

11/3-63 GHT
Ny nattflyg-linje
Göteborg—Malaga

Göteborg får från 1 april ytterligare en nattlig flygförbindelse med Barcelona och Malaga. Det är finska Kar-Air som nämnda datum lägger om sin s k Sollinje Helsingfors—Göteborg—Malaga till nattflyg. Detta innebär att man på linjen tillämpar de lägre taxor IATA godkänt för nattflyg.

Tills vidare blir det en förbindelse i vardera riktningen per vecka. Sydgående planet lämnar Torslanda kl 21 lördagar och kommer till Malaga kl 6.55 efter mellanlandningar i Luxemburg och Barcelona. Nordgående planet lämnar Malaga kl 19 söndagar och kommer till Göteborg kl 4.45 på måndagsmorgonen och flyger sedan vidare till Helsingfors.

Bolagets beslut innebär att man frångått den en tid diskuterade tanken att överge Göteborg till förmån för Malmö.

I samband med omläggningen till nattflyg inleds också samarbete med reso som innebär att exempelvis en tvåbarnsfamilj kan få flygresor och hyra för villa eller lägenhet i Spanien för långt under tusenlappen per per-

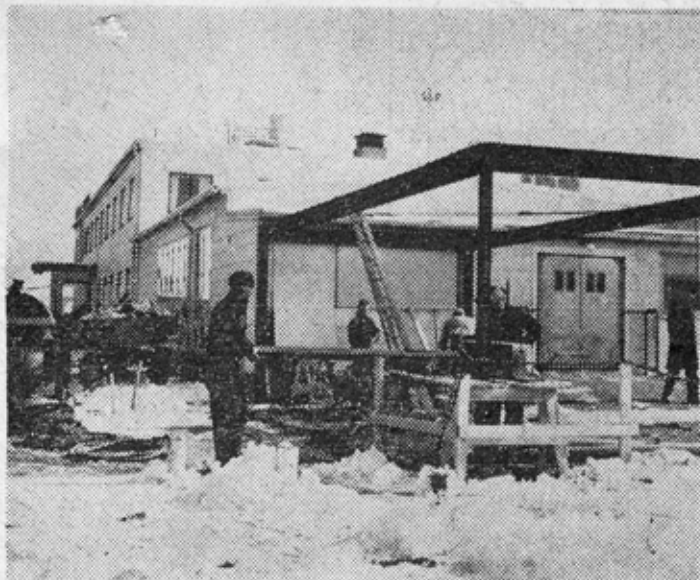
son och månad. Det rör sig om s k Allt-i-ett-resor, den möjlighet reguljärt flyg har att prismässigt konkurrera med sällskapsresor—charterflyg.

På viaredsmötet sades bl.a. att de utredande kommunala myndigheterna inte skulle ha redovisat alla fakta för stadsfullmäktige och det är en beskyllning som kommunalrådet Fritiof Boo, som är ordförande både i DK och flygplatskommittén tar mycket allvarligt.

På kvällen träder flygplatsutredarna fram för fastighetsägarreföreningen i Sjömarken, som utlyst ett möte för att få besked om vad flygfältsplanerna skulle betyda för deras samhälle.

son och månad. Det rör sig om s k Allt-i-ett-resor, den möjlighet reguljärt flyg har att prismässigt konkurrera med sällskapsresor—charterflyg.

Trångbott Torslanda bygger ut



I tillbyggnaden skall lokaler för expediering och sortering av bagage inrymmas.

Flygstationen på Torslanda genomgår för närvarande en om- och tillbyggnad varigenom man hoppas kunna lösa de värsta lokalproblemen i väntan på den projekterade helt nya flygstationen skall förverkligas.

För om- och tillbyggnadsarbetena har kmt ställt 400.000 kronor till förfogande och detta räcker till att ordna transportband för bagage från tull och expeditjonslokalerna ut till lastningsstället för truckarna, så att man inte längre behöver ta in dessa i lokalerna. Härigenom vinner man att passagerarna får större utrymme att röra sig på, man får större expeditjonsdiskar och arbetet inom flygstationen kan rationaliseras. Vidare blir det ombyggnader såväl i inrikes- som utrikeshallen, restaurangen skall flyttas och utvidgas, huvudentrén skall göras om och bli större och det skall bli ett annat utsläpp för inrikespassagerarna.

I vänthallarna skall det också bli betydligt större försäljningsdiskar än man tidigare haft. Arbetena skall vara klara senast 1 juli.

BILLIGARE FLYGA ÖVER ATL. MELLANLANDNING PÅ TORS

Ny Tid 15/8-63

STOCKHOLM: Det är nu definitivt bestämt att SAS den 17 oktober i år även öppnar en propellerlinje med DC 7 C-plan mellan Skandinavien och New York. Linjen skall trafikeras i vardera riktningen fyra gånger var vecka. Flygtiden mellan Göteborg och New York är beräknad till 16 timmar. Priset på denna sträcka tur och retur i ekonomiklass blir 761 kronor billigare än ordinarie jetpriser.

Linjen utgår från Köpenhamn med mellanlandningar i Göteborg och Bergen och på återvägen i Oslo och Göteborg. DC 7 C-flygningarna kommer att hålla samma standard och service som gäller för all ekonomi-

klass med jetflyg på SAS linjenät. Endast personer som har sina permanenta vistelseort i USA, Danmark, Norge och Sverige kommer att ha möjlighet att begagna sig av denna nya SAS-linje.

I enlighet med de överenskommelser som träffades vid IATA:s senaste flygkonferens kommer priserna att konkurrera med varje annat icke IATA-bolag som i linjetrafik flyger mellan samma punkter.

— Jag är glad över att vi nu har möjlighet att på lika villkor möta konkurrensen från Loftleidir, säger chefen för SAS svenska region, dir Sven Erik Svanberg.

• Familjerabatt

Priset på DC 7 C-linjen från Stockholm via Göteborg till New York blir för enkel biljett 1.438 kr, för tur/retur-biljett 2.433 kr. Genom familjerabatten har "frun i huset" möjlighet att medfölja make för

1.806 kr. Har familjen barn mellan 12 och 25 år behöver inte heller de betala mer än 1.806 kr per tur och returbiljett.

— Många personer som tidigare ansett det vara för dyrt att flyga till USA kommer nu att använda sig av DC 7 C-linjen, anser dir Svanberg. Speciellt många stipendiater som måste välja en billig resväg väntas utnyttja linjen. Reser man från Stockholm med DC 7 C i stället för med jet sparar man hela 868 kr för åtta timmars längre flygning.

• Utveckling mot två klasser

— Denna prisreduktion anser vi inom SAS inte vara det sista svaret på allmänhetens krav på billigare transporter. SAS understöder en utveckling med två klasser som möjliggör för varje passagerare att resa när och vart han vill till lägsta möjliga pris för den typ av service han önskar, säger SAS-chefen, dir Karl Nilsson.

SAS-chefen säger även att SAS rekommenderar en förenkling av hela prissystemet. Det skulle befria resebyråer och flygbolag från den administrativa belastning som är en följd av dagens prissystem. En sådan drastiskt förändrad taxestruktur anser direktör Nilsson skulle ge den resande allmänheten maximalt utbyte av resebyråernas resurser. I dagens läge kan inte resebyråerna vara med och stimulera grupp- och charterresandet på Nordatlanten.

Priserna på DC 7 C-linjen gäller endast till den 31 mars 1964 — längre räcker inte IATA:s tillstånd. I februari nästa år blir det dock ett nytt IATA-möte, varvid man skall diskutera de erfarenheter som vunnits på den nya nordatlantlinjen.

Genom att det är flera flygbolag som rekommenderar sänkta priser på jetplanen över Nordatlanten anser man inom SAS att det inte skulle vara helt otroligt om DC 7 C-linjen inte skulle vara nödvändig längre än till 1 april nästa år.

• Bosättningsorten viktig

Ett flygplan av typ DC 7 C är fyrmotorigt. Det är det snabbaste och modernaste kolvmotorplan som är i bruk. Dess normala marschfart är 510 km i timmen. I en DC 7 C finns det plats för 86 passagerare.

Varje passagerare på den nya linjen får, genom att propellerpriserna över Nordatlanten enligt IATA-bestämmelserna endast gäller för personer som är fast bosatta i Danmark, Norge, Sverige eller USA, i samband med biljettköpet underteckna ett dokument med uppgift om var de är bosatta. Biljetterna på DC 7 C-linjen får endast säljas i USA samt i de tre skandinaviska länderna.

Resa i propellerplan med SAS till Amerika blir 761 kr billigare

GHT 15/8-63

STOCKHOLM (TT)

Det är nu definitivt bestämt att SAS 17 oktober i år även öppnar en propellerlinje med DC 7 C-plan mellan Skandinavien och New York. Linjen skall trafikeras i vardera riktningen fyra gånger var vecka. Flygtiden mellan Göteborg och New York är beräknad till 16 timmar. Priset på denna sträcka tur och retur i ekonomiklass blir 761 kr billigare än ordinarie jetpriser.

Flyget ger bonde tips om vädret

Flygvapnet skall tala om för lantbrukarna hurdant vädret skall bli. Då Göteborgs och Bohusläns hushållningssällskaps förvaltningsutskott sammanträdde i Uddevalla på onsdagen upplystes ledamöterna om att försvaret beviljat en framställning från hushållningssällskapets förbund om att få utnyttja militär väderadar.

I första hand blir det meteorologerna på Sävne flygflottilj som de bohuslänska lantbrukarna kan få de senaste väderleksrapporterna av genom att ringa en automatisk telefonsvarare. Möjligen kommer Sätenäsflygflottilj att

Linjen utgår från Köpenhamn med mellanlandningar i Göteborg och Bergen och på återvägen i Oslo och Göteborg. DC 7 C-flygningarna kommer att hålla samma standard och service som gäller för all ekonomiklass med jetflyg på SAS linjenät.

Endast personer som har sin permanenta vistelseort i USA, Danmark, Norge och Sverige kommer att ha möjlighet att begagna sig av denna nya SAS-linje.

I enlighet med de överenskommelser som träffades vid IATA:s senaste flygkonferens kommer priserna att konkurrera med varje annat icke IATA-bolag som i linjetrafik flyger mellan samma punkter. Jag är glad över att vi nu har möjlighet att på lika villkor möta konkurrensen från Loftleidir, säger chefen för SAS svenska region, direktör Sven Erik Svanberg.

Priset på DC 7 C-linjen från Stockholm via Göteborg till New York blir för enkel biljett 1.438 kr, för tur retur-biljett 2.433 kr. Genom familjerabatten har hustru möjlighet att medfölja make för 1.806 kr. Har familjen barn mellan 12 och 25 år behö-

Propellerflyget blir lämpligt för stipendiater

RESA

försätkn. GHT 15/8

Forts från första sidan

— Många personer som tidigare ansett det vara för dyrt att flyga till USA kommer nu att använda sig av DC 7 C-linjen, anser direktör Svanberg. Speciellt många stipendiater som måste välja en billig resväg väntas utnyttja linjen. Reser man från Stockholm med DC 7 C i stället för med jet sparar man hela 868 kr för åtta timmars längre flygning.

— Denna prisreduktion anser vi inom SAS inte vara det sista svaret på allmänhetens krav på billigare transporter. SAS understöder en utveckling med två klasser som möjliggör för varje passagerare att resa när och vart han vill till lägsta möjliga pris med den typ av service han önskar, säger SAS-chefen, direktör Karl Nilsson.

SAS-chefen säger även att SAS rekommenderar en förenkling av hela prissystemet. Det skulle befria resebyråer och flygbolag från den administrativa belastning som är en följd av dagens prissystem. En sådan drastiskt förändrad taxestruktur anser direktör Nilsson skulle ge den resande allmänheten maximalt utbyte av resebyråernas resurser. I dagens läge kan inte resebyråerna vara med och stimulera grupp- och charterresandet på Nordatlanten.

Priserna på DC 7 C-linjen gäller endast till 31 mars 1964 — längre räcker inte IATA:s tillstånd. I februari nästa år blir det dock ett nytt IATA-möte varvid man skall diskutera de erfarenheter som vunnits på den nya nordatlantlinjen. Genom att det är flera flygbolag som rekommenderar sänkta priser på jetplanen över Nordatlanten anser man inom SAS att det inte skulle vara helt otroligt om DC 7 C-linjen inte skulle vara nödvändig längre än till 1 april nästa år.

Ett flygplan av typ DC 7 C är fyrmotorigt. Det är det snabbaste och modernaste kolvmotorplan som är i bruk. Dess normala marschfart är 510 km i timmen. I en DC 7 C finns det plats för 86 passagerare.

Varje passagerare på den nya linjen får, genom att propellerpriserna över Nordatlanten enligt IATA-bestämmelserna endast gäller för personer som är fast bosatta i Danmark, Norge, Sverige eller USA, i samband med biljettköpet underteckna ett dokument med uppgift om var de är bosatta. Biljetterna på DC 7 C-linjen får endast säljas i USA samt i de tre skandinaviska länderna.

HÖSTEN 63

Torslandaplan tas ner med radarhjälp

DE FÖRSTA provflygningarna med den nya precisionsradarn på Torslanda ägde rum på måndagen, berättar förste trafikledare B. Brunnerup. Sedan skolningen av apparater och personal slutförts beräknas den nya utrustningen kunna tas i bruk i februari nästa år.

— Vinsten med det nya systemet blir i första hand att man kan leda planen längre ned vid dåligt väder,

säger trafikledare Brunnerup. Ansvaret flyttas i huvudsak över från piloterna till markpersonalen. Vidare förbättras vår säkerhetstjänst gentemot Säveflyget. F n måste planen till Torslanda hålla sig utanför luftområdet över Säve när plan skall landa där men det behövs inte sedan par-radarn tagits i bruk. Landningskonkurrensen blir därigenom smidigare.

1963 GHT 23/12

Klart påbörja bana i havet för Torslanda

Till entreprenör för utbyggnaden av bana 14-32 på Torslanda flygplats har antagits Byggnads AB Hagelin & Larsson, Göteborg. Anbudssumman är 4.603.000 kr. Arbetena som kommer att sysselsätta 35 man, påbörjas efter nyår och beräknas vara avslutade hösten 1965.

Banan förlängs från 1.285 meter till 2.050 meter. 200 meter av förlängningen byggs ut i vattnet mot Hjärtolmen. Den utbyggda banan kommer att kunna ta emot alla typer av propellerplan och medge start av en fullastad Caravelle.

GT 22/12-63

400 julresenärer till Kanarieöarna och Salzburg fast i dag på Torslanda

Ett kraftigt dimbälte som sträcker sig över västra och sydvästra Skåne upp till Falkenberg har i dag ställt till med en hel del förtret för flygtrafiken. Sälunda måste fem av Transairs DC 6 B från Stockholm till Malmö mellanlanda på Torslanda, vilket betydde upp till både tre och fyra timmars väntetid för de ca 400 passagerarna.

— Nu har vi alla fått bevis för att vi har stor nytta av att ha fått plattan utbyggd, kommenterade trafikledare Sven-Erik Johansson, den syn han såg från trafikledartornet på Torslanda i morse.

Det var fem stycken DC 6B, samtliga chartrade av Transair. De gick väl in på plattan utan att för den skull gå in på området utanför transitohallen. Alla planen landade mellan halv tio och klockan tio på söndagsförmiddagen vilket blev ett ganska styvt jobb för de båda trafikledarna.

Fyra av planen var destinerade Las Palmas och Kanarieöarna och det femte Salzburg, Österrike för

skidjul i alpbjörna kring Hohentauren.

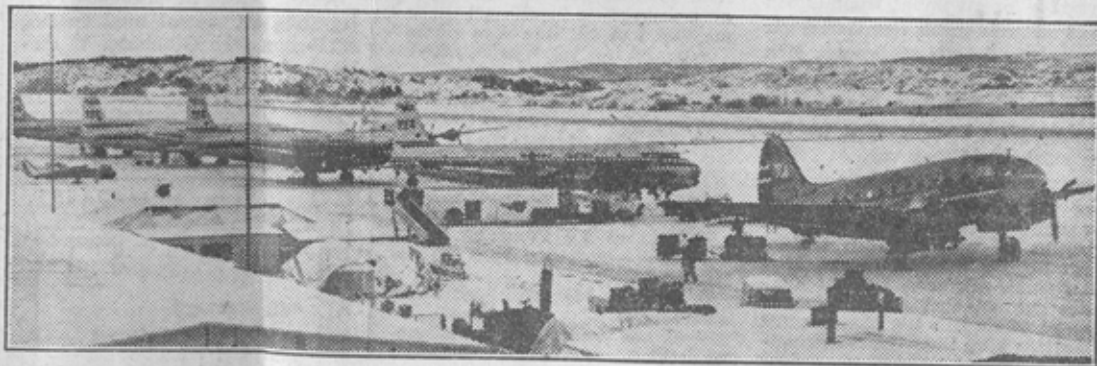
I transitohallen satt de fyra hundra passagerarna. Samtliga från Stockholm.

Med tanke på det starkt begränsade sittutrymmet — även bagagerännor och biljettdiskar användes — så präglades stämningen av gott humör, och stor förtröstan sattes till vädergudarna.

— Visserligen skulle vi ha varit i Salzburg nu om en timme, och här har vi inte kommit längre än till Göteborg, men det spelar mindre roll menade herrskapet Britta och Ragnar Thoursie, som förtänksamt hade tagit med ett större förråd av reslektyr.

— Ja, man vet väl hur vädret brukar vara så här års, och förresten har jag alltid undrat över vad resebyråschyfrerna menar med "force majeure" — nu vet jag det, sade herr Sten Andersson, Stockholm, som förgäves efterlyste någon representant för flygbolaget på Torslanda eftersom han inte hade fått någonting i krävan sedan han lämnade Stockholm vid 7-tiden på söndagsmorgonen.

Ett milt saktmod, präglade de två



Fem DC 6:or i en enda lång rad. Nu har man fått bevis för att utbyggnaden av Torslanda platta var synnerligen behövlig.

stockholmsdamerna Elsa Bormans och Britta Anderssons anleten.

— Ja, här sitter man och kan inget annat, suckade damerna och sände dystra blickar mot den kämpalånga kö som ringlade sig framför kaffedisken.

Damerna skulle till Kanarieöarna och det var femte gången giltigt för

fru Anderssons del:

— Kanarieöarna är paradiset framför alla andra semesterplatser så, den som väntar på något gott, och så vidare...

Orsaken till att planen inte flög direkt Stockholm-Salzburg eller annan ort på kontinenten, beror på att ytterligare passagerare väntade i

Malmö och att ett par av planen skulle bytas ut. Även i Köpenhamn var det dimma, varför man inte heller hade kunnat gå ner där.

Den reguljära flygtrafiken på kontinenten förlöt dock tämligen normalt, med endast smärre förseningar. Frampå middagen lättade dimman nere i Skåne.

1964

TORSLANDA BEHÖVDE NY BANA



Flygplatschefen på Torslanda Stig Andersson kommer att kunna erbjuda fin utsikt från den föreslagna nya stationsbyggnaden norr om Hjuviksvägen. Bergknallen t v är Karholmen som sprängs bort för planerad ny huvudbana.

DC 8-premiär på Torslanda

DC 8 är ett flygplan, jet, med plats för 130 passagerare, med en last av 82.000 liter bränsle, med en marschvikt på 130 ton, med en landningshastighet på ungefär 200 km. tim. och med en marschfart på nära 1.000 km./tim. 18/1

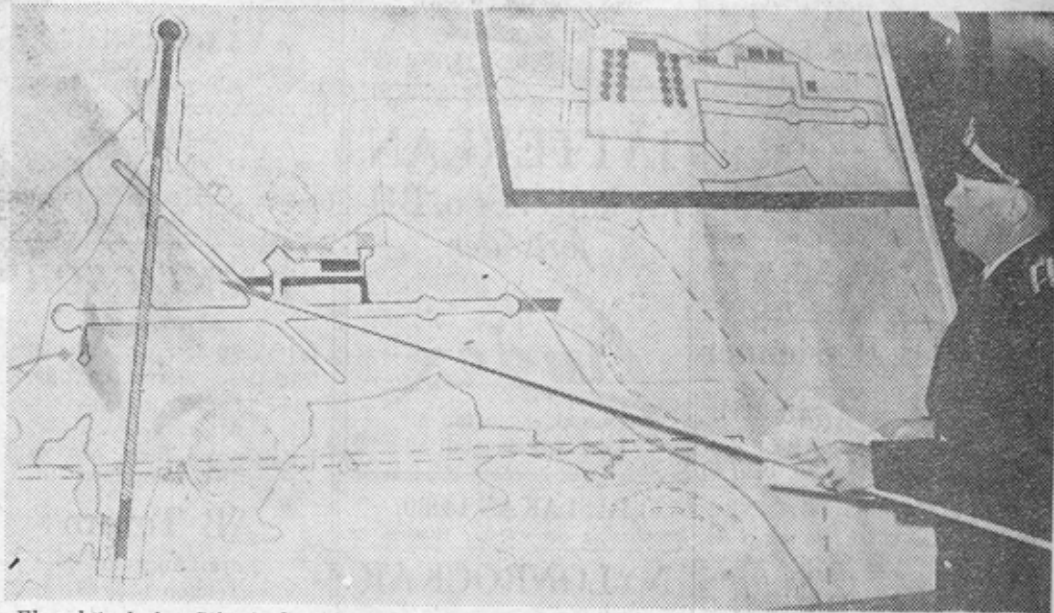
Räckvidden är också sådan att planet utan vidare skulle kunna starta från Torslanda och utan mellanlandning flyga till Chicago — en sträcka på i runt tal 800 mil.

Ett sådant plan träningskörde på Torslanda i lördags förmiddag. Swiss Air, det stora schweiziska flygbolaget, var ute på skolflygning med en DC 8:a och vände sig till flygplatschefen på Torslanda, Stig Andersson och undrade om man inte kunde få göra lite övningar på fältet. Svaret var jakannde. Den stora maskinen gjorde därefter ett 10-tal landningar och starter på fältet (utan passagerare), som alla lyckades. Allt hände på den bana som är 1.850 meter lång och ingalunda avsedd för atlantjättar. Ingen har heller sagt att Torslanda är berett — annat än i nödfall — att låta sådana plan gå ner på fältet. För en DC 8 behövs enligt bestämmelserna en bana på minst 2.700 meters längd om start och landning skall kunna ske med full last.

GP 20/2-64

Torslanda får 2.000-metersbana om 18 månader för 10 milj. kr

Torslanda behöver en rejäl ansiktslyftning för att kunna betjäna modernt flyg. Mellan nio och tio miljoner kronor har man lyckats skrapa ihop sedan Göteborgs stad bidragit med 3,5 milj. kr, och i går började man på allvar operation »modernisering» av flygfältet. När arbetena är färdiga på hösten nästa år har Torslanda-banan 14—32, som den heter, förlängts i ena ändan med 500 meter och i den andra med 200 meter. Det innebär att denna bana, som går i riktningen norr—söder, får en total längd av 2.050 meter och därmed blir några hundra meter längre än nuvarande huvudbanan — den som liksom slutar på en sluttning i väster.



Flygplatschefen Stig Andersson demonstrerar hur Torslanda kommer att se ut hösten 1965. Det är banan till vänster på bilden som kommer att förlängas i båda ändarna.

Det här är inget jättearbete. Om Göteborgs behov av ett alltflygfält verkligen skulle ha tillgodosetts hade man fått lägga ner cirka 65 milj. kr. Med hjälp av de pengarna hade man kunnat lägga en parallellbana till den nuvarande huvudbanan. Ett annat projekt man lekt med är att utöka den långa banan (22—40) men då är man uppe i kostnader på cirka 135 milj. kr.

Med de 10 milj. kr man nu lägger ned på Torslanda kommer man genom förlängningen i norr med 500 meter att under flygtid spärra Hjuviksvägen — vilket torde orsaka ett evigt knorrande bland vägtrafikanter. »Flygbommar» kommer att hejda all trafik när plan skall starta eller landa. I andra ändan av banan går man rakt ut i havet ett par hundra meter i riktning mot Risholmen. Man lär bli tvungen att fösa undan tre meter dylager och placera 600.000 kubikmeter berg i vattnet för att få en fast och säker landningsbana.

Fyllnadsmaterial saknas inte. Karholmen, som ligger som en ful klump på fältet innehåller lågt räknat en miljon kubikmeter berg och det är ingen som sörjer om berget försvinner. Blir det tal om en parallellbana till nuvarande huvudbanan så ligger Karholmen mitt i stråket och behöver jämnas med marken.

Med hjälp av 1,4 ton dynamit och nitrolit naggade man förresten i går Karholmen i kanten, tog 4.000 kubikmeter ur bergmassorna och inledde därmed arbetena på Torslanda. Stadssekreterare Henrikson, som är en praktisk man, tyckte det var synd att man inte fick inleda ett 65-miljonerkrönorsarbete och därmed en gång för alla ge Göteborg och Torslanda den plats i den svenska flygkommunikationsvärlden som västkusten behöver.

Som de flesta vet tål inte Torslanda jämförelser med andra flygfält i landet även om en del siffror verkar imponerande. Visste Ni t. ex.

att flygplatsens totala yta som direkt användes och underhålles är 1.354.000 kubikmeter;

att samtliga permanentbelagda ytor uppgår till 285.000 kvadratmeter, varav bansystemet innehåller 213.000 kvadratmeter.

Stationsbyggnadens volym uppgår emellertid bara till 7.000 kubikmeter jämfört med Bulltoftas 44.000 kubikmeter!

Flygplatschefen Stig Andersson, som spelade en central roll i går, lämnade en del faktiska uppgifter av stort intresse. Invägningsåret 1923 omfattade flygtrafiken 839 expedierade flygplan och 1.838 »luftbefordrade» passagerare. I fjol räknade man till 49.500 flygplanrörelser och 338.672 resenärer. Sedan kan man fråga sig hur det kommer

att se ut på Torslanda år 2000 då Göteborg torde ha en folkmängd på ungefär en miljon, 4,7 miljoner kg flygfrakt passerade i fjol genom lokalerna på Torslanda, men den siffran kommer snart att bli antik med tanke på fraktflygets popularisering.

Den enda siffra som inte imponerar är de 27 milj. kr, som staten investerat sedan 1942. Jämfört med vad som lagts ned i Halmjön både bildligt och bokstavigt talar år dessa 27 miljoner inget att tala om. Det behöver skrälla i torslandabergen en hel del innan vi blir nöjda. Men en liten början var alltid denna 10-miljonerkrönorsrullning.

Om ett och ett halvt år är det klart för betygssättning om inte luftfartsmyndigheterna under tiden hinna ändra sig och gör slag i saken: d. v. s. plockar fram minst 65 milj. kr. till för den verkliga ansiktslyftningen.

2. 4. 70

Snödramatisk Torslanda-premiär lystes upp av fin nyhet från KK

Flygkapten Alfred Freund och stationschef Elmar Biehn, bäge Lufthansa, hör till dem som absolut borde fått en blomma på Torslanda i går. För just som snödrevet stod som tätast i förmiddagsovädret landande Freund med all elegans sin City jet 737 Oldenburg i Lufthansa-premiären på Göteborg, och

Och snöyrän var inget skämt. Den formerade sig till mäktiga drivor, som på onsdagsmorgonen vållade allvarliga kommunikationshinder, och i luften över Torslanda var det länge högst ovisst. Premiärplanet på den nya genvägen Göteborg—Hamburg — en Boeing 373 med kapten Freund som chef och ett 30-tal passagerare ombord — hängde i luften en halvtimmes

tid i väntan på klartecken för landning. Stämningen i stationshallen var lite tryckt. För där stod en manstark mottagningsdelegation och väntade, och mycket tydde på att Hamburg-planet skulle tvingas gå Göteborg och premiären förbi och fortsätta mot Oslo.

Fram till kl. 9 hade nämligen bara två plan kunnat gå ner, och av dem hade en Cara-

samtidigt fick Biehns fru en son på KK. Av blomster blev det emellertid bara isrosorna på Torslandahallens fönster, och en Caravelle kanade på tvären i snöuppståndelsen. Det var verkligen inte vår i göteborgsluften 1 april.

velle till följd av snö på banan och nedsatt bromsverkan kanat på tvären vid landningen och kört in i en snövall med sådan kraft att planet måste dras loss med traktor och lastbil. Något olyckstillbud var det dock inte, ingen blev ens omskakad av händelsen.

Inte förrän 10.15 medledades nästa landning på Torslanda, och det var alltså Luft-

hansas 737:a. Kapten Freund satte ner planet perfekt, premiären var räddad, det blev applåder från stationshallen, och så är trafiken Göteborg—Hamburg igång. Resenärerna slipper omvägen över Kastrop.

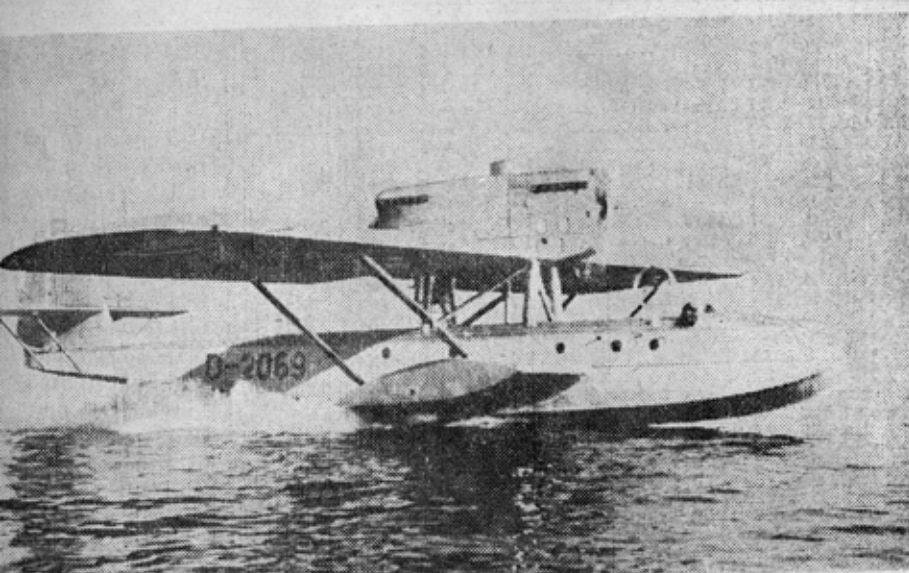
Lufthansa-planet fortsatte sedan tidtabellsenligt till Oslo och kom tillbaka till Göteborg på eftermiddagen med 87 passagerare, som suttit insnöade i Oslo i väntan på förbindelse söderut. Från Torslanda fortsatte planet vidare till Hamburg, och på eftermiddagen löpte trafiken på Torslanda åter i stort sett normalt. Största förseningen drabbade norrlandsflyget till Sundsvall och vidare norrut.

Och medan snön fortsatte att rasa ner firades den nya flygleden med en lunch på Torslanda, där man bland gästerna såg stadsfullm.-ordf. Hans Hansson, tyske general-konsuln Hans Rode och kommunalfrådet Ake Norling samt representanter för rederier, expeditjonsbolag och resebyråer. På värdsidan bl.a. Lufthansas Europachef, dir. Rudolf Lapp, direktörerna Rolf Marschas, Helmut Hausel och Heinz Heuer. Totalt oberörd av snöyrän föreföll Lufthansas nyutnämnde stationschef i Göteborg, Elmar Biehn, tidigare stationsplats Sidney. Han hade just fått den fina nyheten att hans fru landat en son på KK i Göteborg, så nog var det en händelserik dag.



Lufthansa-premiär i snöyra på Torslanda. Flygkapten Alfred Freund (längst th) välkomnas av stationschef Elmar Biehn (längst tv) och det tyska flygbolagets europachef, dir. Rudolf Lapp. Stationschef Biehns glädje i trafikpremiären blev inte mindre av nyheten att hans fru just fött en son på KK i Göteborg.

Lufthansa åter efter trettio år



I slutet på 20-talet trafikerade Dornier Wal sträckan Köpenhamn—Göteborg—Oslo.

En Boeing 737 City Jet
 april kl 9.35 landar på
 la så skrivs ingen
 aria. Det är snarare
 nal bekant som visar
 30 år. Lufthansa flög
 n på Göteborg från
 1939. Givetvis är man
 att återigen kunna
 teras inte bara av ett
 kontor utan också av
 linje.

ter flera års förhand-
 poolpartnern SAS som
 njen kommit till stånd.
 Lufthansa hårt på Göte-
 ktskontoret byggs ut yt-
 Ny chef är Kurt Aksel
 8 år och född i Bergen i
 a har arbetat i bolaget
 i Hamburg, Köpenhamn,
 Frankfurt. Stationschef på
 blir Elmar Biehn, som
 kommer från Sidney.

a har i n 24 City Jet i
 är ett bekvämt plan på
 skor, det tar 96 passage-
 gör 900 km/tim som
 . Det betyder att flygti-
 burg—Göteborg blir 60

en daglig tur Hamburg
 g—Oslo på förmiddagen
 tur på eftermiddagen.

PREMIÄR 1927

1927 fick Göteborg den första Lufthansaförbindelsen, som utgick från Berlin och via Stettin fortsatte till Köpenhamn. Därifrån över Göteborg till Oslo flög man med Dornier Wal, en högdäckad flygbåt med två Rolls Royce-motorer på toppen av vingarna. Den räknades till Lufthansas storflygplan eftersom man kunde ta upp till tio passagerare.

GAMLA TANT JU

I mitten på 30-talet satte man in en av de klassiska Junkers-planen med den typiska korrugerade plåten. Den var Ju 52 och den tog hela 15—17 passagerare. Det var ett lågvingat plan som också fanns i sjöutförande. Gamla Tant Ju, som planet skämtsamt kallades, var under 30-talet ryggraden i Lufthansafлотtan. 1939 var 85 proc av bolagets plan Ju 52. 1940 hade man 78 i trafik. Det blev inte minst berömt för sin säkerhet.

1937 började Lufthansa flyga i pool med ABA och DNL, SAS:s moderbolaget på linjen London—Hamburg—Göteborg—Oslo.

EN NY ERA

1939 satte man på sträckan in det mycket moderna Focke-Wolf FW

—200 Condor, ett fyrmotorigt plan för 26 passagerare. Det var ett sådant plan som för första gången flög Berlin New York utan mellanlandning.

Det fanns stora passagerarplan redan på den tiden. Redan 1929 flög prototypen av Dornier DO X som med tolv motorer på vardera 640 hästkrafter kunde ta 169 passagerare. Mer än en prototyp blev det inte, planet var för oekonomiskt och hamnade snart på museum.

JUMBOJET I APRIL

Nu är tiden för dagens jättar inne. 26 april sätter Lufthansa som första europeiska flygbolag in en Boeing 747 jumbojet för 365 passagerare på sträckorna Frankfurt—New York och Frankfurt—Chicago. Enbart den förbindelsen höjer kapaciteten mellan de tre städerna med 80 procent.

— På göteborgslinjen räknar vi med ungefär hälften skandinaviska passagerare och hälften tyska, säger distriktschef Reehorst. Fraktsidan blir också viktig, den ger redan nu bolaget 25 proc av de totala intäkterna. Men så är också Lufthansa störst i Europa i ren fraktfart.

Ldl

med Norrköping

Göteborg fick i går en ny nyrikes flygförbindelse — denna gång med Norrköping. Linjeflyg öppnade en linje Bromma—Norrköping—Torslanda, som trafikerar dagligen utom lördagar och söndagar. Avgång sker från Bromma på morgonen med retur från Göteborg klockan 16.20. Det innebär att Göteborg nu vid sidan av direktförbindelserna med i första hand Stockholm fått en snabbkontakt med Norrköping.

Händelsen celebrerades med en invigningsflygning i vilken deltog Linjeflygs chef, direktör Arne Wickberg, representanter för Norrköpings stad och press med flera. Linjeflyg har undan för undan utökat sin verksamhet. Tidigare erfarenheter från Göteborg har inte varit de allra bästa. Det förefaller emellertid som den nya satsningen med flyg Göteborg—Norrköping har alla möjligheter att bli en framgång.

Flygvår ^{G-P} i luften ^{2.4.70}

Göteborgs-Posten hade nyligen en insändare som ondgjorde sig över förhållandena på Torslanda. Man kunde instämna i de flesta klagomålen. Flygplatsen på Torslanda är och förblir ett provisorium. Allt eftersom trafiken ökar i luften blir förhållandena på Torslanda olidigare. Detta kan både flygplatschefen och luftfartsverket intyga liksom regeringens ledamöter de få gånger de besöker Göteborg.

Men trots alla vidrigheter möter även Torslanda våren med ökad trafik. I går invigde SAS en ny linje, som ger Göteborg snabbförbindelse med Norrköping. Samtidigt öppnade Lufthansa direktförbindelse mellan Göteborg och Hamburg. Härtill kommer att Finnair genom danskt beslut fått förnyat fotfäste på Kastrup, ett beslut som får återverkningar för Göteborg och Torslanda.

Allt detta är glädjande trots det förutsedda kaos som kommer att drabba flygplatsen.

Lufthansa fick cirkla en timme över Torslanda

Lufthansa fick en besvärlig "jungfrutur" för sin nya flyglinje Hamburg—Göteborg—Oslo. Planet skulle ha landat kl 9 men måste på grund av det dåliga vädret cirkla en timme över Göteborg i väntan på att snöfallet skulle mildras.

Första morgonplanet från Stockholm måste omdirigeras till Oslo och där avvakta bättre väder över Göteborg.

En av SAS' Caraveller råkade illa ut på en hal ta&nings-bana. Jet-jätten råkade i sladdning och kanade runt. Några skador på planet uppstod dock inte.

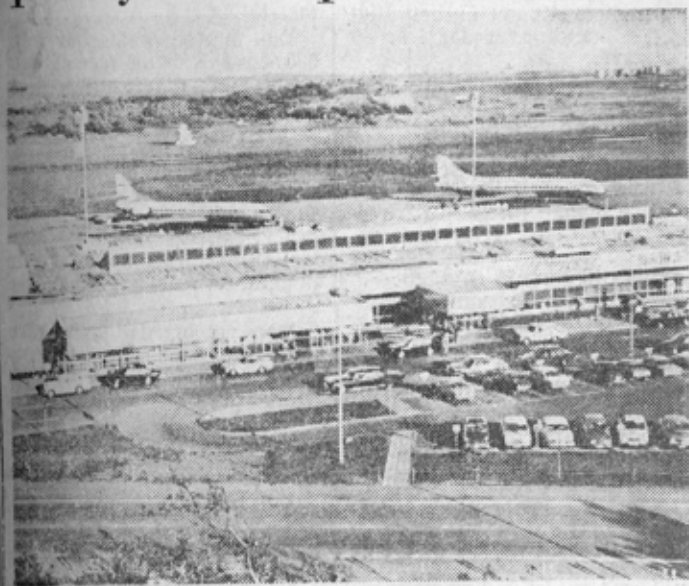
— Nu börjar vädret bli flygbart och vi räknar med att trafiken under resten av dagen ska kunna hållas uppe i full utsträckning, sade man på Torslanda vid 10-tiden.

CHT 2-470
Linjeflyg:
Norrköping
Närköping

Norrköping blir Närköping lo-
 var Linjeflyg som på onsdagen
 startade en linje Stockholm—
 Norrköping—Göteborg. Fram till
 28/6 flyger den varje dag utom
 lördag och söndag. Efter ett som-
 maruppehåll återupptar den tra-
 fiken 17 augusti.
 Med på premiärflyget i det
 vänliga värgloppet var bl a en
 del kommunalpartier från Norrkö-
 pings, Länköping och Göteborg.

Höststormen røjde brist på nytt tak på Torslanda

G-P - Lördag den 27 juni 1970



Hela taket på den nya stationshallen måste läggas om.

Den entreprenadfirma som uppförde den nya stationshallen på Torslanda flygplats gjorde ett bristfälligt arbete. Det hävdar Byggnadsstyrelsens avdelning i Göteborg. Det mindre goda arbetet hade nämligen till följd att taket blåste av vid stormen i höstas. Styrelsen har därför ålagt firman att lägga på nytt tak.

Dagen efter stormen sände styrelsen en av den ofta anlita konsult civilingenjör Gösta Rahle till platsen för att inspektera skadorna.

Denna förklarade att skadorna berodde på ett bristfälligt utfört arbete av entreprenadfirman. Takpappen hade aldrig fått fäste i betongunderlaget. När bruket lades ut förra vintern frös det. Vid tö uppförde sig kalken på ett inte önskat sätt, med följd att betongen under pappen pulvriserades. Den 22 september i fjol, dagen för höststormen, flög takpappen av.

Enligt entreprenadfirman hade detta aldrig behövt inträffa om det inte hade rått sådan tidsbrist. Firman var tvingad att gjuta taket under vintern, en för denna typ av arbete mycket ogynnsam tid. Men, säger man, det finns inget som säger att taket inte kunde ha blåst av likväl.

Efter stormen lagades taket provisoriskt.

Arbetet med att lägga det nya taket inleddes för en månad sedan. Helt problemfritt har det inte varit. Sprickorna i taket släpper genom vatten vid häftigt regn. Under torsdagens regnväder fick trafikkontoret det extra blött om benen. Slutet av juli beräknas emellertid takarbetet vara slutfört.

Vem som skall betala det nya taket är inte klart. Byggnadsstyrelsen hänvisar till firman. Har den gjort ett misstag får den även stå för det. Ett nytt tak läggs nu på firman. Kostanderna blir en sak mellan den och dess försäkringsbolag. Byggnadsstyrelsen umgås dock med planer på att låga sin juridiska avdelning granska fallet.