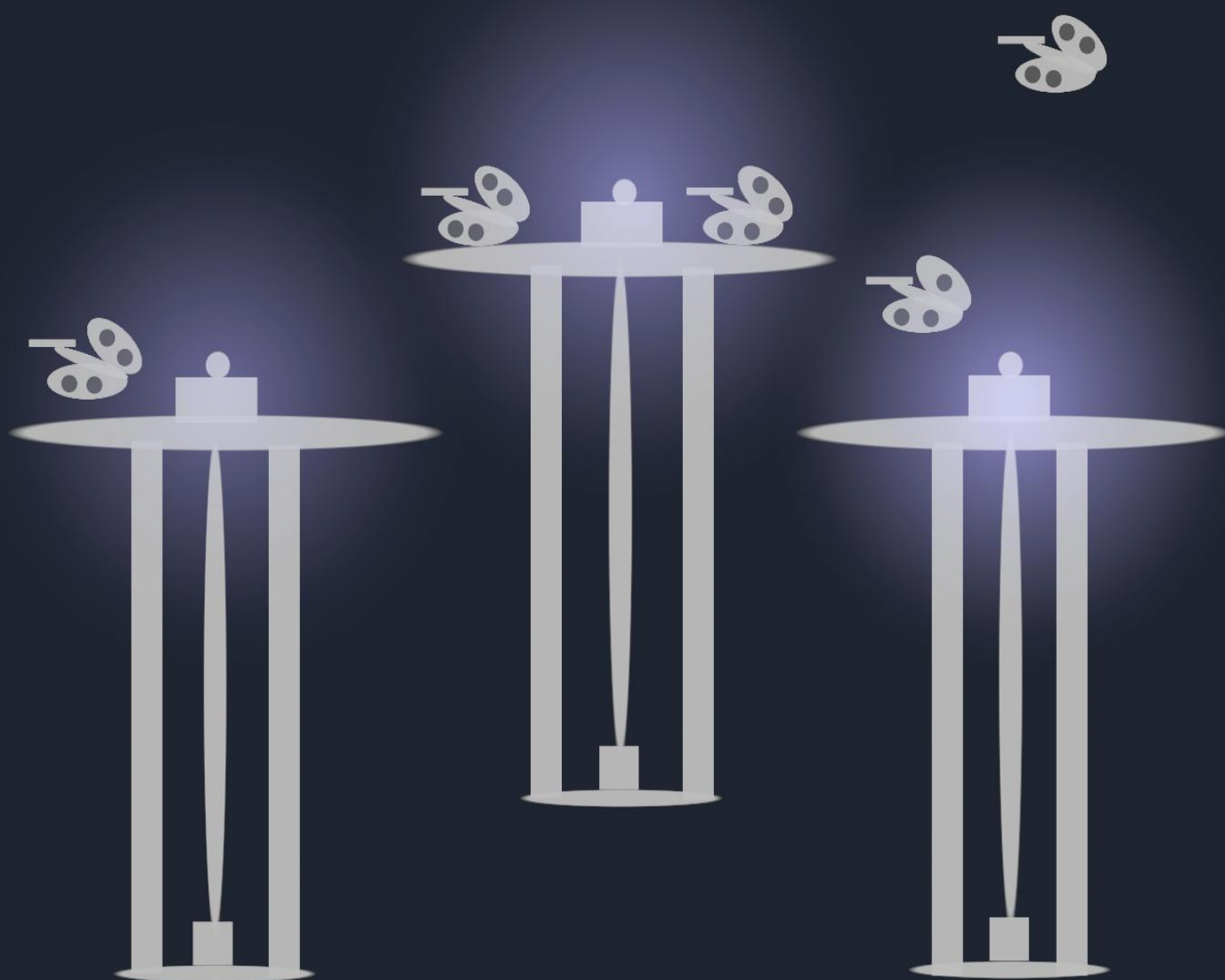


Traktat o portach dla miejskich krążowników latających

Patryk Daniel
Garkowski



Patryk Daniel Garkowski
*Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających*

Traktat o portach dla miejskich krążowników latających

**Patryk Daniel
Garkowski**

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Data wydania: 4 lipca 2021 r.

ISBN: 978-83-65953-93-3

Wydawca: Patryk Daniel Garkowski

Wydanie I

Okładka: Patryk Daniel Garkowski

O utworze

Jest to dialog filozoficzno-transportowo-logistyczny, w którym Patryk Daniel rozmawia z wymyśloną, mądrą przyjaciółką: Eutaxią. Rozmowa dotyczy głównie miejskich krążowników latających oraz infrastruktury transportowej punktowej przeznaczonej dla tych wehikułów. Oto w niedalekiej przyszłości mogą powstawać wspaniałe i futurystyczne porty-wieże, gdzie nowatorskie środki transportu będą władne lądować, stamtąd mogłyby płynąć do innych przystankowych punktów. W utworze znajduje się bardzo wiele ważnych refleksji na temat transportu, z którymi można się zapoznać. Rozmaici obywatele żywią potrzebę podróżowania. Przedstawiciele naszego gatunku podróżują ciekawymi środkami lokomocji.

Zaś miejskie krążowniki latające zaspokajałyby pięknie potrzebę transportu, przypominałyby mini-autobusiki. Wsiadali do nich pasażerowie i lecieli do innego portu, w obrębie miasta. Były to nowy i czysty transport zbiorowy, transport publiczny. Transport przyszłości. W miastach naszego kraju takich wehikułów nie ma, nie ma także portów obsługujących te wspaniałe i komfortowe do jazdy powietrzne statki. Moja praca skłania do rozmyślań.

Rozważane w tekście środki lokomocji byłyby autonomiczne - nie wymagałyby zatem żadnego ludzkiego kierowcy. Rozbudowana i nowoczesna, zawarta w nich aparatura umożliwiała dokonywanie autonapraw oraz podejmowanie czynności awaryjnych i zaradczych. Sam port dla miejskich krążowników latających również byłby całkowicie zautomatyzowany, wszechobecna byłaby tam elektroniczna aparatura przyszłościowa.

Porty dla miejskich krążowników latających mogłyby wyglądać rozmaicie. Niektóre budynki okazują się być ważne dla toczenia się transportowych procesów, być może w przyszłości bardzo ważne okażą się dla cywilizacji właśnie porty dla miejskich krążowników latających. Ja z całego serca zapraszam do przeczytania mojego pięknego dziełka.

Patryk Daniel Garkowski

4 lipca 2021 r.



Patryk Daniel: Witaj, moja kochana Eutaxio.

Eutaxia: Dzień dobry, kochany i mądry przyjacielu Patryku. Jak ci mija czas?

Patryk Daniel: Tak jakoś, a tobie? Miło mi upłyne czas teraz, na rozmowie z tobą. Mam nadzieję, że wszystko dobrze u ciebie... Eutaxio, czy lubisz podróżować taksówkami? A może nie lubisz? Mogę zapytać, droga przyjaciółko, kiedy ostatnio jechałaś taksówką? Jeżeli tak, to zechciej też wyjaśnić, dokąd wtedy poleciałaś pojechać, do jakiego miejsca. Ludzie są istotami mobilnymi - podróżują, przemieszczają się zarówno na swoich własnych nogach, jak i pięknymi pojazdami. Istnieje transport zbiorowy oraz prywatny - niepubliczny.

Eutaxia: A u mnie wszystko okej. Nie przeszkadza mi jeżdżenie taksówkami, choć wolę podróżować innymi środkami lokomocji, tańszymi dla mnie, drogi Patryku. Choćby autobusami i tramwajami lubię się poruszać. Akurat bardzo niedawno jechałam taksówką... Cieszę się więc, że zapytałeś mnie, mój drogi. Właśnie wczoraj poruszałam się tym kosztownym dla konsumenta środkiem transportu. Poprosiłam pana taksówkarza, aby zabrał mnie na spotkanie w sprawie pracy. Bo widzisz, Patryku, bez pojechania taksówką, spóźniłabym się na pewno. Zaś dzięki kierowcy dojechałam sobie na czas i odbyłam kwalifikacyjną rozmowę w urzędzie administracji publicznej. Taksówki, w przeciwieństwie do autobusów, szybko docierają do danych miejsc. Jeżdżą one skrótowymi trasami, szybciej dzięki nim można dotrzeć do skonkretyzowanego celu. Za skonkretyzowanie to - ustalenie - odpowiadam ja, bowiem określam miejsce docelowe, do którego ma dotrzeć wehikuł. Skoro płacę, to wymagam. Ja tutaj rządzę, taksówki nie prą w losowe przestrzenie.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Eutaxia: Zawsze poruszają się one tak, aby dotrzeć do oczekiwanego miejsca. Oburzające byłoby przecież, gdyby pomocny taksówkarz zabrał cię tam, gdzie nie pragniesz, Patryku, przeraziłabym się w takiej sytuacji bardzo i doznałabym przypuszczenia, że taksówkarz chce mnie uśmiercić albo porwać. Wpadłabym w panikę oraz lęk. To byłoby niczym scena z przerażającego horroru - zostać wywiezionym daleko albo i całkiem bliźutko. Nigdy nie miałam na szczęście takiej makabrycznej sytuacji, uff. Z drugiej jednak strony taksówkarze samodzielnie wybierają, po jakich dokładnie drogach, po jakich odcinkach dróg chcą oni pojechać, aby dotrzeć do wyznaczonego im miejsca. Choć możesz ty spróbować dokładnie określić trasę podróży, to niechętnie ją zaakceptuje niejeden taksówkarz, racjonalny, może i spotkałbyś się nawet z odmową, z wściami wtedy, z reakcją złości; uznany byłbyś za niezmiernie dziwną osobkę. To dziwne domagać się czegoś takiego. Po prostu jest w złym tonie, jest niekulturalne, aby dokładnie ustalać trasę kierowcy wehikułu. Narzucać ją. Nikt tego nie czyni przecież. Wyznacza się jedynie cel podróży. Nic więcej, Patryku. Można oczywiście oznajmić, że bardzo się nam śpieszy, dzięki czemu być może kierowca zwiększy swą prędkość i szybciej dotrzemy do danego newralgicznego punktu, jaki mamy na uwadze. Lecz każdy człowiek musi przestrzegać przepisów drogowych, nie może ich przenigdy naruszać. Prawne i etyczne zasady obowiązują wsystkich, także taksówkarzy, czyż nie?

Patryk Daniel: Racja. Eutaxio, pewnie sporo zapłaciłaś za tę indywidualną podróż w dniu wczorajszym, prawda? Indywidualna była dlatego, ponieważ jedynie ty okazałaś się pasażerką, byłaś ty zleceniodawczynią procesu transportowego. Ale nie wliczamy tutaj kierowcy. Ani nie uwzględniamy firmy taksówkarskiej. Ile zapłaciłaś panu taksówkarzowi, moja droga? Podaj wysokość uiszczony kwoty, dobrze? Podróż taksówką nie okazuje się tania.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Taka podróż jest troszkę luksusem, zarówno ze względu na koszty, jak i warunki podróżowania autem. W taksówkach ludziom jest miło. Niektórzy mogą przez moment poczuć się wyjątkowo, błogo.

Eutaxia: Aż taki luksus to nie jest, wielu ludzi bowiem może sobie pozwolić na to transportowe udogodnienie, w dzisiejszych czasach. Nie tylko bogacze. Dzisiaj przejazd taksówką stanowi w istocie drobiazg. Nie stanowi niczego elitarnego. Mnóstwo stoi taksówkarzy pod dworcem w moim mieście, i nie tylko wyłącznie tam. Usługi te okazują się łatwo dostępne, są zapewniane powszechnie. Ja zapłaciłam około 20 zł za podróż w jedną stronę, do miejsca potencjalnego pracowania. Do urzędu administracji publicznej, Patryku, dojechałam. Ach, niestety musiałam takiego wydatku dokonać, ażeby dojechać na czas, mój drogi przyjacielu. Czasami trzeba. O tej porze dnia w moim mieście akurat nie było autobusu, musisz to wiedzieć, zanim wydasz jakiś sąd negatywny na mój temat. Rzadko one jeżdżą w żalonym, zamieszkałym przeze mnie mieście, które jest przecież bardzo zaludnione. Jednakże władze miasta oszczędzają na transporcie zbiorowym. Widać to już na pierwszy rzut oka. A na nim nie powinno się oszczędzać. Autobusy powinny jeździć tutaj co chwila, jeżeli chodzi o charakterystyczne i ważne punkty rozbudowanej miejscowości. Nie mam teraz na myśli obrzeży miasta, lecz istotne dzielnice. Taka powinna być polityka miejska, jeżeli chodzi o transport zbiorowy, filozofie Patryku. Jednym z sektorów polityki miast okazuje się być transport. W niektórych jednostkach osadniczych nawet jeżdżą tramwaje, mój miły. Chociażby w Toruniu. Polityka transportowa może w różnych kierunkach zmierzać, rozwijać się, nawet i choćby w kierunku wdrożenia nowych pojazdów, regularnie kursujących. Dla przestrzeni miejskiej bardzo charakterystyczny jest transport regularny.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Eutaxia: To ważne pojęcie, stanowiące przeciwieństwo nieregularnego transportu. Na pewno zdajesz sobie sprawę, iż transport regularny to taki, który jeździ o stałych godzinach gdzieś, przykładem takiego okażą się szkolne autobusy od poniedziałku do piątku dowożące i odwożące uczniów podstawowej szkoły wiejskiej. Odwożące do niedalekiej, maleńkiej wioseczki. W miastach realizujących prawidłową politykę transportu, Patryku, transport regularny występuje intensywnie, z odpowiednim natężeniem. Z kolei gmina wiejska ma moralny obowiązek, związane z dojazdem do szkoły, procesy transportowe organizować dla młodych organizmów, niemobilnych, łączy się to z obowiązkiem szkolnym, mądry Patryku. Możemy więc wyróżnić także dobrowolne i obowiązkowe transporty - dla podmiotu organizującego przemieszczenie. Są też transporty dobrowolne i obowiązkowe, jeżeli chodzi o podróżujących. Dobrowolnymi transportami dla podróżujących będą przejazdy autobusami miejskimi oraz tramwajami po stolicy naszego cudnego kraju. Z kolei obowiązkowym transportem będzie podróż dla więźnia w specjalnej furgonetce, więźnia, który oto musi odbyć w przychodni badanie - prześwietlenie klatki piersiowej. Dobre miasto posiada rozwinięty transport zbiorowy. Gdyby w stolicy nie było autobusów i tramwajów, obywatele, przypuszczam, zorganizowaliby protesty i głosowaliby w wyborach na kandydata obiecującego zatrzymanie transportu zbiorowego, a transport ten jest przecież ważny i potrzebny, nie tylko w stolicy. Lecz w różnych miastach.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Och, tak. Oddziaływania publiczne w materii transportowej mogą przykładowo polegać na zwiększeniu opłat za parkowanie aut osobowych, budowaniu i wyznaczaniu nowych parkingów, zakazywaniu poruszania się aut w dzielnicach starówkowych, w przestrzeniach zabytkowych albo nawet i w centrum miasta... Władze miejskie mogą zabiegać o zwiększenie liczby autobusów lub przeciwnie - czynić kroki w celu zmniejszenia ich liczby. Moja najdroższa, a zechciej opisać mi wnętrze taksówki, którą ty się poruszałaś, zgoda? Czy podróż była dla ciebie miła i czy przebiegała w komfortowych warunkach? Jak oceniasz proces transportowy - ten transport nieregularny? Czy siedzenie pojazdu było dla ciebie wygodne? Ciekawi mnie, z czego to siedzenie było wykonane i jak ono wyglądało. Chodzi mi o tego typu sprawy. Proszę, bądź tak uprzejma i jak najdokładniej mi opisz, kochana Eutaxio, dobrze? Wnętrze każdej taksówki powinno zapewniać komfort różnym pasażerom. Siedzenia natomiast powinny być wygodne i niezniszczone. Na pewno wiesz o tym. Nie powinno się czuć brzydkiego zapachu. Nie może być w środku ani za gorąco, ani też za zimno. Nie może być ani jednego postoju na pobranie paliwa, na stacji paliw, w przypadku standardowych i niedługich tras. Lecz kiedy byłaby to długa niezmiernie trasa, wtedy postój w celu zatankowania lub doładowania silnika elektryczną energią ma prawo mieć miejsce. Chociażby szkolne autokary turystyczne, kierujące swe opony nad morze lub w góry, muszą tankować na stacjach benzynowych i wtedy podczas procesu transportowego dzieci trwają krótkie postoje, przerwy. Wymieniłem ci podstawowe warunki podróżowania taksówkami, kochana, miła Eutaxio. Podróż tym środkiem transportowym to nierzadko zaspokojenie potrzeb ponadpodstawowych. A podstawową potrzebą transportową człowieka jest podróżowanie transportem zbiorowym lub swoim własnym autem.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Lecz jeżeli chodzi o przemieszczanie się, podróżowanie bardziej wyrafinowane, kosztowniejsze, są takie potrzeby transportowe, jak na przykład pragnienie przelotu luksusowym samolotem w pierwszej klasie oraz potrzeba rejsu luksusowym statkiem przez wszelkie oceany Ziemi. Dlatego możemy powiedzieć, że jedne potrzeby transportowe są niższego rzędu, prostsze do spełnienia, natomiast inne potrzeby transportowe są wyższego rzędu, skomplikowane, a także bardziej wyrafinowane, kosztowniejsze do realizacji w środowisku społecznym. Nie każdego stać na ich zrealizowanie. Zaś taksówki, rzeczywiście, zgadzam się z tobą, nie są dzisiaj jakimś luksusem, przyjaciółko, słusznie uważasz. Dla niektórych ludzi kilkadziesiąt złotych do zapłaty to tyle co nic. Czasami są takie trudne sytuacje, że taksówką należy pojechać i już. Bo nie ma innej możliwości. O elitarności transportowej świadczy między innymi cena biletu, wymagana wysoka opłata za przejazd oraz świadczy o niej choćby wyposażenie wnętrza pojazdu. Luksusowe limuzyny mają w środku wygodne kanapy, nierzadko mini-bary, wspaniałe techniczne wyposażenie... Och, ja całkowicie ciebie rozumiem, kochana Eutaxio. Logiczny jest twój punkt widzenia, a nie zaś bezmyślny. Miałaś konkretny cel do wykonania, moja miła. Nie mogłaś się przecież spóźnić na rozmowę kwalifikacyjną do urzędu. Pojechałaś taksówką. Zrealizowałaś swoją osobistą transportową potrzebę.

Eutaxia: Zgadza się, zrealizowałam potrzebę. I ja zdaję sobie sprawę z tych koniecznych warunków prawidłowego podróżowania taksówką, Patryczku. Całkowicie w porządku jechało mi się tym pojazdem, natomiast siedzenia były wykonane z ekoskóry - z imitacji skóry, były one ciemnego koloru, a także wygodne. Czułam jednak okropny i mocny, piżmowy zapach męskich perfum, co mnie denerwowało. Ta woń nie była mi miła, lecz przykra. Mam przewrażliwiony zmysł węchu.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Eutaxia: Ze względów sanitarnych od kierowcy odgradzała mnie plastikowa przegroda, która uniemożliwiała transmisję wirusów oraz bakterii. Wyraźnie widziałam ją, iż tę przegrodę prowizorycznie wstawiono, jak gdyby na ostatni moment, poprzedniego dnia. Falowała ona niczym flaga na wietrze i słycać ją było podczas króciutkiej jazdy. Nie wyglądało to estetycznie, zapewniam cię, mój rówieśniku. Nieapetyczne dźwięki przegrody budziły nieprzyjemne doznania w moim nerwowym układzie. Ale przynajmniej obiekt ów zapewniał w miarę bezpieczeństwo zdrowotne, drogi Patryku Danielu. A to jest ważne w dzisiejszych czasach. Ogółem, samochód w środku był zatem w porządku. Nie mogę za wiele zarzucić warunkom odbytej podróży lądowej. Mam nadzieję, iż byłam wystarczająco szczegółowa i nie masz w tej materii więcej pytań? Drogi Patryku, ja proszę cię, odpowiedz szczerze. Zależy mi, abyś wszystko wiedział. Tematyka wehikułów transportowych bardzo cię interesuje, wiem o tym doskonale. Fortunnie, żyjemy w czasach nowoczesnych, w tych pięknych i najlepszych w historii ludzkości czasach trwa nasza egzystencja, gdzie możemy szybko docierać w różne miejsca, zamiast w powozach, na koniach i w karocach, mamy wspaniałe, nowoczesne i prężne pojazdy. Dziś nawet mało zamożni ludzie mogą mieć własne autka osobowe.

Patryk Daniel: Moja najdroższa, wszystkiego się raczej dowiedziałem. Bardzo ci dziękuję za obszerną odpowiedź, która w całości zaspokoila moją bezbrzezną ciekawość. Jednak cały czas nasuwają mi się rozmaite, nowe kwestie do głębokich rozważań. Chciałbym poruszyć dzisiaj szczegółowo pewne materie z zakresu transportu. Bardzo pragnę porozmawiać z tobą o pojazdach przypominających nieco tę taksówkę, którą jechałaś wczoraj. Jednak bardziej pojazdy te, o których pragnę pogadać za moment, i to długo dyskutować, przypominają mikrobusy, maleńkie autobusy.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: One musiałyby gdzieś lądować, skądś wypływać w przestrzeń - muszą mieć zatem zapewnioną infrastrukturę transportową - punktową. To jest pojęcie inne niż infrastruktura liniowa w transporcie. Dostrzegam różnice. Oba te pojęcia oznaczają jednak pewne zabudowania ludzkie dotyczące się podróżowania, przemieszczania się ludzi, maszyn i towarów. I zabudowania te umożliwiają organizowanie, przeprowadzanie, realizowanie transportowych procesów. Bez tej infrastruktury nie byłoby można dokonywać żadnego transportu prawidłowo. Transport na nich polega całym sercem, opiera się na zapewniającej mu trwanie infrastrukturze. Z każdym wehikułem powiązana jest jakaś, określona i specyficzna, transportowa organizacja, kochana Eutaxio. Pojazdy różne mają wymagania. Statki powietrzne chociażby nie potrzebują asfaltowych dróg, szyn, czy mostów. Lecz poruszają się po korytarzach powietrznych, po niebie. I chmury nie układają się dla samolotów w proste odcinki, w jakieś tam drogi. Lecz mimo tego samoloty jadą po trasach celowych i wyznaczonych; człowiek wpływa na przestrzeń, porusza się po niej od wieków.

Eutaxia: Nadal niewiele mi mówią te dwa logistyczne pojęcia.

Patryk Daniel: Infrastruktury punktowej i liniowej? Za moment wszystko już pojdziesz. Krążowniki, o jakich chcę oznajmić bardzo wiele, muszą mieć po czym jechać. Hipotetyczne pojazdy muszą mieć drogę fizyczną, realnie istniejącą, do poruszania się, ale wybudowanej infrastruktury liniowej mieć wcale nie potrzebują. Mamy wiele środków transportu na świecie, pewne z nich, jak choćby pociągi, samochody osobowe i dostawcze muszą mieć zapewnioną do poruszania się widoczną wzrokowo infrastrukturę liniową: realnie widoczne dla pasażerów oraz kierowców tory kolejowe, drogi, komunikacyjne ciągi.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: A te konkretne wehikuły, o jakich chcę dyskutować sporo, nie poruszają się drogą lądową. Oto inna droga przemieszczania je charakteryzuje, zechciej zważyć. Inną drogę zmieniania pozycji możemy do nich przypisać. Ale nie jest to ani wodna, ani choćby podziemna droga... Pojazdy poruszają się różnymi przestrzeniami po planecie, wiesz dobrze, Eutaxio. Nie istnieje możliwość ich błyskawicznej teleportacji. Nie dotrą w ustalone miejsce w ułamku sekundy. Zawsze przecież pojazdy z pasażerami pokonują jakieś określone dystanse geograficzne. Są w ruchu, na tym polega ich istota. Środki transportu powiązane są więc ściśle z drogami ich możliwego przemieszczania się. Nie mamy tutaj na myśli potocznego rozumienia drogi (piaskowej lub asfaltowej - dla aut i tirów), ale rozumiemy ją tutaj jako odcinek, przestrzeń poruszania się danego wehikułu. Pojazdy, Eutaxio, docierają w określonym czasie do danego miejsca, poruszają się z pewnymi prędkościami. Jedne pojazdy są szybsze, a inne daleko powolniejsze. Zjawiska transportowe przebiegają po różnych przestrzeniach i ten podział możemy mieć na swojej uwadze, prawda? Są różne drogi, po których poruszają się znane ludzkości pojazdy. I logistyk powinien tak dobierać w procesie transportowym dany pojazd, aby pasował on do drogi, najlepiej jak tylko się da. Ekonomicznie. Transport ma się opłacać komuś. Z rodzaju danego środka transportu wynikają jego ograniczenia oraz jego przeznaczenie. Kombajn nie będzie poruszać się po prędkiej autostradzie, kiedy to za jego pomocą chcemy ściąć i pozyskać zboże. Statek morski nie może jechać po asfaltowej nawierzchni, gdyż nie jest do tego zdolny przez swoją specyficzną konstrukcję. Hipotetyczne pojazdy, o których myślałem, poruszają się po niebie. Nie byłyby w stanie jeździć jak auta po drogach. Nawet nie posiadają kół zresztą.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Eutaxia: Ze wszystkim się z tobą zgadzam. Otwarcie ci wyznam, iż bardzo mnie zaintrygowałeś, Patryku. Ja chętnie rozmawiam z tak inteligentną osobką jak ty, miły kolego. Traktory, kombajny, samochody poruszają się drogą lądową. Drogą lądową, zatem przykładowo: po polach, po drogach polnych, czy po mostach.

Patryk Daniel: Te mosty to już nieco kontrowersyjna sprawa, ale nieważne.

Eutaxia: Jakaś powierzchnia jest przygotowana, wybudowana, nasypała bądź rozlana i po niej poruszają się środki lądowego transportu. Z kolei drogą podziemną - tunelami znajdującymi się pod miastem - odbywa swą podróż nowoczesne metro w stolicy naszego cudnego kraju. Drogą wodną zaś poruszają się statki, jachty i żaglówki. Z kolei podróż w kosmosie stanowi drogę kosmiczną, kochany mój, jest to coś innego niż droga powietrzna, podróż w atmosferze naszej planety. My te różne rodzaje dróg znamy i je rozumiemy.

Patryk Daniel: O tak, to wszystko prawda, mądra Eutaxio. Pojazd-płaszczka poruszający się w górnych warstwach atmosfery planety Wenus poruszać się będzie drogą powietrzną, ale już za to statek kosmiczny lecący w kosmicznej pustce na Marsa będzie uznany za wehikuł realizujący drogę kosmiczną.

Eutaxia: Pojmuję ja. Nie mam żadnych oporów, by oznajmić logiczną zasadę, iż podróż ziemską - po planecie Ziemi - jest tańsza niż kosmiczna. Ale, Patryku, dzisiaj o jakich chciałbyś konkretnie środkach transportu szczegółowo rozmawiać, konwersować o tyczącej się ich infrastrukturze? Bo nadal tak naprawdę nie mam bladego pojęcia... Zakładam, że hipotetyczny pojazd śmigał będzie po naszej macierzystej, błękitnej planecie, a nie w kosmicznej pustce.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Ja dzisiaj chciałbym porozmawiać z tobą, droga przyjaciółko Eutaxio, o latających pojazdach, miejskich krążownikach, które jednak nie byłyby wcale taksówkami. Chciałbym porozmawiać szczególnie o tyczącej się ich infrastrukturze punktowej - o portach dla nich. Wehikuły te bardzo przypominałyby w swoim funkcjonowaniu mini-autobusy. Wsiadali by do tych krążowników pasażerowie, jak do pociągu albo jak do autobusu. Odpowiednie punkty przystankowe musiałyby więc zostać wybudowane, zapewnione. Autonomiczne - jadące same - wehikuły pokonywałyby niedalekie trasy, a te trasy przebiegałyby w obrębie konkretnego, jednego miasta. Podróż nimi nie odbywałaby się drogą lądową, lecz powietrzną - w górze, wysoko, a nie na ziemi, nie ulicami. Toteż wiatr i inne zjawiska pogodowe wywierałyby wpływ na miejskie krążowniki latające. Na rozmaite pojazdy wpływa zresztą pogoda; oddziałuje na nie natura. Działają na nie intensywne słońce oraz deszcz... Pojazdy podziemne doznają awarii. Krążowniki, o jakich mam potrzebę wiele zakomunikować, poruszałyby się po przestrzeni danego miasta wyłącznie wysoko nad ziemią. Ich konstrukcja zewnętrzna okazałaby się odporna na atmosferyczne warunki. Krążowniki nie poruszałyby się zbyt wysoko. Transport ich przebiegałby w powietrznych korytarzach, które to korytarze mogą być szybko przekształcane i przeobrażane, dostosowywane. Kochana Eutaxio, planując procesy transportowe statków powietrznych, ustala się ich wysokość przelotową. Wysokość przelotowa dla rozważanych miejskich krążowników, licząc od poziomu gruntu, wynosiłaby więcej w przypadku, kiedy w okolicy wznosiłyby się drapacze chmur - nastąpiłoby tutaj pewne zrównanie wysokościowe - wehikuły latałyby mniej więcej tak wysoko, ile mają wysokości przeważające w ośrodku miejskim budynki.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Mniejsza wysokość przelotowa pojawiłaby się w przypadku miasta, gdzie stoją niskie budowle - wtedy to wysokość lotu wynosiłaby około kilkanaście, kilkadziesiąt metrów. Rozumiesz? Pojazdy muszą unikać kolizji.

Eutaxia: Tak, wszystko pięknie rozumiem. A jak w tym przypadku możemy rozumieć określenie: powietrzne korytarze? Jest ono niezmiernie trudne w naszej rozmowie, jak się wydaje. Wytlumacz, wyjaśnij je, proszę, w odniesieniu do miejskich krążowników latających, Patryku. A nie w odniesieniu do samolotów, ani nie w odniesieniu do wahadłowców, ani do statków kosmicznych. Tylko do krążowników miejskich, które bardzo cię przecież zafascynowały. O nich rozmawiamy, toteż na nich się skoncentrujemy. Nazwa tego środka transportu ukazuje przestrzenne ograniczenie - z nazwy już widać, gdzie by te wehikuliki latały, zatem niedaleko - po miastach.

Patryk Daniel: Tak, tak. Wehikuliki okrążyłyby przestrzeń miasta poprzez regularne odwiedzanie punktów przystankowych. Teraz spróbuję ci wyjaśnić, co potrzebne, jak najprościej potrafię. Rzeczywiście jest to pojęcie trudne do rozważenia i wytłumaczenia; korytarz powietrzny różni się od innych rodzajów przestrzeni, nawierzchni, po których pojazdy się poruszają. Bo, Eutaxio, korytarze powietrzne będą niezabudowane substancjami pochodzenia antropogenicznego, nie będą to drogi wylane asfaltem, nie będą to pola ochronne utkane z antymaterii, metalowe mosty, czy choćby tory. Zwłaszcza w początkowym okresie rozwoju powietrznych krążowników miejskich i unoszących się pojazdów osobowych nie będą wykazywane dążenia do oznaczania powietrznych tras, do stawiania jakichś tam granic, zabudowywania ich i sygnalizowania światłami. Nadal jednak będzie to infrastruktura liniowa. Po prostu będą nad miastami tkwiły zawieszane niewidzialne komunikacyjne ciągi.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Wyobrażam sobie w główce, Eutaxio, iż będą to niewidzialne trasy w powietrzu, odcinki, po których, w danym czasie, poruszać się będą miejskie krążowniki. Żadne lampiony ani sygnalizatory nie będą uświadamiać, gdzie zaczyna i kończy się powietrzna droga. Ale wszelkie trasy będą znaty inteligentne komputery, jak również instrumenty pokładowe na tych krążownikach. Eutaxio, miejskie krążowniki będą na pewno całkowicie zautomatyzowane i nie będzie się nimi kierowało, to komputer, maszyna ustali odcinek do pokonania, zatem korytarz powietrzny - trasę podrózną. Korytarz będzie wyliczony tak, aby prawidłowo, racjonalnie, ekonomicznie gdzieś dotrzeć. Korytarz będzie więc stałą trasą, nieulegającą zmianom, wahaniom. Na świecie dzieją się różne rzeczy, dochodzi do zmian, katastrof lotniczych i kataklizmów pogodowych, do wichur, a także pożarów... Sytuacje krytyczne, jak choćby trudne warunki meteorologiczne, czy kolizje mogą spowodować zmianę trasy wehikułów. Korytarze powietrzne łatwo zmienić, dostosować. A szyny, po których ulegają przemieszczaniu ciężkie pociągi, nie mogą odskakiwać i zmieniać swoich pozycji na bardziej bezpieczne dla ludzi, nie są elastyczne i inteligentne. Korytarze powietrzne cechują się elastycznością transportową - mogą dostosowywać swoje położenie, długość, kierunki do danego zdarzenia. W początkowym okresie funkcjonowania miejskich krążowników latających powietrzne korytarze będą po prostu samym powietrzem, nie będą wyznaczone jakimiś polami ochronnymi, stabilizującymi, barierami, ani lampionami. Otóż będą one niewidzialne dla przechodniów. Ale komputer będzie widział je jako drogi, jako realne odcinki, planując podróż. Gdyby jednak człowiek spacerujący po chodniku spojrzął w górę, to nie zobaczyłby żadnej drogi zabudowanej, nie zobaczyłby żadnych pól ochronnych, widzialnych wzrokiem. Przebieg ciągu komunikacyjnego jest tutaj niedostępny dla oka.

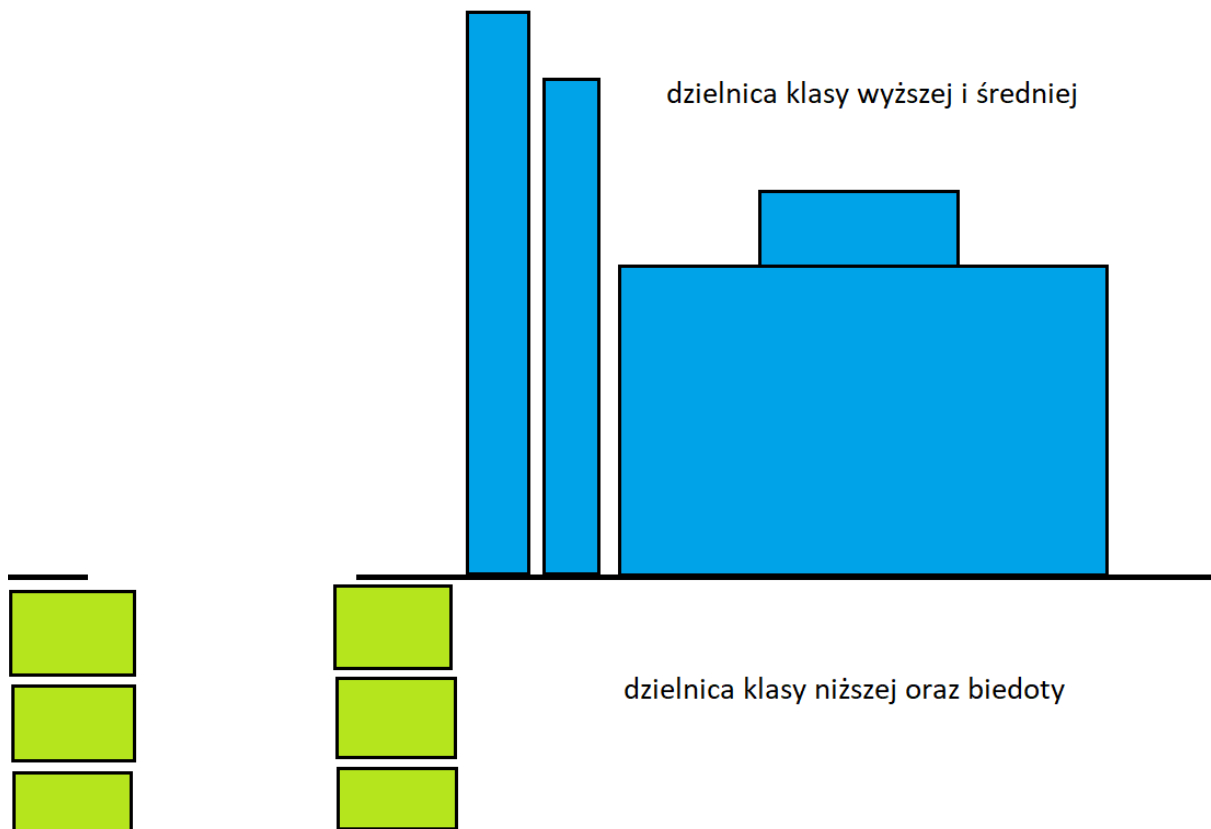
Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Na tym więc polega istota korytarzy powietrznych dla krążowników miejskich, w początkowym okresie ich funkcjonowania. Bo za wiele lat może się sytuacja dalece zmienić. Transport ewoluuje, przekształca się. Wraz z transportem rozwija się infrastruktura liniowa i punktowa. Zmieniają się również przepisy drogowe. W miarę, jak coraz więcej pojazdów unosić się będzie w powietrzu, będziemy mieli do czynienia z rozlicznymi kolizjami i wypadkami powietrznymi. W trosce o bezpieczeństwo, korytarze powietrzne odpowiednio się oznaczy i powstaną korki powietrzne, analogicznie do korków na dzisiejszych drogach, kochana. Tak może być, chyba nie zaprzeczysz?

Eutaxia: Nie przeczę. W początkowym okresie? Czy mógłbyś rozwinąć tę ciekawą myśl filozoficzną?

Patryk Daniel: Otóż w odległej przyszłości może być bardzo wiele, wiele latających samochodów pasażerskich, poruszających się nad miastami. Wtedy, aby wyeliminować i zmniejszyć ilość kolizji powietrznych, by wyeliminować wypadki, wprowadzi się widoczne, widzialne dla kierowców korytarze powietrzne - przypominające nieco drogi dla autobusów i samochodów. Możliwe, że jakieś pola ochronne będą wyznaczać granice tych wytworów - powietrznych korytarzy. Tego nie wie nikt. Albo chociażby jakieś małe lampy granice możliwych tras wyznaczają. Coś innego też jest ciekawą dla nas kwestią. Możliwe, że rozwój powietrznego transportu wpłynie na fizjonomię miast - na ich krajobraz. A również i na podziały społeczne; wprowadzi większe nierówności, powstanie pionowy podział dzielnic, wyglądający mniej więcej w ten oto sposób, zechciej zobaczyć:

Patryk Daniel:



Rozwój miejskiego transportu powietrznego może doprowadzić do zmiany krajobrazu miejskiego, tak że najniżej, na dnie miasta, znajdować się będą domy mieszkalne ubogich obywateli oraz niskiej jakości obiekty handlowe. Prócz tego najniższe te poziomy miasta pogrążone zostaną w przeokropnym i toksycznym smogu. Na górnych, czystszych poziomach metropolii swoje apartamenty mieszkalne będą posiadali ludzie bogaci. Będą tam obecne: parlament, siedziba władzy, bogate biura, będą galerie handlowe i sklepy. Rozliczne miejsca do lądowania umożliwią: prywatne podróże powietrzne ludziom i dokonywanie towarzyskich interakcji. Może i nawet zanikną zwykłe drogi lądowe, to całkiem możliwe - wtedy będą się rozrastać w ich miejsce domy mieszkalne dla obywateli i slumsy, na miejscach dawnych tych dróg.

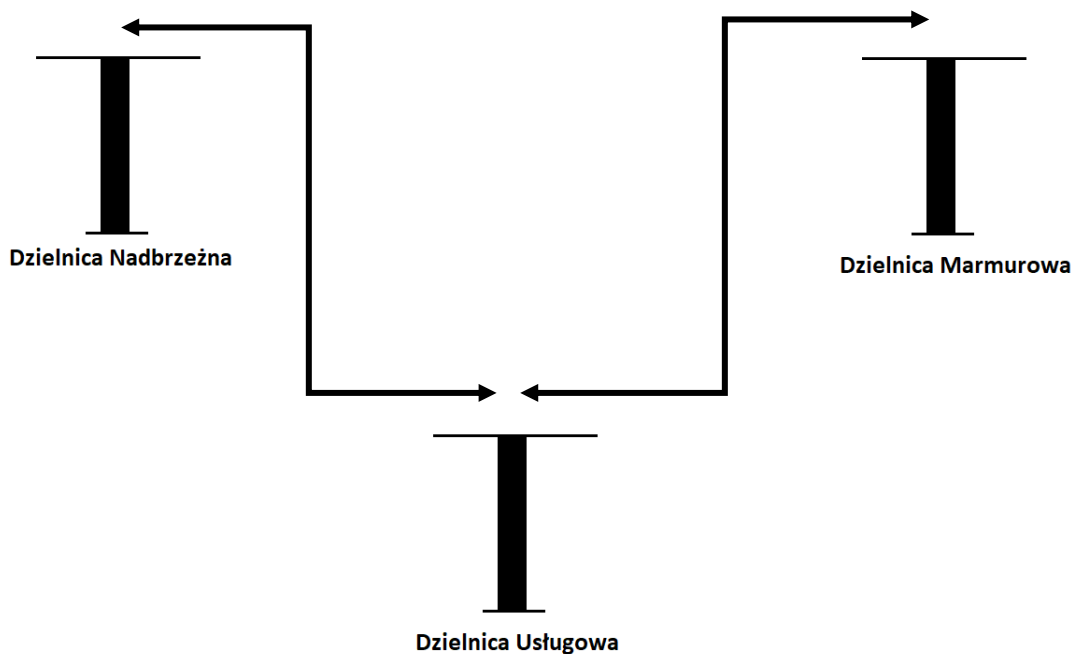
Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Gdy coraz więcej pojawi się aut osobowych i miejskich mini-autobusów w powietrzu, to wtedy na pewno powstaną pierwsze konflikty kierowców i korki w powietrzu, a jazda nie będzie aż tak przyjemna, jak dawniej, w początkowym, pierwszym okresie, przyjaciółko. Wraz z rozwojem transportu musi rozwojowi dotrzymywać kroku infrastruktura - są to rozmaite twory. Musi zachodzić płynność transportu zawsze i wszędzie. Sygnalizatory świetlne stanowią przykład liniowej infrastruktury, możliwe że takie właśnie pojawią się w powietrzu za setki lat. One to powodują, iż samochody po miastach jadą sprawnie. Okazują się ważne chociażby na skrzyżowaniach, Eutaxio. Nie jestem w stanie przewidzieć, co się kiedyś wydarzy w transporcie. Dla przykładu pola ochronne mogłyby amortyzować kolizje i wstrząsy, Eutaxio.

Eutaxia: Już wszystko rozumiem. Transport zmienia się, ewoluuje, mój kochany.

Patryk Daniel: Oj, tak. Zaś te krążowniki miejskie musiałyby osiadać w punktach przystankowych. Nie mogłyby ciągle unosić się w powietrzu. Byłyby zatem momenty startu i lądowania. Zechciej spojrzeć, moja miła, na tę oto infografikę, która ilustruje problematykę startu i lądowania tych wehikułów, objaśnia ważne zagadnienia z zakresu transportu nielądowego:

Patryk Daniel:



Z Dzielnicy Nadbrzeżnej regularnie kursowałyby wehikuły do Dzielnicy Usługowej - i odwrotnie - z Dzielnicy Usługowej kursowałyby pojazdy latające do Nadbrzeżnej, z wyznaczoną regularnością - zgodnie z rozkładem jazdy. W tym sensie zatem wehikuły te przypominać będą dzisiejsze autobusy, autobusy poruszające się po specjalnie przygotowanym lądzie. Nie będą potrzebować odpowiedniej, utwardzonej drogi lądowej do podróżowania ów miejskie krążowniki latające. Z Dzielnicy Usługowej można byłoby dostać się do Dzielnicy Marmurowej, tak samo z Dzielnicy Marmurowej do Usługowej byłaby taka możliwość zapewniona. Widoczne są też tutaj, Eutaxio, powietrzne korytarze, nimi to leciałyby bez kierowców miejskie krążowniki. Byłyby zatem autonomiczne, ponieważ człowiek nie musiałby stać za sterami.

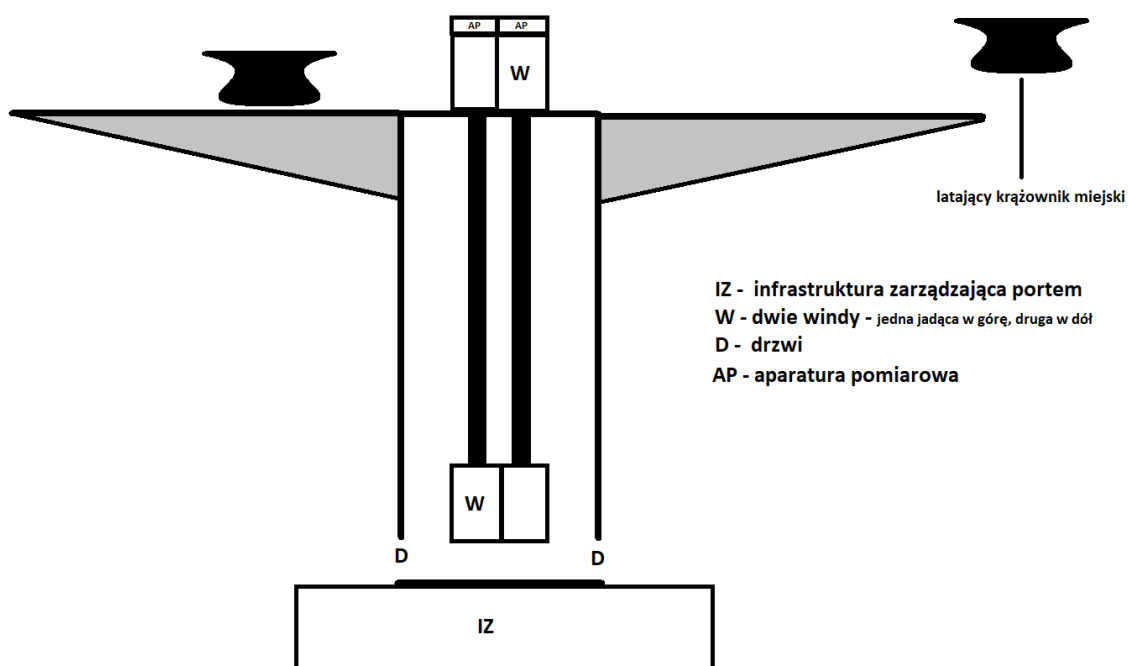
Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Elementy, Eutaxio, przedstawione na schemacie powyższym, są jedynie poglądowe. Zarówno skręcanie, kierunek jazdy, jak i trasa powinny być komfortowe dla pasażerów oraz maksymalnie ekonomiczne, tak aby przewoźnik jak najmniej tracił i jak najwięcej zarabiał. I okazuje się, że korytarze powietrzne możemy przedstawić graficznie. Czy wszystko rozumiesz?

Przewoźnikiem będzie z całą pewnością dane miasto, publiczna władza, oni zorganizują przy pomocy firm możliwość podróżowania i do nich trafią opłaty biletowe za przejazdy krążownikami. Do legalnego przejazdu krążownikiem uprawniać będzie bilet - ten dokument będzie należało posiadać przy sobie.

Eutaxia: Przypuszczam, Patryku, iż w miastach nie byłoby zbyt wiele tych wież - punktów przystankowych. Nie byłyby to zbyt liczne obiekty infrastrukturalne.

Patryk Daniel: Racja. Też uważam, że nie budowałiby mieszkańcy tych wież zbyt wiele, ale zaledwie kilka. Chciałbym teraz ci pokazać, jakby mógł wyglądać ów port z zewnątrz, uświadomić ci jego możliwą fizjonomię. Proszę, spójrz, tak by ten budynek się prezentował w świecie rzeczywistym może:



Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Schody, obok dwóch wind, stanowią element niezbędny. Ale tutaj ich nie ma - infografika ma jedynie w przybliżeniu wyjaśnić różne zawiłości.

Eutaxia: Tak, zdaję sobie z tego sprawę wyśmienicie. Schody to coś ważnego nie tylko dla ciebie. Ważne są choćby, gdyby uległa zepsuciu jedna z wind albo w przypadku na przykład pożaru. Ogień potrafi strawić kompletnie wszystko. Jest wiele różnych zagrożeń wokoło. Zagrożenia mogą być powodowane przez przyrodę albo przez człowieka. Ponadto niektóre istoty ludzkie obawiają się wind. Hmm. A infrastruktura zarządzająca portem znajdowałaby się pod ziemią, piękny Patryku? Z tego co widzę, tak.

Patryk Daniel: Tak, pod ziemią. Ale nie musi jednak znajdować się konkretnie tam. Powyższy rysunek ma jedynie w przybliżeniu ukazać ci port dla miejskich krążowników latających. W każdym razie ten port powinien być inteligentnym budynkiem, zupełnie zautomatyzowanym. Wieża, jaka realnie zostanie zbudowana, nie będzie wyglądać identycznie, jak na rozważanym rysunku. Wyobrażam sobie, Eutaxio, że wieże takie będą porastały pnącza - choćby bluszcz pospolity, a także różne rośliny i kwiaty pachnące. Ale nie nazbyt obficie. Musi być miejsce dla fotowoltanicznych paneli. Ściany wieży i jej spadzisty dach pokryte zostaną pobierającymi czystą energię panelami, które to nigdy nie spowodują pożaru, i okażą się bezpieczne w eksploatacji. Wspaniałe, że porty dla miejskich krążowników latających, nieobciążające estetycznie miejskiego krajobrazu, same dla siebie będą pobierały energię słoneczną i jej rozsądnie będą używały. Tamtejsza elektronika, aparatura pomiarowa wraz z infrastrukturą zarządzającą na bieżąco zmonitorują stan techniczny krążowników, stany lotów, otrzymają możliwość zastosowania środków zaradczych i awaryjnych, gdy wystąpi ku temu potrzeba...

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Przykładem takiego działania awaryjnego okaże się lądowanie ratunkowe, w miejscu całkowicie bezpiecznym, a oprócz tego gaszenie pożaru we wnętrzu kapsuły. Miejskie krążowniki latające muszą umieć reagować w sytuacjach niestandardowych, a także muszą dbać o życie i bezpieczeństwo swoich pasażerów. W pojeździe umiejscowione zostaną spadochrony dla ludzi. Natomiast komputer pokładowy prawidłowo, głosowo, skomunikuje się ze swymi gośćmi, gdy wystąpią skomplikowane sytuacje; maszyna zareaguje na niebezpieczeństwa. Wieże będą całkowicie zautomatyzowane. Nie tylko pojazdy: krążowniki będą inteligentne, ale i cały omawiany punkt przystankowy. Wszystko będzie tam cudownie mądre. Fajnie o tym rozmyślać.

Eutaxia: Infrastruktura punktowa: porty musi być bardzo bezpieczna dla ludzi.

Patryk Daniel: Jasne że tak, Eutaxio. Muszą istnieć dobrze zbudowane, bezpieczne, solidne, specjalne miejsca przystankowe dla krążowników. Ludzie muszą mieć zapewnione bezpieczeństwo podczas trwania transportowego procesu. Choćby zarówno w momencie, gdy się transport zaczyna oraz w trakcie lądowania. Nie ma prawa stać się człowiekowi przenigdy żadna krzywda. Porty dla miejskich krążowników latających mogłyby wyglądać w określony sposób, futurystyczny. Okazałyby się w istocie infrastrukturą punktową. Dopełniałyby krajobrazy miast i stanowiły ich elementy. Dzięki tym portom mógłby funkcjonować powietrzny i krótkodystansowy transport zbiorowy - krążowniki miejskie mogłyby przewozić ludność. Porty nie wyglądałyby wcale jak dzisiejsze dworce kolejowe czy autobusowe. Ich fizjonomia bowiem dostosowana będzie do powietrznej drogi poruszania się krążowników miejskich. Infrastruktura punktowa zawsze dostosowana jest do danego środka lokomocji, który w niej bywa, który jej dotyczy. Oto na dworcach kolejowych są tory, którymi może wjechać pociąg do infrastruktury punktowej.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Lotniska mają z kolei pasy startowe. Wszystko zbudowane jest w odpowiedni sposób. Hipotetyczne miejskie wehikuly latające będą poruszać się po przestrzeni miast. W miastach będzie na nie zapotrzebowanie, popyt.

Jedynie w miastach, a nie na wsiach, będą działać te krążowniki i to w miastach budowane będą porty dla tychże pojazdów. Na wsiach nigdy nie powstaną tego typu porty. Wiesz przecież, Eutaxio, że na wsiach nie jeżdżą autobusy i tramwaje, ponieważ nie występuje ku temu potrzeba społeczna. Zbyt mało żyje tam osób, nie trzeba zbiorowego transportu w miejscowościach niewielkich przestrzennie, w miejscowościach gdzie nie żyje zbyt wielu obywateli.

Przecież na nogach można dojść na kraniec wioski i uprawiać tym samym sport, uprawiać aktywność fizyczną poprzez podróż na nóżkach.

Eutaxia: Te miejskie, kochane wehikuly odciążą publiczny transport. Transport powietrzny przyszłości - czysty, niezatrzuwający atmosfery groźnymi dla zdrowia spalinami... Mmm... A te porty dla miejskich krążowników latających brzmią szalenie nowocześnie, moim zdaniem. Również rozważane latające pojazdy, poruszające się po metropolii i unikające korków, niemuszące w nich stać, wyczekiwać, to coś, co okazuje się miłe do poruszenia w konwersacji filozoficzno-transportowej. To byłyby pojazdy ekologiczne, bezbrzeżnie czyste. Wygodne. Mające miłe siedzonka. Zaś do infrastruktury transportowej punktowej zaliczymy chociażby właśnie te wyobrażalne porty dla miejskich krążowników latających, a także dworce kolejowe, lotniska, jak również dla przykładu porty morskie oraz porty kosmiczne i punkty przeładunkowe dla samochodów dostarczających rozmaite produkty handlowe. Infrastruktura transportowa punktowa to pojęcie przeciwne do liniowej, ponieważ punktowa łączy się ze stacjonowaniem i bezruchem, z kolei istota infrastruktury transportowej liniowej polega na ruchu, dynamiczności, a nie stacjonowaniu.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Och, dokładnie tak. Poruszamy się wciąż naprzód i naprzód. A jak uważasz, Eutaxio, jakich nauk dotyczy nasza oświecająca, urocza konwersacja? Zechciałabyś je wskazać? To nie okaże się trudne. Zwłaszcza jakich nauk dotyczy materia portów dla miejskich krążowników latających? O nich dużo myślałem.

Eutaxia: Mogę się tylko domyślać. Proszę, oznajmij mi ty, Patryniu. Nie trzymaj mnie w niepewności. Oczekuję ja, iż ty wymienisz nauki, jakich dotyczy nasza piękna rozmowa. Ja bowiem nie potrafię. Przepraszam bardzo.

Patryk Daniel: Filozofii transportu, eksploatacji portów i terminali, logistyki, urbanistyki oraz socjologii... Przede wszystkim będziemy rozważać dalej, w dalszym ciągu, porty dla miejskich krążowników latających, ale samo przez się zatem także i te, realne do zaistnienia w naszym kraju już niedługo, miejskie statki powietrzne. Różne pojazdy potrzebują infrastruktury, budynków. Autobusy potrzebują przystanków i dworców autobusowych. Pociągi potrzebują dworców kolejowych, kolejowych stacji, Eutaxio. Zatem wiele środków transportu łączy się z przymusem istnienia infrastruktury transportowej punktowej. Miejskie rowery mają małe porty, gdzie należy przedmioty zostawiać. To też jest infrastruktura punktowa - te małe porty dla rowerów. Podobnie będzie tutaj, w naszym przypadku. Wieże dla miejskich krążowników będą musiały po prostu być, trzeba będzie je budować, nie jedną wieżę, ale co najmniej kilka w mieście. Miejskie krążowniki powietrzne muszą mieć możliwość gdzieś osiąść, wylądować. Rolę przystanków dla nich będą pełniły energooszczędne, zielone wieże. Miejskie krążowniki nie będą kręgowcami, ptakami - językami, które bardzo długo przeżywać potrafią w locie. Wehikuły muszą pobierać energię i przyjmować do swego wnętrza podróżnych. Ludzie są mobilni, jedni wsiadają, drudzy wysiadają.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Cykl transportowy zatem trwa cały czas i miejskie krążowniki muszą potrzeby mieszkańców respektować. Muszą zatem latać przez całą dobę, w dzień i w nocy, w określonych godzinach. Polityka transportowa miasta może jednak dopuszczać miejskie krążowniki latające do kursów jedynie za dnia. Choćby po to, aby zaoszczędzić albo dlatego, że w nocy nie jeździłoby zbyt wiele jednostek. Znana jest w naszym nowoczesnym świecie idea zielonych przystanków autobusowych, na ich powierzchniach zasługują przebywać rośliny dające cień i ochłodę. Najlepiej, aby były to rośliny nieporzucające liści na zimę i odporne na zanieczyszczenia powietrza, które niestety człowiek ustawicznie wyzwała. Człowiek truje planetę. A różnorodne rośliny ją oczyszczają. Wysokie zaawansowanie techniczne idzie w parze z emisją ohydztw. Porty dla miejskich krążowników latających warto aby miały rośliny wydajne i wspaniałe. Z drugiej strony, z pewnością przypominać będą swoją istotą autobusowe przystanki te porty. Będziemy mieli tutaj do czynienia z transportem zbiorowym, a nie indywidualnym. Bowiem każdy chętny pasażer będzie mógł skorzystać z krążownika. Indywidualnie podróżuje chociażby kierowca własnego samochodu osobowego do pracy, kiedy podwozi kolegę - zapewnia mu bezpłatny transport do miejsca pracowania. W przypadku miejskich krążowników latających obowiązywać będą z całą pewnością limity osób wsiadających. Do autobusów może wsiadać wielu ludzi, podczas gdy do powietrznego krążownika miejskiego tylko kilku pasażerów otrzyma możliwość wsiadania. To zasadnicza różnica. W regularnie kursującym wehikule powietrznym będzie obowiązywał limit pasażerów. Maksymalnie, wyobrażam sobie, około sześć osób, pięć osóbek będzie mogło za jednym razem udać się w powietrzną podróż, po terytorium miasta.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Latające po mieście cudowne krążowniki będą potrzebować nie tylko infrastruktury punktowej - portów, ale i zasilania energią oraz utworzenia przepisów prawnych dotyczących tych materii. To będzie coś nieco innego niż funkcjonowanie dzisiejszych środków transportu. Prawo musi reagować na różne zjawiska transportowe. Może i nawet będą udzielane koncesje, by prywatni przewoźnicy zupełnie samodzielnie mogli organizować transport powietrzny swymi miejskimi krążownikami. Raczej jednak na pewno tak nie będzie i transport powietrzny rozważanymi wehikułami będzie zarezerwowany dla władzy publicznej. Będzie organizowany wyłącznie jako dobro publiczne, przez same miasta, przez samorządy, nawiązujące jednak umowy z przedsiębiorstwami. Ktoś musi zapewnić środki transportu i je naprawiać. Ale to państwo powinno organizować możliwość lotu miejskim krążownikiem, przypuszczam. Tak raczej na pewno będzie, możesz być w stu procentach tego pewna. Gdy ten rodzaj transportu zostanie wdrożony w ośrodkach miejskich naszego kraju, monopol na jego organizowanie i egzekwowanie opłat otrzymają wyłącznie miasta. Rozumiesz już, Eutaxio, że porty dla miejskich krążowników latających byłyby to nie aż tak bardzo wysokie wieże, u góry byłyby na pewno bardzo szerokie. Na samym szczycie tych wież osiadałyby krążowniki miejskie, stamtąd by wylatywały i tam by przylatywały wehikuły. Pobierałyby także w tym miejscu, zakładam, potrzebną energię. A może w innej, specjalnej, dalekiej, zacisznej lokacji? Może powstawałyby specjalne stacje zasilające/paliwowe dla krążowników na obrzeżach miasta, gdzie w spokoju pojazdy mogłyby nasycić swój maszynowy głód? To jest realne.

Eutaxia: Jakby wyglądał transport pionowy pasażerów, wewnątrz rozważanej przez nas infrastruktury punktowej, wybudowanej w celu obsługi miejskich krążowników latających? Przepraszam, że ci przerwałam wypowiedź, mój drogi.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Absolutnie nic nie szkodzi. Mądre pytania są ważne i przyjemnie zapoznawać się z nimi. Zadajesz ty mądre pytania, Eutaxio. Na sam szczyt wieży musieliby wjeżdżać pasażerowie chętni gdzieś polecieć. Nie byłoby innej możliwości dotarcia. Transport pionowy zapewniony zostanie przez dwie windy oraz przez zwyczajne, anachroniczne dla niektórych istot, schody. Może ruchome? A wracający z podróży mieszkańcy opuszczaliby porty poprzez kierowanie się w dół wieży. Och, niezbędne są obiekty umożliwiające zmianę miejsca. Wieże byłyby nowoczesne i zautomatyzowane, posiadałyby inteligentną, elektroniczną aparaturę pomiarową, komunikacyjną, byłyby dalece mądre. Człowiek-kontroler lotów nie musiałby tam przebywać i ich obsługiwać. Jednak musiałyby być jakieś centrum, gdzie ludzie sprawowałyby opiekę nad portami i miejskimi krążownikami, na wypadek strasznej awarii i możliwych do powstania problemów, zagrożeń tworzonych przez siły natury albo przez człowieka. Nie można pozostawić wież samych sobie, moja najdroższa Eutaxio. Ktoś musi czuwać z oddali. Gdzieś musi być człowiek, daleko od tych wież co prawda, musi delikatna istota ludzka zabezpieczać wszystko. Technika czasem zawodzi. Czasami są z nią przeokropne problemy. Do wieży wchodziłoby się samootwierającymi lub standardowymi drzwiami, wymagającymi do otwarcia ruchów górnych kończyn. Mnie osobiście samootwierające się drzwi, posiadające detektory ruchu, bardzo przerażają. Mogą się na mnie zacisnąć: na tym polega mój strach przed nimi...

Eutaxia: A mnie nie przerażają te drzwi. Czy również osoby o specjalnych potrzebach mogłyby przewycięzać swoje słabości i kierować się na sam szczyt wysokiej wieży? Mogłyby poruszać się w obrębie portu dla krążowników?

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Tak, naturalnie. Zarówno jeżeli chodzi o transport pionowy, jak i poziomy w obrębie infrastruktury punktowej. Wszystkie chętne jednostki mogłyby korzystać z zasobów transportu powietrznego, również osoby ze specjalnymi potrzebami. Nie byłoby trudne i uciążliwe wkroczyć na sam szczyt wieży, która zresztą nie będzie aż tak wysoka, wyobrażam sobie. Natomiast latające krążowniki miejskie będą przystosowane do obsługi każdego rodzaju pasażera, na przykład niepełnosprawnego ruchowo i uczestniczącego w procesie transportowym na osobistym wózku inwalidzkim. Oto za pomocą wind - prostego wynalazku przecież i dzisiaj istniejącego, prostego do zbudowania - pasażerowie podróżowaliby w obrębie hipotetycznej wieży. Windy więc umożliwiłyby transport pionowy w środku infrastruktury. W pięknym porcie znajdowałyby się obowiązkowo pocziwe schody. Nie wiem, jak ty, ale ja bardzo boję się poruszać windą. Wręcz panicznie się lękam podróży strasznymi windami. One mogą spaść, mogą się zatrzymać, co mnie przeraża bardzo, bardzo. Obawiam się bezbrzeżnie technicznej katastrofy. Wybierając pomiędzy windą a schodami, wszedłbym po schodach. Ludzie mają prawo wyboru. W wieży dla krążowników taki wybór musi być zapewniony, zagwarantowany. Ponadto schody stanowią przejście ewakuacyjne i muszą po prostu być zamontowane. Nigdy, przenigdy nie mógłbym mieszkać w wysokim drapaczu chmur, mającym wiele pięter. Wieża dla miejskich krążowników mogłaby mieć wysokość około maksymalnie czterech pięter lub trzech. Nie byłaby ona zatem kolosalna. Nie ma potrzeby, aby była zbytnio wysoka, Eutaxio. Jednak musi mieć wystarczająco wiele powierzchni do lądowania, na samej górze, tak żeby statki powietrzne bezkolizyjnie tam lądowały, bezproblemowo. Gdyby było zbyt wąsko u szczytu, to mogłoby wydarzyć się nieszczęście, przyjaciółko. Musi być spore pole maweru, wieża nie może być za bardzo niska.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Wysokość jej musi być adekwatna, rozsądna, Eutaxio. W metropolii, gdzie dominują w krajobrazie wysokie drapacze chmur, wieża dla krążowników miejskich będzie, przypuszczam, podobnej wysokości, tak aby autonomiczne krążowniki nie miały problemu z manewrowaniem i podróżami. Wtedy port nasz będzie przewyższał wysokość choćby czterech pięter. Zważ, Eutaxio, iż infrastruktura transportowa musi respektować warunki swojego otoczenia. Dodatkowo wysokość budynków infrastruktury punktowej jest dostosowana do swych wehikułów, które to wehikuły budynki obsługują. Te budynki nie są wynaturzone. Muszą spełniać swoje funkcje prawidłowo. Fakt, że wieże dla miejskich krążowników wyglądałyby futurystycznie, elegancko, to sprawa jednak równie ważna i potrzebna do omówienia filozoficznego. Jedne budynki są szpetne dla miasta, a inne je upiększają. Umieszczenie ładnego portu dla miejskich krążowników może stanowić element rewitalizacji miejskiego ośrodka. Może być częścią procesu odnowy, upiększenia. Wieże dla krążowników będą estetyczne, a co więcej fascynujące. To ich finezyjny kształt znacząco wpłynie na piękno obiektu. Dodatkowym atutem zwiększającym estetyczność będą obrastające ściany i dach rośliny, jednakże panele fotowoltaniczne powinny przeważać w konstrukcji nad florą. W każdym razie musi w tej mierze panować brak równowagi i panele fotowoltaniczne - jako ważniejsze - muszą w tych wieżach przeważać, dominować, tak aby zapewniać stosowną ilość energii do zasilania rozmaitych wytworów techniki. Nie można jednak zapominać o roślinach, przyjaciółkach naszej cywilizacji, Eutaxio, zgodzisz się ze mną chyba? Rosnące na ścianach kwiaty mogłyby pięknie pachnieć i umilać chwilowe przebywanie ludziom w porcie dla krążowników.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Eutaxia: Zgadzam się z twoim punktem widzenia. Zaś bez prawidłowych pasów, bez odpowiedniej szerokości pól lądowania i bez rozmaitych elementów infrastruktury, jakiś samochód powietrzny mógłby się z łatwością rozbić podczas próby lądowania.

Patryk Daniel: Albo podczas próby startu. Tak, kochana Eutaxio. Zgadza się. Więc w naszym wyobrażeniu musi pojawić się wieża u góry szeroka, posiadająca na samej górze platformę dość rozciągniętą. Niech ten parking pomieści więcej niż jeden krążownik. Wieża musi być bezpieczna dla rozważanego rodzaju transportu. Miejskimi krążownikami latającymi nie będą sterować ludzie. Będą to wehikuły autonomiczne. Ludzie, czasami jadąc swoimi autami, bardzo dbają o bezpieczeństwo, a niekiedy zupełnie nie, pędzą i powodują wypadki. Różne są na świecie podejścia do odbywania transportów. Droga Eutaxio, możemy wyróżnić transport regularny oraz nieregularny. Jak sądzisz, którym okaże się powietrzny transport, gdzie miejskie krążowniki latające transportują własnych obywateli? I do jakiego rodzaju transportu zaklasyfikujemy przynależną do niego, konieczną infrastrukturę - porty podniebne?

Eutaxia: Odpowiadam: transport regularny. To moja odpowiedź, Patryku.

Patryk Daniel: Tak, to jest poprawna odpowiedź! Już tłumaczę. Latające krążowniki miejskie okażą się przykładem transportu regularnego, podobnie jak autobusy miejskie i mini-pociągi jadące z małej wsi do miasta o konkretnych godzinach, w konkretne dni. Abyś zrozumiała wszystko, mam dla ciebie teraz malutkie zadanko, czy spróbujesz je rozwiązać? Wielce jest ono ciekawe!

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Eutaxia: Tak, spróbuję udzielić rozwiązania nia nie.

Patryk Daniel: Więc bardzo się cieszę. Wyobraź sobie, że co jakiś czas, nie za często, musi jechać towarowy pociąg przewożący paliwa. Oto wielki wehikuł mija pewną miejscowość, jedzie sobie niedaleko niej 10 listopada 2020 roku o godzinie 02:08 w nocy, 14 grudnia 2020 r. o godzinie 00:55, 15 grudnia 2020 r. przejeżdża o godzinie 00:26, 3 marca 2021 roku przemieszcza się blisko miejscowości X o godzinie 00:39, natomiast 28 kwietnia 2021 r. o godzinie 02:39 i jeszcze 24 maja o godzinie 03:03. Takie zostały dokonane pomiary. Co z nich wynika, jaka konkretna konkluzja? Czy byłabyś tak uprzejma i udzieliła mi odpowiedzi? Mianowicie moje pytanie brzmi, czy okaże się to transport nieregularny, czy regularny? Oto ważne pytanie. Uważam, że udzielenie poprawnej odpowiedzi nie sprawi ci trudności. Bo ty się super orientujesz. Próbując odpowiedzieć, poszerzysz swoje, już teraz rozległe, intelektualne horyzonty.

Eutaxia: Będzie to transport nieregularny, czyż nieprawda?

Patryk Daniel: A prawda, nie pomyliłaś się! Nadajesz się na logistykę. Wszystko pięknie rozumiesz, Eutaxio. A dlaczego będzie to transport nieregularny? Co wskazuje na ten bezsprzeczny fakt? Zechciej wyjaśnić prędko, przyjaciółko.

Eutaxia: Przedstawiony w łatwiutkiej zagadce pociąg przewożący paliwa nie jeździ codziennie, o stałych godzinach. Ale o różnych pokonuje dystanse. I w pewne dni. Przemieszcza się, gdy występuje ku temu potrzeba transportowa, toteż kiedy trzeba przewieźć paliwo. Czasami trzeba coś przetransportować, a czasami nie. A choćby autobusami ludzie jeżdżą codziennie, wielu z obywateli musi dojechać na stanowiska pracy. Prócz tego, mój Patryku, przewożone dobro jest tutaj niestandardowe, są to ładunki kosztowne, nie są ludźmi paliwa.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Eutaxia: O nieregularności tego transportu dowodzą różne, choć troszkę podobne, godziny przybycia niedaleko miejscowości X, skąd najpewniej nastłuchiowano pojazd. W pewien sposób nieregularność tego transportu sygnalizują również późnonocne godziny przemieszczania. Transport regularny z zasady dotyczy pory dziennej - czasu, kiedy świeci słońce. No i w transporcie regularnym niekorzystne i niegodziwe są jego opóźnienia, chociażby pasażerowie pociągów oczekują tych wehikułów o ściśle konkretnych godzinach. Cykliczność, stałość przybywania i odjazdów, tutaj mamy coś takiego, w transporcie regularnym. Podczas gdy nieregularne transporty to coś doraźnego, stosowanego wyjątkowo. To coś organizowanego w celu zaspokojenia pojawiającej się indywidualnej potrzeby, w celu wyeliminowania konkretnego pojedynczego problemu, będą nimi choćby wycieczki szkolne autokarami turystycznymi - wycieczki autokarami w góry bądź nad morze - to będzie transport nieregularny. Rzadko są takie wycieczki szkolne, a nie codziennie. Transportem nieregularnym okaże się także konwojowanie więźniów dorosłych lub młodzieży, która ma być przeniesiona do innego zakładu poprawczego. Transporty mogą być organizowane przez prywatne przedsiębiorstwa, przez państwo albo przez pojedynczych ludzi, Patryczku.

Patryk Daniel: Och, świetna odpowiedź. Wszystko rozumiesz, jesteś bardzo mądra i znasz się na transporcie, logistyce oraz na eksploatacji portów i terminali, na socjologii i filozofii... Jak sądzisz, czy transport miejskimi krążownikami będzie jednokierunkowy, dwukierunkowy, czy wielokierunkowy? Może warto i ten błahy, prościutki problem rozważyć? Mam nadzieję, że to pytanie cię nie uraża. Niektóre klasyfikacje są bardzo żałosne i plugawe, ajajaj.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Eutaxia: Nie uraża mnie wcale ten prymitywny problem. Ja zmierzę się z prostym pytaniem. Trzeba o transporcie mówić jak najprościej... Musimy w tej dyskusji sobie wyjaśniać pewne, nawet i elementarne, sprawy. Transport miejskimi krążownikami latającymi będzie wielokierunkowy, gdyż będą one poruszały się we wszystkich kierunkach, trójwymiarowo, na lewo, w prawo, w górę i w dół. Podobnie czynią ogromne i masywne samoloty pasażerskie, latające do odległych państw na planecie, one także stanowią przykład transportu wielokierunkowego. Z drugiej strony transportem jednokierunkowym okaże się przejazd na północ delikatnego, zrobionego ze słodyczy pojazdu, który ma pojechać na festiwal i stanowić dekorację cukierniczą. On już nie powróci do swego portu. Nie wiem, jak tobie, ale ten podział na jednokierunkowość, dwukierunkowość, wielokierunkowość, jest troszkę żałosny, nie rozmawiamy już o nim więcej, zgoda? Bo inaczej się zdenerwuję i będę czerwona jak buraczek. Nie wszystko w tym podziale jest takie oczywiste i proste. Nieracjonalne jest dzielenie transportów w takowy sposób.

Patryk Daniel: Zgoda, też uważam, że taki podział jest zupełnie niepotrzebny i nieco głupiotki. Ustalmy teraz, moja kochana, inteligentna rozmówczyni, czy transport miejskimi krążownikami latającymi będzie transportem towarów, czy może transportem ludzi. Twierdzę, że na pewno będzie transportem ludzi, którzy naturalnie mogą przewozić ze sobą drobne bagaże, torebki, torby, reklamówki ze spożywczymi produktami. Ale te malucieńkie, drobne i futurystyczne miejskie krążowniki latające nie będą przeznaczone do transportu chociażby rud metali, surowców mineralnych albo paliw i broni.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Pewne cechy mogą świadczyć o tym, że dany pojazd uczestniczy w transporcie ludzi, a nie towarów: będzie to obecność siedzisk pasażerskich, obecność stoliczków, kosza na drobne odpadki, miły dla oka wystrój kapsuły, słyszalność odzywającego się do pasażerów komputera. Dla towarów takich wspaniałych wygod nie potrzeba. Kochane miejskie wehikuly okażą się nowym rodzajem publicznego transportu zbiorowego, będą przeznaczone dla miejskiej tkanki i wtopią się w nią pięknie, staną się szybko, wraz z ich wdrożeniem, naturalnym elementem krajobrazu społecznego. Będą poważnymi konkurentami dla tramwajów i autobusów. Zaś ludzie zaakceptują te nowatorskie środki przemieszczania się. Choć pewne jednostki mogą się obawiać autonomiczności pojazdów, tego że same one płyną po przestrzeni. Ja osobiście bym troszkę, albo i bardzo, się bał wsiąść do takiego nieobliczalnego odrobinkę środka lokomocji. Bałbym się troszkę, że pojazd dozna awarii. Że spadnie. Iż umrę. Ale co tutaj gdybać, skoro w naszym kraju nie ma latających krążowników miejskich i specyficznej dla nich infrastruktury - wież obsługowych - portów - dla miejskich krążowników latających. Jeszcze wiele czasu minie, nim pierwsze porty dla nich zostaną wybudowane w kraju. Minie kilkanaście co najmniej lat, nim takie stateczki powietrzne zagoszczą licznie w miastach naszego państwa. Na początek być może pierwszym miastem eksperymentującym z nimi okaże się stolica kraju. Może nawet i za niedługo tak się stanie. To całkiem realne, przypuszczam. Dla stolicy port i miejskie krążowniki stanowiłyby chlubę, byłoby to wszystko dowodem nowoczesności, technologicznego i transportowego, miejskiego postępu. W każdym razie jakieś ogromne miasto wdroży taki projekt niebawem - eksperymentalny - niekoniecznie przecież stolica naszego państwa, bo czemu akurat ona? - i będą przeprowadzone pilotażowe badania.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: W końcu taki wiekopomny moment nastąpi i pojawią się w antropocenie latające krążowniki miejskie. Niezmiernie istotne są dla nich wytrzymałe i godne, niedoznające problemów technicznych porty, obsługiwane przez komputery. Port dla miejskich krążowników latających stanowiłby infrastrukturę transportową punktową i zapewniałby, umożliwiałby regularne transporty. Za pomocą zawartych w nim, wbudowanych elementów technicznych zachodziłaby komunikacja z krążownikami i podejmowane by były działania awaryjne i naprawcze. Stanowiłby miejsce poczekalni: w środku budynku mogłyby znajdować się krzesła dla pasażerów oczekujących lotu. Bez tego portu nie dałoby się obyć - latające krążowniki miejskie potrzebują takiej infrastruktury i już. Może on jako budynek posiadać rozmaity wygląd, lecz fizjonomia ta będzie dostosowana do obsługi pasażerów, do obsługi wehikułów i urządzeń oraz do realizowania wahadłowych procesów transportowych.

Eutaxia: Wahadłowych?

Patryk Daniel: Będą to takie transporty, które startując z punktu A do B, wracają z punktu B do A, niczym wahadło w zegarze antycznym. Okażą się one transportami regularnymi. Rozważany port dla krążowników miejskich mógłby przyjmować kształt wieży z szeroką, wysoką platformą - lądowiskiem na samym szczycie. Inne formy też są możliwe do wyobrażenia. Wyobrażam sobie choćby zespół platform usytuowanych niezmiernie nisko nad ziemią. Jeden port nie wystarczy, należy wybudować w mieście co najmniej dwa takie punkty przystankowe. Moja droga Eutaxio, przedstawię ci teraz cykl korzystania przez pasażerów z portu w formie schematu przepływu logistycznego, zbadaj go, proszę. Zechciej spojrzeć - proces transportowy składałby się z trzech etapów:



Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Gdyby port dla cudownych wehikułów stanowił wieżę z platformą na szczycie, to wtedy wejście do wnętrza budynku byłoby niezbędne w celu skorzystania z usługi transportowej. Windą lub schodami pasażer dostałby się na najwyższy poziom budynku i oczekiwał na krążownik, który przylatywałby zgodnie z przedstawionym w porcie planem jazdy. Oczekiwanie na przyjazd pojazdu mogłoby się odbywać w poczekalni, we wnętrzu portu lub może i nawet od razu na świeżym powietrzu, wysoko nad ziemią. Gdyby tak, to należałoby wyznaczyć na szczycie poczekalnię, zapewniającą bezpieczne warunki obywatelom, tak aby nie przejechał ich, nie uszkodził autonomiczny krążownik. Jednocześnie pojazd musiałby posiadać w sobie moduły unikające kolizyjności i automatycznie musiałby wykrywać, że ktoś stoi w niewłaściwym położeniu. Musiałby umieć ominąć taką osobę, by jej nie potrącić, i wydać ostrzeżenie głosowe o staniu w złym miejscu. Tamuje pan trasę krążownika, prosimy się cofnąć. Albo: Uwaga, możliwe zderzenie, proszę się cofnąć. Uprzejmie prosimy panią o odsunięcie się. Droga jest zablokowana, konieczne zwiększenie dystansu - wyobrażam ja sobie w główce, co by mógł mówić inteligentny pojazd, tylko sobie myślę, Eutaxio, nic więcej. Proces podróży krążownikiem po przestrzeni miasta mógłby trwać, wyobrażam sobie, około kilka, kilkanaście minut - w powietrzu szybciej się jedzie, nie ma tam korków i drogowych sygnalizatorów. Jednak wehikuł nie może pędzić zbyt szybko.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Zawsze pojazd można byłoby opuścić jedynie w porcie. Gdyby jednak wystąpiły nieprzewidziane zdarzenia, choćby gdyby wybuchł pożar we wnętrzu kapsuły powietrznej i w żaden sposób nie dałoby się jemu zaradzić, a mechanizmy awaryjne zawiodłyby, to pojazd otworzyłby zamknięte wcześniej drzwi i umożliwił ewakuację ludziom, wydałby im spadochrony, a wcześniej pouczyłby rzeczowo, jak sprzętu ratującego użyć. Oby jednak do takich strasznych sytuacji nie dochodziło przenigdy. Latające krążowniki miejskie powinny być niezawodne. Powinny umieć samodzielnie prowadzić akcje gaśnicze.

Eutaxia: Jaką funkcję pełniłyby rozkłady jazdy w portach dla miejskich krążowników?

Patryk Daniel: Prezentowałyby dane na temat godzin odjazdów i przyjazdów krążowników. Byłyby to elektroniczne tablice, które aktualizowałyby się automatycznie, co chwila. Podawałyby aktualną godzinę i dzień, umożliwiłyby zatem czasowe zorientowanie się pasażerowi. Nie potrafiłyby one rozmawiać z podróżującymi. Najlepiej, aby były te rozkłady jazdy milczące, niech nic nie mówią. Lecz dla osób niewidzących powinno być przewidziane uruchomienie głosowych komunikatów, ale tylko za wciśnięciem odpowiedniego przycisku na sprzęcie. Kapsuły transportowe przylatywałyby może około co dwadzieścia, piętnaście minut, tyle zaledwie czasu i już byłyby one z powrotem.

Eutaxia: Czy uważasz, Patryku, że w porcie, w środku budynku, powinna znajdować się mapa miasta?

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

Patryk Daniel: Tak, tak uważam. Musi być mapa. Mogłaby być to elektroniczna, którą można przybliżać, oddalać jakieś miejsca palcami, zaznaczone byłyby na niej odpowiednio porty dla miejskich krążowników, ulice i miejska architektura, budynki, zabytki... Można byłoby wyszukać odpowiedni numer ulicy na mądrej mapeczce. Byłoby to przydatne i ważne narzędzie - w porcie informator ten jest potrzebny. To ważny środek, gdy chodzi o infrastrukturę punktową dla miejskich krążowników latających. Rozkłady jazdy są chociażby na dworcach kolejowych, przedstawiają istotne dane. W portach naszych byłyby też toalety.

Eutaxia: Jakie czynności w porcie wykonywaliby ludzie, pasażerowie?

Patryk Daniel: To proste pytanie. Przybywaliby oni do portu i opuszczaliby go. Oczekiwaliby krążownika; piękny budynek by podziwiali - od zewnątrz i wewnątrz. Sprawdzaliby rozkłady jazdy; wsiadaliby do wehikułu, rozpoczynaliby lot statkiem powietrznym, od tego budynku by się oddalali. Są to charakterystyczne czynności dla transportu zbiorowego, czyż nieprawda?

Eutaxia: Tak, prawda, masz stuprocentową rację. Są to zachowania bardzo typowe, standardowe. Tak właśnie zachowują się ludzie na dworcach autobusowych i kolejowych. I rozmawiają ze sobą, słuchają muzyki, odpoczywają po ciężkim dniu, rozmawiają przez aparaty komórkowe, różne działania ludzkie miałyby miejsce w portach dla miejskich krążowników. Zakończmy już na tym rozmowę.

Patryk Daniel: Tak, dobrze. Nie ma już w istocie nic więcej do oznajmienia na temat tych portów dla miejskich krążowników, nadal ich w naszym kraju nie ma. I nieprędko się pojawią przecież. Może nawet nigdy nie będzie tej infrastruktury i nigdy nie zjawią się lecące statki miejskie, które stanowiłyby symbol nowoczesnych czasów.

Patryk Daniel Garkowski
Traktat o portach dla miejskich
krążowników latających

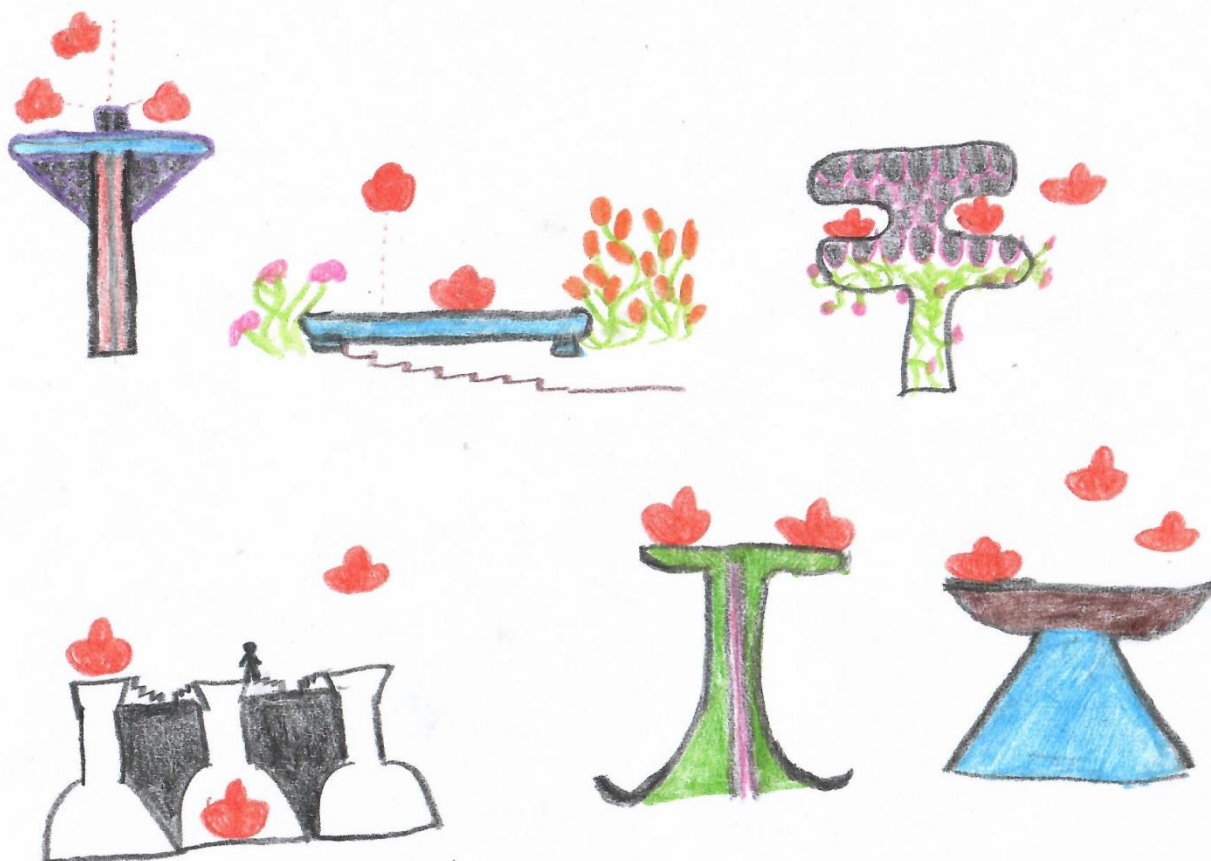
Patryk Daniel: Nie da się przewidzieć, jak transport i miejsca przybywania pojazdów rozwiną się. Nie wiem, jak to wszystko będzie wyglądało. Dziękuję ci z całego serduszka za ciekawą, oświecającą konwersację.

Eutaxia: Ja też dziękuję. To była naprawdę ekscytująca pogawędka filozoficzna.

Patryk Daniel: Papa, kochana Eutaxio.

Eutaxia: Pa, mój najdroższy Patryku Danielu.

**Przykładowe fizjonomie portów
dla miejskich krążowników latających**



Patryk Daniel Garkowski