

Västmanlands läns museum
Rapport 2017

Hangarbyggnad 101, Hässlö

Utredning av kulturhistoriska värden

Kulturhistorisk värdering

Hässlö 5:8
Västerås
Västmanlands län

Victoria Bly



Hangarbyggnad 101, Hässlö

Identifiering av kulturhistoriska värden

Kulturhistorisk värdering

Hässlö 5:8
Västerås
Västmanlands län

Länsmuseets dnr: VLM 170125

Victoria Bly

VÄSTMANLANDS LÄNS MUSEUM
Kulturmiljö
Rapport 2017

Utgivning och distribution:
Västmanlands läns museum
Karlgatan 2, 722 14 Västerås
Tel 021-39 32 22
E-post: lansmuseet@regionvastmanland.se
Hemsida: www.vastmanlandslansmuseum.se

© Västmanlands läns museum 2017

Omslagsfoto: Hangarbyggnaden sedd från nordost. Vlm-kmvVB-685.

Foto: Där inget annat anges är fotografier tagna av Victoria Bly, Västmanlands läns museum.

Kartor ur allmänt kartmaterial © Lantmäteriet. Ärende nr i2017/00463.

Innehåll

1. Inledning.....	5
1.1. Syfte	5
1.2. Metod och material.....	6
2. Historik	7
2.1. Västmanlands flygflottilj, F1.....	7
2.2. Hangarbyggnader på Hässlö.....	8
3. Byggnads- och områdesbeskrivning.....	11
3.1. Områdesbeskrivning.....	11
3.2. Byggnadsbeskrivning	12
4. Slutsatser och sammanfattning	17
4.1. Kulturhistorisk värdering	17
Litteratur och källor.....	19

1. Inledning

Västmanlands läns museum har på uppdrag av Västerås stad genomfört en identifiering av kulturhistoriska värden hos Hangarbyggnaden 101 på Hässlö flygfält, som idag brukas av Västerås Flygmuseum. Arbetet har omfattat arkiv- och litteraturstudier, fotodokumentation samt karaktärisering och kulturhistorisk värdering av byggnaden. För den värderingen har *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse* skriven av Axel Unnerbäck använts.¹ Rapporten har sammanställts av byggnadsantikvarie Victoria Bly.



Bild 1. Karta över sydöstra Västerås. Hangarbyggnad 101 i Hässlö markerad med en röd ring, strax till höger i bild. Karta Lantmäteriet 2017.

1.1. Syfte

Hangarbyggnaden 101 är enligt beställaren i behov av flertalet åtgärder för att dess kvarvarande ska vara möjligt på längre sikt. Detta skulle kräva en investering i byggnaden för att säkra upp dess delar i behov av renovering, och även en plan för kommande intäkter.

Syftet med undersökningen är att bedöma de kulturhistoriska värdena som hangarbyggnaden 101 besitter. Detta ska i sin tur vara ett underlag och stöd till fastighetsägaren inför kommande beslut kring byggnadens eventuella kvarvarande och i så fall dess fortsatta användning och funktion.

¹ Unnerbäck, R. Axel, *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse*, 1. uppl., Riksantikvarieämbetets förl., Stockholm, 2002.

1.2. Metod och material

För att genomföra den antikvariska undersökningen och kulturhistoriska värderingen har arkiv- och litteraturstudier kombinerats med platsbesök. Arkivmaterial har hämtats från Västmanlands läns museums arkiv, Länsstyrelsen i Västmanlands arkiv och Krigsarkivet i Stockholm. Litteratur har inhämtats från Västmanlands läns museums bibliotek och universitetsbiblioteket i Uppsala.

Materialet återfunnit hos Krigsarkivet bestod av byggnadsbeskrivningar, byggnadskort, fastighetsförteckningar och flygfotografier från framför allt glasplåtar. Även ritningar och äldre fotografier av byggnaden söktes men hittades inte vid besökstillfället eller genom sökningar i NAD (Nationell ArkivDatabas).

Vid den kulturhistoriska värderingen av hangarbyggnaden i Hässlö har Axel Unnerbäcks *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse* från 2002 använts. Unnerbäcks system för kulturhistorisk värdering bygger på olika grundmotiv som talar för ett bevarande av byggnaden eller anläggningen. Dessa grundmotiv har han delat in i två grupper: 1) dokumentvärden, vilket innebär så kallade ”objektiva” egenskaper som bär på kunskap om något, och 2) upplevelsevärden, vilket är en mera subjektiv värdering av den upplevelse byggnaden eller anläggningen ger.

2. Historik

Västmanlands militär har en historik som sträcker sig tillbaka flera hundra år innan det blev regemente, och framför allt innan Västmanlands flygflottilj bildades. Byggnaderna på Hässlö har tillkommit under en lång period av nybyggnation till följd av allt fler utrymmesbehov. Ursprungligen byggdes ett flygfält med storleken 500x500 meter och tre hangarer som var redo att tas i bruk 1931. Flygfältet byggdes senare ut i etapper, och ytterligare hangarer och andra byggnader tillkom.



Bild 2. Flygfoto över flygfältet i Hässlö sett från söder. H101 är markerad med en röd pil. Glasplåt, 1943, Krigsarkivet.

2.1. Västmanlands flygflottilj, F1

Västmanlands flygflottilj F1 förlades på 1920-talet till dåvarande kronoegendomen Hässlö i Badelunda socken, som vid tillfället hade tillhört landets försvar såsom ett militärt boställe i mer än trehundra år. F1 föregicks av infanteriförbandet Kungliga Västmanlands regemente, som kom från utvidgandet av Gustav Vasas Västmanlands Fänrika 1628. Regimentet skulle vara fram till 1927 då det övergick till flygflottiljen F1 som i sin tur varade fram till 1983.

Från 1906 fram till nedläggandet av regementet mer än 20 år senare var det förlagt till Viksängsområdet i Västerås, strax nordväst om Hässlö. 1925 kom ett beslut från riksdagen att F1, vid tillfället under namnet 1:a flygkåren, tillsammans med flygskolan i Ljungbyhed och tre andra flygkårer skulle bilda det blivande självständiga flygvapnet.²

² Bystedt, Gunnar, *F1-flygets historia. Från forntid till nutid*. Manus, 1989-01-10.

1:a Flygkårens verksamhet påbörjades år 1929 i Västmanlands regementes gamla kaserner vid Viksäng. De första flygplanen var sjöflygplan med basering vid Centrala Verkstaden Västerås (CVV) sjöflygplats. CVV, som innan 1933 hette Centrala Flygverkstaden Västerås (CFV), var en verkstad för nytillverkning och reparation av Försvarsmaktens flygplan. Efter ett riksdagsbeslut från 1928 påbörjades arbetet med uppmätning av flygfält, igenläggning av diken, byggnation av hangarer m.m. så gott som omedelbart i Hässlöområdet. Sommaren 1931 kunde flygfältet, ca 500x500 meter, vid Hässlö tas i bruk varefter flygkåren tillfördes landbaserade flygplan av olika typer, huvudsakligen jaktflygplan.³

Flygvapnet omorganiserades 1936, och 1:a flygkåren blev efter hand ombildad till bombflottilj och fick i och med det namnet Kungliga Västmanlands flygflottilj, F1. I samband med detta tillkom ett stort antal nya flygplan till flottiljen. Träningsflygning, navigeringsträning och även transportflygningar var vanligt förekommande på Hässlö, men i och med andra världskrigets upptrappning ökade takten med att bygga upp Sveriges flygvapen. F1 fick därför utöver sin egen personal svara för utbildning av personal till nyuppsatta flygflottiljer på Frösön, Barkarby, Karlsborg och Såtenäs. Flottiljen hade en mycket aktiv verksamhet under beredskapstiden 1939-1945 då flertalet nya flygplan tillkom och byggnader på området uppfördes och utvecklades. F1:s hade vid tiden en mycket intensiv utbildningsperiod, ända fram till 1948 då flottiljen återigen skulle ombeväpnas efter att man hade insett det nödvändiga behovet av nattjaksflygplan.⁴

Även om verksamheten hade minskat kom CVV inte att läggas ned förrän 1969. Fortfarande drevs viss verksamhet på Hässlö under ledning av Centrala Flygverkstaden Malmslätt (CVM) fram till 1975. Efter ett riksdagsbeslut 1979 lades F1 ned helt 1983. Den sista förbandsflygningen utfördes den 20 december 1982 på F1 av den då kvarvarande divisionen (Gula divisionen). Efter nedläggandet bildade näringslivet och kommunen ett bolag Hässlö Development AB som organiserade och lämnade förslag till exploatering av Hässlö. Efter några år kom en företagsexplosion på Hässlö. Idag domineras området av Stockholm-Västerås flygplats, men på platsen bedrivs även verksamhet inom bl.a. flygutbildning för både flygplan och helikopter, gymnasieutbildning, vårdshus, vattenverk och ett antal småfirmor.⁵

2.2. Hangarbyggnader på Hässlö

När flygkåren sattes upp 1929 ärvdes 18 kaserner på Viksäng, och även sjöflygstationen som var belägen vid CVV:s flygverkstad i Viksäng. Redan från början fanns avsikten att den landbaserade verksamheten skulle förläggas till Hässlöområdet, och genom det tidigare nämnda riksdagsbeslutet från 1928 överfördes Hässlö till flygstyrelsens förvaltning. Strax därefter anlade man Hässlö flygfält och hangarer började byggas. De första (se bild 3, byggnader nr 7) stod färdiga att tas i bruk 1931.⁶

³ Bystedt, 1989-01-10.

⁴ Ibid.

⁵ Ibid.

⁶ Odqvist, Gösta (red.), *Kungl. Västmanlands flygflottiljs historia. [D. 1], 1929-1979*, [Komm.], [Västerås], 1979, s. 52-56.

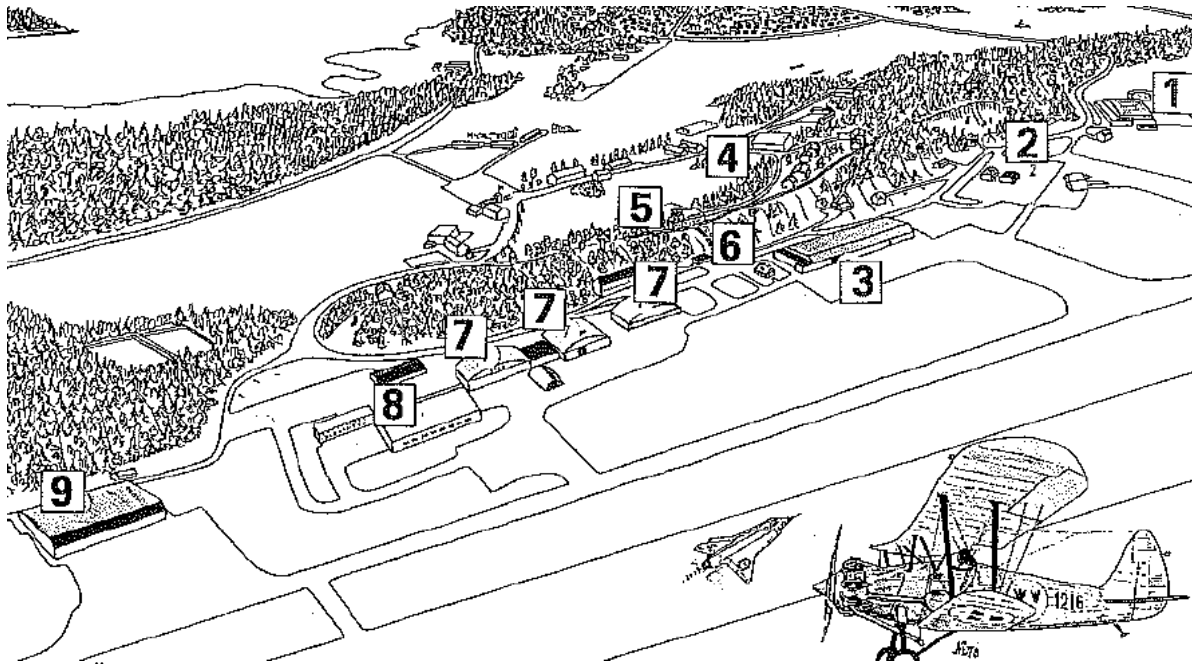


Bild 3. Övergripande karta över Hässlöområdet 1978. 1) CVV-hangaren byggd 1938 (den för rapporten aktuella byggnaden), 2) Platta där 1959 nedbrunna hangar 82 stod, 3) Hangar 81 byggd 1938, 4) Förläggingsområde med matsal, mässar och intendenturförråd, 5) Kanslihus byggt 1943-44, 6) "Gula villan", f.d. stabsbyggnad, 7) Tre hangarer/verkstäder byggda 1930-31, 8) Kontor och televerkstad byggt 1960-61, 9) Hangar 83 byggd 1937-38. Hämtad från Kungl. Västmanlands flygflottiljs historia, 1979, s. 54.

1936 kom ett riksdagsbeslut som innebar att 40 stycken flygplan av typen Junkers ju 86 (B3) skulle tilldelas flottiljen. Flygplanen som är ett långvingat bombflygplan skulle inte rymmas i de tre befintliga hangarerna och det började planeras för att anlägga nya. 1937 stod den första stora bombplanhangaren, hangar nr 82, färdig att tas i bruk (se bild 3, nr 2). Enligt tidningen *Flygning* (nr 5/1937) var den "världens största" i sitt slag med fribärande valvbågar på 55 m.⁷ Detta möjliggjordes tack vare att man använde Töreboda limträbalkar. Limträ är ett konstruktionsvirke som gör det möjligt att tillverka större limträelement än vad det går att såga konstruktionsvirke. Limträ är även starkare än konstruktionsvirke, vars hållfasthet begränsas av defekter såsom kvistar i virket. 1959 brann denna hangarbyggnad upp i sin helhet och kom aldrig att byggas upp igen.⁸

Senare år 1937 påbörjades byggnationen i södra delen av flygfältet ännu en hangarbyggnad (se bild 3, byggnad nr 9), hangar nr 83, som enligt *Flygning* (nr 9/1938) slog ytterligare ett världsrekord med fribärande tak på hela bredden.⁹ Strax efter byggdes en tredje av de stora hangarbyggnaderna, hangar nr 81 (se bild 3, byggnad nr 3), och 1938 uppfördes en fjärde, CVV verkstadshangaren i norra delen av fältet (se bild 3, byggnad nr 1), som även är den aktuella hangarbyggnaden för den här rapporten.¹⁰

Verkstaden kom med tiden att kräva uppdatering och ombyggnation. Under åren 1960 och 1961 byggdes nya verkstadslokaler, såsom monteringshall, televerkstad och kontorslokaler. Vid ett senare tillfälle ska äldre verkstadslokaler ha stått inför viss ombyggnation. 1965 byggdes även en simulatorbyggnad på platsen. CVV avvecklades 1969 och i samband med det lades verksamheten i verkstadshangaren, byggnad nr 1, ner. 1977 flyttade

⁷ *Flygning: tidskrift för luftfart*, Flygning, Stockholm, 1920-1942, nr 5/1937.

⁸ Odqvist, (red.), 1979, s. 52-56.

⁹ *Flygning: tidskrift för luftfart*, Flygning, Stockholm, 1920-1942, nr 9/1938.

¹⁰ Odqvist, (red.), 1979, s. 52-56.

intendenturenheten över till byggnaden, som vid tillfället även rymde en idrottshall. Efter nedläggande av flottiljen 1983 har etablerade småfirmor tagit plats i flera av de kvarvarande byggnaderna på området.¹¹



***Bild 4.** Flygfoto över flygfältet i Hässlö sett från norr. Hangar 81 syns under konstruktion i det nedre högra hörnet av bilden. De tre mindre hangarerna längre bort togs i bruk 1931. Foto 1937, fotograf okänd. Västmanlands läns museums arkiv.*

¹¹ Odqvist, (red.), 1979, s. 52-56.

3. Byggnads- och områdesbeskrivning

Hangarbyggnaden är en del av ett bebyggelseområde med flertalet byggnader kopplade till den forna och nuvarande flygverksamheten. Byggnaden har stått i närmare 80 år och har genom åren gått igenom vissa förändringar och utsatts för väderförhållanden som orsakat skador. Nedan följer en beskrivning av området där byggnaden ingår och även en beskrivning av den aktuella hangarbyggnadens konstruktion och nuvarande skick.

3.1. Områdesbeskrivning

Hässlö är en stadsdel belägen i östra Västerås ca 5 km öster om centrum. Marken precis öster om Hässlögatan är till störst del bebyggd, asfalterad eller avgrusad, men här finns även gräsbevuxna partier. Området är flackt men höjer sig svagt mot norr. I Hässlöområdet finns ett antal fornlämningar varav en minnessten rest 1958 till minne av i flygtjänst stupade kamrater, som är placerad intill byggnaden som kallas *Gula villan*.

Den för området karaktäristiska bebyggelsestrukturen består i att byggnaderna i huvudsak placerats i nord – sydlig riktning, längs med startbanan. Öster om Hässlögatan finns bl.a. sex äldre hangarbyggnader i olika storlekar, en nyare samt en villabyggnaden *Gula villan*, som nyttjas av *F1 Kamratförening*.

På senare år har flera av de äldre hangarbyggnaderna (se bild 3, byggnader nr 7) byggts om till utbildningslokaler och kompletterats med mindre lektions- och förrådsbyggnader, och även en byggnad innehållande matsal och kök. Dessa tre är till synes hopbyggda sedan 1990-talet. Den mittersta är nyligen uppförd då den ursprungliga på platsen revs på grund av dåligt skick för att sedan återuppföras. De andra två är renoverade på senare tid, varav den norra betydligt mer varsamt än den andra. Bland annat har vissa ursprungliga fönsterkarmar och bågar sparats.



Bild 5. Byggnaderna längs med Badelundaåsen till väster och startbanan till öster. Byggnaderna synliga i bild är eller har varit en del av den nuvarande eller tidigare flygverksamheten i området. Taket till hangarbyggnad 101 skimtar till höger i bild, ovanför byggnaderna med röd fasad. Bild tagen från sydost. Vlm-kmvVB-707.

Hangar 114, som är den norra av de tre byggnader som togs i bruk 1931, planerades även den att byggas om på 1980-talet. I samband med detta väcktes fråga om byggnadsminnesförklaring 1989 från Västerås Flygande Museum. Länsstyrelsen i Västmanland hade 1991 för avsikt att byggnadsminnesförklara byggnaden, och enligt Riksantikvarieämbetets (RAÄ) yttrande rörande Länsstyrelsens skyddsföreskrifter ansåg det vara ett fullgott skydd för att bevara de kulturhistoriska värdena kopplade till byggnaden och platsen. I förslaget till skyddsföreskrifterna formulerade de följande:

”Den [hangaren] var fram till 1989 med vissa smärre ändringar väl bevarad och typisk för de tidiga hangarerna i flygvapnets tjänst [...] Hangar 114 har än idag ett stort kulturhistoriskt och lokalhistoriskt värde. Den är uppförd i trä med s.k. Törebodabågar i limträ med en spännvidd av 39,5 meter, vilket är en av de största bågvidder i träkonstruktion som existerar. Byggnaden utför ett värdefullt inslag i raden av hangarer på Hässlö”.

Skyddsföreskrifterna skyddade byggnaden från att rivras, flyttas eller förändras exteriört utan Länsstyrelsens tillstånd, och innehöll även att byggnaden skulle underhållas så att den inte förfaller eller att det kulturhistoriska värdet minskar. Enligt RAÄ:s yttrande rörande byggnadsminnesförklaringen var denna byggnad den sista hangarbyggnaden i ursprungligt skick som uppförts för flygvapnet. Både dess exteriör och interiör ansågs välbevarad. RAÄ ansåg att hangaren besatt ett mycket stort kulturhistoriskt värde och att det mest ändamålsenliga hade varit att återföra den till dess ursprungliga funktion.

Efter detta sattes en skyddsbestämmelse i detaljplan 1992 på hangar 114. ”q1 = Kulturhistoriskt värdefull byggnad. Yttre och inre ändringar skall utföras så att det är möjligt att återställa byggnaden i ursprungligt skick.” I mars 2003 gjorde Länsstyrelsen en besiktning av hangaren i syfte att komma till beslut i ärendet. Man ansåg att hangaren genom skyddet i detaljplan var tillräckligt för att de kulturhistoriska värdena i byggnaden skulle kunna bevaras, och man valde att avslå ansökan.

På 1990-talet har även andra hangarbyggnader flyttats till platsen och använts bl.a. som kontor och för utbildningsverksamheten. De hårdgjorda ytorna inom planområdet i form av plattor och tillfarter till taxibanor består av ca 30 cm gjuten betong.

Väster om Hässlögatan finns en förrådsbyggnad i två våningar. Ursprungligen användes denna som förråd för flygvapnet, och under de senaste åren har den hyrts ut till olika hyresgäster. På grund av att byggnaden är i dåligt skick avser fastighetsägaren riva byggnaden framöver. Även hangarbyggnaden placerad längst söderut av samtliga byggnader längs med Hässlögatan är avsedd att rivras framöver. Detta på grund av brister i konstruktionen som skulle kräva stora resurser att åtgärda, som inte står i förhållande till de intäkter inkomna via lokalhyror.

3.2. Byggnadsbeskrivning

Den för rapporten aktuella hangarbyggnaden är en av de största av ursprungligen sju som uppfördes längs med Hässlögatan i flygvapnets tjänst, varav en har brunnit ned. Byggnaden är rektangulär och står med långsidan ut mot vägen, med dess hangarportar som vetter ut mot

Hässlö flygfält. På byggnadens kortsidor finns kontorslokaler i byggnadsdelar med tak lägre än hangaren, och längs långsidan ut mot den förbigående landsvägen finns före detta verkstadslokaler, som idag är del av Västerås flygmuseums verksamhet bland annat i form av entréhall och utställningslokal. Även dessa lokaler har lägre takhöjd än hangarrummet. I den södra gaveln har det tidigare funnits undercentral och kontor, och är idag kontor för helikopterverksamheten Helicenter.

Kontorslokalerna har gått igenom invändig renovering på 1990-talet för att anpassa lokaler till nya behov. Fönstren är även bytta till treglasfönster. Även verkstadsdelen har invändigt gått igenom vissa förändringar, men till skillnad från kontorslokalerna har de ursprungliga fönstren med glas i stora dimensioner, för att släppa in mycket ljus i de tidigare verkstadslokalerna, inte bytts ut. Fönstren som leder in till hangarlokalen från byggnadens både långsidor består av fönsterpartier med upp till 4x6 fönsterbågar med en ruta i varje. På grund av att fasaden var i så pass dåligt skick byttes fönsterrutorna ut mot nya englasfönster. I samband med detta upptäcktes att stora delar av fasaden var i behov av åtgärd, vilket följdes av en renovering av fasaden kring år 2010. Fönstren ut mot landsvägen är fortfarande ursprungliga englasfönster.

Lanterninerna på hangarrummet och de lägre byggnadsdelarna har tidigare blivit igensatta. Hangarportarna som vetter ut mot flygfältet och startbanan har blivit bytta och har delvis anpassats till efter de ursprungliga portarna. De är utvändigt klädda med gul plåt och går att förflytta i sidled med hjälp av skenor och hjul under portarna. Idag är portarna inte möjliga att skjuta lika långt i sidled som de ursprungliga var. Längst mot söder på långsidan ut mot flygfältet finns tre nyare portar som idag är till helikopterverksamheten som hyr en del av hangarbyggnader. Längst mot norr finns två portar varav en är från 1990-talet som sattes in då en del av hangarbyggnaden hyrdes ut till taxiverksamhet. Den andra porten kan vara från 1960-talet.

Byggnadens långsträckta tak hålls uppe genom en fackverkskonstruktion med stålbalkar kombinerade med limträbalkar av så kallad Törebodakonstruktion som vid hangarporten vilar på pålade betongpelare. Golvet består av gjuten betong, och byggnaden har en bärande stomme av putsat tegel kombinerat med betongpelare. I det nordvästra hörnet finns en trapp som leder upp till ett våningsplan med utblick över hela rummet. I hangarrummets sydöstra hörn finns en brandcell som rymmer en helikopterverksamhet skild från museiverksamheten. Ytterligare ”rum i rummet” finns i form av bl.a. förmanslokaler som troligen är från 1950-60-talet. I taket till hangaren finns även två traverser.

Någon gång efter millennieskiftet har det enligt fastighetsförvaltare Marcus Skoog på Västerås stad funnits planer på att tilläggsisolera på taket, men svaret från konstruktörer har varit att detta kräver att takkonstruktionen stärks upp. Detta på grund av den extra tyngden som tillkommer framför allt under vintern, eftersom att tilläggsisolering skulle innebära att snön på taket inte smälter som följd av värmeläckage genom taket. Idag smälter snön men orsakar enligt fastighetsförvaltaren att smält snö rinner ner på de lägre taken på sidorna och fryser till is, vilket har orsakat skador på dessa. Det är idag även synligt i hangarrummet att innertaket har blivit utsatt för fukt.

Betonggolvet är endast pålat längs med väggarna vilket har resulterat i att resten av golvet har sänkts kraftigt. Enligt fastighetsförvaltaren finns det golvskillnader upp emot 30 cm. Följden av detta är att golvet har lagats efter hand när bitar av betongen har lossnat och spruckit. 1999 yttrade sig Västmanlands läns museum angående hangarbyggnaden i fråga. Då föreslogs att

en ny cementyta skulle läggas på och målas med oljebeständigt lack, eller att det befintliga golvet skulle kläs med en gummimatta.



Bild 6. Hangarbyggnaden sedd från nordväst. Kontorslokal till vänster i bild och f.d. verkstadslokal till höger. Vlm-kmvVB-142.



Bild 7. Hangarbyggnaden sedd från sydväst. Kontorslokaler till höger i bild och verkstadslokaler med ursprungliga fönsterpartier till vänster. Vlm-kmvVB-138.



Bild 8. Hangarbyggnaden sedd från nordväst. Ursprungliga fönsterpartier i lägre byggnadsdel och i den övre som vetter in mot hangarrummet. Vlm-kmvVB-128.



Bild 9. Hangarbyggnaden sedd från nordöst med hangarportarna som vetter ut mot flygfältet och startbanan. Vlm-kmvVB-685.



Bild 10. Hangarbyggnadens takkonstruktion med fackverk och limträbalkar. Vlm-kmvVB-657.



Bild 11 och 12. Hangarbyggnadens innertak som blivit utsatt för fukt till vänster och det lapplagade betonggolvet till höger. Vlm-kmvVB-681 Vlm-kmvVB-662.

4. Slutsatser och sammanfattning

Flygflottiljen F1 etablerades vid 1920-talets slut vid Hässlö och en stor del av dagens befintliga byggnadsbestånd uppfördes för flygflottiljens behov. Området har en karaktäristisk bebyggelsestruktur genom att byggnaderna i huvudsak placerats i nord-sydlig riktning, och en av hangarbyggnaderna, som idag har skyddsbestämmelser vis q1 i detaljplanen för området (DP 1133 K) har tidigare genomgått en byggnadsminnesutredning. Efter utförd utredning av hangarbyggnad 101 anses den besitta unika egenskaper som dels kopplar den till Västerås lokala historia och dels till ett nationellt sammanhang, både genom dess byggnadstekniska egenskaper och dess förbindelse till det svenska flygvapnet. Byggnaden bedöms av Västmanlands läns museum som kulturhistoriskt värdefull.

4.1. Kulturhistorisk värdering

Byggnadshistoriskt och byggnadsteknikhistoriskt värde

Limträ började tillverkas i Sverige 1919, och 1925 bildades företaget som senare skulle komma att bli *Töreboda Limträ AB*. Limträkonstruktioner möjliggjorde större fribärande takkonstruktioner, och när hangar 101 i Hässlö byggdes på 1930-talet blev den vid tillfället världens största tack vare användningen av limträ. Hangarbyggnaden är idag ett exempel på den tidiga användningen av limträ.

Samhällshistoriskt värde

Byggnaden är från en tid i svensk militärhistoria då utvecklingen gick snabbt som ett resultat av det bistra allvaret i världen. Sverige var tidvis ledande inom det Europeiska flygförsvaret. Hangaren besitter således ett samhällshistoriskt värde eftersom att dess koppling till dåtidens högst aktiva flygvapen är tydligt avläsbart i byggnadens konstruktion.

Lokalhistoriskt värde

Det svenska flygvapnet och svensk flyghistoria har en nära koppling till Hässlö, Viksäng och Västerås än idag. Området hade flertalet byggnader kopplade till verksamheten, som idag i stor utsträckning finns kvar tack vare nya verksamheter (flera av dem kopplade till bland annat flygskolor). Dock finns det från Västerås kommun planer på att riva en av dessa på grund av undermåliga konstruktioner och stora och kostsamma renoveringsbehov.

Autenticitet och pedagogiskt värde

Förutom att byggnaden besitter dokumentvärden i form av ovan nämnda finns det även ett förstärkande pedagogiskt motiv i att Västerås flygmuseum har sin verksamhet och förvarar sina flygplan m.m. i en lokal som tidigare har tillhört F1 och som har tjänat som hangarbyggnad. Det är även ett förstärkande autentiskt värde att hangarbyggnadens exteriör och hangarrummets interiör är välbevarade och trots tidigare renoveringar.

Hangarens kulturhistoriska värden kan definieras i att dess samhällshistoriska, lokalhistoriska byggnadshistoriska och byggnadsteknikhistoriska värde är avläsbart tack vare att den utformas till ett specifikt användningsområde inom det svenska flygvapnet med för tiden kännetecknande material som tillät en stor fribärande takkonstruktion, väl lämpad för en hangarbyggnad.

Värdebärare

- Takkonstruktion i limträ från ett tidigt skede i företaget Töreboda Limträ ABs historia.
- Traverser i taket som användes under tiden flygverksamheten.
- Förmanslokaler och andra personalutrymmen i flyghangaren med ursprungliga dörrar, handtrycken, fönster samt träpanel.
- Hangarportar flyttbara i sidled på hangarens östra långsida som var en viktig del av ursprungsverksamheten. Skenor som portarna skjuts på.
- Rumsvolymen i flyghangaren som visar på behoven som flygverksamheten hade.
- Fönster till tidigare verkstadslokaler på byggnadens västra långsida som ger ett stort ljusinsläpp idag och till den ursprungliga verksamheten.
- Fönster på byggnadens båda långsidor in till hangarrummet som ger ett stort ljusinsläpp idag och till den ursprungliga verksamheten.
- Lanterniner (idag igensatta) som gav hangaren ett stort ljusinsläpp till den ursprungliga verksamheten.

Litteratur och källor

Bystedt, Gunnar, *F1-flygets historia. Från forntid till nutid*. Manus, 1989-01-10.

Flygning: tidskrift för luftfart, Flygning, Stockholm, 1920-1942, nr 5/1937.

Flygning: tidskrift för luftfart, Flygning, Stockholm, 1920-1942, nr 9/1938.

Odqvist, Gösta (red.), *Kungl. Västmanlands flygflottiljs historia. [D. 1], 1929-1979*, [Komm.], [Västerås], 1979.

Svensk flyghistoria under 1900-talet., Svensk flyghistorisk förening (SFF), Stockholm, 2003.

Unnerbäck, R. Axel, *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse*, 1. uppl., Riksantikvarieämbetets förl., Stockholm, 2002.

Bildlista

Bild 1. Karta Lantmäteriet 2017.

Bild 2. Glasplåt, 1943, Krigsarkivet.

Bild 3. Hämtad från *Kungl. Västmanlands flygflottiljs historia*, 1979, s. 54.

Bild 4. Foto 1937, fotograf okänd. Västmanlands läns museums arkiv.

Bild 5. Vlm-kmvVB-707.

Bild 6. Vlm-kmvVB-142.

Bild 7. Vlm-kmvVB-138.

Bild 8. Vlm-kmvVB-128.

Bild 9. Vlm-kmvVB-685.

Bild 10. Vlm-kmvVB-657.

Bild 11. Vlm-kmvVB-681

Bild 12. Vlm-kmvVB-662.

Administrativa uppgifter

<i>Västmanlands läns museums dnr:</i>	VLM 170125
<i>Fastighetsbeteckning:</i>	Hässlö 5:8
<i>Landskap:</i>	Västmanland
<i>Län:</i>	Västmanlands län
<i>Socken:</i>	Västerås socken
<i>Kommun:</i>	Västerås kommun
<i>Ägare-beställare:</i>	Västerås stad
<i>Antikvarisk sakkunnig:</i>	Västmanlands läns museum Antikvarisk expert Victoria Bly Karlgatan 2 722 14 VÄSTERÅS Tele: 021-39 32 22



– en del av Region Västmanland

Västmanlands läns museum, Karlsgatan 2, 722 14 VÄSTERÅS
Tele: 021-39 32 22 • E-post: lansmuseet@regionvastmanland.se
Hemsida: www.vastmanlandslansmuseum.se