

Antikvarisk utredning

Bulltofta Hangar 2

KVARTERET CARL FLORMAN

Fastigheten Kirseberg 14:93 i Malmö stad
Skåne län



Malmö Museer
Kulturavsenheten
Rapport 2009:001

Olga Schlyter

Antikvarisk utredning

Bulltofta Hangar 2

KVARTERET CARL FLORMAN

Fastigheten Kirseberg 14:93 i Malmö stad
Skåne län

Malmö Museer

Box 406

201 24 Malmö

Tel: 040-34 10 00

Besöksadress: Malmöhusvägen

www.malmo.se/museer

Antikvarisk utredning**Bulltofta Hangar 2 – Kvarteret Carl Florman****Fastigheten Kirseberg 14:93 i Malmö stad, Skåne län**

Kulturarvsenheten Rapport 2009:001

Författare: Olga Schlyter

Foto: Olga Schlyter

Grafisk form: Anders Gutehall

Omslagsbild: Hangaren sedd från sydöst.

© Malmö Museer 2009

Innehåll

Tekniska och administrativa uppgifter	4
Inledning	5
Historik	5
Bulltofta flygplats	5
Hangar 2	5
Beskrivning av byggnaden och dess omgivning	6
Exteriör	6
Interiör	6
Utemiljö	7
Kulturhistoriskt värde	7
Antikvariska riktlinjer	8
Hangarens exteriör	8
Hangarens interiör	8
Utemiljö	8
Ny bebyggelse	8
Detaljplan	9
Referenser	10
Årets rapporter	11

Bilagor

Bilaga 1	Historiska foton
Bilaga 2	Historiska kartor
Bilaga 3	Karta Bulltofta flygfält 1969
Bilaga 4	Gällande detaljplan
Bilaga 5	Ritningar
Bilaga 6	Fotodokumentation
Bilaga 7	Andra bevarade byggnader
Bilaga 8	Ombyggnadsförslag 1999
Bilaga 9	Antikvariskt yttrande 1999

Tekniska och administrativa uppgifter

Län Skåne
Kommun Malmö stad
Ort Malmö
Fastighet Kirseberg 14:93
Ägare Malmö stad



Situationsplan. Hangar 2 markerad med pil. Källa: Malmö Stadsatlas.

Inledning

Föreliggande utredning är utförd på uppdrag av Fastighetskontoret i Malmö Stad. Syftet är att utreda och precisera de kulturhistoriska värdena i och kring Hangar 2 med anledning av planerad exploatering på fastigheten. Utredningen är utförd i januari 2009 av byggnadsantikvarie Olga Schlyter vid Kulturarvsenheten, Malmö Museer.

Historik

BULLTOFTA FLYGPLATS

Bulltofta flygplats invigdes 1923 och öppnades för reguljär trafik året därpå. Området hade tidigare fungerat som övningsfält för Kronprinsens husarregemente. Viss flygverksamhet hade förekommit sedan 1919, exempelvis tävlingsflyg och postflyg. De första reguljära linjerna gick till Köpenhamn och Hamburg med AB Aerotransport (ABA), ett företag grundat 1924 av bröderna Adrian och Carl Florman. Bolaget blev senare den svenska delen av SAS. Malmö blev snart en knutpunkt för stora delar av flygtrafiken i Östersjöområdet. 1925 beslutades i riksdagen att statligt stöd skulle tillföras den regelbundna luftfarten, och Bulltofta flygfälts yta utökades.

ABA hade ett omfattande linjenät ut över hela världen. 1938 övertog staten förvaltningen av flygplatsen, och bidrog även ekonomiskt till att uppföra en terminalbyggnad som stod klar 1942. Under andra världskriget användes Bulltofta som militär flygbas och flygflottiljen F10 flyttades hit. Under krigets slutskede tog Bulltofta även emot många nödlandande allierade bombflygplan.

Efter kriget ansågs flygplatsen på många sätt föråldrad. Fältet där planen landade bestod endast av en flack gräsyta, och efter mycket nederbörd eller under snösmältningen på våren blev det för mjukt för flygplanen. Man satsade på modernisering och i början av 1950-talet anlades en landningsbana. Banan var 1900 meter lång och förlades i sydväst-nordostlig riktning, beroende på den förhärskande vindriktningen. En kortare, diagonalt ställd tvärbana uppfördes också av säkerhetsskäl som reserv, men kom aldrig att permanentas. 1954 togs den nya banan i bruk (se karta bilaga 3).

Den nya landningsbanan möjliggjorde en ny blomstringstid för Bulltofta. 1958 började bolaget Transair flyga charterflyg från Bulltofta till bland annat Mallorca och Alperna. Under första halvan av 1960-talet fördubblades flygtrafiken på Bulltofta. Vid den här tiden trafikerades flygplatsen allt mer med jetflygplan, som till skillnad från propellerplanen har ett mer störande buller. Man började utreda anläggandet av en större och modernare flygplats på längre avstånd från tätbebyggt område. Detta resulterade i Sturups flygplats, som invigdes 1972.

I slutet av 1970-talet drogs Inre Ringvägen genom området, men viss flygverksamhet och företag som på olika sätt verkade i flygbranschen fanns kvar på Bulltofta fram till 1981. Öster om Inre Ringvägen anlades 1983-86 Bulltofta rekreationsområde.

HANGAR 2

Bulltoftas första hangar, Hangar 1, var en plåthall flyttad till Bulltofta från Landskrona 1923 (se bilaga 1 bild 1-6). Sedan flygfältets yta utökats 1925 togs beslut om att uppföra en ny hangar. ABA hade börjat använda flygplan av en större modell (tremotoriga Junkersplan), vilket också bidrog till behovet av en ny hangar.

Arkitekten Carl Melin, chef för Malmös byggnadskontor, åkte på en studieresa till Hamburg, Amsterdam och Rotterdam för att studera hangarbyggnader. Vid den här tiden byggde man i princip två olika typer av hangarer, antingen stora hallbyggnader eller lunettformade konstruktioner. Den senare typen var mest populär i Tyskland. Hangar 2 uppfördes i lunettform, helt i trä. Taket bärs av åtta limträbågar tillverkade av Töreboda Limträ. Hangar 2, liksom den samtida vänthallen på Stockholms centralstation, hörde till de tidigaste byggnaderna i landet uppförda med limträbalkar. Företaget Töreboda Limträ använde ofta de båda byggnaderna i reklamsyfte.

Hangar 2 stod klar för användning i december 1925 (se bilaga 1 bild 7-8). Ursprungligen hade hangaren skjutbara portar mot såväl flygfältet i öster som mot Johanneslust i väster. Genom portarna på baksidan kunde plan tas ut bakvägen ifall utvägen mot flygfältet var blockerad av plan under reparation. Utmed byggnadens långsidor fanns lokaler för kontor, verkstäder, tull, biljettförsäljning, väntsal och liknande. Framför hangaren fanns en yta i gjuten betong. I övrigt var flygfältet helt gräsbevuxet fram till 1950-talet då en asfalterad landningsbana anlades.

Sedan Hangar 3 uppförts 1929 användes Hangar 2 främst för verkstads- och ombyggnadsarbeten. Vid en ombyggnad utförd före 1941 (se ritning bilaga 5), togs skjutportarna på västra fasaden bort och ersattes med en fönsterförsedd vägg. 1988-89 genomgick byggnaden en upprustning då den varsamt renoverades. Vid detta tillfälle revs en tillbyggnad som fanns vid byggnadens sydöstra hörn. Tillbyggnaden är markerad på gällande detaljplan för området som är upprättad 1982 (se bilaga 4).

Den västra delen av hangaren hyrs idag av Malmö Museer och utnyttjas av två ideella spårvägsföreningar som sysslar med renovering av gamla spårvagnar. Östra delen av hallen hyrs sedan hösten 2008 av Malmö Bouleallians som nyttjar den för sin verksamhet.

Beskrivning av byggnaden och dess omgivning

För bilder se bilaga 6.

EXTERIÖR

Hangaren består av ett brett mittparti med bågformat tak, som utgör själva flygplanshallen, och två sidoskepp med pulpettak som inrymt verkstäder, kontor, väntrum med mera.

Byggnaden har en gjuten, slät betongsockel och fasader i grå locklistpanel. Fönster, dörrar och portar är i samma kulör och typ av färg som fasaderna.

Mittpartiets östra fasad består av stora skjutportar. Portarna är i slät träpanel och har skyddsplåt nertill samt diagonalt korslagda järnbeslag. Ursprungligen kunde portarna skjutas åt sidan så att en öppning i mittpartiets fulla bredd bildades. Idag är dock portarna igensatta på insidan, och enbart det mittersta portparet är möjligt att öppna. Ett skyddande skärmtak belagt med svart shingel finns ovanför skjutportarna.

Den västra fasaden är försedd med sidohängda trelufts-fönster i trä. Här finns också entrén till boulehallen, en enkel ståldörr. Liksom på östra sidan finns här ett utskjutande litet tak klätt med shingel, som förr skyddade de skjutportar som fanns även på denna fasad.

I den södra fasaden finns höga rektangulära träfönster, bestående av sex lufter grupperade två och två på höjden. Bågarna är sidohängda, utåtgående och avdelade med en horisontell spröjs. Genom dessa stora fönster släpptes ljus in till verkstäderna som låg i det södra sidoskeppet.

På den norra fasaden finns fyra entrédörrar till olika utrymmen som ursprungligen fungerade som bland annat tull, passkontroll, väntrum och biljettkontor. Entréerna består av spegeldörrar med en gjuten betongtrappa framför. Trapporna har gråmålad järnräcken på ena sidan. Fasadens fönster är träfönster med fyra lufter, grupperade två och två på höjden. Bågarna är sidohängda, utåtgående och avdelade med en horisontell spröjs.

Mittpartiets bågformade tak kröns av en centralt placerad lanternin. Taket är belagt med svart papp.

Hangaren har tydliga drag av klassicism i sin arkitektur, exempelvis de markerade hörnen och trappfrisen i trä som är uppbyggd utmed takfoten. Även de centralt placerade lunettformade fönstren på gavlarna är klassicistiska element.

INTERIÖR

Invändigt är planlösning och rumsindelning intakt sedan ursprunget. Rumsindelningen i sidoskeppen följer limträbalkarnas position eftersom stöttande konstruktioner för bågarna är dolda i mellanväggarna. Detta resulterar i jämnstora, kvadratiska rum i sidoskeppen, på vissa ställen med större öppningar emellan så de ligger i fil.

Den stora hallen i hangaren har golvyta på 32x40 meter. Den är idag avdelad med provisoriskt utformade mellanväggar som separerar boulevardksamheten i hallens östra delar från spårvagnsverkstanen i den västra delen. Eftersom mellanväggarna är relativt låga upplevs fortfarande hallens rymd, och hela takkonstruktionen med de åtta limträbalkarna är fullt synlig, liksom lanterninen som släpper in ljus.

De ursprungliga innerväggarna är klädda i liggande, spontad träpanel. På flera ställen har väggarna klätts in med moderna ytskikt, men den gamla panelen finns bevarad under. Ute i den stora hallen är de gamla väggarna målade i en tidstypisk senapsgul kulör. Det finns en del fönster mellan sidoskeppens utrymmen och den centrala hallen, de flesta är inmålade i samma gula kulör som väggarna. De dörrar som finns är spegeldörrar målade i grått. De har samma utformning som ytterdörrarna på norra fasaden. Fönster och dörrar har enkla, släta foder.

Golvet är ett gjutet betonggol. I östra delen har bouleanor anlagts ovanpå betonggolvet.

UTEMILJÖ

Öster om hangaren, framför skjutportarna, är marken belagd med stora, platsgjutna betongplattor. När dessa är utförda är inte känt. Däremot ser man på bilder från 1920-talet att stora betongplattor av samma storlek är gjutna framför skjutportarna (se bilaga 1 bild 10). Vid något senare tillfälle har denna uppställningsplatta alltså utökats i storlek. Under 2008 utfördes markarbeten vid hangaren, vilket gör att en del av betongytan är bortschaktad.

Sydväst om Hangar 2 finns järnspår bevarade i marken. Detta är spåren som skjutportarna på Hangar 3 gick i (se bilaga 6 bild 2).

Flygfältsparken öster och nordöst om kvarteret Carl Florman är utformad med flygplats som tema. Två rader av popplar är planterade utmed vad som upplevs som en landningsbana. Den landningsbana som användes då Bulltofta flygplats var i bruk var dock betydligt längre och bredare, och låg i en annan riktning. Parkanläggningen knyter an till platsens historia genom sin utformning, men poppelallén är alltså inte en exakt markering av en historisk landningsbana. Parken fungerar också som en sammanbindande länk mellan Hangar 2 och en annan bevarad byggnad från Bulltofta flygplats, nämligen Mölledalsskolan som ligger i Transairs gamla hangar (se bilaga 1 bild 22-23 och bilaga 7 bild 2).

Kulturhistoriskt värde

Hangar 2 har ett mycket stort kulturhistoriskt värde ur såväl ett lokalt som ett nationellt perspektiv.

Hangaren är en av få bevarade hangarer från civilflygets pionjärålder i Sverige. Sannolikt är det den enda bevarade civilhangaren av sin typ, det vill säga en lunettformad hangar av trä. Även internationellt sett finns relativt få hangarer av denna typ bevarade. Konstruktionen var typisk för sin tids hangarbyggande i Tyskland, varifrån inspirationen till Hangar 2 kom. Eftersom flygfälten utgjorde primärmål för fiendens bombplan under andra världskriget finns inte många sådana här hangarer bevarade.

Hangarbyggnaden är synnerligen välbevarad till såväl karaktär som detaljer. Detta gör att dess ursprungliga funktion är avläsbar och den ger platsen en tydlig historisk förankring. Det är den enda byggnad från Bulltofta flygfält som är bevarad i originalutseende och där den ursprungliga funktionen fortfarande är avläsbar. Hangar 2 ger uttryck för platsens historia som Malmös första flygfält och en av landets tidigaste civilflygplatser.

Arkitekturen är intressant, då den på ett tidstypiskt sätt kombinerar funktion och dekorativ utformning. Byggnadens funktion och den tekniska konstruktionen har varit styrande för utformningen, samtidigt som 1920-talets klassicistiska stilideal fått sätta sin prägel. Den välavvägda volymen och harmoniskt uppbyggda fasaderna bär klassicismens drag, liksom dekorativa arkitektoniska detaljer såsom markerade hörn och trappfris vid takfoten.

Antikvariska riktlinjer

HANGARENS EXTERIÖR

Hangaren är unik i och med sitt synnerligen välbevarade skick. Ändringar av byggnaden ska göras utan att helhetskaraktären förändras. Det innebär till exempel att färgsättningen ska bibehållas. Inga tillbyggnader bör heller göras, eftersom byggnaden har en distinkt volym som gör det svårt att bygga till på ett lämpligt sätt.¹

Värdefullt är också att utformningen av originaldetaljer inte ändras. Viktiga detaljer i exteriören:

- De äldre spegeldörrarna.
- Fönstren.
- Trapporna på norra fasaden.
- Lanterninen.
- Portarna på östra fasaden.
- Arkitektoniska element såsom trappfris och markerade hörn.

Vid behov kan nya dörröppningar i begränsad omfattning tas upp i fasader mot väster och söder. Utformningen ska vara i karaktär med byggnaden och samråd ska ske med antikvarisk expertis.

Det är också av betydelse att det mittersta portparet på östfasaden fortsatt är öppningsbart.

HANGARENS INTERIÖR

Värdefulla karaktärsdrag invändigt är rumsvolymen i stora hallen, planlösningen i sidoskeppen, äldre väggar klädda med liggande träpanel, detaljer såsom dörrar och fönster. Planlösningen kan ändras genom att lätta mellanväggar uppförs, så länge ursprungliga väggar inte tas bort. Väggar kan vid behov kläs med nya ytskikt, förutsatt att ursprunglig vägg bevaras bakom. I den stora hallen bör inga avskärmningar göras som förtar upplevelsen av rummets hela volym.

UTEMILJÖ

Marken öster om hangaren bör inte bebyggas eller på annat sätt belamras. Framför skjutportarna bör marken vara belagd med stora, plattgjutna betongplattor i enlighet med den ursprungliga uppställningsplattan. Uppställningsplattans utsträckning kan bevaras i såsom den är idag, alternativt minskas till den utsträckning plattan hade på 1920-talet (se bilaga 1 bild10).

NY BEBYGGELSE

Det är betydelsefullt att ytan öster om hangaren bevaras obebyggd. Skälen till detta är flera:

- Flygfältsparken är en grönyta som minner om de öppna, gräsbevuxna ytor som utgjorde Bulltofta flygplats. Hangar 2 ingår i ett historiskt samband med parken. I detta samband ingår även Mölledalsskolan som ligger i en annan ombyggd hangar norr om parken.
- För att få förståelse för hangarbyggnaden och dess ursprungliga funktion är det av betydelse att en öppen yta bibehålls utanför portarna.
- Hangarbyggnaden har en intressant och tilltalande arkitektonisk utformning. I och med den bågformade konstruktionen är gavlarna byggnadens

¹ 1999 gjorde Malmö Fritid en utredning om möjligheten att förlägga en idrottsanläggning i hangaren (se ritningar bilaga 8). Ombyggnaden skulle innebära att hangaren förlängdes mot väster samt att en entrépaviljong byggdes till. I ett yttrande från stadsantikvariska avdelningen 1999-11-02 (se bilaga 9) framhålls att en förlängning av byggnaden inte är förenlig med hangarens kulturhistoriska värden. Det uttrycks också en tveksamhet angående lämpligheten med det stora antal våtutrymmen som en sporthall medför.

de mest anslående fasader. Det krävs ett visst avstånd och en öppenhet för att byggnadens, och framför allt östgavelns, karaktär ska kunna upplevas på bästa sätt.

Även väster om hangaren är det lämpligt med ett visst respektavstånd. Att bebygga ytan söder och sydöst (läget för gamla Hangar 3) om byggnaden är mer lämpligt. Ur kulturhistorisk synvinkel finns inga hinder för att här bygga på höjden, exempelvis i form av ett högre punkthus.

DETALJPLAN

På grund av de kulturhistoriska värdena och för att säkerställa att dessa inte förminskas genom olämpliga åtgärder bör Hangar 2 i detaljplan förses med skyddsbestämmelser (q-märkning). Skyddsbestämmelserna bör inbegripa ett rivningsförbud. Bestämmelser angående ändring av byggnaden kan utformas genom att ovanstående riktlinjer bifogas planen.

I detaljplan bör man också säkerställa att ytan öster om hangaren inte kan bebyggas. Ur antikvarisk synvinkel vore det fördelaktigt om ytan inkorporerades i Flygfältsparken istället för att vara kvartersmark.

Referenser

- Grundberg, Lars-Inge mfl (red): *Flyget på Bulltofta 1919-1972*. Flyghistorisk revy. 2004.
- Kirsebergs sporthall. Förutsättningar, program och kostnader för placering vid Kirsebergs IP eller i Bulltoftahangaren*. Fritid Malmö, planering & utveckling. Rapport 1999:2.
- Propeluren. Skånes flyghistoriska sällskap*. 1989:1.
- Stridsberg, Sven mfl (red): *Junkers F13 det första trafikflygplanet i Sverige*. Flyghistorisk revy. 1992.
- Tykesson, Tyke (red): *Guide till Malmös arkitektur*. 2001.
- Waernberg, Jan: *Bulltofta flygstation. En berättelse om flygets historia i Malmö 1923-1972*. 1995.

Årets rapporter

Lista över utgivna rapporter inom Malmö Museers rapportserie
Kulturavsenheten Rapport:

Kulturavsenheten Rapport 2009:001

Olga Schlyter

*Antikvarisk utredning. Bulltofta Hangar 2 – Kvarteret Carl Florman.
Fastigheten Kirseberg 14:93 i Malmö stad. Skåne län.*