

# DET NYA TORSLANDA

De år 1935 påbörjade utvidgningsarbetena vid Göteborgs Stads Flyghamn i Torslanda äro nu i det närmaste avslutade, och de nya anläggningarna skola i år träda i funktion.

Den 5 augusti blir det f. ö. jämnt 15 år sedan H. K. H. Kronprins Gustaf Adolf förklarade Torslanda flygstation, Nordens enda kombinerade land- och sjöflygplats, öppnad för offentlig lufttrafik. Statistiken över antalet starter och landningar utvisar sedan dess en stadig och kraftig ökning.

Själva flygfältet hade vid begynnelsen en yta av omkring 350,000 kvm. Det var sparsamt och provisoriskt dränerat, med för dränvattnet fritt avlopp i havet, något som medförde bl. a. den olägenheten att vid exceptionella högvatten havet gick in över fältets lägre delar. Nu är hela fältet invallat mot havet och vattnet från ett rationellt dräneringssystem uppsamlas i en stor underjordisk bassäng, varur det pumpas med automatiskt reglerade pumpar om resp. 3,000, 6,000 och 12,000 minutliter. På norra sidan ha nya fältdelar om sammanlagt 292,000 kvm. markyta planerats och dränerats för att fältet i sin helhet skall få den omfattning, som föreskrives för flygfält av klass I.

Av Flyghamnsdirektör  
**GÖSTA ANDRÉE**

★

Den rad gamla byggnader, som fanns vid fältets nordvästra sida, är nu borttagen, och vägen, som passerade förbi dessa hus, är flyttad åt väster.

Än ytterligare utvidgning av fältet är planerad, i det den grunda vik, som i NO gränsar till det nya fältet, är föreslagen att fyllas igen. Härigenom skulle vinnas, att för blindlandningar rullningsbanor om 2,000 meters längd i tvenne riktningar skulle erhållas.

Flygplatsen har tidigare haft eget kraftverk för produktion av elektrisk ström för belysning och radio. Då emellertid de nya belysningsanläggningarna — utökat gränsljus, flodljus och direkt anslutna hindermarkeringsljus m. m. — erfordra betydligt större krafttillgång, har avtal träffats med Trollhätte Kraftverk om strömlieferans. En särskild kabel är dragen från kraftverkets sekundärstation i Lilleby till

en transformator i flyghamnen, där de 10,000 volten delas upp för resp. ändamål. Den gamla lokala anläggningen får nu tjänstgöra som reserv.

För administrationen av flygplatsen är på norra sidan av fältet uppförd en tvåvåningsbyggnad, som täcker en markyta om 35×14 meter. Vid den nya byggnadens placering, har hänsyn tagits dels till avståndet från staden, som härigenom förkortas med nära 2 km., dels till att huset skall utgöra så ringa hinder som möjligt för flygningen.

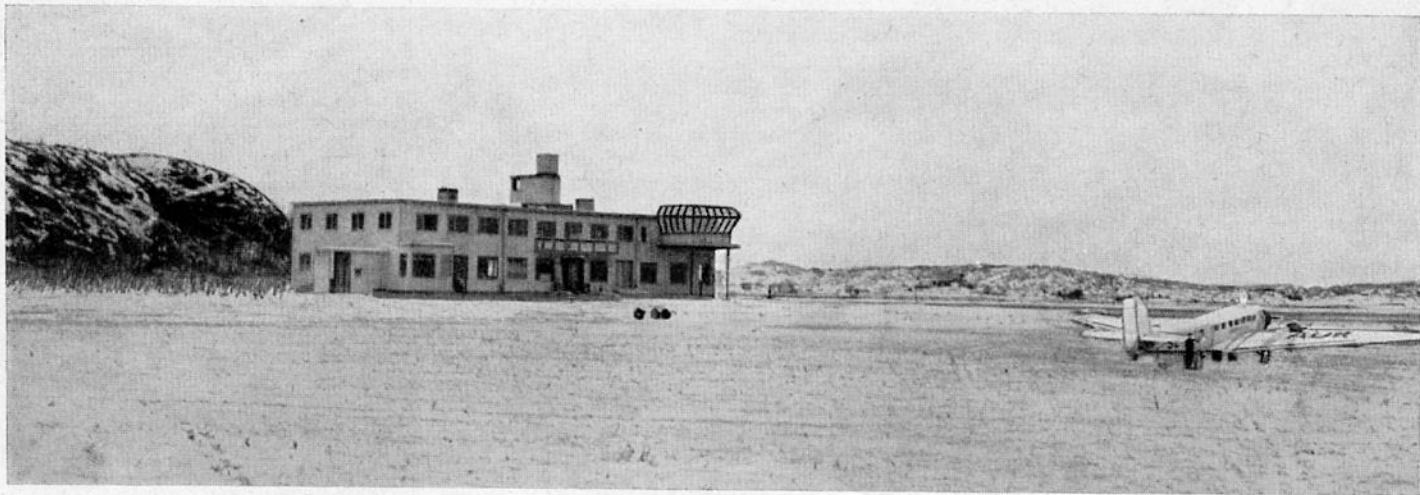
När man från vägen kommer in i byggnaden, befinner man sig i en stor och ljus hall, som sträcker sig i två våningars höjd. Till vänster löper en disk genom hela hallen, på vilken flygresenärernas bagage expedieras av tullen och trafikbolaget. Ytterligare åt vänster bakom disken, har tullen sina fyra expeditionslokaler och A.-B. Aerotransport två rum för bokning och expedition. Bagage och annat flyggods lastas inne i hallen på vagnar, som genom stora dubbeldörrar köras direkt till och från flygmaskinerna. I diskens förlängning har Aerotransport ett kassakontor för expedition av flygbiljetter, resgodsövervikt och dylikt. Genom denna placering av lokalerna har man vunnit att den tjänstgörande personalen har all sin expedition för passagerare och gods samlad på en sida bakom disken, till skillnad mot den allmänt förekommande »ö-principen», där vederbörande tjänsteman får passera ut pland passagerare och publik för att nå sina tjänsterum.

Någon restaurang inrymmes icke i byggnaden, men till höger i hallen finnes en

	1923*	1925	1927	1929	1931	1933	1935**	1937
Antal starter och landningar	839	95	263	528	1.362	2.228	1.991	9.151
Landflygplan	687	46	148	316	982	1.932	1.676	8.135
Sjöflygplan	152	49	115	212	380	296	315	1.016
Antal luftbefordrade personer	1.838	299	1.740	2.185	4.240	6.550	8.032	23.616

\* utställningsåret. \*\* fältet största delen av året avstängt för dräneringsarbeten.





Den nya expeditjonsbyggnaden på Torslanda reser sig nu, modernt enkel och praktisk, bland ännu vinterklädda bergsknallar.

man har överblick över hela hallen har man på ena sidan ingångar till först flygledarnas dagrum, därefter till chefs-meteorologernas expedition, sedan meteorologernas kartritringsrum och metroradio. Från meteorologernas arbetsrum leder en spiraltrappa upp till överbyggnaden på huset, som irtymmer rum för gasfyllning av pilotballonger. Härifrån går meteorologen ut på taket och upp för ännu en trappa till viseringsplattformen, där han släpper ballongen och går in till teodoliten (observationsinstrumentet), som är omgivet av ett vindskydd. Från arbetsrummet ha meteorologerna också tillgång till en balkong, som vetter mot fältet.

De tre rum som ligga längst fram disponeras av telegrafverket för pejling, teletype och radio.

Mellan radio och väderlekstjänst leder en trappa upp till flygledaretornet. Placeringen av detta har visserligen blivit den rakt motsatta till vad riktigt är, men skä-

len för att man uppfört stationsbyggnaden på fältets norra sida voro så avgörande, att man får finna sig i denna olägenhet. Flygledaren kommer således alltid att ha solen rakt i ögonen, något som i väsentlig grad försvårar iakttagandet av flygmaskiner i luften över fältet. Denna nackdel har man delvis försökt avhjälpa genom att snedställa fönstren för att slippa ljusreflexer. Vid dagtrafik i solskensväder kommer också flygarna att med svårighet kunna urskilja ljussignalerna från flygledaretornet, men erfarenheten skall väl finna ett botemedel även härför.

Flygledaretornet har ungefär samma uppgift som ett ställverk vid järnvägen, fast man här har att reglera osynliga växlar. Från detta torn manövreras också all belysning för fältet, gränsmarkering, flodljus, vindriktningsvisare och anstyrningsfyr samt hindermarkeringen på omgivande höjder.

Belysningskontaktarna äro fjärrmanövrerade, så att panelen för samtliga kontakter i tornet uppta endast en yta av 50×50 cm., huvudkontaktarna finnas i ett manövrerum i källarvåningen. I denna del av byggnaden finnes också ett rum för transformatoranläggningen.

Då det gällde placera omförmälda trans-

formator vid byggnadsplanens uppgörande påpekades nödvändigheten av att en så viktig detalj som transformatorn skulle få en ur försvarssynpunkt så väl placerad belägenhet att den på minsta sätt blev utsatt för risken att skadas vid ev. bombanfall. Det tittades nog litet varstans bland de omgivande bergknallarna, men så föreslog någon, tydligen med viss erfarenhet från tävlingar i bombkastning, att då det är ytterst svårt att träffa själva objektet vid bombfällning, minsta risken är, att placera transformatorn just i det för den lede fienden åtrådda målet.

Man får hoppas förslagsställaren har rätt.

I källarvåningen finnes förutom de elektriska centralerna, värmeanläggningen, tvättstuga och rymliga arkivrum, en hydrofof som från särskilda brunnar förser byggnaden med färskvatten under lämpligt tryck. Här nere finns också ett stort dagrum för handräkningspersonalen samt toaletter för allmänheten.

Byggnaden är ritad av arkitekt Axel Jonsson, Göteborg, som lyckats lösa sin uppgift på ett efter förhållandena synnerligen tillfredsställande sätt.

Alla önska ju i första hand en fri utsikt över fältet från sina expeditjonsrum, en svår nöt att knäcka, då man betänker hur många olika organ, som här skola fungera. Men alla ha dock fått sin önskan uppfylld.

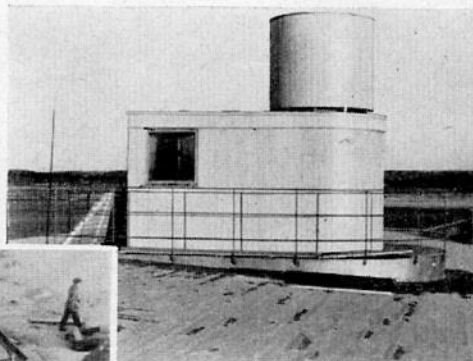
Byggnadsstilen är modernt ren med god tillgång till ljus. Färgen i hallen och rummen är hällen i ljusgul ton, som ger ett trivsamt intryck. Byggnadsmaterialet är trä och taket av underhållsfri papp.

Grundanläggningen har utförts av Cema Konststensgjuteri, Joh. Lindström; byggnaden är uppförd av A. S. A. A.-B., och de elektriska installationerna av firma Elektriska Anläggningar, samtliga i Göteborg. För utförande av statens belysningsanläggning för nattflygning har Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen tecknat kontrakt med A. G. A.

För fortsatt utbyggnad är i första hand en personalbostad planerad strax väster om stationsbyggnaden samt vid sidan därav en mindre restaurant. Av drivmedelsfirmor planerar Svensk-Engelska Mineralolja A/B att uppföra en tidsenlig bensin-anläggning för service av såväl flygplan som markbundna motorfordon.

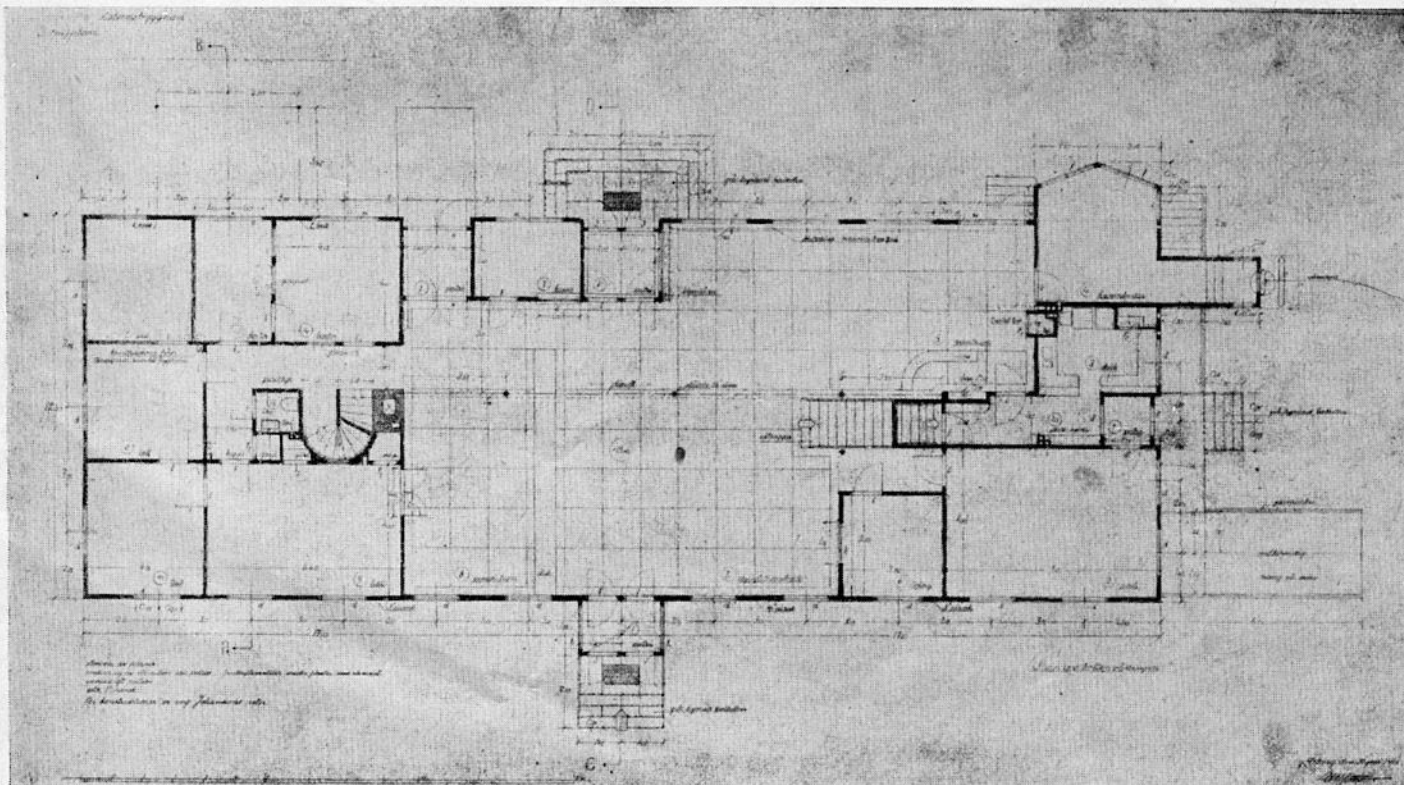
Sedan kommer turen till — när behovet så påkallar — uppförandet av en varm-

(Forts. å sid. 22.)

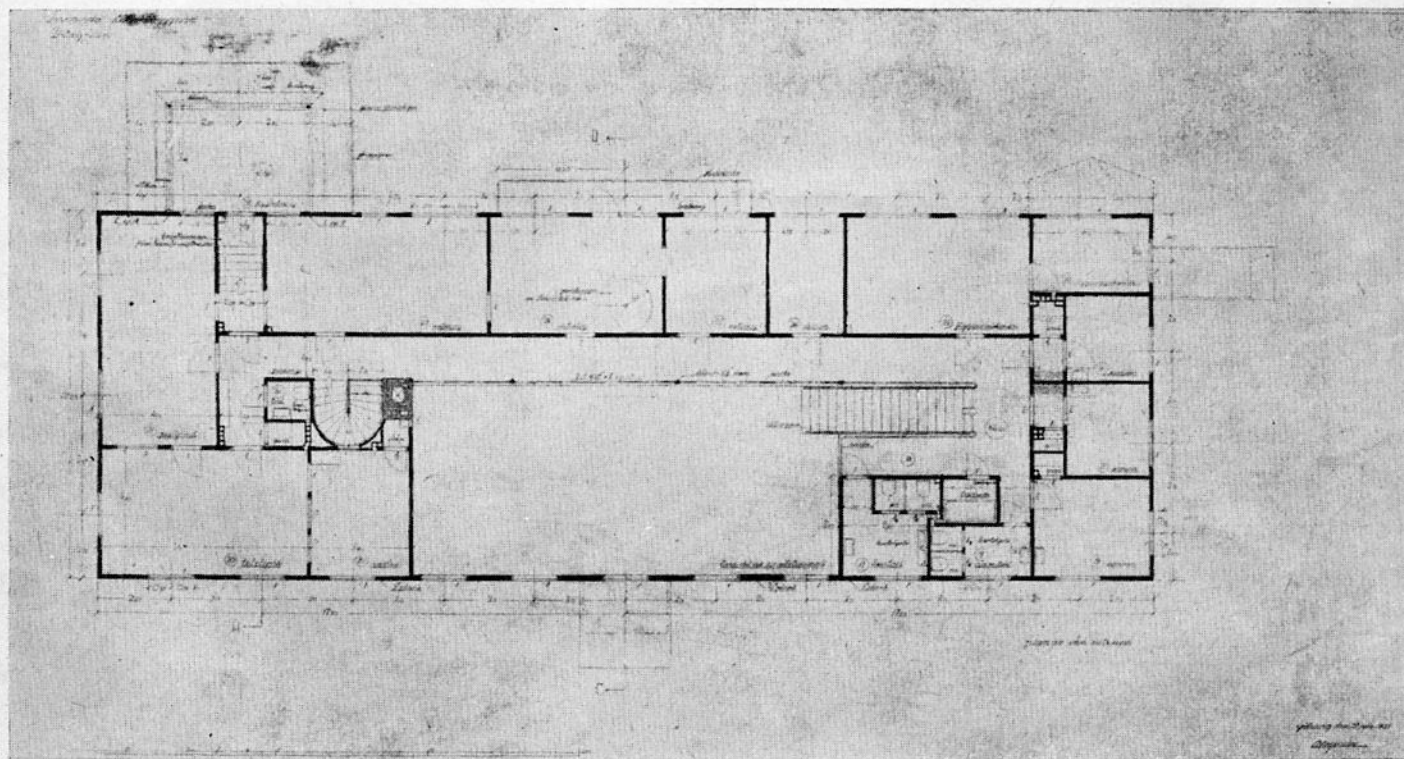


Här ovan meteorologernas ballongfyllningsrum med den mot alla vindar skyddade viseringsplattformen. T. v. två bilder av flygledaretornet, som åtminstone ser ändamålsenligt ut.

# DEN NYA EXPEDITIONSBYGGNADEN



PLAN ÖVER BOTTENVÅNINGEN: Från vägen kommer man in genom entrén längst ned på skissen. Till vänster genomskäres hallen av expeditionsdisken och bakom denna till vänster äro tullens fyra rum. Snett fram åt vänster äro Aerotransports tre rum med ut- och infart för bagagevagnar mellan bookingskontoret och kassan i diskens förlängning. Rakt fram är entrén till fältet och hallutrymmet framåt höger är avsett som vänthall. Den bågformiga figuren i denna är bardisken, där kaffe och förfriskningar serveras. Rummet längst fram i högra hörnet är hamnfogdekontoret och längst ned åt höger postens rum och Aerobolagets informationsrum till vänster om detta.



PLAN ÖVER VÅNINGEN I TR. UPP: Radiostationen inrymtes i de tre rummen åt vänster, häremellan och meteorologernas rum rakt fram är uppgången till flygledaretornet. I meteorologernas kartritningsrum synes spiraltrappan upp till ballongviseringstornet markerad. De två rummen fram åt höger äro flygplatsförvaltningens kassakontor och flygplatschefens tjänsterum. Längst till höger tre sovrum för övernattande personal och nedtill till höger dam- och herrtoaletter för passagerarna. Mittpartiet är övre delen av hallen.

## *Det nya Torslanda*

(Forts. fr. sid. 10.)

hangar, men så länge Göteborgs flygstation har karaktären av genomfartsort, räcker den gamla hangaren för behovet tills vidare. Denna byggnad har för övrigt under senaste året genomgått stor förändring. Golvet är nu belagt med betong, väggarna äro nödvändigt panelade och målade samt taket försett med ny, silverglänsande papp.

Göteborgs stad har nu fått en infartsport, som bör giva den ankommande resenären ett gott intryck, vilket utan tvivel är av viss betydelse, då oftast första intrycket är mest bestående.

Fördelen med att stadens flygplats blev förlagd till Torslanda, visar sig f. ö. nu allt mer. För utvecklingen erfordras tillgång till stora utvidgningsområden, som här finnas. Dessutom är den omgivande bebyggelsen en viktig faktor att taga hänsyn till, då flygning i mörker och dåligt väder allt mer förekommer. Så snart den nya Hisingsbron, som nu är i vardande, blir färdig elimineras Torslandas egentliga nackdel — den långa färdetiden mellan stadens centrum och flygplatsen. Samtidigt som bron uppföres, omlägges också vägen, som blir rakare och bredare samt försedd med särskilda gång- och cykelbanor.

*Gösta Andrée.*