

N:o 11.

Af Herr **Stjernspetz**: *Om anslag dels för undersökning rörande anläggning af en landsväg genom det inre af Norrland, dels för påbörjande af en sådan väg.*

Icke blott för de militära fackmännen utan äfven för hvar och en tänkande person bör det vara ganska tydligt, att den delen af Norrland, som ligger norr om staden Hernösand eller, rättare sagdt, norr om Ångermanelfven, är omöjlig att verksamt försvara. Orsaken dertill är den, att *blott en enda väg*, gående helt nära hafskusten, förbinder denna landsdel med det öfriga Sverige. Afståndet från Ångermanelfven till Haparanda är öfver 65 mil, hvartill komma ytterligare 40 mil till Sveriges nordligaste spets. Hvarhelst en större svensk truppstyrka skulle samlas i denna landsdel för att utdrifva en inbrytande fiende, kunde den af fienden med största lätthet afskäras ifrån *all* förbindelse med södra delen af landet eller med dess s. k. operationsbas, hvilken ej kan utgöras af någon nordligare trakt än trakten emellan Hernösand—Sollefteå—Östersund, dit vi samlade våra förstärkningar och krigsförnödenheter; allt under den antagliga förutsättningen, att fienden vore oss fullständigt öfverlägsen på sjön. En svensk armé, afskuren från sina förbindelser söder ut, vore ovilkorligen dömd till undergång. Den skulle icke på någon väg kunna bekomma de nödvändigaste krigs- och lifsförnödenheter och icke heller några förstärkningar. Den hade ingen annan reträttväg än upp åt lappmarkerna, der den skulle omkomma af brist på allt ting, och dess totala undergång vore således alldeles gifven. För att förminska dessa olägenheter och möjliggöra ett kraftigare försvar, har man i militära kretsar föreslagit en fästnings anläggande någonstädes i Norrland, hvilken rikligen skulle förses med alla behöfliga förnödenheter. Men det är ej svårt att inse,

att om en fästning anlades t. ex. vid Luleå eller vid hvilken annan plats som helst inom ifrågavarande område, blefve dess öde lika med en fältarmés, som skulle hafva samlats på samma ställe. Dess förbindelser blefve naturligtvis genast från krigets början afskurna af fienden, och när de befintliga förråden tagit slut, om ej förr, skulle fästningen falla. Af denna orsak äro svårigheterna *icke* här afhjelpa med en fästning och icke ens med två eller tre sådana. En fästning i trakten af Östersund kan visserligen skydda der förlagda förråd, men verkade föga på Norrlands försvar norr om Ångermanelfven. Det enda, som skulle kunna vara fullt verksamt, vore, att vi förskaffade oss en flotta, som kunde mäta sig med fiendens. *Då* försvunne alla de nämnda olägenheterna *för oss*, och fienden finge i stället vidkännas liknande svårigheter, om han skulle försöka framtränga i Norrland. Den gamla satsen, "att den som är herre på sjön, äfven är herre öfver kusterna", gäller, om någonsin, i hela sin vidd om Norrland. Som vi emellertid icke hafva utsigt, åtminstone för den närmaste framtiden, att kunna blifva herrar på sjön, så finnes det likväl ett mycket enkelt och tillika mycket billigt, ja, för Norrlands befolkande, uppodling och ekonomiska förkofran *särdeles fruktbringande medel*, som kan till största delen borttaga nästan alla de svårigheter, som nu vidlåda Norrlands försvar. Detta enkla och ekonomiskt fördelaktiga medel vore *en god vägs anläggande i det inre af Norrland, som förbunde trakten kring Östersund med trakten kring Kalix*, skärande och derigenom förbindande alla de från kusten och in åt landet ledande vägarne, som nu sakna samband med hvarandra och det öfriga Sverige, annat än igenom den omtalade strandvägen. Mången kan härvid fråga sig, huru det kan vara möjligt, att blott en vägs anläggande kan en så kraftig verkan åstadkomma, och jag vill här försöka klargöra, *att den det verkligen kan*. Om en fiende t. ex. skulle vilja bryta in i Norrland öfver Torneå och Haparanda och vi skulle vilja hindra hans framträngande genom att samla en styrka vid Neder-Kalix, bakom elfven, så utsattes denna styrka för den mycket farliga risken, att fienden ginge med några krigsskepp till Råne, Luleå eller Piteå och på något af dessa ställen helt enkelt besatte eller afskure den stora strandvägen, hvilken är *den enda* förbindelsen med hela det öfriga landet, och detta vore så mycket lättare för honom att göra, som broar icke finnas öfver de här utmynnande elfvarne, utan afbrytningen af vägen redan är på förhand gjord, hvarföre blott ett par monitorer eller andra mindre fartyg kunde lägga sig i närheten af färjställena och hindra all samfärdsel deröfver. En sålunda afskuren krigsstyrkas öde är lätt att gissa. Men den af mig föreslagna vägens tillvaro gör det deremot mycket väl möjligt för en svensk

styrka att redan vid Neder-Kalix med kraft upptaga striden. Våra trupper kunna nemligen på denna väg hålla sin förbindelse öppen med Östersund och derigenom med hela vårt land samt med Norge. De kunna denna väg erhålla alla behöfliga förnödenheter och förstärknin- gar och i händelse af motgång retirera *till* och *på* densamma, i hvilket senare fall de ständiga passen lemna tillfälle för äfven ett litet antal försvarare att göra fienden kraftigt motstånd. Afståndet från Öster- sund till Kalix blefve cirka 50 mil, men det är nu med begagnande af den farliga strandvägen 87 $\frac{3}{4}$ mil, *hvarför den nya vägen förkortade afståndet med icke mindre än 37 $\frac{3}{4}$ mil.* Man skulle kunna tycka att äfven 50 mil är en afskräckande lång väg, men det är att märka, att vi, vid befarandet af ett fredsbrott, *helt lugnt och utan risk* kunna i tid *på denna väg framflytta* behöfliga förråd, så att de komma vår opere- rande armé så nära som kan behöfvas.

Ett annat exempel. Om vi ville samla en styrka vid Umeå för att möta fienden, så hade den förra ingen annan förbindelse med det öfriga landet än öfver Ångermanelfven. Öfver denna finnas icke heller någon bro, och elfven är för öfrigt af den beskaffenhet, att hela ryska flottan skulle kunna gå upp uti den ända till Nyland och lägga sig omkring det befintliga färjstället, som är nära $\frac{1}{4}$ mil bredt. Man finner således att vi svårigen kunna möta fienden ens vid Umeå, som likväl ligger 45 $\frac{1}{2}$ mil söder om Haparanda och omkring 76 mil söder från Sveriges nordligaste spets. För att utan risk kunna samla en corps vid Umeå emot en fiende behöfves ej mera, än att en god väg finnes från Östersund till Dorotea, *eller blott att man utsträcker den emellan Östersund och Ström redan befintliga vägen till Dorotea*, en sträcka af ej mera än 6 mil. Kortaste körvägen emellan Östersund och Umeå är nu 46 mil, men genom denna nya väg till Dorotea blefve den blott cirka 32 mil. Om man tänker sig den nyss föreslagna nya vägen till Dorotea ytterligare utdragen i riktning mot Kalix, så finner man, att ju längre den så- lunda utsträcktes, desto längre i norr vid kusten kunde vi då äfven sända trupper emot fienden, hvilka ej löpte den ringaste risk att blifva afskurna från det öfriga landet, utan alltid kunde underhålla förbindel- sen med sin operationsbas på de vägar, som från Östersjön leda upp längs elfvarne till det inre af Norrland. Då den nya vägen hade blifvit färdig till Dorotea, kunde vi, som nyss nämndes, utan risk uppställa våra trupper vid Umeå; när den blifvit färdig till Malå, kunde de upp- ställas vid Skellefteå; när den blifvit utsträckt till Aborrträsk, kunde de samlas vid Piteå; när de uppnått Svartlå, kunde de intaga ställning vid Luleå, och när den uppnått Forsbyn, kunde våra trupper möta fienden redan vid Neder-Kalix och Råne med förtrupperna ända fram

emot Haparanda. Det är af detta förhållande äfven tydligt, att vägens anläggning bör börja ensamt från Östersunds-sidan, d. v. s. vid Ström, dit väg, som sagdt är, redan finnes från Östersund, och sist fullbordas i norra ändan vid Forsbyn.

Den jernväg, som man synes betänkt på att bygga emellan Luleå och Ofoten, kan mycket lätt till hela sin längd falla i en fiendes händer, hvilken genom sin öfverlägsenhet på sjön skulle kunna bemäktiga sig båda dess ändpunkter, hvarigenom hela jernvägen tydligen fölle i hans händer, ty ingen möjlighet finnes för oss att i så fall dit kunna sända några trupper. Genom den af mig föreslagna landsväg, som skulle skära den tilltänkta jernvägen midt för Svartlå, beläget 5 mil ofvanför Luleå, sättas vi i tillfälle att till det förutnämnda stället sända trupper och derigenom möjligen hindra fienden att för sina ändamål använda densamma.

Någon skulle kunna invända, att, i fall vi utsträckte norra stambanan från Sollefteå, så skulle den föreslagna landsvägen blifva öfverflödig. Men detta blefve *alls icke* förhållandet. Dels är stambanans utsträckning ännu ej beslutad, dels komme den i alla händelser att gå så nära kusten, att den inom kort måste dela samma öde som kustvägen, nemligen det att i ett krig lätt falla i händerna på den fiende, som beherskade Östersjön.

En annan skulle må hända tycka, att den föreslagna vägen i stället skulle kunna blifva bra för en fiende att begagna vid ett inbrott i landet, och att den sålunda kunde vara farlig för oss sjelfva. Emot en sådan tanke må erinras, att enda möjligheten att försvara en landsdel beror *i allra första rummet derpå*, att man har vägar dit, på hvilka försvararne med trygghet kunna komma till landsdelen, ty i annat fall blifver *alls intet* försvar möjligt. Vi må hoga artilleri och andra trupper så mycket som helst i Östersund, så kunna de ändå icke uppträda emot fienden förrän i trakten af Sollefteå eller omkring Ångermanelfven, der de kanske finge stå och se på huru fienden, med tillhjälp af sin flotta, besatte alla kuststäderna norr om nämnda elf och sålunda eröfrade hela denna landsdel, som utgör nära hälften af Sveriges hela yta, utan den ringaste svårighet, och troligen vore fiendens mål härmed fullständigt vunnet, utan att vi med någon kraft kunnat sätta oss deremot. Vidare må äfven erinras, att de trakter, som den nya vägen komme att genomgå, äro af den beskaffenhet, att de, utan att utgöras af svåra bergstrakter, likväl göra det alldeles omöjligt för en fiende att framtränga på sidan om vägen. Härigenom och äfven till följd deraf att vägen skär alla Norrlands elfvar, lemnas det möjlighet för *äfven en ringa styrka*, ja mången gång för snart sagdt en handfull folk, att

hindra en äfven öfverlägsen fiende att framtränga denna väg. De viktigaste punkterna å den nya vägen blefve de, der denne skar de till kusten gående vägarne och elfvarne, hvilka punkter oftast sammanfalla, emedan vägarne till kusten vanligtvis följa elfvarne, som synes af den bifogade kartan. Dessa viktiga punkter borde väljas så, att de erbjöde goda fördelar i taktiskt hänseende för de försvarande, hvarföre vägen borde utstakas, kartläggas och dess läge närmare bestämmas genom krigsstyrelsens försorg och under ledning af generalstabs-, fortifikations- och artilleri-officerare. Sjelfva byggandet torde deremot böra öfverlemnas åt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Der broar utan större kostnader kunde byggas öfver åarne, borde sådant ske, eljest trafiken öfver dem underhållas medelst roddfärjor, hvilka åtminstone i krigstid kunde förvandlas till ångfärjor.

Hvar och en torde kunna inse, att denna af mig föreslagna väg blefve en ytterst viktig strategisk väg, kan hända den viktigaste i hela vårt land. Den blefve, jemte Östersund, en ny, tryggt och fördelaktigt liggande operationsbas, hvarifrån Norrlands försvar hufvudsakligast utginge. I från det att landsdelen norr om Ångermanelfven *nu knappast på något sätt* kan af våra trupper försvaras, blefve dess försvar, genom antagandet af detta mitt förslag, *en jämförelsevis lätt uppgift*. Den af de krigförande, som beherskade Östersjön med sin flotta, kunde väl ännu beherska kusten, men han kunde svårligen *besätta någon större del af densamma*, eller sprida sig, emedan han ständigt vore hotad från den nya vägen och kunde lätt i så fall tillfogas känbara nederlag.

Om den nu föreslagna vägen är viktig i militäriskt hänseende, så är han det ej mindre för dessa aflägsna orters ekonomiska utveckling och befolkande, hvilket förhållande äfven borde skänka min motion någon uppmärksamhet. Utan att ega farbara förbindelser med hvarandra, sluta alla de vägar, som inom Norr- och Vesterbotten leda från kusten till det inre af landet, i mer eller mindre ouppodlade vildmarker eller de så kallade lappmarkerna. Om man till exempel ifrån Dorotea kyrkoby skulle vilja färdas eller transportera varor till det 6 mil derifrån belägna Ström eller till Östersund, dit afståndet tvärs öfver är 13 mil, måste man först färdas ner till hafskusten i trakten af Umeå, dit afståndet är cirka 18 mil, sedan följa kusten till Ångermanelfven, så upp igen till det inre af landet, och sålunda är den nuvarande körvägen emellan Dorotea och Ström omkring 40 mil och emellan Dorotea och Östersund 46 mil. Liknande är förhållandet öfver allt i det inre af landet, *oaktadt inga större svårigheter förefinnas att anlägga vägar i den föreslagna riktningen*. Att någon större odling eller annan rörelse än nedflottning af timmer i elfvarne skulle kunna uppstå, är derföre

nästan omöjligt af brist på kommunikationer. Eljest sakna dessa trakter ingalunda stora odlingstillfällen. Tvärtom har det inre af Norrland i *alla hänseenden* vida större naturliga tillgångar än sjelfva kustlandet. Vägen är derjemte föreslagen att gå så, att den skulle beröra eller komma i närheten af *de talrika, långa, segelbara vattnen*, som ligga på den här jemnländta bygden.

Som befolkningen för närvarande är mycket gles och hufvudsakligen lifnärer sig med arbeten i skogarne, är det så godt som omöjligt att kunna samla de spridda krafterna till ett så pass stort gemensamt arbete som anläggningen af en sådan väg, hvarföre staten måste träda emellan, om det skall kunna blifva något af. Dock må man ej föreställa sig, att folkmängden är obetydlig, ehuru den är spridd. Enligt statistiska embetsverkets senaste officiella berättelse utgöres den i de socknar, som vägen skulle komma att genomgå eller som ligga så nära intill densamma, att hela befolkningen deraf skulle draga den största nytta, af följande antal:

i Ströms socken med Alanäs kapell.....	4,175	invånare,
„ Frostviken, liggande nordvest om vägen	1,488	„
„ Bodum	4,793	„
„ Åsele	2,862	„
„ Dorotea	2,213	„
„ Vilhelmina	4,660	„
„ Lycksele med Örträsk	5,783	„
„ Stensele med Tärna	2,827	„
„ Sorsele	1,949	„
„ Arvidsjaur och Malå	4,516	„
„ Elfsbyn	3,294	„
„ Arjeploug	1,352	„
„ Öfre Luleå	8,386	„
„ Jockmock och Qvickjock	2,522	„
„ Öfre Kalix	4,217	„
	<hr/>	
	Summa	55,037 invånare.

Följande socknar genomskäras delvis af den föreslagne vägen eller hafva till stor del nytta af densamma, nemligen:

Skellefteå, dock blott en del	15,702	invånare,
Piteå socken, Elfsbyn ej inräknad	15,640	„
Luleå	13,225	„
Råneå	7,135	„
Gellivare	3,253	„

Transport 54,955 invånare.

	Transport	54,955	invånare.
Nedre Kalix.....		9,419	”
Carl Gustafs		2,244	”
Öfre Torneå och Korpilombolo		4,357	”
Nedre Torneå och Haparanda		3,386	”
Hietaniemi		1,998	”
Pajala		3,903	”
Juckasjervi och Enontekis		1,973	”
	Summa	82,235	invånare.

Om man nu genom dessa trakter droge en större stråkväg, som förmedlade samfärdseln dem emellan och med Östersund och dervarande stambana, beginge man säkerligen intet misstag, om man påstode, att folkmängden inom ett fåtal år skulle mera än fördubblas i de socknar vägen genomginge. Staten skulle genom den ökade förmögenheten och företagsamheten säkerligen få sina uppoffringar mångdubbelt igen. Men äfven genast skulle staten beredas betydande inkomster genom den lifliga trafik, som den skulle tillföra stambanan vid Östersund.

De punkter, der den nya vägen komme att skära elfvarne och de från kusten kommarde vägarne samt beröringspunkterna med de långa segelbara vattnen, som sträcka sig ända in emot fjellen på norska gränsen, blefve med all säkerhet ganska viktiga handelsplatser och centra för rörelsen samt sammanfölla med de viktigaste punkterna i militäriskt hänseende. Att Norrland eger stora naturliga rikedomar, som vänta på att blifva tillvaratagna, har allt mer och mer börjat inses. För att tillgodogöra dem till enskildt och allmänt gagn fordras nödvändigtvis vägar, och svårligen skall man kunna tänka sig en väg på cirka 39 mils längd anlagd inom våra landamären, som skulle kunna gagna såsom denne.

Från Östersund finnes, som ofvan nämndes, redan väg till Ström. Här skulle den nya vägen börja och först byggas till trakten af Dorotea, cirka 6 mil, vidare fortsättas öfver Långbyn och Åtskilje till Malå kapell, cirka 14 mil, vidare öfver Aborrträsk till Svartlå, cirka 13 mil, der den skar den tillärnade jernvägen emellan Luleå och Ofoten, vidare öfver Lassbyn till Yttermor eller Forsbyn, cirka 6 mil; i allt blefve således den nya vägens längd omkring 39 à 40 mil. *Hela* den terräng, som vägen sålunda skulle genomlöpa, uppställer icke några anmärkningsvärda svårigheter för dess anläggande. Från Ström öfver Dorotea och till Åtskilje är vägens läge alldeles gifvet. Norr om Åtskilje skulle den kunna taga en något nordligare riktning åt Arvidsjaur och Edefors,

men här mötte troligen något svårare arbeten, hvilket dock de speciella undersökningarne bäst torde kunna afgöra.

Som jag emellertid lätt kan föreställa mig, att Riksdagen ej nu kan vilja bestämma sig för hela denna väg, vågar jag blott härmed föreslå,

att Riksdagen ville, för undersökning af en större landsvägs anläggande från Ström i Jemtland öfver trakterna Dorotea, Långtjern, Åtskilje, Malå, Aborrträsk, Svartlå och Lassbyn till Yttermor eller Forsbyn i Kalix socken af Norrbottens län samt för påbörjandet af en sådan väg emellan Ström och Dorotea, ställa till Kongl. Maj:ts förfogande 50,000 kronor att af statsverket under år 1885 utgå.

Stockholm den 26 Januari 1884.

P. A. H. Stjernspetz.

KARTA öfver NORRVERGE

1:2000000
af
C.E. Dahlman.

0 1 2 3 4 5 Sv.mil.

Förklaring.

- Jernvägar trafikerade.
- Vägar
- Trädgränser
- Djursgränser
- Språkgränser
- Förslagen ny väg
- Alternativt d?
- Förslagen jernväg

