

Nr 510.

Av herr **Svensson** i Betingetorp **m. fl.**, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 201, angående anslag till lindring av fraktkostnader för kalk samt inrättande av en kalkbrukslånefond.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 201 till riksdagen angående anslag till lindring av fraktkostnader för kalk samt inrättande av en kalkbrukslånefond föreslår Kungl. Maj:t riksdagen på chefens för jordbruksdepartementet hemställa *dels* att till lindring av fraktkostnaderna för kalk m. m. anvisa för budgetåret 1932/1933 under nionde huvudtiteln ett extra förslagsanslag av 250,000 kronor, *dels* att inrätta en statens kalkbrukslånefond och för detta ändamål anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

Jämfört med närmast föregående års anslag till kalkfraktlindring skiljer sig Kungl. Maj:ts förslag däriifrån högst väsentligt såväl beträffande anslagets belopp, vilket sänkts från 600,000 kronor till 250,000 kronor, som ock beträffande de föreslagna villkoren för fraktlindringens åtnjutande: *dels* genom att banavgifterna, som tidigare i sin *helhet* fraktlindrats och för närvarande fraktlindras med *hälften*, skulle *helt avkopplas från fraktlindring*,

dels genom att lägsta fraktgränsläget, inom vilket ingen fraktlindring får ifrågakomma, höjes från 50 öre till 60 öre per 100 kilogram, och

dels genom att fraktlindringen skulle göras beroende av kalkningsmedlets halt av ren kalk (CaO).

Departementschefen bygger sina äskanden och förslag på en utredning, gjord av kungl. lantbruksstyrelsen och Sveriges geologiska undersökning, och på dessa ämbetsverks i anslutning därtill framlagda förslag.

Vi förmena, att dessa ämbetsverks utredning, oaktat dennas i vissa delar obestriddliga förtjänster, likväl i många stycken — som ha en för ärendets bedömande avgörande betydelse — bygger alltför mycket på antaganden, som vid en ingående granskning visa sig felaktiga, varigenom därpå grundade förslag vid den praktiska tillämpningen icke kunna tillgodose sitt ändamål.

Ämbetsverken framhålla i sin utredning vid flera tillfällen, att onödigt långa kalktransporter för närvarande förekomma, dock utan att de göra något försök att precisera sitt påstående genom att angiva några kon-

Långtransporter av kalkningsmedel.

kreta fall eller ens göra någon antydning om långtransporternas relativa storleksordning. Beträffande kalkproduktionen i Västergötland ha vi inhämtat, att därvarande bruks sammanlagda leveranser till landets fyra nordligaste län utgjorde för 1928 2,819 ton och för 1930 endast 1,605 ton, samt att den sistnämnda kvantiteten utgör allenast en procent av västgötabrukens totala årsavsättning. Efter senaste regleringen av villkoren för fraktlindring för kalktransporter till Norrland, därvid jordbrukarens fraktkostnadsdel maximerades till 6 kronor 50 öre per ton oavsett väglängden, när leverans sker från kalkbruk beläget i Norrland, under det att för transporter dit från övriga kalkbruk i landet ingen maximering gäller för jordbrukarens fraktkostnadsdel, hava kalkbruken åtminstone i Närke och söder därom praktiskt taget utestängts från Norrland. De längsta transportavstånden, som numera förekomma, äro avstånden från norrländska kalkbruk till norrländska köpare. Så exempelvis är avståndet från Trångsviken (Mattmars kalkbruk) till Luleå 783 kilometer. Någon ändring i dessa förhållanden kan dock icke ske genom åtgärder ägnade att fördyra frakten för kalkförbrukare i övriga delar av landet. De landskap, vars kalkförsörjning måste ske från västgötabruken på grund av deras geografiska läge och avsaknad av kalk i fast klyft, äro: större delen av Halland, hela Småland och Blekinge, undantagandes dessa landskaps kustland, vidare Bohuslän, Dalsland och i huvudsak hela Värmland. Även om transportsträckorna här skulle i en del fall bliva 300 à 400 kilometer, kunna desamma icke rubriceras såsom oekonomiska, enär de landskapen icke på närmare håll hava tillgång på kalk till samma pris per kilogram ren kalk. Begreppet »oekonomiska kalktransporter», ehuru måhända på sin tid giltigt vid transporter söder ifrån till Norrland, saknar säkerligen reellt underlag, och dock är det på detta begrepp som ämbetsverken lagt sin utredning och byggt sina förslag.

*Ban-
avgifterna.*

För att rätt kunna bedöma denna del av förslaget, är det nödvändigt att i korthet redogöra för hur banavgifterna kopplats in på kalkfrakterna.

Före nu gällande taxa funnos tvenne slag av banavgifter, ordinarie och extra. De ordinarie, numera s. k. övergångsavgifter, hade en ställning, som kunde anses likvärdig med själva taxan, men rätten att uppbära extra banavgifter lämnades och återtog av kungl. järnvägsstyrelsen från tid till annan i mån järnvägsstyrelsen fann, efter verkställd utredning hos respektive om sådana avgifter ansökande bana, desamma vara nödvändiga eller icke nödvändiga för järnvägens ekonomi.

I 1907 års proposition, där chefen för jordbruksdepartementet för första gången äskade anslag till lindring av kalkfrakterna, framhölls med stark betoning av nödvändigheten att banavgifterna skulle inräknas i den del av frakten, varå fraktlindring skulle erhållas, enär fraktkostnaderna »i motsatt fall till och med på jämförelsevis korta vägsträckor mången

gång kunna springa upp till så betydande belopp, att den förut föreslagna fraktrstitutionen komme att förlora en stor del av sin betydelse». I de villkor för fraktlindringen, som sedermera utfärdades, bestämdes beträffande extra banavgifter, att lindring skulle utgå endast för de extra banavgifter, som under 1907 tillämpades. I mån järnvägsstyrelsen sedermera beviljade järnväg rätt att uppbära extra banavgift, gjordes av järnvägsstyrelsen det förbehållet, att dylik banavgift icke fick uppbäras för sådan transport, varå fraktlindring utgick. Så länge så skedde tyngde icke de extra banavgifterna fraktlindringsanslaget annorledes än som nyss nämnts. Under 1916, då kol, oljor och andra förnödenheter, nödvändiga för järnvägsdrift, sprungit upp till abnorma priser, hemställde vissa järnvägar om rätt att få tillgodoföra sig extra banavgifter jämväl för kalktransporterna. Denna hemställan kom från vissa utgångsbanor för kalktransporter och motiverades med bland annat, att en stor del, för somliga största delen, av allt vagnslastgods utgjordes av kalk, och då detta gods fraktbelades enligt — ur järnvägarnas synpunkt — sämsta tariffen, förelåg ett oavvisligt behov av banavgift. I underdånig skrivelse av den 29 december 1916 tillstyrkte kungl. järnvägsstyrelsen den gjorda hemställan och framhöll därvid, att på grund av driftkostnadernas oerhörda stegring det syntes styrelsen nödvändigt att, med frångående av bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev av den 11 oktober 1912 angående statsbidrag till fraktaavgifter för kalk m. m. för jordbrukets behov, »tillerkänna de enskilda järnvägarna, såväl de som nu gjort framställning därom som övriga järnvägar, rätt till de extra banavgifterna även ifråga om försändelse av jordbrukskalk». I en samma dag dagtecknad skrivelse har kungl. järnvägsstyrelsen avgivit underdånigt yttrande med förslag till anslag för 1918 till statsbidrag till fraktkostnaderna för jordbrukskalk. I detta yttrande påpekar järnvägsstyrelsen, att ett bifall till förutnämnda hemställan beträffande banavgifterna kommer att bereda statsverket ökade utgifter för kalkfraktlindringen, men föreslår järnvägsstyrelsen att de ökade utgifterna kompenseras genom en skärpning av bestämmelserna för statsbidragets utbetalande. Så skedde också därigenom, att minimiavgiften höjdes från 25 öre till 30 öre per 100 kilogram.

Kalkkonsumenterna hava sålunda redan vid den tiden fått sin fraktandel i viss mån ökad för att järnvägarna skulle få uppbära banavgift, och klart är, att i den mån banavgifterna icke täckas med statsbidrag, blir det den kalkköpande jordbrukaren och icke någon annan, som måste betala den icke fraktlindrade delen av banavgiften. Det har visserligen lyckats för trafikanter att förmå 9 järnvägar att restituera halva banavgiften till mottagaren, men det finnes sammanlagt 73 järnvägar i riket, som hava rätt att uppbära banavgift.

Det är numera Kungl. Maj:t, som beviljar järnvägarna rätten att uppbära banavgifter, och Kungl. Maj:t kan lättare än trafikanterna förmå järnvägarna att avstå därifrån.

Vi hålla troligt, att därest Kungl. Maj:t uppdroge åt kungl. järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen att förhandla med de enskilda järnvägarna om återställande av banavgifterna till den plats i kalkfraktfrågan, som de hade före 1917, skulle, sedan nu prisläget å järnvägarnas driftsförnödenheter återgått till det normala och därmed anledningen för den då skedda omläggningen bortfallit, det vara möjligt att få frågan om banavgifterna för kalkfrakterna ordnad på ett sådant sätt att varken statskassan eller jordbrukarna bleve lidande.

Dessa förhandlingar borde kunna vara avslutade och resultatet känt vid nästa års riksdag och bör intilldess enligt vår mening riksdagen fasthålla vid sitt beslut av 1930 angående banavgifterna.

*Kalknings-
medlets halt
av CaO.*

Angående statsbidragets beroende av kalkningsmedlets halt av CaO har Sveriges kemiska industrikontor framhållit, att den föreslagna åtgärden skulle »åsamka en så billig vara som kalk alltför stora kostnader». Så är även vår uppfattning.

Visserligen har departementschefen sökt förenkla saken genom att föreslå en uppdelning av kalken i två grupper med 80-procenthalten av CaO som gräns, men som kalken vid ett flertal bruk, då den är nybränd, har en halt av CaO, som ligger i gränsläget eller nära därunder, kommer förslaget att medföra stora orättvisor i tillämpningen. Köparen får för en vara, som t. ex. håller 79 procent CaO, 15 procent lägre fraktlindring än för en dylik, som har 1 procent högre halt av CaO. En omflyttning av gränstalet i ena eller andra riktningen avhjälpel icke missförhållandet.

Förslaget kan icke undgå att medföra oreda och handelstvister och en efteranalysering kan näppeligen givas något vitsord, då kalk är en vara som även på kort tid undergår avsevärda förändringar genom inverkan av fuktig luft.

Då variationerna i CaO-halten mellan de kalksorter, som kunna bli va föremål för så lång transport, att statsbidrag utgår, ej äro större än mellan 70—90 procent, anse vi det ej föreligga något som helst praktiskt skäl att förorda dessa omständiga bestämmelser. Vid åtnjutande av fraktbidrag för konstgödsel har det icke heller satts ifråga, ehuru möjlighe-terna för en tillämpning därvidlag äro större genom att varans halt av nyttiga beståndsdelar är konstant och i förväg känd och dessutom relativt sett varierar ännu mer än vad kalk gör (exempelvis kainit 12 procent, kali 20—40 procent).

De flesta jordbrukare äro numera väl underrättade om *medeltalet* av CaO i kalken från de bruk, som ligga inom deras kalkförsörjningsområden, och då de under alla förhållanden få själva betala större delen av fraktkostnaden, bör detta vara en betryggande garanti för att den högprocentigare kalken väljes, förutsatt att priset ej blir högre per viktsenhet nyttig beståndsdel.

Vi äro övertygade om att hur teoretiskt riktigt det än kan vara, att äm-

betsverkens riktlinjer för fraktbidragets åtnjutande följas, stöter förslaget i den praktiska tillämpningen på så stora svårigheter, att följden blir en dyrare vara till skada för konsumenter och producenter utan någon däremot svarande egentlig besparing för staten, ty man kan knappast komma ifrån tanken, att staten dock får ingripa för att kontrollera, huru de föreslagna bestämmelserna verka och efterlevas, och bära därmed för-
enade kostnader.

Såväl ämbetsverken som departementschefen ha föreslagit, att fraktbeloppet å den fraktdel, som ej är berättigad till fraktlindring, skall höjas från 50 öre per 100 kilogram till 60 öre.

*Höjning av
fraktgränsen.*

Då jordbrukarnas köpkraft är så nedsatt, att endast det allra nödvändigaste för bibehållande av jordens alstringsförmåga ligger dem inom räckhåll, föreligger det nu, mera än någonsin tidigare alltsedan staten började anslå medel till fraktlindringen, skäl för att lämna dem detta stöd för sin betryckta näring. Stödet gives ju framför allt dem, som fäst sin livsgärning vid landets kargaste bygder, de kalkfattiga jordområdena.

Det stöd, som staten ger åt jordbrukarna, verkar ju även befruktande för en industri, som eljest ej kan hållas igång, och till den del frakten går på statens järnvägars banor, kan man ju med fog påstå, att kostnaden för statsverket i realiteten delvis reduceras till en bokföringsåtgärd.

Anslagskravet på kalkfraktlindring har välvilligt upptagits av riksdagen under en lång följd av år, och några direktiv till skärpning i villkoren för lindringens åtnjutande ha ej utgått från riksdagens sida, ej heller har det ifrågasatts sänkning av anslaget.

Av tabell, bilaga 1, framgår hur Kungl. Maj:ts proposition verkar i frakthänseende jämfört med nu gällande bestämmelser. För jordbrukarna betyder förslaget en ökning av de nuvarande kalkfrakterna mellan 22.5—45.1 procent eller från 14 kronor till 42 kronor 10 öre per 10 ton.

*Förslagets
verknningar.*

Frågan har även ur social synpunkt en för stora delar av landet tyngande räckvidd, särskilt gäller detta för kalkdistrikten i Västergötland. Inom länet finnas 51 kalkbruk och dessutom brännes kalk självständigt av ett 30-tal lägenhetsinnehavare, som i regel ej använda främmande arbetskraft. Av de 51 bruken ha 14 nedlagt driften under senare år på grund av försvårade avsättningsmöjligheter.

*Sociala syn
punkter.*

Innan fraktkostnaderna ökades och medan ännu statsbidraget verkade för frakt överstigande 30 öre per 100 kilogram, sysselsatte dessa kalkbruk cirka 1,800 man, förra året föga mer än hälften. Vi befara, att en skärpning av villkoren enligt förslaget får samma ödesdigra följder som om ämbetsverkens förslag om distriktsindelning genomfördes: omsättningen sjönke med två tredjedelar och Västergötlands kalkindustri drabbades av

liknande öde som stenindustrien i Bohuslän. Arbetarna drabbas hårdast, många ha skaffat sig egna bostadslägenheter och äro bundna vid orten och det är ej möjligt att inom kalkbruksdistrikten uppbringa annat arbete.

Genom nedanstående sammanställning gives möjlighet att i någon mån få en föreställning om hur även kommunernas ekonomi är beroende av kalkindustriens vara eller icke vara.

Kommun	Antal skattekronor		Folk mängd			Kom- munens skuld	Kom- munal- skatt
	Totalt	Från vid kalk- industrien anställda	Total	Vid kalkindustri			
				an- ställda	för- sörjda	kronor	kronor
Valtorp	1,252: 91	667: 80	490	91	283	34,000	11: 20
Torbjörntorp	3,609: 82	758: —	498	88	220	600	5: 53
Karleby	2,151: 20	535: 50	751	101	330	46,500	9: 35
Kinnekleva	1,589: 20	1,063: 55	561	135	379	55,000	9: —

Nu kan ju mot dessa senaste påståenden invändas, att om än arbetstillfällena vid skifferkalkbruken bortfalla, så skapas nya arbetstillfällen vid kolbrännande kalkbruk i andra delar av landet.

Däri ligger dock blott en halv sanning, ty skall skifferbränslet ersättas med kol, bortfaller cirka hälften av arbetstillfällena. Därmed är man inne på en ny synpunkt av saken: *den nationalekonomiska*. Enligt vårt förmenande är det bättre att stödja jordbruk, industri och järnvägsdrift med cirka 250,000 kronor utöver Kungl. Maj:ts förslag än att öka arbetslösheten och försämra landets handelsbalans.

Vi utgå ifrån, att statsbidraget uppgick till 538,000 kronor under år 1931. Sedan dess har kalkkonsumtionen sjunkit något, varför även med oförändrade grunder för fraktlindringens åtnjutande vi anse, att ett anslag av 500,000 kronor täcker behovet.

*Kalkbruks-
lånefonden.*

Vi ställa oss även betänksamma mot inrättande av en statens lånefond åt kalkindustrien. I statens manufakturlånefond finnes redan en inrättning, som torde ha en viss förutsättning att kunna pröva den ekonomiska bärigheten av planerade nya företag. Sannolikt äro förutsättningarna ej alltför gynnsamma. Hade de fyndigheter, som av ämbetsverken åsyftas komma ifråga vid nyanläggningar, haft gynnsamma utvecklingsmöjligheter, är det troligt, att de skulle ha tagits under bearbetning åren närmast efter kriget, då kalkpriset låg på en för kalkbruksdriften mycket gynnsam nivå, kapitaltillgången var god och företagsamheten stimulerades genom en utpräglad optimistisk tillit.

På grund av vad vi sålunda anfört hemställes,

att riksdagen med ändring av vad Kungl. Maj:t i propositionen nr 201 punkt 1 föreslagit måtte för budgetåret 1932/1933 till lindring av fraktkostnaderna för kalk m. m. utöver av Kungl. Maj:t föreslagna belopp anvisa såsom förslagsanslag ytterligare 250,000 kronor;

att fraktlindringen måtte utgå efter nu gällande grunder;

att riksdagen måtte avslå vad Kungl. Maj:t i punkt 2 av samma proposition föreslagit; och

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning angående möjligheterna av banavgifternas borttagande för kalkningsmedel, som är avsett för jordbruksändamål.

Stockholm den 2 april 1932.

<i>Joh. G. Svensson.</i>	<i>J. A. Persson,</i> Tidaholm.	<i>Emil Bengtsson.</i>
<i>Karl Magnusson</i> i Skövde.	<i>Helge Bäcklund.</i>	<i>Gustav Johanson,</i> Hallagården.
<i>Erik Nordkvist.</i>	<i>Carl Jansson.</i>	<i>Arthur Gustafson</i> i Kasenberg.
<i>Herman Norling.</i>	<i>Thore Alströmer.</i>	<i>Emil Andersson.</i>
<i>Nils Persson</i> i Grytterud.	<i>Carl Björling.</i>	<i>Gustaf Karlsson.</i>
<i>A. W. Lundén.</i>	<i>J. V. Mårtensson.</i>	<i>Nils Nilsson</i> i Karlstad.
<i>Anders Andersson</i> i Falkenberg.	<i>Albin Eriksson,</i> Toftered.	<i>Carl Larson.</i>
<i>Linus Andersson.</i>	<i>Hjalmar Svensson,</i> Grönvik.	<i>Johan Johnsson,</i> Norrahammar.
<i>Oscar Osberg.</i>	<i>Carl Arv. Anderson.</i>	<i>Cornelius Olsson.</i>
<i>Oscar N. Olsson.</i>	<i>Anders Hansson,</i> Trollhättan.	<i>C. P. Olsson.</i>
<i>C. W. O. Höglund</i> i Göteborg.	<i>Albin Ström.</i>	<i>Algot Sjöström.</i>
<i>Ove Ekberg.</i>	<i>Axel Lindqvist</i>	<i>Birger Petersson.</i>
<i>Anders Norsell.</i>	<i>Gust. Rosander.</i>	<i>J. H. Blomquist.</i>
<i>Fabian Lilliecreutz.</i>	<i>Sig. A. Carlsson.</i>	<i>M. L. Petersson,</i> Broaryd.
<i>P. M. Olsson.</i>		<i>And. Lindgren.</i>

Avskrift.

Fraktexempel i

Från och till station	Län (mot-tagnings-stationen)	Km.	Enligt kungl. propositionen till				
			Avgifter som ej bliva föremål för fraktlindring				Summa
			Ban-avgift	Omlastnings- o. över-förings-avgifter	Täcknings- o. vägnings-avgift för en vagn	Frakt- o. över-gångs-avgifter	
Kol. nr 1	2	3	4	5	6	7	8
<i>Från station vid enskild järnväg:</i>							
Kinnekleva—Erikstad	Älvsborgs	119	4: —	0: 40	0: 71	6: —	11: 11
Kinnekleva—Falkenberg	Hallands	252	4: 40	0: 30	0: 89	6: 70	12: 29
Blomberg—Gånghester	Älvsborgs	119	3: —	0: 40	0: 66	6: —	10: 06
Blomberg—Folkesta	Sörmlands	249	1: 90	0: 30	0: 72	6: 60	9: 52
Uddagården—Hok	Jönköpings	118	1: 20	0: 45	0: 49	6: —	8: 14
Uddagården—Möckhult	Kalmar	250	1: 20	0: 30	0: 64	6: 60	8: 74
<i>Från station vid statens järnvägar:</i>							
<i>Från Tomten (Torbjörntorp):</i>							
Till Rosendala	Jönköpings	84	1: 50	0: 80	0: 42	4: 90	7: 62
» Österbymo	»	178	1: 50	0: 50	0: 58	6: 10	8: 68
» Holsbybrunn	»	168	2: —	0: 50	0: 59	6: 10	9: 19
» Vimmerby	Kalmar	227	1: 80	—	0: 65	6: 40	8: 85
» Vena	»	215	2: —	0: 50	0: 65	6: 40	9: 55
» Finsjö	»	268	2: 10	0: 50	0: 75	6: 70	10: 05
» Backaryd	Blekinge	300	0: 50	0: 80	0: 70	6: 90	8: 90
» Ellenö	Älvsborgs	159	2: —	—	0: 58	6: —	8: 58
» Sillerud	Värmlands	245	1: —	—	0: 67	6: 60	8: 27
» Torsby	»	316	0: 80	—	0: 65	7: —	8: 45
» Uddeholm	»	298	1: 50	0: 40	0: 67	6: 90	9: 47

Falköping den 23 mars 1932.

Vidimeras:

Everth Johnsson.

Magnhild Persson.

kronor per ton.

lindring av kalkfrakterna						Enligt nu gällande grunder		Ökning i jordbrukarens fraktkostnad om alternativ B tillämpas	
Frakt, som är berättigad till fraktlindring (transport och övergångsavgift)	Total fraktkostnad enl. kol. 8 o. 9	A beloppet i kol. 9 utgår statsbidrag		För jordbrukaren att betala per ton		Statsbidrag	För jordbrukaren att betala	Kronor per ton	I procent
		A med 85 % för 80 % CaO	B med 70 % för 79 % CaO	Enl. A	Enl. B				
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
2: 20	13: 81	1: 87	1: 54	11: 44	11: 77	5: 20	8: 11	3: 66	45.1
4: 70	16: 99	4: —	3: 29	12: 99	13: 70	7: 50	9: 49	4: 21	44.4
2: 20	12: 26	1: 87	1: 54	10: 39	10: 72	4: 70	7: 56	3: 16	41.8
3: 80	13: 82	3: 28	2: 66	10: 09	10: 66	5: 35	7: 97	2: 69	33.8
0: 60	8: 74	0: 51	0: 42	8: 28	8: 32	2: 20	6: 54	1: 78	27.2
3: —	11: 74	2: 55	2: 10	9: 19	9: 64	4: 20	7: 54	2: 10	27.8
—	7: 62	—	—	7: 62	7: 62	1: 40	6: 22	1: 40	22.5
2: —	10: 68	1: 70	1: 40	8: 98	9: 28	3: 85	7: 83	1: 95	26.6
1: 70	10: 89	1: 45	1: 19	9: 44	9: 70	3: 40	7: 49	2: 21	29.5
2: 80	11: 65	2: 88	1: 96	9: 27	9: 69	4: 80	7: 35	2: 84	31.8
2: 60	12: 15	2: 21	1: 82	9: 94	10: 88	4: 20	7: 95	2: 88	29.9
4: 10	14: 15	3: 49	2: 87	10: 66	11: 28	5: 75	8: 40	2: 88	34.3
4: 50	13: 40	3: 88	3: 15	9: 57	10: 25	5: 25	8: 15	2: 10	25.7
1: 60	10: 18	1: 86	1: 12	8: 82	9: 06	3: 30	6: 88	2: 18	31.7
3: 80	12: 07	3: 28	2: 66	8: 84	9: 41	4: 90	7: 17	2: 24	31.2
3: 20	11: 65	2: 72	2: 24	8: 93	9: 41	4: 10	7: 55	1: 86	24.6
2: 90	12: 37	2: 47	2: 08	9: 90	10: 84	4: 15	8: 22	2: 12	25.8

Granskad

Hj. S. Holm.

Föreståndare för avdelningen för kalkfrakter vid kungl. järnvägsstyrelsens kontrollkontor.