. Głos lekarza ma ton łagodnej perswazyj „No, dzieci - czas wstawać. Wyregulujcie zegarki. Zaczynamy 10-minutowy test szybkości refleksu”.

„Dzieci” dźwignęły się z hamaków i wykrzywił twarz wyrażając co sądzą o pobudce. Inne porozumienie przychodzi im z trudem. Głos mężczyzny dociera przez telefon niemal całkowicie zdeformowany, bowiem wewnątrz cylindra stworzone takie warunki, jakie panują pod powierzchnią morza. A na głębokości kilkudziesięciu metrów wysoki ciśnienie zmieszkała dźwięki. Połączony system dwóch doświadczalnych kesonów znajduje się w Marsylii.

Eksperyment nosi nazwę „Ludion”. Na dwa tygodnie zamknięci w stalowym cylindrze mężczyźni, to ochotnicy: 38-letni Claude Wesley, jeden z uczestników głębokiej wyprawy kpt Cousteau, utrwalonej filmem „Świat bez słońca”, oraz 30-letni Jean Decamps, nurzek z

zawodu i zamiłowania. Doświadczenie, któremu zostali poddani ma sprawdzić, czy człowiek zdolny jest przeżyć dłuższy czas żyć i pracować na głębokości 120 m, bez szkody dla zdrowia fizycznego i psychicznego. Dwóch ochotników pociągnęła pionierska przygoda, ale nie bez znaczenia są tu zarobki. Towarzystwa, zapracujące

ropy naftowej na dnie mórz i oceanów, gotowe są płacić nurkom miesięcznie 2000 dolarów za pracę na dużych głębokościach. Posłuszni poleceniom lekarza, mężczyźni wkładają kauczukowe kombinony i helmy. Przechodzą stalowym korytarzem z kesonu mieszkalnego - do kesonu nurkowania. Gra toczy się o poważną stawkę.

Obszary mórz i oceanów których głębokość nie przekracza 200 metrów, mają 27 mln kilometrów kwadratowych - tyle ile cały kontynent afrykański. Jest pewne, że kryją wielkie zasoby ropy naftowej i cennych minerałów. Trzeba je tylko odszukać. Ale na jedną godzinę pracy nurka na głębokości 100 m przypada aż 8 godzin jego stopniowego po-

wrotu na powierzchnię morza. Tyle czasu trzeba, aby organizm przystosował się do zmiany ciśnienia. Pozostaje więc inne rozwiązanie: zestawienie nurków przez dłuższy czas na pożądaną głębokość. Dlatego zdecydowano się na eksperyment „Ludion”. Jean i Claude zakończyli próby z pierścieniami. Przechodzą do kesonu nurkowania. Zanurzają się w wodę, której będą nadane właściwości typowe dla 120-metrowej głębi. Warunki te osiągną po 90 minutach. 103 minuty trwa - etap po etapie - powrót na poziom wody, to jest w warunkach, jakie są w korytarzu i kesonie mieszkalnym, odpowiadające 85-metrowej głębokości. To co czynia jest bez precedensu. Codziennie dr Fructus otwiera powietrzną służbę stalowego cylindra i dostarcza posiłku podwodnym „królikom”: bejsztyki ze świeżymi jarzynami oraz kompot z brzoskwiń. Kiedy eksperyment się zakończy, trzeba będzie 71 godzin, by dwóch mężczyzn powrócili w warunki ziemskie. Ostatnie 15 godzin będzie najbardziej uciążliwe: 15 razy po 30 minut spędzą w maskach z czystym tlenem, aby rozpuścić azot i hel znajdujący się w ich organizmach. (Jan)

Eksperyment „Ludion”

