

FLYGPLANKRYSSAREN GOTLAND

Svenskt storhetsvansinne eller militärstrategiskt taktiskt drag
av Magnus Götherström

I dagens tider med nedrustning av försvaret kan man börja fundera över om det alltid varit så. Jag fann att det funnits andra tankar förr i tiden. Något som tilldrog sig min uppmärksamhet var den flygplankryssare som byggdes i början av 1930-talet.

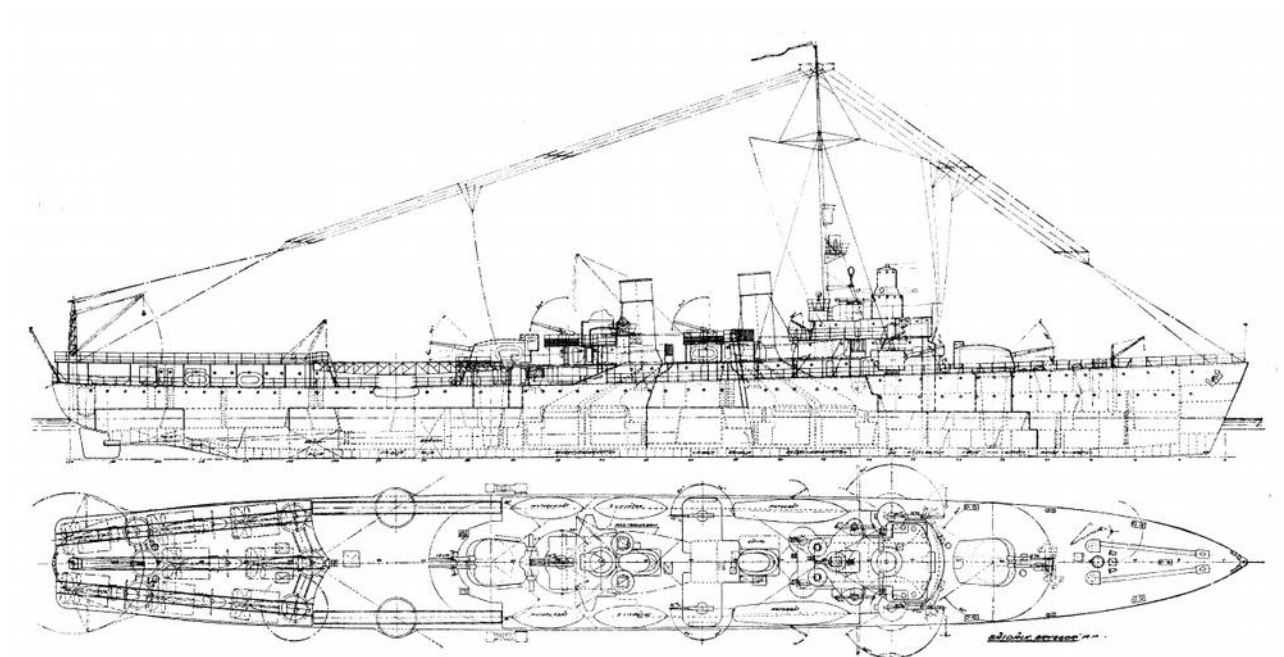


Fig. 1. Flygplankryssaren "Gotland" enligt kontraktsritningen.

BILD – Flygplankryssaren "Gotland" enligt kontraktsritningen

Inledning

Fartygsnamnet Gotland stöter man som gotlänning ofta på, främst på den civila sidan. Men när jag för några år sedan började fundera över att det inom relativ kort period dök upp en ny ubåtsklass i marinen med namnet "Gotland – Gotlandsklassen" (sjösatt 1995) samt därefter en ny korvett som döptes till "Visbyklassen" (sjösatt 2000). Föregångarna vad gäller namnet Gotland återfinns dels 1933 då flygplankryssaren sjösattes och dessförinnan 1682 då ett 50-kanonersskepp sjösattes.

Att Sverige en gång betecknat sig som en stormakt råder inget tvivel om. Att Sverige även haft planer på att bygga ett hangarfartyg för flottan är dock mindre känt. Faktum är att det funnits flera fartyg som aspirerat på att vara något som liknar hangarfartyg. Det har främst varit i form av depåfartyg som understött sjöflygplan i deras operationer. Men det fanns planer på att, efter första världskriget, bygga ett hangarfartyg. Denna vision begränsades allteftersom till att slutligen bli en

flygplankryssare avsedd för sjöflygplan som denna artikel handlar om.

Före första världskriget hade svenska flottan inriktning på att bygga pansarskepp. I *Utredning angående Pansarbåtstyp för svenska flottan* (1909) redovisas fem olika förslag till pansarfartyg, i 1914 års försvarsbeslut sanktioneras sedan en nybyggnation av pansarfartyg.¹ Världskriget (första) kom dock emellan, efter världskriget hade den politiska synen på en utveckling av flottan blivit mer positiv bland politikerna vilket öppnade upp för ett större spelutrymme i förslagen av upprustning efter världskriget. Det hade visat sig under kriget att flottan som hållit i neutralitetsvakten hade gamla fartyg som nu efter kriget var omoderna jämfört med de fartyg som andra sjömakter, främst Storbritannien och Tyskland kunde uppvisa.

Eftersom 1914 års försvarsbeslut inte kunde fullföljas, från 1916 och fram till första världskrigets slut sattes inget stridsfartyg på stapeln, fanns en del av de beslutade medlen kvar till upprustningsbyggnation. En del av de beslutade medlen hade gått till upprätthållandet av neutralitetsvakten. Även om det fanns mer pengar så hade även priserna på material och teknik stigit i höjden.² Att en nybyggnation var nödvändig kan man konstatera om man betänker att neutralitetsvakten krävde att flottan patrullerade av den svenska kusten relativt ofta. Till exempel tillryggalade de åtta äldsta jagarna i genomsnitt en sträcka av 40 000 nautiska mil mellan augusti 1914 till och med december 1917, det motsvarar nästan två varv runt jordklotet. Med tanke på att fartygen gick året runt både i storm och is så kan man förstå att slitaget blev hårt på fartygen (och manskapet ombord).³

Bakgrund

Det började med att 1925 års flottkommitté fick i uppdrag att ta fram ett förslag till upprustning av flottan efter första världskriget. Ett av förslagen omfattade en hangarkryssare som skulle förse flottan och flyget med en gemensam stridsplattform i form av en bestyckad flytande flygplats. En av grundförutsättningarna för hangarkryssaren var att man skulle kunna ha flygplanen under däck skyddade för väder, vind och den lede fi. En annan synpunkt var att man över hangaren kunde anlägga det flygdäck som planen skulle starta från om katapulten inte fungerade. På grund av fartygets begränsade dimensioner hade man från början tagit beslutet att planen inte skulle landa på flygdäcket som, för att det skulle fungera, måste vara flera gånger längre än vad som nu behövdes. Det visade sig dock att utvecklingen gick snabbt framåt och tanken på ett flygdäck i reserv till katapulten var onödigt eftersom katapulterna blivit mer driftsäkra. Man ändrade därmed arbetsnamnet på fartyget till flygplankryssare.⁴

Flygplankryssaren Gotland byggdes på Lindholmens varv som ägdes av Götaverken. Byggnadskontrakt slöts den 7 juni 1930 och därefter påbörjades byggnationen. Fartyget sjösattes den 14 september 1933 och levererades den 14 december 1934. Eftersom flygplanen inte kunde landa på fartyget försågs planen med pontoner för landning på vattenyta, planen körde sedan in mot fartyget akter ifrån och lyftes ombord med en kran. Den 1 juli 1960 utrangerades fartyget, dessemellan hade det byggts om från flygplankryssare till luftvärnskryssare (1943-1944). Vid denna ombyggnad avlägsnades flygplanen och ersattes av förstärkt beväpning. Fartyget mätte 134,8 meter och var 15,4 meter brett samt hade ett djupgående på 4,5 meter. Deplacementet låg på 4 600 ton lägg därtill 175 ton för full utrustning. Farten uppgick till 27,5 knop och antalet besättningsmän var 417 man.⁵

1 Åhlund, Bertil, Svensk maritim säkerhetspolitik 1905 – 1939, sid 114f

2 Lindsström, CL. Sammandrag av Marinberedningens förslag till sjöförsvarets ordnande 1922, sid VIF

3 Öberg & Biörklund, Kungliga Sjöförsvarsdepartementet, Flottans neutralitetsvakt, 1919, sid 103ff

4 Hult, Ivar i Teknisk Tidskrift / April 1931. Skeppsbyggnadskonst Häfte 4 sid 23ff

5 TT april 1931 samt von Hofsten, Gustaf och Waernberg, Jan, Örlogsfartyg – Svenska maskindrivna fartyg under

Den första provskjutningen med katapulten och flygplan skedde på Karlskronas redd år 1935, övningen genomfördes utan några större problem.⁶

Systemet med katapult och pontonförsedda flygplan hade redan på 1910-talet prövats av de stora sjönationerna Storbritannien och USA. Dessa länder hade dock övergivit systemet och inriktade sig under 1920-talet på att konstruera regelrätta hangarfartyg, det vill säga med start- och landningsbana på fartygsdäcket.⁷

Flottkommitténs förslag

Den 18 juni 1925 bemyndigades statsrådet och chefen för kungliga försvarsdepartementet att sammankalla högst sju personer som skulle utgöra den grupp vars uppgift skulle vara att utreda möjligheterna att bygga ett fartyg med kapacitet att härbärgera flygplan. Den 17 december 1926 framlade gruppen, som bestod av P. Albin Hansson – ordförande, K. A. Andersson, A. Danielsson, B. Eriksson, J. B. Johansson, H. von Krusenstierna, samt H. Lindberg som agerade som sakkunniga samt H. Humble och E. Wetter såsom sekreterare sitt förslag i form av Statens Offentliga Utredningar 1926:34. Namnet på skriften är *Betänkande och förslag rörande ersättningsbyggnad för flottan / avg. av jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 18 juni 1925 tillkallade sakkunniga*. Det unika för detta förslag var att det trots den komplexa frågeställningen rörande aspekter såsom försvar, krigstaktik, internationell politik samt inte minst ekonomisk belastning stod samtliga deltagare i utredningen eniga bakom förslaget. Man skrev bland annat:

De flygstridskrafter, som tilldelas en opererande sjöstyrka, framstår numera såsom en oundgänglig, fullt intregerande del av sjöstridsstyrkan, och talrika erfarenhetsrön från vår flottas årligen återkommande övningar visa, att flygvapnets medverkan vid sjökrigsoperationerna icke kan inskränkas till sporadiska insatser, utan måste vara permanent och omedelbar. I samband med frågan om kryssares behövlighet för vår flotta hava de sakkunniga även framhållit såsom sin åsikt, att flygstridskrafter i flera fall kunna utgöra den fjärrspaningstjänst, som erfordras kring en opererande flotta.

För närvarande saknar emellertid vår flotta varje möjlighet att vid operationer i öppna sjön ombord å fartygen medföra flygplan, avsedda att starta från och åter ombordtagas å fartygen. Man är därför för närvarande nödsakad att vid dylika tillfällen för flygplanens basering uteslutande anlita antingen flygstationer i land eller ock vid kusten förlagda flygdepåfartyg samt att bygga flygplanens samarbete med de opererande fartygen på ett avlösningssystem, så ordnat, att de till sjöss befintliga flygplanen på förut bestämda tider avlösas av andra från kusten kommande flygförband. Ett dylikt system innebär dock avsevärda osäkerhetsmoment i fråga om kontinuiteten hos flygtjänsten till sjöss och fordrar dessutom ett betydande antal flygplan med därav följande kostnader för att nämnda tjänst skall bliva fullt tillgodosedd. Avlösningssystemets olägenheter framträda särskilt vid ett oförmodat sammanträffande med fiende, då flygvapnets fulla medverkan under uppkommande strid omedelbart påkallas. Mycket stora svårigheter uppstå även därvid för nytillkomna flygstridskrafter att erhålla en klar uppfattning om stridsläget och egen sjöstyrkas avsikter. [...]

Då möjligheten att medföra flygplan å vårs relativt små pansarskepp alltid måste bliva starkt begränsad, anse de sakkunniga dock, att med kustflottan omedelbart samverkande flygplan i så stor utsträckning som möjligt böra baseras på hangarfartyg, som visserligen måste bliva av en mindre typ men dock i stånd att medfölja kustflottan till sjöss och där uppsläppa flygplan, särskilt avsedda att vidmakthålla flygtjänsten vid sådana tillfällen då de till flygstationerna i land eller till

tretungad flagg, 2003, SMB/CB, Luleå Grafiska

6 Sandin, Lars, Gotland som flygplankryssare, bildartikel i Marinytt 4 – 1965, sid. 46

7 McIntyre, Donald och Bathe, Basil, Örlogsfartyg genom tiderna (Stockholm: W&W, 1981), sid 207 genom Fredrik Palmquist, Bakomliggande faktorer till ytstridskrafternas utformning under efterkrigstiden (C-uppsats)

flygdepåfartygen hörande flygplanen icke förmå ombesörja densamma i tillräcklig utsträckning. Givetvis bör om möjligt sörjas för, att de från ett dylikt hangarfartyg uppsända sjöflygplanen, sedan de nedgått på vattnet i närheten av fartyget, kunna ombordtagas å detta, även om någon sjöhävning är rådande. Om detta på grund av kraftigare sjöhävning eller av andra orsaker icke låter sig göra, bliva flygplanen hänvisade till att söka uppnå den egna kusten.

Det förslag som utredningsgruppen lade fram bestod av ett hangarfartyg med rejäl startbana förlagd på fartyget samt täckt förvaring (under däck) för flygplanen. När marinförvaltningen fick ta del av förslaget var de till stora delar nöjda med vad utredningen åstadkommit. Dock fanns det vissa punkter där utvecklingen gått framåt och kunde förändra fartygets egenskaper. Marinförvaltningen pekade bland annat på att katapulten förbättrats till en sådan grad att reservsystem inte var nödvändigt. Marinförvaltningen menade även att man kunde sänka antalet flygplan från utredningens förslag om 12 flygplan ombord till 8 flygplan. Beväpningen ökades på och Marinförvaltningen menade också att farten skulle kunna ökas. Benämningen på fartyget gick från hangarfartyg till utredningens förslag som benämndes hangarkryssare för att slutligen efter Marinförvaltningens förslag kallas flygplankryssare. Då den givna budgetramen på 16,5 miljoner kronor beräknades överskridas i Marinförvaltningens förslag fick en bantad version utarbetas innan kontrakt till sist slöts.⁸

Marinförvaltningens förslag

Som en parentes kan nämnas att Marinberedningen i en utredning 1922 framhöll att kommande byggnation av fartyg bör fokuseras på att de har högre hastighet än de pansarkryssare som vid den här tiden utgör de största fartygen i flottbeståndet. Den nya pansarfartygen skall tillsammans med en ny typ av jagare utgöra den nya stommen i flottbeståndet. I förslaget presenterar man en plan om tre nya pansarfartyg och 12 jagare att byggas mellan 1923 – 1934.

Man konstaterar kort att briterarna har genomfört försök med katapultsystemet men att det har lagts åt sidan på grund av den svåra sjö som fartygen ofta rör sig i vilket omöjliggjorde lyft av flygplan från havsytan tillbaka ombord på fartyget. Briterarna hade precis i början av 1920-talet genomfört lyckade landningar på fartygsdäck. I övrigt diskuteras inte hangarfartyg, hangarkryssare eller flygplankryssare i utredningen i någon större omfattning.⁹

Finansiering

Budgetramen fastställdes till 16,5 miljoner kronor. Den 29 september 1928 fastställdes att flygplankryssaren skulle döpas till "Gotland" i generalorder nummer 987. Det faktum att fartyget skulle bära öns namn gjorde att en insamling startades. Man inspirerade folk genom ett antal artiklar i tidningarna på ön. Bland förutsättningarna förutsattes att högsta beloppet för en enskild givare skulle vara fem kronor, detta tak sattes för att så många som möjligt skulle ge/skänka pengar. Resultatet blev att 1 470 gotlänningar samlade ihop 2 726 kronor och 40 öre. Flest givare kom från gotländska landsbygden, mest pengar gavs av visbyborna. En liten del kom även från gotlänningar på fastlandet. För de insamlade medlen införskaffades en örlogsflagga av siden med tillhörande flaggkista samt en skeppsklocka. För de kvarvarande pengarna inköptes konstverk med gotlandsmotiv. Conrad Carlman skulpterade en skeppsklocka som vägde 60 kilogram och bar inskriptionerna "Värna vår hembygd" och "Gotlänningarna läto gjuta mig år 1934".¹⁰

⁸ Hammar, H. G. samt Hagman T. red., Flygplankryssaren Gotland, 1935, sid 3-5

⁹ Lindsström, CL. Sammandrag av Marinberedningens förslag till sjöförsvarets ordnande 1922, sid 90-97,123

¹⁰ Hammar, H. G. samt Hagman T. red., Flygplankryssaren Gotland, 1935, sid 38f



BILD – skeppsklocka

Källa: Visby Landsarkiv, Arkivcentrum Gotland (F:1 – Lev 42/1952), Copyright: Svenska Dagbladet, tillstånd till denna publicering inhämtat i februari 2014

Fartygets betydelse

Fartygets betydelse som flygplankryssare blev starkt begränsad. Redan efter 6 år byggdes hon om till luftvärnskryssare. Det berodde till stor del på att flygets utveckling sprungit förbi behovet av att ha en flytande flygplats i Östersjön. Det fanns nu flygplan som hade tillräcklig räckvidd för att kunna ha en bra teckning av svenskt territorium.

Flygplankryssaren Gotland brukar ofta tillskrivas upptäckten av den tyska flottans stolthet Bismarck i maj 1941. När Gotland rapporterade till ledningen för marinen i Stockholm att man siktat det tyska fartyget med eskort utanför Vinga lyckades brittiska ambassaden i Stockholm fånga upp detta och skicka det vidare till brittiska amiralitetet som kunde förbereda sig för en konfrontation med tyskarna.¹¹ Sanningshalten i detta har inte gått att verifiera. Exempelvis skrivs det inget om detta i Magnus Starcks verk "Allmän sjökrigshistoria 1930 – 1945". Där tillskrivs upptäckten av Bismarck den brittiska underättelsetjänsten som hade kännedom om att fartyget satts i drift och att det var den brittiska kryssaren Suffolk som först siktade Bismarck och sedan inledde jakten som till slut sänkte det tyska fartyget.¹² En tredje teori framförs i Magnus Haglunds artikel där han menar att Sverige kontaktade briterne och överlämnade informationen, vilket då även blev en flagrant överträdelse av neutraliteten konstaterar han.¹³

Enligt beräkningarna skulle Gotland ha en livslängd på 30 år. Nu framgår det inte om denna livslängd gällde fartyget i sig eller funktionen som flygplankryssare. Skulle det gälla det senare får man väl säga att projektet var ett fiasko med tanke på att Gotland bara tjänade sex år som flygplankryssare. Skulle livslängden om 30 år gälla fartyget i sig så lyckades man rätt bra, Gotland utrangerades 1960 och såldes två år senare.¹⁴ Dock skall man ha i beaktande att Gotland lades i

11 Wikipedia – HMS Gotland (flygplankryssare) samt <http://www.narkhammar.se/fartyg/Gotland.htm>

12 Starck, Magnus, Allmän sjökrigshistoria 1930 – 1945, 1971, sid 196-202

13 Haglund, Magnus, Fantasi eller verklighet, artikel i Tidskrift i sjöväsendet 2004:4, sid 436

14 Hammar, H. G. samt Hagman T. red., Flygplankryssaren Gotland, 1935, sid 4

malpåse (avrustad för långtidsförvaring) sedan år 1956, vilket inte egentligen kan räknas i fartygets livslängd då den inte varit aktiv under den perioden.¹⁵

Livet ombord

Att vara och leva ombord på fartyget upplevdes antagligen olika från person till person. Det finns dock lite materiel som kan underlätta för eftervärlden att få en liten inblick i hur livet tedde sig ombord. *Gotlands* första utomeuropeiska resa genomfördes vintern 1936 – 1937 och från resan finns ett antal resebrev samlade i en skrift vid namn ”Under tretungad flagg – Med ”Gotland” till Västindien”. Det är en korpral som agerat korrespondent och sänt breven till Svensk Underbefälstidning (organ för Försvarsväsendets Underbefälsförbund) som efter publicering i tidningen samlats i ett särtryck.

Resan sträckte sig från Karlskrona via Southampton, Funchal, Barbados, La Guaira, Barranquilla, Kingston, Vera Cruz, Havana, Port-au-Prince, Ciudad Trujillo (mer bekant som Santo Domingo), Port of Spain, St. Vincent, Falmouth, Malmö och sedan Karlskrona igen. Endast någon timme försenad ankom Gotland den 9 april 1937 efter en resa som började den 18 november 1936.

I skriften beskrivs mestadels hamnstoppen och de äventyr sjömännen får uppleva där. Det förefaller som att de flesta får möjlighet att delta i någon guidning eller landstigning på respektive hamnstopp. Det lilla som beskrivs av livet ombord är dels skeppsprästens verksamhet i form av samlingar vid speciella tillfällen, vid avseglingen från Karlskrona, vid passagen där Titanic sjönk, vid julhelgen och liknande. Julfirandet beskrivs som en riktig fest, dock i olika mässar efter vilken grad man har. Mat verkar dock ha funnits i mer än tillräcklig mängd. Besök ombord finns beskrivna, särskilt när digniteter besöker fartyget som exempelvis Venezuelas och Haitis presidenter. Det finns även beskrivet när tvätterskor kom ombord för att få tvätta besättningens kläder, tvätterskorna skall ha bedyrat deras egna skicklighet och rackat ned på sin kollegor i syfte att vinna sjömannens förtroende och därmed få uppdraget att tvätta hans kläder. I korta ordalag beskrivs att besättningen under en vecka till sjöss genomför diverse övningar ombord. Inget specifikt finns om flygplanen eller deras eventuella företag under resa. Det finns dock en del bilder som visar när torpedskott avlossas, flygplan lämnar katapulten och så vidare. Bilder finns även på en hälsokontroll som görs ombord samt vid olika uppställningar och samlingar.

I resebreven framhålls storheten av fartyget *Gotland*, som exempel återges här en text om hamnstoppet i Kingston, Jamaica.

”Följande dag på förmiddagen anlände Kungsholm med amerikanska turister ombord. Där lågo nu de yppersta representanterna för svensk sjöfart, handels- och örlogsflottornas stolthet. Vi behöva inte skämmas, så länge vi ha två så fina fartyg att visa i utländska hamnar. Kungsholm är ju i Amerika den erkänt populäraste turistångaren och Gotland representerar det senaste på det krigsfartygstekniska området.”¹⁶

15 Haglund, Magnus, Fantasi eller verklighet, artikel i Tidskrift i sjöväsendet 2004:4, sid 432

16 Dahlgqvist P., Under tretungad flagg – Med ”Gotland” till Västindien, 1937, sid 31



BILD – Kungsholm

Källa: Dahlqvist P., Under tretungad flagg – Med "Gotland" till Västindien, 1937, sid 31

I en annan berättelse från jungfrufärden ned i Europa beskriver författaren, Helge Möller, att han förflyttades från det koleldade fartyget Gustav V till den nybyggda flygplanskryssaren Gotland som var oljedriven. Författaren beskriver skillnaden som enorm, allt var nytt och rent, utrymmena större, varje besättningsmedlem hade en egen koj till exempel. I berättelsen beskrivs att första längre hamnstoppet var i Kiel där katapulten skulle installeras på fartyget. I berättelsen beskriver författaren livet i Kiel med nya bekantskaper bland annat. Äventyret fortsätter i Hamburg där författaren bland annat beskriver fel i motorer och sina erövringar hos det motsatta könet bland annat. I texten beskrivs mindre kulturkrockar och hur fartygschefen, när han skall lämna en spansk hamn för att gå ut till en nödställd slås av ovädret och vänder fartyget tillbaka till hamn och blir liggande där i tre veckor innan fartygschefen fattar mod till sig och kastar loss för gå mot Amsetrdam, de planerade besöken i Frankrike och på Irland ställdes in. Väl tillbaka i Karlskrona lades Gotland i torrdocka för att montera slingerkölar bland annat så att problemet med rullningar skulle minska. Författaren berättar även om en långresa med Gotland 1937 – 1938 där han bland annat beskriver att en sjöman gick med magont en längre tid och att fartygsläkaren inte kunde hjälpa honom. Till slut brast sjömannens blindtarm. Ett av de stora nöjena som beskrivs är fotbollsmatcher som arrangerades i de olika hamnarna, antingen mot andra flottister eller lokalbefolkningen.¹⁷

Några år senare, 1940, börjar man publicera en tidning ombord i fartyget som går under namnet "Kryssarbladet". Denna tidning hade dock föregåtts av "Flygbladet". Kryssarbladet hade en fast redaktion som hade som mål med tidningen att sprida glädje och allvar i lagoma portioner genom

¹⁷ Möller, Helge, Under tretungad flagg – Långresan med flygplanskryssaren Gotland s. 11 – 35 i Kryssarminnen – Fylgia, Gotland och Tre Kronor

att blanda artiklar om händelser i omvärlden med kåserier, främst om situationer ombord.

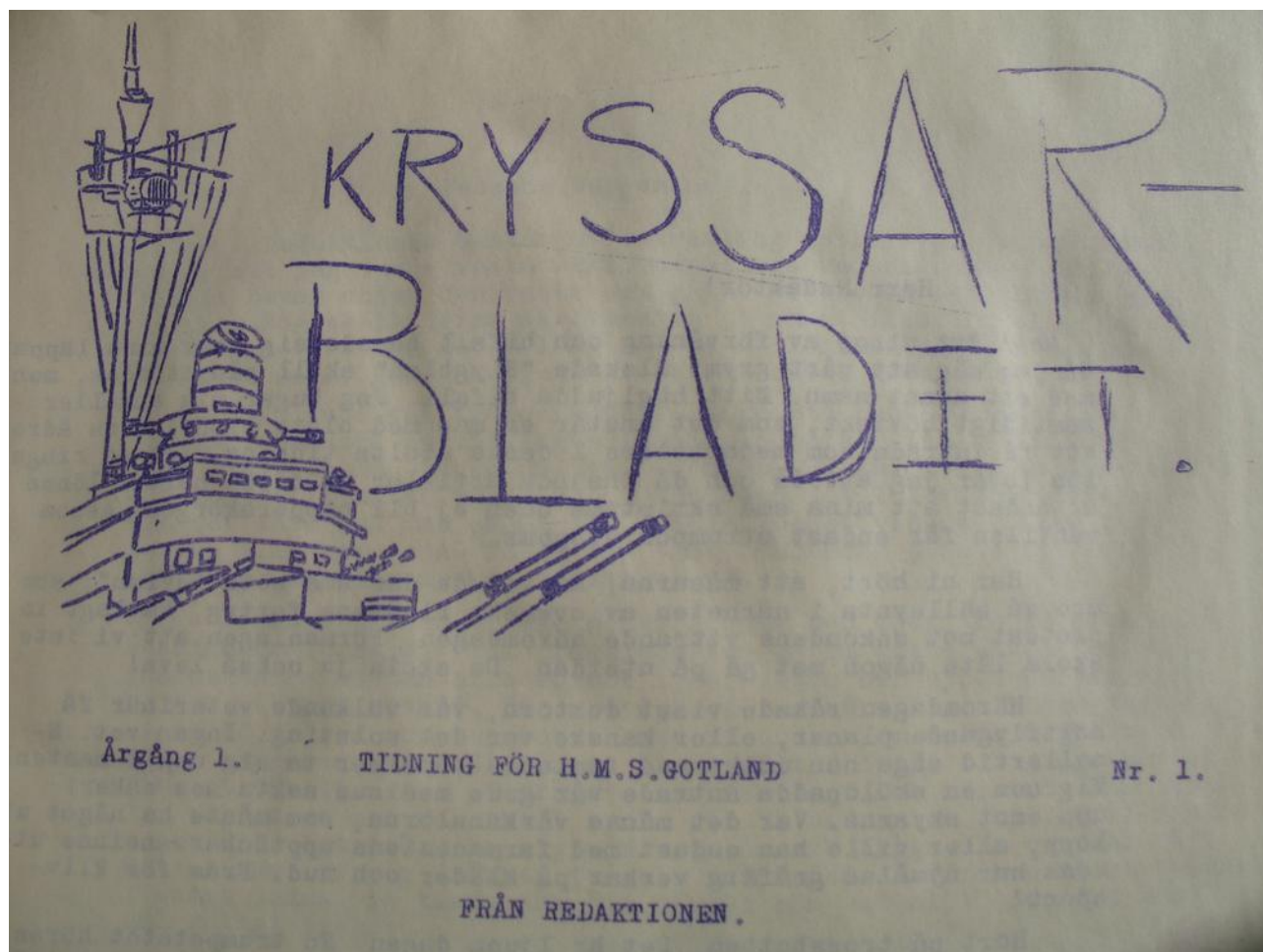


BILD – tidningshuvud Kryssarbladet

Kryssarbladet innehöll allt från skämtsamma efterlysningar, observationer och återberättelser till personporträtt, korsord och tävling i fartygssiluetter. I nummer två ges ett porträtt av "Lasse i gatan", där står bland annat att läsa.

"En vårmorgon i början av 1700-talet avseglade Lars Gate med en utvald besättning mot okända öden. Det dröjde en tid innan man återsåg honom. Ryktesvis hade det förmäls i Sverige, att sjöfarten på fiendeländer hade störts betänkligt genom kaperier och man gissade sig snart till orsaka. Ett halvt år efter sin avfärd från Onsala anlände Lars Gate till Göteborg på sitt flaggskepp "Näktergalen" i sällskap med ett flertal priser, däribland ett av Danmark största skepp, "Hebe".

Glädjen var stor vid västkusten. Dansken vågade icke gå till anfall sjövägen och Göteborg tillfördes den ena värdefulla lasten efter den andra. Att Lasse i Gatan inte var så nogräknad ifråga om skeppens nationalitet, bevisas bäst genom att holländska och engelska fartyg vore rikligt företrädde."

Till varje långfärd skapades ett vykort med fartygets rutt inritad, detta kort gjorde troligen god reklam åt flottan och dess kapacitet. Till varje långfärd tillverkades även ett minnesmynt som delades ut till besättningen. Det är dock inte unikt för detta fartyg utan har gjorts av tradition från tidigare utförda långresor.

Sammanfattning

Efter första världskrigets slut stod det klart att Sverige behövde förnya sin fartygsflotta, både militärt och civilt. För den militära delen behövdes främst snabbare fartyg bedömdes det, en

fartygskryssare diskuteras inte i närmare ordalag från militärens sida. Dock låg politiska krafter bakom för att ett hangarliknande fartyg skulle byggas. Budgetramar gjorde att projektet successivt minskades ned från hangarfartyg till att bli en flygplankryssare. Redan efter sex år i tjänst ansågs själva flygfunktionen i fartyget vara utdaterad och det byggdes om till en luftvärnskryssare.

Diskussion och analys

Det framgår att Sverige hade stora planer efter första världskrigets slut med att upprusta och på så sätt kunna visa upp en slagkraftig flotta. Det framkommer en bild av att politikerna var mer angelägna om att få fram ett fartyg som kunde härbärgera flygplan än vad militären ansåg. Det är därför lite märkligt att militären inte starkare diskuterar fördelar och nackdelar med ett fartyg med flygplanskapacitet. Det kan vara så att militären kunde förutse flygets snabba utveckling och tog det som självklart att det var en allmänkunskap med politiker (och folk i gemen) inte besatt samma insikt. Denna skillnad i kunskap ledde till att fartygets roll snabbt sjönk i det ursprungliga utformandet.

Vid genomgång av de material jag har studerat framtonar en bild av stolthet kring fartyget, vid långresorna dokumenteras dessa gärna och noga. Vykort och annat trycks upp för att kunna sprida vetskapen om vilka resor fartyget gjort bland annat. Det framkommer även att det förefaller ha varit något mindre hierarkiskt ombord i fartyget, i vart fall utifrån det material jag har haft tillgång till, vilket förvånar mig något då fartyg ofta haft en väldigt hierarkisk struktur, här kan det givetvis finnas en nedtoning av hierarkin i det material jag gått igenom eftersom det till största delen varit ämnat för publikation även utanför fartyget. Jag slås dock av företagsverksamheten ombord, med fartygstidning och dagbokförning (förutom skeppsdagboken) som tyder dels på en stark anda att svetsa ihop besättningen till en enhet och dels om ett ”marknadsföringssinne” genom att sprida kunskapen om fartyget på olika sätt. Nu har jag inte forskat i svenska flottans världsseglatser före flygplankryssaren så det är möjligt att denna metod har använts tidigare. Det framgår dock att de som tjänstgjorde på fartyget var mycket stolta, många hade ju tidigare varit på koleldade fartyg och att få gå ombord på ett oljedrivet fartyg torde te sig som rena drömmen.

För att svara på frågan i undertiteln kan slutsatsen dras att funktionen som hangarfartyg tenderade till att mer likna svenskt storhetsvansinne medan fartyget i sin senare funktion, som luftvärnskryssare, fick ett relativt långt liv.

Summary/Abstract

This article scrutinizes the Swedish attempt to build an air craft carrier, the project decreased to a ship where aircraft could start from the ship and then land on the sea for being lifted on board again. In this article I choose to focus on two aspects of the attempt. The first area of interest is the political concerns before and under the decision to build the ship. The other area of interest is the sailor's life on board as reported through the official channels within the ship.

The ship, named Gotland, was built, in my opinion and based on my findings, mainly because of the wish from politicians. The military officers seem to understand that the role of the ship would soon be out dated due mainly to rapid development on the aircraft side. Air craft carriers also had a rapid development at this time.

The sailors view seems to be a relatively strong feeling of proud and honour on the ship. In one note it's written that it was a beautiful sight to see the Swedish finest civilian cruise ship in the same harbour as the Swedish finest battleship.

In my conclusion I would say that this ship was somewhat some kind of over pride and feeling of a wish to be the great Sweden more than a well thought through plan on how to build a strategic

strong future in the Swedish marine. However, the ship served quite a long time as an air defence battle ship.

Käll- och litteraturförteckning

Tryckta källor

Dahlqvist P., Under tretungad flagg – Med ”Gotland” till Västindien, 1937

Haglund, Magnus, Fantasi eller verklighet, artikel i Tidskrift i sjöväsendet 2004:4

Hammar, H. G. samt Hagman T. red., Flygplankryssaren Gotland, 1935

von Hofsten, Gustaf och Waernberg, Jan, Örlogsfartyg – Svenska maskindrivna fartyg under tretungad flagg, 2003, SMB/CB, Luleå Grafiska

Lindsström, CL. Sammandrag av Marinberedningens förslag till sjöförsvarets ordnande 1922

McIntyre, Donald och Bathe, Basil, Örlogsfartyg genom tiderna (Stockholm: W&W, 1981) genom Fredrik Palmquist, Bakomliggande faktorer till ytstridskrafternas utformning under efterkrigstiden (C-uppsats)

Möller, Helge, Under tretungad flagg – Långresan med flygplanskryssaren Gotland i Kryssarminnen – Fylgia, Gotland och Tre Kronor

Sandin, Lars, Gotland som flygplankryssare, bildartikel i Marinnytt 4 – 1965

Starck, Magnus, Allmän sjökrigshistoria 1930 – 1945, 1971

Åhlund, Bertil, Svensk maritim säkerhetspolitik 1905 – 1939

Öberg, Erik & Biörklund, Axel Elis, Kungliga Sjöförvarsdepartementet, Flottans neutralitetsvakt, 1919

Internetkällor

Hult, Ivar, Teknisk Tidskrift / April 1931. Skeppsbyggnadskonst Häfte 4 (projekt Runeberg)

Wikipedia Sverige – HMS Gotland (flygplankryssare)

Fartygsregister - <http://www.narkhammar.se/fartyg/Gotland.htm>

Bilder / Fotografier

Samtliga fotografier/avfotograferingar är gjorda av artikelförfattaren, Magnus Götherström