

Säve flygflottilj

Kulturmiljöunderlag till planprogram

Kulturbyggnadsbyrån i Sverige AB
Sven Olof Ahlberg

Lokrantz Kulturmiljö AB
Anna Lokrantz

2022 09 13

Framsidesbild: Bansystemets olika delar finns till stor del kvar och är en symbol för hela flygverksamheten på Säve.

Sista sidan: En tillsynes idyllisk försommarbild med sjukhuset och tandläkarmotagningen i fonden, sett från vägen upp mot underofficersmässen. Byggnaderna är dock i dåligt skick och vid en närmare granskning är det till och med risk för infallande tak.



Kulturbyggnadsbyrån i Sverige AB

Org.nr.: 559185-5977

VAT: SE559185597701

Saleby Forsa kvarn +46 703971130
531 93 LIDKÖPING so@kulturbyggnadsbyran.se

www.kulturbyggnadsbyran.se Instagram: soahlberg

Kulturbyggnadsbyrån i Sverige AB är ett fristående kunskapsföretag med säte i Lidköping. Verksamheten drivs av bebyggelseantikvarie/fotograf Sven Olof Ahlberg och omfattar rådgivning, utredning samt dokumentation åt statliga myndigheter, länsstyrelser, kommuner, museer och Svenska kyrkan över hela landet. Ahlberg undervisar regelbundet vid bland annat Uppsala Universitet, Rise betongcertifieringskurser, Chalmers tekniska högskola och Göteborgs Universitet.

Sven Olof Ahlberg är certifierad sakkunnig KUL avseende Kulturvärden K, (cert nr 1053-CFU-2057).

Säve flygflottilj

Kulturmiljöunderlag till planprogram

Kulturbyggnadsbyrån i Sverige AB
Sven Olof Ahlberg

Lokrantz Kulturmiljö AB
Anna Lokrantz

2022 09 13

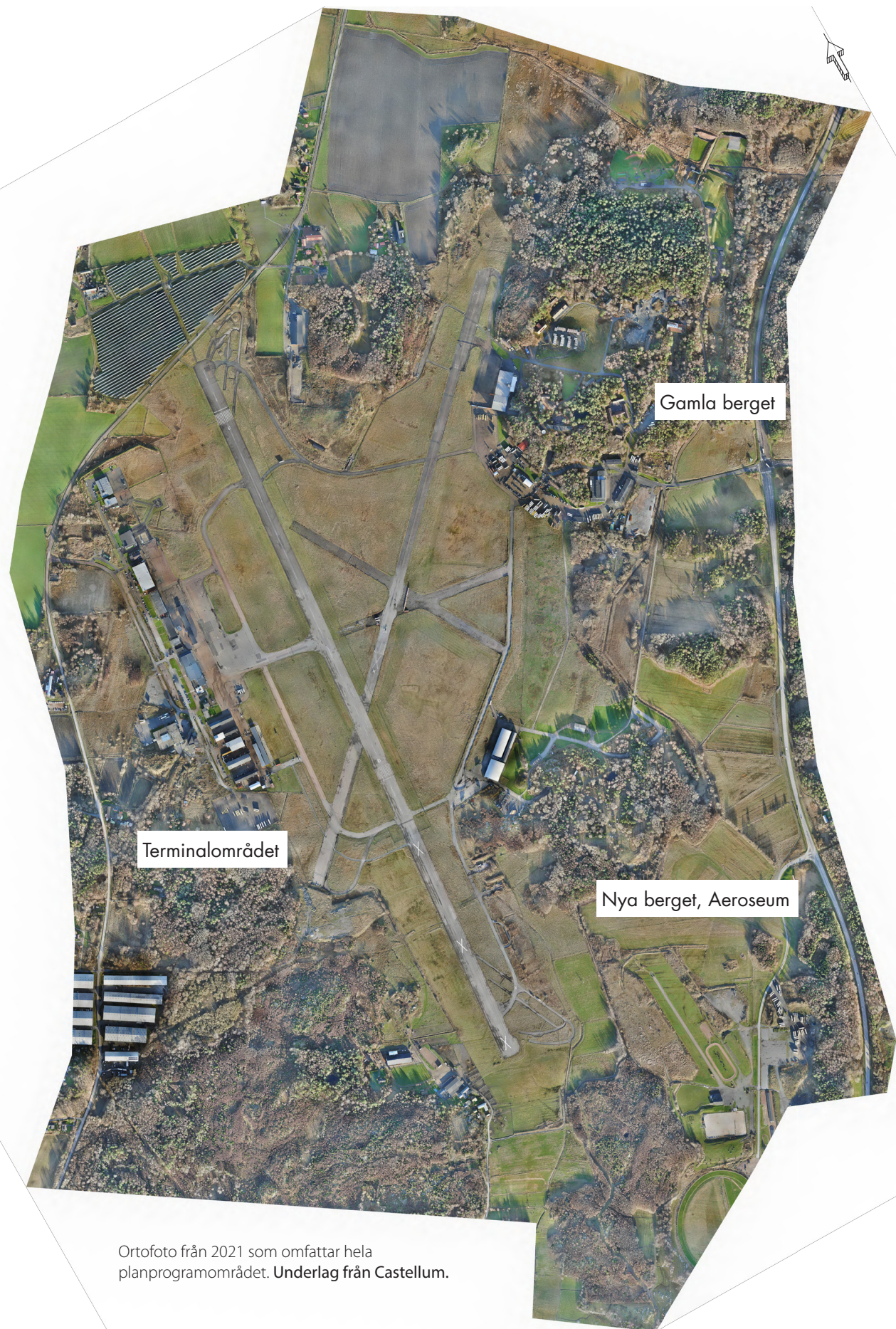
F 9



1940-1969

Innehållsförteckning

Inledning	7	Vatten- och elförsörjning	38
Förutsättningar	9	Kommunikationer	39
Befintligt skydd	9	Räddningstjänst	40
Avgränsningar	9	Skydd och säkerhet	41
Tidplan	9	Meteorologi	42
Rivningsdokumentation	9	Byggnader	46
Detaljplaneunderlag	9	Skogsbarackerna	46
Geografisk avgränsning	9	Kaserner och andra bostäder	49
Källor	10	Divisions- och flygtjänstbyggnader	55
Opublicerat	10	Kanslihuset	59
Litteratur	10	Flygledaretornet	60
Informanter	10	Expeditionsbyggnaden	60
Arkiv	10	Mäss och marketenteri	63
Bildkällor	10	Verkstäder	67
Digitala källor	10	Idrott och hälsa	69
Kortfattad historik	13	Förråd och garage	73
Flottiljens tillkomst vid Säve	13	Skolbyggnader	75
Att bygga en flottilj	14	Skjutbanor	76
Det byggs på Säve	15	Flottiljvakten	77
Berghangaren	15	Byggnader, Säve flygplats	78
Kalla kriget – ny berghangar	17	Detaljnivå	81
1960-talets nedläggning	18	Kulturhistoriska värden	82
Helikopterdivisionen	18	Övergripande värden	
Civilt flyg på Säve	18	– systemvärden	83
Säve idag	18	Identitetsvärden	84
Ortofo från 1960 över flottiljområdet	21	Arkitektoniska värden	84
Karaktärsbeskrivning	23	Pedagogiska värden	85
Vad är en flygflottilj?	23	Gröna värden	85
Tekniska system	23	Sociala värden	85
Bansystem	24	Konsekvens av rivning	85
Hangarer	28	Sammanfattning	
Vägar	32	– kulturhistoriska värden	89
Flygledning	34		
Bränsleförsörjning	36		



Ortofoto från 2021 som omfattar hela planprogramområdet. Underlag från Castellum.

Inledning

Under 2019 sökte Castellum Väst AB planbesked för området kring Säve flygplats med syfte att utveckla området för nya verksamheter och samtidigt behålla flygplatsverksamheten. Byggnadsnämnden beslutade i februari 2020 om positivt planbesked under villkor att ett planprogram togs fram för att närmare undersöka områdets förutsättningar. Programmet har sedan utökats, framför allt med mark som ägs av Göteborgs stad.

I programarbetet har identifierats behov av ett antal olika fördjupade utredningar för att skaffa mer kunskap, kunna föreslå en lämplig användning och utformning samt för att kunna beskriva konsekvenserna av en utveckling av programområdet. I utredningsskedet har ett större område legat till grund för programarbetet än den slutliga programområdesavgränsningen.

Denna utredning/rapport utgör ett fördjupat antikvariskt underlag för Säve flygplats. Planområdet (se motstående sida) utgör de yttre gränserna för arbetet. Utredningen är beställd av Castellum, Utvecklingsansvarig Gateway Säve, Ulf Östermark och genomförd av undertecknade. Stadsbyggnadskontoret och Göteborgs stad har initialt medverkat i inriktning och kravspecifikation för utredningen, medverkat under framtagandet samt granskat och godkänt den slutliga utredningen/rapporten som underlag för Program för Säve flygplats.

Det antikvariska underlaget ska *identifiera, lokalisera, värdera* och *förmedla* värdena som finns i området och hos de enskilda byggandena; dessutom ska värdena *prioriteras*. Tyngdpunkten i utredningen ligger i områdena Gamla berget och Nya berget, samt de system som omger dessa. Den nyare delen av flygplatsen, på västra sidan om bansystemet, beskrivs översiktligt. Denna rapport innehåller inte en omfattande historik över området, men har en inledande sammanfattning av de stora historiska dragen i flottiljens tillkomst, utveckling och avveckling. Detaljerna om de historiska skeendena kan sökas i den litteratur som finns presenterad under rubriken källor.

Arbetet har utförts i fält genom fotografering, noteringar, intervjuer med rundvandringar och en efterföljande analys av de identifierade värdena.

Samtliga bilder är tagna av Sven Olof Ahlberg där annat ej anges.

Lidköping den 25 september 2022

Kulturbyggnadsbyrån i Sverige AB
Sven Olof Ahlberg

Lokrantz Kulturmiljö AB
Anna Lokrantz



120

Varning
Rasrisk

Förutsättningar

Framtagandet av denna rapport grundar sig i ett krav från Göteborgs stad till fastighetsägaren, att fördjupa kunskapen om de kultur- och militärhistoriska värden som är kopplade direkt till flottiljverksamheten.

Befintligt skydd

Fornlämningar finns på flera håll inom planområdet. Lämningarna består till största del av enstaka fynd och boplatser. Skydd som avser odlingslandskapet, och då främst utanför planområdet, framgår av den kulturmiljöutredning som genomförts av Acanthus 2021-06-24. Här handlar det om följande typer av skydd: Närhet till riksintresseområdet Öxnäs by, bybebyggelse utpekad i kommunalt bevarandeprogram och regionalt värdefullt odlingslandskap. För detaljerad beskrivning av dessa värden hänvisas till ovanstående rapport.

Avgränsningar

Rapporten är gjord med följande avgränsningar:

Tidplan

Arbetet är utfört mellan 2022-04-27 och 2022-08-15. Författarna har begränsat fältarbetet, arkivsökningarna och omfattningen på denna rapport, för att få fram ett slutresultat inom kontraktstiden.

Rivningsdokumentation

I önskemålet från Göteborgs stad, finns även en rivningsdokumentation av de byggnader som omfattas av den inlämnade rivningsanmälan. Detta arbete kommer att genomföras i nästa fas och ingår således inte i denna rapport.

Detaljplaneunderlag

Ett kvarstående moment i arbetet med att planlägga det före detta flottiljområdet är att ta fram ett kulturmiljöunderlag för detaljplan 1. Slutsatserna i föreliggande rapport, är en viktig del av detta arbete men behöver kompletteras med förslag till enskilda skyddsbestämmelser etc.

Geografisk avgränsning

På grund av den pressade tidplanen har uppdraget koncentrats till de bebyggda delarna av det före detta flottiljområdet (Gamla och Nya berget) i enlighet med beställningen.

Motstående sida:
Byggnad 12 är en före detta skolbyggnad som användes för undervisning av flottiljens personal. Byggnaden är tillsynes i gott skick men dessvärre har delar av taket rasat in vilket lett till vattenskador. Notera de spröjsade fönstren – en för Säve unik detalj jämfört med alla andra svenska flygflottiljer.

Källor

Vid arbetet med denna rapport har källläget undersökts, och de dokumentationer och sammanställningar som finns om Göta flygflottilj och flygplatsområdet är i huvudsak fokuserade på den flygande materielen. Eftersom området har varit militärt under lång tid, är uppgifterna om de olika byggnadernas tillkomst och användning sparsam. Till stor hjälp har därför varit de två informanterna Lars Arvidsson och Roger Eliasson som på ett livfullt sätt har avkodat spåren efter verksamheten i det gamla flottiljområdet. En ytterligare nyckelkälla till information är arkitekt Eva Franssons inventering av de svenska flygflottiljerna från 1990-talet. Denna opublicerade rapport har välvilligt ställts till vårt förhållande av Fortifikationsverkets antikvarie Ingela Andersson.

Opublicerat

Fransson Eva, *Kulturhistorisk byggnadsinventering av Fortifikationsverkets flygflottiljer 1996-99*, 2000-04-28. Enligt författaren en utredning framtagen på initiativ av Riksantikvarieämbetet och Fortifikationsverket. Ej publicerad. Kulturmiljöutredning som genomförts av Acanthus 2021-06-24

Litteratur

Bennegård Hilding, *Kungl. Göta Flygflottiolj 1940-69, F9 historia återgiven av Hilding Bennegård*, Mölndal 1975
Hall Åke, Lindquist Per, *Kungl. Göta Flygflottilj, Människor - miljöer - maskiner*, Värnamo 2005
Norberg, Erik, *Flyg i beredskap, Det svenska flygvapnet i omvandling och uppbyggnad 1936-1942*, Uddevalla 1971
Pettersson Tommy, *Med invasionen i sikte, Flygvapnets krigsplanläggning och luftoperativa doktrin 1958-1966*, Lettland 1995

Informanter

Intervju med Lars Arvidsson, 2022-05-09
Intervju med Roger Eliasson, Aerozeum, 2022-05-12

Arkiv

Fortifikationsverket
Castellum

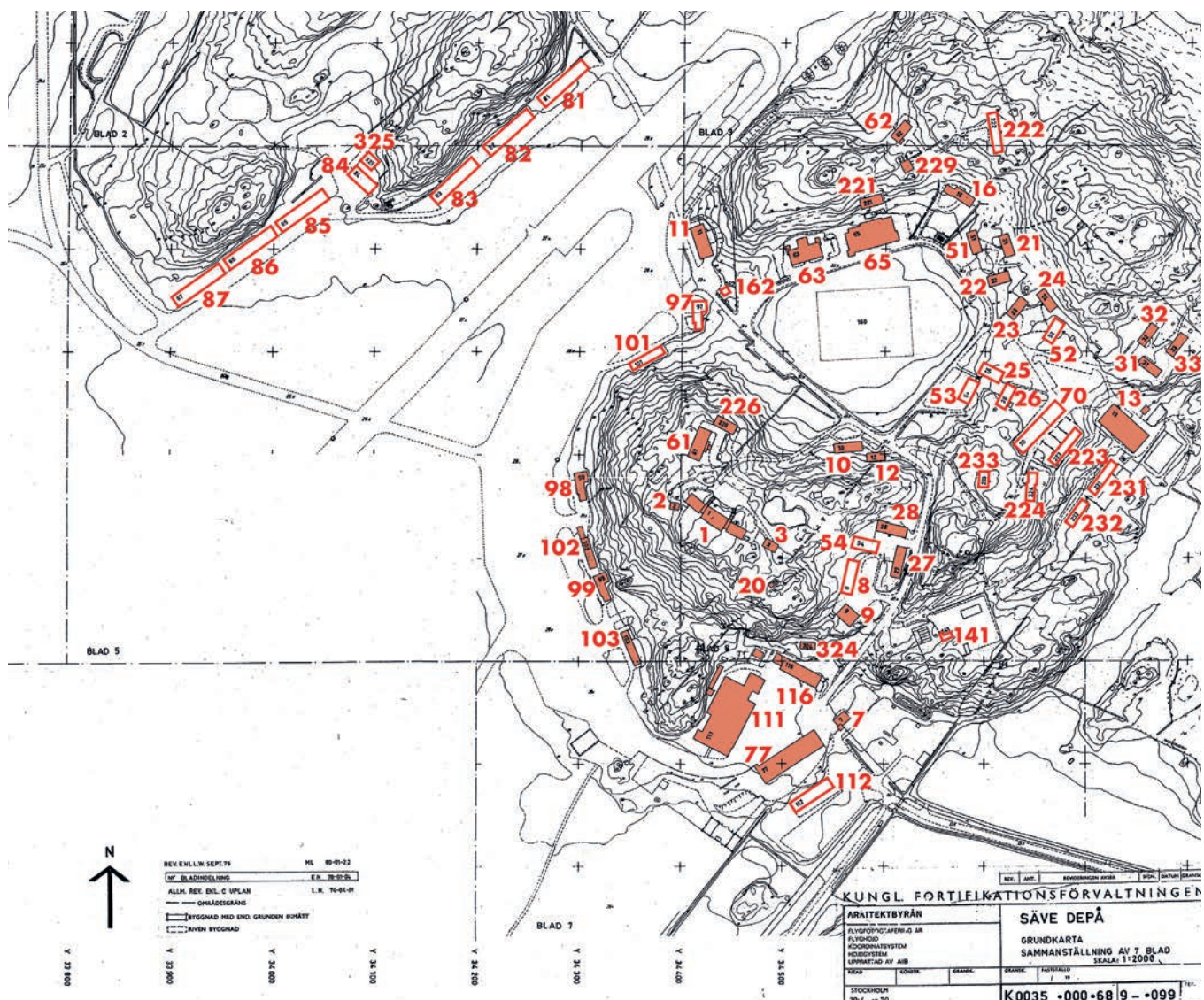
Bildkällor

Digitalt museum
Flygvapenmuseum

Digitala källor

FMIS
Flyghistorsik förening
<https://www.gotaflygflottilj.se>, läst 2022-05-24





Byggnadsnummer enligt 1970 års grundkarta över Sæve Depå, från Kungl. Fortifikationsförvaltningen. Kartan är beskuren och bearbetad. Byggnader med en röd ram är idag rivna.

1. Kanslihus
2. Flygledartorn
3. Expedition
7. Vakt
8. 4 div. förläggning
9. Brandstation
10. Skolbyggnad
11. Instruktionsverkstad
12. Skolbyggnad
13. Idrottshall
16. Sjukhus
20. Ballongfyllningshus
- 21-22. 1 div. förläggning
- 23-24. 2 div. förläggning
- 25-26. 3 div. förläggning

- 27-28. 4 div. förläggning
- 31-33. Instruktionsverkstäder, urspr. förläggning
51. 1 div. furirförläggning
52. 2 div. furirförläggning
53. 3 div. furirförläggning
54. 4 div. förläggning
61. Officersmäss
62. Underofficersmäss
63. Manskapsmäss/marketenteri
65. Matsal
70. Intendenturförråd
77. Garage
- 81-87. Trähangerar
97. 1 div. divisionsbyggnad
98. 2 div. divisionsbyggnad
99. 3 div. divisionsbyggnad
101. 1 div. flygtjänstbyggnad
102. 2 div. flygtjänstbyggnad
103. 3 div. flygtjänstbyggnad
111. Flygverkstad

112. Garage
116. Tygförråd, säkmatverkstad
141. Byggnad vid bränsleförråd
160. Idrottsplan
221. Personalbostad
222. Förläggning för tillfälliga piloter
- 223-224. Bostadshus
226. Officersbostad
229. Vaktchefens bostad
- 231-232. Bostadshus
233. Meteorologvillan
324. Hundgård
325. Okänd

Kortfattad historik

Det var under första världskriget som flygplan började att användas inom krigsmakten, för både anfall och försvar. I Sverige togs år 1925 beslut om att utveckla ett självständigt flygvapen, och fyra flygkårer skapades. År 1936 påbörjades en kraftig uppbyggnad av luftförsvaret och flygvapnet. Planen var att det skulle finnas sammanlagt sju flygflottiljer, varav fyra bombflottiljer och tre jaktflottiljer. Den första jaktflottiljen blev Svea flygflottilj (F8), som försvarade Stockholm. Efter krigsutbrottet, år 1940, upprättades de andra två jaktflottiljerna kring Malmö (F10) respektive Göteborg (F9). I Göteborg fick den namnet Göta flygflottilj.

Flottiljens tillkomst vid Säve

Eftersom det varken fanns flygbanor eller byggnader vid Säve, måste hela flottiljen anläggas från början. Därför var man inledningsvis stationerad på andra platser. Staben var placerad i centrala Göteborg, andra delar av personalen i Barkarby skola i Järfälla utanför Stockholm, på Bungefältet på Gotland (två skoldivisioner), i Såtenäs (1 div) och Torslanda (2 div). Tanken var ursprungligen att F9 skulle fungera som ett provisoriskt krigsförband, men i och med flytten till Säve, beslöts att flottiljen i stället skulle ses som permanent. Detta kom bland annat att påverka byggandet inom området, från enkla baracker till mer vinterbonade och förbättrade byggnader.



Bild från Säve i maj 1941, under anläggandet av idrottsplanen. Den mörka byggnaden med långsidan mot karmeran är matsalen, och bakom den ligger den så kallade "Pigholken", alltså bostaden för den kvinnliga kökspersonalen. Den ljusa byggnaden på krönet är underofficermässen, och till höger ligger sjukstugan. **Bild ur: Kungl. Göta flygflottilj 1940-69, s. 19**

Flottiljområdet var färdigt att tas i bruk i januari 1941, och i juni samma år kunde divisionerna baseras på Säve. Från 1941 fanns tre divisioner, och 1942 uppsattes en fjärde, icke flygande division som ansvarade för militär grundutbildning, brand- och räddningstjänst, vakthållning m.m. Den förste flottiljchefen blev Magnus Bång.

Att bygga en flottilj

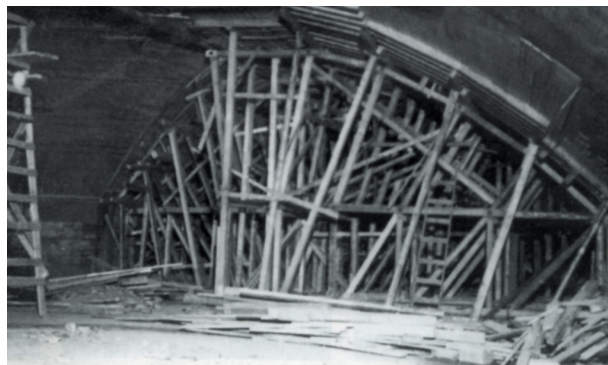
Utbyggnaden av flygvapnet i Sverige måste ske snabbt, och regeringen tillsatte därför år 1940 en militär byggnadsutredning för att förenkla och standardisera byggandet, samt sänka kostnaderna. Flygförvaltningens byggnadskontor vidareutvecklade en typ av fältbaracker som hade funnits sedan 1930-talet. Ritningar togs fram för alla typer av byggnader och skulle fungera för alla vapenslag. Det var enkla träbyggnader med plankstomme och träpanel. Det var viktigare att få byggnaderna och deras funktioner på plats än att de skulle hålla för användning under lång tid.

Nedan överst: Flygbild över den nyanlagda flottiljen år 1946. Berghangarernas öppningar är tydliga liksom divisionsbyggnaderna för de tre divisionerna. På plattan utanför andra divisionen syns de nyss levererade planen av typ J21.

Bild ur: F9 Kungl. Göta flygflottilj, s. 50

Nedan t.v.: Berghangarerna sprängdes ut och försågs därefter med en betonginneslutning som göts mot en enkel brädform stöttad av en timmerkonstruktion. **Bild ur: F9 Kungl. Göta flygflottilj, s. 25**

Nedan t.h.: Ett av jaktplanen tas fram ur 3:e divisionens hangar med hjälp av mankraft. Det dubbeldäckade planet var av typen Fiat CR.42 och inköptes från Italien. Modellen är ansedd som den sista serietillverkade biplanstypen i världen. Trälådorna som planen levererades i användes till en början som primitiva verkstads- och förrådsbyggnader. **Bild ur: F9 Kungl. Göta flygflottilj, s. 30**



Det byggs på Säve

Bansystemet på Säve utformades med tre korsande banor om vardera 800 m och en bana om 1 000 m. Till en början stod flygplanen i trähangarer som placerades i anslutning till banorna, kompletterade med tälthangarer. Allting var mycket primitivt till en början, även förråd inrymdes i tält.

Utbyggnaden skedde på och runt det som idag kallas Gamla berget, en höjd med flera kullar öster om flygfältet. Centralt placerad fanns en öppen yta, där en idrottsplan anlades. Matsal och mäss byggdes längs den norra delen. Förlägningsbyggnader uppfördes i nordöst, förråd, verkstäder och gymnastikbyggnad i sydöst. Uppe på höjden, ovanpå berghangaren, placerades kanslihus, officersmäss och officersbostad. Nedanför höjden uppfördes skolbyggnader, verkstäder, tygförråd och garage. Hela uppbyggnaden och disponeringen av området byggde på att smyga in byggnaderna i naturen, för att det från luften skulle se ut som civil bebyggelse.

Unikt i jämförelse med övriga flygflottiljer i Sverige är att byggnadskontorets framtagna standardbaracker förbättrades och fick en högre kvalitet. Genom Flygförvaltningens arkitekt Peder Clason utvecklades byggnaderna till att bli permanenta, med kraftigare delar i stommen än brukligt, och en högre ambition i utformningen av detaljer.

Berghangaren

Direkt efter riksdagsbeslutet om att sätta upp F9, började man undersöka möjligheterna att bygga en berghangar. Efter geologiska undersökningar, byggdes hangaren inne i Gamla berget. Byggmästare Paul Buller projekterade. Det tog två år att bygga hangaren, och den stod färdig 1943. Ytan var 8 000 m². Många anser att berghangaren vid F9 i Säve är världens första, men det är sannolikt inte helt korrekt, läs mer på s 28. Av den anledningen kunde man inte dra nytta av tidigare erfarenheter av liknande byggnation. Helt nya frågor måste lösas under arbetets gång, såsom vatten och avlopp, utformning av portar, uppvärmning och ventilation.



Den förste flottiljchefen Magnus Bång visar hur man glider ned för stången från observationsplattformen på toppen av flygledartornet ovanpå kanslibyggnaden. Notera träpanelen som användes generellt för alla byggnader på flottiljen, och den mörka kulören som dominerade i hela området. Idag är många av byggnaderna vitmålade. **Bild ur: F9 Kungl. Göta flygflottilj, s. 38**



Genomgång på fältet inför eller efter ett av flyguppdragen. I de ljusa flygoverallerna syns närmst och i mitten två meniga av första klass med tre respektive två tjänsteår samt delvis skymd en korpral. Fallskärmarna hanterades i Säckmatverkstaden och packades om efter noggranna scheman föra att alltid vara korrekta. Planen står uppställda på gräsfältet och i bakgrunden syns de första trähangarerna som användes fram tills dess att berghangarerna var färdigställda. Trähangarerna fanns kvar på platsen långt efter det att flottiljen lades ned 1969. Bränsleförsörjningen till flygplanen skedde med tankbilar och till viss del även med lösa bränsselfat. I mitten av bilden syns en av tankbilarna på väg mot nästa rad av uppställda flygplan vid 1:a divisionen.

Bild: Digitalt museum, FVMF002884



Förläggningarna var prydligt ordnade runt var sin gårdsbildning där den vitmålade flaggstången stod mitt i rabatten. Välskötta anläggningar och grönytor var en hederssak och skötseln hanterades av värnpliktiga under ledning av personal från 4:e divisionen. Notera att alla fönster är försedda med fönsterluckor. **Bild ur: F9 Kungl. Göta flygflottilj, s. 82**

Kalla kriget – ny berghangar

Flottiljchef Magnus Bång efterträddes av Arthur Åhmanson år 1948. Vid slutet av 1940-talet togs det första reaktionsdrivna jaktflygplanet i bruk (jetflygplan). År 1949 tillkom en jaktradarstation, vilket var mycket viktigt för luftbevakningen.

Kalla kriget och hot om kärnvapen innebar att Säve behövde moderniseras. Därför påbörjades projekteringen av en ny berghangar i Nya berget. Denna byggdes för att klara av att hysa nya typer av flygplan samt för att leva upp till ökade säkerhetskrav, framför allt att klara ett begränsat kärnvapenanfall. Projekteringen påbörjades år 1952, och berghangaren i Nya berget invigdes år 1955. Här fick 2 divisionen sin hemvist.

Hangaren utformades som en böjd gata genom berget med två utgångar. Vid sidan om gatan fanns så kallade skepp, där flygplan kunde ställas upp för tillsyn, reparation och klargöring. Utgången i väster anslöt till flygfältet och utgången i öster delades, så att den ena uppfarten ledde mot flottiljältet och den andra mot landsvägen. Om Säve skulle bli bombat, kunde flygplanen dras upp och bogseras på landsvägen till motorvägen mellan Göteborg och Kungälv.



Bild från östra infarten till Nya bergets hangar. Till skillnad från berghangarerna i Gamla berget som har sina öppningar i marknivå, är infarten här förlagd under marken. Konstruktionen med två öppningar vid respektive infart gjorde att en eventuell tryckvåg från ett angrepp utifrån, skulle kunna passera genom öppningarna utan att fortplanta sig ned i tunnelsystemet bakom fotografens plats. I mitten av bilden syns de vägvisare som anger riktningen till huvudrullbanans båda ändar 01 och 19. Berget är sprutat med betong och har i sen tid målats vitt.

1960-talets nedläggning

Under 1960-talet pågick en långdragen nedläggningsprocess av F9. Flottiljen var på nedgång, och skarp kritik riktades mot dåliga boendeförhållanden. Trots nedläggningshot byggdes ett nytt, fristående trafikledartorn år 1967. Avvecklingen började med att 3 div lades ned, därefter 1 och 2 div. År 1969 delades Säve upp i två förvaltningsområden: Säve bas i söder med Nya berget, som även fortsättningsvis skulle förvaltas av flygvapnet genom F7, samt Säve depå med flottiljbebyggelsen som skulle förvaltas av Västra marinkommandot (MKV9) och för marinens helikopterverksamhet. Neddragningar hade gjorts inom flygvapnets flottiljer även på andra ställen, men F9 var den första flygflottilj som helt lades ned.

Helikopterdivisionen

Efter nedläggningen skulle Säve fortfarande hållas som krigsbas i händelse av krig (benämnt Sävebasen). Under förvaltning av Skaraborgs flygflottilj F7, upprättades ett baskompani som höll till i tidigare 2 div flygtjänstbyggnad vid Nya berget, och även disponerade berghangaren. Delar av förläggningen rustades upp och fortsatte att användas som tillfälliga boende för värnpliktiga från andra förband. Flygverkstaden blev nu hangar och verkstad för helikoptrarna. Andra delar av området som användes var kanslihuset, officersmässen samt del av den gamla berghangaren vid port 3. Helikopterdivisionen fanns kvar på Säve fram till 2003.

Civilt flyg på Säve

Landvetters flygplats etablerades år 1971 och då det inte fanns plats för privat- och affärsflyg där, beslutades att Göteborgs stad skulle utnyttja marken väster om bansystemet på Säve för civilt flyg. Byggmästare Terje Reuter ansvarade för projektet, och blev också Säve flygplats förste chef. Verksamheten startade i början av 1979, och det nyskapade Flygplatsbolaget hade som majoritetsägare Göteborgs kommun, AB Volvo och SKF.

Säve idag

År 2000 döptes flygplatsen om till Göteborg City Aripport. 2015 stängde flygplatsen för linjetrafik, och året efter köptes den av Serneke Fastighet AB. Flygplatsen ägs idag av Castellum AB. På Säve Flygplats finns ambulanshelikopter, polisflyg samt tre olika flygskolor. I Nya berget finns Aerozeum Upplevelsecentrum för alla som är intresserade av flyghistoria.

Motstående sida t.h.: En bild av flottiljvakten med trafikledartornet i bakgrunden där även ett luftbevakningstorn finns kvar ovanpå Gamla berget. Det var från denna typ av torn som man spanade efter fientliga plan. Bilden är tagen 1969, samma år som flottiljen lades ned. **Bild ur: F9 Kungl. Göta flygflottilj, s. 166**



Ovan: En bild av Sæve flygplats under 1980-talet. Plattan är liten och det är trångt för flygplanen. Parkeringsytorna är små och det idag bebyggda området väster om terminalen är ren landsbygd. Centralt i bilden syns en tankbil som förser planen med flygbränsle på samma sätt som då flottiljen på andra sidan flygplatsen var ny. **Bild ur: Flyget i Göteborg 100 år, s. 155**

T.h.: Centrala vakten 1966 vid den sista flygdagen som arrangerades på flottiljen. Byggnaden var utformad på ett karaktäristiskt sätt med en torn del prytt med flottiljens namn och vapen. Denna modell av vaktbyggnad var standard inom flygvapnet och uppfördes vid åtskilliga av flottiljerna. Vänstertrafik gäller ytterligare ett år och besökarna anade sannolikt inget om den förestående nedläggningen. **Bild ur: Vingat vapen över Göteborg, s. 179**





Ortofoto från 1960 över flottiljområdet

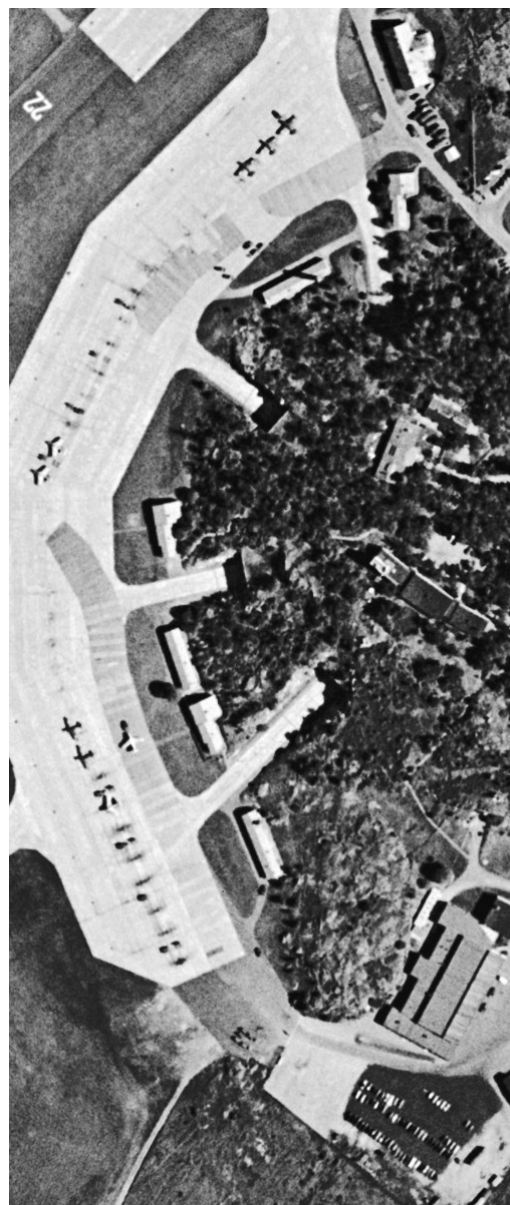
Fem år efter färdigställandet av Nya berget och endast nio år innan nedläggningen, är området fullt av flygplan och olika typer av fordon. Spåren efter de stora byggarbetena vid Nya berget (1) är påtagliga medan Gamla bergets hangarer (2) är väl integrerade i miljön. Alla byggnader är utplacerade i terrängen för att efterlikna den agrara bebyggelse som omgärdar flottiljen.

Uppställningsplattan vid de båda berghangarerna och taxibanorna fram till landningsbanorna lyser ljusa på grund av betongbeläggningen (3). Rullbanorna är dock asfalterade. Notera banornas numrering (4).

När detta flygfoto togs fanns i stort sett alla byggnader kvar i området oavsett hur gamla de var eller vilken funktion de hade. Båda berghangarerna är i drift, förläggningarna för de fyra divisionerna, befäl och civilt manskap är intakta, och tråhangarerna vid radarberget är fortfarande en del av systemet (5). Även flygtjänst- och divisionsbyggnaderna vid Gamla berget är fortfarande i bruk (6).

Bränsledepån snett mitt emot 4:e divisionens förläggning är intakt och man kan se rader med cisterner i skogskanten (7). Även den lilla cirkulationsplats som fanns innanför flottiljvakten är synlig (8). Här körde tankbilarna fram för att fyllas på genom självtryck från de ovanliggande cisternerna, för att sedan transportera ut bränslet till flygplanen på fältet.

Vägsystemet påminner kraftigt om det som än idag finns kvar i området. Numera är vägarna fram till de byggnader som idag är rivna, avsevärt mindre framträdande i landskapet, men grunden är densamma.



Detaljförstoring av Gamla bergets öppningar visande flygplan uppställda på plattan, rikligt med bilar på parkeringen vid instruktionsverkstaden och söder om flygverkstaden. Kanslibyggnaden har fortfarande kvar flygledertornet på taket och "Bångs brygga" skymtar som en ljus fläck strax söder därom. Den fläckiga beläggningen på plattan beror på olika gjutetapper i betongen i kombination med varierande slitage. Åtminstone tre av flygplanen är av typ: J29 "Tunnan" vars karaktäristiska pilformade vingar lämnar tydliga skuggor på marken.

Bild från Göteborgs stad, delvis beskuren.



Karaktärsbeskrivning

För att kunna identifiera vilka kultur- och militärhistoriska värden som finns inom det aktuella området, krävs en genomgång av både anläggningar och byggnader. Deras funktion måste beskrivas åtminstone i översiktliga termer och varje grupp av objekt eller enskilda företeelser bör placeras in i sitt sammanhang. Denna karaktärsbeskrivning sker på de följande sidorna. Redovisningen är baserad på bilder, kartor och korta beskrivningar i text.

Vid respektive beskrivning redovisas även en kommentar om objektens skick indelat i *Bra*, *Mindre bra* och *Dåligt*.

Vad är en flygflottilj?

En flygflottilj är en komplext sammansatt logistisk och fysisk enhet vars primära syfte är att utföra olika typer av militära flyguppdrag. Vanligen består en flottilj av ett antal divisioner om åtta flygplan vardera, förvaring (hangarer) för dessa samt all logistik kopplad till att sköta, underhålla, reparera samt beväpna flygplanen eller helikoptrarna. Till detta kommer byggnader för olika typer av logi, försörjning, utspisning och tillagning av mat samt administrativa enheter. Servicefunktioner som skalskydd, räddningstjänst, interna transporter och övervakning sköts normalt av en baspluton, vilken även tar hand om snöröjning och sopning av rullbanorna. Kärnan i verksamheten är bansystemet som kan bestå av en enda lång rullbana men oftast har ett system av olika generationers banor invävd i varandra. De allra första flottiljerna hade gräsbevuxna banor och så var även fallet initialt på Säve.

Tekniska system

Karaktäriseringen inleds med en genomgång av de stora tekniska systemen på området baserat på de fysiska spår som syns idag. Efter flottiljens nedläggning 1969 har åtskilligt av detaljer, byggnader och strukturer förändrats på ett sätt, som gör det bitvis svårt att förstå alla sammanhang. I denna rapport har därför arbetet koncentrerats till de översiktliga perspektiven, snarare än granskning av detaljer.

Utsikten från flygledartornet med hela bansystemet i blickfånget. I förgrunden syns bana 22 vars nord östra del för tillfället är avspärrad med containrar. På motsatt sida av huvudbanan syns hangarerna för Polisen, Räddningstjänstens och Sjöfartsverkets helikoptrar. Den låga gula barackliknade byggnaden hitom huvudbanan är avsedd för en före detta fallskärmshopparklubb.

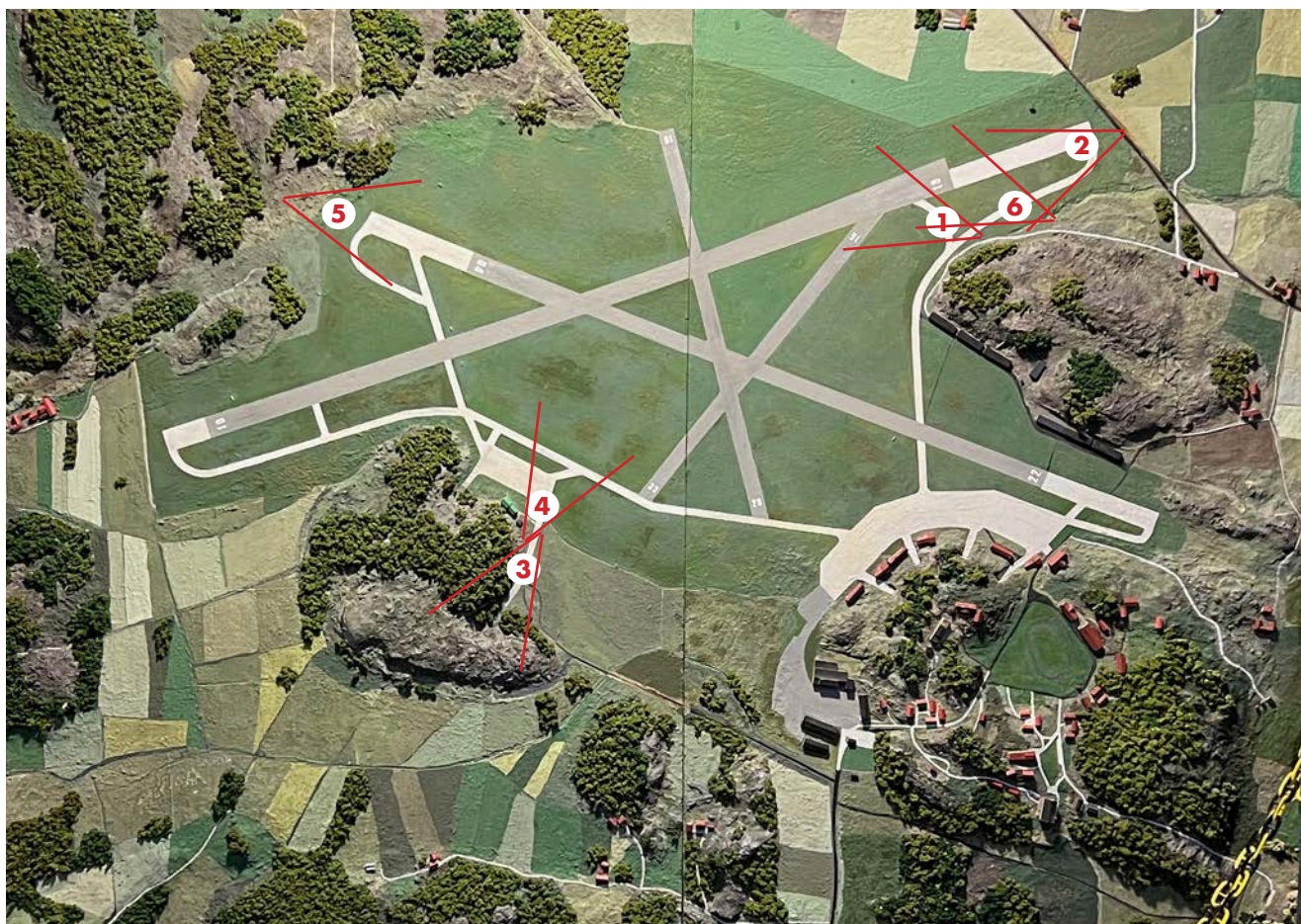
Bansystem

En flygflottiljs bansystem består av landningsbanor (även kallade rullbanor eller startbanor), taxibanor och uppställningsplatser. Numera är banorna hårdgjorda med asfalt eller betong, men många svenska flygfält var förr endast försedda med gräsbanor, särskilt i flygets barndom eller vid snabb etablering i kristider. Det senare var fallet då Säve etablerades 1939-40. Alla landningsbanor är försedda med nummer som förklarar hur de är placerade i förhållande till kompassrosens gradtal avrundat till tiotal. På Säve är banorna numrerade med 22/04, 18/36, 10/28, 15/33.

Alla flygplatser har sina egna förhärskande vindriktningar, vilket förr var särskilt viktigt att ta hänsyn till då banorna anlades. Mellankrigstidens propellerdrivna flygplan var ofta väldigt känsliga för sidvind, vilket gjorde att man alltid försökte starta och landa i motvind. På Säve är detta anledningen till att banorna ligger som de gör – rakt längs den vanligaste vindriktningen från havet. När flygplanen utvecklades i takt med introduktionen av jetmotorerna, blev motorstyrkan avsevärt högre än tidigare och därmed minskade känsligheten för sidvind. De högre flyghastigheterna krävde dock längre banor och större flygplan, även bredare landningsbanor samt större uppställningsplatser. Alla dessa utvecklingssteg finns fortfarande representerade på Säve. Banornas läge är kvar men de inhägnader som placerats längs huvudbanan spärrar av flera av de tidigare viktigaste stråken. Visuellt är dock banorna fortfarande ett av de mest påtagliga inslagen i området.

Uppställnings- och klargöringsplatserna, även kallade plattan, stod i direkt förbindelse med berghangarernas öppningar via korta vägar. Flygplanen bogserades de korta avstånden och vid beredskap satt piloterna redan i de startklara planen då de drogs ut ur hangarerna. Idag används plattan vid Gamla berget till logistikhantering med uppställning av lastbilstrailers, omlastning av gods m.m. som visuellt gör det mindre tydligt hur denna del av systemet är kopplad till landningsbanorna. Vid Nya berget har plattan används som uppsättningsplats för ett par större lagervolymer, även här för logistikhantering.

Bansystemet är täckt av olika generationer betongbeläggningar och asfalt i varierande tekniskt skick. Floran av beläggningar är en subtil men viktig komponent i det samlade kulturhistoriska värdet, eftersom de olika tekniska lösningarna visar på utvecklingen inom flygplatsbyggandet i Sverige. Flygplatser som är i full kommersiell eller militär drift har vanligtvis fått alla äldre generationer beläggningar ersatta med moderna material i takt med teknikutvecklingen – Säve är ett undantag eftersom inga större insatser har gjorts på de östra delarna av systemet sedan mitten av 1960-talet.



Ovan: Bansystemet illustrerat med en tavla i Aeroseums lokaler. Notera hur kopplingen mellan banorna och de två berghangarna är utförd. Möjligheten att fortfarande flyga till och från museiverksamheten i Aeroseums berghangar är ett viktigt värde som bör bevaras.

Övriga bilder: Nuvarande bana 01/19 är avskärmad med en inhägnad från resten av bansystemet, men de äldre taxi- och rullbanorna är fortfarande kvar i sin helhet.





En vy mot berghangaren i Nya berget varslar inte särskilt mycket om att det finns ett stort komplex under marken. Den senare tillkomna lagerbygganden till vänster i bild har inget med själva flygverksamheten att göra.



Andra divisionens platta utanför Nya berget används idag för olika typer av logistiklösningar med uppställning av containrar och tillfälliga lagerlokaler.

Nedan: Ändvy mot nordöst från bana 04/22. Till vänster i bild syns terminalområdet med vindtunnelbyggnaden och centralt i bilden sticker flygledartornet upp på toppen av Gamla berget.



Kulturhistoriskt värde

- Bansystemet som helhet har ett mycket högt värde.
- Även anslutande taxibanor och vägar ingår i det stora systemet. Även dessa ytor har ett mycket högt värde. Banorna ska betraktas som en helhet och tappar viktiga värden om de styckas upp eller avlägsnas.

Skick

- Beläggningarna på rullbanorna och taxibanorna är i varierande skick med allt från tillsynes 1950-tals betongbeläggningar till dagens asfaltsytor.



Ovan: Bild från taxibanorna vid nordöstra änden av bana 01/19. Rester efter hårdgjorda ytor med asfalt och betong samsas med enstaka spår av tekniska installationer under mark.

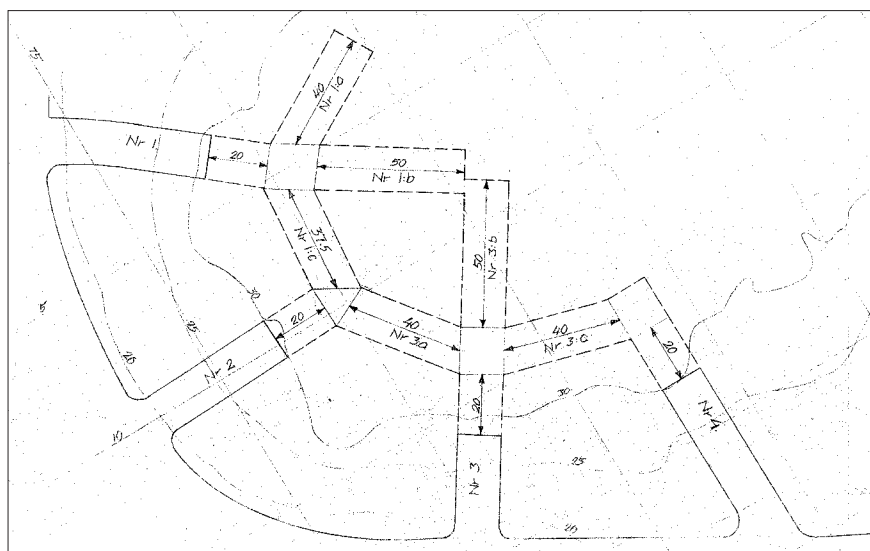


Hangarer

Hangararena på Säve är en av de viktigaste identitetsmarkörerna och det som i huvudsak gör den före detta flottiljen speciell både ur ett nationellt och internationellt perspektiv. När Säve valdes som plats för försvaret av Göteborgs luftrum, fanns möjligheten till berghangarer redan med i ett i tidigt stadiet av planeringen. Att spränga ut tunnelsystemet och inreda hela komplexet var dock ingen snabb åtgärd och initialt användes därför trähangarer som placerades på den norra sidan av bana 22. Idag återstår inget av dessa byggnader.

Gamla bergets berghangar stod klar 1943 och är i stora delar fortfarande intakt till sin volym, men är helt rensad på flygtekniska installationer. Dessutom är flera av öppningarna in till bergrummen helt eller delvis förbyggda med nya volymer. Enligt uppgift ska dessa hangarer vara världens första av sin typ, men en bättre benämning är sannolikt att de tillhörde de första berghangarerna i världen. Bland annat på Sicilien i Italien fanns ett liknande komplex som stod klart under sent 1930-tal. Den första generationens berghangar har ett mycket stort kulturhistoriskt och militärt värde, vilket gör den till en av de viktigaste delarna av den gamla flottiljen.

Ritning från 1941 över hur berghangaren var tänkt att sprängas ut, med fyra öppningar och ett bakomliggande tunnelsystem. I verkligheten gjordes vissa justeringar som gör att dagens berghangar är något annorlunda. Bland annat finns utrymmen för stridsledning, reservkraft och värmecentral.





Berghangarerna i Gamla berget är försedda med valvformade betongöppningar vid respektive port. Endast en av öppningarna (in till 2:a div.) har kvar sin originalport i trä, vars dörrblad sköts åt sidorna in i en spalt i berget. Anordningen gjorde att hela porten snabbt kunde öppnas eller stängas med enbart handkraft. Porten är väsentlig för förståelsen av hur hangarerna brukades.

Idag har stora delar av betongen runt öppningarna omfattande skador medan interiören (nedan) är i påfallande gott skick.





Öppningen in till Nya bergets hangar och idag entré till Aeroseums verksamhet. Bergutrymmena ligger ned till höger i bild och hela det inre tunnelsystemet kunde stängas med stora portar i händelse av angrepp. Eventuell tryckvåg kunde då passera rakt genom öppningen i berget utan att fortplanta sig ned i själva hangärerna.

Nya bergets berghangar tillkom under kalla kriget och stod klar 1955 som ett resultat av den vapentekniska utvecklingen. Den gamla berghangaren var öppen för tryckvågorna från en eventuell bombning av flygfältet, vilket gjorde den extremt sårbar – särskilt efter att atomvapen blev en realitet 1945. Den nya hangaren placerades på ett sätt som gjorde att en eventuell tryckvåg kunde passera öppningarna till hangaren utan att tränga in i bergtunnlarna. Huvuddelen av systemet placerades så långt ned i berget att det bedömdes stå emot en direkträff med dåtidens kärnvapen. Nya bergets hangar är fortfarande i stort sett komplett med tekniska utrustningar, reservkraftsanläggning och verkstäder. Hangaren manifesteras även på bergets topp där ventilationsutlopp och reservkraftverkets avgasutsläpp finns på plats. Hela hangaren och delar av det angränsande yttre området används idag till flygmuseet Aeroseums verksamhet.

Värdet hos hangaren i Nya berget är mycket stort, dels som ett levande flygmuseum med fysisk koppling till bansystemet – vilket är väsentligt för att bibehålla en verksamhet på hög nivå, dels som exponent för kalla krigets militärstrategiska satsningar. Båda berghangarerna ska betraktas tillsammans, den yngre som en logisk konsekvens av den äldre. Att de flesta av originalsyste- men i det nya berget fortfarande är funktionsdugliga är dessutom en stor bonus. Museets pedagogiska värde är dessutom oomtvistat.



Interiör från en av två stora tunnlar ned till hangarerna inne i berget. Tunnlarna tjänade även som uppställningsplats för de klagjordade planen. I bilden ovan syns en J29 Tunnan från 2:a divisionen. Notera sprinklersystemet i taket och längs väggarna. I händelse av brand kunde ytorna täckas med skum.

Kulturhistoriskt värde

- Gamla berghangaren har ett mycket högt värde. Detta gäller lokalt, regionalt, nationellt och även internationellt.
- Nya bergets hangar har ett mycket högt värde. Detta gäller lokalt, regionalt, nationellt och även internationellt. Tillsammans utgör hangarerna en omistlig del av f.d. F9.
- Aeroseums verksamhet är unik i landet och har ett mycket högt värde.

Skick

- Samtliga berghangarer är generellt i bra skick.
- Aeroseums lokaler i Nya berget är i bra skick.
- Betongomfattningar vid Gamla bergets hangaröppningar är i mindre bra skick och är i behov av åtgärder.



För att enkelt kunna flytta flygplanen mellan de olika bergrummen fanns två vändskivor, cirkulära roterande ytor som gjorde att man kunde vrida planen utan att förflytta dem i sidled. Detta var nödvändigt eftersom utrymmena är ytterst begränsade. Idag finns endast en av dessa anordningar kvar.

Vägar

En ofta underskattad del av en flygflottilj är alla de vägar som behövs för transport av manskap, utrustning och förnödenheter utöver allt som hänger direkt ihop med själva flygplanen. Sjäva är inget undantag och ända från början anlades ett antal vägar som i huvudsak var mycket följsamt anpassade till terrängen på platsen. Dragningen av vägar skulle inte enbart lösa logistiska problem utan var även en del i patrullverksamheten för flottiljens säkerhet. I takt med att området utvidgades med nya bergets hangar tillkom ett antal vägar som förband den gamla och nya delen av området. En av dessa kallas Bonzos väg och är än idag en viktig intern förbindelseled i området. Vägar-
nas utformning skiftade något beroende på var de var placerade. Upp till officersmässen kantades till exempel vägen av hamlade träd medan vägarna vid förläggningarna var betydligt enklare i sin utformning. Gemensamt var dock de särskilt utformade lyktstolparna och de grovhuggna stengardisterna med toppföljare av gasrörstyp och navföljare av träplankor. Fortfarande finns delar av denna vägens möblering kvar i området och tillsammans med hela vägstrukturens utbredning står de för viktiga värden väl värda att bevara och även utveckla i arbete med den nya bebyggelsen i området.

Kulturhistoriskt värde

- De ursprungliga vägarna som system har ett mycket högt värde.
- Detaljerna i form av ursprungliga räcken, alléstrukturer och medveten placering i topografin har ett mycket högt värde.

Skick

- Vägarna är sammantaget i bra skick även om visst underhållsbehov finns.

Tre bilder som visar delar av vägsystemet inne på flottiljen. Till höger syns nedfarten från Officersmässen och kanslibyggnaden. Hamlade lövträd, gräsytor, planteringar och följsam vägdragning i förhållande till topografin vittnar om verksamhetens dignitet på toppen av berget.

Nedan t.h.: Resterna av vägen från bostadshuset för bland annat meteorologerna och flygledarna upp mot den plats där bränslelagret fanns. Nedan: Den så kallade Bonzos väg som förband Nya berget i fonden med de äldre delarna av flottiljen.





Bildkollage med vägarna innanför centrala vakten. Överst vägen upp till besinförrådet, toppen på berget, idrottsplatsen och förläggningarna. Delar av den ursprungliga räckeslösningen finns fortfarande kvar med granitståndare och toppföljare av gasrörstyp.

Ovan: Två bilder av den senare anlagda vägen mellan flygverkstaden och säkmatverkstaden in till hangarerna. Denna väg fanns inte under flottiltiden.

Flygledning

Oavsett om flygandet har skett i högteknologiska miljöer med instrumentbaserad navigation, tekniskt avancerade hjälpmedel som stöd vid dålig väderlek eller under nattetid, har den visuella kontakten med planen alltid varit central. Den mest tydliga symbolen för detta, och kanske till och med för hela flygverksamheten på Säve, är det flygledartorn som står på Gamla berget. När flottiljen anlades, uppfördes ett mindre trätorn på taket till kanslihuset, varifrån alla starter och landningar övervakades av flygledarna. Detta trätorn fanns kvar till 1960-talet då behovet av en mer avancerad övervakning gjorde att ett helt nytt flygledartorn uppfördes. Kopplat till tornet och dess funktioner finns även de flygfyrar av olika slag som funnits, och delvis finns kvar, på bland annat Radarberget. Dagens flygtrafik övervakas fortfarande från tornet som även står i nära förbindelse med trafikledningssystemet på Landvetter flygplats.

Flygledningen och övervakningen av luftrummet i närheten av flygplatsen är centrala funktioner i det stora tekniska system som en flygplats, eller flottilj utgör. Tornet har därför en stor symbolisk betydelse som exponent för själva verksamheten, men har även ett militärt- och flygtekniskt mycket stort värde. Detta gäller även de antenner och anordningar som finns kvar vid Radarberget.

Kulturhistoriskt värde

- Flygledartornet har ett mycket högt värde som symbolbyggnad.
- Anläggningen på radarberget har ett mycket högt värde.

Skick

- Både flygledartornet och anläggningen på Radarberget är i bra skick.

Utsikten från kontrollrummet i flygledartornet är utmärkt. Alla rörelser på banan och i luften står under övervakning och kommunikationen med andra flygplatser och luftfarkosterna är ständigt pågående.

Vid instrumentflygning är det nödvändigt att förhålla sig till radiofyrar och inflygningsutrustning som finns placerade utanför själva flygplatsen. På Radarberget finns dock en del av utrustningen.





Flygledartornet byggdes 1967 endast två år innan flottiljen lades ned. Från den höga positionen är utsikten utmärkt runt hela horisonten. Tornet är dessutom en av de tydligaste identitetsmarkörerna i hela området.



Precis som hos flygledartornet finns ett stort symbolvärde i antennenläggningen på radarberegnet.

Bränsleförsörjning

Inget flygbränsle – inga plan i luften. Slutsatsen är enkel men kräver en omfattande logistik bakom kulisserna. Vikten av att kunna förse flottiljen med nödvändiga mängder flygbränsle har ända sedan anläggandet av F9 varit en central fråga. Till en början etablerades en bränsledepå i en del av området strax norr om gamla flottiljvakten. Tankbilar körde i skytteltrafik mellan Göteborgs hamn och Säve, för att fylla på de cisterner som stod placerade i rader uppe på berget. Man utnyttjade de naturliga nivåskillnaderna och körde upp tankbilarna på en liten höjd ovanför cisternerna, varifrån bränslet kunde rinna ned i tankarna med självtryck. På denna bränsledepå förvarades även olika typer av specialoljor och smörjfetter som krävdes i motorerna. En mindre byggnad som idag är riven fanns för den personal som höll koll på bränsledepån. För att få ut bränslet till flygplanen användes tankbilar som fylldes på via en självtrycksanläggning ned till en betongplatta där tankbilarna väntade. Hela denna anläggning är idag riven, men området låg till höger om vägen upp för berget i princip på den östra sidan mitt emot Säkmatverkstaden. Tankbilarna körde därefter söder ut, rundade flygverkstaden och kom därefter ut på plattan framför berghangarens öppningar. Här skedde tankningen av flygplanen.

I takt med att verksamheten utvidgades med södra berget, etablerades ett berglager av flygbränsle under själva hangaren i det nya komplexet. Tankning möjliggjordes även inne i berghangaren men efter ett läckage vid tankning nere i hangaren, flyttades all påfyllning utomhus. Den lilla byggnad och anslutningsanläggning för tankbilarna vid norra sidan av södra bergets hangarer är det enda som syns ovan jord av det omfattande bränslesystemet. Även här krävdes med andra ord tankbilar som körde bränslet från påfyllningsanläggningen vid hangaren ut till planen på plattan.

Det kultur- och militärhistoriska värdet av bränslehanteringen är idag främst koncentrerat till det södra bergets påfyllningsanläggning, vars anslutningspunkter för tankbilarna fortfarande vittnar om verksamheten. I övrigt är det mesta av systemet rivet eller dolt under mark, som företeelse är dock bränslehanteringen en central funktion av stort värde.

Kulturhistoriskt värde

- Bränslesystemet som helhet har ett högt värde, de identifierbara delarna är dock mycket få och otydliga.

Skick

- Samtliga delar av bränslesystemet är i bra skick.



Vid berghangarerna fanns särskilda uppställningsplatser för tankbilarna då de inte användes. Brandfaran var stor och man var noga med att hålla isär verksamheterna för att minska risken för olyckor.

Idag återstår endast en tom öppen yta där det tidigare fanns bränslecisterner och plats för smörjoljor m.m. Allt bränsle som hanterades på flottiljen transporterades hit med tankbil och fördelades till respektive cistern. Alla spår efter denna verksamhet är numera avlägsnade och platsen används som uppställningsyta för långtradare.



Längs denna väg transporterades bränslet ned till flygfältet för tankning av planen.



Vid Nya berget finns fortfarande mottagningsstationen för bränsle kvar. Under skärmtaket finns anslutningspunkter för slangar som via pumpanläggningen i den gula byggnaden leder ned till de underjordiska cisternerna.

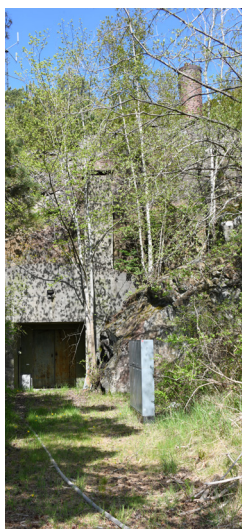


Eftersom det var stor brandfara vid tankning av flygplanen nere i berghangarerna, kördes bränslet ut till plattan via denna väg.



Även vid terminalsidan av flygplatsen sker bränslehanteringen utifrån en cisternerna på mark, från vilket planen tankas med hjälp av en tankbil.





Reservkraftanläggningarna vid berghangarerna fanns placerade inne i anläggningarna och endast skorstenen vittnar om i vilken del av hangarsystemet den dieselektriska kraftförsörjningen fanns. I Nya berget finns kraftanläggningen kvar i kördugligt skick.

Vatten- och elförsörjning

För att en flottilj ska kunna fungera med både själva flygverksamheten och boendet inom området krävs en fungerande vatten- och elförsörjning. I händelse av tekniska avbrott i de allmänna systemen där matning av el och vatten normalt sett stod för behovet inne på området, fanns även lokalförsörjning av båda behoven. Att dessa tekniska system fungerade utan bekymmer var en nödvändighet för att säkerställa flottiljens funktion, och elektriciteten säkerställdes genom dieselektriska reservkraftanläggningar inne i både Gamla berget och därefter även i Nya berget. Den senare utrustningen finns fortfarande kvar i fullt fungerande och körbart skick. Utöver dessa anläggningar kunde även mindre reservkraftaggregat användas för att lokalt stötta elförsörjningen. Elektriciteten som krävdes till flygplanen ute på plattan genererades av separata mobila aggregat.

Vattentillgången var mycket viktig både av brandtekniska skäl och som en del i logementen och livsmedelshanteringen. För det senare fanns en vattencistern med pumphus och nödvändig reglerutrustning placerad i anslutning till de första så kallade Skogsbarackerna i logementsdelen av flottiljen. Numera är nästan alla spår av denna hantering borta men fortfarande syns delar av betongfundamentet och de pumpar som fanns i källardelen av komplexet. Vid uppfarten till officersmässen fanns dessutom en mindre källa med en pump som försåg kanslihuset och mässen med vatten. Av detta återstår idag endast rester. Vattenförsörjningen till brandbekämpningen säkrades främst genom den stora dammen som finns på toppen av Gamla berget och genom de underjordiska cisternerna vid Nya berget.

Spåren av vatten- och elförsörjning är väsentliga för förståelsen av flottiljens funktion. Dessvärre är i stort sett det mesta utom anläggningen för elförsörjning i Nya berget avlägsnat och sett till detta är värdet av den ännu fungerande reservkraften mycket stor. Detta gäller även de två dammar som finns kvar på toppen av Gamla berget.

Kultuhistoriskt värde

- Spåren efter vatten och elförsörjning har ett visst värde.
- Generatoranläggningen i Aerozeum har ett högt värde.

Skick

- Samtliga spår efter vattenförsörjningen är i dåligt skick.
- Reservkraftanläggningen i Aerozeum är i bra skick.



Endast rester återstår efter pumphuset vid Officersmässen.



Betongfundamentet till vattenreservoaren finns kvar och liksom även vissa av pumparna som stod för trycket i flottiljens ledningssystem.

Kommunikationer

Verksamheten vid Säve har aldrig varit isolerad från resten av flygvapnet eller de andra försvarsgrenarna. Istället har man ingått i en kedja av kommunikationslinjer som stått i ständig förbindelse med varandra via olika typer av staber och kommunikationscentraler. Till exempel var flygverksamheten beroende av information från alla de luftbevakningstorn som fanns utplacerade från norska gränsen i norr till långt ner längs Hallandskusten. Även i inlandet fanns dessa observationsposter, som under 1990-talet demonterades i sådan omfattning att det idag inte finns några kända torn kvar. Tornen bemannades i huvudsak av kvinnlig personal, kallade Svalor, från lottakåren. Vid observationer ringdes uppgifterna in till ledningscentralen som vidarebefordrade uppgifterna i organisationen. På samma sätt fick flottiljledningen information från Marinen, Armén och Kustbevakningen. Även lotsutkikar och personal i den svenska handelsflottan bistod med information, vilket i synnerhet skedde under de första krigsåren. I takt med att systemen utvecklades under efterkrigstiden blev radarövervakning av luftrummet stommen i systemet, vilket minskade behovet av bemannade utkiksposter i snabb takt.

I det gamla flottiljområdet finns fortfarande flygradiomaster kvar, vilka var en central komponent i den andra typen av kommunikation, den mellan flottiljen och själva flygplanen. För att kunna hålla kontakt mellan basen och de utsända planen krävdes radioutrustning, vilken var placerad nere i bergrummen. Anläggningarna kunde opereras från både flygtjänstbyggnaden och stridsledningscentralen i berghangaren, samtidigt som personalen i tornet stod i ständig förbindelse med alla inblandade. De tillsynes obetydliga master som finns kvar i området är med andra ord en oerhört väsentlig del av flottiljens – och senare flygplatsens – funktion. Tillsammans med flygfyr (navigationsutrustning för instrumentflygning) på radarberget är dessa anläggningar en viktig del i förståelsen av flottiljens funktion. Översatt till kultur- och militärhistoriska värden är masterna en punktvis representation av ett nationellt system.

Kulturhistoriskt värde

- Antennerna i området har ett högt symbolvärde, men är av säkerhetskäl känsliga att exponera.

Skick

- Samtliga antenner används och är i bra skick.

Antennerna för kommunikation via flygradio och med andra delar av försvaret finns utplacerade på ett par ställen runt gamla berget. De används fortfarande och är väsentliga för flygplatsens funktion.



Räddningstjänst

Behovet av att snabbt kunna släcka olika typer bränder samt att bistå vid eventuella olyckor vid start och landning var centralt för säkerheten på flottiljen. Av denna anledning fanns en egen brandkår som bemannades med personal från fjärde divisionen. Brandbilarna förvarades normalt i ett garage (byggnad 9) men kördes fram till bansystemet vid start och landning samt till strategiska positioner vid plattan då planen skulle tankas och laddas.

De fysiska spåren efter släckningsutrustning och den infrastruktur som krävdes för att lösa arbetsuppgifterna inskränker sig idag till det garage där brandbilarna förvarades, samt till de fasta släckningsutrustningarna med vatten och skum som finns inne i Nya berget.

Värdena i dessa kvarvarande anläggningar är stor. Den fast monterade släckningsutrustningen i berget ingår i hela Aeroseums verksamhet medan brandbilsgaraget är det enda som finns kvar vid Gamla berget, som enda uttryck för denna funktion är det av stor vikt att garaget bevaras.

Kulturhistoriskt värde

- Brandsläckningsutrustningen i Aeroseum har ett mycket högt värde.
- Garaget har ett högt värde som symbolbyggnad.

Skick

- Garagebyggnaden är i bra skick.
- Släckningsutrustningen i Aeroseum är i bra skick.



I Gamla berget finns fortfarande skåpen för brandfiltarna kvar.

Ovan syns det garage där brandbilarna stod parkerade då de inte var i tjänst. Så fort det var rörelser på gång ned på bansystemet, flyttades bilarna till en standby-plats i anslutning till flygplanen.

T.h.: Nya berget försågs med en fast monterad brandsläckningsanordning som via dysor i taket och på väggarna kunde täcka flygplan samt utrustning med skum på några sekunder, om olyckan var framme.



Skydd och säkerhet

Det yttre skyddet vid flottiljen hanterades dels vid kontroll av in- och utpasserande vid den centrala vakten, dels genom ronderingar längs flottiljens yttre gräns. Idag finns byggnaden för vakthundarna fortfarande kvar, även om den är i ett dåligt skick. Den centrala vaktbyggnaden med sitt karaktäristiska torn är riven och ersatt med en ny låg byggnad i anslutning till grindarna in till området.

Skydd mot angrepp från luften fanns i form av fasta beväpnade positioner i uppbyggda skyttevärn både på Gamla och Nya berget samt på höjder i terrängen runt bansystemet. De flesta av dessa skyttevärn är igenfyllda och går idag inte längre att identifiera, men det finns fortfarande spår kvar av enstaka värn bakom Ballonghuset på Gamla berget och på toppen av Nya berget. Spåren är inte tydliga men är ändå värdefulla som exponent för den beväpnade säkerheten på flottiljen.

Kulturhistoriskt värde

- Skyttevärnen är svåridentifierade men har ett högt värde.
- De lösa splitterskydden hör till verksamheten ute på fältet och har ett högt värde som lätt identifierbara säkerhetsdetaljer.
- Byggnaden för hundarna är viktig som en av få kvarvarande delar av vakthållningen på flottiljen.

Skick

- Samtliga rester efter värn är i dåligt skick.
- Byggnad för vakthundar är i mindre bra skick.



Överst: Rester efter skyttevärn kan ses på både Gamla berget t.v. och Nya berget, t.h. Det är dock svårt att identifiera vilken typ och hur de har fungerat i praktiken.

T.v.: Tältliknande byggnader i plåt, som hade sin placering ute på flygfältet. Om en attack skulle ske i anslutning till start, kunde piloten och andra på flygfältet söka skydd i dessa byggnader. Utrymmet mellan tak och vägg var fyllda med sand för ökad säkerhet vid beskjutning.



Idag är byggnaden för vakthundarna i mindre bra skick. Den är dock en viktig exponent för säkerhetsarbetet på flottiljen.

Meteorologi

Att hålla koll på förändringar i väderleken är en central funktion vid alla flottiljer och flygplatser. Genom att förutse hur vindar, molnhöjd, sikt, nederbörd etc. kommer att utvecklas, skapas förutsättningar för piloternas uppdrag så att de kan genomföras så säkert som möjligt. När flottiljen anlades, var möjligheterna att göra en prognos primitiva jämfört med idag, då väderradar, satellitövervakning och andra avancerade hjälpmedel numera möjliggör exakta förutsägelser. Genom visuella observationer från flygledartornet och från kringliggande observationsposter samt från särskilda väderflygningar, kunde man dock redan från start sammanställa prognoser som underlag för flyguppgiften. Ytterligare ett viktigt hjälpmedel var väderballongerna som hanterades i en separat byggnad – ballonghuset – där de gasfyllda ballongerna förbereddes genom fyllning med vätgas innan de släpptes. Genom att visuellt bedöma hur de rörde sig under sin uppstigning kunde man skapa sig en uppfattning om hur vindarna växlade på olika höjd. Ballongerna försågs senare även med tryckgivare och höjdmätare som sände signaler till marken. Ballonghuset är sannolikt en av få kvarvarande i landet och är av mycket stort flygtekniskt- och militärhistoriskt värde. Anläggningen som är placerad på behörigt avstånd från resten av byggnaderna på grund av den lättantändliga gasen, är välbehållen och den tekniska utrustningen är i det närmaste orörd. Även den faktiska nederbörden och temperaturen noterades noggrant och bakom kanslihuset finns fortfarande en väderstation kvar.

Kulturhistoriskt värde

- Ballongfyllningshuset har ett mycket högt värde och är troligen unikt i landet.
- Väderstationen på toppen av Gamla berget har ett visst värde.

Skick

- Ballongfyllningshuset är i mindre bra skick.

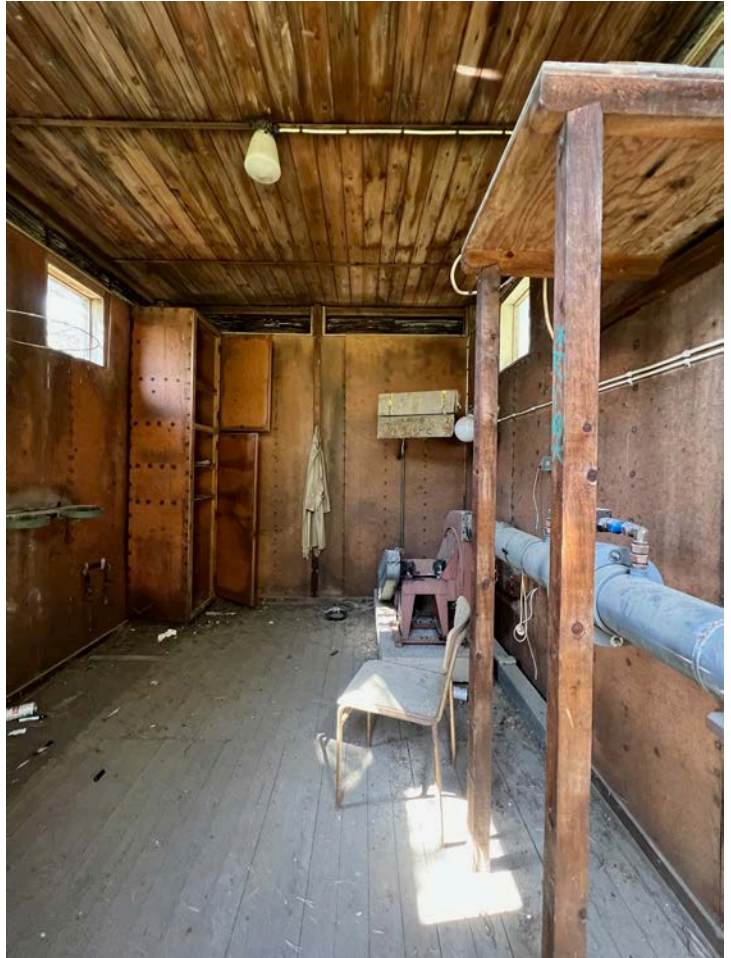
Ballongfyllningshuset står högt placerat på gamla berget, lite vid sidan av övriga byggnader. Ballongerna fylldes med vätgas, vilken var mycket brandfarlig. Därav distansen till övrig verksamhet.



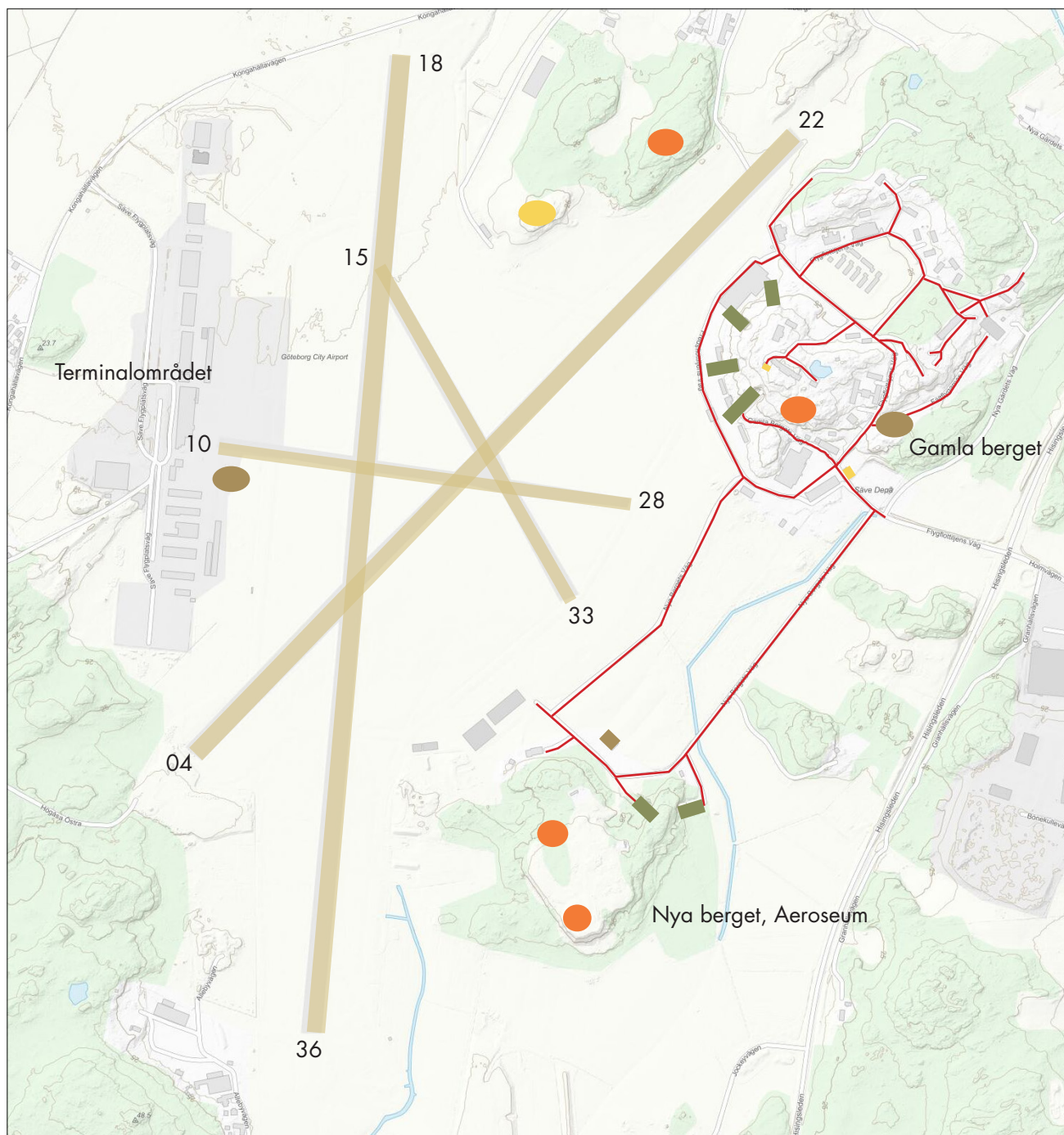


Idag återstår endast stativet till gasflaskorna och den väggmonterade ringen som användes för att mäta hur mycket gas som skulle fyllas på i ballongerna. Även instruktionen (nedan) om hur hela förfarandet gick till sitter fortfarande monterad på en av väggarna.

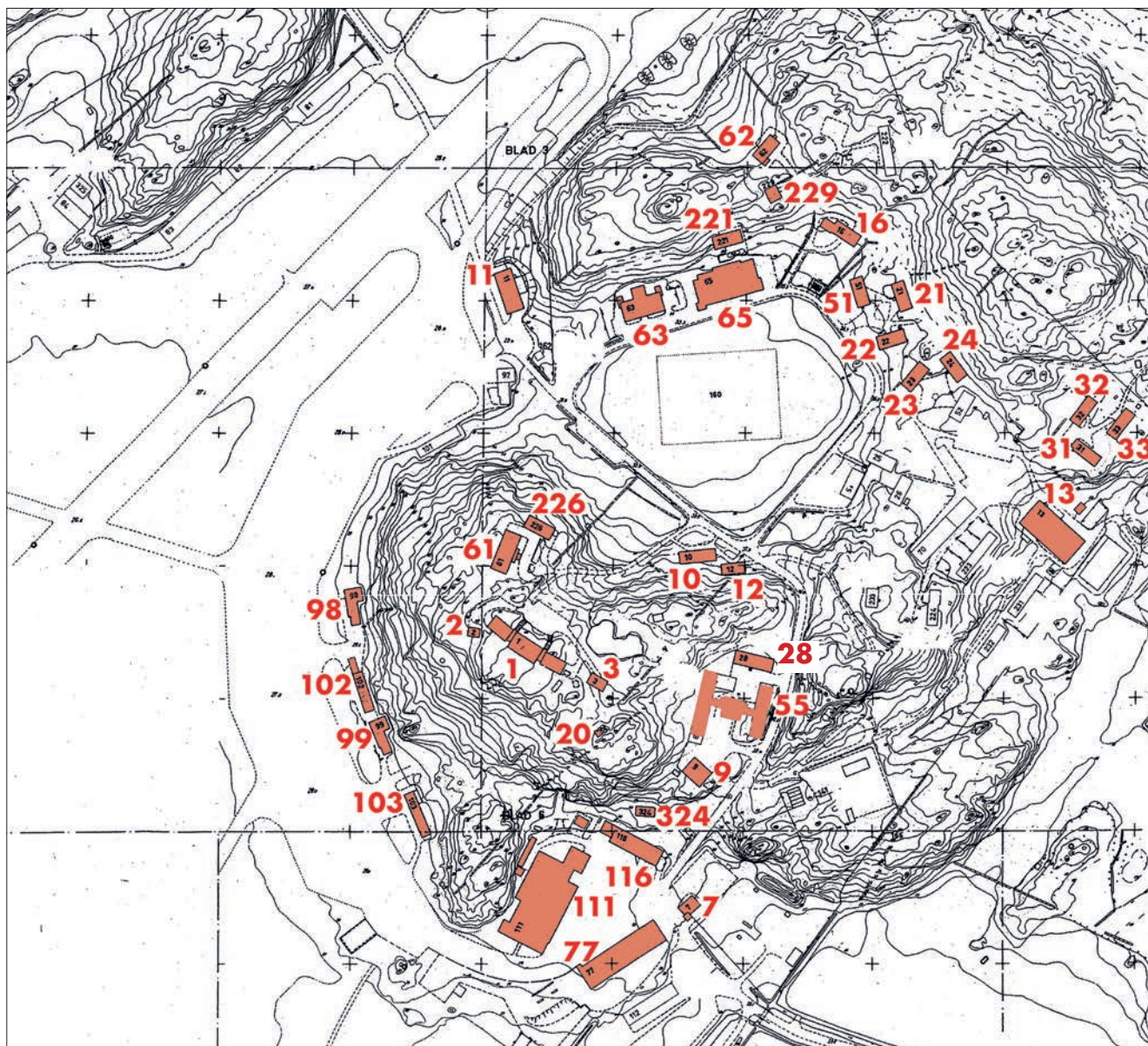
T.h.: Det vilar ett visst vemod över interiören i ballongfyllningshuset, där till och med skyddsrocken hänger kvar på sin krok på borte väggen. Förutom ballonger och gasflaskor som saknas, är anläggningen komplett.



På den södra sidan av kanslihuset finns en meteorologisk mätstation där den stora regnmätaren är huvudnumret. Utrustningen används inte längre men var förr en viktig del av väderprognoserna.



- Bansystemet
- Ingång till hangarer
- Vägsystem
- Flygledning och övervakning
- Bränslehantering och lagring
- Beväpnade positioner, identifierade och belagda



Byggnadsnummer, byggnader som finns idag:

- 1. Kanslihus
- 2. Flygledartorn
- 3. Expedition
- 7. Vakten
- 9. Brandstation
- 10. Skolbyggnad
- 11. Instruktionsverkstad
- 12. Skolbyggnad
- 13. Idrottshall
- 16. Sjukhus

- 20. Ballongfyllningshus
- 21-22. 1 div. förläggning
- 23-24. 2 div förläggning
- 28. 4 div förläggning
- 31-33. Instruktionsverkstäder
- 51. 1 div. furirförläggning
- 55. 4 div.
- 61. Officersmässen
- 62. Underofficersmässen
- 63. Manskapsmäss/marketeri
- 65. Matsal
- 77. Garage

- 98. 2 div. divisionsbyggnad
- 99. 3 div. divisionsbyggnad
- 102. 2 div. flygtjänstbyggnad
- 103. 3 div. flygtjänstbyggnad
- 111. Flygverkstad
- 116. Tygfförråd, säkmatverkstad
- 221. Personalbostad
- 226. Officersbostad
- 229. Underofficersbostad/vaktchefens övernattningsrum
- 324. Hundgård

På detta uppslag visas på motstående sida de olika system som beskrivits i början av detta kapitel. Ovan visas de byggnader som beskrivs på kommande sidor.

Byggnader

Det så kallade Gamla berget i norra delen av programområdet utgörs av en skogklädd höjd med flera kullar. Här finns flottiljbebyggelsen, grupperad på och runt kullarna med idrottsplanen som en central, öppen yta i mitten. Ett tydligt mål med byggnadernas placering och utformning var från början att de skulle "smygas" in i naturen för att de inte skulle synas från luften alternativt kunna uppfattas som civil bebyggelse i likhet med kringliggande gårdar.

På den högsta punkten, ovanpå berghangaren, finns flygledartorn, kanslihus samt mäss och bostad för officerare. Här har utemiljön gestaltats med dammar, gångar och hamlade lindar. Nedanför och runt kullen finns skolbyggnader, verkstäder, förråd och garage, oregelbundet utspridda och ofta grupperade. De olika divisionernas kaserner formerar sig kring varsin gårdsplan. Flygtjänst- och divisionsbyggnader ligger i närheten av berghangaren och flygfältet.

Generellt gäller för bebyggelsen inom det gamla flottiljområdet att den är utförd på ett omsorgsfullt och gediget sätt. Nästan alla byggnader är av trä med locklistpanel, gestaltade utifrån en kombination av modernism och svensk byggnadstradition. Grund- och källarmurar är gjutna i betong. Profilerade fönster- och dörrfoder samt spröjsade tvålufts-fönster är vanligt förekommande. Många av byggnaderna hade från början fönsterluckor, för möjlighet till mörkläggning. Idag finns dock inga luckor kvar.

Flyganknutna byggnader som verkstäder, förråd och garage är i huvudsak byggda i trä men med enstaka inslag av tegel och betong. Träkonstruktionerna särskiljer Säve från övriga flottiljer i landet där merparten av byggnaderna är murade konstruktioner. Valet av trä hör samman med strävan efter ett billigt byggande, samt att bebyggelsen ovanifrån ska kunna tolkas som civil. En av de viktigaste komponenterna i det kulturhistoriska värdet i det gamla flottiljområdet är just trähusbebyggelsen.



Skogsbarackerna

När flottiljen skulle tas i bruk i all hast under våren 1940, uppfördes enkla träbaracker som logement för de första flygförarna. Standarden var låg, men följde i stort de typritningar som tagits fram av de centrala myndigheterna. Redan efter ett par år stod de fyra divisionslogementen klara och barackerna i skogen konverterades till verkstäder och undervisningslokaler.

Byggnaderna är i en våning med källare. Stommen består av plank med förhydringspapp täckt med locklistpanel. Sadeltaken är täckta med tegelpannor. Många av fönstren har plockats bort, men de som finns bevarade är utformade med två vertikala och en horisontell spröjs.



Mellan de två byggnaderna i den översta bilden fanns en väg som ledde upp i skogspartiet i bakgrunden av bilden. Här fanns garagebyggnader för officerarnas och de civilanställdas privata bilar. Garagen låg till höger och vänster i den nedersta bilden, men är rivna sedan länge.

Kulturhistoriskt värde, skogsbarackerna

- Placeringen i landskapet
- De första logementensbyggnaderna på flottiljen
- Mycket få förändringar är gjorda sedan byggnadstiden
- Byggnaderna följer standardritningarna och vittnar om 1940-talets snabba utbyggnad av flottiljer runtom i landet.

Skick

- Alla tre byggnaderna, 31, 32, 33: Dåligt skick



Byggnad 51, furirförläggning. Detta var ett något mer bekvämt boende än de enklaste logementen. I byggnaden fanns också divisionsexpedition och rum för divisionschefen. Notera den typiska trapplösningen med ett skrapgaller placerat över en öppning så att allt skräp kunde ramla rakt ned. En byggnadsteknisk detalj som återfinns på många platser i flottiljen.



De tre kasernbyggnaderna som hörde till division 1 är grupperade kring en gårdsplan, ovan byggnad 21 och nedan byggnad 22.

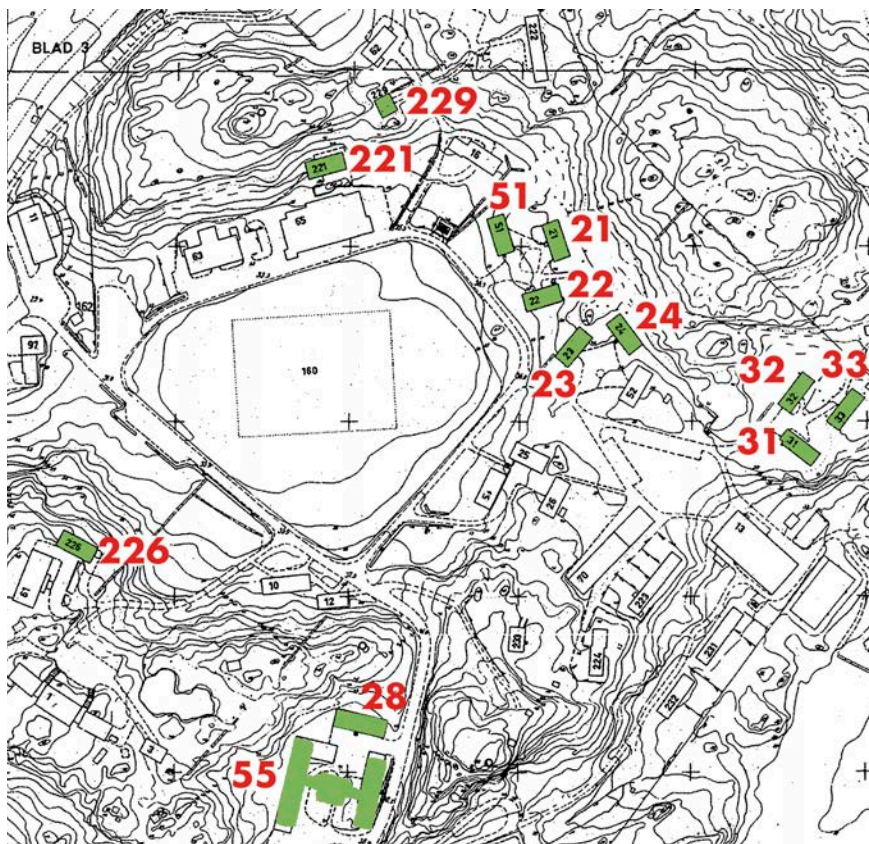


Kaserner och andra bostäder

Alla kaserner är byggda efter samma typritning, daterad 1940. Byggnaderna har både källare och vind, stommen består av plank med förhydringspapp täckt med locklistpanel. Sadeltaken är täckta med tegelpannor. Alla kaserner har tvåluftsfönster med en horisontell spröjs.

Det har funnits fyra grupper av byggnader för förläggning, en för varje division samt de tre första barackerna (31, 32, 33) som presenteras på föregående uppslag. Idag är 3 divisionens kaserner rivna (byggnadsnummer 25, 26 och 53, till höger om idrottsplanen på kartutsnittet nedan). Nuvarande förläggningsbyggnad 55 ersatte år 1995 tidigare byggnader 8, 27 och 54.

Utöver kasernerna finns andra bostadshus, för officerare och personal, både ensamboende och familjer. Byggnaderna 226 och 229 är officersbostäder respektive underofficersbostäder, och uppfördes som dubletter. De ligger i anslutning till mässbyggnaderna. Byggnad 221, kallad "Pigholken", användes av mässens kvinnliga personal.



Utsnitt ur karta från 1970. Kaserner och andra bostadshus är grönmarkerade. Byggnad 55 uppfördes 1995, och ersatte byggnaderna 8, 27 och 54. Markeringen av byggnad 55 är tillagd i denna rapport. Karta: Kungl. Fortifikationsförvaltningen.

Kasernerna är utförda enligt standardritningar men har fått en mer arbetad exteriör där detaljer i fönsterutformning (spröjsade bågar, fönsterluckor), fasadbeklädnad och beslagning skiljer sig från övriga flottiljers. Till exempel har byggnaderna källare, vilket är ovanligt ur ett nationellt perspektiv. Den ljus målade panelarkitekturen ansluter väl till en lokal byggnadstradition. Bostädernas trappor är en detalj som finns på flera av Kungl. Fortifikationsförvaltningens byggnader i hela landet. 4 divisionens kasern, etablerad 1942, är delvis förändrad, och nuvarande byggnad 55 ersatte tre gamla byggnader år 1995.



Kaserner för division 2. Överst byggnad 23, ovan byggnad 24. Den tredje kasernbyggnaden är riven. Byggnaderna är gestaltade på ett rationellt, modernistiskt sätt men har också kopplingar till svensk byggnadstradition. Locklistpanel och spröjsade tvålufts-fönster är vanligt förekommande inom hela flottiljorområdet. Skicket är riktigt dåligt med stora hål i taken och omfattande invändiga vattenskador.



Byggnad 28, 4 divisionens kasern. Stora delar av exteriören är bevarad i sitt ursprungliga utförande med locklistpanel, spröjsade fönster och den karakteristiska trappan. Fönsterluckorna är borta sedan länge men bortsett från den vita kulören som är sentida är detta den mest välbevarade av alla kasernbyggnader i området.



Byggnad 55 byggdes 1995, och ersatte äldre kasernbyggnader på samma plats. Idag används byggnaderna av ett företag som hyr ut lägenheter till långtidsboende.



Den så kallade "Pigholken" var bostad för mässens kvinnliga personal. Byggnaden har nummer 221.



Byggnad 229 uppfördes som underofficersbostad och har också fungerat som vaktchefens övernattningsrum. Byggnaden följer standardritningarna för den här typen av dublett som finns på flera andra flottiljer runtom i landet. Liksom vid många andra byggnader i det gamla flottiljområdet, döljer dock vegetationen stora delar av byggnaden.

Bostadshusen är av samma typ som på alla flottiljer, och byggda efter standardritningar som kunde anpassas och kopplas samman till hus av olika längd beroende på behov. Byggnaderna 221 och 229 har ett utförande som stämmer överens med standardritningen. Byggnad 221 har en ovanligt hög stenfot eftersom den ligger i en sluttning.

Kulturhistoriskt värde

- Placeringen i landskapet
- Kasernernas gruppering kring öppna gårdsplaner
- Mycket få förändringar är gjorda sedan byggnadstiden
- Bostadshusens gestaltning följer standardritningarna och vittnar om 1940-talets snabba utbyggnad av flottiljer runt om i landet.
- Kasernernas gestaltning är en vidareutveckling av standardritningarna där karakteristiska drag är locklistpanel, tegeltäckt sadeltak, tvåluftsfönster med en spröjs samt yttertrappan.

Skick

- Byggnader 21, 22, 51, 1:a div. kaserner: Dåligt skick
- Byggnader 23, 24, 2:a div. kaserner: Dåligt skick
- Byggnader 28, 55, 4:e div. kaserner: Bra skick
- Byggnad 221, pigholken: Mindre bra skick
- Byggnad 226, officersbostaden: Bra skick
- Byggnad 229, underofficersbostaden: Dåligt skick



Officersbostaden, byggnad 226, ligger uppe vid officersmässen i samma område som kanslihus och flygledartorn. Byggnaden är delvis ombyggd till expedition.



Byggnad 98, 2 divisionen divisionsbyggnad innehöll ordersal, rum för flygförare och administrativa utrymmen.



Byggnad 99, 3 divisionen divisionsbyggnad (närmast i bild) och byggnad 102, 2 divisionens flygtjänstbyggnad (längst bort i bild).



Byggnad 103, 3 divisionen flygtjänstbyggnad, ursprungligen förråd och verkstad med bränsle- och oljeförråd, startbatterivagnar, verktygsförråd, elverkstad mm.

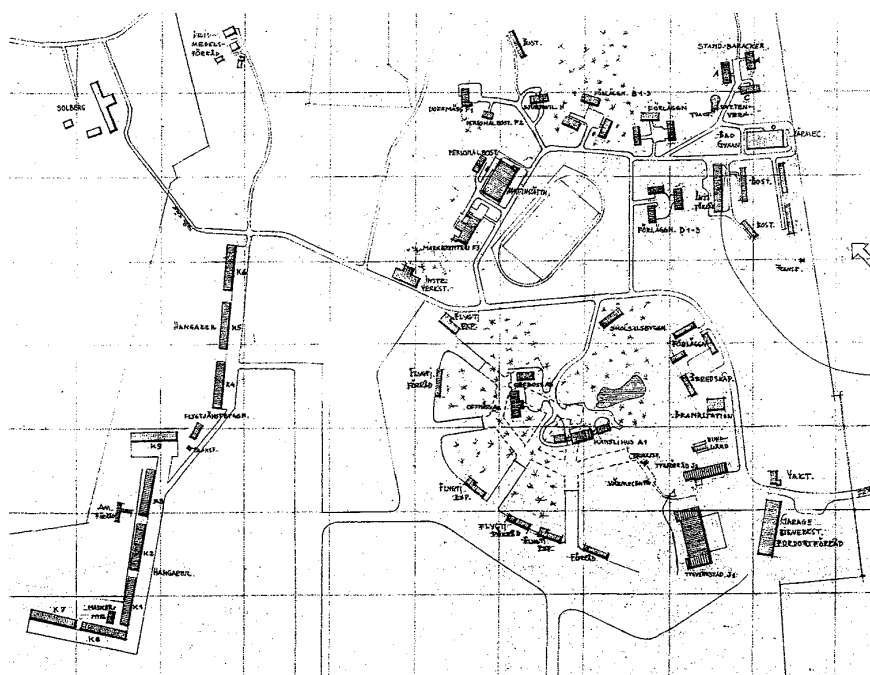
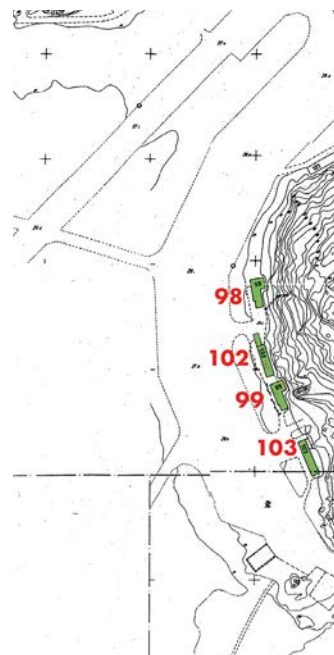


Divisions- och flygtjänstbyggnader

I anslutning till berghangarens infarter finns byggnader som ursprungligen användes inför flygningarna, dels för genomgångar och utbildning, dels för förvaring av bränsle, verktyg och annat för flygplanens istandsättande. Varje division hade sina byggnader, och en egen öppning in i berget. Idag är 1 divisionens byggnader rivna och på platsen finns istället elflygföretaget Heart Aerospace. Övriga byggnader vid hangaröppningarna är fortfarande i bruk.

I byggnaderna 98 och 99 hölls genomgångar med meterologer och piloter före och efter flygningarna. Här fanns även rum för divisionschefens stab. Byggnaderna 102 och 103 var förråd.

Bevarade ritningar är daterade 1941. Byggnaderna är uppförda i platsgjuten betong, och fick sitt nuvarande utseende med lockpanel vid en ombyggnad år 1996. De arkitektoniska värdena är reducerade i och med dessa ombyggnader.



På en situationsplan daterad 1941, framgår divisions- och flygtjänstbyggnadernas placeringar vid infarterna till berghangaren. Ritning hämtad ur Kulturhistorisk byggnadsinventering, Eva Fransson, 2000.





De företag som idag hyr området utanför berghangarerna som uppställningsplats för lastbilssläp och containrar, har även uppfört baracker av mer provisorisk karaktär. Denna typ av tillägg i miljön gör området svåräst för den inte ordentligt insatte besökaren. Öppningen in i berget döljer en avstängd del av hangarerna, vilken hyrs ut som en lagerlokal.



Byggnad 96 vid Nya berget uppfördes som divisionsbyggnad samtidigt som berghangaren. Här fanns rum för 2:a divisionens befäl och piloter, ordersal m.m. Idag används byggnaden av Aerozeum. Den gula kulören är sentida men i övrig är byggnaden tämligen välbevarad.

Byggnad 96 ligger vid Nya berget, och hör till den nya berghangaren. Placeringen är anpassad efter berghangarens västra öppning, och närheten till flygfältet. Den uppfördes som divisions- och flygtjänstbyggnad år 1954–55 och användes av 2 divisionen. En ombyggnad gjordes 1985. Idag används den till Aeroseums verksamhet.

Kulturhistoriskt värde

- Placeringen vid berghangarens öppningar har ett pedagogiskt värde genom att det tydliggör byggnadernas funktion och sammanhang.
- Byggnadernas volymer och yttre konturer.

Skick

- Divisionsbyggnad 96: Bra skick
- Divisionsbyggnad 98: Bra skick
- Divisionsbyggnad 99: Bra skick
- Flygtjänstbyggnad 102: Bra skick
- Flygtjänstbyggnad 103: Bra skick

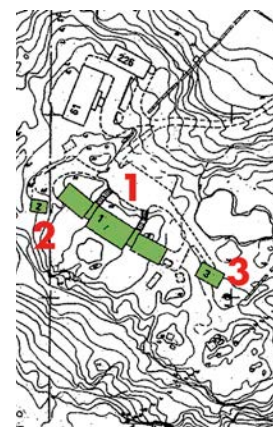


Överst: Kanslihuset sett från andra siadan av den damm som anlades på toppen av berget. Dammen fungerade som branddamm och grävdes av värnpliktiga enligt informant Lars Arvidsson.

Nedre bilden: Idag är byggnaden tämligen anonym till skillnad från då det högre mittpartiet pryddes av flottiljens emblem och taket var krönt av det ursprungliga flygledartornet. Den vita fasadkulören är sentida.

Kanslihuset

Den första kända ritningen är daterad 1940. Den centrala, högre delen inrymde från början ordersal och flottiljchefens arbetsrum, i likhet med kanslihus vid andra flottiljer i landet. I den vänstra sidovolymen fanns expeditioner för officerare och i den högra fanns radio- och pejlstation, signalstation och väderavdelning. Ovanpå den högra delen var flygledartornet placerat. Boende på flottilj-området kunde också hämta sin post i byggnaden. Kanslihuset var förbundet med stridsledningscentralen inne i berget via en nedgång. Idag används byggnaden för uthyrning till tillfälligt boende.



Precis som vid andra flygflottiljer, ligger kanslihuset högt placerat med utsikt över området. Byggnaden består av tre volymer, något vinklade i förhållande till varandra och sammanbundna genom två låga entrépartier. Trappor leder upp till entréerna. Ombyggnationer och renoveringar har gjorts dels 1967, då det gamla flygledartornet revs, dels under 1990-talet då de ursprungliga fönsterluckorna togs bort. Även fönstren är utbytta till moderna och plåtarbeten har gjorts på taket. Efter nedläggningen av flottiljen har F9:s emblem demonterats från sin plats högst upp på väggen på den centrala byggnadskroppen, vilket kraftigt har anonymiserat byggnaden.

Värdet i kanslihuset är både symboliskt för styrningen av flygflottiljens verksamhet och materiellt som bas för det numera rivna flygledartornet.

Utkiksplatsen är av stort symboliskt och personhistoriskt värde och är en del av området kring kanslihus och officersmäss. Här finns även rester efter hävdade grönytor i form av gångar, dammar med ädelfisk, planteringar och hamlade träd. Allt anlagt i en stil som tydligt markerade de högre befälsgraderna.

Bångs brygga, en utkiksplats på södra sidan av kanslihuset med utblick mot bansystemet och plattan. Bryggan är uppkallad efter den förste flottiljchefen Magnus Bång (1893–1980). Han var verksam vid F9 Göta Flygflottilj under åren 1940–1948. När flottiljen var nyinvidd fanns ingen vegetation som skymde utsikten, utan flottiljchefen kunde enkelt övervaka verksamheten på fältet. Bångs brygga är idag i mycket dåligt skick men har ett symboliskt och personhistoriskt värde.



Flygledaretornet

Det ursprungliga flygledartornet (byggnad 2) var placerat på kanslihusets tak men revs då det nuvarande tornet var klart. Dagens torn är uppfört enligt typritningar som togs fram i slutet av 1960-talet av arkitekt Huttner på Fortifikationsverket. Stommen är av betong. Byggnaden används och är i gott skick.

Expeditionsbyggnaden

Administrationen fanns vanligen i kanslihus och i divisionsbyggnader, men på Säve byggdes år 1942 också en separat expeditionsbyggnad vid sidan av kanslihuset. Den liknar vissa av personalbostadshusen med locklistpanel och tvåluftsfönster. Taket är ett flackt sadeltak. Ytterdörren har den för flottiljen karaktäristiska karosseripanelen.

Kulturhistoriskt värde

- Gestaltningen av utemiljön uppe på kullen med hamlade lindar längs vägen, anlagda dammar, rester av gångsystem och Bångs brygga.
- Placeringen av byggnaderna uppe på kullen tydliggör att detta är själva hjärtat i anläggningen.
- Kanslihusets säregna, svängda form och ursprungliga centrala funktion i flottiljens verksamhet.
- Expeditionsbyggnaden är i hög grad ursprunglig.

Skick

- Byggnad 1 och 2: Bra skick
- Byggnad 3: Bra skick



Expeditionsbyggnaden, byggnad 3, ligger vid sidan av kanslihuset. Den låga enplansvolymen är i gott skick förutom fönsterluckorna som saknas sedan länge.



Flygledartornet stod klart 1967, endast två år före flottiljens nedläggning. Tornet har varit i bruk ända sedan dess med kortare avbrott och bemannas numera dagtid. Notera balkongen från vilken man har en utmärkt vy över flygplatsens södra delar.



Officersmässen, byggnad 61, med en stiliserad tempelgavel med fronton och pilastrar. Vid inventeringstillfället pågick en omfattande inre renovering.



Underofficersmässen, byggnad 62. Sidoställd entré och glasveranda vid södra hörnet.

Mäss och marketenteri

Mässarna för officerare och underofficerare är placerade i anslutning till bostadshusen för respektive befäl. Även till mässbyggnaderna utnyttjades standardritningarna, men med längre huskroppar och i officersmässarna större ytor för sällskapsrum.

På kullen vid kanslihuset finns *officersmässen* (byggnad 61), ritningar daterade 1940. Byggnaden karakteriseras av ett kraftfullt framspringande entréparti med en stiliserad tempelgavel och pilastrar, samt småspröjsade fönster. Byggnad 61 är den mässbyggnad som på Säve har använts för sitt ursprungliga ändamål, eftersom helikopterbataljonen fanns kvar här fram till år 2003. Den är ombyggd i omgångar, och renovering pågick vid inventeringen i maj 2022.

Underofficersmässen (byggnad 62) genomgick en ombyggnad redan 1944, då fyra bostadsrum inreddes. På vinden har funnits caférum och kök. Även 1963 gjordes en renovering, men det är oklart vilka förändringar som då gjordes. I senare tid har byggnaden använts av F9 Kamratförening och Svensk flyghistorisk förening, men idag är det ingen verksamhet i byggnaden. Karakteristiskt för underofficersmässen är den sidoställda huvudentrén, den inglasade verandan på framsidan samt takkupan med spröjsat fönster.

Manskapsmässen (byggnad 63) utgjordes ursprungligen av dels köks- och ekonomidel, dels kategoriindelade mässar med olika militära grader separerade från varandra, samt en del för civila. I senare tid har byggnaden använts som hemvärnsgård men står nu tom. Byggnaden var från början i en våning, men byggdes på med en våning år 1944 och fick sitt nuvarande utseende. Byggnaden avviker från den övriga bebyggelsen genom entrépartiet som är placerat i en djup nisch med pelare. Taklyftet med spröjsade fönster och sköldar är ett annat karaktärsdrag.

Byggnad 65 inrymmer matsal, kök och förråd. Byggnaden används delvis som tvättstuga och matsal för de korttidsboende som finns i området. Det är i grunden en rektangulär byggnadskropp, men med utbyggnader på långsidorna som tillkom redan 1943. Inglasningar är gjorda senare.



Kulturhistoriskt värde

- Omsorgsfull gestaltning där entrépartierna på byggnad 61, 62 och 63 har getts en avvikande utformning i jämförelse med andra byggnader inom området. Detta tydliggör att byggnaderna har en annan funktion än t ex bostadshus, verkstäder eller administration.
- Marketeriet symboliserar en viktig funktion på flottiljen och har högt värde.

Skick

- Byggnad 61: Bra skick
- Byggnad 62: Dåligt skick
- Byggnad 63: Mindre bra skick
- Byggnad 65: Bra skick



Manskapsmäss och marketeriet, byggnad 63. Indraget entréparti med pelare, taklyft med spröjsade fönster. Sköldarna tillkom då byggnaden användes av hemvärnet.



Matsal med kök och förråd, byggnad 65. Till vänster i bild skymtar blå baracker för tillfälligt boende.



Likheterna med verandan på byggnad 62, underofficersmässen, är slående även om denna variant är något större och sticker ut över hörnet. Byggnadens nuvarande helt vita kulör är senare tillkommen liksom de svarta plåtdetaljerna. Jämfört med marketenteriet (motstående sida) som har kvar en mer original färgsättning, är matsalen mer slätstruken i sitt uttryck.



Flygverkstaden, byggnad 111, fick sitt nuvarande utseende 1973 då tillbyggnaden för ett måleri adderades i norr.



Byggnad 11, instruktionsverkstaden, den enda byggnaden av den här typen som till största delen är bevarad i original. Läget är välexponerat mot bansystemet (nedan) och dess militär- och kulturhistoriska värde är stort.



Verkstäder

Instruktionsverkstad fanns på alla flottiljer, alltså en byggnad för vård och underhåll av flygmaterial. På Säve har den byggnadsnummer 11 och är placerad i närheten av banorna. Här fanns funktioner som verkstad, snickeri, smedja, omklädningsrum och förråd. Byggnaden har idag ingen användning.

Byggnaden är uppförd efter standardritningar i T-form, och hör till den första utbyggnadsfasen runt 1940. En förändring gjordes 1955, då ett rum för televerkstad inrymdes på övervåning. Detta påverkade inte exteriören. Troligen har två takfönster satts igen vid något tillfälle, ritningen visar fyra takfönster och idag finns det två. Instruktionsverkstaden vid Säve är den enda byggnaden av den här typen som i allt väsentligt är bevarad i sitt ursprung, sett ur ett nationellt perspektiv. Fasaderna har rödfärgad locklistpanel, taket är ett tegeltäckt sadeltak. Karakteristiskt är de stora verkstadsfönstren och de två bevarade takfönstren för att få in ljus i lokalerna, samt porten på ena gaveln.

Flygverkstaden (byggnad 111) inrymde en mycket viktig funktion vid flottiljen. På Säve byggdes den i princip efter standardritningarna med en centralt placerad, stor hall omgiven av lägre byggnadsdelar med verkstäder, omklädningsrum, förråd och expedition. När byggnaden gjordes om för att fungera som helikopterhangar år 1973, höjdes portöppningen och nya hangarportar i plåt tillkom. Den norra delen, som har fungerat som måleriverkstad, byggdes till senare.

Kulturhistoriskt värde

- Instruktionsverkstaden har ett högt kulturhistoriskt värde genom att den sannolikt är den enda byggnaden av den här typen i landet som är bevarad i ursprungligt skick.
- Flygverkstaden har ett högt värde som viktig del i flygunderhållet.

Skick

- Byggnad 11: Mindre bra skick
- Byggnad 111: Bra skick





Idrottshall med intilliggande helt igenväxt tennisbana.

Idrott och hälsa

Inom flottiljområdet finns flera ytor avsatta för idrott. Det är dels den centralt placerade idrottsplatsen, där man spelade fotboll, hoppade höjd och längd, kastade spjut och där det även fanns löparbanor (nr 160). I anslutning till denna anlade flottiljchef Arthur Åhmanson en liten golfbana, med utslag från gräsmattan nedanför officersbostaden. Tennisbana finns till höger om idrottshallen (byggnad 13). En bastubyggnad finns uppe på höjden vid en av dammarna.

Idrottshallen uppfördes 1942, och har en plan som är bekant från andra militära sammanhang med gavelentré och en läktare på gaveln invändigt. Omklädningsrum, dusch och bastu finns i källaren. I huset finns också värmecentral, snickeri och verkstad för områdets elektriker. Under en period fanns även en Link trainer – första generationens flygsimulatioer – i ett av rummen. Denna anordning användes av de blivande piloterna för att testa olika moment i flygningen. Alla som bodde inom flottiljområdet kunde nyttja idrottshallen när den var ledig. Ibland visades film, och militären hade även samlingar och genomgångar i gymnastiksalen. Fasaderna är klädda med locklistpanel, taket är ett flackt, plåttäckt sadeltak. Byggnaden är till stora delar bevarad i original. De ursprungliga, högt sittande fönstren längs långsidorna är dock igensatta. Den stora fria golvytan skapades genom en limträkonstruktion, som medgav stora spännvidder utan extra stöd.



Kartan visar idrottshallen (nr 13) och sjukhusbyggnaden (nr 16). Övriga ytor som är markerade med grönt avser tennisbanan (till höger om byggnad 13), idrottsplanen samt den lilla golfbanan.



I backen ned från kanslihuset, till vänster om vägen, anlade flottiljchef Arthur Åhmanson en liten golfbana med utslag mot idrottsplanen.



Vid inventeringstillfället i maj 2022 var boendeboracker uppställda på idrottsplanen. Bakom dem skymtar taken på manskapsbyggnaden/marketenteriet och matsalen.

Bastubyggnad vid dammen i närheten av kanslihuset, officersmäss och officersbostad.

Sjukhusbyggnaden är placerad på vägen upp mot underofficersbostaden och mässen. I byggnaden fanns både läkare och tandläkare. Standardsjukhusen på en flottilj inrymde vanligen vårdavdelning, mottagning och en liten lägenhet för personal. De var ofta byggda med två vinklade volymer. Sjukhuset på Säve liknar istället de intilliggande kasernerna, det är uppfört i trä med rödfärgad locklistpanel, tegeltäckt sadeltak, symmetriskt placerade tvåluftsfönster samt källare och vind. Byggnaden bedöms vara till stor del bevarad i sitt ursprungliga utförande.

Kulturhistoriskt värde

- Idrottshallen, idrottsplanen, tennisbanan och golfbanan är exempel på hur militär verksamhet och idrottsutövning länge har hängt samman.
- Idrottshallen är ett typiskt exempel på hur idrottsanläggningar för militären har byggts och disponerats.
- Idrottshallen är till stora delar bevarad i sitt originalutförande.
- Sjukhuset är till stora delar bevarad i sitt originalutförande.

Skick

- Byggnad 13, Idrottshallen: Dåligt skick
- Byggnad 16, Sjukhuset: Dåligt skick



Sjukhuset, byggnad 16, är placerad i närheten av kasernerna och har en liknande utformning som dessa. Tandläkarmottagning fanns i den låga huskroppen till vänster.



Garaget i anslutning till flygverkstaden, byggnad 77, fungerar fortfarande som garage.



Säk.mat.verkstad (byggnad 116) med förråd och värmecentral. Framsidan är plåtklädd, baksida och ena gaveln har kvar sina putsade fasader.

Förråd och garage

Garage har alltid funnits inom området och byggdes bland annat för marktjänst, fälthållning- och beredskapsfordon. De är ofta tillbyggda och ombyggda utifrån behov. Av den tidigare brandstationen återstår idag just garaget (byggnad 9), som fortfarande har viss användning som garage. Det är en oputsad tegelbyggnad, den enda tegelbyggnad som finns inom området. Portarna är av senare datum.

Garaget som ligger i anslutning till flygverkstaden (byggnad 77) finns på ritningar från 1941. Redan ett år senare byggdes den till och fick sin nuvarande längd. Byggnaden är av trä, och har senare tilläggsisolerats och klätts med lockpanel. De gröna garageportarna är i original. Byggnaden används fortfarande.

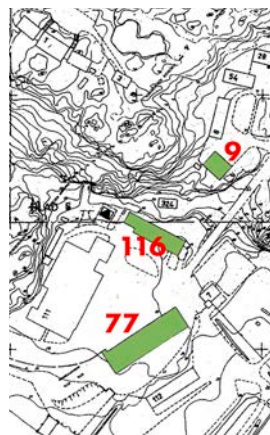
Förråd har funnits inrymt i flera byggnader med andra funktioner. Byggnad 116 är uppförd omkring 1940, specifikt för tyg- och vapenförvaring, senare även med funktionen säkmaterielverkstad. Ett särskilt rum med dubbel rumshöjd som användes för upphängning av fallskärmar finns fortfarande bevarat. Byggnaden är putsad och uppförd med en murad stomme men har på två sidor klätts med plåt. Vid västra gaveln finns pannrum med skorsten. Sadeltaget är mycket flackt.

Kulturhistoriskt värde

- Garage och förrådsbyggnader har kvar sina ursprungliga funktioner.
- Säkmaterielverkstaden var väsentlig för hanteringen av piloternas säkerhet, kontroll av fallskärmar, handeldvapen och flytvästar. Den har därmed ett symboliskt värde.

Skick

- Byggnad 9: Bra skick
- Byggnad 77: Bra skick
- Byggnad 116: Bra skick



Nedan t.v.: Garaget eller brandstationen, byggnad 9. Den idag tillsynes anspråkslösa byggnaden var stationering för brandbilarna då de inte behövdes nere på bansystemet. Portarna är moderniserade men i övrigt är byggnaden tämligen orörd.

Nedan t.h.: Onummerad förrådsbyggnad, placerad bakom flygverkstaden. Inskriptioner på innerväggarna vittnar om att den bland annat har använts för däckförvaring.





Skolbyggnaderna har numera gula fasader, grå socklar och grå källarfönster. Placeringen i anslutning till uppfarten mot officersmässen och kanslibyggnaden, vittnar något om den centrala funktion som de hade i verksamheten.



Byggnad 10 är idag gul, men var från början målad i en mörk kulör. Tillsammans med sin granne är de ett av de värdefulaste inslagen i det gamla flottiljområdet. Dessvärre är skicket dåligt med omfattande invändiga vattenskador.

Skolbyggnader

Skolbyggnaderna användes för diverse utbildningar och emellanåt även för genomgångar inför flygningar. Här fanns även bibliotek och vissa sociala funktioner som till exempel samtalsrum.

Byggnad 10 finns med på situationsplan daterad i december 1941. Den är i två våningar med källare. Byggnaden har locklistpanel, spröjsade fönster och en stor trappa mitt fram.

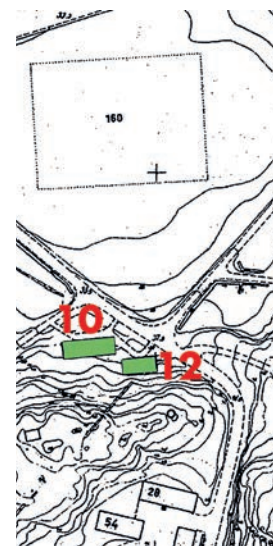
Byggnad 12 byggdes under senare delen av 1940-talet, efter ritningar utförda av Birger Rehnvall. Den har en likadan uppbyggnad som byggnad 10, men ett annorlunda detaljutförande. Fönstren är större och har avdelande spröjs i bågarnas nedre del.

Kulturhistoriskt värde

- Byggnad 10 med sin medvetna gestaltning med blinkningar till en äldre, agrar bebyggelse. Den stora trappan mitt fram, den symmetriska uppbyggnaden och fönstren nära takfoten påminner om en herrgårdsbyggnad på landet.
- Byggnad 12, ovanligt utformade fönster med spröjsar i den nedre delen av bågen.
- Byggnaderna är mycket lite förändrade. Sannolikt är även fasadernas färgskikt det ursprungliga.

Skick

- Byggnad 10 och 12: Dåligt skick



Det som på håll ser ut att vara två byggnader i gott skick visar sig vid en närmare granskning inte helt stämma med verkligheten. Båda byggnaderna har trasiga tak, vilket orsakat stora inre vattenskador och delvis raserade konstruktioner. Byggnaderna har dock ett stort kulturhistoriskt värde.



Skjutbanor

Skjutbanorna i den nordöstra delen av flottiljområdet används fortfarande av flera sportskytteföreningar och jaktklubbar. Banorna har moderniserats med senaste teknik för markering av skottbild, och är idag flitigt utnyttjade. Anläggningen uppfördes för att både fast personal och värnpliktiga skulle kunna lära sig och upprätthålla kunskapen om hur man hanterar olika typer av handeldvapen – både för försvar av flottiljen, vid vaktjänst men också för att skjutningarna var ett viktigt moment i den militära utbildningen.

Den lilla bygganden som fortfarande finns kvar vid busshållplatsen utanför vakten, användes som skyttebyggnad för den korthållsbana för pistolskytte som tidigare låg här. Byggnaden är idag helt anonym och endast en närmare granskning berättar något om dess forna användningsområde. Byggnaderna på skjutbanorna är i gott skick och används fortfarande. De har en viss kulturhistoriskt betydelse, men verksamheten är omgärdad av strikta säkerhetsföreskrifter, vilket gör den svårtolkad



Skjutvallen ligger på ca 100 meters avstånd från skyttarna, vilket var lämpligt då man skulle skjuta in sig på bland annat kpist. Kommandot "Ett skott eld" har sannolikt ropats tusentals gånger över området.



Dagens bussresenärer har förmodligen ingen aning om att de stiger av vid F9:s gamla pistolskyttebana. Den lilla gulmålade byggnaden är dock ett vittnesbörd om den övning som alla piloter var tvungna att genomgå, så att man kunde hantera en pistol i händelse av att man blev nedskjuten över fientligt område.



Skjutbanorna har flera byggnader som tjänade som förvaring av diverse utrustning som behövdes för övningarna, men även som skydd för skyttarna. De flesta av dessa byggnader finns kvar och är i gott skick.

Flottiljvakten

Centrala vakten höll till i vaktbyggnaden vid entrén in till flottiljen. Byggnaden var utformad med ett torn i en funktionalistisk stil som kom att gälla vid i stort sett samtliga flottiljer i landet. Tornet var prytt med namnet på flottiljen och krönt av en flaggstång (se bild på s 19). Den ursprungliga bygganden är numera riven och ersatt av en låg byggnad utan egentliga kännetecken. Vakten var mycket väsentlig för verksamheten. Här passerade all personal som skulle ut och in på området genom de kontrollerade grindarna, men även alla förnödenheter och reservdelar som behövdes för driften av flottiljen. Vaktpersonalen hämtades ur den 4:e divisionen och tjänstgjorde dygnets alla timmar, hela året.

I vaktbyggnaden fanns även arresten för den personal som inte hade skött sig. Vanligen handlade det om fylla och slagsmål. Informant Lars Arvidsson berättade om hur han som ung grabb passerade vakten till och från skolan utanför flottiljområdet två gånger om dagen, och hur han då gick förbi de gallerförsedda fönstren in till arrestlokalen. Det hände emellanåt att de intagna hängde ut med armarna genom gallren och tilltalade honom, vilket alltid upplevdes som lite spännande.

Den ursprungliga vaktbyggnaden var en identitetsmarkör med väsentliga både kultur- och militärhistoriska värden. Dagens anläggning är i gott skick men av underordnad betydelse.



I jämförelse med den gamla vaktbyggnaden (se bild i historiken) är nuvarande entré in till det gamla flottiljområdet oansenlig. Grindarna finns kvar men stängs inte längre nattetid, vaktkuren är obemannad och har inget av den gamla byggnadens dignitet.

Byggnader, Säve flygplats

I jämförelse med det före detta flottiljorområdet öster om nuvarande rullbana är terminalområdet i huvudsak ett mindre intressant område rent kulturhistoriskt. Bebyggelsen kännetecknas av låga hangarer och verkstäder, den före detta terminalbyggnaden som idag hyrs av ett privat företag samt ett antal nyuppförda större volymer för forskning och utveckling av batterier till elektriska fordonsindustrin. Detta komplex skiljer sig i volym och karaktär från alla andra byggnader än Volvos före detta hangarer vid Gamla berget, där Heart Aerospace AB som utvecklar och tillverkar elektriska flygplan håller till. Detta är den verksamhet vars efterfrågan på logistiklösningar driver exploateringen av hela Gateway Säve, som fastighetsägaren Castellum valt att kalla satsningen.

Kopplingen till den civila flygtrafiken är stark och den aktiva delen av Säves flygverksamhet utgår helt från terminalområdet. Chalmers flygklubb har sina lokaler här liksom helikopterverksamheten för polis, sjöräddning och ambulans. Flygutbildning för privatpersoner och företag samt viss civiltrafik är även viktiga delar av den nuvarande verksamheten. Den civila kommersiella trafiken upphörde 2015 då all liknande verksamhet överfördes till Landvetter flygplats. Det mest iögonfallande objektet på terminalsidan är den orange, tornliknade vindtunnelbyggnaden som uppfördes för företaget Bodyflight 2019.

Kulturhistoriskt värde

- Byggnaderna på denna sida av flygfältet, representerar civilflygperioden. Vissa kulturhistoriska värden finns, främst ett socialt värde genom en medvetenhet hos alla som har flugit härifrån.
- Det finns även ett kontinuitetsvärde i den pågående civila och statliga flygverksamhet som utgår från denna del av flygplatsen.

Skick

- Samtliga byggnader i Terminalområdet: Bra skick.





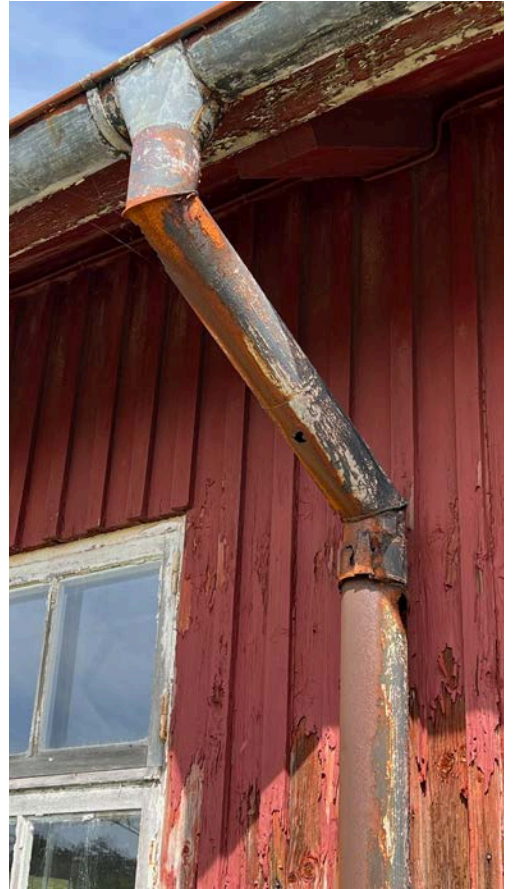
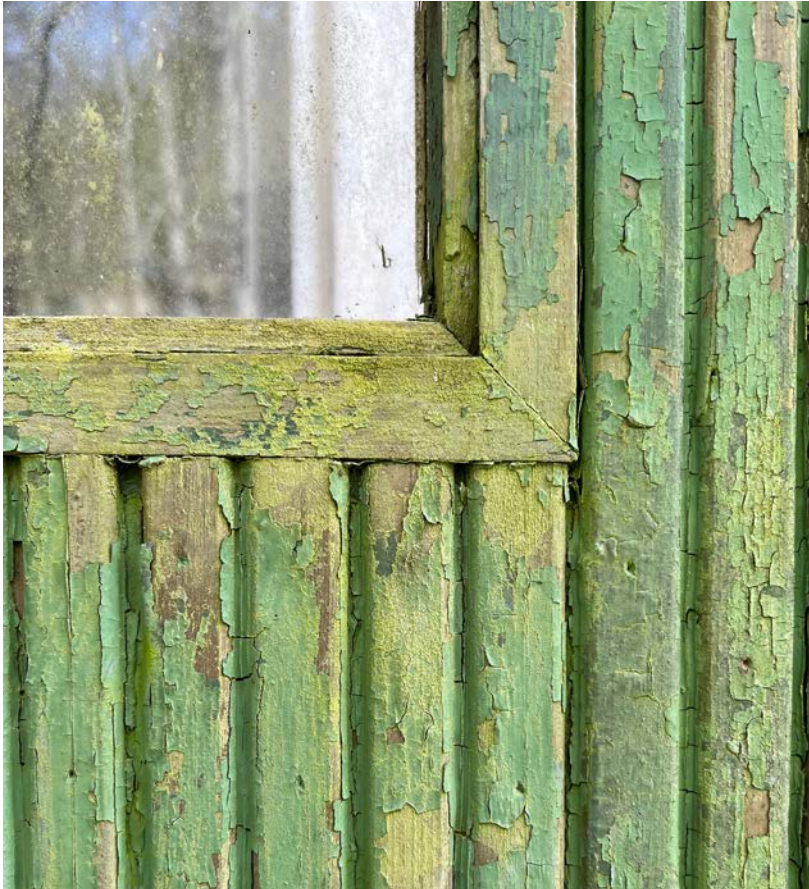
Vindtunnelbyggnaden, uppförd 2019, är ett av de senaste tillskotten inom flygplatsområdet och har med sin höjd och kulör en visuellt framträdande position. Byggnaden står dessutom på en höjd bakom det ursprungliga terminalområdet.



Ovan: Terminalsidan sedd från Gamla berget. De låga, ursprungliga byggnaderna domineras helt av vindtunneln.

Nedan: Panoramabild mot bansystemet med terminalbyggnad och diverse verkstäder och hangarer i förgrunden. Byggnaderna används idag till både flyganknuten och helt fristående verksamhet. I bakgrunden skymtar Gamla berget med flygledartornet i mitten av bilden, och Nya berget med Aeroseum till höger bakom de två tillfälliga logistikbyggnaderna.





Detaljnivå

Ett uppslag med ett urval bilder som visar på karaktäristiska detaljer från olika byggnader och anläggningar i området. Säve har en karaktäristisk arkitektur som skiljer sig från resten av de svenska flottiljerna genom bearbetade detaljer, medvetna val av inte bara en praktisk utformning utan även estetiskt tilltalande formspråk. Ett annat påtagligt värde var den varierande färgsättningen som anslöt till närområdets traditionella bebyggelsemönster: kromoxidgrönt, mättade jordkulörer i mörkt brunt och ockra, gråmalade detaljer, falurött och sandfärgade träpaneler. Även de medvetet utformade belysningsstolparna med sina runda armaturer är ett signum för området. De flesta stolparna är avlägsnade men fortfarande finns ett fåtal originalarmaturer bevarade. Även smide i trappräcken, beslag, trycken och lås är karaktäristiska och medvetet utformade.

Ett av de arkitektoniska dragen som uppmärksammats nationellt är träarkitekturen i de förbättrade standardlogementen men även fönstrens spröjsade utformning och fönsterluckorna. De senare är numera dessvärre helt avlägsnade.



Ovan: Tre bilder som föreställer Säves typiska belysningsstolpe, smitt trappräcke vid skolbyggnaderna och den typiska trapplösningen med betongtrappa, rörräcken och ett skrapgaller med utrymme under för nedfallande smuts.

Motstående sida: Ett bildkollage med fyra detaljer från den speciella tärhusarkitekturen i området kring Gamala berget.



Flottiljemblemet för
F9 Göta Flygflottilj

Kulturhistoriska värden

De kulturhistoriska värdena vid före detta Säve flygflottilj är mångfaceterade. Inte nog med att det finns flera generationer militärhistoriska anläggningar på platsen, det är dessutom en exponent för det civila flygets utveckling under det sena 1900-talet. För att kunna definiera vilka värden som finns och inbördes rangordna dessa, är det väsentligt att utgå från ett angreppssätt där identifiering, lokalisering, beskrivning, värdering och prioritering är tydliga moment. Uppdraget omfattar hela det område som ingår i planprogrammet, vilket medför att alla de värden som identifierats inom området, även beskrivs i den följande texten. Det är dock väsentligt att sätta in värderingen i sitt sammanhang. Resultatet ska fungera som ett underlag i den plantekniska processen och där ingå både i det övergripande planprogrammet samt i det kommande detaljplaneskedet. Beroende på om rapporten används som underlag till planprogram eller detaljplan, ställs krav på olika detaljeringsgrad, vilket gör att denna rapport i vissa avseenden kan behöva kompletteras med ytterligare bedömningar i arbetet med de olika detaljplanerna.

Till stora delar är värdena i området koncentrerade till Gamla och Nya berget. För den läsare som endast vill koncentrera sig på en mindre del av området t.ex. Gamla berget, går det att ta del av dessa värden i beskrivningen av de olika byggnaderna och anläggningarna i den första delen av denna rapport. I anslutning till respektive avsnitt finns kortfattade värderingstexter kombinerade med en tregradig skala som indikerar värdet. Detta är en indikator på hur värdefull en enskild del är och ska ses som en komplettering till denna avslutande diskussion om värdena i hela området.

Det finns flera metoder för att bedöma kulturhistoriskt värde. I grunden har dock alla metoder några gemensamma förhållningssätt som genomsyrar arbetet med den kulturhistoriska värderingen. Riksantikvarieämbetets Plattform för kulturhistorisk värdering (<https://www.raa.se/app/uploads/2015/04/RAÄ-Plattform-Kulturhistorisk-värdering-och-urval>



version-20150119.pdf) och Axel Unnerbäcks: Kulturhistorisk värdering av bebyggelse, från 2002 är två av de dokument som ligger till grund för detta arbete. Dessa dokument är kompletterade med ett antal värderingsparametrar som är nödvändiga för att hantera denna speciella typ av miljö. Värdena är indelade i ett antal huvudgrupper och beskrivs både från övergripande nivå ned till detaljvärden med en inbördes viktning – en grov prioritering av de identifierade värdena.

Övergripande värden – systemvärden

Planområdet innehåller ett antal systemvärden – övergripande sammanhang som har varit grunden för den flygoperativa verksamhet som bedrivits både militärt och civilt. Här handlar det främst om bansystemens olika generationer från gräsfält i begynnelsen till den stora rullbanan som fortfarande är i drift. Tillsammans utgör dessa ytor ett av de tydligaste och främsta värdena i området. Utformningen av banornas olika delar och placeringen i olika kompassriktningar är dessutom kopplade direkt till den flygtekniska utvecklingen, där de äldre propellerdrivna planens känslighet för sidvind är den främsta orsaken till att så många olika väderstreck finns representerade i systemet.

I denna kategori av värden finns även helheten med de tre tydliga generationerna anläggningar: Gamla berget, Nya berget och den nuvarande terminaldelen av flygplatsen. Här är värdena koncentrerade till främst flottiljområdet i öster medan de nyare delarna av flygplatsen bedöms ha ett avsevärt lägre värde. Gamla berget antas av många ha den första berghangaren i världen, vilket möjligen ska justeras något. Sannolikt är den dock en av få anläggningar från den första generationens berghangarer som fortfarande finns kvar, och har därmed ett stort både internationellt och nationellt värde. Detta gäller även Nya bergets anläggning med verksamheten Aerozeum. Skillnaden mellan dessa två generationer berghangarer är även ett uttryck för både den vapentekniska utvecklingen med introduktionen av kärnvapen, det kalla krigets upptrappning och behovet av att säkra flygverksamheten även vid direkta angrepp med kärnvapenbestyckade bomber eller robotar. Att inom ett fåtal hundra meter idag kunna ta del av denna militärhistoriska utveckling, som till stor del har dominerat efterkrigstiden, är unikt och ingår som en viktig del i de övergripande värdena.

Bansystemet sett från taket av flygledartornet. Banorna är av flera generationer och är ett av de främsta värdena i det gamla flottiljområdet.





De tre divisions-
symbolerna:

- 1:a Röd Djävul
- 2:a Blå Bonzo
- 3:e Gul Geting

Stenarna med sym-
bolerna finns på
Aeroseum.

Även den ursprungliga placeringen av F9:s byggnader ingår i denna kategori av värden. Byggnaderna uppfördes på noga utvalda lägen i den bitvis kuperade terrängen för att efterlikna den gårdsbebyggelse som redan tidigare fanns i närområdet. Genom att sprida ut de olika funktionerna i terrängen, ge byggnaderna en inbördes placering i gårdsstrukturer och dessutom bevara så mycket som möjligt av terrängförhållandena, skapades en illusion av att anläggningen hade funnits länge på platsen. Här ingick även färgsättning och val av trä som huvudsakliga fasadmateriäl som en medveten strategi. Placeringen av de ursprungliga byggnaderna har ett stort värde.

I flottiljområdet och den nuvarande flygplatsen ingår även visuellt mindre påtagliga företeelser som dock har ett betydande värde. Dessa är vägsystem, skyttevärn, bränslehantering och spår efter räddningstjänstens olika delar. Här handlar det främst om spår efter äldre delar som idag är svåra att identifiera. Vissa exponenter för dessa företeelser kommer dock att hanteras som enskilt värdefulla objekt i presentationen nedan.

Identitetsvärden

Utöver bansystemet som har ett stort identitetsvärde, finns andra enskilda objekt som både signalerar den militära och flyghistoriska verksamheten i området. Till dessa hör berghangarerna, flygledartornet, brandstationen, garage och verkstäder, mässbyggnader, marketenteri och matsal samt förläggningarna. De senare kommer dock snart att rivas, vilket kommer att påverka upplevelsen av området och göra det mycket svårt att i framtiden avläsa den ursprungliga flottiljens bebyggelsemönster.

Arkitektoniska värden

Till skillnad från i princip alla andra flygflottiljer i landet som etablerades i anslutning till andra världskriget, har byggnaderna på Säve fått en helt egen arkitektonisk utformning. Främst består detta i det medvetna valet att använda trä som genomgripande fasadmateriäl, och då i form av locklistpanel med smala bottenbrädor och läkt. Fönstren gjordes genomgående spröjsade, vilket skiljer sig från det vanliga ospröjsade fönsteridealet som gällde inom alla andra försvarsgrenar vid denna tid. Fönstren monterades i fasaderna utan fönsterfoder och försågs istället med en markering genom utskjutande fönsterkarmar, vilket gav ett mycket distinkt och särpräglat utseende (se bild på s 80). Dessutom försågs de flesta av byggnaderna med fönsterluckor, vilka idag är avlägsnade. Upplevelsen av de arkitektoniska kvaliteterna i området har dessvärre påverkats negativt av de många fönsterbyten som genomförts under senare tid. Detta till trots är den medvetna utformningen och skillnaderna mot övriga flottiljer ett stort värde, även ur ett nationellt perspektiv.

Pedagogiska värden

Förmedlingen av berättelsen kring Göta flygflottiljs uppkomst och utveckling utgår till stor del från museiverksamheten Aeroseum i Nya berget. Här kan besökare ta del av både den flygtekniska utvecklingen under 1900-talet i stort, och militärflygets utveckling kopplat till flottiljens olika grenar i synnerhet. Värde av den museala verksamhetens pedagogiska möjligheter är mycket stort och utgör ett flyghistoriskt riksintresse. Inte minst det faktum att berghangaren fortfarande har en direkt och aktiv koppling till bansystemet, samt fullt fungerande tekniska system gör den till en levande del av flygverksamheten, vilket är ett mycket väsentligt värde i sig.

Gröna värden

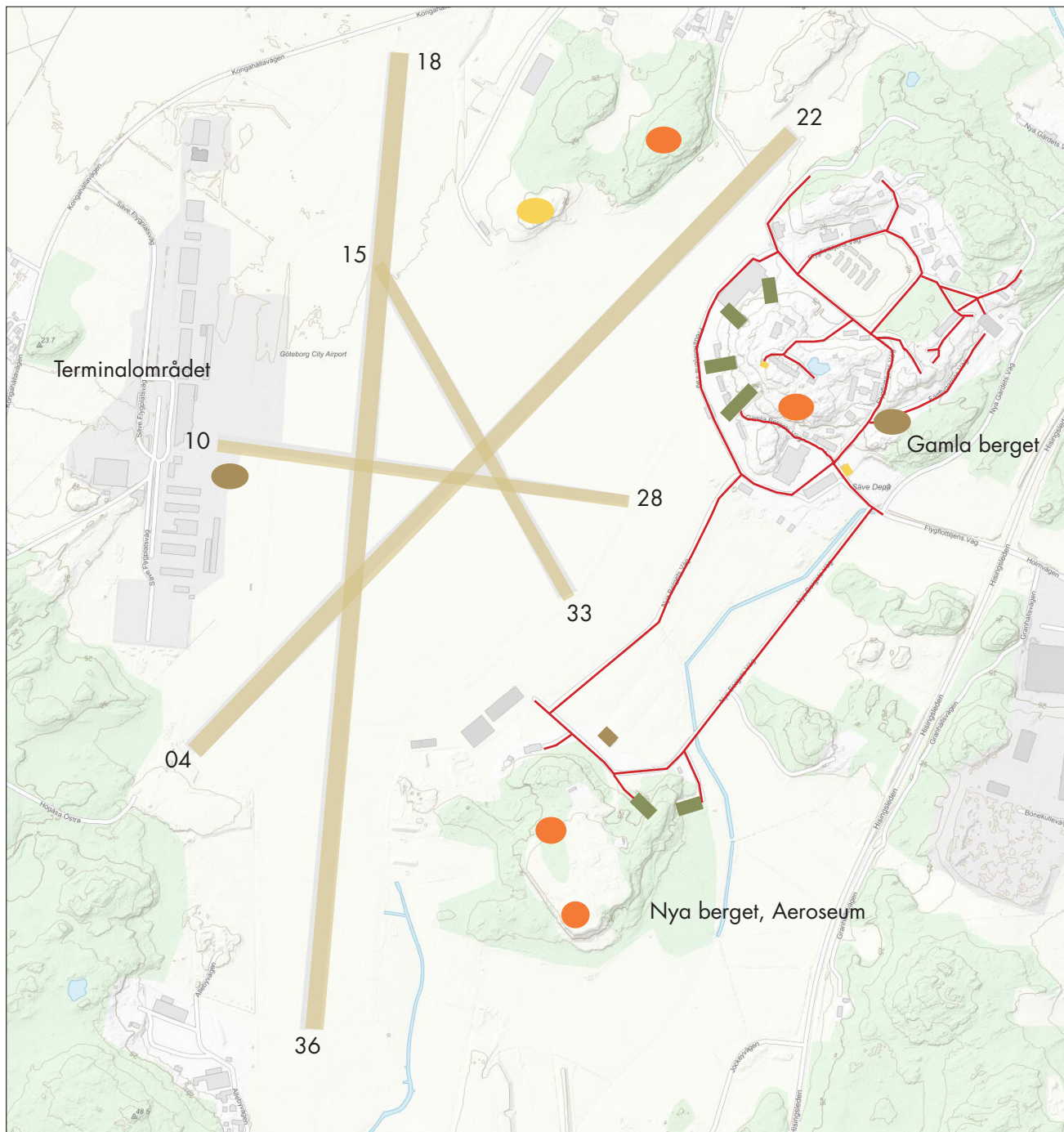
Ett tydligt avläsbart värde är byggnadernas placering i terrängen. Man har från början strävat efter att integrera dem i befintliga, lokala bebyggelsemönster. Hänsyn är även tagen till topografi, terräng och växtlighet. Resultatet är att programområdet har en stor andel uppvuxna träd, grönytor och spår efter trädgårds- och parkanläggningar i främst de östra delarna av det före detta flottiljområdet. Dessa gröna värden är väsentliga för upplevelsen av området och vittnar dessutom om den ursprungliga etableringstanken.

Sociala värden

Flottiljen tillkom för att kunna försvara Göteborgs stad med omgivningar från luftangrepp. Medvetenheten om flottiljens närvaro, kopplingen till de andra närliggande flottiljerna i västra Sverige samt det faktum att generationer göteborgare har arbetat på området, är alla delar av ett viktigt socialt värde. Mönstringen av värnpliktiga från Västsverige skedde även under lång tid i det gamla flottiljområdet, vilket gör att flera generationer ungdomar har en särskild koppling till platsen. Sammantaget utgör denna typ av inte obetydliga immateriella värden en del av helhetsbedömningen.

Konsekvens av rivning

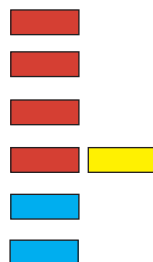
Under hösten 2022 rivs 13 byggnader (se karta sid. 87), vilket påverkar det forna flottiljområdet på både ett visuellt och värdemässigt sätt. Flottiljens avläsbarhet minskar eftersom viktiga byggnader tas bort. Det blir inte längre så enkelt att förstå hur funktionen har varit och vilka olika delar av området som har varit ämnade för olika verksamheter etc. Rivningarna tar bort två av tre divisioners logement, avlägsnar nästan alla byggnader som ligger på höjden norr om den första berghangaren och reducerar därmed spåren efter den medvetna utplaceringen i terrängen – ett av F9:s kärnvärden. Ur ett nationellt perspektiv minskar flottiljens arkitektoniska värde avsevärt då en ansevärd mängd av de särpräglade byggnaderna försvinner. Hur påverkas värdet hos de byggnader som blir kvar? En svår fråga utan enkelt svar. Sannolikt ökar värdet på de kvarvarande orörda byggnaderna som ligger i sin ursprungliga kontext och har kvar sin värden. Det vore dock fel att omvärdera hela anläggningen efter rivningen utan utgå från de redan utpekade värdena. Som helhet blir dock flottiljområdet avsevärt mycket fattigare.

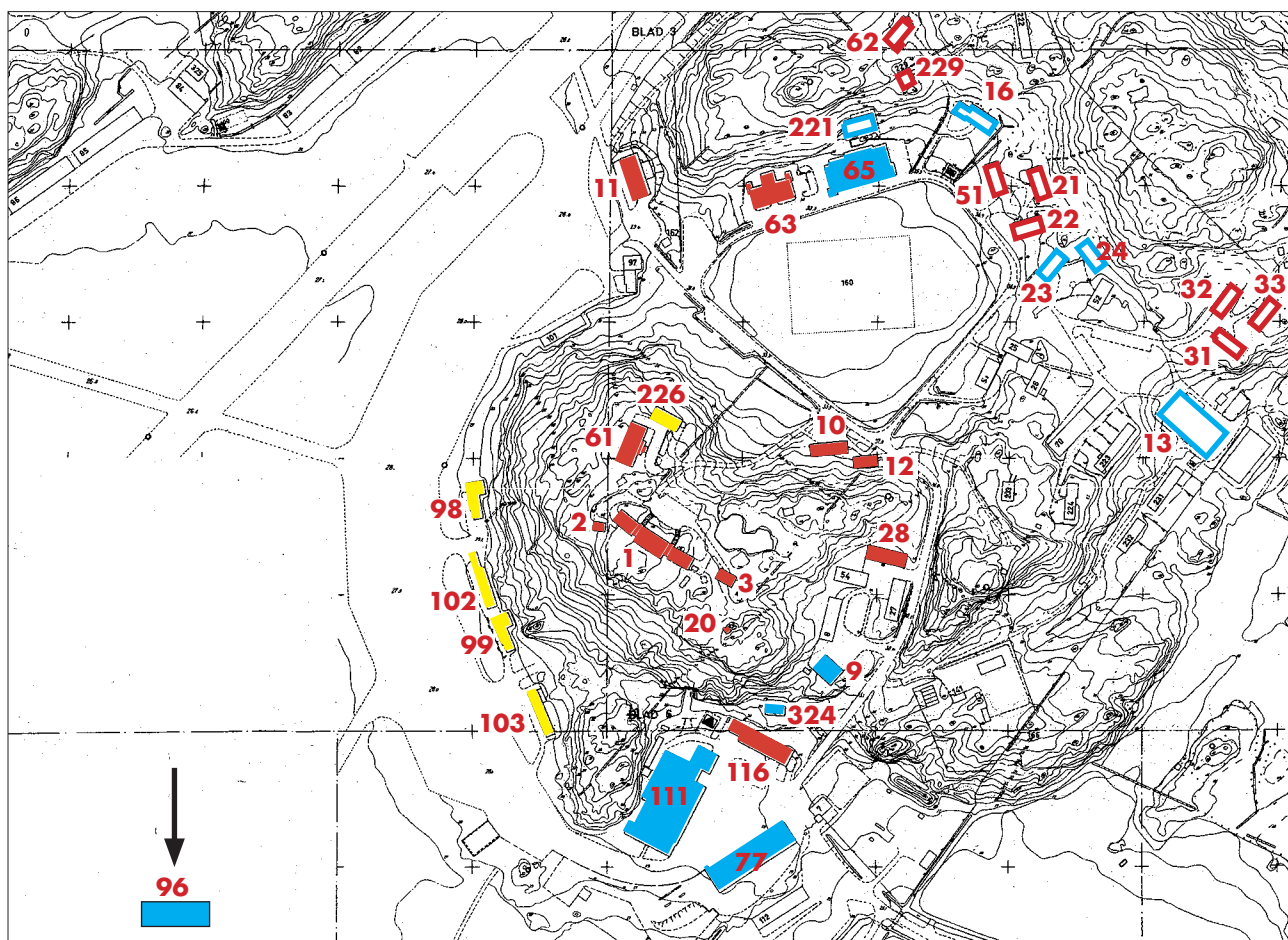


Funktion

- Bansystemet
- Ingång till hangarer och berghangarer
- Vägsystem
- Flygledning och övervakning
- Bränslehantering och lagring
- Beväpnade positioner, identifierade och belagda

Värde





Byggnadsnummer, byggnader som fanns vid inventeringstillfället, våren 2022:

1. Kanslihus
2. Flygledartorn
3. Expedition
7. Vakten
9. Brandstation
10. Skolbyggnad
11. Instruktionsverkstad
12. Skolbyggnad
13. Idrottshall
16. Sjukhus
20. Ballongfyllningshus
- 21-22. 1 div. förläggning
- 23-24. 2 div förläggning
28. 4 div. förläggning
- 31-33. Instruktionsverkstäder
51. 1 div. furirförläggning
55. 4 div.
61. Officersmässen
62. Underofficersmässen
63. Manskapsmäss/marketenteri

65. Matsal
77. Garage
98. 2 div. divisionsbyggnad
99. 3 div. divisionsbyggnad
102. 2 div. flygtjänstbyggnad
103. 3 div. flygtjänstbyggnad
111. Flygverkstad
116. Tygförråd, säkmatverkstad
221. Personalbostad
226. Officersbostad
229. Underofficersbostad/vaktchefens övernattningsrum
324. Hundgård

Byggnad vid Nya berget:

96. Divisionsbyggnad

Byggnader som redovisas med enbart en ram, kommer att rivas 2022. Ramens kulör indikerar byggnadens kulturhistoriska värde.

Definitioner av kulturhistoriskt värde:

Mycket högt värde

En byggnad eller anläggning som har kvar sin ursprungliga placering och symboliserar en mycket viktig funktion i flottiljen. Objekten har en unik funktion som idag är lätt identifierbar. Många av dessa byggnader är i oförändrat skick och har ett stort arkitektoniskt värde.

Högt värde

En byggnad eller anläggning som har kvar sin ursprungliga placering, är i så gott skick att många detaljer finns bevarade och har haft en betydande roll i flottiljens system.

Visst värde

En byggnad eller anläggning som har kvar sin ursprungliga placering och eller funktion men är kraftigt ombyggd.

Nr	Namn	Byggår, ca	Kulturarhistoriskt värde	Skick	Ska rivas 2022
1	Kanslihus	1940	Mycket högt	Bra	
2	Flygledartorn	1967	Mycket högt	Bra	
3	Expedition	1942	Mycket högt	Bra	
7	Vakten	1943		Bra	
9	Brandstation	1943	Högt	Bra	
10	Skolbyggnad	1941	Mycket högt	Mindre bra	
11	Instruktionsverkstad	1940	Mycket högt	Mindre bra	
12	Skolbyggnad	1946	Mycket högt	Mindre bra	
13	Idrottshall	1942	Högt	Dåligt	X
16	Sjukhus	1940	Högt	Dåligt	X
20	Ballongfyllningshus	1942	Mycket högt	Bra	
21	1:a div. förläggning	1940	Mycket högt	Dåligt	X
22	1:a div. förläggning	1940	Mycket högt	Dåligt	X
23	2:a div. förläggning	1940	Högt	Dåligt	X
24	2:a div. förläggning	1940	Högt	Dåligt	X
28	4:e div. förläggning	1943	Mycket högt	Bra	
31	Instruktionsverkstad, skogsbarack	1940	Mycket högt	Dåligt	X
32	Instruktionsverkstad, skogsbarack	1940	Mycket högt	Dåligt	X
33	Instruktionsverkstad, skogsbarack	1940	Mycket högt	Dåligt	X
51	1:a div. furirförläggning	1940	Mycket högt	Dåligt	X
55	4:e div.	1995		Bra	
61	Officersmäss	1940	Mycket högt	Bra	
62	Underofficersmäss	1940	Mycket högt	Dåligt	X
63	Manskapsmäss/Marketenteri	1940	Mycket högt	Mindre bra	
65	Matsal	1940	Högt	Bra	
77	Garage	1941	Högt	Bra	
96	Divisionsbyggnad	1955	Högt	Bra	
98	2:a div. divisionsbyggnad	1941	Visst	Bra	
99	3:e div. divisionsbyggnad	1941	Visst	Bra	
102	2:a div. flygtjänstbyggnad	1942	Visst	Bra	
103	3:e div. flygtjänstbyggnad	1942	Visst	Bra	
111	Flygverkstad	1940	Högt	Bra	
116	Tygförråd/Säkmatsverkstad	1940	Mycket högt	Bra	
221	Personalbostad/Pigholken	1940	Högt	Mindre bra	X
226	Officersbostad	1940	Visst	Bra	
229	Underofficersbostad/vaktchefens övernattningsrum	1940	Högt	Dåligt	X
324	Hundgård	1940	Högt	Mindre bra	
	Gamla bergets hangarer	1943	Mycket högt	Bra	
	Nya bergets hangarer	1955	Mycket högt	Bra	
	Bansystem	1939	Mycket högt	Varierande	

Bra skick

En byggnad som fortfarande används eller är i så bra skick att det endast krävs små åtgärder för att ta den i drift.

Mindre bra skick

En byggnad som har skador i form av läckande, tak eller till exempel avsaknad av fönsterbågar, men som är möjlig att rädda.

Dåligt skick

En byggnad som inte går att beträda på grund av rasrisk. Omfattande skador på bärande stomme, rivningsobjekt.

Sammanfattning – kulturhistoriska värden

Det aktuella planområdet är en gedigen kulturmiljö med spår från flera tusen års mänsklig aktivitet. Ur det tidsperspektivet har flottiljens korta existens under knappt 30 år av 1900-talet gjort ett enormt avtryck i miljön. Åtskilligt av området har dock förändrats i närtid, vilket gör att många viktiga spår efter olika typer av aktiviteter kopplade till flyget inte längre finns kvar.

De *viktigaste* värdena i det gamla flottiljområdet är:

- **Bansystemet** som representant för den flygtekniska utvecklingen – från vindkänsliga propellerdrivna plan till dagens högteknologiska maskiner.
- **Berghangarerna** tidiga även internationellt och med två generationer hangarer med olika utformning för att möta olika yttre hot.
- **Tre generationer verksamheter**, tre utbyggnadsfaser med tre funktioner i en kontinuitet. *Gamla berget* - relaterar till Göteborg och närområdet, *Nya berget* - relaterar till hela Västsverige och i viss mån resten av landet samt *Göteborg City Airport* - internationell koppling.
- **Aeroseum** som pedagogisk resurs i ett aktivt museum.
- Vikten av att kunna **flyga till och från** ett flygmuseum.
- **Byggnadernas placering** i topografin som ett medvetet försök att få anläggningen att smälta in i den agrara helhetsmiljön.
- **Grönytor och träd** som fanns samt skapades då flottiljen etablerades.
- **Arkitektoniskt unik** flottilj med detaljrik träarkitektur.

Förutom ovanstående finns ytterligare värden i delar av **systemen**, i vissa **byggnader** mer än andra samt i den **sociala kontexten** i Göteborgsområdet.

Enda divisionssymbolen som ännu finns kvar inne i Gamla berget är denna bild föreställande 2:a divisionens symbol: Blå Bonzo. Motivet är målat för hand på baksidan av en av förrådsdörrarna vid näst nordligaste öppningen in till hangaren.



