

N:o 238.

Af herr **Berglund**, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar m. m.

I anledning af Kungl. Maj:ts nådiga proposition n:o 132 till Riksdagen med förslag till lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar m. m. får jag härmed aflämna följande motion.

De första bestämmelserna angående pensionering af statens järnvägars personal tillkommo först 1872 efter att i flera år hafva varit föremål för Riksdagens och andra myndigheters behandling. Kostnaderna för pensioneringen skulle bestridas genom bidrag dels från delägarna själfva, dels af trafikmedel, hvilket senare bidrag skulle utgå med viss procent af statens järnvägars nettoinkomst, d. v. s. såsom tantiëmebidrag. Pensionerna utgingo antingen såsom invalid- eller ock såsom ålderspensioner med ett högsta pensionsbelopp af 50 % på aflöningen.

Redan fyra år efter dessa bestämmelsers tillkomst uttalades af pensionsfullmäktige den meningen, att från delägarnes sida borde göras en ekonomisk ansträngning i syfte att under förutsättning af motsvarande förhöjdt statsbidrag kunna öka den pensionsrätt, som dittills varit för delägarna gällande. Pensionskassans direktion utarbetade då förslag till reglementsförändring, hvilket efter yttrande af kungl. järnvägsstyrelsen af Kungl. Maj:t förelades 1882 års Riksdag. På grund af denna Riksdags skrifvelse i ämnet utfärdade Kungl. Maj:t samma år ett nytt pensionsreglemente, hvilket utan väsentliga förändringar fortfarande är gällande.

På grund af det genom pensionsreglementets bestämmelser otillräckligt blifna statsbidraget har en större kapitalbrist uppstått i statens järnvägars pensionskassa, hvilken brist redan vid 1903 års slut uppgick till 37 miljoner och därefter än mera förstorats.

För ordnandet af pensionsförhållandena har dels en för ändamålet tillsatt kommitté afgifvit betänkande 1905 och dels hafva af Kungl. Maj:t tillkallade sakkunnige afgifvit förslag 1908, hvarå pensionsfullmäktige, pensionsdirektionen och kungl. järnvägsstyrelsen sistnämnda år afgifvit utlåtande. Härpå har slutligen Kungl. Maj:t framkommit med proposition till innevarande års Riksdag.

Pensions-
åldern.

Enligt förutnämnda 1882 års pensionsreglemente utgår full pension till den tjänsteman, som efter minst 30 års ordinarie anställning vid statens järnvägstrafik uppnått sådan ålder, att hans lefnads- och tjänsteår sammanräknade uppgå till 95. Tidigare pensionsrätt kan inträda för sådan tjänsteman, som på grund af kroppsskada eller sjuklighet, ådragen i tjänsteutföring vid statens järnvägstrafik, icke vidare kan behörigen sköta sin befattning och fördenskull afskedas eller ock efter minst tio tjänsteår i ordinarie anställning vid statens järnvägstrafik afskedas, emedan han till följd af sjuklighet, ej ådragen under tjänsteutföring, eller ålderdomssvaghet icke kan behörigen sköta sin befattning.

Dessa villkor för pensions erhållande förefunnos redan i det första pensionsreglementet, som godkändes af 1872 års Riksdag. I nådiga propositionen till denna Riksdag yttrar Kungl. Maj:t som skäl för dessa åldersbestämmelser, efter att hafva pröfvat väckt förslag om gemensam pensionering af järnvägstrafikpersonal och öfriga civila tjänstehafvare, att med undantag af verklig krigstjänst förorsakade näppeligen någon statens tjänst så talrik och så tidig otjänstbarhet som trafiktjänsten, hvilket förhållande berodde dels på de icke sällan inträffade olycksfallen och dels af tjänstgöringens natur i öfrigt, hvilken, särdeles hvad anginge tågpersonalen, ofta föranledde till ett mycket tidigt försvagande af hälsa och krafter, hvartill komme, att afseende å tjänstens fördel kunde bjuda afskedande af personer äfven i andra fall än sådana, där verklig och fullständig otjänstbarhet vore för handen. Nämnda förhållanden gjorde det både önskvärdt och behöfligt, att pensionsrätt inträdde mycket tidigare för trafikpersonalen, än i allmänhet för statens öfriga civila tjänstpersonal vore medgifvet.

I kungl. järnvägsstyrelsens utlåtande 1880 framhålles nödvändigheten af att kunna utan all hänsyn afskeda en tjänsteman, hvilken ej vore vid fullt den sinnesspänstighet och kroppskraft hans befattning ansåges erfordra.

Godkännandet af förut gällande åldersbestämmelser vid förnyandet af gamla pensionsreglementet vid 1882 års riksdag visar, att Riksdagen granskat och ånyo funnit dessa lämpliga.

I Riksdagens såväl Första som Andra Kammare väcktes 1885 motioner om att större delen af järnvägspersonalen skulle pensioneras redan efter 25 års ordinarie tjänst och 80 sammanlagda tjänste- och lefnadsår, och åtföljdes en af motionerna af uppgifter angående högsta lefnads- och tjänsteålder, som uppnåtts af afliden eller afskedad personal af ifrågasvarande kategorier. Riksdagen fann i motionerna angifna förhållanden vara förtjänta af uppmärksamhet, men på grund af att ekonomisk utredning saknades, ansåg sig Riksdagen ej kunna bifalla motionerna på annat sätt, än att skrifvelse skulle aflåtas till Kungl. Maj:t med anhållan, att Kungl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, om och i hvad mån förändrade grunder för pensionering af betjäningen vid statens järnvägstrafik kunde vara af billighet och rättvisa påkallade.

Kungl. kommittén för utredande af civilstatens pensionering yttrade 1894 i skrifvelse till Kungl. Maj:t, att järnvägspersonalen till följd af den uppslitande tjänstgöringen icke borde inbegripas under samma bestämmelser som öfriga civila statstjänare.

Järnvägspersonalen har genom fullmäktige särskildt vid tvenne olika tillfällen framhållit behovet af åldersvillkorens sänkande. Å fullmäktigemötet 1878 gafs nämligen till känna, att den nuvarande bestämmelsen om 95 sammanlagda lefnads- och tjänsteår som villkor för hel pension ansågs alltför sträng beträffande tågpersonalen, och å möte 1886 tillstyrkte fullmäktige ett förslag om 85 lefnads- och tjänsteår för all personal.

Häraf framgår med all önskvärd tydlighet, att förutom personalens förtroendemän olika myndigheter framhållit, att järnvägstjänstemännen i fråga om åldern för pensions erhållande intoge en särställning och att den nuvarande åldersbestämmelsen af 95 tjänste- och lefnadsår snarare kunde anses för hög än för låg.

I uppenbar strid mot alla dessa uttalanden kommer 1903 års pensionskommitté till en helt annan slutsats. Den finner nämligen skäl föreslå en väsentligt förhöjd pensionsålder genom införandet af en minimilefnadsålder af 62 år för lokomotivförare, öfverkonduktör, konduktör, banmästare, lokomotiveldare, packmästare, stationskarlsförman, stationskarl och banvakt samt 65 år för öfriga tjänstemän.

Kommitténs skäl för detta förslag äro hufvudsakligen, att den bestämda pensionsåldern måste anses i flera fall vara »oskäligt låg» samt att förslaget af den 7 november 1902 angående förändradt ordnande af det civila pensionsväsendet talar för höjningen af järnvägspersonalens pensionsålder.

Båda dessa skäl synas vid jämförelse med hvad som här ofvan anförts vara särdeles litet öfvertygande, och måste det förefalla förvånansvärdt, att oskäligheten upptäckts först af denna kommitté, ehuru frågan om järnvägspersonalens pensionsålder gång på gång varit under behandling ända sedan 1872.

Pensionskommittén har såsom skäl för möjlig höjning af pensionsåldern bland annat anført, att tjänstetiden numera vore mindre än förr. Har någon tid — såsom helt naturligt varit — då arbetsintensiteten ökats allt mer och mer, arbetstiden sjunkit och i vissa fall synts väl knapp, torde detta näppeligen kunna sägas vara fallet, sedan de förlängda arbetstiderna trädt i kraft, hvad järnvägsstyrelsens personal beträffar 1908 och hvad linjepersonalen beträffar innevarande år.

Oaktadt pensionsfullmäktige å lagtima mötet 1906 punkt för punkt gendrifvit kommitténs bevisföring, hafva förenämnda af Kungl. Maj:t tillkallade sakkunnige upptagit kommitténs förslag, men ansett sig dock för lokomotivförare och kvinnliga tjänsteinnehafvare förorda en minimi-ålder af 60 år.

På grund af hvad som så ofta af olika myndigheter framhållits måste man ovillkorligen instämma i fullmäktiges yttrande 1908 öfver sakkunniges förslag, att frågan om järnvägsmännens pensionering *icke* får betraktas från *samma* synpunkt som pensionering i allmänhet, och får det dessutom stöd i det faktum, att allmänna pensionslagens bestämmelser icke kunnat tillämpas i fråga om järnvägsmännen. Vidare torde det få anses klart, att, på grund af tjänstens säregna och uppslitande art, hvad järnvägsmännen beträffar, lefnadsåldern icke är den enda mätaren på arbetskraft, utan torde minst lika mycket afseende böra fästas vid en lång och ansträngande tjänstgöring, som tårt på hälsa och krafter.

I huru hög grad tjänstens beskaffenhet inverkat på personalens hälsotillstånd, visar det faktum, att från den tid, det nuvarande reglementet daterar sig, d. v. s. från och med år 1883 till 1903 års utgång, 600 järnvägsmän bifvit invalidpensionerade, under det antalet af dem, som afgått på grund af uppnådd pensionsålder, uppgått till endast 490. Dessa siffror synas sålunda föga vara ägnade att understödja ett förslag om höjning af pensionsåldern.

Ytterligare ett af skälen för pensionskommittén att föreslå förlängd tjänstetid för personalen var den ekonomiska vinst, som därigenom skulle tillföras pensionskassan. Vinsten i det stora hela för staten att i sin tjänst kvarhålla ålderstigen och utsliten personal torde emellertid i regel vara synnerligen minimal. Funnes uppgifter tillgängliga å de

kostnader, ersättningspersonalen för de sjuka och mindre arbetsföra åldringarne drager, skulle troligen dessa visa ett resultat, som ej inbjöde att än längre än nu är fallet hafva personalen kvar i sin tjänst.

Slutligen kan ej nog kraftigt betonas vådan ur säkerhetssynpunkt af att bibehålla utsliten och nervös personal i sådana viktiga funktioner, som de flesta bland densamma måste intaga i ett verk af statens järnvägars natur.

I föreliggande proposition har Kungl. Maj:t hufvudsakligen framfört hvad sakkunnige föreslagit med undantag af att åldern 62 år för vissa tjänstemän höjts till 63. Stödet för detta synes enligt departementschefens yttrande vara det, att enskilda järnvägarnes pensionskassa antagit denna ålder för afgang.

Att märka är, att enskilda järnvägarnes pensionsreglemente ej stadgar en pensionsålder af 63 lefnadsår ej endast för vissa grupper bland delägarne, utan är samma pensionsålder gällande för alla, och förefaller det märkvärdigt, då Kungl. Maj:t gör denna jämförelse, att Kungl. Maj:t föreslår 63 blott för vissa tjänstemän och samtidigt 65 för vissa andra.

Vidare torde det vara mindre rättvist gentemot personalen vid statens järnvägar att utan vidare jämföra denna med de enskilda järnvägarnes personal. Oaktadt det enskilda bannätet uppgår till mer än dubbelt så många kilometer som statens järnvägar, inflyter vid de senare något mera i bruttoinkomster, hvaraf framgår, att arbetsintensiteten måste vara betydligt större och sålunda tjänsten mera uppslitande vid statens järnvägar än vid de enskilda järnvägarne.

Enligt nuvarande bestämmelser utgår full pension med 80 % af det ordinarie arfvodet och inkvarteringsersättning, där sådan utgår, den senares värde alltid beräknad till 20 % af arfvodet.

Pensions-
belopp.

Enligt äldsta pensionsreglementet fastställdes, som förut är nämnt, högsta pensionen till 50 % af aflöningen. Detta belopp ansågs emellertid kort därefter vara alltför lågt, hvarför framställning gjordes från fullmäktiges sida att få detta belopp förhöjdt till 80 % af aflöningen. Kungl. järnvägsstyrelsen tillstyrkte detta, enär den icke ansåg de förutvarande pensionsbeloppen så stora, att styrelsen kunde gå till väga utan all hänsyn, då frågan uppstode att för ålders skull afskeda en tjänsteman, hvilken, ehuru eljest oförvitlig, dock ej vore vid fullt den sinnesspänstighet och kroppskraft, hans befattning ansåges fordra.

I proposition till 1882 års Riksdag föreslog Kungl. Maj:t, att, då delägarne vore villiga själfva bidraga med förhöjda årsafgifter, ett fyllnadsbidrag skulle få utgå af statsmedel till beredande af högre pensioner.

Riksdagen biföll propositionen och tillkom på så sätt den nuvarande pensionsprocenten.

I pensionsreglementet finnes icke angifven någon inskränkning med hänsyn till möjligen ifrågakommande förbättringar af det ordinarie arvodet, hvadan järnvägspersonalen tryggt sig vid den tanken, att därest delägarne till pensionsinrättningen erlægga den afgift, som enligt gällande reglemente åligger dem att betala, de äfven skola komma i åtnjutande af den pension, som i samma reglemente är bestämd. Enligt mitt förmenande torde personalen hafva fullt fog för en sådan tolkning af bestämmelserna, och ej heller har detta varit ifrågasatt vid de löneförbättringar, som vidtagits före 1908.

Efter allt att döma har man sålunda rätt antaga, att 80 % allmänt ansetts vara den rätta procenten för järnvägsmännens pensioner.

I sitt förslag till högsta pensionsprocent hafva emellertid sakkunnige stannat vid 72, efter att hafva jämfört denna procent med 80, 75 och 70.

Kungl. Maj:t har i sin proposition följt detta förslag.

Sakkunnige framhålla, att pension är till sin natur likartad med aflöning, att pensionen måste anses utgöra en fortsatt ersättning för det arbete tjänaren under tjänstetiden utfört, till följd hvaraf det är i sin ordning, att arten och graden af detta arbete inverkar på pensionens belopp och att staten har skyldighet tillse, att personalen vid statens järnvägar tillförsäkras pensioner, hvilkas belopp kunna anses motsvara de stegrade lefnadsomkostnaderna.

Pensionsfullmäktige gilla denna sakkunniges mening, men kunna icke följa dessa i deras påstående att höjningen af pensionen *icke* bör ske i samma proportion som höjningen af aflöningen. Tvärtom kunna fullmäktige icke finna annat än att pensionernas höjning bör ske i samma proportion som höjningen i aflöning d. v. s. pensionsprocenten bibehålles oförändrad. Häri måste man gifva fullmäktige rätt. Detta särskildt gäller de lägst aflönades pensioner, hvilka om pensionsprocenten ej bibehölles vid 80 % skulle blifva alltför knappa under tider med nu rådande dyra lefnadsomkostnader.

Endast för tvenne år sedan antogs den nu för statens järnvägar gällande lönestaten, hvarför man tryggt torde kunna påstå, att lönerna äro afpassade efter nu rådande förhållanden.

Är man ense härom, så torde det äfven vara nödvändigt att i lika proportion höja äfven pensionerna, såvida man vill, att äfven de skola vara behörigen afpassade.

Mot sakkunniges och Kungl. Maj:ts förslag angående nedsättning af personalens afgifter från 3,2 % till 2,8 % af aflöningen är ju intet att invända, då pensionernas storlek enligt förslaget skulle så väsentligt minskas.

Pensions-
avgifter.

Emellertid kan det ifrågasättas, huruvida ej afgiftsprocenten borde hafva sänkts ännu mer eller till den procent, som gäller för civilstatens pensionsinrättning eller 3 % af pensionen (2,16 % af aflöningen). Föreslagna afgiftsprocent motsvara nämligen 4 % af pensionen.

Då här ofvan föreslås bibehållandet af nuvarande högsta pensionsbelopp eller 80 % af aflöningen, torde personalen också fortfarande få vidkännas samma afgifter som förut. Detta dock beträffande nuvarande delägare. För blifvande delägare föreslås afgifternas erläggande efter en stigande skala upp till 4,8 % af aflöningen, motsvarande sakkunniges förslag af förhöjda afgifter för större löntagare.

Järnvägspersonalens fullmäktige hafva ej haft något att erinra mot ett bibehållande af afgiftsprocenten mot det att pensionsprocenten äfvenledes bibehålles.

1906 års löneregleringskommitté har på grund af den i pensionskassan förefintliga bristen — några andra skäl finnas ej angifna — funnit sig föranlåten att äfven inlåta sig på spörsmålet om personalens pensionering. Kommittén föreslog nämligen, att befattningshafvare skall vara skyldig underkasta sig de förändrade bestämmelser i fråga om pension, som kunna varda stadgade. En tydlig undermening härmed var den, att genom försämrade pensionsvillkor skulle pensionsinrättningens finanser upphjälpas.

Orsakerna till
ifrågasatt för-
ändrande af
gällande
pensions-
reglemente.

Att järnvägspersonalen härvidlag skulle få sitta emellan förefaller dock något märkvärdigt, då man undersöker orsakerna till kapitalbristens uppkomst.

Enligt 1872 års reglemente skulle, som förut är nämndt, statens bidrag utgå i form af tantiémbidrag. Vid utarbetandet af nytt förslag till pensionsreglemente år 1879 byggde pensionsdirektionen detta på förhöjda afgifter dels från personalens sida (från 1,5 till 3,2 % af aflöningen) och dels från statens sida. Statsbidraget föreslogs utgå antingen med

- a) en viss procent af järnvägens bruttoinkomst,
- b) en viss procent af skillnaden emellan järnvägstrafikens bruttoinkomster och driftkostnaden, d. v. s. den gällande beräkningsgrunden,
- c) ett belopp, som stode i bestämdt förhållande till hvad delägarne själfva erlade, eller
- d) ett belopp, som med kortare mellantider bestämdes efter förhanden varande behof.

Direktionen uppgjorde en tabell upptagande beräkning af statens bidrag enligt de olika alternativen, af hvilka järnvägsstyrelsen ansåg sig endast böra fästa afseende vid det fjärde eller att statsbidraget skulle utgå icke blott som dittills med $1\frac{1}{2}$ % af nettoinkomsten utan därjämte med ett för de nya förbindelserna svarande fyllnadspensionsbidrag af 30 % af de för hvarje år utfallande pensionerna.

Då Kungl. Maj:t afgaf sin proposition i ämnet till 1882 års Riksdag ådagalades, att Kungl. Maj:t var af samma mening som järnvägsstyrelsen och ansåg, att det förordade förslaget ägde afgjort företräde framför de öfriga alternativen.

Statsutskottet, som hade motionen för beredning, var ense med Kungl. Maj:t, att förhöjda pensioner borde utgå, hvad beträffar formen af statsbidraget, ansåg sig utskottet böra förorda direktionens andra alternativ, d. v. s. behållandet af det förutvarande beräkningssättet af $1\frac{1}{2}$ % plus ett ytterligare tillägg af $\frac{1}{2}$ % af nettoinkomsten, hvilket beräkningssätt visserligen förorsakar staten under de första åren större utgifter, än som enligt Kungl. Maj:ts förslag vore fallet, men blifva utgifterna jämnare fördelade och växa endast i mån af trafikens utveckling. Därjämte anmärkte utskottet, att frågan om beräkningssättet icke vore en fråga om statsbidragets storlek, i dess helhet betraktadt, utan endast en fråga om det för staten bekvämaste och i öfrigt fördelaktigaste sättet för utbetalningen af detsamma.

Detta statsutskottets förslag bifölls af Riksdagen.

På grundvalen af detta Riksdagens beslut upprättade direktionen för pensionsinrättningen förslag till pensionsreglemente, hvilket blef af Kungl. Maj:t den 3 november 1882 utfärdadt.

På detta sätt har alltså — mot pensionsdirektionens, järnvägsstyrelsens och Kungl. Maj:ts uttryckligt uttalade mening — den bestämelse tillkommit, att statsbidraget skall utgå med 2 % af skillnaden mellan statens järnvägstrafiks samtliga inkomster å ena sidan och utgifter för drift och underhåll å den andra. Det är detta oriktiga sätt att beräkna bidragen till en pensionsanstalt, som genom delvis oförutsedda omständigheter — såsom stor ökning af personalen och de dåligt vinstgifvande norrländska banornas tillkomst — åstadkommit den stora bristen i pensionskassan.

I kungl. propositionen (sid. 26) finnes en tabell intagen angående det statsbidrag, som tillfallit statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, hvilket bidrag 1895 uppgick till 32,8 kr. per delägare, under det att samma år statens utgifter till telegraf- och tullstaternas pensionering uppgick till resp. 260 och 183 kr. per delägare.

Då sålunda orsaken till att pensionsinrättningen kommit på obestånd uppenbarligen måste tillskrivas det otillräckliga statsbidraget och då järnvägspersonalen föreslås skola erlägga högre afgifter än civila befattningshafvare i allmänhet och dessutom hittills under hela sin tjänstetid erlagt dryga afgifter för sin pensionering under det de flesta öfriga statstjänare i det närmaste varit befriade från erläggandet af pensionsavgifter, så torde man kunna förvänta, att Riksdagen ville tillse, att åtminstone de nuvarande befattningshafvarne vid statens järnvägar få för sin pensionering åtnjuta de rättigheter, som nuvarande pensionsreglemente stadgar, då de varit skyldiga erlägga de afgifter samma reglemente föreskrifver.

På grund af det anförda får jag härmed hemställa,

att Riksdagen måtte besluta sådan ändring af Kungl. Maj:ts förslag till lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar,

att 2 § mom. c) erhåller följande lydelse: för den, som efter minst 30 års anställning i ordinarie stats-tjänst, däraf åtminstone de sista 10 åren i statens järnvägars tjänst, uppnått sådan ålder, att hans lefnadsår och tjänstear sammanräknade uppgå till talet 95.

att i 5 § pensionsprocenten, som utgår för den tjänsteman, som innehar minst 30 tjänstear, sättes till 80 i stället för föreslagna 72 samt pensionsprocenten för den, hvars tjänstear vid pensioneringstillfället understiger 30 till

för fulla 10 tjänstear.....	20 %
» » 11 »	22 »
» » 12 »	24 »
» » 13 »	26 »
» » 14 »	28 »
» » 15 »	30 »
» » 16 »	32 »
» » 17 »	34 »
» » 18 »	36 »
» » 19 »	38 »
» » 20 »	40 »
» » 21 »	44 »
» » 22 »	48 »

för fulla 23 tjänstear	52 %
» » 24 »	56 »
» » 25 »	60 »
» » 26 »	64 »
» » 27 »	68 »
» » 28 »	72 »
» » 29 »	76 »

att 9 § erhåller följande lydelse: Såsom bidrag till kostnaden för beredande af pension skall tjänsteinnehafvare erlägga pensionsafgift med årligt belopp, motsvarande viss procent af honom tillkommande aflöning. Var tjänsteman, då denna lag trädde i kraft, delägare i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, skall afgiften utgå med 3,2 procent af aflöningen; i annat fall utgör afgiften, då aflöningen uppgår till

högst 2,800 kr.	3,2 %
mer än 2,800 kr. men högst 3,100	3,3 »
» » 3,100 » » 3,400	3,4 »
» » 3,400 » » 3,700	3,5 »
» » 3,700 » » 4,000	3,6 »
» » 4,000 » » 4,300	3,7 »
» » 4,300 » » 4,600	3,8 »
» » 4,600 » » 4,900	3,9 »
» » 4,900 » » 5,200	4,0 »
» » 5,200 » » 5,500	4,1 »
» » 5,500 » » 5,800	4,2 »
» » 5,800 » » 6,100	4,3 »
» » 6,100 » » 6,400	4,4 »
» » 6,700 » » 7,000	4,6 »
» » 7,000 » » 7,300	4,7 »
» » 7,300 » » »	4,8 »;

dock att pensionsafgift beräknas å högst 7,500 kronor.

att öfriga §§, som härmed hafva samband ändras i enlighet med förestående yrkande.

Stockholm den 15 april 1909.

Fr. Berglund.

I motionen instämma:

<i>A. Thylander.</i>	<i>K. Joh. Larsson.</i>	<i>L. Gust. Broomé.</i>
<i>A. C. Lindblad.</i>	<i>Janne Tynell.</i>	<i>C. E. Kropp.</i>
<i>C. E. Svensson.</i>	<i>G. A. Rundgren.</i>	<i>Oskar Berg.</i>
<i>[Olof Hellström.</i>	<i>Albin Ahlstrand.</i>	<i>Linus Lundström.</i>
<i>F. A. Bäckström.</i>	<i>M. Ström.</i>	<i>Alfr. Lundgren.</i>
<i>G. Kronlund.</i>	<i>L. J. Carlsson.</i>	
