

**Nr 55.**

Av herr **Eriksson, Carl Edmund, m. fl.**, *angående en järnvägsförbindelse mellan Ljusdal och norska gränsen.*

Norrland är i besittning av naturrikedomar, som varit och förmodligen även i framtiden komma att bli av stor betydelse för välståndsutvecklingen inom vårt land. Det norrländska näringslivet i vidare bemärkelse kan för övrigt i detta sammanhang tillskrivas ett utomordentligt värde. Under vissa förutsättningar skulle sannolikt naturrikedomarna bättre kunna tillvaratagas och näringslivet ytterligare utvecklas till båtнад icke blott för den norrländska befolkningen utan även för riket i dess helhet. En av de viktigaste förutsättningarna härför är *förbättrade transportförhållanden*. Under år 1946 avgav norrlandskommittén ett betänkande angående vissa transportfrågor av särskilt intresse för denna landsdel. Sammanfattningsvis konstaterar kommittén rörande de nuvarande förhållandena »att behovet av förbättrade kommunikationer och transportförhållanden är trängande i Norrland. De ofta långa avstånden till avsättningsmarknaderna samt glesbebyggelsen och de likaledes betydande långa avstånden mellan tätorterna skapa där en lång rad trafikproblem, vilkas lösande är av vital betydelse för landsdelens utveckling. Att trafikförhållandena i norra Sverige förbättras framstår som en nära nog oundgänglig förutsättning för ett mera livaktigt och differentierat näringsliv därstädes.» Dessa synpunkter gälla icke minst Härjedalen och nordvästra Hälsingland.

Vid skilda tidpunkter har det också framkommit önskemål om förbättrade kommunikationer i de nyssnämnda områdena. Främst har man diskuterat byggandet av en järnväg mellan Ljusdal och Sveg. Vid ett sammanträde i Färila år 1875 bildades sålunda ett bolag för finansierandet av en järnväg mellan de ovannämnda orterna. År 1877 beviljades bolaget koncession för banan. Då man ej kunde erhålla lån och statsbidrag på sätt som först beräknats, kom projektet ej till utförande. I samband med byggandet av statsbanan Hudiksvall—Ljusdal åren 1887 och 1888 framfördes åter tanken på järnväg mellan Ljusdal och Sveg. Icke heller denna gång kunde dock frågan föras närmare sin lösning. Tanken på den ifrågavarande banan levde dock kvar. Under sommaren 1916 hölls ett sammanträde i Färila, varvid frågan på nytt diskuterades. I överläggningen deltog bl. a. civilminister O. F. von Sydow och generaldirektören A. Granholm. Sammanträdet resulterade i bildandet av ett nytt bolag med uppgift att genomföra

banbygget. Kapital tecknades i betydande omfattning dels av kommuner, dels av landsting, dels ock av några trävarubolag, som hade intressen i det berörda området. Det under första världskriget försämrade ekonomiska läget omintetgjorde dock än en gång planerna på en fastare förbindelse efter den gamla forvägen Ljusdal—Sveg. Trots dessa motgångar har man i de berörda bygderna icke släppt tanken på en lösning av denna vitala trafikfråga. År 1944 beslöto sålunda praktiskt taget samtliga kommuner i Härjedalen samt Färila-Kårböle, Ljusdals landskommun samt Ljusdals köping i Hälsingland att ta upp frågan till förnyad prövning. En kommitté tillsattes. Denna lämnade sedermera f. 1:e baningenjören M. Briandt i uppdrag att verkställa en preliminär utredning rörande den tilltänkta banans sträckning, nuvarande kostnader m. m. En dylik utredning lades även fram i juni 1947. Utredningen, som i vissa avseenden bygger på tidigare utförda undersökningar, ger vid handen, att kostnaderna för en järnvägsförbindelse Ljusdal—Sveg skulle bli omkring 20 miljoner, från Hede—norska gränsen 16 miljoner, eller sammanlagt 36 miljoner för järnvägsförbindelsen Ljusdal—norska gränsen. Man torde emellertid få räkna med att dessa summor ligga något i underkant.

Vid inventeringen av aktuella transportfrågor i Norrland har norrlandskommittén i det tidigare omnämnda betänkandet även berört förhållandena i västra Hälsingland och Härjedalen.

Efter en redogörelse för de önskemål, som framkommit i ärendet, bl. a. från länsstyrelserna i Gävleborgs län och Jämtlands län, anförde kommittén »att behovet av förbättrade kommunikationer tills vidare bör kunna tillgodoses genom att en stambillinje anlägges från Ljusdal till Sveg samt att i samband härmed till förbättrande av kommunikationerna i västra Härjedalen en liknande billinje inrättas för trafiken Hede—Funäsdalen—norska gränsen». Norrlandskommittén höll för sannolikt, att dessa billinjer skulle visa sig vara tillräckliga för att på ett tillfredsställande sätt tillgodose trafikbehovet inom ifrågavarande område.

Landskapet Härjedalen samt de i västra Hälsingland berörda kommunerna (Färila-Kårböle, Ljusdals köping samt Ljusdals landskommun) omfatta tillsammans ca 1,6 miljon hektar mark. Ca 57 % utgöres av delvis synnerligen produktiv skogsmark, ca 2 % åker och äng samt ca 41 % övrig mark (myrar, mossar och fjällmarker). Bortsett från området kring Ljusnan i västra Hälsingland är jordbruket som självständig inkomstkälla av mindre betydelse. Av de inom området tillhopa 2 983 brukningsdelarna äro 2 451 (ca 80 %) mellan 0,26 och 5 hektar, 510 mellan 5 och 20 hektar samt slutligen 22 över 20 hektar.<sup>1</sup> Inkomsten från jordbruket måste därför i ett betydande antal fall kompletteras med inkomster från de mer eller mindre

<sup>1</sup> Uppgifterna hämtade ur 1914 års jordbruksräkning.

tillfälliga arbetsuppgifter, som kunna erbjudas inom andra arbetsområden, främst då skogs- och vägarbeten.

Näringslivet i Härjedalen och västra Hälsingland är ytterst ringa differentierat. Enligt 1940 års folkräkning dominerade yrkesgruppen jordbruk med binäringar (skogsbruk i vidare bemärkelse), vilken grupp då omslöt ca 63 % av befolkningen. Ser man enbart till Härjedalen var procenttalet 70. Övriga mera betydande yrkesgrupper vid 1940 års folkräkning voro industri och hantverk med ca 16 % samt handel och samfärdsel med ca 15 % av befolkningen. Bortsett från de områden som beröras inom Hälsingland saknar emellertid landsändan några mera nämnvärda industrier. Såsom norrlandskommittén i en allmän kommentar i ovannämnda betänkande påpekat, torde en av de väsentligaste orsakerna till denna industriella efterblivenhet vara de bristfälliga kommunikationerna. Vi äro på det klara med att det utöver bättre transportförhållanden kräves även andra förutsättningar för att ett tidigare icke exploaterat område skall kunna få ett mera utvecklat och differentierat näringsliv. Genom förbättrade transportförhållanden torde det emellertid finnas betydande utvecklingsmöjligheter för industrier med produktion på större marknader. De senaste årens betydande nettoutflyttning från det område varom här är fråga (jfr nedan) och de tre sista femårsperiodernas relativt höga födelsetal tyder på, att det bör finnas goda möjligheter att rekrytera arbetskraft till en utvidgad industriell verksamhet. Det torde också — åtminstone i viss utsträckning — inom området finnas råvaror som bas för en sådan utveckling.

Ett förverkligande av järnvägsplanerna skulle bli av den största betydelse, när det gäller att bättre tillvarataga det ifrågavarande områdets naturrikedomar. I Härjedalen ha under tidigare skeden brutits och förädlats icke obetydliga mängder järnmalm. Upptäckten av vissa fyndigheter under de senaste åren tyder på att det i västra och södra delarna av Härjedalen fortfarande finnes malmtillgångar av skilda slag, varav en del f. ö. är inmutad. Med hänsyn till de för malmfrakter allt för otillräckliga transportmöjligheterna — dylika frakter med lastbil äro icke ekonomiskt lönande — har någon mera systematisk malmetning icke kommit till stånd. De redan gjorda fynden kunna dock anses tyda på att man vid en förbättring av transportvägarna i detta område skulle kunna hämta ej oväsentliga mängder värdefull malm.

Den planerade järnvägen skulle delvis komma att gå efter Ljusnan, som är ett av vårt lands kraftrikaste vattendrag. Det har beräknats, att minst 2 600 miljoner kilowattimmar per år skall kunna utvinnas ur denna älv. Detta motsvarar ca 20 % av Sveriges nuvarande kraftproduktion. Det hålles för troligt, att denna kapacitet väsentligt skulle kunna utökas, om man kunde åstadkomma tillräckliga vattenmagasin på lämpliga ställen. Ljusnans relativa fattigdom på stora sjöar har härvid varit en olägenhet,

som medfört att det hittills funnits endast begränsade möjligheter att utjämna vattenförsörjningen mellan de olika årstiderna. Med det ökade intresse för utnyttjandet av Ljusnans vattenkraft, som nu föreligger, kan man emellertid förvänta, att denna fråga ganska snart skall kunna lösas bl. a. genom uppdamning av fjällsjön Lossen. Denna sjö är avsedd att bilda ett magasin av storleksordningen 500 miljoner kubikmeter. Det skulle härigenom bli ett av de större vattenmagasinen i landet. Under hand ha även diskuterats möjligheterna att anlägga andra liknande vattenmagasin efter Ljusnans flöde.

Ljusnans vattenkraft har intill de senaste åren huvudsakligen förbrukats vid kustindustrierna och för belysningsändamål i bygderna. Under de senaste åren ha emellertid vissa kvantiteter el-energi även kunnat överföras söderut. Detta har ansetts särskilt förmånligt, eftersom överföringsavstånden från kraftstationerna i Ljusnan till förbrukningscentra i landets mellersta delar äro avsevärt mindre än från kraftstationerna efter Indalsälven samt de nu under byggnad varande vattenfallen i Faxälven och Ängermanälven. Den ökade kapacitet, som kan komma att utvinna vid tillbyggandet av redan befintliga och anläggandet av nya kraftverk, anses till större delen komma att överföras till mellersta Sverige.

På sträckan från Ljusdal och upp emot Ljusnedal har Ljusnans vattenkraft hittills endast i förhållandevis ringa utsträckning blivit utnyttjad. Några av de viktigare outbyggda vattenfallen på denna sträcka äro Laforsen, Öjeforsen, Storåströmmen och Krokströmmen. Enbart det sistnämnda fallet beräknas i utbyggt skick med en fallhöjd på 59 meter få en kapacitet på icke mindre än 66 000 kilowatt. Kostnaderna för anläggning av dessa kraftverk äro mycket betydande. Här må framhållas att det icke torde vara uteslutet, att det i samband med utbyggandet av ovannämnda vattenfall kan komma att anläggas elektrokemiska industrier, därest bättre transportmöjligheter komma till stånd än som nu stå till buds.

Den planerade järnvägen skulle särskilt bli av utomordentlig betydelse för skogsbruket i västra Hälsingland och Härjedalen, särskilt som järnvägen enligt den föreslagna sträckningen till stor del skulle gå genom synnerligen produktiva och därför mycket värdefulla skogsområden. Den skulle på ett intimt sätt komma att knyta samman redan befintlig bebyggelse i området. Tillkomsten av mera fasta kommunikationer i dessa mycket värdefulla skogsområden måste anses vara av särskild betydelse, då det är av synnerlig vikt för skogsbruket och därmed för hela vår trä- och pappersindustri, att bebyggelsen i skogstrakterna i möjligaste mån kan behållas och utvecklas. Som bekant går det en betydande ström av folk från landsbygden, enkannerligen skogsbygden, till tätorterna och därmed till stadsnäringarna. Det måste anses vara ett samhällsintresse av utomordentlig vikt att medverka till sådana förhållanden i skogstrakterna, att folket fin-

ner sig kunna stanna och erforderlig arbetskraft för naturresursernas tillgodogörande sålunda är till finnandes i orten. Enligt från pastorsämbetena inhämtade uppgifter har nettoutflyttningen från de församlingar, som skulle komma att beröras av järnvägen, under perioden 1927—1946 uppgått till i runt tal 4 800 personer eller i genomsnitt ca 240 personer per år. Störst har nettoutflyttningen varit under femårsperioden 1942—1946, då den uppgick till ca 1 700 personer. Det är en allmän iakttagelse, att denna utströmning från landsbygden i första hand omfattar de yngre åldersgrupperna. En undersökning av de flyttades åldersfördelning har visat, att av 1946 års omflyttningsöverskott utgjorde antalet personer i åldern 15—34 år 60 %, medan antalet personer under 15 år, respektive 35 år och därutöver, utgjorde 20 % av vardera. Det övervägande antalet utflyttade voro kvinnor. Det är givet att en dylik uttunning av de yngre åldersgrupperna, vilken dess värre tenderar att öka, utgör en fara, kanske främst för skogsbrukets försörjning med arbetskraft både nu och för framtiden.

För skogsbruket komme emellertid den planerade järnvägen att få den största betydelsen därigenom att den skulle öka möjligheterna till rationella virkestransporter. Detta gäller framför allt sådant virke, som med nuvarande flottningsteknik lämpligen ej kan fraktas på vattendrag och sjöar. Under trycket av den alltmera kännbara råvarubristen har man nyligen inom cellulosaindustrin upptäckt en metod att använda även lövträ som råvara. Under vissa förutsättningar kan denna metod indirekt sägas resultera i en icke oväsentlig utvidgning av industriens råvarubas. Metoden kommer emellertid att bli av ringa värde, så länge man icke på ett tillfredsställande sätt löst frågan om transporten av dessa sortiment, vilka som redan antytts ej äro flottningsbara.

De virkesfångster inom området, som hittills ej kunnat flottas, ha under de senare åren fraktats per bil eller per bil och järnväg. Eftersom huvuddelen av det årliga uttaget inom området skall förädlas vid verk och fabriker utmed hälsingekusten, har man i det sistnämnda fallet måst anlita kostsamma omvägar. På grund av kostnadsskäl äro frakterna enbart med bil emellertid begränsade till kortare avstånd. Däremot kunna som regel de ifrågavarande sortimenten vid förekomsten av ett relativt tätmaskigt järnvägsnät ganska väl bära de billigare järnvägsfrakterna. Till detta bör läggas, att man för en del virkeskvantiteter, som nu flottas, sannolikt skulle kunna utvinna ett större rotnetto vid järnvägstransport än vid flottning. Detta torde i särskilt hög grad bli fallet om speciella anordningar för flottningen måste vidtagas på grund av nya vattenregleringar i Ljusnan och dess biflöden.

Med bättre järnvägskommunikationer torde man också kunna utvinna större kvantiteter träkol än vad som nu är fallet.

Under ledning av professor Manfred Näslund vid statens skogsforsk-

ningsinstitut har nyligen verkställt en synnerligen ingående undersökning rörande de eventuella fördelar, som skulle kunna vinnas i nyss angivna hänseenden genom den dryftade järnvägens tillkomst. I det följande lämnas en kort redogörelse för denna undersökning.

Gränserna för de områden, som lämpligen böra avdrivas till järnvägen, ha fastställts med hänsyn till terrängförhållandena och vägnätet och äro i huvudsak belägna inom Ljusnans flodområde mellan Ljusdal och Funäsdalen. Med hänsyn till den relativt billiga flottningskostnaden för tall- och grantimmer samt massaved av gran och furu har man i föreliggande undersökning utgått från att dessa sortiment ej komma att fraktas på den planerade järnvägen. Båtnadsberäkningen omfattar därför endast sådana sortiment, som lämpligen ej kunna flottas, d. v. s. björktimmer, stolpar, plywood, slipers och ved. Beräkningen har i övrigt grundats på sådana faktiska uppgifter rörande skogsbeståndet inom området, omkostnader, priser m. m., som kunnat hämtas från under senare år genomförda skogstaxeringar och genom skogsvårdsstyrelserna i Gävleborgs län och Jämtlands län. Avverkningsberäkningen för de närmaste tio åren har utförts med hjälp av trädslags- och diameterklassvis härledda avverkningsprocenter. Vid beräkningen av avverkningen efter den närmaste tioårsperiodens slut har antagits, att skogen efter 40 år lämnar en mot den genomsnittliga idealboniteten inom de olika avverkningsområdena svarande normalavkastning.

De för olika perioder beräknade avverkningskvantiteterna ha periodvis kapitaliserats dels efter en räntefot av 4 procent, dels efter  $3\frac{1}{2}$  procent. De sålunda kapitaliserade kubikmassorna ha sedan diskonterats till nutid. Vid värdeberäkningen har det av flera anledningar visat sig svårt att fixera bruttopriserna för samma period, som lagts till grund för beräkningen av omkostnaderna (1932—41). Med hänsyn härtill ha två prisserier tillämpats, varav den ena serien anses något för låg för tioårsperioden och den andra, som innebär 20 % högre pris, kan betraktas som något för hög. För bägge serierna av bruttopriser ha omkostnaderna tillämpats oförändrade, då det ansetts, att dessa säkrare kunnat fastställas.

Efter en korrigerig av värdena, som erhållits vid en första framräkning, med hänsyn till husbehovsförbrukningen av avverkningarna på impediment och fjällbarrskogsmark erhålles följande resultat av båtnadsberäkningen.

Som framgår av omstående tabell skulle den planerade järnvägen komma att bli av utomordentligt stor ekonomisk betydelse för skogsbruket genom de ökade möjligheterna att kunna tillvarata nu svårtransporterade sortiment och genom billigare frakter. Vid en räntefot på 4 % skulle den till nutid

Båtnads- område	Sortiment	Värde i 1000-tal kronor vid räntefot			
		4 %		3 1/2 %	
		enligt prisalternativ			
		1	2	1	2
I	gagnvirke	2 558	3 452	2 839	3 830
	ved	2 976	5 666	3 344	6 363
	samtliga	5 534	9 118	6 183	10 193
II	gagnvirke	263	398	298	452
	ved	35	115	40	130
	samtliga	298	513	338	582
I—II	gagnvirke	2 821	3 850	3 137	4 282
	ved	3 011	5 781	3 384	6 493
	samtliga	5 832	9 631	6 521	10 775
III	samtliga	4 983		5 736	
I—III	samtliga	10 815	14 614	12 257	16 511

*Ann.* De olika båtnadsområdena omfatta följande sträckor: I. Ljusdal—Sveg, II. Hede—norska gränsen, III. Sveg—Hede genom billigare fraktsatser till kusten.

diskonterade båtnaden enligt prisalternativ I bli 10,8 miljoner och enligt prisalternativ II 14,6 miljoner. Vid den lägre räntefoten (3 1/2 %) skulle värdet bli 12,3 resp. 16,5 miljoner.

Härtill böra även läggas de fördelar, som järnvägen skulle medföra vid förbättrings- och restaureringsarbeten inom skogsbruket. Dessa arbeten äro till sin art sådana, att de äro svåra att direkt omräkna i pengar. Man synes dock allmänt kunna utgå från att man genom underlättandet av dessa arbeten torde kunna tillföra det gemensamma hushållet betydande värden.

I de diskussioner, som under den senaste tiden förts rörande planerna på en järnväg mellan Ljusdal och norska gränsen, har underlättandet av turistresorna även tillmätts intresse. Det har påpekats, att Härjedalens fjällvärld under de senaste åren i allt större utsträckning börjat draga till sig turister, icke blott från vårt eget utan även från främmande länder. Enligt uppgift från Härjedalens turistförening har antalet gäster vid de västhärjedalska hotellen och pensionaten under år 1947 uppgått till omkring 11 000. Det är självfallet, att Härjedalen, som har goda naturliga förutsättningar som turistland, skulle bli lättare tillgängligt genom järnvägens föreslagna utbyggnad. Därest banan skulle kunna sammanbindas med järnväg på norska sidan, borde det också finnas goda möjligheter att få något med av den ström av utländska turister, som varje år besöker Norge.

För den bofasta befolkningen i området skulle det naturligtvis vara utomordentligt värdefullt att få bättre kommunikationer och därmed en när-

mare kontakt med omvärlden. Befolkningens relativa fåtalighet bör icke få undanskymma det förhållandet att Härjedalen är Sveriges mest försummade landsända.

Såsom redan inledningsvis antytts, har norrlandskommittén i betänkande angående vissa transportfrågor i Norrland föreslagit en stambillinje mellan Ljusdal och Sveg samt mellan Hede och norska gränsen. Utan att taga slutlig ställning till denna fråga önska vi framhålla, att det måste anses mera fördelaktigt med en järnväg än stambillinje, även om järnvägen i anläggningens kostnad skulle komma att ställa sig betydligt dyrare. De komplikationer, tidsförluster och därmed fördyringar, som alla omlastningar skulle komma att medföra, synas tala för att anläggandet av en järnväg skulle vara det mest ändamålsenliga.

Av det tidigare anförda torde framgå, att anläggandet av järnväg mellan i första hand Ljusdal och Sveg samt mellan Hede och norska gränsen skulle bli av betydande värde från såväl nationalekonomisk som kulturell synpunkt. Förverkligandet av projektet skulle därför — åtminstone sett på något längre sikt — ej behöva betraktas såsom en uppoffring från samhällets sida. Det skulle i stället innebära, att man kunde nyttiggöra naturtillgångar, vilka nu svårigen kunna rationellt utnyttjas, samtidigt som det kunde blåsa nytt liv i områdets näringsliv över huvud taget.

Det har även framkommit att man på norsk sida hysar intresse för ett förverkligande av järnvägsprojektet i fråga. Genom denna mellanriksbana skulle en ny förbindelseled mellan Sverige och Norge skapas. Sett på längre sikt torde öppnandet av en ny förbindelse med Västerhavet bliva av betydelse för landet i dess helhet främst ur allmän ekonomisk men jämväl ur försvarssynpunkt.

Vi äro emellertid medvetna om att man i den nuvarande situationen på arbets- och materialmarknaden, hur betydelsefullt arbetet i och för sig än kan vara, ej kan resa anspråk på att inom den närmaste tiden få detta arbete påbörjat. Eftersom flera sidor av denna kommunikationsfråga trots de mångåriga diskussionerna ännu icke blivit belysta — även norrlandsutredningens antydningar måste anses allt för knapphändiga — och då erforderligt planeringsarbete kommer att ta avsevärd tid, synes det finnas skäl för att ärendet genom statsmakternas försorg göres till föremål för en ingående utredning. Detta synes så mycket mera befogat, som frågan omfattats och fortfarande omfattas med ett så brinnande intresse av kommunerna och industriföretagen inom området.

Under hänvisning till det ovan anförda få vi därför hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en ingående utredning jämte det förslag, vartill utred-



ningen må föranleda i fråga om järnvägsförbindelse mellan Ljusdal och norska gränsen.

Stockholm den 19 januari 1948.

<i>Carl Eriksson.</i>	<i>Per Olofsson.</i>	<i>Rickard Sandler.</i>
<i>Harald Åkerberg.</i>	<i>Albert Forslund.</i>	<i>L. Tjällgren.</i>
<i>Gustaf Velander.</i>	<i>Elon Andersson.</i>	<i>Karl Aug. Johanson.</i>
<i>Lage Svedberg.</i>	<i>Bernhard Näsgård.</i>	<i>Lars E. Andersson.</i>
<i>S. G. W. Wahlund.</i>	<i>Gärda Svenson.</i>	<i>Gust. E. Andersson.</i>
<i>F. O. Ericson.</i>	<i>Fritjof Ekman.</i>	<i>C. P. Wahlmark.</i>
<i>Nils Olsson.</i>	<i>Birger Andersson.</i>	<i>Carl H. Dahlström.</i>
<i>Wilh. Annér.</i>	<i>Jon. N. Jonsson.</i>	<i>Sven Edin.</i>
<i>Bengt Elmgren.</i>	<i>Rud. Anderberg.</i>	<i>Ernst Hage.</i>
<i>Gottfrid Karlsson.</i>	<i>Gust. Rosander.</i>	<i>Sven Linderot.</i>
<i>G. Heüman.</i>	<i>Verner Söderkvist.</i>	<i>L. Franzon.</i>
<i>Axel Uhlén.</i>	<i>Emil Ahlkvist.</i>	<i>Anton Sjö.</i>
<i>Ivar Persson.</i>	<i>John Gustavson.</i>	<i>Gustav Hallagård.</i>
<i>Karl Damström.</i>	<i>Emil Näsström.</i>	<i>N. Elowsson.</i>
<i>Justus Lindgren.</i>	<i>Oscar Mattsson.</i>	<i>Alfred Andersson.</i>
<i>John Sandberg.</i>	<i>Gust. Björkman.</i>	<i>Ragn. Bergh.</i>
<i>Hjalmar Nilsson.</i>	<i>J. F. Grym.</i>	<i>David Norman.</i>
<i>H. Sten.</i>	<i>Hugo Sundberg.</i>	<i>P. G. Lundgren.</i>
<i>Gustaf Fahlander.</i>	<i>Georg Branting.</i>	<i>And. Sundvik.</i>
<i>Rob. Krügel.</i>	<i>Einar Eriksson.</i>	<i>P. J. Näslund.</i>