

handa, som vid tjenliga ställen i Wermland eller nordvestra Sverige åtaga sig anlägga och bekosta ett gevärsfaktori och ett kanongjuteri för effektuerande af gevär och kanoner för statens räkning på det sätt och i den ordning som det tackes Kongl. Maj:t att närmare förordna och bestämma.

Min patriotism, som ogera parlamentärer med svårigheter, bjuder mig att på detta sätt inleda en för fosterlandet vigtig sak, hvilken i dessa tider fordrar ovilkorligt afseende, och som af krigsministern endast därför kan vara förbisedd, att han icke tilltrött sig fordra anslag till *alla* för försvaret nödiga behof.

Emellertid må andra staters felsteg blifva varningar för oss. Ingen uppoffring kan vara för stor för bevarandet af fosterlandets frihet och sjelfständighet. Hvarje ändamålsenlig sådan är också den bästa statshushållningen.

Stockholm den 28 Januari 1871.

Carl Raab.

N:o 32.

Af Herr Bernhard Theodor Sautesson: Om beviljande af ett anslag å 714,250 R:dr, eller ett lån å 1,904,666 $\frac{2}{3}$ R:dr för en jernvägsanläggning emellan Borås och Warberg.

En jernvägsförbindelse med andra orter för det industriidkande Marks härad, — hufvudorten för de sju häradernas i Elfsborgs län väfnadsslöjd, — med en folkmängd af 35,000 personer, hvilken till större delen lefver af denna industri och hvilken, i likhet med angränsande Hallands och en del af Jönköpings län, på en sträcka af öfver 20 mil i längd och från 8 till 12 å 15 mil i bredd saknar alla med nutidens anspråk öfverensstämmande kommunikationer, har, alltifrån den tid, då fråga om jernvägsanläggningar i vårt land först uppstod, utgjort föremål för ortens lifligaste önsknings.

Lika viktigt som det är för Marks härad att vinna förbindelse med Sveriges jernvägsnät och kusten, är det för det långsträckta Halland, hvilket hittills varit i saknad af hvarje understöd af staten för jernvägars anläggande, att få sina hamnar genom jernväg förbundna med sitt östra uppland.

För anläggande af en jernväg genom Wiskaåns bördiga dalgång ifrån Warberg till Borås, der bibanan vidtager, som skär vestra stambanan vid Herrljunga, talar såväl Warbergs hamns förträfflighet och dess läge midt emellan Göteborg och Skånska kusten, som den genom nämnda jernväg åstadkomna förbindelsen med denna under vanliga förhållanden isfria hamn vid Sveriges vestkust, äfvensom vestra stambanan och Uddevalla—Herrljunga-banan.

På grund af hvad jag här ofvan haft äran andraga, samt under återopande af de skäl, som finnas angifna uti det betänkande den af Kongl. Maj:t i nåder förordnade komité den 29 Augusti 1870 afgifvit angående plan för enskilda jernvägsbyggnader, får jag härmed vördsamt föreslå:

att Riksdagen behagade bevilja till byggande af en jernväg med 4,1 fots spårvidd, från Borås till Warberg, ett anslag af 714,250 R:dr R:mt, motsvarande $\frac{1}{4}$ del af den utaf Kongl. Maj:t i nåder förordnade komité för nämnda jernväg beräknade anläggningskostnad.

För den händelse att Riksdagen icke skulle bevilja ofvanbegärda direkta anslag, vågar jag alternativt föreslå:

att en summa af 1,904,666 $\frac{2}{3}$ R:dr R:mt, motsvarande $\frac{3}{4}$ delar af den utaf ofvannämnda komité beräknade anläggningskostnaden, beviljas såsom lån, räntefritt under byggnadstiden, samt i öfrigt under de villkor, som af Riksdagen komma att bestämmas eller varit bestämda för de enskilda jernvägsanläggningar, hvilka förut af staten blifvit understödda med lånebidrag.

Om remiss till vederbörligt Utskott anhålles vördsamt.

Stockholm den 28 Januari 1871.

B. T. Santesson.