



Riksanstaltens  
och  
Statens

och  
r

Ink. 1992-07-14

1992-06-02

221-6129-91

221-6135-91

221-6138-91

Delgivningskvitto

Dnr.....

Enligt länsstyrelsens diarium  
har beslutet inte överklagats.  
Datum 92-07-08  
Registratorn/Signi *SM*

Byggnadsminnesförklaring av hangar <sup>1</sup>byggnad 757,  
på del av stg 113, hangar, <sup>2</sup>byggnad 758, samt  
uppdragsramp till hangarerna, <sup>3</sup>byggnad 737,  
båda på del av stg 113 och 208, STUMHÖLMEN i  
Karlskrona kommun, Blekinge län

### Beslut

Länsstyrelsen förklarar, med stöd av 3 kap 1 § lagen om kulturminnen m m (SFS 1988:950), hangaren, byggnad 757, på del av stg 113, hangaren, byggnad 758, samt uppdragsrampen till hangarerna, byggnad 737, båda på del av stg 113 och 208, Stumholmen i Karlskrona kommun för byggnadsminnen. Avgränsningen har markerats på bifogad karta, bil 2.

### Föreskrifter

Länsstyrelsen meddelar enligt 3 kap 2 § samma lag följande skyddsföreskrifter:

1. Byggnaderna samt uppdragsrampen får ej flyttas eller rivras. Byggnaderna får ej heller till sitt yttre byggas om eller på annat sätt förändras.
2. Byggnaderna och uppdragsrampen skall underhållas så att de inte förfaller. Vård och underhållsarbeten skall utföras med traditionella byggnadsmaterial och färger, på ett sådant sätt att det kulturhistoriska värdet inte minskar.
3. Vid återanvändning av byggnaderna får åtgärder inte företas som förändrar deras befintliga karaktär eller bärande konstruktionssystem.

Länsstyrelsen lämnar på begäran råd och anvisningar i fråga om underhåll av byggnaderna.

Enligt 3 kap 21 § lagen om kulturminnen m m gäller beslutet om byggnadsminnesförklaring omedelbart även om det överklagas.



1992-06-02

221-6129-91

221-6135-91

221-6138-91

Om fråga uppkommer om att ändra byggnadsminnena i strid mot skyddsföreskrifterna skall ansökan om tillstånd härtill inges till länsstyrelsen som enligt 3 kap 14 § lagen om kulturminnen m m får lämna tillstånd till ändring om det finns särskilda skäl.

Eventuella ändringsarbeten skall föregås av antikvarisk dokumentation av ytskikt, färgsättning och konstruktionsdetaljer.

#### **Redogörelse för ärendet m m.**

Stumholmen inom Karlskrona örlogsbas är av riksintresse för kulturmiljövården. I enlighet med bestämmelserna i lagen om hushållning med naturresurser m m (NRL) skall Stumholmen därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön.

Riksantikvarieämbetet har inför statens försäljning av fastigheten utarbetat förslag till skyddsföreskrifter.

I samband med överlåtelse av Stumholmen till Karlskrona kommun och därefter till HSB Fastigheter i Karlskrona HB har länsstyrelsen att avgöra vilka av Stumholmens kulturhistoriskt synnerligen märkliga byggnader som skall förklaras som byggnadsminnen.

Riksantikvarieämbetet och länsmuséet har tillstyrkt byggnadsminnesförklaring av och skyddsföreskrifter för hangarerna och uppdragningsrampen. Karlskrona kommun har i bytesavtal med fortifikationsförvaltningen förbundit sig att medverka till byggnadsminnesförklaring. Förslag till skyddsföreskrifter har delgivits kommunen i skrivelse 1991-06-11.

Ni har i skrivelse till länsstyrelsen, daterad 1991-07-10, inte erinrat mot föreslagna skyddsföreskrifter.

#### **Motivering**

##### *Allmän historik*

Det svenska militärflygets historia börjar 1911, då de första flygplanen inordnades under armén respektive marinen. Flygvapnet bildade med andra ord ännu inget särskilt vapenslag. Tudelningen av den militära flygflottan varade under 1:a världskriget. Men efter detta, när betydelsen av flyget hade kunnat konstateras, etablerades Flygvapnet - ett från marinen och armén skilt vapenslag. I och med etablerandet av ett fristående flygvapenslag, överlämnades 1926 Karlskrona flygstation till Flygvapnet och Marinflygkåren.

Den första hangaren på Stumholmen byggdes 1915-16 och rymde fem sjöflygplan, eller som de då kallades "flygbåtar". Hangaren sträckte sig ut från Kungshalls fästning, rakt norrut, över vattenytan som i dag täcks av utfyllnader med skjutbanorna, men som då bara bröts av två



1992-06-02

221-6129-91

221-6135-91

221-6138-91

småkobbar på vilka hangaren vilade. På samtida bilder syns den långsträckta hangaren vara uppförd i trä, med portar åt öster och väster. Åt båda väderstreck löpte små, långsträckta träbryggor ut i vattnet. På så sätt kunde flygbåtarna angöra från den mest fördelaktiga sidan, beroende på sjögång och vind. Arrangemanget var uppenbarligen av extra stor vikt, eftersom det utsatta läget på Stumholmen inte var helt idealisk ur de sjökänsliga flygbåtarnas synvinkel. Trähangaren kompletterades av två tälthangarer. Dessa hade innan den stationära hangaren byggdes fungerat som stationens enda hangarer. Hangaren revs strax efter andra världskriget.

1920-talet var en expansiv period för det svenska militärflyget. På Stumholmen avspeglas detta i en kraftig utökning av hangarytan. 1923/24 byggdes den första av de i dag kvarstående hangarerna (756). Via en slip hade den kontakt med vattenytan. Två år senare uppfördes ännu en hangar (757), som sammanbyggdes med den befintliga i dennas nordvästra vägg. Den nya hangaren öppnade sig åt ett helt nytt håll, mot nordväst, vilket antyder att den stora hangaren (758) som uppfördes tre år senare 1929, redan nu var planerad.

Hangarerna övergavs av flygvapnet 1949 då Marinkåren avvecklades. Hangarerna återgick då till marinen och tycks sedan dess fungerat som upplag och lager. Detta har förmodligen medverkat till att byggnaderna ännu i dag, med endast smärre ändringar, står kvar i den form de hade när de övergavs av Flygvapnet.

Hangarerna uppfördes i stolpvirke och locklistpanel. I stället för den svagt böjda takkonstruktion, som karakteriserar de yngre hangarerna, täcktes de äldsta hangarerna på Stumholmen av ett flackt sadeltak med över 20 meter breda, bultade takspännstolar. I utvecklingsperspektivet blir även dessa intressanta som en form av föregångare och har självklart ett stort arkitekturhistoriskt och teknikhistoriskt värde.

Det flacka sadeltaket visualiserar främst formen av en specifik takkonstruktion, men i hangaren vettande mot nordväst finner vi också ett triangelformat fönsterparti som understryker gavelns och takets form. Att betrakta gaveln som ett stilelement placerar in den i samtidens stilideal - 20-talsklassicism. På samma sätt kan man betrakta den nya hangaren som ett uttryck för en helt kontemporär ingenjörsestetik, tydligt besläktad med vad som skulle komma att fylla nästkommande decenniernas "formkataloger". Som bärande element uppfördes ett pelar/balksystem i betong utmed "längsidor" och den stora hallens mitt. I takkonstruktionen kombinerades virke med I-balkar av stål. Motivet till den stora dubbelhangarens välvda takform kan möjligen sökas i en smidigare och mindre materialkrävande konstruktion. Men trots formen är konstruktionen närmare besläktad med de endast några år äldre grannarna, än de hangarer som kom att uppföras på 30-talet, med välvda, helt självbärande tak i lim-



1992-06-02

221-6129-91

221-6135-91

221-6138-91

träbågar respektive betong. På så sätt skulle den välvda takformen snarare vara ett uttryck för teknisk estetik, än ett verkligt konstruktionskrav.

Skillnaderna i gavelmotiv är trots allt en mindre vital skillnad mellan hangarerna. Likheterna är viktigare. Konstruktionsmässigt är det främst material som skiljer de nya hangarerna från de äldre. I den nyare har betong och stål tillsammans med trä resulterat i en mindre materialkrävande konstruktion. De bärande principerna är emellertid desamma. Andra, påfallande likheter är de helt öppningsbara portsystemen, den nära nog kvadratiska grundplanen (som dubblerades i 758) och de långa takspannet. Den stora skillnaden finnes snarare mellan de tre hangarerna och den rivna föregångaren. Dessa tycks i stort sett endast haft de stora portarna gemensamt.

Sjöflyghangarerna på Stumholmen berättar inte bara en episod ur det svenska militärflygets tidigaste historia. Som ovan nämnts har de stort kulturhistoriskt värde, då de exemplifierar flera intressanta samband mellan byggnadstyp, form och funktion. Bortsett från att de är de äldsta kvarvarande sjöflyghangarerna i landet, är de tre hangarerna ett väl visualiserat exempel på hur en funktion finner sin arkitektoniska form.

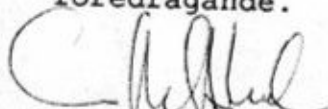
För att förstå hangarernas sjöflyghistoriska bakgrund är det av stor vikt att betongplattan och sliparna framför bevaras.

Mot bakgrund av det anförda finner länsstyrelsen hangarerna, byggnaderna 757 och 758, samt uppdragningsrampen till hangarerna, byggnad 737, vara synnerligen märkliga byggnader och anordning som motiverar byggnadsminnesförklaring.

**Överklagande:**

Detta beslut kan överklagas hos kammarrätten, se bilaga 1.

I detta beslut har deltagit länsantikvarie Leifh Stenholm, beslutande, länsassessor Mikael Sarge, länsarkitekt Georg Vass samt byråsekreterare Mitzi Mattsson, föredragande.

  
Leifh Stenholm

  
Mitzi Mattsson



1992-06-02

221-6129-91  
221-6135-91  
221-6138-91

**Bil:**

- Bilaga 1. Hur man överklagar
- Bilaga 2. Utdrag ur grundkarta
- Bilaga 3. Utdrag ur ek karta för Trossö
- Bilaga 4. Kop av fotografier

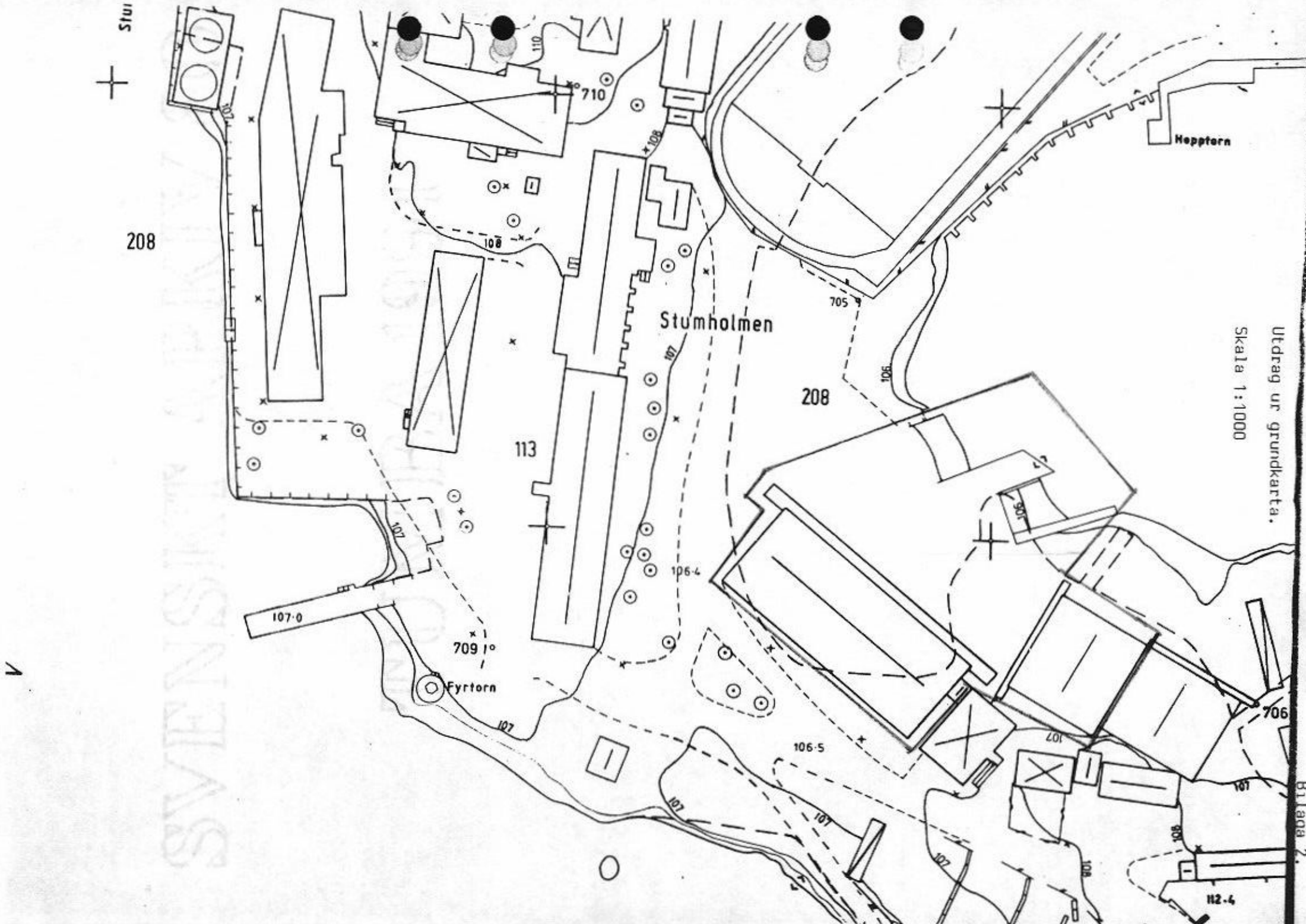
**Kopia av beslut + bilaga 2,3,4 och 5 till:**

Riksantikvarieämbetet + Bil 1. Delgivningskvitto  
HSB Karlskrona, Att: Sune Andersson, Högabergsgatan,  
371 34 Karlskrona  
Blekinge läns museum  
Blekinge Östra lantmäteridistrikt  
Registret  
Plan- och bostadsenheten  
Länsantikvarien 2 ex  
Akten

Inskrivningsmyndigheten vid Karlskrona Tingsrätt med  
lagakraft  
Byggnadsnämnden i Karlskrona med lagakraft  
Riksantikvarieämbetet med lagakraft

**Kopia för kännedom till:**

Landshövdingen  
Länsrådet



Utdrag ur grundkarta.  
Skala 1:1000

SVENSKA

V

Blad 2

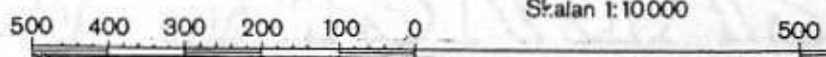
Utdrag ur ek  
karta nr 3557.  
Skala 1:10 000



KARLSKRONA K N  
KARLSKRONA D A

4n TJKRÖ  
03547

Skalan 1:10000



Höjdkurvornas ekvidistans 5 meter

1 cm = 100 m på marken









