الطيران التجاري

في اوربا

اصبح الطيران التجاري في اوربا عملاً منتظماً وقد انتشرت فوق اوربا شبكة كبيرة من الخطوط الهوائية فينتقل بالطيارات الوف المسافرين وتنقل مقادير كبيرة من البضائع. ولولا مساعدة الحكومات للمهتمين بهذا العمل وتنظيمهم لمات في مهده ولما كان كما نراهُ اليوم زاهياً زاهراً

وقفت حكومات اوربا عام ١٩٢٠ امام امرين حقيقيين — اما ان تقف وقفة الناظر الى هذا العمل فيموت واما ان تمدّ اليهِ يدها فيحيا و يعيش فعضدت الامر الثاني وشجعت القائمين بهِ وامدتهم بالاموال فازدهى ونما وذلك لانها رأت في احيائهِ واسطة جديدة للدفاع عن بلادها ووسيلة فعالة لدرء الكوارث عنها لذلك لا تجد في اوربا كلها ولا في العالم بأسره خطًّا هوائيًّا تجاريًّا مستقلاً ينفق على تعزيزهِ من ارباحهِ وعوائدهِ غير خط الشركة الهولندية الذي يعتبر من اكثر الخطوط التجارية شغلاً وانقاناً يزيد دخلهُ شيئًا قليلاً على نفقاتهِ

فشركات الطيران الانكليزية تتناول كل سنة من حكومتها مليون جنيه انكليزي والشركة الهولندية تتقاضى من حكومتها كل سنة ستة عشر الف جنيه انكليزي وقد تناولت شركات الطيران الافرنسية من حكومتها ما يقارب سبعة وسبعين مليون فرنك في السنة الماضية ولا يعلم بالتمام ما تتناولهُ الشركات الالمانية من حكومتها لتعزيز خطوطها

ولقد بلغ عدد الذين نُقلوا بالطيارات من محل الى آخر في اوربا سنة ١٩٢٤ تسعين الفًا وتضاعف عددهم سنة ١٩٢٥ اما مقدار الشحن والوسق فلا يوجد احصاء رسمي لهُ الاَّ انهُ في ازدياد مطّرد

واليك البيان الآتي عن الخطوط التجارية الهوائية في اوربا :

تقوم الطيارة الساعة التاسعة والنصف صباحاً من مطار تمبلدرف في برلين الى امستردام فتصلها الساعة الثانية والنصف بعد الظهر ومنها اما ان تستأنف طيرانها الى لندن فتصلها الساعة السادسة والنصف مساء واما ان تتجه الى باريز فتبلغها الساعة السابعة مساء فتكون

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

وتترك الطيارة موسكو عاصمة السوفيات الساعة السابعة صباحاً فتصل الى كونجسبرغ الساعة السادسة مساء ومنها يركب المسافر القطار السريع فيصل الى برلين في الصباح الثاني اي تستغرق السفرة بين عاصمة السوفيات و بين لندن و باريز ستاً وثلاثين ساعة يقابلها ثلاثة ايام بالقطار الحديدي لو سار كل هذه المسافة به

ولا تستغرق الرحلة من باريز الى ڤينا بالطيارة اكثر من نهار واحد ومنها اي من باريز الى بلغراد ست عشرة ساعة والى الاستانة اربعاً وعشرين ساعة اي ان السفرة من باريز الى الاستانة لا تستغرق اكثر من يوم كامل واذا لم تطر الطيارة ليلاً تناولت ثلاثة ايام مقابل خمسة ايام في القطار الحديدي

ثم ان هلسنفور عاصمة فنلندا وكوبنهاغن وموسكو وورسو و پراغ وڤينا و بودابست و بلغراد والاستانة متصلة رأساً بالخطوط الهوائية مع برلين و باريز ولندن

ولفرنسا الآن المقام الثاني في الطيران التجاري ففيها تسعة خطوط — اثنان منها يسيران الى مستعمراتها الافريقية والباقية الى انحاء متعددة في اوربا . الا ان الخط من باريز الى لندن اكثرها عملاً وحركة و يستخدمه السياح الاميركيون كثيراً واجرة السفر فيه ستة جنيهات يتلوه في الشأن خط باريز — بروكسل — استردام واجرة السفر فيه مثل اجرة الدرجة الاولى في السكة الحديدية

وهنالك خطان هوائيان يكادان يعادلان الخطين المذكورين آنفاً اهمية وشأناً

— الاول يسير شرقاً من باريز الى زوريخ فبراغ فورسو فڤينا و بودابست فبخارست فالاستانة فانقره . والثاني يسير من طولوز على الشاطئ الاسباني الى الدار البيضاء في افريقيا الى دكر في السنغال وخط من اليكانت في اسبانيا الى الجزائر وآخر من انتيبس الى تونس

و يعتبر مطارها الذين في اللابورجه على تسعة اميال عن باريز من ارقى المطارات الاوربية فهنالك البنايات الفخمة التي لا تحرق والنزل المتقنة وشعب البريد المنظمة والمحطات للارصاد الجوية ومن هذه المحطات يتناول الطيارون التقارير الرسمية عن الاحوال الجوية فيأخذون للامر اهبته

ولالمانيا المركز الاول في عالم الطيران التجاري وهي وروسيا الدولتان الوحيدتان اللتان تسيّران خطوطاً رسمية الى مدنهما في الداخل والسبب في ذلك انصراف الدول عن التعاطي معهما واقامتها الصعوبات المتعددة بينها وبينهما

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 ثماني عشرة طيارة للركاب كلّ يوم الى كوبنجرج ومنها الى موسكو فالمدن البلطيقية ريغا وريفال وهلسنفور ومن هذه المدن تمتد الخطوط الى دورمدن التي ينتظران تتصل في القريب العاجل بيراغ والبلقان متى تم الاتفاق مع تشكوسلوفاكيا. ويسير خط يومي الى ليبسك وستتغارت وسوبسرا وتمتد خطوط غربية الى همبرغ وبريمن واستردام حيث تتصل بالخطوط الممتدة الى لندن وباريز

وفي الجنوب تصل الخطوط الهوائية موتيخ وستتغارت وفرنكفورت وغيرها من المدن الكبيرة ببرلين وهمبرغ وبريمن وڤينا وبودابست وتمتد خطوط هوائية الى كوبنهاغن واستوكهلم واستردام

وتمتاز المانيا عن غيرها بان لها خطوطاً تحمل بريدها ليلاً فتبرح الطيارة برلين الساعة العاشرة ليلاً فتصل مالمو في اسوج صباحاً فينقل البريد الى القطار السريع في استوكهلم الساعة السابعة والنصف

وقد عززت المانيا مطاراتها الهوائية ومحلات النزول فيها. فمطار تمبلدروف في ضواحي برلين يعتبر من ارقى المطارات الاوربية ترتيباً وتنظيماً وتهيّئ المحطة العامة فيه للارصاد الجوية الخرائط المتقنة التي تنبئ عن الاحوال الجوية في اوربا كلها. وفي المطار ذاته مركز متقن للراديو متصل بكثير من المدن الكبيرة في اوربا كلها

وتتخلله محطات النزول بين برلين وكوبنهاغن في الطيران الليلي

اما الخطوط النمساوية فتتمة لخطوط الافرنسية في شرقي اوربا وتتصل النمسا بواسطة الخطوط الافرنسية بزورخ وباريز ولندن في الغرب وبالبلقان وبالاستانة في الجنوب الشرقي وبخط آخر يمتد الى ورسو. اما اتصالها بالبلطيق فبواسطة خط بولوني يمرّ بورسو الى دنتزغ ومنها يتصل بالخط الالماني

ويصل خط المانيا ڤينا بموتيخ ومنها يتصل بالمدن الالمانية وبهولندا وبالبلاد السكاندينافية

اما روسيا فقد اضطرت ان تخطو خطوة كبيرة في هذا العمل بسبب رداءة سككها الحديدية وتراخي أجزاء جمهوريتها المتسعة فبذلك الف ميل بين اركنجل في الشمال وباكو على بحر قزوين وستة آلاف بين موسكو وفلاديفستوك

فنيها خط يسير بين موسكو وكونجسبرغ فيتصل بالخطوط الالمانية وخطان آخران يسير الاول منهما الى الجنوب الى روستوف وتفليس وباكو والثاني يتجه من موسكو الى لننغراد وخط يسير شرقي الاورال وآخر يسير في سيبيريا . وتعدّ الحكومة الخطوط الجديدة لربط مدن سيبيريا الاوربية

اما هولندا فالخطوط فيها دولية بسبب صغر البلاد فتسير الخطوط المنظمة فيها الى بروكسل وباريز ولندن وكوبنهاغن وهمبرغ . وتسيّر الشركة الهولندية كل يوم خطين منتظمين الاول من استردام الى روتردام وباريز والثاني من استردام الى روتردام فلندن

ولاستردام اليوم مركز خطير في النقل والانتقال الجوي فهي فضلاً عن انها منتهى الخطوط الهوائية تعتبر ايضاً نقطة تحويل للخطوط الافرنسية والانكليزية والالمانية والسويسرية والدنماركية ومنها ايضاً يتفرق الركاب الى جهات اوربا المختلفة ويوزع البريد الى انحاء اوربا السحيقة كهلسنفور وموسكو وورسو والاستانة

اما حالة الطيران التجاري في بريطانيا العظمى فمختلفة تماماً عنها في الممالك التي ذكرناها اذ لا فرق يذكر في الوقت بين ما تقطعهُ البواخر في المياه والطيارات الطائرة في الجو فالسفر من لندن الى باريز في البحر وفي القطار يستغرق سبع ساعات وفي الجو حوالي ثلاث ساعات اما الخطوط الدولية المستعملة اليوم فتربط لندن باستردام وباريز وزورخ وتفكر الحكومة في تسيير الخطوط الهوائية المنظمة من بلادها الى مستعمراتها ومناطق نفوذها في الشرق الادنى

اما دول اوربا الصغرى فبعضها لهُ خطوط خاصة به والبعض الآخر يسعى لتأسيس خطوط هوائية جديدة

الخلاصة مما تقدم اولاً ان في اوربا اليوم خطوطاً هوائية تجارية تسير من بلاد الى بلاد ومن مدينة الى اخرى وان مقدار البضاعة المنقولة على ازدياد مطرد

ثانياً — لا يمكن تسيير الخطوط التجارية بدون مساعدة الحكومة المالية لان تسيير الشركات لها مستقلة عاد عليها بالخسارة

بيروت نجيب نصّار