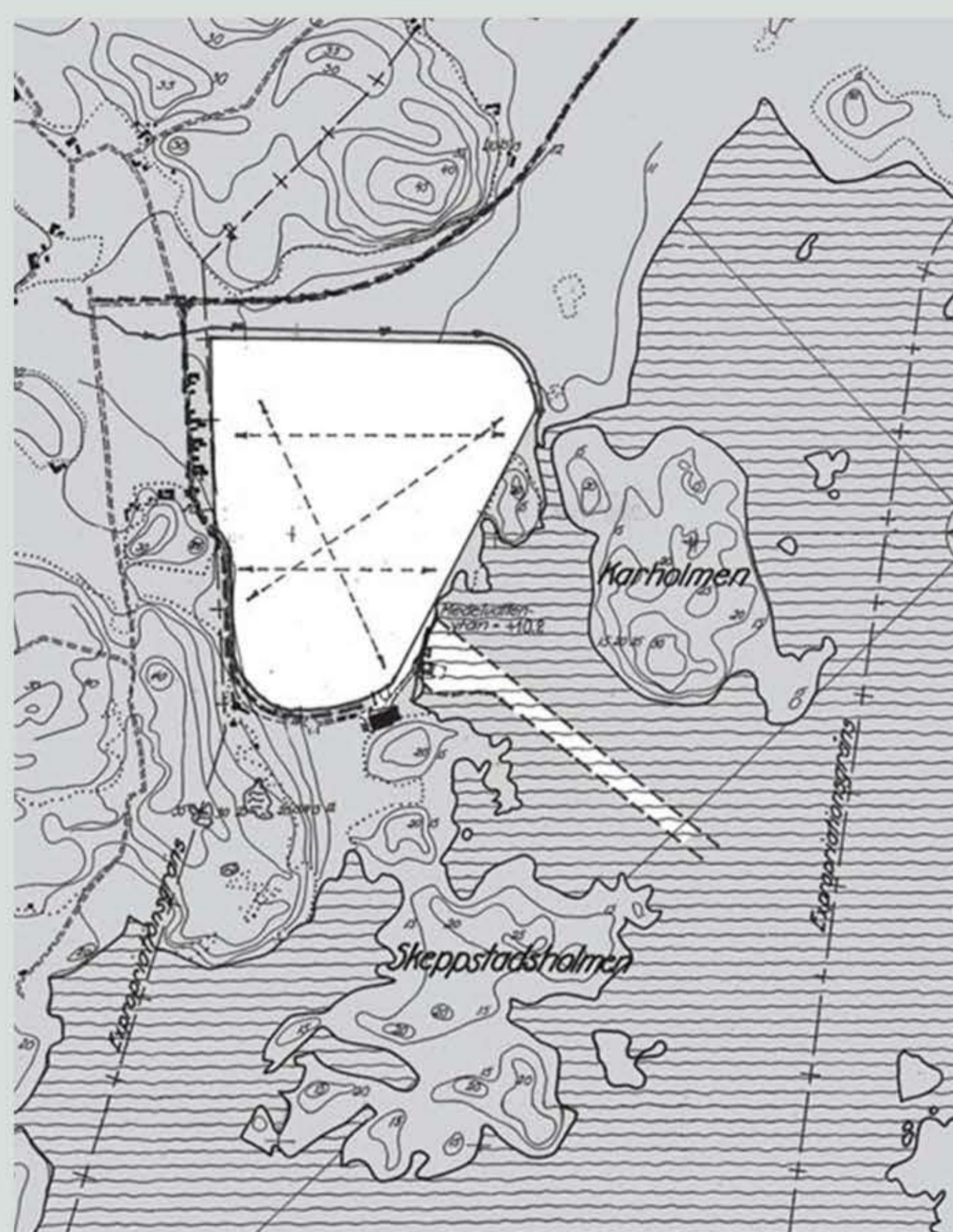


Flygfältets utveckling 1922 - 1948

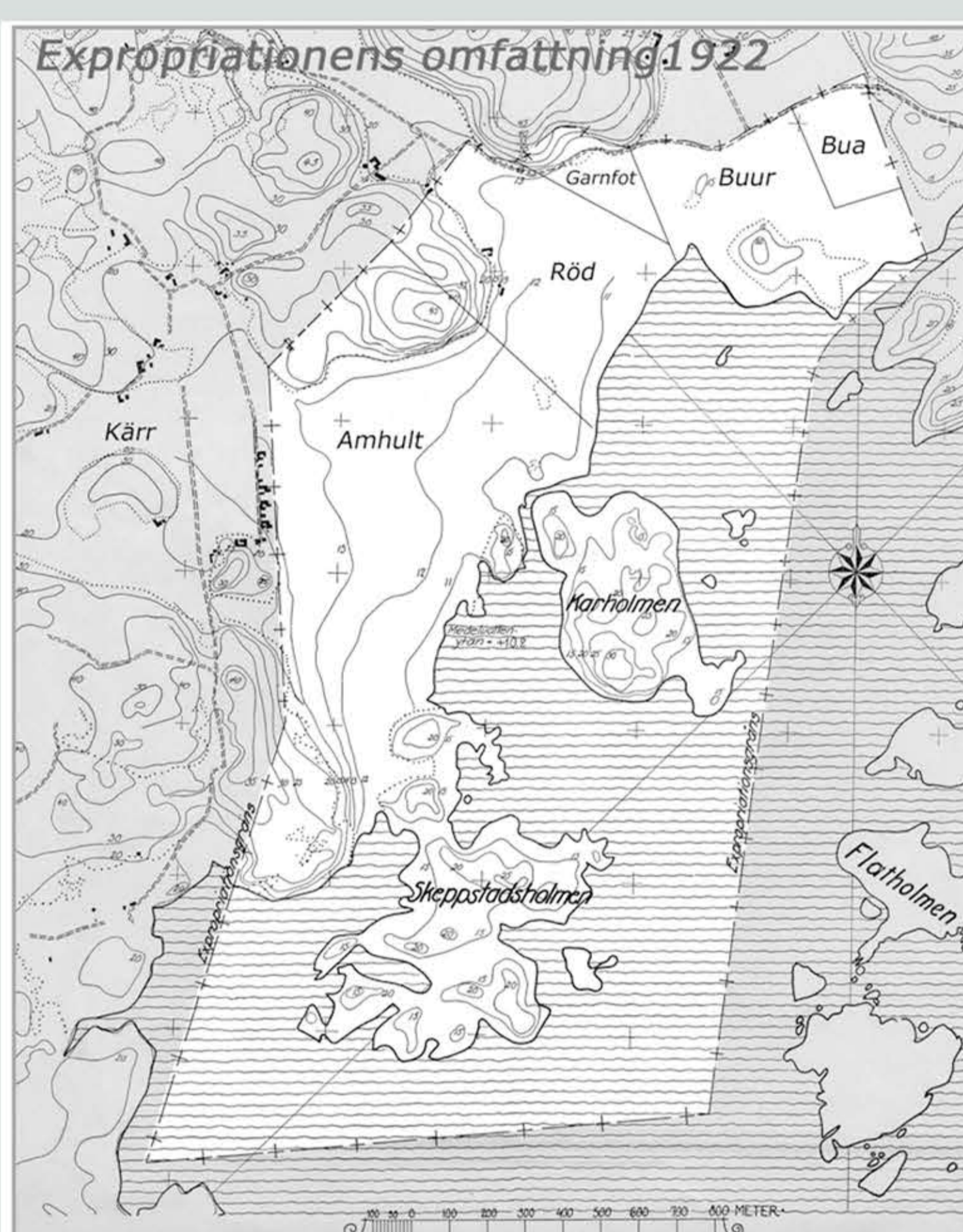


Området som det såg ut innan byggandet av flygfältet. Åkrar och tegn tillhörde Amhult – Kärrs gårdar. Radbyn Åckrorna kan ses i den övre mittdelen av bilden. Radbyn revs i samband med att flygfältet expanderade mot väst 1936

Flygplatskarta 1923



Radbyn Åckrorna som revs 1936 för att ge plats för ny landningsbana. Gårdarna tillhörde byn Amhult.



Sammanlagt 391 hektar, varav 210 vatten och 181 jord. Jorden fördelades som följer, inrösningsjord 108 hektar, avrösningsjord 78 hektar varav 51 hektar var allmänning (varav Karholmen och Skeppstadsholmen med skär 48 ha)

Fältyta : 35 hektar har fått en gräsvall av de disponibla 67 hektaren. Resten av den exproprierade marken var utarrenderad till traktens bönder. Arbetet utfördes som ett AK-arbete. Arbetslöshetskommiten (AK) var en statligt myndighet som verkade för att minska effekten av arbetslöshet och ofta främja byggandet av infrastruktur i samhället så som vägar, broar och transportcentra. En viss risk förelåg för översvämning av lågt liggande fältdelar vid högvatten och arbete med att förbättra förhållandena pågick de närmsta tio åren efter start.



Vy över bansystem från nordväst, notera att det fortfarande var ett gräsfält. Stationsbyggnaden som kan ses till höger i bild stod klar 1937. Framför byggnaden är en hårdgjord yta på cirka 1 200 kvm varav stora och tjocka betongplattor täckte 900 kvm, avsedda för parkerade flygplan.



Fältet hade befunnits vara gropigt och vattensjukt långa perioder och Göteborgs stad nödgades lämna ett tilläggsanslag för återställning. 1931-33 utfördes dessa arbeten, under vinterperioderna för att inte störa linjetrafiken. Det var fråga om förbättrad dränering samt att fylla på jord vid de gamla dränerna, där denna sjunkit ihop.



Vy över fältet från väster, bortsprängning av bergknalle i ett led att expandera fältet. Hjuviksvägens dragning intill Snäckeberget och det som kommer att bli Flyghamnsvägen ses i bilden.



Slip/brygga: Brygga och slip fick byggas först av allt tillsammans med strandskoning för att klara transportfrågan till flygplatsen.



Arbetslag vid slipen bestående av lokal arbetskraft. Allt arbete var manuellt och häst och vagn användes för transporter.

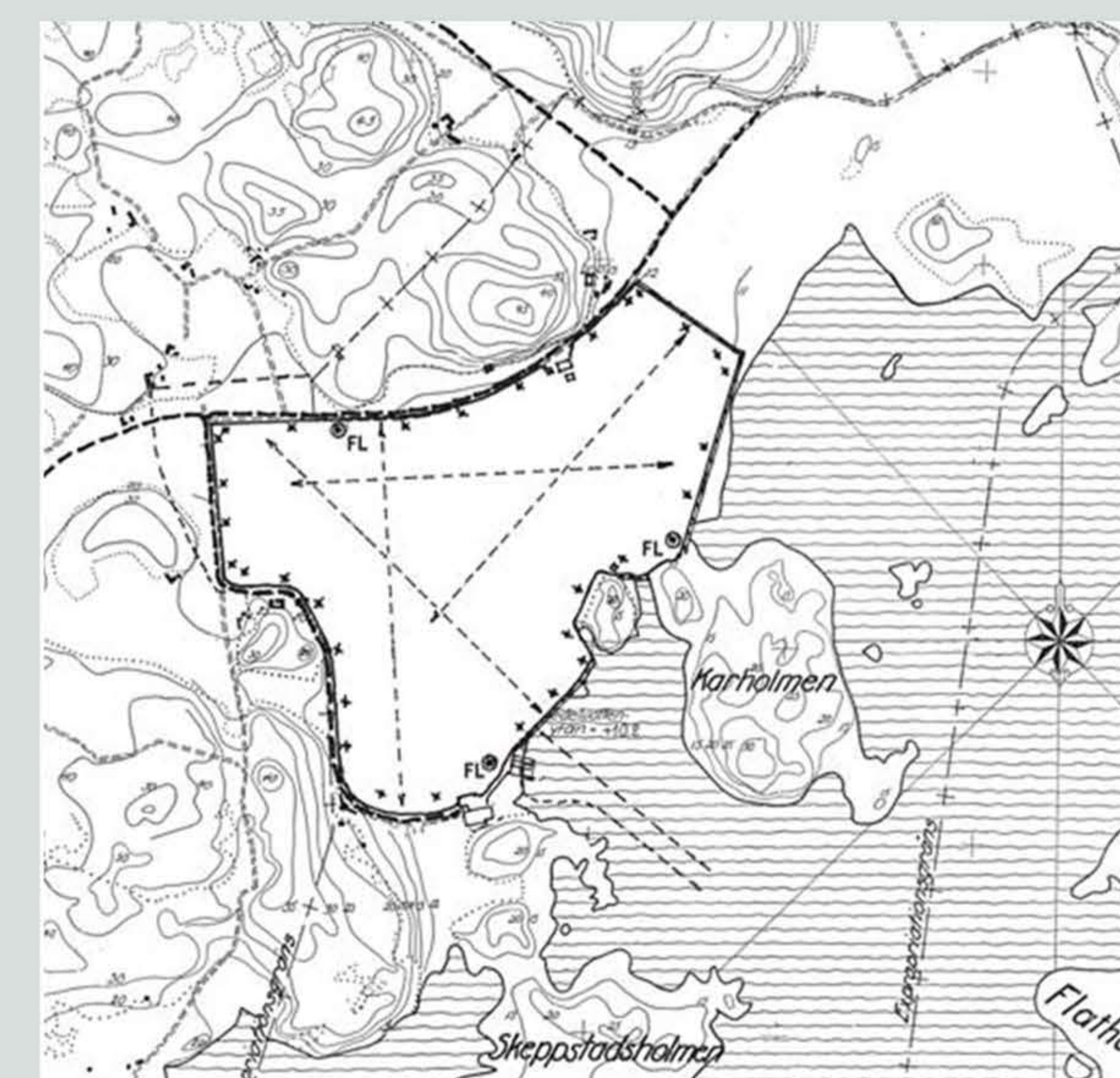


Den sankna marken på vissa områden ställde till bekymmer för flyget, genomsjunkningar av hjul som på bilden och i värsta fall, kapoteringar, dvs. flygplanet välte framåt.



Flygfältet sett från sydost, infarten till Torsviken. Torslanda havsbadskoloni har etablerat sig på det område som inte utnyttjades av fältet, men ändå ingick i expropriationsområdet. Herman Lindholm som var ledamot i flyghamnsbolaget var även ordförande i Göteborgs koloniträdgårdar så det var en smidig process att etablera kolonin.

Flygplatskarta 1938



Fältytan utvidgad till 83 hektar, längre stråk nödvändiga för trafikflyget. Fältet vallades in och utökades åt sjösidan. Expropriation tillgreps åt väster för utbyggnaden. Ny stationsbyggnad i norr.

Hangar, restaurang och hotell var färdigbyggda vid invigningen 1923. Bostad för hammästare och verandor till restaurangen blev klara något senare. Hangaren innehöll en hall, 60x25 m, samt några förvaringsrum i utbyggnaden på baksidan, varav ett avsett som logement vid tillfälliga militärförläggningar. Hotellet innehöll sju sovrum och hall. Restaurangen hade matsal, café och kök i bottenvåningen.