

الطيران التجاري في ألمانيا

امين الجانب — قليل النفقات — منتظم المواعيد

رجل مشي «الطيران» الاميركية واحد الثقات في تاريخ ارتفاع الطيران، رحلة بحرية طويلة في اوروبا والبلدان المجاورة لها قطع فيها ٢١ الف ميل واجتاز ٢٦ بلداً من بلدان اوروبا وافريقية واسيا، واستقل ٦٥ طائرة مختلفة وبلوتاً واحداً فلم يحدث له او لساافرين معه وكانت زوجته احدهم حادث ما، بل كان السفر منتظم المواعيد في القيام وفي الوصول، امين الجانب في اثناء الطيران وسين التزول على الارض ولم تصب السيارات التي طار فيها بسطل حين طيرانها ولا اضطرت احداها ان تحط على الارض الا في المحطات المينة للتزول وفي المواعيد المضرورة لذلك. وقال في ذلك ان نفقات السفر في أكثر شركات الطيران الاوروبية لا تزيد على نفقات السفر في مركبات الدرجة الاولى من السكك الحديدية اذا أضفت اليها اجرة غرف النوم وثمان الطعام. لان مديري شركات الطيران عرفوا انهم لا يستطيعون ان يزاحموا السكك الحديدية اذا تقاضوا اجوراً تفوق الاجور التي تقاضاها السكك الحديدية وساعدتهم الحكومات المختلفة في ذلك فعين لهم في ميزانياتها مبالغ مختلفة لئلا ما تقع في شركاتهم من العجز. والحكومات لا تستفيد من ذلك فائدة مباشرة بل تحسب ان للطيران التجاري علاقة معينة بالطيران الحربي فتعتمد الى تشييط القاتنين بأمرهم وتمدهم بالمال بدلاً من ان تنفق مباشرة على معدات الطيران الحربي فتشير حول عملها الشبهات.

والظاهر ان ألمانيا كانت ولا تزال اسبق البلدان في هذا المضمار، رغم انما قيدتها بمعااهدة فرساي من القيود. فقد صنعت شركات الطيران فيها طائرات كبيرة كلها من المعدن تحتوي الطائرة منها على اسرّة النوم، لانها كثيراً ما تطير ليلاً، وغرفة لتناول الطعام، واخرى للتدخين وتناول الاشربة المختلفة. وخطوطها الجوية تمتد بين اكبر المدن الألمانية والى البلدان المجاورة. وقد اطلعنا على مقالة في هذا الموضوع لاحد كتاب الانكليز نشرها في الجزء الاخير من مجلة القرن التاسع عشر ناقطننا منها ما يلي قال:

في ربيع السنة الماضية اتحدت شركات الطيران التجاري في ألمانيا فتألفت منها شركة كبيرة تدعى لفت حتماً وأسمائها ٢٥ مليون مارك، واشترك في انشائها والاشراف على ادارتها اكبر رجال المال والاعمال في ألمانيا

تتال هذه الشركة من حكومة ألمانيا اعانة مالية بلغ قدرها في السنة المانية 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 التلفراف اللاسلكي والطواخر الجوية وغير ذلك من الوسائل اللازمة لجعل الطيران امين الجانب ، فمجموع ما تنفقهُ الحكومة الالمانية على تشييط الطيران التجاري يبلغ ١٣ مليون مارك . وليس هذا كل ما ينفق على الطيران التجاري في ألمانيا من قبيل الاعانة فان مدن ألمانيا وبجالاتها البلدية تنفق ايضاً على تشييط الخطوط الجوية التي تمر بها وقد بلغ مجموع ما انفقته سنة ١٩٢٥ ثلاثة عشر مليون مارك ٨ ملايين منها أنفق في اعداد مطارات فيها كل المعدات الحديثة لتزول الطيارات واستقبال الركاب وخمسة ملايين لشراء اسهم في شركات الطيران التي تمر خطوطها بها . فمدينة مونيخ مثلاً انفق ثلاثة ملايين مارك على بناء مطار ووضعت جائزة قدرها خمسة آلاف مارك لمن يرمم افضل رسم له

بولين أكبر مركز للطيران التجاري في ألمانيا وعليه فهي أكبر مركز له في كل البلدان وقد بني مطارها في تيمبلوفر فلد وهي الساحة التي كان الامبراطور غليوم يستعرض فيها جيوشه قبل الحرب وفيها الآن فندق حديث ينزل فيه المسافرين قبل سفرهم او حين وصولهم رأيت هذا المطار حوالي الساعة العاشرة صباحاً فزرت المكاتب وغرف الانتظار ومكاتب البريد ورأيت خرواً من خمسة عشرة طيارة مستعدة للطيران ، طارت كلها في خلال ساعة بعيد وصرتي حسب المواعيد المضروبة لطيرانها فالتفت احداها الى استردام واخرى الى ليبزغ نورنبرج فمونيخ واخرى الى دانتزغ وكولنجرينج واخرى الى اسن وكولون واخرى الى فينا وبودابست

ومطار تيمبلوفر بدار كما بدار مرفأ من المرافئ ، اي انه يخص شركة لا علاقة بها بشركات الطيران تتعاقد مع شركات الطيران على استقبال طياراتها وتجهيزها بما يلزم لها لقاء اجر مميته

اما الطيارات التي تستعملها شركة لفت حفاً فكثيرة الانواع . واكثر اعتمادها على طيارات تصنعها شركة بنكرز تعرف بـ (ج ٢٣) وهي مصنوعة من المعدن وجوانحها من الدورانيوم وهو معدن متين خفيف الوزن وعليه فاصحاب الطيارات الالمانية يستحسنون المسافرين بالتدخين لان الطيارات مدنية وغير معرضة للاحتراق . وكل طيارة لها ثلاثة محركات اذا اصيب

أحدهما يعطل كان المحركان الباقيان كافيين لتسييرها وهذا يكفل سلامة الركاب .
وتفادير الطائرات المطار في الموايد المضروبة لا تتأخر دقيقة واحدة عنها لكي تنتظر
أحد المسافرين . فاصيحت من هذا القبيل منتظمة انتظام القطارات اذ لا نسمع الآن ان
مدير محطة يؤخر قطاراً من القيام في ميعاد ولا تأخر أحد الركاب عن الوصول الى المحطة
في الموعد المعلن . وشرايه تذكروا السفر بأحدى طيارات هذه الشركة بمثابة تأمين على
حياة المسافر فيتمتع ٢٥ الف مارك ذهب تدفع لاهله اذا قتل في أثناء الطيران واذا
اصيب بجرح ما اقعده عن العمل تدفع له الشركة ٢٥ مارك ذهباً كل يوم ما زال تحت
المعالجة . وغني عن البيان انه لم يحدث حادثه ما في ألمانيا في السنة الماضية تحطمت فيها
طيارة او اصبحت راكبوها بضرراً ما

وهناك نوع آخر من الطيارات يدعى البترس وبطير بين برلين ومالرو وكوبنهاغن
عاصمة الدنمارك . ولما كانت هذه الطيارات قد بنيت للطيران الليلي على مسافات شاسعة
فالكراسي التي يجلس فيها المسافرين نهاراً تفصل الى اسرة ليلاً فينام فيها ، والطيارة تسع
ثمانية مسافرين ثمانية . وتفادير الطيارة برلين ليلاً وتصل كوبنهاغن صباح اليوم التالي
وهناك نوع ثالث من الطيارات يدعى « روبرخ » كل طيارة فيها ثلاثة محركات
وتسعى عشرة ركاب ، وام ما بلغت النظر فيها ان لا صوت لمحركاتها يصم الآذان كما
في الطيارات الاخرى ، وهي ذات سطح واحد ، كأكثر الطيارات التجارية الألمانية ،
وترتفع الف متر في سبع دقائق وقوة كل من محركاتها ٢٢٠ حصاناً . وقد صنعت شركة
ينكرز طيارة جديدة اطلقت عليها اسم (ج ٣١) لها ثلاثة محركات قوة كل منها ٢٨٠ حصاناً
وفيه ثلاث غرف احدها للنوم واخرى للتدخين والثالثة لتناول الطعام وتسعى ٢٨ راكباً
والظاهر ان الشركة أقت حسناً لم تقرر بعد الخط الجوي الذي تسير فيه هذه الطيارة
والراجح انها ستسعى خطاً جويّاً بين برلين وبأكين عن طريق موسكو فتستعملها فيه

ونبى على شواطىء بحيرة كونستانس الآن طيارات مائة هي أكبر طيارات من نوعها
وقد اشترت شركة لنت حسناً اولى هذه الطيارات لتسييرها بين مرسيليا وبرشلونة في اسبانيا
لانها تم الآن بانشاء خط جوي بين برلين وبرشلونة عن طريق مونغ ومرسيليا وقد اتفقت
مع الحكومة الفرنسية على شروط استقبال هذه الطيارة في مرفأ مرسيليا ، وقيامها
منه . وهي تحمل ٢١ مسافراً ومن رأي المسير دورنر وهو من كبار اصحاب المعامل التي
تصنعها ان ما من مانع يمنع بناء طيارة تحمل ثمانية راكباً فالمسألة في رأيه « مالية لا هندسية »