

Nr 311.

Av herr **Kvarnzelius m. fl.**, om beviljande åt Ostkustbanans aktiebolag av tre särskilda lån för byggande av ban-delarna Härnösand—Sundsvall, Sundsvall—Hudiksvall och Hudiksvall—Söderhamn.

Jämlikt riksdagens skrivelse till Konungen den 24 maj 1913 och den 11 maj 1915 har riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts därom avlåtna propositioner beslutat att på vissa villkor bevilja Ostkustbanans aktiebolag ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor.

Detta lånebelopp ingick i en finansplan för banföretaget, baserad på en för banans byggande uppgjord kostnadsberäkning, som slutade på en summa av 26,000,000 kronor.

Denna kostnad skulle enligt den uppgjorda finansplanen täckas av 10 miljoner kronor i eget kapital, 13 miljoner kronor i banklån mot första inteckning i banan och 3 miljoner kronor i förenämnda statslån mot andra inteckning. År 1913 var genomförandet av denna finansplan under dåtida förhållanden betryggad. Härförutom ägde bolaget ett reservkapital, som sedermera stigit till över 3 miljoner kronor.

När kriget utbröt, ställde sig bolaget till en början avvaktande. Det dröjde emellertid ej länge, förr än på initiativ av dåvarande civilministern förslag om arbetenas påbörjande för lindrande av den befarade arbetslösheten i landet framkom. Efter en del medgivanden av statsmyndigheterna och under deras direkta medverkan igångsattes också arbetena i början av år 1916. För närvarande lära omkring hälften av alla sten- och terrasseringsarbeten vara utförda, varjämte expropriation av mark för banan till största delen är verkställd. Av bolagets medel voro vid senaste årsskiftet omkring 9 $\frac{1}{2}$ miljoner kronor förbrukade.

På grund av den kostnadsökning, som numera inträffat i fråga om såväl materiel som arbete, har bolaget låtit uppgöra en ny kostnads-

beräkning, vilken slutar å en summa av 51,000,000 kronor. För erhållande av denna kostnadssumma har bolaget tänkt sig, att

bolagets eget kapital skulle uppbringas till	kronor 20,000,000: —,
banklån anskaffas till	» 21,000,000: —
samt statslån begäras till	» 10,000,000: —
<hr/>	
Summa kronor 51,000,000: —.	

I anslutning härtill har bolaget i underdånig skrivelse den 15 juli 1919 gjort framställning hos Kungl. Maj:t om avlåtande av proposition till riksdagen om beviljande åt bolaget av ett lån å det belopp, av bolaget beräknat till 10,000,000 kronor, vilket utöver bolagets till 20,000,000 kronor uppbringade egna kapital jämte en bankkredit å 21,000,000 kronor enligt av Kungl. Maj:t godkänd kostnadsberäkning erfordras för byggande av järnväg från Gävle till Härnösand, på enahanda villkor, som angivas i riksdagens skrivelse den 11 maj 1915, nr 87; dock med vissa i den underdåniga framställningen närmare angivna modifikation.

Den av bolaget beräknade kostnadssumman, 51,000,000 kronor, har enligt av Kungl. Maj:t infordrade yttranden godtagits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varemot järnvägsstyrelsen ansett kostnadsförslagens slutsumma böra höjas till 55,600,000 kronor.

Om denna senare summa i och för säkerställande, såvitt möjligt, av banföretagets genomförande lägges till grund för finansplanen, skulle enligt bolagets förberörda ansökan statslånet komma att uppgå till 14,600,000 kronor, under det att bolagets eget kapital och det påräknade banklånet skulle fortfarande ingå i finansplanen med ett sammanlagt belopp av 41,000,000 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrker i sitt yttrande i huvudsak bolagets ansökan. Järnvägsstyrelsen avstyrker däremot densamma, men uttalar därjämte den meningen, att om statsmakterna likväl anse sig böra bevilja statslånet ifråga, bör som förutsättning krävas, att godtagbart anbud om rätt för staten att inlösa Uppsala—Gävle järnväg samt villkoren härför förebringas.

Med anledning härav har på framställning från Ostkustbanans aktiebolag anbud om dylik inlösen avgivits av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, varjämte aktieägare i järnvägsbolaget, som tillsammans representera 42,100 av bolagets 50,000 aktier, erbjudit sig att överlåta sina aktier till staten mot ett pris av 220 kronor per styck.

I ett den 1 maj 1920 avgivet utlåtande har 1918 års järnvägskommitté avstyrkt antagandet av förenämnda inlösensanbud men tillstyrkt inköp på angivna villkor av de hembjudna aktierna.

Till pågående riksdag har Kungl. Maj:t avlåtit proposition, nr 426, angående ett låneunderstöd till Ostkustbanans aktiebolag å 6,000,000 kronor.

Enligt det till propositionen fogade utdraget ur statsrådsprotokollet anförde statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet vid ärendets behandling bland annat,

att kostnadssumman för hela banan med hänsyn till vad myndigheterna anført ej torde böra sättas till lägre belopp än till närmare 56,000,000 kronor,

att med hänsyn till rådande förhållanden å lånemarknaden och det statsfinansiella läget det vore ägnat att väcka allvarliga betänkligheter att till banföretaget bevilja ett så stort lån, som det ifrågasvarande å 14,600,000 kronor,

att det ökade lånebidraget till Ostkustbanan ej kan anses motiverat enbart av möjligheten att förvärva Uppsala—Gävle järnväg på erbjudna villkor,

att under rådande ekonomiska situation beviljande för banföretaget av det högst betydande lånebelopp, som skulle erfordras för företagets säkerställande i dess helhet, icke kan förordas, men att härav ingalunda följer, att tanken på Ostkustbanans fullbordande skulle uppgivas,

att behovet av bananläggningen redan blivit av statsmakterna erkänd och att det givetvis alltjämt måste framstå som ett önskemål, att hela bananläggningen i sinom tid kommer till stånd, ävensom att sådana förfoganden med statens bistånd träffas, att arbetena å banan ej i avvaktan på gynnsammare ekonomiska förhållanden behöva i sin helhet nedläggas, i synnerhet som arbetena påbörjades under kristiden även för att stödja statsmakterna i deras strävanden att motverka den då rådande arbetslösheten.

Under angivna förhållanden ifrågasätter statsrådet, om ej staten nu borde inrikta sig på att stödja fullbordandet av allenast viss del av bananläggningen.

Härefter anför statsrådet följande:

»Arbetena å Ostkustbanan hava hittills bedrivits samtidigt å olika linjer. Ett fullföljande av en sådan byggnadsplan medför, även om den i förevarande fall tager sikte på att få vissa delar av banan färdiga något före de övriga eller banan i dess helhet, att under största delen av byggnadstiden ej någon del av byggnadskapitalet blir inkomstgivande, liksom ej heller någon del av banans stora trafikområde snabbt kommer i åtnjutande av de fördelar, som med banan avses.

För en banbyggnad av ifrågavarande längd och med härav följande långa byggnadstid måste i vanliga fall en dylik byggnadsplan vara oekonomisk. Även beträffande Ostkustbanan kan ifrågasättas, om ej räntekostnaderna vid banans byggande kunna i väsentlig grad nedbringas, om byggnaden koncentreras på i första rummet bandelar, som till följd av trafikområdets beskaffenhet få beräknas erhålla den största trafiken och som följd härav jämväl de största trafikinkomsterna.

Vid en ändring av byggnadsplanen i antydd riktning framstår bandelen Sundsvall—Härnösand otvivelaktigt som den, vilken i första rummet bör färdigbyggas, varefter ett successivt utbyggande av banan söderut synes ligga närmast till hands.»

»För beviljande av låneunderstöd för bandelen Sundsvall—Härnösand måste givetvis i första hand fordras, att bolaget kan tänkas kunna uppbringa medel, som jämte statslånet äro tillräckliga för att bandelen nu färdigställas.

Anläggningskostnaderna för bandelen — inklusive kostnaden för rullande materiel — torde kunna beräknas uppgå till sammanlagt omkring 15,500,000 à 16,000,000 kronor, därav omkring 3,560,000 kronor redan nedlagts i banan. Av det återstående erforderliga beloppet lär det ej kunna antagas bliva möjligt för bolaget att med de aktieteckningar, som stå till buds eller kunna uppbringas, som eget kapital anskaffa mera än 1,000,000 à 1,500,000 kronor. Bolaget skulle sålunda behöva uppbringa ytterligare cirka 11,000,000 kronor. Under förutsättning att ett banklån om 5,000,000 kronor skulle kunna anskaffas mot första säkerhet i bandelen, skulle staten för bandelens färdigställande behöva lämna ett låneunderstöd om 6,000,000 kronor eller dubbla beloppet mot vad hittills beviljats för hela Ostkustbaneföretaget. Till säkerhet för lånet skulle lämnas inteckning, liggande närmast efter banklånet, vadan av statslånet omkring halva beloppet eller 3,000,000 kronor skulle ligga inom hälften av den beräknade anläggningskostnaden.»

»Därest en finansiering av bandelen Sundsvall—Härnösand skulle kunna åvägabringas i nu angiven ordning, synes från statsmakternas sida några allvarliga betänkligheter ej behöva möta mot beviljande av det ifrågasatta låneunderstödet för ändamålet, helst det ligger nära till hands att antaga, att, om banan ej i nu angiven ordning kommer till stånd, dess byggande som statsbana förr eller senare måste äga rum.»

Enligt det åberopade statsrådsprotokollet skulle som villkor för åtnjutande av det ifrågasatta låneunderstödet å tillhopa 6,000,000 kronor bland annat gälla,

att Ostkustbanan delas i två särskilda järnvägar, innefattande den ena bansträckan från Gävle till Sundsvall och den andra bansträckan från Sundsvall till Härnösand,

att ifrågavarande statslån må tagas i anspråk allenast för färdigställandet av järnvägen från Sundsvall till Härnösand,

att kostnadsförslag och arbetsplan för sistnämnda järnväg fastställas av Kungl. Maj:t,

att bolaget, för att kunna erhålla ifrågavarande statslån, skall vara skyldigt hos Kungl. Maj:t styrka, att det genom aktieteckning eller upplåning, som av Kungl. Maj:t godkännes, förfogar över ett kapital, som jämte statslånet är fullt tillräckligt till slutförande av järnvägen Sundsvall—Härnösand, samt

att, sedan Kungl. Maj:t meddelat tillstånd till delning av järnvägen mellan Gävle och Härnösand, låneunderstödet må lyftas i mån av arbetets fortgång på sätt och å tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, dock icke före den 1 januari 1921.

Angående innebörden av detta Kungl. Maj:ts förslag kan anföras följande.

Alla de utfästelser om nya aktieteckningar i bolaget, som hittills avgivits, hava gjorts under det uttryckliga förbehållet, att hela banan fullbordas ända från Gävle till Härnösand. Av bolag och kommuner å sträckan Sundsvall—Härnösand hava dylika utfästelser lämnats för ett belopp av sammanlagt 1,937,000 kronor. Om mot förmodan så många av vederbörande intressenter skulle befinnas villiga att vidbliva sina villkorliga utfästelser om nya aktieteckningar även för det fall, att tillkomsten av endast bandelen Sundsvall—Härnösand bliver säkerställd, att härigenom 1,500,000 kronor inflyta, samt ett banklån å 5,000,000 kronor kan uppbringas på antagliga villkor, och bansträckan med dessa medel jämte statslånet blir fullbordad, så torde inga som helst utsikter att kunna förränta det lånebelopp å 11,000,000 kronor, vartill statslån och banklån skulle uppgå, förefinnas. Såsom bolagets representanter vid olika tillfällen framhållit, kan man nämligen ej förvänta, att någon del av Ostkustbanan skall med nutidens höga driftskostnader kunna som *lokalbana* lämna något överskott å trafiken, sedan driftsutgifter och avskrivningar täckts. Det är visserligen sant, att det område banan genomlöper närmast norr om Sundsvall är tätare befolkat än övriga trakter längs Ostkustbanan, men denna omständighet torde icke ändra nyssnämnda omdöme beträffande utsikterna för banans nettoavkastning, då som bekant lokal- eller förortstrafik rent av medför förluster för resp. banföretag. Sannolikheten för ett dylikt resultat av lokaltrafik norr om

Sundsvall ökas därav, att denna trafik är av helt annan natur än i närheten av större städer i södra Sverige, där befolkningen i allmänhet har sina bostäder i villasamhällen men sitt arbete i moderstaden och således är tvingad att varje arbetsdag göra resor fram och tillbaka mellan sina hem och arbetsplatsen, vilken omständighet föranleder en betydligt större resandefrekvens i förhållande till folkmängden än i Sundsvallstrakten, där befolkningen är bosatt invid sina arbetsplatser.

För att bandelen Sundsvall—Härnösand, liksom övriga delar av Ostkustbanan, skall bli bärkraftig, torde därför ovillkorligen fordras, att den ingår som led i en banlinje, som möjliggör övergångstrafik bandelarna sins emellan.

Om bolaget skulle följa den av Kungl. Maj:t angivna byggnadsplanen, måste således antingen bolaget inom kort tid efter trafikens öppnande komma på obestånd, då medel komma att saknas för betalande av räntorna å förenämnda lån å 11,000,000 kronor, eller ock måste banan säljas till staten såsom innehavare av den högst liggande inteckningen i banan. Att fullt medvetet leda bolaget mot obestånd eller kanske konkurs torde kunna medföra till och med juridiskt ansvar för styrelsen och kan således icke gärna ifrågakomma. En statsinlösen ställes visserligen i utsikt enligt statsrådsprotokollet, men så länge en dylik inlösen icke formligen blivit garanterad av statsmakterna, kan bolaget icke gärna räkna därmed; — och sådan garanti torde icke kunna påräknas, då staten därmed skulle ikläda sig ett större engagement, nämligen å 16,000,000 kronor, motsvarande den beräknade kostnaden för bandelen Härnösand—Sundsvall, än det, som skulle uppkomma vid ett bifall till bolagets låneansökan, som avser ett belopp å högst 14,600,000 kronor.

Om emellertid vederbörande skulle vilja påtaga sig de risker, som ovan angivits, och staten sedermera inlöser bandelen Sundsvall—Härnösand, skulle möjligheten att framdeles, sedan de nu angivna löftena om aktieteckningar förfallit, och sedan den med stora svårigheter hopfogade finansplanen gått sönder, få till stånd en privatbana mellan Sundsvall och Gävle bliva ännu mindre än för närvarande, i synnerhet som bärigheten av en på angivet sätt stympad Ostkustbana, avskild från Härnösand—Sollefteå järnväg av en bit statsbana, skulle bli betydligt mindre än för hela Ostkustbanan. En bana Gävle—Sundsvall skulle därför icke kunna byggas av någon annan än staten, sedan bandelen Sundsvall—Härnösand blivit statsbana, men sannolikheten för statens byggande inom överskådlig tid av banan Gävle—Sundsvall måste efter de uttalanden, som gjorts av myndigheter med flera, anses vara mycket liten. Allt talar för att under nämnda omständigheter till en början endast vissa mindre

sträckor av Ostkustbanan söder om Sundsvall skulle komma att byggas som statsbanor, och att Ostkustbanans tillkomst skulle framflyttas till en mycket avlägsen framtid.

Beträffande den omskrivna frågan om det för längre järnvägar, och speciellt för Ostkustbanan, är fördelaktigast att bygga resp. banor bitvis eller i ett sammanhang, kan framhållas, att för varje järnväg, vars enskilda bandelar icke kunna lämna något nämnvärt driftöverskott, så länge de trafikeras som avskilda lokalbanor, men som komma att tillföras övergångstrafik, så snart de olika bandelarna sammanfogas till ett helt, blir det sammanhängande byggnadssättet det billigaste därigenom, att byggnadstiden blir kortare och som följd därav ränteförlusterna och administrationskostnaderna mindre. Vid ett sammanhängande byggnadssätt bidrager även den omständigheten till ränteförlusternas nedbringande, att de stora arbetena, vilka för sitt utförande visserligen taga lång tid i anspråk men vanligen kräva en jämförelsevis liten del av byggnadskapitalet, kunna verkställas först, under det att mångfalden av småarbeten och de dyrbara leveranserna, vilka draga de största kostnaderna, kunna förläggas till slutet av byggnadstiden.

Det förhållandet, att staten icke brukar tillämpa det sammanhängande byggnadssättet, torde icke kunna betraktas som ett bevis för att detta system icke är fördelaktigt.

Att märka är emellertid, att tillämpningen av sistnämnda byggnadssystem försvåras vid exempelvis Inlandsbanan genom dåliga transportförhållanden, under det att systemet med stor fördel kan användas vid Ostkustbanan, där för byggnadsarbetet tillräckliga transportmöjligheter, såväl på sjön som på land, finnas.

För att visa kostnaden för Ostkustbanans byggande enligt de bägge systemen hava tvenne detaljerade tablåer genom bolagets försorg blivit uppsatta, belysande de olika fallen. Av dessa tablåer framgår, att om Ostkustbanan bygges i ett sammanhang jämlikt bolagets plan, kommer kostnaden att uppgå enligt bolagets beräkningar, justerade i överensstämmelse med järnvägsstyrelsens erinringar, till förut nämnda belopp, 55,600,000 kronor. Om däremot bandelen Härnösand—Sundsvall bygges först och därefter bandelarna Sundsvall—Hudiksvall, Hudiksvall—Söderhamn och Söderhamn—Gävle successivt, så att hela banan bleve färdig exempelvis år 1930, så komme totalkostnaden för dessa bandelar, inberäknat ränteförlusterna under byggnadstiden å upplånade medel och de ökade administrationskostnaderna, att uppgå till icke mindre än 63,400,000 kronor, under det gynnsamma antagandet, att hälften av de för resp. bandelars byggande upplånade medlen kunna förräntas, när

banan blivit färdig till Hudiksvall och tre fjärdedelar av lånebeloppen, när trafiken öppnats till Söderhamn. Skillnaden i byggnadskostnader uppgår alltså till 7,800,000 kronor. Av kostnadsstegringen uppkommer något över 4,600,000 kronor genom ökade ränteförluster. De betydande ränteförluster, som uppkomma å bolagets egna medel, äro likväl ej upptagna i tablåerna; ej heller hava på grund av gällande lånevillkor några räntor å statslån beräknats för de första tre åren. Ränteförlusterna vid banans byggande bitvis bliva således i verkligheten långt större än tablåerna utvisa.

Då *dels* bolaget och dess ledning genom ett accepterande av den i statsrådsprotokollet angivna byggnadsplanen således skulle löpa stora risker med anledning av svårigheten att förränta de för linjen Sundsvall—Härnösand upplånade medlen utan att därmed främja tillkomsten av Ostkustbanan i dess helhet, vilket är bolagets uppgift, *dels* anläggningskostnaden för banan genom tillämpningen av nämnda plan skulle såsom ovan påvisats ökas i sådan grad, att alla utsikter för bolaget att någonsin kunna fullborda företaget synas gå förlorade, *dels* de dyrbara, men halvfärdiga arbeten, som utförts söder om Sundsvall, skulle avbrytas och taga skada antingen bolaget följer planen eller icke, *dels* vederbörande fackmyndigheter i sina senaste utlåtanden icke ifrågasatt eller förordat ett byggande av banan bitvis, även om järnvägsstyrelsen upptagit till prövning fråga om banans eventuella avkortande vid Söderhamn, så torde bolaget icke vara i stånd att mottaga det statslån å 6,000,000 kronor, som Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att på angivna villkor bevilja.

Som emellertid Ostkustbanans snara tillkomst är ett statsintresse av högsta vikt och för näringslivet av lika stor om ej större omedelbar betydelse än de många företag, till vilka trots kristiden stora anslag äskas, samt då statsmakterna tagit initiativet till och föranlett bananläggningens påbörjande för minskande av statsutgifterna för arbetslöshetens bekämpande och därmed bidragit till, att bolaget, som, om det ännu ej påbörjat arbetena, skulle innehaft en mycket stark ekonomisk ställning med ett kontant kapital på omkring 15,000,000 kronor, iråkat nuvarande prekära situation, så synes det oss, undertecknade, nödvändigt såväl från moralisk som ekonomisk synpunkt, att statsmakterna på ett rationellt och rimligt sätt söka förhjälpa bolaget att fullborda det påbörjade banföretaget. Vi anse statsmakterna vara så mycket mera förpliktade härtill, som utan dylik hjälp frukten av ett mångårigt, intresserat arbete och stora uppoffringar från såväl kommuners som enskildas sida eljest skulle gå förlorade till skada för hela vårt land.

Det lämpligaste sättet för realiserande av företaget vore enligt vår mening att följa den av bolaget uppgjorda, väl genomtänkta finans- och arbetsplanen.

Då emellertid ett sådant tillvägagångssätt förutsätter en lösning omedelbart även av frågan om inlösen av Uppsala—Gävle järnväg, vilken med mer eller mindre fog blivit sammankopplad med Ostkustbanefrågan, och inköpet av Uppsala—Gävle järnväg redan nu skulle ställa större anspråk på statskassan, än som kan vara lämpligt under rådande förhållanden och erforderligt för beviljande av nödigt statslån för arbetenas fortsättning å Ostkustbanan, så synes en utväg att för närvarande undvika nämnda sammankoppling böra sökas. Enligt vår mening torde en sådan utväg ligga i följande förslag:

Ostkustbanan delas i fyra särskilda järnvägar, innefattande sträckorna Härnösand—Sundsvall, Sundsvall—Hudiksvall, Hudiksvall—Söderhamn och Söderhamn—Gävle med iakttagande dock, att alla dessa fyra järnvägar skola i samtrafikshänseende betraktas som en järnväg, så länge de trafikeras av en och samma förvaltning.

Ostkustbanans aktiebolag beviljas ett statslån å 6,000,000 kronor på de villkor Kungl. Maj:t föreslagit.

För att villkoren skola kunna accepteras, beviljas emellertid samtidigt *dels* ett lån å 5,000,000 kronor för byggande av bandelen Sundsvall—Hudiksvall, som beräknas kosta inallas cirka 15,600,000 kronor, med förmånsrätt i denna bandel närmast efter ett banklån å 5,000,000 kronor, *dels* ett lån å 4,000,000 kronor för byggande av bansträckan Hudiksvall—Söderhamn, som beräknas kosta inalles cirka 10,900,000 kronor med förmånsrätt i denna bandel närmast efter ett banklån å 4,000,000 kronor.

Statslånet å 5,000,000 kronor skulle icke få lyftas före den 1 januari 1923 och statslånet å 4,000,000 kronor icke före den 1 januari 1924.

I övrigt skulle för sistnämnda lån motsvarande lånevillkor gälla som Kungl. Maj:t föreslagit för lånet till bandelen Härnösand—Sundsvall.

Anledningen till att statslånet till nämnda tre bandelar måste föreslås till sammanlagt ungefär samma belopp, som upptagits i bolagets finansplan, är den, att de ifrågasatta tiderna för lånens utbetalande förutsätter längre byggnadstid och därmed även högre byggnadskostnad än som uppkommer vid tillämpningen av nämnda finansplan.

Frågan om framtida statslån till linjen Söderhamn—Gävle skulle stå öppen till dess sådant anbud om rätt för staten att inlösa Uppsala—Gävle järnväg och villkoren därför avgivits, som av Kungl. Maj:t godkännes.

Om detta förslag bifalles, torde enligt bolagets mening utsikter för fullbordande av banföretaget i dess helhet fortfarande förefinnas.

Den utredning, som är att tillgå för frågans bedömande, återfinnes dels i Kungl. Maj:ts propositioner i ämnet den 7 mars 1913, nr 114, den 5 mars 1915, nr 87, och den 7 maj 1920, nr 426, dels i bolagets förut omförmälda framställning till Kungl. Maj:t om ökat statslån samt i järnvägsstyrelsens och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttranden däröver. Förenämnda bägge tablåer skola av oss överlämnas till riksdagens vederbörande utskott.

Under återopande av vad vi sålunda anført, tillåta vi oss föreslå, att riksdagen ville med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 426 besluta

att för byggande av bandelarna Härnösand—Sundsvall, Sundsvall—Hudiksvall och Hudiksvall—Söderhamn av Ostkustbanan bevilja Ostkustbanans aktiebolag tre särskilda lån å respektive 6,000,000 kronor, 5,000,000 kronor och 4,000,000 kronor på de villkor, som här ovan angivits.

Stockholm den 15 maj 1920.

<i>S. H. Kvarnzelius.</i>	<i>C. G. T. Wickman.</i>	<i>Johan Östberg.</i>
<i>Carl Grevesmühl.</i>	<i>L. Tjällgren.</i>	<i>E. A. Enhörning.</i>
<i>N. J. F. Almkvist.</i>	<i>Per Norin.</i>	<i>Teodor Julin.</i>
<i>Fritz Lindqvist.</i>	<i>J. G. Walles.</i>	<i>J. P. Johansson.</i>
<i>A. Björkman.</i>	<i>Gust. Malmberg.</i>	<i>Henric Öhngren.</i>
<i>E. J. Hagfält.</i>	<i>Carl Ekman.</i>	<i>Carl Lindhagen.</i>
<i>A. O. Frändén.</i>	<i>N. J. Sigfrid.</i>	<i>Edw. Larson.</i>
<i>E. v. Hofsten.</i>	<i>Joh. Nilsson,</i>	<i>K. Schlyter.</i>
	<i>Malmö.</i>	
<i>Gösta Andersson.</i>	<i>A. Antonsson.</i>	<i>Knut Heyman.</i>
<i>N. A. Bondeson.</i>	<i>Gustav Rosén.</i>	<i>Ivar Pettersson.</i>
<i>Ernst Svenson.</i>	<i>Axel Vindahl,</i>	<i>Isak Svensson.</i>
<i>Ernst B. Jönsson.</i>	<i>J. M. Juhlin.</i>	<i>Axel Modig.</i>
<i>A. Åkerman.</i>		<i>Paul Hellström.</i>