

SVERKER OREDSSON

Försvarsintresset omkring 1890, järnvägsbyggandet och Sveriges strategiska läge

I

Åren i slutet av 1880-talet är av stor betydelse i Sveriges politiska liv. En frontställning höger-vänster började då efterträda det tidigare motsatsparet herrar-bönder. Den framväxande radikalismen mötte en konservatism av delvis nytt slag. Hos denna nya konservatism har särskilt tre positiva programpunkter uppmärksammas: protektionism, fasthet eller aggressivitet i unionsfrågan samt försvarsvänlighet. I den vetenskapliga litteraturen har stort intresse ägnats åt dessa konservativa strömningar, och man har därvid betonat olika sidor i åskådningen med skiftande styrka.

Staffan Björck nämner i sin avhandling »Heidenstam och sekelskiftets Sverige» (1946) de tre komponenterna protektionism, fasthet i unionsfrågor och försvarsvilja som tre storheter av tämligen likvärdig dignitet. Komponenternas betydelse skiftade, menar Björck, från person till person i det konservativa läget.¹

I »Den svenska utrikespolitikens historia 1872-1914» (1958) uppehåller sig Folke Lindberg vid den rysskräck och tilltagande försvarsvänlighet som kan spåras i Sverige från slutet av 1880-

¹ S. BJÖRCK, Heidenstam och sekelskiftets Sverige, 1946, s. 13 f.

talet. Han nämner dessa företeelser som tämligen självständiga faktorer, föga påverkade av protektionism och unionsfrågor.²

En helt annan syn har Nile Elvander i »Harald Hjärne och konservatismen» (1961). Delvis i polemik mot Lindberg finner Elvander försvarsrörelsen till stor del vara orsakad av de nationalistiska strömningar, som tullstriden skapat. Unionskonflikten anser Elvander däremot vara en företeelse av mer självständig betydelse för den förstärkta högernationalismen på 1890-talet.³

Stig Hadenius talar i sin avhandling »Fosterländsk unionspolitik» (1964) om en tidig sammankoppling i Sverige av unions- och tullfrågorna. Det är den förstnämnda frågan, som står i centrum för Hadenius' intresse. Han behandlar fosterländska föreningar, som tillkom 1893, men ger intrycket, att fasthet gentemot Norge var den fosterländska agitationens huvudsakliga positiva progradpunkt.⁴

I sin recension av Hadenius' avhandling efterlyser Nils Runeby en avvägning av försvarsfrågans roll gentemot tullpolitiken för unionsfrågan. Han påpekar också, att organisationer bildats före 1893, där försvarsfrågan var det centrala och där man återfinner flera av de i unionsfrågan engagerade.⁵

I det följande skall en undersökning göras om den självständiga betydelse, som kan tillmätas försvarsfrågan. I första hand skall verklighetsunderlaget för det växande försvarsintresset studeras. Utgångspunkten för undersökningen har varit ett studium av debatten under 1880-talet om järnvägsbyggande och järnvägsinköp. I denna debatt framträder tydligt den stora vikt som lades vid militära och utrikespolitiska argument.

² F. LINDBERG, Den svenska utrikespolitikens historia III: 4 1827–1914, 1958, s. 111 ff.

³ N. ELVANDER, Harald Hjärne och konservatismen, 1961, s. 33 f. och 132.

⁴ S. HADENIUS, Fosterländsk unionspolitik, 1964, s. 1 f., 114 och 153.

⁵ N. RONEBY, rec. av Hadenius' Fosterländsk unionspolitik, HT 1965, s. 228 f.

2

I den ovan omnämnda litteraturen om konservatismen i Sverige i slutet av 1800-talet har ett par författare även gått in på frågan om orsakerna till det stegrade försvarsintresset.

Staffan Björck säger, att försvarsfrågan i flera decennier pockat på en radikal lösning och att en sådan äntligen började skymta i början av 1890-talet. Han framhåller som en sporre för försvarsrörelsen, att en ny russificeringsvåg över Finland gjort hotet österifrån aktuellt.¹ Folke Lindberg finner det svårt att förklara, varför fruktan för en rysk expansion just under 80-talets senare del växte sig stark i Sverige. Han nämner om farhågor för ryska planer bakom det finsktalande befolknings-elementets expansion i Nordskandinavien. Liksom Björck framhåller Lindberg som ny orsak till rysskräcken från 1890 de russificeringsförsök, som gjordes i Finland. Under 1890-talet funnes också fruktan för sågfilarna och för möjligheten av samarbete mellan den norska vänstern och rysk utrikesledning. Lindberg behandlar även farhågorna under 1890-talet för en förening av de svenska och finlandryska järnvägsnäten, men han påpekar, att det i Ryssland fanns betänkligheter av motsvarande slag. För slutet av 1880-talet finner Lindberg emellertid verklighetsunderlaget vara mycket svagt för den opinionsförskjutning, som ägde rum. Han menar, att antagandet ligger nära till hands, att man har att göra med en reflex av den tilltagande tysk-ryska spänningen.²

Elvander och Hadenius har med sina utgångspunkter intet större behov av att ingå på frågan om försvarsrörelsens ursprung. För Elvander är svaret enkelt: Försvarsrörelsen gavs en

¹ S. BJÖRCK, s. 15.

² F. LINDBERG, s. 111–120. – Att det fanns en rysk fruktan för det svenska järnvägsnätets utbyggnad har sedan ytterligare belysts av T. POLVINEN i Die finnischen Eisenbahnen in den militärischen und politischen Plänen Russlands vor dem ersten Weltkrieg, 1962, s. 50 ff. och 262 ff.

nationalistisk prägel genom att det ryska hotet mot Sverige frammanades.³

Förryskningssträvandena i Finland började 1890 och torde haft betydelse för den senare svenska försvarsdebatten. De kan där-
emot inte ha påverkat försvarsintresset i slutet av 1880-talet. Liknande kan sägas om övriga anförda skäl med anknytning till konkreta fakta med undantag för farhågorna för den finsk-
språkiga expansionen i norra Sverige och Norge.

Folke Lindberg kommer in på den roll som det nordskandi-
naviska järnvägsbyggandet kan ha spelat på 1890-talet men ut-
talar sig inte om detsamma på 1880-talet. – Det faktiska läget
i fråga om järnvägarna var, att riksdagen 1886 beslöt att fort-
sätta den norrländska järnvägen från Ångermanälven norrut och
att det finska järnvägsnätet samma år nådde Uleåborg. 1882
hade vidare ett i huvudsak engelskt bolag fått rättighet att bygga
en järnväg från Luleå till Ofoten. Den järnvägen var 1888 så
färdig i sin sträckning Luleå–Gällivare, att den kunde användas
för transport av malm från Gällivarefälten.

3

Vid studium av försvarspropagandan i slutet av 1880-talet frap-
peras man av den betydelse, som tillmättes övre Norrland. I sin
anonymt utgivna, mycket uppmärksammade skrift »Hur vi för-
lorade Norrland» (1889) säger den konservative politikern och
senare utrikesministern Ludvig Douglas, att anledningen till den
konflikt mellan Sverige och Ryssland, som han skildrar, vore en
rysk not om nödvändigheten för Ryssland med en isfri hamn.
De rika malmtillgångarna i norra Sverige, som till följd av
bristande kommunikationer hittills varit tillgängliga endast för
landets egna invånare, skulle numera efter vad erfarenheten
redan visat, mer och mer övergå till utländska kapitalister, fram-

³ N. ELVANDER, s. 34.

hålles i den fiktiva noten, och detta kunde framdeles giva anledning till inblandning från främmande staters sida. De lapska och finska folkkraserna hörde mer till Ryssland än till Skandinavien. Hela denna trakt skulle enligt noten under Rysslands spira och genom de redan färdigbyggda järnvägsförbindelserna med detta rike ernå en förut icke anad utveckling. I sin broschyr skildrar Douglas också hur ryska trupper fraktades på Luleå-Ofotenbanan.¹

Den mest ihärdige och kanske också talangfullaste av försvarspropagandisterna, major Gustaf Björilin, koncentrerade sin förkunnelse i hög grad till frågan om Sveriges landgräns i norr. 1890 utgavs hans broschyr »Vårt försvar mot norr». Där talas om hur lockande Nordskandinavien med Ofotenbanan var för Ryssland med dess behov av isfria hamnar. »Fennomanernas» expansion beskrives som lika farlig som panslavismen. Den lättaste anfallsvägen för fienden skulle vara landvägen, eftersom järnvägen till Uleåborg var färdig. I norr vore också det svenska försvaret särskilt underutvecklat. Där skulle behövas en befäst plats, i synnerhet då Luleå-Ofotenbanan bleve färdigbyggd.² Det bör observeras, att denna skrift var fyra år gammal, när den utkom i broschyrform. Den hade tidigare varit tryckt i tidskriften Fosterlandets Försvar 1886, just när Uleåborgjärnvägen var färdigbyggd och svenska riksdagen fattat sitt beslut om fortsättning av den norrländska stambanan norr om Ångermanälven.

Tidskriften Fosterlandets Försvar, som utgavs av föreningen Värnpliktens vänner åren 1885-90 och sades vara en tidskrift för alla, var en föregångare till den sedermera utgivna tidskriften Försvarsvännen. Fr.o.m. 1886 behandlades i flera långa artiklar faran för ett ryskt anfall från norr.³ Härvid gavs byggandet av

¹ (L. DOUGLAS), Hur vi förlorade Norrland, s. 19 f. och 28.

² (G. BJÖRLIN), Vårt försvar mot norr, s. 15, 28 f., 34 och 44 f.

³ Fosterlandets försvar: Sjövind och landvind, 1886, s. 3; Vårt försvar mot norr, 1886, s. 89; Vårt krigspolitiska läge och dess väsentligaste kraf, 1888, s. 91; De senaste aderton årens vittnesbörd, 1889, s. 3; Koncentrering mot målet, 1889, s. 143; Några ord om vår försvarsfråga, 1890, s. 59.

järnvägar i Nordskandinavien stor uppmärksamhet. Försvagandet av Sveriges krigspolitiska ställning, sade signaturen G. B. (Gustaf Björlin), berodde på det finska järnvägsnätets utsträckning och den norska hjälpcorpsens försvagande genom den nya arméorganisationen.⁴

4

Det var en nyhet att övre Norrland ägnades någon större uppmärksamhet i den försvarspolitiska debatten. De senaste krigshandlingarna i Sverige hade utspelats långt uppe i norr i slutet av det finska kriget, men strax därefter hade centralförsvartanken accepterats som ledande princip för det svenska försvaret. Karlsborg vid Vätterns västra sida skulle bli den svenska centralfästningen. Man räknade då inte på allvar med möjligheten att ett angrepp skulle komma över Torne älv. Även de mer Norrlandsvänliga i försvarsdebatten menade, att försvaret av Sverige skulle börja vid Ångermanälven.¹ Visserligen fanns det lokala tvister med storpolitisk bakgrund om betes- och fiskerättigheter för invånarna på Nordkalotten, vilka förebars som motiv för Sverige-Norges utrikespolitiska kursändring under Krimkriget,² men de föranledde inget försvarspolitiskt ny-tänkande.

Det var järnvägarna, som möjliggjorde en övergång från central- till periferiförsvaret, men svenskt järnvägsbyggande i sig medförde inget övergivande av den försvarspolitiska doktrinen.³ 1861 tillsattes en kommitté för utredning av vissa till lantför-

⁴ 1889, s. 50. Se också 1886, s. 34 ff., 56 f., 1888, s. 105, 1890, s. 74.

¹ A. JANSSON, Försvarsfrågan i svensk politik, 1935, s. 98, 240 f. och 375.

² C. F. PALMSTIERNA, Sverige, Ryssland och England 1833-1855, 1932, s. 221 passim, A. JANSSON, Den svenska utrikespolitikens historia 1844-1872, 1961, s. 68 ff., 74 f., 87 och 104 ff.

³ Den rent militärstrategiska utvecklingen behandlas i det följande mycket summariskt, då den är föremål för undersökning av fil. lic. Lennart Rosell, Uppsala.

svaret hörande frågor, och den avgav sitt betänkande fyra år senare. Där föreslås en befästning söder om Ångermanälven. Ett anfall över Torneå bedömdes som ganska osannolikt.⁴ 1877 avgav en annan kommitté ett betänkande om ordnandet av härens trängväsende. Den angav som förutsättningar för sina förslag, att ett fientligt huvudanfall kunde väntas bli riktat mot landets centrala delar. Det kunde däremot aldrig förmodas komma i Norrland eller Skåne. Försvaret borde därför vara koncentrerat till sjösystemet i Mellansverige. Det har sitt intresse att se, att det var kommittéledamoten Rappe, major vid generalstaben, som lett kommitténs redaktionsarbete.⁵ Det blev senare han som i egenskap av generalstabschef kom att leda den försvarspolitiska omorienteringen under 1880-talet.

Inte ens i kretsar, som kan antas ha varit mest Norrlandsvänliga, gjordes Norrlands försvar till en huvudsak. Officeren och nyliberalen Julius Mankell menade i en broschyr 1871, att Sverige finge vara berett att lämna 2/3 av Norrland utan strid. I polemik mot denna uppfattning sades i tidskriften *Norrland och dess framtid*, utgiven av ett sällskap med samma namn, att Sverige borde söka försvara även Norrland; dock medgavs, att Norrlands försvar huvudsakligen skulle utkämpas i södra och mellersta Sverige.⁶

Ännu 1882 framhöll generalstabschefen Rappe i en begärd utredning, att Karlsborgsfästningens strategiska betydelse snarare ökats än minskats bl.a. på grund av förändrade kommunikationsförhållanden.⁷

Detta yttrande var föranlett av ett större utredningsuppdrag, givet 1882, rörande Sveriges fasta försvar i allmänhet. Inled-

⁴ Sammandrag af underdånigt betänkande angående Sveriges fasta försvar etc., 1899, s. 35.

⁵ Underdånigt betänkande ang. ordnandet af härens trängväsende, 1877, s. 3 och 29 f.

⁶ *Norrland och dess framtid* 1872, s. 14 och 54.

⁷ Redogörelse efter Sammandrag etc., s. 56.

ningen av detta utredningsarbete tydde sålunda inte på ett strategiskt nytänkande. Men 1887 kom ett nytt delbetänkande, denna gång rörande Norrbottens fasta försvar. Det framhölls, att frågan brutits ut ur sitt övriga sammanhang på grund av sin stora vikt. Förhållandena i Nordskandinavien sades ha radikalt ändrats på grund av järnvägsbyggandet där. Den finska kustjärnvägen hade nått Uleåborg. Sträckan Luleå–Gällivare väntades bli skenlagd under hösten 1887, och snart skulle även statsbanan från Sollefteå till Vännäs vara klar. Norrbottens värde hade enligt betänkandet mångdubblats på grund av den järnvägsanläggning, som var under byggnad i landskapet. Vikten av att stambanebyggandet fortsatte till Luleå–Ofotenbanan understroks kraftigt. Det var denna järnväg, som enligt generalstabschefen kunde förväntas bli fiendens operationsmål. Det var vid samma järnväg som Rappe föreslog, att en fästning skulle anläggas, nämligen vid Boden i Överluleå.⁸

I december 1888 tillsattes en kommitté för att undersöka hur rikets neutralitet skulle kunna upprätthållas i händelse av krig. Ordförande i kommittén var kronprins Gustaf och ledamöter försvarsministrarna och generalstabscheferna. I kommittébetänkandet betonades starkt, att ett tillfredsställande skydd av rikets norra landgräns vore en faktor av stor politisk betydelse vid upprätthållandet av landets neutralitet. Man framhöll vikten av att genom fästningar trygga Boden, som ansågs vara den bästa operationsbasen för de norrländska trupperna.⁹

Hur snabb och hur radikal den försvarspolitiska omorienteringen var framträder drastiskt, om man jämför två artiklar i Fosterlandets Försvar. 1885 framhölls angående landets befästningar, att ett huvudanfall kunde väntas på kuststräckan Upp-

⁸ Betänkande om Norrbottens försvar 28/9 1887 (KrA).

⁹ Redogörelse given efter Sammandrag etc., 1899, s. 57 f. »Neutralitetskommitténs» betänkande, som avgavs den 12 maj 1890 och var att betrakta som en hemlig handling, har inte påträffats vare sig i riksarkivet, krigsarkivet, hos försvarsdepartementet eller hos försvarsstaben.

land-Östergötland. Detta sades inte behöva utesluta, att en mindre truppstyrka landsattes i Norrland för att försöka splittra landets försvarsresurser. 1890 diskuterades Stockholms befästande. Därvid pekade skribenten på möjligheten av att ett anfall, avsett att erövra Norrbotten, kunde understödjas av ett företag mot Stockholm eller en landstigning i mellersta Sverige.¹⁰

I sammanhang med Norrlands snabbt växande strategiska betydelse är det intressant att notera, att de norrländska riksdagsmännen visade en starkt ökad försvarsvänlighet i början av 1890-talet.¹¹

5

Vid avgörandena om Nordsveriges järnvägar förekom utrikespolitiska och militärstrategiska överväganden av mer än rutinmässigt slag fr.o.m. att regeringen 1882 tog ställning till en koncessionsansökan för en bana norska gränsen-Luleå-Haparanda. Det var en tio år gammal tanke, ursprungligen från norskt och svenskt håll, att Ofoten skulle förbindas med Ryssland genom en järnväg över Nordskandinavien och Finland.¹ Då regeringen prövade ansökan 1882, ansågs projektet för riskabelt, eftersom banan skulle gå ända till gränsen mot Finland-Ryssland. I synnerhet kung Oscar själv synes av militärstrategiska och utrikespolitiska skäl ha motsatt sig att ansökan skulle bifallas.²

Senare gavs i stället koncession för en järnväg mellan Luleå och Ofoten.³ Riksdagsopinionen var emellertid inte tillfreds ens med denna mer begränsade järnvägsplan. 1884 blev den nord-

¹⁰ Fosterlandets Försvar 1885, s. 96 f., 1890, s. 49.

¹¹ S. CARLSSON, Lantmannapolitiken och industrialismen, 1953, s. 95 ff.

¹ Morgenbladet 10/4 1872, Norrland och dess framtid 1872, s. 54 ff. G. AHLSTRÖM, De mörka bergen, 1966, s. 206 f.

² P. KNAPLUND, British views on Norwegian-Swedish problems 1880-1895, 1952, s. 42 (depesch från den engelske Stockholmsministern Rumbold till utrikesminister Granville 27/3 1882).

³ Handlingar ang. Jernvägen Luleå-Ofoten, 1889, s. 1-10.

norrländska järnvägen föremål för riksdagsdebatter, och flera menade då, att regeringen gjort sig skyldig till en svår missbedömning, då den beviljat koncessionen. Lantmannapartisten von Klickowström i första kammaren trodde, att det var ryska intressen, som låg bakom det engelska Lapplandsföretaget, och det gjordes också gällande i debatten, att de nordfinska järnvägarna hade »politiskt» syfte och att avsikten inte vore att utveckla norra Finland. I andra kammaren var det S. A. Hedin, som var den främste opponenter mot koncessionen. Civilminister von Krusenstjerna, under vars departement järnvägsfrågorna sorterade, kunde inte lugna opinionen, då han underströk, att frågan om en fortsättning av järnvägen till Haparanda ingalunda vore avgjord och att eventuell koncessionsansökan för sträckan Luleå–Haparanda skulle underställas riksdagen.⁴

År 1886 var den nordnorrländska stambanan färdigbyggd till Ångermanälven. Frågan om en fortsättning hade utretts av en särskild kommitté, som tillstyrkte, men den stödde sig enbart på icke-militära skäl. För civilminister von Krusenstjerna var emellertid de strategiska synpunkterna avgörande. I propositionen och i debattinlägg underströk han försvarsaspekterna, och han redogjorde utförligt för det nordfinska järnvägsbygandet. Snart var, sade han, Petersburg förenat med Österbotten.⁵

Civilministern var i debatten ganska ensam om att anföra strategiska synpunkter. – Frågan om den norrländska stambanans fortsättning påverkades av den samtidiga hetsiga tullstriden. Protektionisterna gick emot järnvägspropositionen, som avgavs av frihandelsministären Themptander. Liksom i tullfrågan led regeringen nederlag i andra kammaren men segrade i första kammaren och i den gemensamma omröstningen. Dock prutade statsutskottet och riksdagen på regeringens äskande.

⁴ 1884 FK 3: 4 ff. (von Klinckowström m.fl.), AK 8: 4 (Hedin), 12: 27 (von Krusenstjerna).

⁵ Betänkande i fråga om byggnadssätt m.m. för stambana genom öfra Norrland, 1886. 1886 Prop. 1, SU 40, AK 34: 36.

Två och inte fyra miljoner skulle årligen anslås till stambanebyggandet, och riksdagen band sig enbart för en fortsättning till Vännäs, medan regeringen föreslagit, att järnvägen skulle gå till Luleå–Ofotenbanan.⁶

Under samma år, 1886, blev den finska banan färdigbyggd till Uleåborg. Gustaf Björlin framhöll i en stor artikel, att denna bana förändrade hela Sveriges strategiska läge (ovan sid 291 f.). Han fick i sin allvarliga bedömning av läget stöd av Stockholms Dagblad, landets ledande tidning.⁷ Vid årsskiftet 1886–87 förekom i utländsk press, bl.a. Vossische Zeitung och Times, spekulationer om ryska planer på en isfri hamn i Nordnorge. En försvändning till konflikt vore lätt att finna i språkförhållandena uppe på Nordkalotten. Att Ryssland målmedvetet förberedde sig sades framgå främst av järnvägen Petersburg–Uleåborg. Visserligen dementerades de internationella tidningsryktena av ett officiöst ryskt organ, Journal de St Pétersburg, men de kan ändå förmodas ha påverkat svensk opinion, som i allmänhet i referat och utan nämnvärda kommentarer kunde ta del av dem i den inhemska pressen.⁸ Nya Dagligt Allehanda framhöll, att vad som utgjorde grunden till ryktena vore Uleåborgsjärnvägen och Ofotenbanan. Beträffande den sistnämnda cirkulerade fortfarande rykten om att det var ryska pengar, som låg bakom. Man hänvisade till att aktieteckningen först gått mycket långsamt och att sedan resurserna plötsligt kommit. En skrämmande detalj för Uleåborgsjärnvägens del var, att vid dess invigning ett telegram inkommit med texten »Framåt till Ofoten». Avsändaren var ett finskt lantbruksråd, som i de senare skrivierna dock snart förvandlades till en general.⁹

⁶ 1886 SU 40, 9. saml. s. 131, Rskr 48. Se T. PETRÉ, Ministären Themptander, 1945, s. 109 och 119.

⁷ StD 11/2 1887.

⁸ Se t.ex. NDA 12/1 87 från Vossische Zeitung, StD 31/1 87 från Times och 8/2 från Journal de St Petersburg.

⁹ NDA 8/2 87 och StD 8/2 87

Under åren närmast efter det att den finska järnvägen till Uleåborg blivit färdig, användes med växande styrka försvarsargument i debatten om det nordsvenska järnvägsbyggandet.¹⁰ Den norrländska järnvägskommittén hade 1885 föreslagit en järnväg över Gideå, men generalstaben yrkade mycket bestämt på att järnvägen skulle dras längre in i landet, över Björna. Eftersom järnvägen skulle gå upp till Sveriges gränsprovins mot Ryssland, så vore spörsmålet om Björna- eller Gideålinjen »en livsfråga för Sveriges självbestånd». Enligt generalstaben skulle man hellre inte bygga någon järnväg genom Ångermanland än dra den över Gideå. Kungl. Maj:t följde generalstaben i sin proposition 1888, och i riksdagen var det ytterst få som yttrade sig för den östligare, för kustbefolkningen mer gynnsamma järnvägssträckningen.

Dragkampen mellan regering och riksdag om anslagens storlek försköts också alltmer till den förras förmån. 1888 anslogs 2,5 miljoner kronor. 1889 fastställdes anslaget till 4 miljoner trots andra kammarens motstånd. Följande år uppfattades det som en självklarhet av både regering och riksdag, att järnvägen skulle fortsätta norr om Vännäs, åtminstone tills den nådde Luleå–Ofotenbanan. Än en gång var regeringens och första kammarens mer generösa inställning segerrik. Det innebar, att 4,665 miljoner anslogs åt stambanebyggandet följande år.¹¹

Sedan den sparsamma linjen lidit nederlag i gemensam omröstning både 1889 och 1890, accepterades allmänt en större

¹⁰ 1887 FK 15: 1 (v. Krusenstjerna), 7 (Nyström), AK 19: 19 (Ström), 1888 FK 17: 28 (Nyström), AK 24: 13 (v. Krusenstjerna), 19 (De Laval), 25 (Bratt), 30 (försvarsminister Palmstierna), 32 (Sundberg), 43 (Waldenström), 1889 Prop. 1 (v. Krusenstjerna vid konseljbehandlingen 12/1 1889), FK 16: 4 (v. Krusenstjerna), 14 (Smith), 16 (v. Kraemer), 18 (A. Andersson), AK 17: 7 (Bratt), 15 (Elovsson), 35 (v. Krusenstjerna), 1890 FK 16: 17 (Lars Berg), AK 18: 17 (Elovsson), 1890 Prop. 44, FK 37: 22 f. (Ekenman och Strömfelt).

¹¹ 1888 Prop. 29, SU 27, FK 17: 41, AK 24: 43, 1889 Prop. 1, 6. huvudtiteln s. 102 ff., SU 27, 9. saml. s. 147, Rskr 33. 1890 Prop. 1, 6. huvudtiteln s. 46–73, SU 39, 9. saml. s. 140, Rskr 63.

generositet, och i fortsättningen beviljades i fullständig enighet anslag om cirka 4 miljoner kronor årligen till dess att banan 1894 var byggd till Boden vid Luleå–Ofotenlinjen.¹²

Statsmakterna forcerade sålunda byggandet av den norrländska stambanan i en takt som kraftigt överskred vad riksdagen beslutat 1886. Att riksdagen utan diskussion beslöt fortsätta byggandet norr om Vännäs framstår också som exceptionellt i förhållande till den tidigare järnvägshistorien. Huvudskälet till denna inställning var den vikt som tillmättes de strategiska och politiska aspekterna på järnvägarna i Nordskandinavien. I synnerhet civilminister von Krusenstjerna var uttröttlig i att påpeka faran från öster i och med att de rysk-finska järnvägarna nått Uleåborg. Även Nordnorrlands egna representanter hänvisade ofta till de strategiska synpunkterna i sina pläderingar för ett snabbt järnvägsbyggande.¹³ Sedan den engelskledda järnvägen Luleå–Gällivare öppnats för trafik 1888, ökade intresset för den norrländska stambanan än mer.

Fr.o.m. slutet av år 1888 hade diskuterats om staten skulle inlösa Luleå–Ofotenbolagets bana. Bolaget hade en mycket dålig ekonomi och hade inte resurser ens att fullborda den nästan färdiga bandelen till Gällivare. Den 2 maj 1890 avgavs proposition om inköp. Departementschefen framhöll, att det var mycket viktigt för näringslivet att banan fullbordades, och att också politisk-nationella synpunkter gjorde banan betydelsefull. Bland särskilda skäl för att *staten* skulle äga banan anfördes de militära aspekterna.¹⁴

Tidigare statliga järnvägsinköp hade föregåtts av minutiösa utredningar och också vållat stora debatter.¹⁵ I detta fall visste

¹² 1891 Rskr 17, 1892 Rskr 29, 1893 Rskr 9.

¹³ Nyström, Ström, Sundberg och Berg. Jfr ovan not 10.

¹⁴ 1890 Prop. 44.

¹⁵ Se S. OREDESSON, Statsmakterna och den ekonomiska krisen i slutet av 1870-talet, Sc. 1967: 1.

man inte till vilket pris banan skulle kunna erhållas. I propositionen sades, att inköpet skulle ske för högst 7 miljoner kronor. De vaga uppgifterna var emellertid tillräckliga för ett positivt riksdagsbeslut. Statsutskottet tillstyrkte utan längre resone-mang, och i kamrarna var det stora majoriteter för inköp. De-batterna var mycket korta, och det antydde, att ämnet var för känsligt för ett mer öppet meningsutbyte.¹⁶ Läget hade varit lik-artat under samma riksdag, då beslut fattats om ett stort anslag för att fortsätta banan norr om Vännäs. Då hade landshöv-dingen i Norrbotten, Lars Berg, framhållit, att det inte torde vara behövt och ej heller lämpligt att upprepa alla de skäl, vilka ådagalade klokheten och den utomordentliga vikten för ej blott orten utan för hela fosterlandet att hastigt och snart full-borda banans byggande.¹⁷ – I sin korrespondens med civilminis-tern hade Berg upprepade gånger understrukt vikten av att byggandet av den norrländska stambanan forcerades och att Luleå–Ofotenbanan inlöstes till staten.¹⁸

De viktiga järnvägsbesluten 1890 togs i nervös brådska och med rädsla för öppen debatt. – Vad man ville påskynda var, att stambanan skulle nå Luleå–Ofotenbanan. Samtidigt ville man ha garantier för att den nämnda järnvägen skulle vara under svensk kontroll. Däremot fruktade man för en fortsättning av stambanan norr om Lapplandsbanan. Den skulle då kunna användas av fienden för hans uppmarsch. Därför var det följd-riktigt, att de allvarligaste erinringarna mot en fortsättning kom från militärt håll. Tvekande fortsatte man den norrländska stam-banan 1897 men drog den inåt landet och fruktade en anslut-nings till det finska järnvägsnätet. Då järnvägen sent omsider nådde finska gränsen, skedde det vid Karungi, 2,5 mil norr om

¹⁶ 1890 SU 69, FK 37: 15 ff., särsk. s. 22 (Ekenman), AK 44: 26 ff. Beslutet om inköp fattades med omröstningssiffrorna 100–17 i FK and 120–77 i AK.

¹⁷ 1890 FK 16: 17 f.

¹⁸ Berg till Edvard von Krusenstjerna (hos överstelöjtnant Lennart von Krusen-stierna, Sthlm) 12/6, 18/6 1886, 25/10, 29/10 1887, 5/5 1888 och 28/9 1889.

Haparanda. Först 1915 var också en anslutningsbana till Haparanda klar.¹⁹

6

Då man i järnvägsdebatterna hänvisade till »politisk-nationella» synpunkter, åsyftades inte enbart och kanske inte i första hand Sveriges militära försvar. Man ville orientera Nordnorrlands befolkning och näringsliv söderut i stället för mot öster, och man ville hejda det finska språkets expansion.

Existensen av en finstalande befolkning i övre Norrland är av långt äldre datum än Muonio och Torne älv som riksgräns. Från slutet av 1870-talet och i synnerhet under 1880-talet har man observerat en tämligen allmän expansion av det finska språket.¹ Det engelska sändebudet kunde 1884 rapportera om Oscar II:s djupa oro över det finska språkets framträngande. Kungen hade samtidigt talat om järnvägsbyggandet i Nordskandinavien och om ryskfinska anfallsplaner på i första hand norskt territorium.²

Tre år tidigare hade de nordnorrländska språkförhållandena varit föremål för en riksdagsdebatt. Bakgrunden var en motion om statsbidrag till en tidning på både svenska och finska. I motionen framhölls som olyckligt, att de finskspråkiga svenskarerna fick sina nyheter från finsk press. S. A. Hedin underströk i debatten, att denna befolkning för att tillfredsställa sin kunskapsörst fick »gå till källor av den beskaffenhet, att det vatten som flödar ur dem åtminstone icke är något hälsovatten för dess uppfattning av och känsla för svenska fosterlandets angelägenheter».³ Andra talare varnade för det Sleswig-Holstein, som

¹⁹ 1888 AK 24: 30 (försvarsmin. Palmstierna). A. RYDFORS, Politisk historik (i Statens Järnvägar 1856–1906. I), s. 194 ff. 1906 Rskr 62, 1913 Rskr 252, 1914 Rskr 272.

¹ Landshövdingeberättelserna 1876–80, 1881–85, 1886–90 (bidrag till SOS).

² P. KNAPLUND, s. 129 f., F. LINDBERG, s. 60.

³ 1881 MFK 26 (Nyström), AK 13: 26 (Hedin).

kunde utvecklas i norr och ansåg, att den landsdelen var den svenska nationella enighetens Achilleshäl. – Trots att förslaget förfäktades av så värtaliga och politiskt så olika debattörer som S. A. Hedin, S. A. Hedlund, Erik Sparre och Sigfrid Wieselgren, så motsatte sig dock riksdagen, att bidrag skulle ges.⁴

År 1885 fick Norrbottens län i Lars Berg en landshövding, som verkligen bekymrade sig för språk- och gränsfrågan. I täta brev till civilminister von Krusenstjerna kommer hans synpunkter fram: Ryssarna samlade på klagomål bland gränsbefolkningen. Denna vore egentligen lugn och fredlig på ömse sidor om gränsen, men den uppviolades av den finska sidans fogdar, länsmän och andra tjänstemän. Som den värste utpekades Uleåborgsguvernemangets sekreterare Bäcklund, som sades vara mycket ivrig fennoman och lapphatare. »Fennomanerna» betraktades som en fara i sig – även dessa ville komma åt svenskt territorium –, men bakom sågs ryssarna och deras anfallsplaner. Landshövdingen avslutade ofta sina rapporter med att framhålla vikten av en försvarsväckelse. Tendenserna i Ryssland och Finland borde, menade han, väcka dem som sover »den eviga fredens syndasömn att i tid tänka på sitt försvar och sin beväpning. Riksdagen borde få kännedom om den obehagliga anda som besjälar grannen och hans förakt för det oförsvarade landet» (20/4 1887).⁵ I sin landshövdingeberättelse skriver Berg, att den ryska spärrningen av den finska gränsen (mot lapparnas flyttningar) måste tillskrivas andra orsaker än hänsyn till befolkningens önskemål och bästa.⁶

I järnvägsdiskussionerna hänvisades till faran av de finskspråkigas expansion uppe i norr. Åter pekades på risken av att Sve-

⁴ 1881 AK 13: 35 (Casparsson), 45 (Sparre). – 1881 SU 10 a, punkt 24, FK 12: 10 ff., AK 13: 26 ff. H. BERGGREN, För rättvisa och trygghet (i Berggren – Nilsson, Liberal socialpolitik 1853–84, 1965), s. 192.

⁵ Brev från Lars Berg till von Krusenstjerna (hos överstelöjtnant Lennart von Krusenstjerna, Sthlm) särsk. 18/6 1886, 26/1, 27/3, 20/4, 10/6, 25/10 och 29/10 1887.

⁶ Landshövdingeberättelsen för Norrbotten 1886–90, s. 9.

rige i den landsdelen skulle kunna få ett Sleswig-Holstein, och man antydde de mäktiga krafter som funnes bakom de finskspråkiga.⁷ Men på samma sätt som i landshövding Bergs brev så framhölls den finskspråkiga expansionen som en självständig fara. Civilminister von Krusenstjerna underströk vikten av att utbredningen av det finska språket i Nordsverige hejdades och att svenska sympatier transporterades dit. Det framställdes som skäl lika viktiga som försvarsargumenten i sig. Det gällde att bevara ett stort inhemskt handelsområde, försvara en gränsprovins och befästa och stödja den svenska nationalitet som där funnes. En annan talare underströk, att övre Norrland måste orienteras mot det övriga Sverige i stället för österut. Därför vore det viktigt såväl språkligt, kommersiellt som politiskt, att den nordnorrländska järnvägen snabbt bleve färdigbyggd till Luleå-Ofotenbanen.⁸

Parad med rädslan för den finskspråkiga expansionen fanns ett förakt. Den svenske utrikesministern Hochschild uttalade 1882, att det var märkligt, att ett så primitivt språk som vad finskan vore, kunde expandera på svenskans bekostnad, och Björlin menade i sin agitationsskrift, att vad han kallade fennomani vore lika främmande som panslavismen för den västerländska kulturen.⁹

Vikten av att motverka finskspråkigheten togs upp också i de rent militära betänkandena. Rappe föreslog 1887, att proposition skulle avges om statsanslag till svenskspråkiga skolor i Norrbotten och att tjänstgöring i de finskspråkiga områdena skulle räknas som särskild merit. I sammanhanget kan nämnas, att Rappe brukade bo hos landshövding Berg vid sina undersökningar uppe i norr.¹⁰

⁷ 1887 FK 15: 7 (Nyström), AK 19: 9 (Ström), 1888 AK 24: 19 (De Laval), 30 (Palmstierna), 32 (Sundberg), 1889 FK 16: 18 (A. Andersson). Se också G. BJÖRLIN, Vårt försvar mot norr, Fosterlandets Försvar 1886, s. 115.

⁸ 1889 FK 16: 4, AK 17: 35 (v. Krusenstjerna), FK 16: 16 (v. Kræmer).

⁹ P. KNAFLUND, s. 32 och G. BJÖRLIN, ovan a.a. s. 115.

¹⁰ Berg till v. Krusenstjerna 27/5 1888.

År 1888 inrättades statliga svenskspråkiga folkskolor i fyra gränsocknar, och följande år mer än fördubblade riksdagen det anslag som var rubricerat »befrämjande av folkundervisningen bland de i rikets nordligare trakter bosatta finnar». Det skedde utan debatt, sedan det i propositionen framhållits, att det vore synnerligen angeläget, att denna undervisning fortfarande på allt sätt främjades.¹¹

7

Ovan har visats hur svenska politiker och militärer fann det försvarspolitiskt oroande med nordfinskt järnvägsbyggande, med utlänningar i ledningen för Luleå-Ofotenbolaget och med det finska språkets expansion i norr. Det torde vara på sin plats att i ett sammanhang söka analysera de tankegångar, som låg bakom farhågorna.

Försiktigheten var stor i riksdagen, då de strategiska planerna berördes, så den fruktade fiendens planer konkretiserades sällan där. I den viktiga men hemliga utredningen från 1892 om Sveriges fasta försvar framhålles emellertid, att det ur politisk synpunkt vore mycket troligt med ett ryskt anfall mot norra Sverige för att komma fram till Atlanten. Efter en lång följd av krig hade ryssarna nu fått tillträde till Svarta Havet, Östersjön och Stilla Havet, men saknade hamn vid Atlanten. Som skäl för att kräva en gränsreglering skulle ryssarna kunna anföra finskspråkigheten i norr.¹ I broschyrer och artiklar återkommer samma tankegång. Någon gång kunde också det utländska innehavet av Ofotenbanan anges som konflikthanledning (Douglas).²

Farhågorna för ryska anfallsplaner på den norska Atlantkusten var inte nya utan hade funnits särskilt under decennierna

¹¹ F. LINDBERG, s. 112. 1889 Prop. 1: 8, FK 28: 36, AK 34: 20, Rskr 69.

¹ Underdånigt betänkande angående Sveriges fasta försvar 22/6 1892 (KfA), s. 32 ff.

² 1887 FK 15: 7 (Nyström), G. BJÖRLIN, ovan a.a. s. 101, (DOUGLAS), s. 19 f.

före novembertraktaten 1855.³ Det ryskfinska järnvägsbyggnadet ansågs emellertid bevisa, att Ryssland nu målmedvetet förberedde denna erövring, och den planerade järnvägen till Ofoten skulle passa bra in i en tänkt rysk järnvägslinje från Petersburg genom Finland, över Haparanda och Luleå, till Ofoten.

Det var inte endast så, att talet om ryska anfallsavsikter gentemot Nordkalotten syntes trovärdigare och de förmodade planerna mer målmedvetna än tidigare. Övre Norrland höll på att även för Sverige få ett helt annat värde än förut.

Kunskapen om Lapplands stora naturrikedomar var gammal, även om den länge varit diffus. Äventyrslystna svenskar och utlänningar hade under århundraden sökt skapa förmögenheter genom att utveckla denna landsdels tillgångar, men mödorna hade varit fåfänga före järnvägarnas tid.⁴ Med järnvägsperioden ökade intresset för de nordsvenska tillgångarna ytterligare. I första hand koncentrerade man sig på Gällivarefälten, och det var i huvudsak engelskt kapital som låg bakom projekten. Fortfarande uteblev dock de stora framgångarna.⁵ Kapitalet var för litet för att den viktiga kommunikationsfrågan skulle kunna lösas. Under tiden skedde en viss intresseförskjutning från Gällivarefälten till i första hand Kirunavaaras och Luossavaaras malmtillgångar. En statlig undersökning i mitten på 1870-talet befriade definitivt Lapplandsbergens järnrikedomar från mytens dimmor. Visserligen innehöll malmen fosfor, men i rapporten påpekas, att på det stadium som metallurgin uppnått, detta vore ett överkomligt problem.⁶

Engelsmän visade alltfört ett större intresse än svenskar för

³ A. JANSSON, 1961, s. 71 f.

⁴ Se G. AHLSTRÖM, *De mörka bergen*.

⁵ A. AXELSSON, *Gällivareverken 1855–1882*, 1964, särsk. s. 159, G. AHLSTRÖM, s. 194 ff.

⁶ Underdånig berättelse om en på nådig befallning år 1875 företagen undersökning af Malmfyndigheter – –, utgifven af Chefen för Sveriges Geologiska Undersökning, 1877.

malmen i norr. Framför allt hade de större kapital till sitt föfogande. Det var engelsmän som stod i spetsen under 1880-talet för det storslagna projektet med en järnväg från Luleå till Ofoten och som syntes nära att lyckas. 1888 kunde den första järnmalmen fraktas på Luleå-Ofotenbolagets bana från Gällivare. Den visade sig vara begärlig på världsmarknaden. På svensk sida märktes främst rädsla för konkurrens med det mellansvenska järnet och förbittring över att utlänningar skulle exploatera dessa naturtillgångar.⁷ Vid denna tid var emellertid svenska folket väl medvetet om de ofantliga rikedomar, som landet ägde i norr.

Befolkningen i övre Norrland ökade snabbt. I ett betänkande om Sveriges fasta försvar, 1898, påvisas, att befolkningstillväxten i Norrbotten under de senaste decennierna varit sex gånger större än i södra och mellersta Sverige.⁸ Vid sidan av Nordnorrlands ekonomiska förutsättningar började även landsdelens immateriella fördelar att uppmärksammas. Svenska Turistföreningen bildades 1885, och den propagerade i början av sin tillvaro huvudsakligen för en kärlek till fjällvärlden.⁹

8

Folke Lindberg och Tuomo Polvinen har påvisat, att man inte kan spåra en mot Sverige fientlig udd i det nordfinska järnvägsbyggandet. De har tvärtom klarlagt, att ryssarna liksom svenskarna var rädda för att de båda rikenas järnvägsnät skulle förenas. På ryskt håll fruktade man, att svenskar och tyskar vid ett krigsutbrott skulle använda sig av de nordskandinaviska järnvägarna för anfall mot Ryssland. Sedan den finska järnvägen nått Uleåborg 1886, motsatte sig ryssarna av denna anledning,

⁷ Skrivelse från mellansvenska bruksägare, citerad i NDA 6/11 1888. Vårt Land 24/11, NDA 19/11, 12/12, SvD 12/12 och 31/12 1888.

⁸ Sammandrag etc., 1899, s. 141 f.

⁹ S. Björck, s. 44.

att järnvägen skulle byggas vidare mot norr. Först vid sekelskiftet kunde finnarna, som ivrade för en fortsättning, övervinna ryssarnas motstånd, och 1903 invigdes bandelen Uleåborg–Torneå.¹

Den traditionella, djupa rysskräcken i Sverige var emellertid en realitet. Den förstärktes nu av att de fruktade ryska anfallsplanerna syntes mer målmedvetna än tidigare genom järnvägsbyggandet. I kombination med denna subjektiva bedömning fanns som ett mer objektivt faktum förändringen av Sveriges strategiska läge.

I betänkandet om Sveriges fasta försvar 1898 säges, att med »fullbordandet av den under byggnad varande järnvägen från Boden mot riksgränsen och i samband därmed även av den likaledes under byggnad varande finska kustbanan» kommer Sveriges »*hela strategiska läge*» att omskapas.² Denna förändring hade förutsetts och påbörjats under 1880-talet. Landets försvar var på intet sätt anpassat för det nya strategiska läget.

Samtidigt som unionsrikena genom de finska järnvägarna fått en synnerligen sårbar flank i norr, helt utan försvar, förhöjdes värdet för Sverige ofantligt av denna landsdel. Med någon tillspetsning kan sägas, att liksom Sverige fått centralförsvarstanken som strategisk doktrin i och med förlusten av Finland, så skedde en omsvängning från slutet av 1880-talet till ett periforförsvarstänkande, bl.a. med anledning av att Sverige inom sina gränser med utlänningars hjälp höll på att »erövra» övre Norrland.

Landets förändrade strategiska läge i kombination med en traditionell ryssfruktan och en nordnorrländsk värdestegring nödvändiggjorde en försvarspolitisk väckelse och krävde ett nytänkande hos den allmänna opinionen och hos politikerna. Dessa fakta utgör en självständig förklaringsgrund för den ökade försvarsvänligheten i slutet av 1880-talet. Försvarsnitet kunde

¹ F. LINDBERG, s. 120, T. POLVINEN, s. 264.

² Sammandrag etc., 1899, s. 142. Kursiveringen är Sammandragets.

hämta ytterligare styrka i de nationalistiska tongångar, som protektionismen och unionskonflikten framkallade. Det hindrar inte, att den ökade försvarsvänligheten *hade* ett eget ursprung, oberoende av andra konservativa och nationalistiska strömningar och oberoende av den samtidiga tilltagande tysk-ryska spänningen.

SUMMARY

As in most countries, growing streams of nationalism and conservatism, partly of a new kind, could be observed in Sweden at the end of the nineteenth century. The fact is agreed upon that the approval of customs duties and the policy of firmness or aggression where Norway, which was united with Sweden, was concerned, were integral parts of the important components of the new conservatism. Previously, the increasing approval of defence from the end of the eighteen eighties, has also been given as a component. However, it has been denied in later years, that this growing interest in defence was of separate importance, or it has been neglected when the conservatism of this time has been dealt with (Elvander and Hadenius). It has also been maintained that increased fear of Russia, which was the basis for the arousing of the defence, at least during the eighteen eighties, in the first place seemed to be a reflex of the simultaneous growth of German-Russian tension. At this time, Sweden leant towards Germany in several respects (Lindberg).

In the present essay, there is the theory that there was a separate basis for the awakening of the defence, independent of the questions of customs duties and the union, and independent of German influence. The starting point has been a study of the state's railway policy in the eighteen eighties.

In 1886 the Swedish Riksdag decided, that the state railway in Norrland should continue north of Ångermanälven. In the beginning, the politicians were doubtful, but the eagerness rose considerably at the end of the decade, and in 1890 everyone agreed that this railway should meet the Luleå-Ofoten line, which was being built under English supervision. The grants were gradually increased, and the General Staff could completely decide upon the extent of the railway. What was particularly worrying, was that the Finnish railway had reached Oulu in Northern Finland and at that time Finland was a Russian Grand Duchy. One feared, that the railway construc-

tion in Northern Finland was intended for a Russian conquest of Northern Scandinavia. For this reason, among others, one looked sceptically at the railway between Luleå and Ofoten, and it was said that the railway had partly been built with Russian capital. When in 1890 the Swedish state bought the railway, the reasons were mostly strategic.

It has been shown (especially by Polvinen) that there were no Russian plans of attack behind the building of the railway in Northern Finland. The Russians, like the Swedes, were afraid of the unification of the railway networks of the two countries, as they feared that the railways could be used for a Swedish or German attack on Russia.

On the other hand Sweden's deep traditional fear of Russia was a reality. Far earlier in the nineteenth century it had been feared that the Russians wanted to possess a harbour on the North Atlantic. Now such plans seemed more probable and more purposeful. An excuse for a conflict could be the Finnish language, spoken in the extreme north of Sweden, and therefore the government took precautions at precisely that time to counteract it. Sometimes the foreign possession of the Luleå-Ofoten line was said to be a possible reason for conflict.

These lines of thought appeared in pamphlets, in letters from the Swedish governor in the extreme north and in secret military investigations. In the Riksdag they mostly did not dare to make these obvious fears concrete.

However, it was not only an exaggerated general fear of Russia which lay behind the increased interest in defence. Sweden's strategic position had been completely changed by the building of the railways. Since Finland had been lost in 1809, the leading defence doctrine had been that the defence should be concentrated to the middle of the country. It was considered that Norrland did not need any specific defence, when the opinion was that this part of the country was inaccessible because of the vast forests and wasteland in Northern Finland and Northern Sweden. Through the building of the railway in Northern Finland, the situation was entirely different. Sweden was now defenceless in its most vulnerable part. In defence papers, a rearmament of the defence in the north along the Finnish-Russian border, was pleaded for.

Simultaneously, when Northern Sweden seemed more threatened and was more vulnerable than previously, this part of the country

became of much more value than before. At the same time, it was confirmed that the Lappland mountains were immensely rich in iron, and owing to the railway between Luleå and Ofoten, the iron ore would be accessible and could be exported. It had become more important than before to prevent this wealth from falling into Russian hands.