

nämnda Kongl. Förordning den 14 April 1866 erhåller ett tillägg, som sätter anläggningen af jerntrådsbanor i paritet med upprättandet af elektriska telegaf-linier, hvarmed dylika banor hafva en i ögonen fallande likhet i så fall, att till dem icke tarvas mera mark än som åtgår till de nödiga stolparnes uppresande samt för de erforderliga driftmaskinernas uppställning, äfvensom vid ändpunkterna till utrymme för varornas lossning och lastning jemte upplagsplats för desamma och bostäder åt banbetjeningen.

Då lätta och mindre kostsamma transporter äro ett alldeles oeftergifligt villkor för utvecklingen, ja! man må väl säga beståndet af vårt lauds industri, och det hädanefter otvifvelaktigt kommer att lemnas åt den enskilda företagsamheten, den enskilda associationsandan, att förskaffa oss de vidare kommunikationsmedel, hvaraf oss göres behof, samt i ett kapitalfattigt land det är mer än annorstädes af vigt att icke slösa med kostnaderna, såsom hittills tyvärr skett, torde det icke förnekas, att det ämne, som här till Riksdagens pröfning och beslutande, för dess del, blifvit framställt, är väl förtjent af det intresse, motionären derfor önskat framkalla.

På grund af hvad jag ofvan anført får jag härmed vördsamt föreslå, att i § 2 mom. af Kongl. Förordningen den 14 April 1866 måtte erhålla ett tillägg näst efter orden "elektriska ledningstrådar", som afser att gifva sådana "jerntrådsvägar" samna rätt i afseende på expropriation, som elektriska telegrafan.

Om remiss till Lag-Utskottet anhåller jag vördsamt, till hvilket äfven de handlingar, som upplysa saken, torde få öfverlemas.

Stockholm den 29 Januari 1870.

C. Hammarhjelm.

N:o 21.

Af Friherre von Essen, Fredrik: Angående Upsala och Stockholms läns förening till ett landshöfdingedöme och Södertörns förläggande till Nyköpings län.

Sednare tidens förbättrade kommunikationer, ångbåts- och jernvägsförbindelser samt en tätare postbefordran hafva jemte andra fördelar äfven beredt åt vissa orter en lättare beröring med läuens residensstäder, på samma gång som

respektive landshöfdingar kommit i tillfälle att beqvämare än förr företaga resor inom sina län. Detta förhållande inger den tanken, om icke en förändrad länsindelning skulle vara lämplig och ledande till besparing — der sådant låter sig göra utan att afståndet till länsresidens blir allt för stort, samt en sådan proportion af folkmängden iakttoges, att en landshöfdings göromål ej öfver höfvan ökas. Göromålen för öfrige tjenstemän inom länsstyrelsen torde ej behöfva tagas i beräkning, enär tillräckligt antal biträden till dessa tjenstemän lærer utan svårighet kunna anställas.

Med erkännande af hvad ofvan blifvit sagdt, kan dock invändas, att, som Sveriges jernvägsnät ännu på många år ej lærer blifva fulländadt, kan en sådan förändring af länens gränser till dess anstå, för att då i sin helhet genomföras. Jag vågar dock bestrida det kloka uti att invänta denna tidpunkt af skäl, att dels möta stora svårigheter uti att på en gång göra en omplacering eller indragning af ett större antal tjenstemän, dels uppskjutes derigenom en högst betydlig besparing för Statsverket, som hvarje indragning af ett landshöfdinge-embete skulle medföra.

De län, som vid en blick på kartan ligga bäst till för en sammanslagning, äro utan tvifvel Stockholms och Upsala län.

Dessa län hafva ända till 1714 utgjort ett landshöfdingedöme, då Carl XII i Demotica genom Kongl. Bref gaf ordres om dess delande i tvänne. Genom denna indelning hafva inom Stockholms län de nordligare kommunerna 13 mil till sin länsstyrelse, oaktadt arealen är obetydlig i jemförelse med andra län. Genom att sammanslå dem båda till ett län med Upsala till residensstad samt om Södertörn lägges till Nyköpings län, — uppkommer en folkmängd af:

För Stockholms län	130,971.
För Upsala län	98,631.
	<hr/>
	229,602.

Hvarifrån afgår:

Antal innevånare i Södertörn	31,273.
	<hr/>
	Återstår 198,329,

hvilken folkmängd, jemförd med Rikets öfriga läns, visar att 8 stycken hafva större antal innevånare.

Arealen åter för Stockholms län	64,652	kvadratmil.
” för Upsala län	46,798	”
	<hr/>	
	111,450,	”
samt om Södertörn afgår med.	16,421.	”
	<hr/>	
	Återstår areal 95,029	”

som visar att 10 län hafva större yttinnehåll.

Hvad åter beträffar afståndet från residensstaden Upsala, så få de aflägsnast boende omkring 8 mil, hvarvid likväl jernvägen för den sydligare delen kan anses förflytta dess innevånare på ett närmare afstånd än miltalet uttrycker. För de närmast Stockholm boende innevånarne af Södertörn blifver visserligen afståndet till Nyköping längre än 8 mil, men dels kan jernväg begagnas till Gnesta, cirka 4 mil från Nyköping, dels ångbåt direkte eller segelbåtar för dem, som bo vid kusten. Måhända torde dock behofvet af hastigare polisåtgärder i närheten af hufvudstaden göra det nödigt, att den exekutiva makten ej vore för långt aflägsse, hvarföre möjligen ett utvidgande af Öfverståthållare-embetets i Stockholm område kan ifrågasättas.

Den

Den besparing, som genom ofvan antydda sammanslagning skulle för Staten vinnas, torde blifva ganska betydlig, förutom den användning, som för annat ändamål kan förekomma af nuvarande residenshuset i Stockholm.

På grund af anförda skäl får jag vördsamt hemställa, att Riksdagen ville besluta i underlåmig skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t ville låta utreda, om en förening af Upsala och Stockholms län till ett landshöfdingedöme samt Södertörns öfverflyttande till Nyköpings län kan finnas lämplig, och att Kongl. Maj:t i så fall tacktes derom till nästinstundande Riksdag göra Proposition.

Stockholm den 29 Januari 1870.

F. von Essen.

N:o 22.

Af Friherre von Essen, Fredrik: Om anvisande af medel för norra stambanans fortsättning från Upsala öfver Söderfors till Margrethill.

Norra stambanan torde otvifvelaktigt snart böra till sin fortsatta sträckning bestämmas, och det vill synas som den riktning blefve den bästa, hvilken, i det den på nöjaktigt sätt befordrar Norrlands intresse, genomlöper den del af landet, som oberoende af nuvarande förhållanden, eger tillräcklig utvecklingsförmåga att lemna de bästa garantier att kunna med trafik forse en blifvande jernväg, allt under vilkor att den stora allmänna rörelsen ej ledes på omvägar och att banan ej genom dess längd eller ogynsamma terrängförhållanden kräfver en allt för hög anläggningskostnad. Af Stats-Utskottets vid sistförflutna riksdag Betänkande N:o 66 finner man tydligen ådagalagdt, att Norrlands billiga anspråk uppfyllas af en bana, men att denna banas riktning söder om Gefle—Dala-jernväg måste underordnas de lokala förhållanden, som der förefinnas; vidare är i samma Betänkande visadt, att en gemensam bana icke tillfredsställer de berättigade fordringar, som uppställas af orterna mellan Mälaren och Gefle—Dala-jernväg, utan att der erfordras två banor, en genom Westmanland och en genom Upland.

Bih. till Riksd. Prot. 1870. 1 Saml. 2 Afd. 1 Band. 2 Häft.