

الطيران التجاري

في اوربا

اصبح الطيران التجاري في اوربا عملاً منتظماً وقد انتشرت فوق اوربا شبكة كبيرة من الخطوط الهوائية فينتقل بالطائرات الوف المسافرين وتنقل مقادير كبيرة من البضائع. ولولا مساعدة الحكومات للمهين بهذا العمل وتنظيمات في مدهم ولما كان كما نراه اليوم زاهياً زاهراً

وقفت حكومات اوربا عام ١٩٢٠ امام امرين حقيقين — اما ان تقف وقفة الناظر الى هذا العمل فيوت واما ان تده اليه يدها فيجيا ويميش فعضدت الامر الثاني وشجعت القائمين به وامدتهم بالاموال فزدهم ونما وذلك لانها رأت في احيائه واسطة جديدة للدفاع عن بلادها ووسيلة فعالة لدرء انكوارث عنها لذلك لا تجهد في اوربا كلها ولا في العالم بامره خطأ هوائياً تجارياً مستقلاً ينفق على تميزه من ار باهر وعوائدهم فقط الشركة الهولندية الذي يعتبر من أكثر الخطوط التجارية شغلاً وانفاقاً يزيد دخله شيئاً قليلاً على تقائه

شركات الطيران الانكليزية لتناول كل سنة من حكومتها مليون جنيه انكليزي والشركة الهولندية لتقاضي من حكومتها كل سنة مئة عشر الف جنيه انكليزي وقد تناولت شركات الطيران الافرنسية من حكومتها ما يقارب سبعة وسبعين مليون فرنك في السنة الماضية ولا يعلم بالتمام ما لتناول الشركات الالمانية من حكومتها لتميز خطوطها ولقد بلغ عدد الذين تقلوا بالطائرات من محل الى آخر في اوربا سنة ١٩٢٤ تسعين الفاً وتضاعف عددهم سنة ١٩٢٥ اما مقدار الشحن والوصى فلا يوجد احصاء رسمي له الا انه في ازدياد مطرد

واليك البيان الآتي عن الخطوط التجارية الهوائية في اوربا :

تقوم الطائرة الساعة التاسعة والنصف صباحاً من مطار تيمبلدرف في برلين الى امستردام فتصلها الساعة الثانية والنصف بعد الظهر ومنها اما ان تستأنف طيرانها الى لندن فتصلها الساعة السادسة والنصف مساءً واما ان توجه الى باريس فتصلها الساعة السابعة مساءً فتكون

المسافة بين برلين ولندن بالطيارة تسع ساعات وبينها وبين باريز تسع ساعات ونصف ساعة وتستغرق هذه السفر بين برلين ولندن اثنتين وعشرين ساعة في اسرع قطار بخاري وبينها وبين باريز عشرين ساعة

وتترك الطيارة موسكو حاصمة الدوئيات الساعة السابعة صباحاً فتصل الى كوفنبيرغ الساعة السادسة مساءً ومنها يركب المسافر القطار السريع فيصل الى برلين في الصباح الثاني اي تستغرق السفر بين حاصمة السوفيات وبين لندن وباريز سبعا وثلاثين ساعة يقابلها ثلاثة ايام بالقطار الحديدي لو سار كل هذه المسافة به

ولا تستغرق الرحلة من باريز الى فيينا بالطيارة اكثر من نهار واحد ومنها اي من باريز الى بلغراد ست عشرة ساعة والى الامستامه اربعا وعشرين ساعة اي ان السفر من باريز الى الامستامه لا تستغرق اكثر من يوم كامل واذا لم نطر الطيارة ليلتنا لتتأملت ثلاثة ايام مقابل خمسة ايام في القطار الحديدي

ثم ان هل نستغور حاصمة فنلندا وكوبنهاغن وموسكو وورسو وبراغ وفيينا وبودابست وبلغراد والامستامه متصله رأساً بالخطوط الهوائية مع برلين وباريز ولندن

ولفرنسا الآن المقام الثاني في الطيران التجاري ففيها تسعة خطوط — اثنا منها يسيران الى مستعمراتها الافريقية والباقية الى انحاء متعددة في اوربا — الا ان الخط من باريز الى لندن اكثرها عملاً وحركة ويستخدمه السياح الاميركيون كثيراً واجرة السفر فيه ستة جنيهات بثلوه في الشان خط باريز — بروكل — استردام واجرة السفر فيه مثل اجرة الدرجة الاولى في السكة الحديدية

وهناك خطان هوائيان يكادان يمدلان الخطين المذكورين اتنا اهمية وشأناً من الاول يسير شرقاً من باريز الى زورخ فبراغ فورسو لجنوباً الى فيينا وبودابست فيغابست فالامستامه فانقره . والثاني يسير من طولوز على الشاطئ الاسباني الى الدار البيضاء في افريقيا الى ذكر في السخايل وخط من اليكاتف في اسبانيا الى الجزائر وآخر من انديس الى تونس

ويعتبر مطارها الذين في اللاهورجه غير تسعة ايام من باريز من ارق المطارات الاوربية فهناك البنات النظمة التي لا تحرق والتزل المتقنة وشعب البريد المنظمة والمحطات للارصاد الجوية ومن هذه المحطات يتناول الطيارون التقارير الرسمية عن الاحوال الجوية فيأخذون للامر اهت

ولامانيا المركز الاول في عالم الطيران التجاري وهي وروسيا الدولتان الوحيدتان
التان تديران خطوطاً رسمية الى مدينتهما في الداخل والسبب في ذلك انصراف الدول عن
التعاطي معها واقامتها الصعوبات المتعددة بينها وبينها

وتعتبر برلين اليوم نقطة مركزية في شبكة تجارية هوائية كبيرة تمتد منها الخطوط
الهوائية الى كل مدينة كبيرة في ولايات المانيا والى ممالك البلطيق والشمال

تخرج من برلين ثمانية عشرة طائرة للركاب كل يوم الى كوفنبرج ومنها الى موسكو
فالمدن البلطيقية ريفا وريثال وعلسنفورد ومن هذه المدن تمتد الخطوط الى درسدن التي
يتنظر ان تصل في القريب العاجل ببراغ والبلقان متى تم الاتفاق مع تشكولوا كيا .
ويسير خط يومي الى ليبسك وستنارت وصربرسا وتمتد خطوط غربية الى همبرغ وبريمن
وامستردام حيث اتصل بالخطوط الممتدة الى لندن وباريز

وفي الجنوب تصل الخطوط الهوائية مونيخ وستنارت وفونكفورت وغيرها من المدن
الكبيرة بولن وميرغ وبريمن وثينا ويودابست وتمتد خطوط هوائية الى كوبنهاغن
واستوكهلم وامستردام

وتمتاز المانيا من غيرها بان لها خطوطاً تحمل بردها ليلاً فتخرج الطائرة بولن
الساعة العاشرة ليلاً لتصل مالو في اسوج صباحاً فينقل البريد الى القطار السريع في
استوكهلم الساعة السابعة والنصف

وقد عززت المانيا مطاراتها الهوائية ومحطات النزول فيها. فطار تمبلدروف في ضواحي
بولن يعتبر من ارقى المطارات الاوربية ترتيباً وتنظيماً وهي الحطة السامة فيه للارصاد
الجوية الخرائط المتقنة التي تبنى من الاحوال الجوية في اوربا كلها. وفي المطار ذاته مركز
متن للراديو متصل بكثير من المدن الكبيرة في اوربا كلها

وتقناه محطات النزول بين برلين وكوبنهاغن في الطيران الليلي

اما الخطوط المتساوية فتتمتد الخطوط الفرنسية في شرقي اوربا وتصل النما بواسطة
الخطوط الفرنسية بوزرح وباريز ولندن في الغرب وبالبلقان وبالاستانة في الجنوب
الشرقي ويخط آخر يمتد الى درسو اما اتصالها بالبلطيق بواسطة خط بولوني يمر بروسو
الى دتترخ ومنها يصل بالخط الالمانى

ويصل خط الماني ثينا بمونيخ ومنها يصل بالمدن الالمانية وبهولندا وبالبلاد
الكانديناوية

أما روسيا فقد اضطرت أن تخطو خطوة كبيرة في هذا العمل بسبب رداءة مكابها الحديدية وتراخي أجزاء جمهوريتها المتسعة فهناك ألف ميل بين أركنجل في الشمال وبأكو على بحر قزوين وستة آلاف بين موسكو وقلاديفستوك
فتصير خطاً يسيّر بين موسكو وكوفنجسبرغ فينصل بالخطوط الألمانية وخطات آخران يسيّر الأول منهما إلى الجنوب إلى روستوف وتيليس وبأكو والثاني يجهز من موسكو إلى لتغراد وخط يسيّر شرقي الأدرال وآخر يسيّر في سيبريا. وتعدّ الحكومة الخطوط الجديدة لربط مدن سيبريا الأوربية

أما هولندا فالخطوط فيها دولية بسبب صغر البلاد فتصير الخطوط المنظمة فيها إلى بروكسل وباريز ولندن وكوبنهاغن وممبج. وتسير الشركة الهولندية كل يوم خطين منتظمين الأول من أمستردام إلى روتterdam وباريز والثاني من أمستردام إلى روتterdam فنسند ولأمستردام اليوم مركز خطير في النقل والانتقال الجوي فهي فضلاً عن أنها متنى الخطوط الهوائية تعتبر أيضاً نقطة تحويل للخطوط الفرنسية والانكليزية والألمانية والسويسرية والدنماركية ومنها أيضاً يتفرق الركاب إلى جهات أوربا المختلفة ويوزع البريد إلى أنحاء أوربا السحيقة كهلينغفور وموسكو وورسو والامانة

أما حالة الطيران التجاري في بريطانيا العظمى فمختلفة قائم فيها في المالك التي ذكرناها إذ لا فرق يذكر في الوقت بين ما تقطعه البواخر في المياه والطائرات الطائرة في الجو فالسفر من لندن إلى باريز في البحر وفي التطار يستغرق سبع ساعات وفي الجو حوالي ثلاث ساعات أما الخطوط الدولية المستعملة اليوم فتربط لندن بأمستردام وباريز وزورخ وتتكبر الحكومة في تسيير الخطوط الهوائية المنظمة من بلادها إلى مستعمراتها ومناطق نفوذها في الشرق الأدنى

أما دول أوربا الصغرى فيعقبها رماً خطوط خاصة به والبعض الآخر يسعى لتأسيس خطوط هوائية جديدة

اخلاصة مما تقدم أولئك أن في أوروبا اليوم خطوطاً هوائية تجارية تسير من بلاد إلى بلاد ومن مدينة إلى أخرى وإن مقدار البضاعة المنقولة على ازدياد مطرد
ثانياً — لا يمكن تسيير الخطوط التجارية بدون مساعدة الحكومة المالية لان تسيير الشركات لها مستقلة تاد عليها بالخسارة

نجيب نصار

بيروت