

**Nr 34.**

*Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckt motion om revidering av gällande tullförfattningar med hänsyn till trafikflygets utveckling.*

(1:a avd.)

I en inom riksdagen väckt, till bevillningsutskottet hänvisad motion, II: 228, av herr *Jacobson* i *Vilhelmina* har hemställts, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en allmän översyn och en skyndsamt utredning rörande en revidering av nu gällande tulltaxa, tulltaxeförordning, tullstadga, tullrestitutionsförordning och andra tulltekniska författningar med hänsyn till trafikflygets utveckling.

Beträffande motiveringen för detta yrkande får utskottet hänvisa till motionen.

Luftfartyg äro upptagna i tulltaxan under nr 1062 och belagda med en tull av femton procent av värdet. Särskilt inkommande delar till luftfartyg tulltaxeras emellertid efter de olika delarnas beskaffenhet. För motorer, manöverinstrument och elektrisk utrustning utgår tullen i allmänhet med tio procent av värdet, under det att propellrar, kabiner, vingar och underreden draga tull såsom i taxan ej särskilt nämnda arbeten av det ämne, varav de bestå. Dyliga delar, tillverkade av aluminium bliva i regel underkastade en tull av 50 kronor för 100 kilogram.

Enligt 7 § tulltaxeförordningen åtnjutes tullfrihet under viss tid för luftfartyg, som begagnas för införsel till eller är avsett för utförsel från riket av varor eller personer. Dylig tullfrihet må emellertid icke åtnjutas för längre tid än tre månader efter införseln, dock må för särskilt fall medgivas utsträckning av tiden till ett år. Såsom villkor för åtnjutande av ifrågavarande tullfrihet gäller i allmänhet, att hos tullverket nedsättes ett belopp, motsvarande den tull, som enligt tulltaxan belöper å luftfartyget, eller att säkerhet därför ställes. För i trafik inkommande civilt luftfartyg må dock i stället kunna godtagas en av luftfartygets befälhavare, redare eller ägare på tro och heder avgiven skriftlig utfästelse, att luftfartyget kommer att inom föreskriven tid återutföras ur riket eller inom samma tid anmälas till förtullning. Det ankommer emellertid nu på prövning av Konungen i varje särskilt fall, huruvida tullfriheten må åtnjutas, även om luftfartyget tillika begagnas för befordran av gods eller personer i egentlig inrikestrafik.

För särskilt inkommande lösa delar, avsedda till reparation av luftfartyg, gälla liknande bestämmelser i fråga om temporär tullfrihet.

Efter därom i grundlagsenlig ordning gjord framställning ha yttranden över motionen avgivits av *generaltullstyrelsen, luftfartsstyrelsen, aktiebolaget Aerotransport (ABA)* och *Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag (SILA)*.

*Generaltullstyrelsen* anför i sitt yttrande, att motionären särskilt berört bestämmelserna i 7 § tulltaxeförordningen angående temporär tullfrihet för reservdelar till flygplan och i samband därmed framhållit, att dessa bestämmelser icke medgäve dylik tullfrihet för tillbehör, exempelvis eldsläckningsmateriel samt säkerhets- och pentryutrustning. Enligt för styrelsen tillgängliga uppgifter gäves emellertid åt ifrågavarande bestämmelser den vidast möjliga tolkning i praktiken. Sålunda hade tulldirektionen i Stockholm ansett sig i författningsrummet äga stöd för beviljande av temporär tullfrihet för laddningar till eldsläckningsapparater samt vissa sängar, stolar m. m. Dylik tullfrihet hade däremot med författningens nuvarande lydelse icke kunnat medgivas för sådana artiklar som exempelvis papperspåsar för luftsjuka och ej heller för matserviser. Styrelsen hade emellertid i underdånigt utlåtande den 27 februari 1946 i anledning av framställning från aktiebolaget Aerotransport tillstyrkt sådan ändring i gällande bestämmelser angående provianteringsfrilager, att dylika frilager skulle bliva tillgängliga jämväl för proviantering och utrustning av luftfartyg.

Med avseende å den internationella lufttrafiken erinrar styrelsen om att Sverige för sin del anslutit sig till de vid den internationella civila luftfartskonferensen i Chicago den 7 december 1944 undertecknade överenskommelserna, nämligen interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart, konventionen angående internationell civil luftfart, transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer samt överenskommelsen angående internationell lufttrafik. Av dessa överenskommelser hade samtliga utom nämnda konvention för Sveriges del trätt i kraft, interimsoverenskommelsen den 9 juli och de båda övriga den 19 november 1945.

Styrelsen framhåller vidare, att mera genomgripande ändringar i gällande tullagstiftning, såvitt densamma avser trafik med luftfartyg, enligt styrelsens mening lämpligen borde anstå i avvaktan på resultatet av det arbete för ytterligare reglering av den internationella flygtrafiken, som för närvarande bedrivs av den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen (PICAO) i Montreal. Över ett av sagda organisation uppgjort förslag till vissa internationella normer och tillämpningar rörande bland annat tullfrågor i samband med den internationella flygtrafiken hade styrelsen avgivit yttranden till luftfartsstyrelsen den 12 april, den 7 maj och den 13 september 1946.

För tillgodoseende av motionärens önskemål föreslår styrelsen emellertid, att sådan ändring redan nu måtte vidtagas i gällande bestämmelser, att maximitiden för temporär tullfrihet för delar till luftfartyg skulle kunna efter Kungl. Maj:ts förordnande utsträckas från ett år till förslagsvis tre år. Här för erfordrades, att i sista stycket av 7 § tulltaxeförordningen efter ordet »järnvägsmateriel» inskötes orden *eller delar till luftfartyg*.

Luftfartsstyrelsen säger sig vilja understryka vad motionären uttalat rörande behovet av en allmän översyn av gällande tullförfattningar och tillstyrker, att en utredning i ämnet snarast kommer till stånd. Såsom skäl här för anför styrelsen, bland annat, följande.

»I 46—50 a §§ kungl. kungörelsen den 29 november 1929 med tillämpningsföreskrifter till tulltaxeförordningen äro bestämmelser meddelade angående vad som skall iakttagas för åtnjutande av temporär tullfrihet enligt 7 § a) tulltaxeförordningen för i trafik inkommande civilt luftfartyg, som icke är inom landet tillverkat eller här förut förtullat samt för särskilt inkommande lösa delar till sådant transportmedel. I dessa bestämmelser skiljes mellan, å ena sidan, luftfartyg, som användas till uppehållande av regelbunden utrikestrafik och delar till dylika transportmedel, och, å andra sidan, övriga i trafik inkommande luftfartyg och delar därtill. För den förstnämnda kategorien äger lokal tullmyndighet rätt att utfärda föreskrifter till förekommande av missbruk av tullfriheten. Då däremot fråga är om delar till andra luftfartyg, tillämpas i ovanberörda 47 § intagna bestämmelser. Enligt dessa torde temporär tullfrihet enligt 7 § a) tulltaxeförordningen kunna medgivas för delarna endast under förutsättning, att desamma äro avsedda för visst luftfartyg. Såvida varuhavaren skall kunna använda sig av temporär tullfrihet, synes sålunda erfordras att delar, som avsetts för luftfartyg i regelbunden utrikestrafik, endast nyttjas för i dylik trafik begagnade luftfartyg, medan de delar, som införts för andra, i annan utrikes trafik insatta luftfartyg torde endast få användas för just det luftfartyg, som angivits vid införandet av delarna. Då berörda bestämmelser nödvändiggöra en omfattande materielbokföring för vederbörande företag, föredraga dessa i vissa fall att erlægga tull — varigenom de fritt kunna förfoga över materielen — i stället för att utnyttja den temporära tullfriheten. — Enligt luftfartsstyrelsens mening fylla ifrågavarande bestämmelser icke några mera betydande fiskala intressen utan innebära i stället ett hinder för rationellt utnyttjande av tillgänglig flygmateriel.

Då tiden för temporär tullfrihet för lösa delar kan utsträckas till högst ett år, torde det av motionären påtalade förhållandet beträffande utförelse till frihamn av reservdelar förekomma i relativt stor omfattning. Denna återutförelse medför både kostnader och risk för att ömtålig materiel — instrument, radioutrustning, motorer med mera — skall komma till skada vid transporterna.

Jämlikt 7 § a) tulltaxeförordningen kan temporär tullfrihet erhållas för bland andra för reparation av luftfartyg avsedda, särskilt importerade lösa delar, under det att dylik tullfrihet icke kan ifrågakomma för tillbehör till luftfartyg. Då det i gällande tulltaxa icke finnas några bestämmelser rörande vad som är att hänföra till lösa delar respektive tillbehör, ankommer det på vederbörande tullmyndighet att i varje särskilt fall tulltekniskt avgöra detta. Säkerhetsutrustning, livbåtar och livbälten, brandskyddsmateriel och annan ombord förvarad, för flygplan avsedd lös utrustning betraktas i förevarande hänseende såsom tillbehör, varför temporär tullfrihet icke medgives. Då emellertid denna materiel — som i stor utsträckning införas från utlandet och upplägges i lager för att vid behov kunna användas vid komplettering och översyn av luftfartyg — enligt luftfartsmyndighetens bestämmelser i vissa fall är nödvändig, för att flygplanen skola få användas i utrikes reguljär trafik, torde temporär tullfrihet böra ifrågakomma jämväl för dylika tillbehör och annan för luftfartyg erforderlig materiel.»

Enligt luftfartsstyrelsens mening skulle en betydande förenkling erhållas, därest luftfartyg i vissa hänseenden jämställdes med vanliga fartyg. Styrel-

sen hänvisar i detta sammanhang till vad aktiebolaget Aerotransport anfört i yttrande till kommerskollegium över en framställning från Svenska aeroplan aktiebolaget i Linköping om införande av flygindustrirestitution.

Luftfartsstyrelsen berör vidare frågan om tulltaxering av varor, som införas med luftfartyg, och anför därvid följande.

»Jämlikt tulltaxeförordningen 4 § beräknas, där tull skall utgå i förhållande till varans värde, detta på visst sätt med tillägg av emballagets värde jämte frakt, försäkringspremier och annan å varan nedlagd kostnad. Då fraktkostnaderna med flyg äro större än med andra transportmedel, kommer en med flyg importerad vara på grund av nyssnämnda bestämmelse att bliva högre tulltaxerad än om den införts med annat transportmedel. För att utnyttja lastkapaciteten hos ett flygplan eller för att fylla kravet på viss barlast har det i vissa fall visat sig lämpligt för flygföretagen att medföra gods för eget behov. I sådana fall tulltaxeras denna transport med tillägg för en beräknad fraktkostnad, trots att dylik kostnad icke nedlagts. Beträffande försäkringspremier gäller däremot, att sådana inkluderas i tullen endast i de fall, då premier verkligen erlagts.

Styrelsen finner önskvärt, att förevarande bestämmelser erhålla en sådan utformning, att användning av flyg icke medför, att värdetullen blir större än om till exempel vanligt fartyg användes. Det torde böra ligga i statsmakternas intresse att genom åtgärder jämväl på ifrågavarande område understödja trafikflygets utveckling.»

Slutligen upptager luftfartsstyrelsen till behandling vissa frågor, som sammanhånga med Sveriges anslutning till den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen (PICAO). Beräffande dessa frågor anför styrelsen följande.

»Enligt artikel 22 i konventionen angående internationell civil luftfart, vilken konvention Sverige ratificerat, förbinder sig envar fördragsslutande stat att genom utfärdande av särskilda bestämmelser eller på annat sätt vidtaga lämpliga åtgärder för att underlätta och påskynda lufttrafiken mellan de fördragsslutande staternas territorium och för att särskilt vid tillämpning av lagar angående immigration, karantän, förtullning och klaring förhindra onödiga dröjsmål i trafiken för luftfartyg, besättningar, passagerare och gods. Enligt artikel 23 förbinder sig vidare envar fördragsslutande stat att i den mån så befinnes lämpligt i fråga om förtullning och immigration i samband med internationell luftfart tillämpa ett förfarande, som står i överensstämmelse med de regler, som tid efter annan kunna komma att fastställas eller anbefallas enligt konventionen. Bestämmelserna i desamma skola icke utgöra hinder för upprättande av tullfria flygplatser (friflygplatser). Det må i detta sammanhang nämnas att i de bilaterala luftfartsöverenskommelser, som Sverige avslutit med ett antal stater, vissa bestämmelser införts angående frihet från tullavgifter, undersökningskostnader och liknande pålagor för drivmedel, sedvanlig utrustning med mera.

I den av PICAO i juni 1946 publicerade 'Recommendations for Standard Practices and Procedures, Facilitation of International Air transport' definieras bland annat 'Customsfree airport' (friflygplatser) 'Customfree trade zone' (område inom vilket bland annat lagring, emballering och försäljning av varor må förekomma utan att vara underkastade förtullning eller andra avgifter).

Efter remiss till bland andra den svenska luftfartsmyndigheten utarbetas för närvarande inom PICAO förslag till internationella normer rörande

bland annat friflygplatser. Då vårt land genom sin anslutning till nämnda organisation har viss skyldighet att i svensk rätt upptaga av organisationen antagna normer, torde en revision av hithörande svenska författningar, bland andra frihamnsstadgan, bliva erforderlig.»

*Aktiebolaget Aerotransport* har i sitt förut omnämnda yttrande till kommerskollegium i anledning av Svenska aeroplan aktiebolagets framställning om utökning av möjligheterna för flygindustrien att erhålla tullrestitution gjort följande uttalande.

»Under det att ovan berörda framställan synes taga hänsyn enbart till nuvarande och projekterad flygplansproduktion hos sökandebolaget, kommer denna för undertecknat bolag att framstå som en angelägenhet av största vikt och nödvändighet, såväl för befästande och ytterligare utvidgning av svenskt deltagande i internationell luftfart, som för ett bättre tillgodoseende av inrikestrafikens behov. Därtill kommer att svensk luftfart av i dag har en av sina främsta källor till framgångsrik konkurrens med utlandet i det försprång den marktekniska organisationen redan hunnit uppbygga. På grund härav betraktar AB Aerotransport detta förslag i ett större sammanhang och anser, att alla de lättnader, som kunna från statsverkets sida beredas svensk luftfart och flygindustri, ur flera synpunkter vara berättigade.

Som motivering för sin anhållan anser Svenska aeroplan aktiebolaget det vara naturligt, att i här påtalade förhållande flyg- och varvsindustrierna jämföras, varför luftfartyg således skulle komma att likställas med annat fartyg. Denna likställighet befästes än mera vid jämförande av å ena sidan fartyg och å andra sidan de utländska flygplanstyper, som för närvarande nyttjas, och de som redan före innevarande års utgång komma att trafikera svenska flyglinjer. Vi hänvisa här främst till flygplan av typ Douglas DC-4 'Skymaster' och DC-6 samt Boeing 377 'Stratoscruiser'. Tjänstetomvikten för respektive typ är 18 790 kg, 24 000 kg och 38 420 kg och inköpspriset per styck i svenska kronor cirka 1 600 000, 2 250 000 och 5 200 000. Ifrågavarande flygplanstypers konstruktiva utformning och komplicerade tekniska utrustning böra dessutom göra dem jämförbara med fartyg av ganska betydande nettodräktighet. För flygtrafikens upprätthållande kräves en omfattande verkstadsrörelse med betydande reservdelslager, som till storlek och kvalitet bestämes icke blott av vederbörande trafikföretag utan även av statlig luftfartsmyndighet. Värdet av detta reservdelslager kan generellt fastställas till 40 % av flygplanens kostnad. Med hänsyn till de krav, som ur säkerhetssynpunkt måste ställas på flygmateriel, medför detta en materielåtgång, som i jämförelse med varvsindustrien per enhet får en betydligt större omfattning.

Av vad ovan anförts anser bolaget, att de förhållanden som gälla för svensk luftfart och flygindustri kunna i detta avseende vara fullt jämförbara med dem under vilka svensk varvsindustri verkar. — — —

Vad beträffar flygindustri och luftfart äro dessa i än högre grad än varvsindustri hänvisade till import av tullbara reservdelar, utrustning och även av annan materiel av såväl hel- som halvfabrikat. Vad beträffar huvudfrågan i denna restitutionsangelägenhet åtnjutes däremot tullskydd för luftfartyg, därigenom att alla luftfartyg äro belagda med en tull av 15 % av tullvärdet (cif-värdet) — — —. Detta tullskydd är dock enbart av fiktiv karaktär, då enligt tulltaxeförordningens 7 § temporär tullfrihet årligen kan åtnjutas för luftfartyg, som trafikera såväl svenska som utländska luftfartslinjer på Sverige. Sådan tullfrihet åtnjutes jämväl för till reparation av sådana luftfartyg särskilt inkomna reservdelar. Svenska lufttrafikföretag utnyttja allmänt denna temporära tullfrihet, helst som viss inrikestrafik även kan bedrivas utan

hinder av bestämmelserna i hithörande författningar. Vad beträffar flygplan av typ Douglas DC-4 och större typer står frågan om erläggande av belöpande tullbelopp för ifrågavarande luftfartyg i dagens trafiktekniska läge så vida avlägsen, att för dessa flygplan kan räknas med tullfrihet. I detta sammanhang måste dock påpekas, att ovan berörda tulltaxeförordnings 7 § jämte hithörande tillämpningsföreskrifter äro behäftade med stadganden, som äro direkt hämmande för luftfartens och industriens utveckling, helst som begreppet tillbehör helt saknas i dessa författningsrum. Därför skulle en flygindustrirestitution radikalt kunna avhjälpa de brister, som framkommit vid tillämpningen av ifrågavarande tulltaxeförordning i fråga om temporär tullfrihet för luftfartyg och delar därtill, och samtidigt fylla ett länge känt behov av låtnader i tullavseende för berörda parter.

Frågan om flygindustrirestitution anser bolaget ur flera synpunkter så angelägen, att en allmängiltig lösning därav snabbt måste erhållas. Då såsom ovan anförts sådant slag av restitution av praktiska skäl måste sammankopplas med tullbarheten av flygplan och gällande tulltaxa med 15 % värdetull lägger de största hindren i vägen för lösning av detta problem, taga vi oss friheten att uppmärksamma kungl. kommerskollegium härpå. — — —

Ur statsfinansiella synpunkter kan nuvarande tullbeskattning anses ha blott illusorisk karaktär, då, såsom förut anförts, blott en ringa del av för inkomna luftfartyg debiterad tull i verkligheten inbetalas och således kommer statskassan till godo. Då dessutom tillämpandet av 7 § tulltaxeförordningen såväl för varuhavare som för tullverket i realiteten blir betungande, våga vi hoppas, att även ur statsfinansiell synpunkt det skall vara motiverat, att tullbeskattning av luftfartyg anpassas efter de förutsättningar, som förefinnas.

Då såväl ur skydds- som finanspolitisk synvinkel intet torde föreligga mot en revidering av gällande tulltaxa i vad avser stat. nr 1922—23 därhän, att vissa luftfartyg kvarstå med oförändrad tull, medan däremot andra måtte bli tullfria, uppstår frågan efter vilken grund sådan uppdelning skall ske. Den bör — — — ske efter flygplanets storlek. Det bör vara en uppdelningsgräns, som utan att åsamka vare sig statsverket eller varuhavaren extra kostnader, dock för statsverket ger garanti för såväl dess riktighet som förhindrande av missbruk. För tillgodoseende av dessa krav föreslå vi flygplans-tjänstetomvikten som beräkningsgrund. Denna tjänstetomvikt fastställs enligt internationell överenskommelse av vederbörande lands offentliga handlingar, som av sådan myndighet utfärdas för flygplanet i fråga. Dessa handlingar skola alltid företes för vederbörande tull- och luftfartsmyndigheter och ligga redan till grund för beräkandet av vissa luftfartsavgifter. Härigenom skulle en redan fastställd och internationellt överenskommen beräkningsgrund tillika komma att användas i tulltekniskt syfte. Då det dessutom självfallet är ett allmänt trafikekonomiskt intresse, att denna tjänstetomvikt blir så låg som möjligt, skapas därvid full garanti mot missbruk att i gränsfall statsverket skulle komma att undandragas viss belöpande tullavgift. — — —»

*Aktiebolaget Aerotransport* åberopar i sitt yttrande till utskottet vad bolaget anför i ett till luftfartsstyrelsen efter remiss avgivet yttrande i frågan jämte därvid fogade bilagor.

*Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag* biträder de av aktiebolaget Aerotransport framförda synpunkterna.

*Utskottet.*

Utskottet finner det vara angeläget, att de bestämmelser i tullhänseende, som gälla för flygtrafiken, äro utformade med hänsyn till de speciella be-

hov, som göra sig gällande på ifrågavarande område. I den mån tullformaliteter kunna förenklas, bör detta ske utan dröjsmål, så att icke de fördelar, som nämnda trafik kan erbjuda, äventyras och en naturlig utveckling på området hindras. Åtskilliga omständigheter synas tyda på att en förenkling och modernisering av bestämmelserna i vissa avseenden nu kan vara påkallad. Några detaljfrågor hava redan upptagits till behandling i annat sammanhang. Generaltullstyrelsen har sålunda tillstyrkt en hos Kungl. Maj:t gjord framställning från aktiebolaget Aerotransport om sådan ändring av gällande bestämmelser angående provianteringsfrilager, att dessa frilager bleve tillgängliga jämväl för proviantering och utrustning av luftfartyg. Genom en sådan ändring skulle den önskade tullfriheten för tillbehör till flygplan kunna vinnas, och utskottet förutsätter, att proposition i detta ämne kommer att föreläggas riksdagen. Vidare är frågan om införande av flygindustrirestitution, vilken fråga uppenbarligen är av invecklad natur och torde kräva en ingående undersökning, enligt vad utskottet inhämtat föremål för utredning hos ämbetsverken. Önskemål föreligga emellertid om ändring av gällande bestämmelser i åtskilliga andra punkter, och en utredning av alla dessa frågor kan komma att taga avsevärd tid i anspråk. I betraktande härav vill utskottet förorda, att en översyn nu verkställas av gällande tullförfattningar i syfte att utröna, vilka ändringar som kunna vara påkallade med hänsyn till flygtrafikens utveckling, samt att arbetet med en sådan översyn påbörjas snarast möjligt. Utan att avvakta resultatet av ett sådant arbete bör emellertid maximitiden för den temporära tullfriheten för delar till flygplan kunna utsträckas. En sådan utsträckning skulle uppenbarligen medföra en icke oväsentlig lättnad för flygbolagen vid den nödvändiga lagerhållningen av dylika delar. Ändringen synes lämpligen böra ske genom komplettering av 7 § tulltaxeförordningen enligt generaltullstyrelsens förslag. Delar till luftfartyg skulle därigenom i berörda avseende bliva likställda med järnvägsmateriel.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte i anledning av motionen II: 228 av herr Jacobson i Vilhelmina

1) antaga följande

### Förslag

till

### förordning om ändrad lydelse av 7 § tulltaxeförordningen den 4 oktober 1929 (nr 316).

Härigenom förordnas, att 7 § tulltaxeförordningen den 4 oktober 1929<sup>1</sup> skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives:

<sup>1</sup> Senaste lydelse se SFS 1935:334.

## 7 §.

Tullfrihet under viss tid åtnjutes för:

---

d) kreatur, vilka — — — gå i bet.

Angående den tid och de villkor, under vilka tullfrihet, som i b) sägs, må åtnjutas, så ock angående tid för åtnjutande jämlikt bestämmelserna under a) av tullfrihet för järnvägsmateriel eller delar till luftfartyg förordnar Konungen. I övrigt må tullfrihet enligt denna paragraf icke åtnjutas för längre tid än tre månader efter införseln, dock må för särskilt fall medgivas utsträckning av sistnämnda tid intill ett år.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1947.

---

2) i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en översyn av gällande tullförfattningar i syfte att utröna, vilka ändringar i desamma som kunna vara påkallade med hänsyn till flygtrafikens utveckling.

Stockholm den 16 maj 1947.

På bevillningsutskottets vägnar:

ELON ANDERSSON.

---

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar Elon Andersson, Wahlmark, Frans Ericson, Björnsson, Franzon, Näsgård, Rosander och Carl Eric Ericsson; samt

från andra kammaren: herrar Lövgren, Björklund, Olsson i Gävle, Karlsson i Granebo, Ohlsson i Kastlösa, Vigelsbo, Jonsson i Malmgrava, Brandt och Swedberg.

---