

El tráfico aéreo alemán

Por el Dr. ROBERT KNAUSS

Director de la Deutsche Lufthansa A. G.

LA situación de Alemania en el centro de Europa y las múltiples relaciones que la unen a los países vecinos son los determinantes de la configuración de la red del tráfico aéreo alemán. Desde este punto de vista están orientados los objetivos y misiones de la Aeronáutica comercial alemana y, en especial, de la Deutsche Lufthansa como gestora del tráfico aéreo alemán. Lo primordial fué el enlazar con líneas aéreas los puntos de mayor importancia económica de Alemania, luego crear rápidas comunicaciones con los centros de mayor actividad de Europa, para más tarde abrir las grandes vías del aire, *Hochstrassen der Luft*, que conducen a países con los cuales Alemania mantiene un activo comercio, quedando así el tráfico aéreo alemán bien articulado con el tráfico mundial.

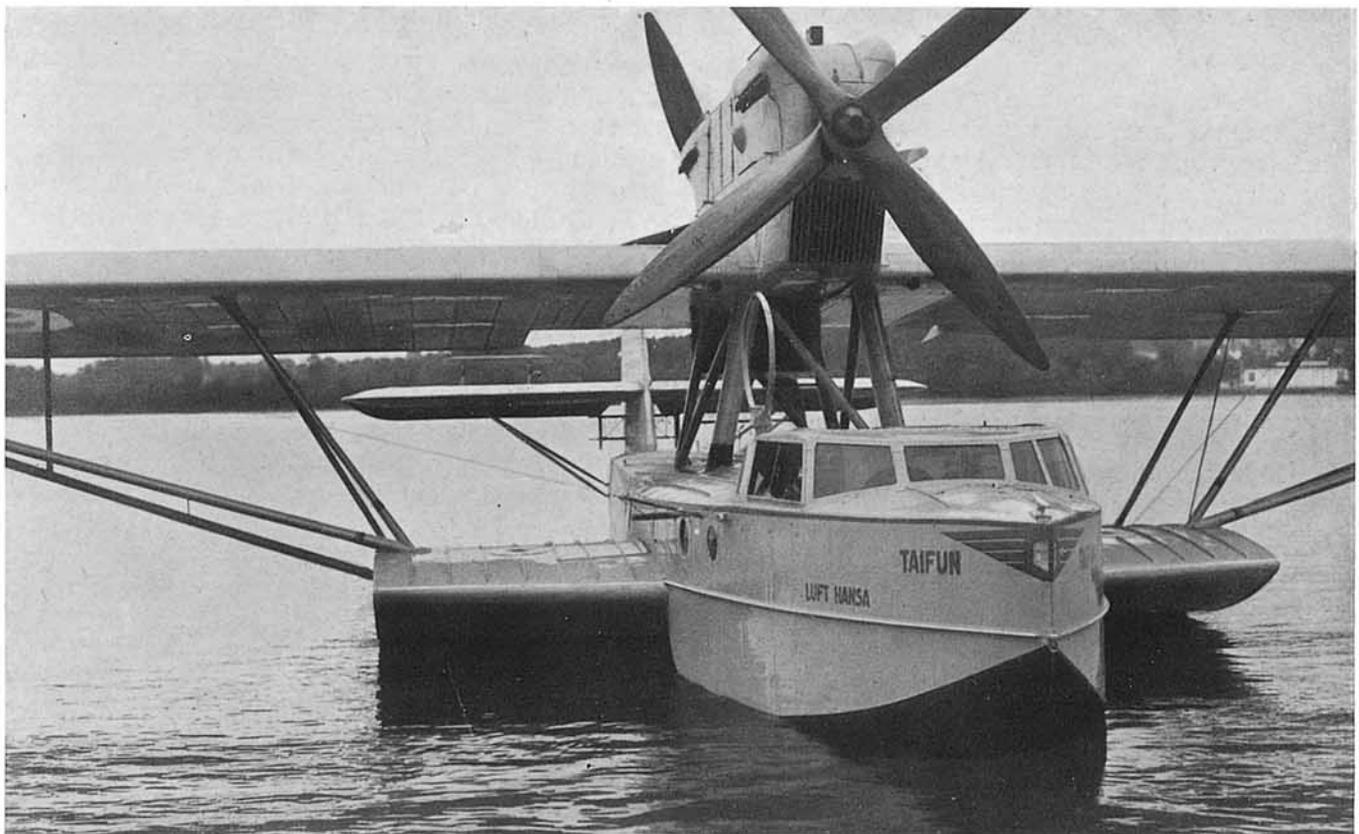
Contradeciría a la esencia íntima del tráfico aéreo alemán el que quedase limitado por las fronteras políticas como ocurre con los medios de transporte ligados forzosamente a la tierra. La gran velocidad de los aviones, sin comparación posible con vehículo alguno, que aumenta constantemente de año en año y que se ha elevado en más de un 100 por 100 desde el nacimiento del tráfico aéreo, alcanzando un promedio de 240 kilómetros por

hora, tiene su mejor aplicación en las comunicaciones internacionales.

Este carácter de la Aviación hace, por lo tanto, necesaria una estrecha colaboración entre las Empresas de tráfico aéreo de los diversos países. Hoy Europa está cubierta por toda una red de comunicaciones aéreas, en la que toman parte unas 25 entidades de 17 naciones. Todas estas Empresas trabajan manteniendo una intensa colaboración con la Deutsche Lufthansa.

De esta red europea de líneas aéreas ya parten grandes vías que tienen su terminal en otros continentes. Tenemos en primer lugar la comunicación aeropostal entre Alemania y Suramérica, pasando por Africa, y que es la primera línea aérea regular transoceánica con periodicidad semanal. Después tenemos las líneas aéreas que van desde Inglaterra al Africa del Sur, a la India y a Australia, así como las líneas holandesa y francesa a las Indias Holandesas y la Indochina, respectivamente. Estas grandes vías aéreas de funcionamiento regular enlazan a Europa con todos los continentes, incluyendo a Australia, que desde hace poco tiempo ha quedado ligada a la red aérea mundial.

Las líneas transoceánicas y transcontinentales son pre-



Hidroavión de canoa *Dornier Wal «Taifun»*, uno de los que hacen el servicio aeropostal regular cruzando el Atlántico Sur semanalmente, como etapa de la línea Alemania-Suramérica, implantada por la Deutsche Lufthansa.



Un avión *Heinkel* al regreso de uno de los viajes relámpago establecidos por la Lufthansa sobre el cuadrilátero Berlín-Hamburgo-Colonia-Frankfurt.

cisamente las que han de servir para el completo desarrollo del joven tráfico aéreo, pues en estos trayectos de enorme longitud es donde el avión puede desplegar en todo su valor la incomparable eficacia de su velocidad y, además, es de esperar que sea en estas líneas donde alcancen los mayores éxitos económicos.

Considerando las líneas aéreas ya existentes, salta a la vista que sobre el trazado de las mismas, no tan sólo han influido razones de orden económico, sino también causas de carácter político. Casi todas las grandes líneas aéreas de los demás países se apoyan en terrenos coloniales o ultramarinos, mientras que Alemania, desposeída de sus colonias, encuentra mayores dificultades para el planteamiento de sus líneas de tráfico aéreo a través de territorios sobre los que no ejerce soberanía, teniendo así que prescindir en su política aérea de la comodidad que representan estas bases.

Si se tienen en cuenta las posibilidades de la política aérea alemana, se observa que el objetivo de su Aviación comercial ha de ser el establecimiento de comunicaciones con aquellos países hacia los cuales fluyen las más intensas corrientes económicas. Que el tráfico aéreo alemán ya responde en alto grado a su misión al servicio de la economía del país, se desprende visiblemente del hecho de que a pesar de la desfavorable coyuntura económica que ha afectado profundamente a otros medios de transporte, aumenta continuamente el número de viajeros que lo utilizan.

Ya en el año 1933 alcanzó la Deutsche Lufthansa la cifra de transporte anual más elevada hasta ahora, llegando a 94.872 el número de viajeros de pago. El número de viajeros por kilómetro aumentó un 52 por 100 en comparación con el de 1932. Además, ha crecido considerablemente el tonelaje disponible para el transporte,

debido a la adquisición de buen número de aviones de gran tamaño y más rápidos.

Por la puesta en servicio de una serie de trimotores *Junkers «Ju 52»*, que fueron aplicados particularmente a los grandes trayectos internacionales, fué posible elevar a 240 kilómetros por hora el promedio de la velocidad de crucero del tráfico aéreo alemán. Así, trayectos como, por ejemplo, Berlín-Londres y Berlín-Roma, pueden ser realizados, incluyendo los aterrizajes, en cinco y siete horas respectivamente.

En el verano de 1934 inauguró la Deutsche Lufthansa los denominados trayectos relámpago, que al principio pusieron en comunicación rápida Berlín con Frankfurt y Colonia, y quedando más tarde incluido Hamburgo. En estas líneas, distancias de 500 kilómetros son recorridas en unos ochenta minutos. Para estos servicios se adquirieron aviones *Heinkel*, que des-

arrollan una velocidad de crucero de 320 kilómetros por hora y que en la actualidad son los más rápidos aviones de tráfico del mundo.

Para el raudo desarrollo de la totalidad de la vida económica de los pueblos es de capital importancia la existencia de un acelerado ritmo de transporte para el correo y las mercancías. Que esto es verdad lo demuestran el aumento de las líneas aéreas, exclusivamente postales o mercantes, y la instalación progresiva de trayectos aéreos nocturnos. En Alemania están provistas de iluminación para el tráfico nocturno las siguientes líneas aéreas:

- Berlín-Stolp-Danzig-Königsberg.
- Berlín-Hannover-frontera holandesa.
- Berlín-Halle-Leipzig.
- Halle-Leipzig-Nuremberg.
- Nuremberg-Munich.
- Hannover-Hamburgo-Lübeck-Fehmarn.
- Hannover-Dortmund-Essen-Düsseldorf-Colonia-Aquisgran-frontera belga.
- Colonia-Frankfurt-Munich.
- Frankfurt-Darmstadt-Mannheim-Stuttgart.

Finalmente, hemos de hacer referencia al trayecto de enlace desde Colonia a la línea Berlín-Hannover-Frontera holandesa, que facilita la unión con las líneas nocturnas Berlín-Hannover-Londres y Berlín-Hannover-París. La mayoría de los trayectos nocturnos se extienden fuera de las fronteras alemanas, llegando hasta las capitales de las naciones vecinas.

Unos 2.314 kilómetros de la red aérea alemana están equipados para el vuelo nocturno. La distancia diaria recorrida en servicio regular por los aviones alemanes llega en los meses de verano a unos 50.000 kilómetros. En 1934 llegó la Lufthansa al millón de pasajeros transportados desde la fundación de la Compañía.