

# Tyska bombaren duger inte ens åt råttorna

Vid navigatörens bord alldeles bakom andretpilotens stol lyser det vitt från det nyragnada träet på manövrerrättarna. Kontrasten är bjärt mot de många dyrbara instrumenten, som finns här. Men det skrymselendorado detta stora flygplan erbjuder en rätta, har för dess lekamliga spis inte inneburit någon tillfredsställelse. Endast tänderna kunde få en liten avslipning på någon hård trätratt här och var. Och nu har det faktiskt gått så långt att t. o. m. råttorna inte längre bryr sig om det tyska fjärrbombplanet, som nu står uppställt på Torslanda flygplats på sitt tredje år.

Det fräna västkustrostet har redan gått hårt åt besterna. Motorerna har fyrstämigt tagit upp sista versen och landningsstället väntas braka ihop när som helst. Genom ett himnens alla vindster i förarhytten tar sänders alla fönster en omväg och på flera ställen i flygkroppen och vingarna gapar fula hål, av vilka flera har en misstänkt skolliknande form. De breda vingklaffarna hänger hjälplöst ner: hyrdalsystemet orkar inte längre hålla dem uppe.

Utanpå gör bjässen intryck av långt framskriden självnedskrotning, men man inuti finner nästan allt i oskadat skick. Det mest framträdande är de sex väldiga extratankar, som tar upp nästan hälften av utrymmet. De rymmer vardera 1,200 liter och ger tillsammans med vingtankarna en aktionstid på 22 timmar. Med tanke på detta förefaller ryktena i början av 1945, att de högre nazistpamparna vid Tysklands kapitulation ämnade fly till Japan eller Sydamerika, högst sannolika. Med Focke-Wulf Kurier, som detta det tyska flygets bästa långdistansflygplan heter, kunde man mycket väl från Berlin nå både Tokio eller vilken plats som helst i Sydamerika. Kanske undkom Martin Bormann på det sättet.

## Bensinen fortfarande kvar i tankarna

Tankarna är omklädda med en tjock gummiliknande massa. Skulle en kula träffa någon av dem, drar massan på ett ögonblick ihop sig över hålet. Vid ett särskilt bord regleras de 10,000 litera med några rattar och spakar. Alla extratankarna är fortfarande till brädden fyllda med flygbensin.

Längre framåt i kabinen hittar vi radiotelegrafistens plats. Här sitter en högmodern sändar- och mottagarapparat till ingen nytta. Förarhytten är överfylld med instrument, knappar, rattar och spakar. Här och var gapar runda luckor i panelerna. Det är flygförvaltningen, som lagt beslag på det allra värdefullaste. Bland annat har radarutrustningen plockats bort.

När man gått runt i planet och tittat ett slag, sett på det fulländade elsystemet, syrgasvästarna, alla små motorer, pumpar ets., autopiloten, den dyrbara uppsättningen blindflygningsinstrument, värmesystemet och mycket annat, börjar man undra hur det kan komma sig att allt detta fått vara där det är utan att komma till nytta på minsta sätt. Man har ju i alla fall haft över 2 år på sig att bestämma krigsfågelnas öde.

## Vem är egentligen ägaren?

Det glunkades strax efter det planet kommit till Torslanda att ryssarna skulle vara de närmast anhängliga sedan die Luftwaffe lämnat in. Ännu har det emellertid inte hörts någonting i saken därifrån. Det Danske Luftfartselkab tittade på den under hösten 1945. Man trodde att Kurierplanet skulle vara fyllt av delar för bolagets Focke-Wulf Condor, som planet heter i fredsversion. Det måste den inte ha varit ty DDL gjorde ingen affär. För en vecka sedan meddelade kontorschefen i direktoratet för fientlig egendom i Norge att flygplanet skulle vara norskt egendom om planet landat efter ett bestämt klockslag på fredsdagen.

Sekr. S. Christiansen på Norska generalkonsulatet i Göteborg, omtalar att härmed säkerligen menas att planet skulle tillhöra Norge i fall det landade efter kapitulationen underskrivits. Detta skedde emellertid kl. 13 och Kurieren tog mark 7,30 på morgonen.

Flygförvaltningen, som förefaller att ha haft mest att göra med enslingen på Torslanda, meddelar att man väntar på besked från de allierade i Berlin om hur det skall bli. Under tiden betalar flygförvaltningen varje månad hyra för planet till Torslanda flygplats. De pengarna kommer givetvis den framtida ägaren att få ersätta.

## Snart är det bara skrotvärdet kvar

— Strängt taget, säger flygplatschefen major Hinnersson, är det nu bara skrotvärdet kvar. Motorerna har inte körts sedan 1946 och skall man få ingång igen blir det först nedmontering, omborrning, reparationer och provkör-

ning i bänk. En dyr historia. Större delen av instrumenten måste säkerligen gås igenom för att göra funktion igen, alla wirer undersökas, hål i vingarna lagas och en massa småjusteringar görs. Att få upp den i luften kommer att kosta mer än det smakar.

Det enda, som kanske skulle löna sig vore att plöcka isär den och ta vara på allt värdefullt. Men det är verkligen synd att tiden fått gå utan att någonting gjorts. När planet kom hit var det säkert värt omkring en och en halv miljon.

Ja, när det kom hit var förhållandena rätt dramatiska. Tidigt på morgonen den 8 maj 1945 sogs hangarmästare Stig Andersson på Torslanda ett fyrmotorigt plan komma svepande utifrån havet och direktlanda. Först tyckte han att det var ett av DDL:s Condorplan, men den villfarenelsen försvann ju snabbt, när maskinen hunnit ner och hakkorsen och kanontornen blev synliga. Hangarmästaren och några till skyndade sig fram och kom just lagom för att hindra besättningen sätta eld på planet. Sammanlagt var det 7 tyskar ombord och alla utom en 19-årig fänrik, som var chefpilot ombord, föreföll nöjda över att vara på svensk mark. Han hälsade svenskarna med "Heil Hitler" och gjorde dessemellan på sina kamrater.

## Myteri utanför Marstrand

Det framkom så småningom att man startat från Oslo tidigt på morgonen med kurs mot Kurland. Ungefär i höjd med Marstrand sattes besättningen ett väl planlagt myteri i verket och uppmanade piloten att flyga till Torslanda och gå ner där. Han nekade, varpå skyttet i kanontornet ovanpå flygplanet började skjuta mot en av motorerna. Efter

20 skott träffades en oljeledning och motorn skar ihop och stannade. Piloten ville ändå inte ge sej, men då satte signalisten en pistol i nacken på honom och kommenderade:

— Gå ner på Torslanda annars skjuter jag och andretpiloten får ordna landningen.

Då gav sig den enwise och satte kurs på Torslanda, där han utförde en utomordentligt perfekt landning.

## Sprängladdningar hade utplacerats

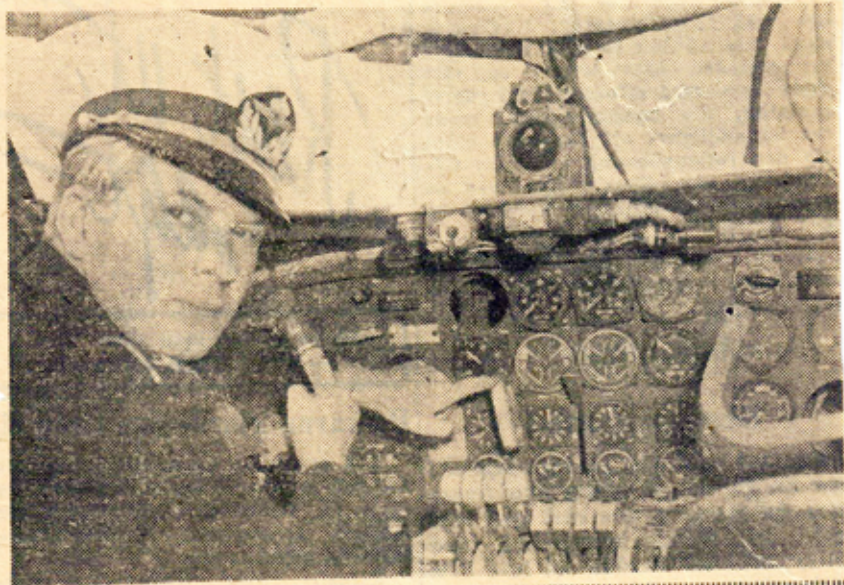
Att tyskarna ämnade förstöra planet, men inte hann, fick de som gjorde en första undersökning gott belägg för. Strax innanför dörren satt en sprängladdning färdig att explodera om någon skulle försöka ta sig in. Dessutom hittade man på tre ställen in på planet sprängladdningar, den största var på 12 kilo. Proviant fanns det massvis ombord. Konserver, bröd, smör, choklad med och utan kaffein, vitamintabletter och sömnmedel för att bara nämna något.

En tillfällighet ville att den kände flygaren Albin Ahrenberg, som då var flygvapnets specielle man för utländska krigsflygplan, vilka landade i Sverige, kom till Torslanda en halvtimme efter det Focke-Wulfen landat. Han satt genast igång med förhör och undersökningar. Varje gång den tyske fänriken fick en fråga sa han "Heil Hitler" före han svarade. Till slut tröttnade Ahrenberg på det och röt: "Håll käften med det där hellandet!" Då teg fänriken.

Flygvapnet såg till att alla vapen monterades ned och sprängladdningar togs bort. Vidare reparerades den trasiga motorn. Planet var sedan startklart och hade kunnat flyga till Rio de Janeiro utan mellanlandning. Men i väntan på att ägaren skulle anmäla sig, parkerades die Luftwaffes bästa långdistansbombplan i fria luften bredvid stationshuset och flygförvaltningen pungr fortfarande ut med dryga pengar varje månad i hyra.

Det ådras faktiskt att det görs något åt saken. Jorry.





## Enslingen på Torslanda

det tyska fjärrbombplanet Focke-Wulf Kurier, som på grund av myteri ombord tvingades att gå ned den 8 maj 1945, har nu stått uppställt på flygfältet i över två och ett halvt år. Ingen ägare har ännu anmält sig och i optimistisk väntan på en sådan betalar Flygförvaltningen varje månad den dryga parkeringshyran till Torslanda. På bilden överst visar hangarmästare Stig Andersson på bombtullösaren för "hel seriefällning". Instrumentuppsättningen är för övrigt oerhört rik med bl. a. dubbel kursstyrning, autopilot och en mycket sinnerrik kompass. Bilden härintill visar planets numera mycket välkända silhuett.

8/5 1945

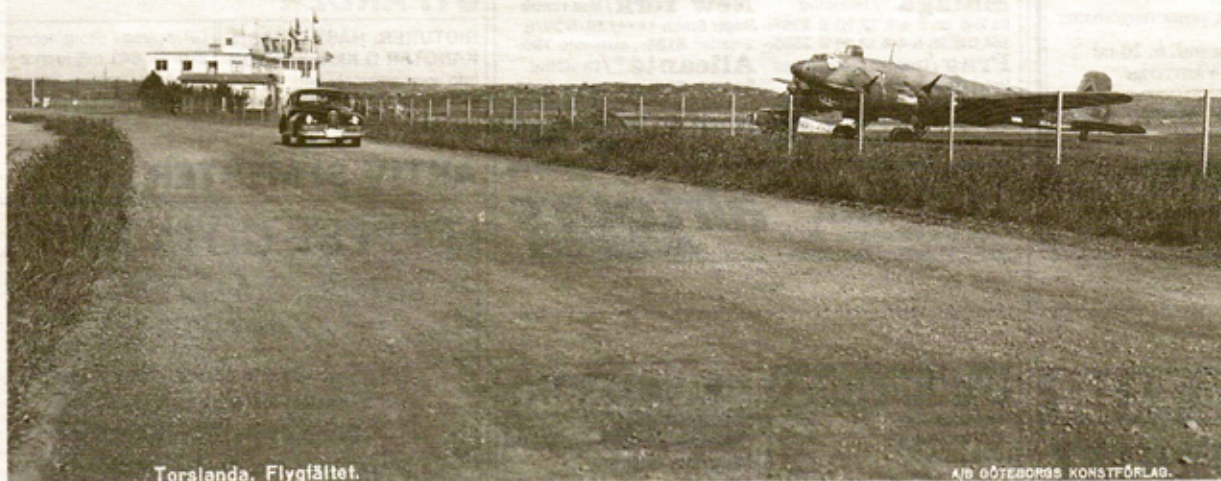


Läs vidare på sidan 5.





Redaktör: Anders Hansson, 031-62 42 11 • E-post: vg@gp.se • Fax: 031-62 46 38



Torslanda. Flygfältet.

ÅRD GÖTEBORGS KONSTFÖRLAG.

**DAGEN FÖRE FREDEN.** Ett tyskt krigsplan nödlandade på Torslanda halv 8 på morgonen den 8 maj 1945. Det var på väg från Norge till Lettland och hade skottsador. Skador som besättningen åsamkat sig själv.

## Tysken som sköt ned sig själv

TORSLANDA. Flygfältet. Så lyder texten nere i vänstra hörnet till detta egendomliga vykort från 1940-talets senare år. Bilden domineras av en väg, tom så när som på en bil i fjärran och bortom den en vit byggnad. Och så ett krigsflygplan i dyster framtoning bakom ett staket.

ENGELSMÄNNEN har en speciell fras för krigstidens nyckfulla omständigheter och tvingande nödlägen, nämligen "Exigency of war". Här ses ett fint exempel på detta fenomen avbildat.

Flygplanet är en tysk Focke-Wulf Condor. Den nödlandade på Torslanda halv åtta på morgonen den 8 maj 1945, efter ha blivit beskjuten på sin färd från norska Gardemoen till Lettland. Där skulle den delta i evakueringen av de tyska trupper som inringats av Röda armén. Planet visade efter landningen mycket riktigt skottsador på vänster vinge och stabilisator.

Och det egendomliga i nödläget? Jo, besättningen sköt ned sig själv! Visserligen hävdade de att det rörde sig om en vådaavfyring, men man kan ju undra

hur det kändes för dem att i andra världskrigets slutskede fara in i den dödligt heta rysk-tyska krigszonen.

SÅ DETTA fyrmotoriga fjärrspaningsplan, denna Condor (Hitler hade förresten just en Condor som sitt personliga transportplan) blev helt lugnt stående på det fredliga civila flygfältet Torslanda som ett mulen krigsminne.

Först 1948 forslades den bort för skrotning. Exigency of peace?

BÖRJE RÄFTEGÅRD



# Torslanda kan bli port åt väster

## Nye flygplatschefen har ombyggnadsplaner

— NOG BORDE Torslanda och Göteborg kunna bli norrlänningarnas port mot väster, tycker Torslanda flygplats nye chef, Stig Andersson. Mina erfarenheter som flygplatsförvaltare i Norrland har gett mig den erfarenheten att flygvägen för dem som bor i Norrland och skall söderut är i krångligaste laget. De borde istället kunna flyga direkt från Östersund eller Sundsvall till Göteborg och därifrån vidare västerut. Stig Andersson har stora planer för Torslanda. Han vill göra den till en modern och för alla flygplanstyper avpassad flygplats. — Det kommer förstås att ta tid och vi måste ta vägen över ett provisorium men slutresultatet blir gott.

Torslanda är inte någon ny arbetsplats för Stig Andersson. Han har arbetat där som flygplatsingenjör i femton år, mellan 1943 och 1957.

— Det känns faktiskt som att vara hemma igen, berättar han för Ny Tid. Det är enbart angenämt att komma hit och jag har med glädje återsett en mängd arbetskamrater.

— Torslanda flygplats har haft och har problem. Bl a har allt arbete på själva flygfältet blivit eftersatt, då det inte finns någon generalplan för området. Men jag hoppas att arbetet på en sådan plan snart skall kunna sätta fart och i väntan på den får vi tillgripa provisorier. De nuvarande banorna är för korta för jettrafiken och det är närmast på den punkten något måste göras. I första hand skall vi förlänga huvudbanan från dess nuvarande 1850 meter till omkring 2.900 meter och likaså bygga ut banan som sträcker sig i öst-västlig riktning till samma längd. Det innebär att vi vid huvudbanans norra ända går över vägen och i den andra banan bygger ut i vattnet. Får vi bara de banorna färdiga kan vi ta emot jettrafiken utan några restriktioner och det är vårt närmaste mål.

### INTE PÅ EN KAFFERAST

Längre fram blir det dags för nya stationsbyggnader, ny hangar och eventuellt ny driftsbyggnad. Dessa förläggs till samma område som tidigare och inte som vi förut planerat vid fältets nordöstra ände.

Men allt detta går inte på en kafferastrast, och därför blir det att skynda långsamt. Emellertid har Torslanda ett nära nog idealiskt läge i många avseenden och att fältet har framtiden för sig råder det ingen tvekan om.



Flygplatschef Stig Andersson

— Göteborg måste ha en flygplats med bra resurser den saken är klar. Dessutom har staden alla möjligheter att bli en flygets port mot väster för svenskarna, särskilt då de som bygga och bo i Norrland, fortsätter herr Andersson. Till London tar det inte mer än tre timmar från Torslanda och läget är utmärkt då det gäller att nå hela västeuropa.

Man måste nog säga att det inte är så roligt med transitotrafiken ner till Kastrup i Köpenhamn för alla utlandsresenärer med flyg. Om norrlänningarna istället för att som nu först byta i Stockholm och sedan i Köpenhamn fick flyga direkt till Göteborg och därifrån vidare västerut har många dyrbara väntetimmars vunnits. Det är inte meningen att en flygresa till större delen skall bestå av långtråkiga väntetimmars i en flyghall.

När sedan bussflyget — dvs billiga och snabba flygförbindelser men med mindre service ombord — kommer får Torslanda en allt större betydelse.

### SPARVÄG ÖNSKEDRÖM

— En önskedröm som jag länge närt är en snabbspårvägsförbindelse ut till Torslanda flygplats från Göteborg. Med en sådan skulle många problem vara ur världen. Som jag ser det skall flygresenären inte behöva åka först till Göteborgs centrum och sedan därifrån med särskild buss till flygfältet.

Nej, han skall kunna kliva på spårvagnen och sedan åka direkt ut till flygfältet och lösa sin biljett ombord på planet. Så kommer det säkerligen att bli en vacker dag — de allt snabbare flygförbindelserna har skärpt kraven på att marktiden krympes så långt det går.

### HAR VANAN INNE

Flygplatschef Stig Andersson har en jobbig tid framför sig. Men han har vanan inne från anläggningsarbete och nybyggnation. Under en lång tid var han nämligen delegerad från luftfartsstyrelsen just för sådana jobb.

— Den tiden får jag nytta av nu, slutar han och tillägger, jag är övertygad om att Torslanda kommer att bli ett verkligt bra flygfält. Det är redan nu ett fält med gott namn om sig och bättre skall det bli.

Text: LASSE

Foto: ZACHRIS



*Ny Tid 23/10-62*

# NY 3.000-METERSBANA PLANERAS PÅ TORSLANDA

BYGGANDET av en ny huvudbana på Torslanda flygplats med en längd av 3.300

meter parallellt med den nuvarande huvudbanan som skulle utbyggas till 2.500 m, förutsättes i ett förslag som uppgjorts av luftfartsstyrelsen och som torde få betraktas som den generalplan som länge efterlysts för den västsvenska flygplatsen. Utbyggnaden av 3.000 metersbanan

skulle kosta 65 milj kronor. Detta avslöjade överingenjör Jan Wessel i luftfartsstyrelsen när han på måndagskvällen höll föredrag om Göteborgs flygplatsfråga inför Tekniska samfundet, med stadens luftfartsberedning bland de särskilt inbjudna.

Forts. sista sidan

③

NY 3.000 ...

Forts. fr. sid. 1

3

När denna utbyggnad kan tänkas komma till stånd vågade emellertid inte talaren sia om. Däremot förklarade han att luftfartsstyrelsen i sina petita till regeringen återkommer till den provisoriska utbyggnad av Torslanda som man föreslog i slutet av förra året. Det 12 miljonförslag som man då lade fram återkommer något nedbantat — ca 10 miljoner — men förutsättningen torde vara att de strandade förhandlingarna mellan Göteborgs stad och staten angående fördelningen av kostnaderna leder till en överenskommelse. Frågan om ny stationsbyggnad torde dröja ännu men luftfartsstyrelsen har föreslagit ett anslag på 400.000 kr för att bygga till den nuvarande stationsbyggnaden.

Den provisoriska utbyggnaden av Torslanda innebär att man skall bygga ut en bana till 2.030 meter, vilket enligt nyaste erfarenheter gör det möjligt för Caravelleplan till London att starta från flygfältet.

Den snabba expansionen av småflyget kan göra att detta måste bort från Torslanda, förklarade överingenjör Wessel. Det innebär att det snart nog kan behövas ytterligare en flygplats i Göteborg, men det blir, anser staten, en helt kommunal angelägenhet.

Överingenjör Wessel lämnade en del siffror som visade den snabba utvecklingen av trafiken på Torslanda. Under åren 1954—61 har inrikestrafiken femdubbats på flygplatsen. Antalet landningar har ökat från 7.000 till 26.000, den utrikes persontrafiken har ökat från 40.000 till 115.000 passagerare under samma tid. Den sammanlagda passagerartrafiken beräknas öka från 215.000 1961 till 750.000 år 1975.

I den efterföljande debatten kompletterade regionplanechefen Bertil Hulthén med några synpunkter på flygfältens bullermattor och deras konsekvenser för bebyggelsen och stadsfullmäktigeordf Ernst Jungen (vars nya doktorstitel man kunde konstatera hade slagit igenom) berörde stadens inställning till statens krav på bidrag till utbyggnaden. Vi har förklarat oss villiga att bidra med kostnaderna i förhållande till inrikestrafiken men anser att utrikestrafiken är statens angelägenhet. Vi anser det därför felaktigt att sätta oss i samma klass som Jönköping och en del andra inrikesfält.

Riksdagsman G H Hansson trodde emellertid att om Göteborg vill ha flygplatsen utbyggd måste man göra upp med staten.

# Torslanda svårt försummat, livlig flygplatsdiskussion

En stundtals ganska animerad diskussion om Torslanda flygplats blev det på måndagskvällen i Tekniska samfundet, där överingenjör Jan Wessel i luftfartsstyrelsen talade över ämnet Göteborgs flygplatsfråga. Torslanda har försummats på ett oförsvarligt sätt, ansåg dr Ernst Jungen, och riksdagsman G. H. Hansson beskrev den lidandets historia som göteborgsrepresentanternas spring i kanslihusets trappor inneburit. Den senare var inte särskilt optimistisk utan trodde att om Göteborgs stad vill ha Torslanda moderniserat så återstår nog bara att acceptera statens rätt hårda ekonomiska villkor.

Överingenjör Wessel gav till en början en liten historisk översikt över flygplatsens öden och prisade göteborgarna för den framsynthet som fick dem att bygga en flygplats redan 1923 — tretton år innan t ex Bromma öppnades för trafik. 1942 övertogs Torslanda av staten och en del har faktiskt utförts där sedan dess även om kostnaderna varit små jämfört med vad Arlanda gått på.

Att frågan om en utbyggnad aktualiserats hänger mest samman med att jetplanen tagits i bruk. Man kan säga att Caravelen inledde den senaste fasen i striden om Torslanda. Dessutom har givetvis trafiken ökat. 1954 hade Torslanda något över 55.000 passagerare, 1961 mer än 232.000. Och gjorda prognoser pekar på att passagerarantalet 1975 skulle vara omkring 750.000 resenärer årligen. Därtill kommer en väntad och troligen mycket avsevärd ökning av fraktflyget.

Arlanda har en huvudbana som är 3.300 meter lång och en andra bana på 2.500 meter. Torslanda skall enligt en uppgjord men ej formellt godkänd generalplan få två banor av samma längd. En ny huvudbana på 3.000 meters längd skulle gå på 65 miljoner kronor.

— Men låt oss stanna vid dagens läge, fortsatte överingenjör Wessel. Den utbyggnad som är aktuell består i att bana 14—32 (den som går i nordvästlig—sydöstlig riktning) byggs



Overingenjör Jan Wessel.

ut, dels över Hjuviksvägen och dels ut i sjön, så att den blir 2.030 meter lång. Förslaget drog i ursprunglig form en kostnad av 12 milj kr men har bantats ned till 9,3 milj.

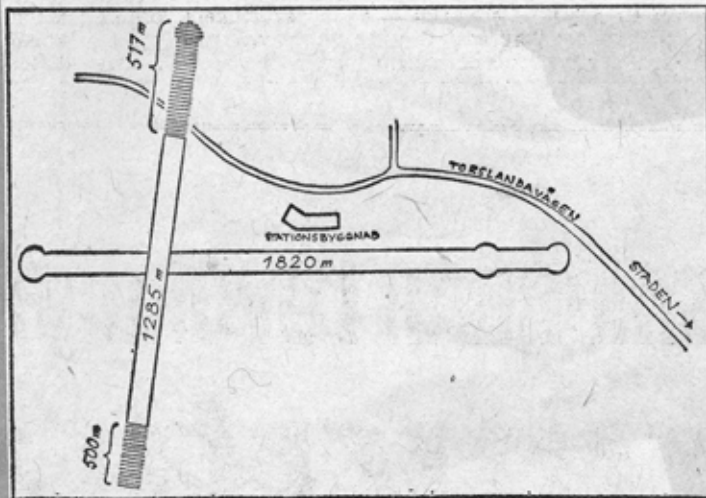
Med den utbyggnaden skulle det teoretiskt vara möjligt att flyga Caravelle direkt till London i 93 procent av alla tänkbara fall med betalande last begränsad till 6 ton. Sedan spelar temperatur, väderleksförhållanden över London och andra faktorer in, och i praktiken skulle det troligen bli ytterst få tillfällen då planet inte kunde starta.

Men det är om denna utbyggnad som striden står och flera medlemmar i stadens luftfartsberedning anmälde sitt missnöje med statens krav i fråga om finansieringen. Staden har erbjudit sig att betala 25 procent av kostnaderna men kommunikationsdepartementet kräver mer, tydligen 50 procent. Det är orimligt att jämställa Göteborg med diverse inrikesflygfält runt om i landet, den västsvenska industrin ställer sina krav liksom flygresenärerna från detta tätbefolkade område.

Flygplatschefen S. Andersson beskrev hur svårt personalen på Torslanda har det i det dagliga arbetet och övering. Wessel kunde bara uttrycka sin personliga förhoppning att Göteborg skall få den flygplats staden behöver. Han hävdade emellertid med fasthet mot aftonens kritiker att tillkomsten av Arlanda var nödvändig. Vilket också dr Jungen tyckte.

Men herr Inge Stenberg, Oscar Hansson, Ake Lundh och Osvald Arnulf-Olsson såg inte helt övertygande ut, i varje fall verkade de inte ha fått nya förhoppningar för Torslandas del efter kvällens föredrag.

# Regeringens nonchalans kring flygplatsfrågan brännmärkt i Göteborg



Finansminister Gunnar Sträng och kommunikationsminister Skoglund borde ha varit i Göteborg i går kväll. Då diskuteras Göteborgs flygplatsfråga i Tekniska samfundets regi med överingenjören i luftfartsstyrelsen Jan Wessel som inledare.

På föredraget följde diskussion, men eftersom hr Wessel är en försynt man, som inskränkte sig till att i protokollform redogöra för vad som gjorts (läs: ej gjorts) åt Torslanda fanns det ingen som hade hjärta att angripa honom.

Luftfartsstyrelsen har ingenting att säga till om. Den som sitter med makten och penningpåsen är regeringen. Den fick också påskrivet. Inte minst av överlärare dr Ernst Jungens som bl. a. hävdade att »Torslanda har försumrats oförsvärligt». Han pekade på dyrbara, opraktiska anläggningar som Arlanda och vägrade vara med om att Göteborg i flygfältshänseende jämförs med vilken annan liten plats som helst i landet. Göteborg har lämnat ett gott erbjudande till regeringen (ifråga om bidrag till utbyggnad av Torslanda) men hittills har regeringen visat sig kallsinnig.

Frågan om vad som skall ske med Torslanda är enkel. Fältet måste utbyggas. Det finns planer på expanderings, allt från 130 milj. kr. ner till ca 10 milj. Skissen till denna artikel visar vad som är aktuellt för dagen. Det behövs att banan på 1.285 meter utbygges i ena ändan med 517 meter och i andra med 230. Då skulle man få en bana på 2.030 meter, som duger till jetplan. I en andra etapp skulle man kunna bygga till så att banan blev drygt 2.300 meter.

Detta plus en taxibana plus några andra för flygisenären osynliga arbeten kostar ungefär 12 milj. kr. Därmed skulle Göteborg och Västsverige få ett

flygfält som man kan klara sig nödortfikt med de närmaste åren.

Men regeringen är icke intresserad av att fullgöra sin skyldighet och släppa till pengarna — trots att Torslanda är statens. Man vill tvinga Göteborg vara med och betala en dryg del av kostnaden. Sådant är läget just i dag.

Kommunikationsministern påstår att »bollen» ligger hos Göteborgs stad och att den får komma med ett erbjudande (hur mycket man vill satsa).

Överingenjör Wessel berättade att man när som helst skall börja utbyggnaden av nuvarande stationshallen. 400.000 kronor kostar arbetet och detta skall vara klart nästa sommar. Därmed anser man sig ha klarat behovet för de närmaste åren. Men prognosen visar, sade hr Wessel, att Torslanda 1975 kommer att få ta emot 750.000 passagerare årligen mot nu mellan 200.000 och 300.000. Frågan om en ny stationsbyggnad har man helt ställt på framtiden.

Hr Wessel konstaterade att Torslanda var det första land- och sjöflygfält i landet. Därefter kom Bulltofta och 1936 Lindarängen vid Stockholm. Man visade några skioptikonbilder från Torslandas första år. Flera bilder kunde ha varit tagna i år utan att man sett någon skillnad. Lite kostnader presenterades också. Under 40 år har på Torslanda lagts ner mindre än 30 milj. kr., ca 25 milj. av staten och resten av Göteborgs stad.

Fullständigt omedvetet gav

hr Wessel en intressant upplysning om hur en död hand vilat över Torslanda i årtal. Han berättade om den statliga flygplatsberedningen i början av 1940-talet. 1946 tillstyrktes ett förslag om Torslanda som det blivande flygfältet på västkusten. »Sedan gick tiden», sade hr Wessel, och var plötsligt inne på år 1958. (Alldeles riktigt. Tiden har gått, inget har hänt).

Ett kapitel som inte ägnats så stor uppmärksamhet är fraktflyget. Talaren trodde att det kan utvecklas — illa kvickt. Från 1956 till 1961 har det på Torslanda ökat från 500 till 1.100 ton. Där fick han i den kommande debatten stöd av flygplatschefen Stig Andersson som talade om att många industrier skulle vilja sända frakt med flyg från Torslanda till Amerika och direkt ner till kontinenten. Men man ser varje dag på Torslanda hur pengar bara försvinner — praktiskt taget flyger ur händerna på förvaltningen på Torslanda — därför att det inte finns flyglinjer. På Torslanda är man intresserad av att många flygbolag sätter sig fast där och att man får direktförbindelser, inte tidsödande mellanlandningar på Kastrup.

Hr Wessel slutade med att hoppas att Göteborg får den flygplats den behöver.

Dåri instämde alla talare som deltog i den följande diskussionen. Direktör Inge Stenberg i SKF undrade om man ännu hade någon fastställd generalplan för Torslanda och fick till svar att generalplanen inte är formellt »spikad» men att den redovisats för regeringen. Riksdagsman C. G. Hansson vittnade om ett otroligt spring i Kanslihusets trappor av luftfartsberedningens ledamöter, av riksdagsmän etc. för att finna en lösning på Göteborgs flygplatsproblem.

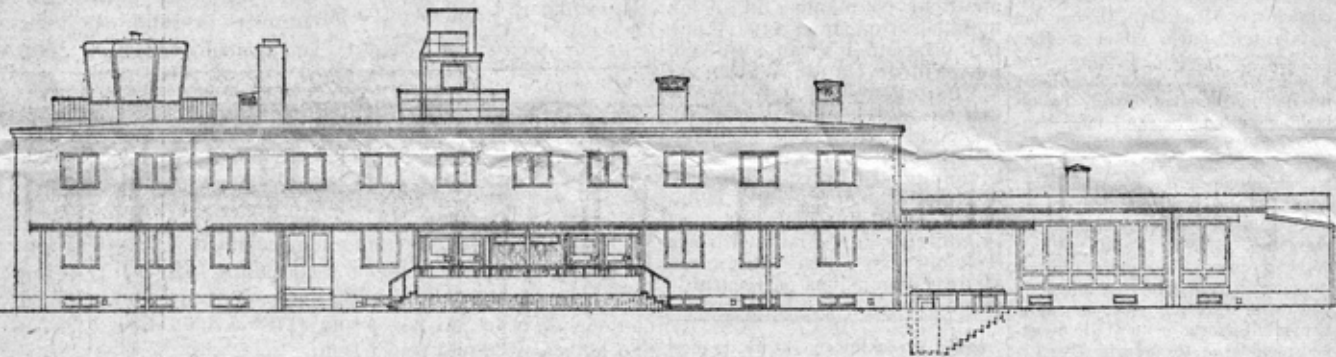
Ordföranden i Aeroklubben, överstelöjtnant Liljhagen, drog en lans för ett kommande småflygfält. Flygplatschefen Stig Andersson sade med eftertryck att »något måste hända».

Det återstår att se vad som kommer att ske. Uppenbart är emellertid att en offentlig debatt i närvaro av finans- och kommunikationsministrarna skulle vara utomordentligt välgörande. Men de skulle ingalunda bli så hövligt bemötta som luftfartsverkets överingenjör Wessel blev i går kväll. Inte därför att göteborgarna ha någon lust att bemöta någon ohövligt utan därför att den nonchalans från regeringens sida, som hr Jungens talade om, inte tilltalar Göteborg.

A. L.



# För 10 milj. kr. har Torslanda sommaren 1965 nytt utseende



Det råder febril verksamhet på Torslanda. För första gången i flygfältets historia kommer något stort att hända. För 9,4 milj. kr. skall flygfältet få en ansiktslyftning, som gör det möjligt att i större utsträckning än hittills använda moderna flygplan, t. ex. av typ jet. Flygplatschefen Stig Andersson framhöll vid en presskonferens i går att så snart Göteborgs stad och riksdagen beslutat tillskjuta pengar så kan man påbörja arbetena. På sommaren 1965 — om ett och ett halvt år — bör man ha förbrukat de 9,4 milj. kr. och första etappen i Torslandas utbyggnad är färdigt.

Allmänheten kommer inte att se så mycket av denn upprustning. Den kommer i första hand att fästa sig vid hur man använ-

## För 10 milj. kr . . .

(Forts. från första sidan)

ligheter att ta emot och lämna av passagerare;

att startbanan i nordväst-sydostlig riktning, som är 1.285 meter, förlänges i ena ändan med 225 meter och i den andra med 540 m. Totallängden blir alltså 2.050 meter och tillåter jetplan av medelstor typ att starta och landa med full kapacitet;

att stations- och hangarplattformarna (där flygplanen står uppställda strax före start) utvidgas så att samtidigt 6—8 större flygplan får plats;

att fältet får en mindre taxibana (man har räknat ut att flygbolagen kastar bort cirka 85.000 kr. om året genom att planen inte kan rullas ut på en taxibana och där hållas klara för start);

att den bana som i dag är den längsta (1.820 meter) skall få ett s. k. utrullningsområde i den banända som gränsar till Hjuviksvägen;

att denna bana i själva verket bara blir ett komplement till den bana som nu skall byggas ut till 2.050 meter;

att ljus- och ljudanordningar, bommar och manuell betjäning kommer att finnas 500 meter väster om stationsbyggnaden där nordväst-sydostliga startbanan helt enkelt går rakt över Hjuviksvägen.

I korthet sagt har man alltså kommit så långt i förhandlingarna mellan Göteborgs stad och regeringen att vi kan betrakta det som definitivt — även om pengarna formellt icke är beviljade. Resten av flygfältets utbyggnad är fortfarande i skissstadiet.

Även om det framför allt är stationsbyggnadens inre som genomgår en ansiktslyftning så kommer exteriören att få ett något annorlunda utseende, som framgår av skissen här ovan. I april nästa år är detta arbete färdigt.

det rymligare för passagerarna. Även inrikeshallen göres mera ändamålsenlig och restaurangen får ytterligare 60 kvadratmeter.

Allt detta är gott och väl, men hur man än bygger och plottrar med stationshuset så är och förblir det för litet. Som en kuriositet kan nämnas att antalet expedierade flygpassagerare år 1923 — Torslandas födelseår — var sammanlagt 1.838. Förra året vistades över 300.000 flygresenärer i stationsbyggnaden. Antalet starter och landningar var i fjol mer än 53.000.

Ingen inbillar sig i dag att vi

nått maximisiffror. Kurvorna för såväl passagerare som frakt och post pekar rakt upp i höjden. Så även om den totala utvidgningen av stationshuset kommer att omfatta cirka 220 kvadratmeter användbar funktionsyta, så innebär detta ingalunda att man kan slå sig till ro.

När man nu inom de närmaste åren skall investera i runt tal 10 milj. kr. på Torslanda så innebär det alltså i korthet

att det blir något bättre möj-

(Forts. på sista sidan)

der de 400.000 kr. som anslagits till omändringsarbetena inom den nuvarande stationsbyggnaden. I denna kommer transithallen och tullavdelningen att slås tillsammans. Passkontrollen kommer att ske sedan resenärernas bagage tullbehandlats. Genom dessa ändringar blir

Därmed har man emellertid bara hunnit en bit på vägen. Någon gång i framtiden hoppas man på en bana 3.300 meter lång, på en helt ny stationsbyggnad etc. etc. Men då är man inne på kostnader uppemot 100 milj. kr. Med tankar på hur besvärligt det varit att pressa fram 10 milj. kr. till de aktuella arbetena i dag torde det dröja innan Torslanda blir det komplement till Kastrup, som fältet borde ha alla förutsättningar att bli.

Som en kuriositet kan nämnas att vi kring 1920-talet hade en förste stadsingenjör, Albert Lilienberg, som gjorde upp ett förslag, dagtecknat i november 1921, utvisande hur han tänkte sig Torslanda lufthamn med startplats för landmaskiner (två cirkelrunda fält för att planet skulle kunna starta i vilken riktning som helst), förtöjningsmast för luftskepp, flygbåtshamn, hotell, spår- och järnväg, bil- och körväg. Med undantag för förtöjningsmasten var det ett otroligt väl genomtänkt förslag som presenterades av stadsingenjören.

I dag är vi tacksamma om vi rödtorftigt kan hänga med i flygåldern.