

JOHN LITHANDER — EN FLYGVÄSENDETS MÄRKESMAN



Då det gäller att närmare beröra utvecklingen av flygväsendet i Göteborg, kan detta icke ske utan att direktör John Lithanders namn nämnes. Ty det namnet kommer ofta till synes när det är fråga om flygningens utveckling i rikets andra stad, ja, även då man låter landets flyghistoria passera revy.

John Lithander var en av de första, som insågo betydelsen av, att Göteborg och riket i övrigt icke blevo efter, då det var fråga om att i den kommersiella flygningens tjänst utnyttja de oerhört vidsträckta lärdomar och erfarenheter på flygområdet, som stå kvar såsom ett ur utvecklingssynpunkt bestående plus från världskrigets år.

Då Kungl. Svenska Aeroklubben i Göteborg år 1918 bildades, var direktör Lithander en av initiativtagarna. Året därpå började man med de förberedande arbetena för åstadkommande av en flygplats för staden, och direktör Lithander utsågs härvid till ordförande i den kommitté, som hade att tillhandagå drätselkammarens ledamöter i deras arbete att närvidlag komma fram till positiva förslag. Så kommo de årslånga förberedelserna till flug — Internationella luftfartsutställningen i Göteborg år 1923 — och de i samband med denna utställning anordnade internationella flygtävlingarna. Direktör Lithander utsågs till ordförande i det verkställande utskott, som hade att förbereda flygtävlingarna, och detta omfattande arbete pågick så gott som dagligen i ett par års tid.

Det gällde också att få flyghamnen så pass klar, att den kunde komma till användning vid de internationella flygtävlingarna. Förberedelserna hade tagit rätt lång tid i anspråk, och först år 1922 fattade stadsfullmäktige beslut i saken. Men arbetet forcerades, och då kronprinsen lördagen den 4 augusti 1923 förklarade Göteborgs stads flyghamn i Torslanda invigd, hade man till förfogande en flygplats, som sannerligen icke skändes för sig. Och då många av de flygare — svenska och

från de övriga nordiska länderna — nu efter fyra år åter inställa sig till tävlingar i Göteborg, skola de finna flyghamnen än mera fulländad, varom läses utförligare på annan plats i detta häfte.

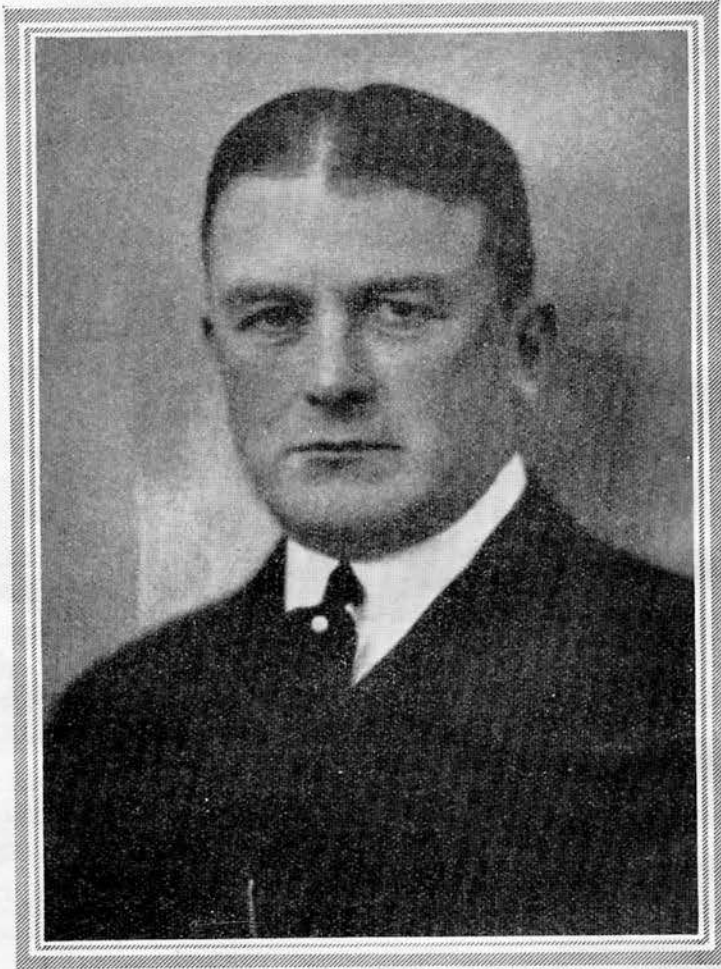
Vad flug och de internationella flygtävlingarna år 1923 beträffar, kan det erinras om, att det hela blev en stor succés — det torde vara tillräckligt att påminna om ett par saker: besöket av den engelske luftfartsministern sir Samuel Hoare, som för övrigt anlände till Göteborg luftvägen, samt den engelska flygaren, numera sir Alan Cobhams glänsande insatser i de olika tävlingarna.

Då Göteborgs stad år 1923 överlämnade flyghamnen till Göteborgs flyghamnsaktiebolag, som alltjämt förvaltar densamma, utsågs direktör Lithander till ordförande i styrelsen för bolaget, vilken post han ännu bekläder. Därjämte fungerar han såsom vice ordförande — efter Dan Broström — i Kungl. Svenska Aeroklubben i Göteborg.

Men direktör Lithander har, som nämnts, icke allenast ägnat tid och krafter åt den kommundal sidan av flygverksamheten — hans sakkunskap har även tagits i anspråk för statens räkning. Då Kungl. Maj:t på nyåret 1924 tillsatte de s. k. lufttrafiksakkunniga, blev direktör Lithander en av

medlemmarna av kommittén. Det var denna kommittés arbete, som utlöste de beslut i riksdagen rörande lufttrafikens befrämjande, vilka sedan möjliggjorde den svenska trafikflygningens igångsättande, först på linjen Malmö—Amsterdam, sedan på linjen Stockholm—Helsingfors och så på linjen Göteborg—Köpenhamn—Malmö.

Direktör Lithander har också utövat en gagnande verksamhet då det gällt utvecklingen av vårt militära flygväsen — det behöver endast erinras om det ståtliga vandringspris för svenska militärflygare, om vilket åter tävlas vid nordiska flygarmötet i Göteborg, samt om de stipendiepriser på sammanlagt 12,000 kronor, som han uppställt i samband med tävlingarna om det ståtliga



Direktör John Lithander.

DETALJER UR PROGRAMMET FÖR NORDISKA FLYGAR- MÖTET I GÖTEBORG 28—29 MAJ



en defilerings över Göteborg, varmed nordiska flygarmötet i Göteborg på lördagsmiddagen inledes, sker i kolonn i följande ordning.

Patrull från Göteborgs flygstation, patrull från norska marinens flygväsen, patrull från danska flygkåren, patrull från 3:e flygkåren patrull från 2:a flygkåren.

Sedan kommunikationsministern, statsrådet Meurling, förklarar flygarmötet öppnat, följer ett flygarmöte med korta föredrag av ledande män inom dansk, finsk, norsk och svensk luftfart över ämnet: »Synpunkter på nordisk trafikflygning». Talare äro: från Danmark direktör B. Rom, från Finland direktör B. Lucander, från Norge d:r R. Thommesen och från Sverige kapten Carl Florman.

De i nordiska flygarmötet deltagande flygarna äro följande:

Från Sverige: kaptenerna Tornberg och Wigert samt sergeant Edenbrandt från 2:a flygkåren och Flygstyrelsen, kaptenerna Enell och Adilz, löjtnanterna Sandström och Hård, sergeant Olsson, furirerna Rosin, Comstedt och Bjurhovd samt löjtnant Christell från Göteborgs flygstation, löjtnanterna Adlercreutz, Bolling, Bongenhjelm, Borgqvist, Carlgren, Björsell, Schyberg, Gunterberg, Sergel, Palm och Liljhagen från 3:e flygkåren samt ingenjörerna Lindner och Zimmermann från A.-B. Flygindustri.

Från Norge: premiärlöjtnanterna Bruhn, Styhr och Eliassen.

Från Danmark: kapten Botved, premiärlöjtnanterna Andersen och Örum, löjtnanterna Herschend, Bjarkow, Erlind och Steinbeck.

Uppvisningarna på lördagen kl. 3 e. m. omfatta:

A.-B. Flygindustri bombflygplan, spaningsgrupp ur 3:e flygkåren, norsk marinflyggrupp, A.-B. Flygindustri 17-sitsiga trafikflygplan och Luftfordar.

Härefter följer konstflygning av svenska arméflygare, varvid utföras vingglidning, fallande löv, Immelmanssväng, looping, halvroll, roll och spinn.

Söndagens uppvisningar omfatta: A.-B. Flygindustri bombflygplan, Luftfordar och A.-B. Flygindustri 17-sitsiga trafikflygplan.

De vid flygarmötet anordnade tävlingarna äro följande: tävling om Camorrapokalen, patrullflygtävling, höjdflygtävling samt lag(stafett-)flygtävling.

Camorrapokalen, en ståtlig silverpokal, en halv meter hög, är av medlemmar av Kungl. Svenska Aeroklubben i Göteborg uppställd till tävling mellan svenska militärflygare. Pokalen skall för alltid tillfalla den kår, vars medlemmar erövrat densamma tre gånger utan ordningsföljd. År 1923 erövrades pokalen av löjtnant M. Bång och år 1924 av löjtnant J. Stenbeck.

Till årets tävling äro anmälda följande flygare: kaptenerna Tornberg och Wigert samt löjtnant Stenbeck, 2:a flygkåren, löjtnant Hård, sergeant Olsson samt furirerna Rosin och Comstedt, Göteborgs flygstation,

löjtnanterna Adlercreutz, Bolling, Bongenhjelm, Borgqvist och Carlgren, 3:e flygkåren.

Tävlingen omfattar orienterings- och målspanings-tävling, utförd under en flygning.

Priserna i denna tävling äro Kungl. Svenska Aeroklubbens i Göteborg prisserie, 7 hederspris, samt Camorrapokalen till bäste svenske flygare.

Patrullflygtävlingen omfattar följande obligatoriska rörelser: start, två raka linjer över flygfältet, en höger och en vänster helomvändning medelst svängar, en åtta, ett markanfäll mot fingerad marschkolonn samt fria rörelser i patrull och enskilt.

De anmälda patrullerna starta i följande ordning: en sjöflygplanspatrull från Göteborgs flygstation, en sjöflygplanspatrull från norska marinens flygväsen, en sjöflygplanspatrull från 2:a flygkåren, en patrull av spaningsflygplan från danska flygkåren samt en jagarpatrull från 3:e flygkåren.

Priserna i denna tävling äro: ett hederspris till segrande patrull, mindre hederspris till varje flygare i segrande patrull samt minnesbägare till flygarna i närmast följande patruller.

Höjdflygtävlingen omfattar två klasser: klass I, landflygplan, och klass II, sjöflygplan. Klasserna indelas i sin tur i: a) utan beräknad nyttig last och b) med 500 kg. nyttig last. Segrare är den som inom resp. klass uppnår högsta höjd. Priser: hederspris till segraren i varje klass.

Lag(stafett-)flygtävlingen deltaga ett danskt, ett norskt och två svenska lag. Varje lag består av fyra deltagare, två land- och två sjöflygplan. Priserna utgöras i denna tävling av fyra hederspris till segrande lag.

Det av Kungl. Svenska Aeroklubben i Göteborg tillsatta arbetskommitté för nordiska flygarmötet har följande sammansättning: ordförande direktör John Lithander, vice ordförande direktör C. R. Cramér, kassaförvaltare direktör O. Arnulf-Olsson, sekreterare kapten S. Wulff, kapten S. Wijkman, ingenjör E. Bergendahl, direktör N. Eriksson, kapten H. Enell och ryttmästare O. Philipson.

Funktionärer för tävlingarna äro: jury: generalmajor K. A. B. Amundson, oberst P. G. Koch och d:r R. Thommesen; prisdomare: major G. von Porat, kapten Hj. Riiser-Larsen och kapten A. P. Botved; överledare och kommissarie: ryttmästare O. Philipson; tävlingsledare: kapten H. Enell; biträdande kommissarier och tävlingsledare: löjtnanterna S. Landergren och F. Sandström, ingenjör D. Svensson, kapten F. Adilz, löjtnant G. Hård, löjtnant Svenor, underlöjtnant Holmer och fänrik Ljungström; tidtagare: kapten Adilz samt löjtnanterna Beskow, Lennkvist och Borlind; för biljettförsäljning och trafiktransport: kapten S. Wijkman, kapten P. G. Blidberg och direktör E. Hultgren; inkvarteringschef och klubbmästare: löjtnant G. A. Bratt, hr H. Wennerström; läkare: d:r Cl. Carlström och d:r C. A. Wallgren; härold: redaktör G. Ahlberg.



Göteborgs flyghamn från luften.

S V E N S K A F L Y G H A M N A R

I I. G Ö T E B O R G S F L Y G H A M N

Iär synes Göteborg på allvar komma i förbindelse med de stora flygrouterna på kontinenten. Att detta icke i större utsträckning skett tidigare, har berott på flera orsaker — ett faktum är dock att de rent »lokale forhold» icke hindrat trafikflygningens utveckling. Ty Göteborg förfogar redan sedan år 1923 över en flyghamn, som ifråga om storlek och utvecklingsmöjligheter står i en klass för sig här i landet. Det har nämligen lyckats göteborgarna att få hamnar för såväl sjöflygplan som för landmaskiner förlagda till en och samma plats, närmare bestämt Torslanda vid Älvsborgsfjärden, mitt emot Långedrag.

Under de senaste månaderna har ett febrilt utvidgningsarbete pågått ute vid flyghamnen, och det hela har blivit lagom färdigt till nordiska flygarmötet, under vilket flyghamnen är medelpunkten.

— Den här delen av anläggningen, förvaltningsbygg-

naden, är nyuppförd i år, meddelar chefen för Göteborgs flyghamn direktör C. R. Cramér, då vi avlägga ett besök ute vid flyghamnen. Byggnaden inrymmer avdelningar för tull och passvisering, trafikbolagens kontorslokaler, vänthall, salonger för passagerarna o. s. v. En trappa upp ha vi flyghamnsbolagets kontor, och i förbindelse med detta är anordnat ett tornrum, varifrån man har en vidsträckt utsikt över hela flyghamnsanläggningen. Den landflygplats, som vi ha till förfogande, mäter icke mindre än 600×800 meter, och mark finnes tillgänglig för utvidgningar. Nu ligger landningsplatsen, som synes, jämn och fin, men det såg inte så ut när vi började här ute. Då var det åkrar och betesmarker, och det var ett omfattande arbete att få det hela i färdigt skick — bl. a. måste hela fältet täckdikas.

— Och här nere ha vi sjöflyghamnen, fortsätter direktör Cramér. Som vi se, ligger viken gott skyddad för alla vindar, även för den här på kusten ofta rätt besvär-



liga västan. Vi ha i ordning en slip med så moderna anordningar, att en enda man, om så skulle krävas, är i stånd att ombesörja uppfordringen till hangarbyggnaden av ett sjöflygplan.

Flyghamnens hangarbyggnad är synnerligen stort tilltagen — dimensionerna, 20×60 meter, ge vid handen att det är den största byggnaden av detta slag här i landet. Här inne kunna också på en gång härbärgas ända till tre av de största flygmaskiner, som för närvarande äro i trafik på de svenska linjerna.

Något hundratal meter från hangarbyggnaden äro belägna flygrestaurangen och flygarhotellet. Även vid restaurangbyggnaden ha under senaste tiden vissa utvidgningar gjorts. Sålunda ha iordningställts två verandor på tillsammans 70 m. längd, vilka nu stå färdiga till nordiska flygarmötet. Verandorna komma för övrigt att dekoreras av den kände göteborgskonstnären Jon-And, och man får en försmak av vad han här skall kunna åstadkomma, då man ser hans i flygrestaurangens andra våning placerade teckningar med motiv från Ilug 1923.

— Flygverksamheten hittills?

— Trafikflygningen på Göteborg kom i gång på allvar i fjol, och 1926 kan sålunda betecknas såsom ett märkesår för oss, svarar direktör Cramér. A.-B. Aero-transport uppehöll då under juli och augusti månader trafik på routen Göteborg — Köpenhamn — Malmö dels med större, tremotors-, och dels med mindre, enmotors-, trafikmaskiner av Junkers typ. De vid fjolårets trafik vunna trafiktekniska erfarenheterna voro



Plan över Göteborgs flyghamn.]

synnerligen värdefulla, och även det ekonomiska resultatet måste betecknas såsom tillfredsställande och bådär gott för denna linjes framtida bärighet.

— Och trafiken i år?

— Den kommer att sättas i gång den 1 juni. Den blir i år betydligt utökad och kommer att pågå under fyra månader, alltså en fördubbling mot i fjol. Den 1 juni sätter A.-B. Aero-transport i gång med trafik Göteborg—Köpenhamn—Hamburg, och från den 1 juli till den 30 september kommer routen att utsträckas till Stettin—Berlin. Under dessa tre månader kommer trafiken att ombesörjas med Dornier Walmaskiner. I sommar skola vi även sätta i gång med en större besinläggning här ute. Den förlägges under jord och kommer att förses

med elektriska pumpanordningar och ledningar för servis direkt till såväl landmaskinerna på fältet som till sjömaskinerna vid slipen.

— Jag skulle till sist, slutar direktör Cramér, på det flygintresserade Göteborgs vägnar vilja uttala några tacksamhetens ord till två av de män, som vi främst ha att tacka att vår flyghamn kommit till. Vad då den rent kommunala sidan av saken angår, så har stadsfullmäktiges förutvarande ordförande, kamrer Herman Lind-

holm, nedlagt ett synnerligen energiskt och fruktbringande arbete dels på flyghamnens tillkomst och dels vid strävandena för upprättandet av lufttrafiklinjer på Göteborg. När det gällde att skapa ett organ för bedrivande av verksamheten, bildades Göteborgs flyghamnssaktiebolag, och därvidlag har direktör John Lithander varit den drivande kraften.



Direktör C.-R. Cramér.



Kamrer H. Lindholm.