

och utvecklas, anse vi det vara behöfligt och lämpligt, att nedsättning sker i ofvannämnda afgifter.

Med principiellt fasthållande af att denna nedsättning bör utsträckas så långt som möjligt, vilja vi dock för det närvarande icke yrka minskning i de afgifter, som tillfalla patentbyrån, utan endast, enär den behållning, som förefinnes å patentmedlen, utgör en fullt tillräcklig garanti, att något tillskott af statsmedel icke är behöfligt för uppehållande af patentbyråns verksamhet, och således ingen anledning finnes att bibehålla någon del af stämpelafgiften å patentbref, härmed föreslå, att Riksdagen behagade besluta,

att stämpelafgiften å patentbref helt och hållet upphör.

Stockholm den 23 januari 1891.

*Ernst Stridsberg.*

*Wilhelm Tham.*

### N:o 7.

*Af herr Lothigius m. fl., om anslag till lön för byggande af jernväg från Borås till Göteborg.*

Åstadkommandet af en direkt jernvägsförbindelse mellan staden Borås, centrum för ett af landets mest betydande fabriksdistrikt, och den allt mera sig utvecklande sjö- och handelsstaden Göteborg har länge varit af för orten intresserade personer åsyftadt.

Fördelarne af en sådan förbindelse äro af synnerligen beaktansvärd beskaffenhet. Afståndet mellan Göteborg och Borås, förenade genom direkt jernvägsförbindelse, skulle blifva 71 kilometer, då deremot nu vägen öfver Herrljunga utgör 122 kilometer och öfver Varberg 162 kilometer.

Vigten af denna förbindelse är således obestriddig och har äfven föranledt en ej obetydlig aktieteckning såväl inom ofvannämnda städer som i de orter, hvilka skulle beröras af banan; men de för saken intresserade anse sig dock icke kunna vinna sitt mål utan statens mellankomst.

Att ett statsintresse af obestriddig vikt här föreligger, kan icke förnekas, då man tager i öfvervägande den betydelse, som denna jernväg skulle få ej blott för de trakter den närmast berör, utan äfven för hela den vestra delen af landet. Den blifver nemligen en viktig och naturlig länk i den jernvägsförbindelse, som, med Göteborg till utgångspunkt, bör komma att sträcka sig genom södra Vestergötland och Småland fram till södra stambanan med eventuel fortsättning vidare österut, och hvarigenom på samma gång en gammal jernvägsbyggnadsplan skulle komma att realiseras.

För saken intresserade personer hafva hos Kongl. Maj:t anhållit om koncession å jernvägsanläggning mellan Göteborg och Borås. Enligt uppgjord plan och kostnadsförslag skulle jernvägen blifva 66.1 kilometer lång med 1.435 meters spårvidd samt hafva skenor af 27.2 kilograms vikt per meter, syllar af 2.5 meters längd, skradda till 0.15 meters tjocklek, ballast med krönbredd 3.1 meter och banvallens krönbredd 5 meter, största lutning 1.60 med minsta krökning i hufvudspåret af 300 meter. Jernvägen har beräknats att utgå från Göteborg—Hallands jernvägs hufvudspår vid Almedals hållplats, belägen på 5 kilometers afstånd från Göteborgs station. Derifrån skulle banan framdragas öfver Mölndals by till Mölnlycke fabriker samt vidare förbi Landvetters och Häryda kyrkor till närheten af Björketorps kyrka, derifrån jernvägen skulle fortsättas i någorlunda rak riktning söder om Bollebygds kyrka genom Söråns dalgång och utefter Viaredsjöns norra strand fram till Borås stad.

Derjemte hafva koncessionssökandena tillkännagifvit sin afsigt att, beträffande jernvägens sträckning från Almedals hållplats till Göteborg för anknytning med den för bergslagernas och Göteborg—Hallands jernvägar gemensamma station derstädes, med Göteborg—Hallands jernvägsaktiebolag träffa aftal om begagnande af detta bolags jernväg å denna sträcka.

Enligt ofvan omnämnda kostnadsförslag skulle sjelfva jernvägens anläggningskostnad samt kostnaden för inköp af rörlig materiel m. m. uppgå till 4,280,000 kronor.

Med afseende på denna banas vigt för det allmänna, och då genom aktieteckning ej högre belopp än halfva anläggningskostnaden är att påräkna, erfordras från statens sida den kraftiga hjälp, som alltid pläгат lemnas åt jernvägsföretag, hvilka af Riksdagen ansetts vara af omfattande betydelse; och få vi, under anhållan att framdeles få till vederbörande utskott, dit frågan torde blifva hänvisad, aflemna för sakens vidare utredning erforderliga handlingar, värdsamt föreslå,

att Riksdagen måtte bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag å 2,140,000 kronor, motsvarande halfva anläggningskostnaden för en jernväg från Borås till Göteborg, för att under de vilkor och bestämmelser, som Riksdagen fastställer för understödjande af enskilda jernvägar, af Kongl. Maj:t anvisas såsom lån till det bolag, som kommer att bildas för byggande af jernvägen Borås—Göteborg, att utgå med en tredjedel under hvarterdera af åren 1892, 1893 och 1894.

Stockholm den 24 januari 1891.

*L. W. Lothigiüs.*

*P. Em. Lithander.*

*P. J. Andersson.*