الطيران التجاري في المانيا

امين الجانب — قليل النفقات — منتظم المواعيد

رحل منشئ مجلة «الطيران» الاميركية واحد النقاد في تاريخ ارتقاء الطيران، رحلة جوية طويلة في اوربا والبلدان المجاورة لها قطع فيها ٢١ الف ميل واجتاز ٢٦ بلداً من بلدان اوربا وافريقية واسيا، واستقل ٦٥ طيارة مختلفة و بلونا واحداً فلم يحدث له او للمسافرين معهُ وكانت زوجتهُ احدهم حادث ما، بل كان السفر منتظم المواعيد في القيام وفي الوصول، امين الجانب في اثناء الطيران وحين النزول على الارض ولم تصب الطيارات التي طار فيها بعطل حين طيرانها ولا اضطرت احداها ان تحط على الارض الا في المحطات المعينة للنزول وفي المواعيد المضروبة لذلك. وقال في ذلك ان نفقات السفر في اكثر شركات الطيران الاوربية لا تزيد على نفقات السفر في مركبات الدرجة الاولى من السكك الحديدية اذا اضفت اليها اجرة غرف النوم وثمن الطعام. لان مديري شركات الطيران عرفوا انهم لا يستطيعون ان يزاحموا السكك الحديدية اذا تقاضوا اجوراً تفوق الاجور التي تتقاضاها السكك الحديدية وساعدتهم الحكومات المختلفة في ذلك فعينت لهم في ميزانياتها مبالغ مختلفة لسدّ ما تقع فيهِ شركاتهم من العجز. والحكومات لا تستفيد من ذلك فائدة مباشرة بل تحسب ان للطيران التجاري علاقة متينة بالطيران الحربي فتعمد الى تنشيط القائمين بامره وتمدهم بالمال بدلاً من ان تنفق مباشرة على معدات الطيران الحربي فتثير حول عملها الشبهات

والظاهر ان المانيا كانت ولا تزال اسبق البلدان في هذا المضمار، رغماً عما قيدتها بهِ معاهدة فرسايل من القيود. فقد صنعت شركات الطيران فيها طيارات كبيرة كلها مجهزة بالمدن تحتوي الطيارة منها على اسرّة للنوم، لانها كثيراً ما تطير ليلاً، وغرفة لتناول الطعام، واخرى للتدخين وتناول الاشربة المختلفة. وخطوطها الجوية تمتد بين اكبر المدن الالمانية والى البلدان المجاورة. وقد اطلعنا على مقالة في هذا الموضوع لاحد كتاب الانكليز نشرها في الجزء الاخير من مجلة القرن التاسع عشر فاقتطفنا منها ما يلي قال:

في ربيع السنة الماضية احدثت شركات الطيران التجاري في المانيا فتألفت منها شركة كبيرة تدعى لُفت هنسا ورأسمالها ٢٥ مليون مارك، واشترك في انشائها والاشراف على ادارتها اكبر رجال المال والاعمال في المانيا

تنال هذه الشركة من حكومة المانيا اعانة مالية بلغ قدرها في السنة الماضية خمسة ملايين مارك وزاد هذه السنة فصار ثمانية ملايين مارك ونصف مليون . ويضاف الى ذلك اعانة قدرها نحو خمسة ملايين مارك تنفق خاصة على محطات التلغراف اللاسلكي والظواهر الجوية وغير ذلك من الوسائل اللازمة لجعل الطيران امين الجانب ، فمجموع ما تنفقهُ الحكومة الالمانية على تنشيط الطيران التجاري يبلغ ١٣ مليون مارك . وليس هذا كل ما ينفق على الطيران التجاري في المانيا من قبيل الاعانة فان مدن المانيا ومجالسها البلدية تنفق ايضاً على تنشيط الخطوط الجوية التي تمرّ بها وقد بلغ مجموع ما انفقتهُ سنة ١٩٢٥ ثلاثة عشر مليون مارك ٨ ملايين منها أُنفقت في اعداد مطارات فيها كل المعدات الحديثة لنزول الطيارات واستقبال الركاب وخمسة ملايين لشراء اسهم في شركات الطيران التي تمرُّ خطوطها بها . فمدينة مونخ مثلاً انفقت ثلاثة ملايين مارك على بناء مطار ووضعت جائزة قدرها خمسة آلاف مارك لمن يرسم افضل رسم لهُ

***

برلين اكبر مركز للطيران التجاري في المانيا وعليهِ فهي اكبر مركز لهُ في كل البلدان وقد بني مطارها في تمپلهوفر فلد وهي الساحة التي كان الامبراطور غليوم يستعرض فيها جيوشهُ قبل الحرب وفيها الآن فندق حديث ينزل فيهِ المسافرون قبل سفرهم او حين وصولهم

رأيت هذا المطار حوالي الساعة العاشرة صباحاً فزرت المكاتب وغرف الانتظار ومكاتب البريد ورأيت نحواً من خمسة عشرة طيارة مستعدة للطيران ، طارت كلها في خلال ساعة بعيد وصولي حسب المواعيد المضروبة لطيرانها فاتجهت احداها الى استردام واخرى الى ليبزغ فنورنبرج فمونخ واخرى الى دانتزغ وكونجزبرج واخرى الى امستردام وكولون واخرى الى ڤينا وبودابست

ومطار تمپلهوفر يدار كما يدار مرفأ من المرافئ ، اي انهُ يخص شركة لا علاقة لها بشركات الطيران تتعاقد مع شركات الطيران على استقبال طياراتها وتجهيزها بما يلزمها لقاء اجور معينة

اما الطيارات التي تستعملها شركة لُفت هنسا فكثيرة الانواع . واكثر اعتمادها على طيارات تصنعها شركة يونكرز تعرف بـ (ج ٢٣) وهي مصنوعة من المعدن وجوانحها من الدورالمنيوم وهو معدن متين خفيف الوزن وعليهِ فاصحاب الطيارات الالمانية يسمحون للمسافرين بالتدخين لان الطيارات معدنية وغير معرضة للاحتراق . وكل طيارة لها ثلاثة محركات اذا اصيب

احدهما يعطل كان المحركان الباقيان كافيين لتسييرها وهذا يكفل سلامة الركاب . وتغادر الطيارات المطار في المواعيد المضروبة لا تتأخر دقيقة واحدة عنها لكي تنتظر احد المسافرين . فاصبحت من هذا القبيل منتظمة انتظام القطارات اذ لا تسمع الآن ان مدير محطة يؤخر قطاراً عن القيام في ميعاده لتأخر احد الركاب عن الوصول الى المحطة في الموعد المعين . وشراء تذكرة السفر باحدى طيارات هذه الشركة بمثابة تأمين على حياة المسافر قيمتهُ ٢٥ الف مارك ذهب تدفع لاهله اذا قتل في اثناء الطيران واذا اصيب بحادث ما اقعدهُ عن العمل تدفع لهُ الشركة ٢٥ ماركاً ذهباً كل يوم ما زال تحت المعالجة . وغني عن البيان انهُ لم تحدث حادثة ما في المانيا في السنة الماضية تحطمت فيها طيارة او اصيبت راكبوها بضرر ما

وهناك نوع آخر من الطيارات يدعى البتروس و يطير بين برلين ومالمو وكوبنهاغن عاصمة الدنمارك . ولما كانت هذه الطيارات قد بنيت للطيران الليلي على مسافات شاسعة فالكراسي التي يجلس فيها المسافر نهاراً تتحول الى اسرة ليلاً فينام فيها ، والطيارة تسع ثمانية مسافرين نائمين . وتغادر الطيارة برلين ليلاً وتصل كوبنهاغن صباح اليوم التالي

وهناك نوع ثالث من الطيارات يدعى «رو يرخ» كل طيارة فيها ثلاثة محركات وتسع عشرة ركاب ، واهم ما يلفت النظر فيها ان لا صوت لمحركاتها يصم الآذان كما في الطيارات الاخرى ، وهي ذات سطح واحد ، كاكثر الطيارات التجارية الالمانية ، وترتفع الف متر في سبع دقائق وقوة كل من محركاتها ٢٤٠ حصاناً . وقد صنعت شركة ينكرز طيارة جديدة اطلقت عليها اسم (ج ٣١) لها ثلاثة محركات قوة كل منها ٢٨٠ حصاناً وفيها ثلاث غرف احداها للنوم واخرى للتدخين والثالثة لتناول الطعام وتسع ٢٨ راكباً

والظاهر ان الشركة لُفت هنا لم تقرر بعد الخط الجوي الذي تسير فيهِ هذه الطيارة والراجح انها ستنشئ خطاً جوياً بين برلين و باكين عن طريق موسكو فتستعملها فيهِ

وبنى على شواطئ بحيرة كونستانس الآن طيارات مائية هي اكبر طيارات من نوعها وقد اشترت شركة لفت هنا اولى هذه الطيارات لتسييرها بين مرسيليا و برشلونة في اسبانيا لانها تهتم الآن بانشاء خط جوي بين برلين و برشلونة عن طريق مونخ ومرسيليا وقد اتفقت مع الحكومة الفرنسوية على شروط استقبال هذه الطيارة في مرفإ مرسيليا ، وقيامها منهُ . وهي تحمل ٢١ مسافراً ومن رأي المسيو دورنر وهو من كبار اصحاب المعامل التي تصنعها ان ما من مانع يمنع بناء طيارة تحمل ثمانين راكباً فالمسألة في رأيهِ «مالية لا هندسية»