

N:o 43.

Af herr **Nyström**, om anslag för åvägabringande af utredning och förslag till stärkande af rikets försvar mot norr.

“Vårt försvar mot norr.“

Från det nordligaste Sveriges bygder har tid efter annan hos Regering och Riksdag gjorts framställning om ett påskyndande af norra stambanans utsträckning mot norr i syfte att få landets nordligare, under halfva året genom naturhinder instängda provinser sammanbundna och förenade med moderlandet på ett sätt, som vore betryggande såväl för det helas som delarnes utveckling och framtida bestånd. Resultatet af dessa framställningar har dock endast blifvit, att Riksdagen bestämt Vännäs och Umeåelf som ändpunkt för banan, icke lemnat ens hoppet att få banan förlängd till den mest vanlottade provinsen, Norrbotten, och för sträckan Sollefteå—Vännäs' färdigbyggande lemnat ett årligt anslag, som ej medgifver förhoppning om att få med lokomotiv uppnå Umeåelfven förr än om 7 à 8 år härefter. Inom riksdagen har under senare åren och sedan större delen af landet fått sitt behof af jernvägar tillfredsstäldt den uppfattningen börjat göra sig gällande, att statsbanorna nu ej längre skulle byggas med upplånta medel och norra stambanans fortsättning derför endast åstadkommas medels besparingar i statsverket. Då nu utsigterna om öfverskott på detta håll ej äro af synnerligen lysande beskaffenhet, må man ej förundra sig öfver, att resultatet af de ifrån nordligaste Sverige utgångna framställningarne förefallit dess inbyggare obetydligt och otillfredsställande, ej heller öfver om nya framställningar i samma stora och rent fosterländska syfte åter göras, äfven fastän regeringen vid denna riksdag föreslagit byggnadsanslagets höjande från två till två och en half million. Under det sist förflutna året har dessutom uti Norrbottens län utförts till stor del ett företag af så genomgripande

och omskapande inflytande på alla områden, att det framtvingar nya framställningar om norra stambanans påskyndade framdragande mot sin naturliga ändpunkt, i första hand Boden. Detta genomgripande företag är jernvägsbyggnaden Luleå—Ofoten, som nu är ett fullbordadt faktum så till vida, att Gellivare malmberg medelst jernvägsspår förbundits med Bottenhafvet, så att sprängning af malm för export derstädes nu med det första kan börjas.

Med vördsam erinran till Riksdagen om hvad af fackmän, myndigheter och Kongl. Maj:t anförts rörande behofvet och betydelsen af att landets nordligaste delar äfven förses med nutidens yppersta kommunikationsmedel, får undertecknad nu utgå ifrån de betydelsefulla följderna af ofvanskrifna sakförhållande, att banan från Luleå till Gellivare till hela sin längd samt öfriga delen af Luleå—Ofotenbanan till någon del nu är skenlagd och göra dessa jemte andra till motiv för mina framställningar.

Få personer torde kunna jäfva det påståendet, att tillkomsten af nämnda bana kommer att blifva af allra största betydelse icke blott för ortens utan för hela landets industriella lif, dess ekonomi, dess försvar och politiska förhållanden. Luleå—Gellivarebanans stora inflytande på ortens och landets industriella lif är dock till hufvudsakligaste delen beroende af omfånget af och sättet för Gellivaremalms tillgodogörande. Att denna malm kommer att i största skala brytas i och för en större exports skull är utom allt tvifvel. Jernvägsbolaget har redan rustat sig med en rikhaltig och praktisk materiel för denna export och vid sin utskeppningskaj uppfört elevatorer, som antyda en för svenska förhållanden oerhörd hamnrörelse. Mått och steg hafva här äfven vidtagits för anläggandet af ej mindre än tio storartade masugnar invid Luleå hamnområde, beräknade att tillverka lika mycket tackjern som hela Sverige nu förmår exportera och till pris, som skola göra all täflan för Sveriges förutvarande jernverk omöjlig. Jernindustrien kommer att här drifvas i så stor och koncentrerad skala, att användandet af landets eget bränsleförråd blir en omöjlighet. I förening med det utländska bolag, som i Norrbotten således skall drifva jernvägs- och grufrörelse, står ett utländskt ångbåtsrederibolag med ändamål att förmedla transporten af malm och tackjern till England och stenkol från England och till Luleå. Härigenom vinnes för de spekulerande främlingarne den rikligaste tillgång på ett vida billigare bränsle, än de svenska skogarne kunna lemna. Af hvad jag här redan anført, framgår tydligt och klart, att Gellivare malmbergs rika skatter komma att brytas af utländske män, fraktas å dem tillhörig bana, af utlänningar förädlas medels utländskt bränsle för att sedan

medels utländske ångare föras till utländska hamnar, för att der i sinom tid nedtrycka priset och förstöra marknaden för den svenska jernindustriens alster. På så sätt skulle Gellivarebergets skatter kunna blifva en källa till oerhörd rikedom för utländske kapitalister, men till skada för landets egen industri och affärsrörelse. Äfven om flera tusen svenska arbetare i Norrbotten skulle vinna anställning vid dervarande och blifvande verk och inrättningar, så skulle dock deras arbetsförtjenster och den i orten uppväxande rörelsen ej uppvägas af de förluster, som uppstode om rikets öfriga större jernverk nödgades nedlägga arbetet, såsom förhållandet nu är med Gellivareverken, eller minska sina tillverkningar. Skola Gellivareskatterna komma ej ensamt utlänningarna till godo, måste från Luleå—Ofotenbanan en jernväg skyndsamt dragas söderut genom Norrlands skogsbygder i tvärriktning mot elfdalarna och så att de rika vattenfallen och forsarna passeras, eller såsom utstakade norra stambanan går. Då skulle det blifva möjligt att icke blott upptaga den nedlagda verksamheten vid efter denna linie liggande jernverk, utan äfven att anlägga nya sådana långt ned i Vesterbotten och att förvandla Norr- och Vesterbotten till tvenne väldiga bergslag, der de rika skogsaffallen finge en rationel användning vid tillverkning af ett utmärkt koljern. Men utan en norra stambana genom dessa trakter är det åter alldeles hopplöst att tänka på någon utveckling af nationel industri i dessa bygder. Vid Luleå—Gellivarevägens båda ändpunkter kommer visserligen ett kraftigt industrielt lif att pulsera. Men detta lif blir i allo utländskt, engelskt, holländskt, kanske ryskt, hvadan dessa punkter mera komma att blifva afsöndrade utländska kolonier än något annat.

Vill man alltså hafva någon nationel jernindustri i landet, en industri, hvari svenske män finge tillfälle att placera sina kapital och sin arbetsförmåga, en industri hvari svenska träkol kommo till användning och gäfvade det rätta värdet och den rätta hushållningen åt statskogarne i Norrland; så får man ej längre hårdnackadt slå döförat till för öfre Norrlands berättigade fordringar att skyndsamt erhålla stambanetrafik med den sydligare delen af riket. Äfven om längs med den isolerade Luleå—Ofotenbanan skulle uppblomstra ett kraftigt industrielt lif i vissa riktningar, så vore det en misshushållning utan like att länge lemna detta lif åt sig sjelft för att utvecklas i allt annat än nationel anda, och farlig skulle i sanning denna hushållning blifva, som dock under alla förhållanden är den största misshushållning, om det industriella lifvets öfverskott på kraft sökte sitt utlopp öfver finska gränsen och föranledde till ett kämbart behof af sammanslutning mellan det finska jernvägsnätet och Luleå—Ofotenjernvägen.

Vår svenska regering skulle ej af politisk hänsyn, helst den i koncession lemnat ett slags löfte derpå, kunna motsätta sig en sådan sammanslutning endast af det skäl, att svenska staten försummat att i rätt tid draga norra stambanan upp emot norden. Finska folket skulle nemligen ingalunda finna sig förbundet att plikta för följderna af svensk uraktlåtenhet.

Blifver åter norra stambanan i rätt tid förenad med Gellivarebanan, skulle det åter icke blifva svårt för svensk företagsamhet och svenskt kapital att låta den öfverflödande kraften af norrbottnisk verksamhet strömma ut öfver sydligare delar af Norrland och der framkalla en blomstringsperiod.

Se vi frågan från den ekonomiska sidan, så måste det ju vara en uppenbar sanning, att ett storartadt industrielt lif med dess kapitalbildning i sin ordning skapar en stor marknad för allehanda alster och produkter från andra håll. Välståndet häruppe kan sålunda spridas till andra orter genom varu- och arbetsutbyten. Men för att ett sådant utbyte skall kunna komma till stånd, fordras kommunikationsmedel med de orter af fosterlandet, som här behöfva söka sig marknad. Det vore i sanning en stor misshushållning med landets tillgångar och krafter, om vi skulle tillåta, att engelsmän och finnar försåge den icke jordbrukande befolkningen härstädes med lifsförnödenheter och kläder. Så hafva t. ex. redan denna sommar från England importerats stora partier kaffe, socker, gryn, ärter, fläsk, kött, kryddor, ja, potatis, med ett ord allt som behöfves för jernvägsarbetarnes proviantering. Af en enda kringresande handlande skall till jernvägsarbetarne hafva försålts tyska kläder, importerade tullfritt öfver Norge för omkring 30,000 kronor. Dessa få exempel angifva ju, att marknaden häruppe redan första året varit ganska god, ja, så god, att svenska industri- och näringsidkare nu böra göra allt för att för framtiden försäkra sig om den samma. Skall detta lyckas, och skall tullskydd införas, duger det dock ej att idkeligen hala ut på tiden med åvägbringandet af de kommunikationsmedel, som sätta svenskarne söderut i stånd att när som helst på året hit öfversända sina varor och öfre Norrlands invånare att erhålla sina behof äfven vintertid. Sedan banan mellan Ofoten och Gellivare blifvit skenlagd, skall det nemligen blifva möjligt för utlänningarne att öfversvämma hela Norrbotten med utländska varor, och då befolkningen här väl en gång fått smaken för dessa varor, och återförsäljarne kommit under fund med lättheten att förnya sina lager från det alltid tillgängliga Ofoten, skall det kanske blifva omöjligt för södra orters handelsfirmor att återvinna sina förlorade nordliga kunder. Redan nu, innan Luleå—Ofotenbanan blifvit färdig,

är det för Torneådalens befolkning, tack vare Uleåborgsbanan, lättare att förse sig med kolonialvaror från Finland än från Stockholm. Och redan nu kan vid resa öfver Torneå, Finland, Hangö till Stockholm från den 15 mil hitom riksgränsen belägna Luleå stad, inbesparas en tredjedel af den tid och kostnad, som åtgår för resa från samma stad till Stockholm öfver Sveriges land, af hvilket allt kan slutas, att rörelsen från Norrbotten öfver Finland skall, såsom redan börjat inträffa, tilltaga åtminstone intill dess norra stambanan hunnit närmare Luleå—Ofotenbanan.

Kommer den redan projekterade Uleåborg—Torneåbanan till stånd, hvilket torde inträffa i ej alls aflägsen framtid, så skall det blifva nästan alldeles omöjligt för handelshusen i Stockholm och på andra sydliga orter att till dessa nordliga trakter leverera några vinterlager. Vårt land synes sålunda utan den norra stambanan med säkerhet komma att förlora ett stort och viktigt handelsområde här i norden. Med mistningen af detsamma följer också handeln med de viktiga lappmarksprodukterna. Men hvad som dock är af ännu farligare beskaffenhet är att det svenska inflytandet mer och mer kommer att försvagas. Med det finska handelsintresset kommer snart att förena sig politiska sådana. Den finska folkstammen sträfvar alltjemt mot norden och mot vestern för att tillgodogöra sig de förvärfskällor, som i dessa trakter yppa sig. Folkstocken i nämnda lands nordligare delar tillväxer snabbare än landets kultivering fortgår och möjlighet till utkomst beredes. Det är derföre som finnar i sådan mängd draga upp mot finnmarkens ishafskuster för att der idka fiske, att de genom sin mängd ingifva norska nationalekonomer stora farhågor beträffande möjligheten att i längden bevara denna landsända under norska kronan, hvilken Sverige äfven enligt 1855 års novembertraktat är skyldig försvara. Det finska elementet skall med samma oemotståndlighet hvälfva sig fram emot de lappska malmbergen, att der söka arbetsförtjenst, och det så mycket lättare, som den redan der bofasta svenska befolkningen talar deras tungomål. Visserligen kommer den här att möta motstånd af från banans ändpunkter uppströmmande svenska och norska element, men huru striden om lefvebrödet här kommer att aflöpa, torde ej vara så lätt att säga. Stor fara är dock för, att de billigare, förnöjsammare och vid klimatet mera vana och härdade finnarne komma att få öfverhanden, och säkert är dock, att finsktalande nybyggare i massor komma att slå sig ner i Gellivaresocknens östra delar för att profitera af grufarbetarnes behof af lifsförnödenheter. Med kännedom af nationalitetssträfvandena i våra dagar, har man rätt att antaga, att östra grannen med intresse skall följa denna fredliga eröfring och med

ängslan vakar deröfver att finskt språk och finsk anda ej undertryckas eller stegras i sin utbredning. Kan då ej samtidigt det svenska elementet ständigt rekryteras och försvåras svenska arbetares uppflyttning genom bristen på tidsenliga kommunikationer med sydligare landsdelar, är det fara värdt att nationalitetsfrågan i Sverige blir en lika brännande fråga, som hon nu är det uti norska finnmarken, och då är man inne på det politiska området. Genom tillgodogörandet af lappmarkens rika malmberg, genom anläggandet af Luleå—Ofotenjernvägen och skapandet af en stor industriel verksamhet kommer Norrbotten med dess lappmarker att blifva en landsända af ofantligt stort värde. Norska ishafskusterna äro redan förut genom sina fisken af högsta betydelse för broderlandets statsekonomi. Tillsammans skulle dessa begge landsdelar blifva en värdefull tillökning till den ryska statskroppen och väl betala kostnaderna för en militärisk operation från rysk sida. Om Ryssland nu, frestadt af lockelserna från Norges rika fiskevatten och ständigt isfria hamnar, från lappmarkens outtömliga malmskattkammare, från Sveriges hufvudsakligaste statsskogar och Norrbottens bördiga kustland, samt påverkad af fenomenernas nationalitetssträfvanden, finska ishafsfiskarnes anspråk och finska lapparnes äskade spärrningsåtgärder mot renbetes anlåtande inom finskt område, kände sig uppmanadt att beträda krigsstråten mot nordvest och fullfölja sekelgamla för närvarande gömda, men säkerligen ej glömda önskningsmål, att komma till Vesterhafvet, hvad skulle väl Sverige kunna göra för att förhindra en rysk invasion? Jo, nästan ingenting, eftersom Ryssland antagligen kan till följd af sin nu framskjutna militärställning, Uleåborgsbanan och kasernerade, väl öfvade styrkan i Uleåborg, 15 mil från vår gräns, 2 dagsresor från Sveaborg, 3 från Petersburg, innan Norrbottensstyrkan hunnit sammandragas, sommartid med en kanonbåt på 24 timmar och vintertid på få dagar intaga Sveriges största elf Luleå, nordligaste residensstaden och lägerplatsen Notviken och Luleå—Ofotenbanan samt måhända snart derefter nordligaste fjerdelen af Sverige och Norge. Ej på någon punkt skulle den fiendtliga styrkan hindras af en postering, en underminerad bro eller ett beskjutande fäste. Innan man från Vännäs kunde företaga anmarschen med från södra Norrland hopsamlade trupper, skulle hela Norrbotten vara i ryskt våld, och de ryska trupperna der, skyddade genom uppkastade förskansningar och med fältartilleri befästade positioner. Att för svenskarne då återtaga det förlorade, vore en omöjlighet. Undsättning kunde vintertiden ej erhållas från någon stormagt och från Norge har man, som känt är, intet att vänta, så länge stortinget och ej Konungen har dispositionsrätten öfver landets egentliga stridskrafter samt Konun-

gen ej får använda mer än en obetydlig del inom svenskt område. Äfven om Sveriges militär- och försvarsväsen vore aldrig så väl ordnad och rustadt och starkt att möta en olycka af ofvan berörda slag, så skulle dock detta vara förgäfvets och till intet nyttigt, så länge landets försvarsstyrka saknar all möjlighet till en snabb uppmarsch mot landets högst antagligen enda anfallspunkt, landgränsen mot Finland. Så länge man till denna gräns' försvar ej har en enda kanon eller under vintertiden kan få upp en sådan, så länge man der ej har ett enda fäste eller ens verktyg för uppkastandet af en position, så länge man ej kan få dit upp en ordnad tross eller ambulans, är hvarje tanke på sjelfförsvaret med i Norrbotten befintliga trupper rent af en galenskap och hela militärväsendet i denna landsända ett onyttigt och fåfängligt bländverk, ett tanklöst bortslösande af arbetskrafter och penningar samt en retsam pålaga för rotebanden och den värnpligtige. Funnes åter ett tidsenligt samfärdsmedel, d. v. s. en jernbana, mellan Luleå elf och rikets öfriga stambanenät, så vore det någon idé med de försvarskrafter, som redan här finnas, enär Sveriges öfriga försvarsstyrka, som ej behöfves vintertid på annat håll, kunde då ditsändas och hindra invasion, och vore dertill vissa punkter inom Norrbotten befästade och försedda med garnison, skulle förhållandet vara helt annorlunda. Ensamt tanken att det vore en möjlighet att då kunna försvara sig och invänta hjälp söderifrån skulle helt visst göra underverk bland Norrbottens fosterländske och tappra söner och mana dem till oförskräckt och outtröttlig kamp för kung och land.

Utan norra stambanan och utan att Norge ordnar sitt försvar på unionella grunder, såsom Sverige gjort, är Luleå—Ofotenbanan endast till frestelse för landets fiender och en öppen port till Sveriges och Norges dyrbaraste egendomar. Skola vi få nycklarna till denna port, måste Sveriges Riksdag stärka öfre Norrlands försvar genom befästningar och ditskaffande af lämplig materiel, i första hand det i Hernösand varande icke behöfliga batteriet; söka få den unionella frågan så ordnad, att landet i nödens stund kan påräkna hjälp från broderlandet, för hvars isfria hamnar och rika fisken Sverige egentligen är eller kommer först i fara, och med frångående af inväxta fördomar mot det öfre Norrland och dess betydelse, af förutfattade meningar om att landet ej kan bära vidare bördor för stambanenätets utsträckning, samt af nuvarande långsamhet med frambyggandet af ifrågavarande stambana, anslå tillräckliga medel, så att samma oundvikliga bana må vara färdig till Luleå—Ofotenbanan, icke först på 15 à 20 år, såsom nuvarande otillräckliga anslag blott medgifver, utan åminstone på halfva tiden, hvilken skyndsamhet ock

befordrar hushållning med statens medel, då deremot långsamhet är blott en grof misshushållning.

Af hvad sålunda och uti min motion n:o 39 vid 1884 års riksdag blifvit anfördt, hvilken jag med dervid fogad karta åberopar, framgår uppenbart ibland annat, att »vårt försvar mot norr», är vida mera otillräckligt nu i förhållande till behovet, än det var för 80 år sedan vid vårt sista krig; att synnerligast östra grannens framskjutna jernvägar och militära ställning, jemte Luleå—Ofotenbanans upplåtande åt utländingar med undanskjutande af svenske mäns sträfvande att bilda ett svenkt aktiebolag för byggandet af banan endast emellan Luleå och Gellivare malmberg, hvarigenom inga politiska farligheter uppkommit, är orsaken till försvarets otillräcklighet; att rörelsen från nordligaste fjerdedelen af riket eller Norrbotten, åtminstone intill dess norra stambanan hunnit Ofotenbanan, mer och mer tager vägen öfver Finland, och således underlättar fenomaniska inflytandet uti våra finska bygder, kanske Schlesvig-Holsteinska förvecklingar och följder; att utförseln af vårt rika malmberg Gellivare skall ske af utländingar, med dess fartyg, utan anlåtande af våra öfverflödiga träkolstillgångar samt i större skala än hela Sveriges sammanlagda jernproduktion och derigenom undergräfvadensamma, och detta utan att staten får någon fördel deraf, om ej utförseltull på malmer återinföres; att rikets sjelfständighet redan genom trycket af förenämnde ojemna och menliga förhållanden är i fara och skall ännu mera blifva det vid antagligen kommande stora strider i Östersjön emellan stormagter, om icke åtgärder skyndsamt vidtagas för att återvinna och bevara vår sjelfständighet; att det därför nu, medan ännu tid är, höfves svenske och fosterländske män att, likasom förfädren gjort, först och främst och utan afseende å inre strider om ekonomiska frågor endrägtigt värna rikets ära, frihet och sjelfständighet, äfven om sådant måste ske med uppoffringar samt gäller vår achilleshäl, den aflägsna nordligaste fjerdedelen af riket eller Norrbotten, den landsdel, som, för sina naturrikedomar, dock är en af de härligaste perlor i Sveriges krona, den landsdel eller min hembygd för hvilken jag offrat mina bästa krafter, noga känner och anser förtjena ett bättre öde än Finlands, hvilket jag fruktar förestår, om ej statsmagterna göra sin pligt, söker nu, den sista riksdag jag bevisar, förhindra och skulle djupt begråta.

Jag måste fördenskull och med anledning af allt detta, dels uti särskilda motioner äska 1:o) det högre anslag af 4,000,000 kronor för norra stambanans fortsättning, hvilket Kongl. Maj:t vid sista riksdag ansåg rättvisa och billighet mot öfre Norrlands isolerade, snart sagdt af naturhinder instängda befolkning, ekonomiska och politiska skäl samt

hushållningen med statens medel fordra, men ej för särskilda orsaker kunnat hittills till fulla beloppet föreslå, och 2:o) en underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t, afseende åtgärder för att Norge, för hvars skull vi antagligen förr få krig än för vår egen, måtte sin pligt likmätigt deltaga uti det unionella försvaret, äfven utom dess gränser, i förhållande till sin folkmängd jemförd med Sveriges och ej blott med en ringa del, cirka 15,000 man eller icke tiondedelen af hvad Sverige har att, om så fordras, uppställa inom Norges gränser för dess försvar, dels ock uti denna motion värdsamt föreslå,

att Riksdagen måtte ej allenast uti underdånig skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes, vare sig utan eller efter komités och norska regeringens hörande, till nästa Riksdag framlägga förslag om hvad som bör göras för ett fullständigare och mera betryggande »försvar mot norr» än det otillräckliga, som nu finnes;

utan äfven anslå t. ex. 5,000 kronor för nämnda komité, eller för de särskilda undersökningar i dessa af regering och riksdag föga kända bygder, hvilka kunna för ändamålet erfordras.

Om remiss till statsutskottet anhålles.

Stockholm den 26 januari 1888.

J. E. Nyström.
