

nera kunna göras vid ett eller annat strövtåg genom en industriell anläggning, äro helt betydelselösa i förhållande till resultatet av själva undervisningen.

När man alltså icke har anledning godtaga de skäl, som framförts i syfte att söka förflytta tyngdpunkten av undervisningen i skeppsbyggnad i vårt land till Chalmerska institutet i Göteborg, så beror detta på att tekniska högskolan trots den höga nivå, på vilken undervisningen vid Chalmers' ligger, dock — och detta icke minst genom statsmakternas intresse för saken — lyckats ernå ett visst försprång i fråga om hela undervisningens moderna inriktning. Vid den förut berörda omorganisationen 1914 strävade man ju efter att här i landet skapa en verkligt högtstående teknisk högskola, väl utrustad med laboratorier och andra hjälpmedel. Undervisningen omlades samtidigt från ett skolmässigt till ett mera universitetsmässigt plan, vilket senare ytterligare utvecklats. Denna omläggning karakteriseras bl. a. av att studierna bedrivs under friare former och att man därvid i högre grad än tidigare söker lägga undervisningen efter teoretiska och för teknikens fortsatta utveckling betydelsefulla linjer. Detta är fallet i såväl de grundläggande ämnena, matematik, fysik, mekanik och därmed jämnställda som de rena tillämpningsämnena. I dessa senare underlättas och befruktas studierna genom de i många avseenden förstklassiga laboratorier, som stå till buds, och de studerandes inriktning på självverksamhet stimuleras genom obligatoriskt examensarbete. Det torde icke kunna bestridas, att den utveckling av undervisningen vid tekniska högskolan, som pågått och pågår sedan femton år tillbaka, lyckats föra de yngre årgångarna ingenjörer upp på en mycket hög kunskapsnivå. Det ligger betydande arbete och betydande kostnader bakom ett sådant resultat. Ett riksdagsbeslut och förhöjda anslag räcka icke enbart till härvidlag, det fordras tid för de inom undervisningsanstalten verk samma positiva krafterna att genomsyra uppfattningen, så att det hela icke stannar vid en rent formell organisation. Det fordras därutöver tid, så att lärarekåren genom nyrekrytering och egen utveckling hinna anpassa sig till de nya förutsättningarna för undervisningen.

Vad särskilt undervisningen i skeppsbyggnad vid tekniska högskolan beträffar, så har man där på senare år icke nöjt sig med att bara hålla reda på och meddela den utveckling, som pågår inom skeppsbyggeriets olika grenar både hemma och ute i världen, utan man har också alltsedan omorganisationens genomförande år 1914 sökt inrikta sig på den forskningsverksamhet efter bredare linjer, som är så omdgängligt nödvändig för att föra skeppsbyggeriet framåt. Denna forskningsverksamhet har ju tidigare av såväl de praktiskt verksamma skeppsbyggarna som av de olika undervisningsanstalterna varit mycket

tillbakasatt, om den ens förekommit. Det är anmärkningsvärt nog flygtekniken, som verkat inspirerande på skeppsbyggeriet härvidlag. Flygtekniken förstod tidigt att skaffa sig folk, som behärskade de svåra aerodynamiska problemen. Dessa erbjuda, såsom alltmera framgår av undersökningar och jämförelser, mycket stor analogi med de hydrodynamiska, och de teoretiska momenten i skeppsbyggeriet ha därigenom fått en mäktig knuff framåt.

I betraktande av att skeppsbyggeriet går tillbaka ända till hedenhörs, är det förvånansvärt, hur begränsad vår kunskap f. n. är exempelvis ifråga om ekonomiska fartygsformer och därmed sammanhängande problem. Vid tekniska högskolan har man sedan en åtta år tillbaka ett modernt skeppsbyggnadslaboratorium, där man efter måttet av sina resurser inriktat sig på undersökning av en del för skeppsbyggeriet vitala motståndspänningar. En utökning av instrumentutrustningen för undersökning av propellerformer pågår. Självfallet ha dessa undersökningar och de studerandes deltagande däri icke kunnat äga rum i samma utsträckning, som sker i utlandets stora motsvarande laboratorier. Men den inriktning, som därigenom givits undervisningen i skeppsbyggnad vid tekniska högskolan och det underlag, som denna får genom de omfattande kurserna i de grundläggande ämnena och senare i de parallellgående tillämpningsämnena har lyft upp utbildningen av skeppsbyggarna vid tekniska högskolan på ett mycket högt plan. Genom att på föreslaget sätt för den blygsamma merkostnaden av omkr. 3 000 kr. pr år omlägga lärarebefattningarna i skeppsbyggnad m. m. till två professurer fullföljes endast en naturlig utveckling och säkerställes bättre i fortsättningen undervisningen vid högskolan inom detta fackämne.

För var och en som haft tillfälle tänka sig in i ifrågavarande spörsmål står det klart, att utvecklingen till hög nivå av en fackutbildning vid en högre undervisningsanstalt icke är ett isolerat problem. Det fordras såsom framhållits, att undervisningen i de grundläggande ämnena är avpassad härför, det fordras också att samtliga tillämpningsämnen inom facket — och icke enbart det nominellt mest framträdande — bedrivs efter de höga anspråken, och det fordras slutligen utrymme och laboratorier för att fullfölja de goda avsikterna.

Det vore onekligen en missriktad åtgärd, när inga hållbara skäl kunna anföras för Chalmers' förtursrätt i ifrågavarande avseende, att i avvaktan på detta instituts omorganisation strypa till utvecklingen inom skeppsbyggnadsavdelningen vid tekniska högskolan. Nu såväl som annars råder minsta medlets lag, och det finns ingen tvekan om att som förhållandena reellt ligga till, få vi mest valuta för pengarna genom att på föreslaget sätt utveckla tekniska högskolan.

C. K.

## TILL FRÅGAN OM EN INGENJÖRERNAS HEDERSKODEX.

Vid teknologföreningens allmänna sammanträde den 20 febr. förelåg bl. a. till behandling den från flera tidigare sammanträden uppskjutna frågan om Riktlinjer för ingenjörens och arkitektens lojala uppträdande under

sin yrkesutövning gent emot allmänhet och kolleger. Riktlinjerna ha tryckts som föreningens handl. 210 och förslagsställaren civilingenjör J. Körner har i häfte 46, 1928 behandlat dem under rubriken Teknisk yrkes-

etik. Vid nu ifrågavarande sammanträde höll kommerserådet Axel F. Enström som även deltagit i riktlinjernas utarbetande följande anförande:

Då jag varit med om att utarbeta det förslag till regler och råd, som styrelsen förelagt föreningen, och som under hand fått benämningen "hederskodex", så har jag icke velat undandraga mig att framlägga de synpunkter, som för mig varit bestämmande vid min medverkan till detta förslag.

Förslaget har, efter vad jag förstär, på sina håll mottagits med tvekan, och jag tror mig förstå orsaken till denna tvekan. Icke för att innehållet som sådant torde väcka någon opposition. Dess bättre äro nog alla ingenjörer eniga om den saken. Tvärtom torde det ligga så till att innehållet anses så självklart, att det skulle vara onödigt att affischera det. Och under denna åskådning ligger nog i själva verket ett svenskt lynnesdrag, som är all aktning värt. För svenskt psyke är nämligen allt, som kan få en bismak av hyckleri eller fariseism, helt enkelt förhatligt. Och jag förstär väl, att det kan ligga något motbjudande i att överhuvudtaget hissa en fana med inskriptionen: "Se, så fin karl jag är", så mycket mer om man samtidigt kanske har en misstanke, att när allt kommer omkring så har det måhända i praktiken ibland sina svårigheter att samvetsgrant foga in levernet i samklang med läran.

Även om jag personligen icke är främmande för en sådan inställning, en inställning som var vanlig då "seklet var ungt", är jag dock benägen att betrakta dess till negativism ledande konsekventa tillämpning såsom icke förenlig med den moderna tidens förändrade krav.

Jag skäms icke att sätta upp den här skylten, jag är beredd att tala för den och närmare utlägga texten för vem det vara må, och jag tror, att den kan vara till positiv nytta, främst för de unga generationerna, när de träda ut i förvärvslivet, men även kanske också någon gång i faktiska intressekonflikter.

Jag vill med några ord söka ge skäl för denna min ståndpunkt.

Grundtanken i den föreslagna självdeklarationen är helt enkelt den, att jag som ingenjör förklarar mig beredd att i min yrkes- och förvärvsverksamhet uppträda som en gentleman — jag får acceptera ordet som det är, då det inte kan översättas. Det innebär, att jag inte vill tillskansa mig några oberättigade eller omtvistade fördelar, att jag först och främst vill göra tjänst åt mina uppdragsgivare, klienter och kunder ävensom åt samhället och mänskligheten, att jag visserligen gör anspråk på min rättmätiga lön, men att jag icke är den, som eftersträvar att utnyttja varje chans till min egen fördel, även om en sådan smartness skulle vara formellt oantastlig. Jag står för mitt ord, även om jag skulle förlora på det. Jag sätter rent av en ära i att tillhöra en nation, som kallas "die dummen Schweden".

Mina herrar, är detta till en början så alldeles självklart? Se vi inte litet emellanåt sådana strävanden hänade i stil med det sistnämnda öknamnet på det svenska folket? Är det så alldeles självklart för den unge ingenjören, att det inte tillkommer en modern ung man, som träder ut i livet, att skrupelfritt ta vara på varje chans till egen fördel? Är det inte i mångas ögon duktigt att vara smart, bara man klarar sig formellt?

Ordet "smart" kommer från Amerika, där det kan sägas karakterisera en viss period, men lustigt nog kommer också reaktionen från samma håll, och som ett uttryck därför jämväl dessa inom olika yrkesgrupper antagna deklarationer av hederskodextyp. Inom det amerikanska affärslivet har den åskådningen numera slagit igenom, att den egna prestationen, den egna tjänsten är paragraf ett. Med den utgångspunkten kommer säkert förr eller senare en god förtjänst. "He profits most, who serves best", heter det, och det är inte något sentimentalt slagord, utan en på erfarenhet baserad ekonomisk maxim. Det visade sig nämligen, att under den amerikanska "smartness"-perioden, den varaktiga framgången, som var i stånd att överleva skiftningar och kriser i de ekonomiska förhållandena, den var förbehållen de företag och företagare, som byggt upp sin affär på i första hand uppfyllandet av påtagna förpliktelser åt alla håll, med ett ord på principen "service". Pionjärerna ansågos till en början som åsnor, men alla ville gärna handla med åsnorna. Däri låg hemligheten.

Nå, i en skolklass finns det som regel inte bara välartade pojkar. I den stora amerikanska samhällsskolan finns det gott om både hycklare och rackare. Men det vore ett misstag att tro, att icke den vederhäftiga majoriteten arbetar med full insikt om värdet av vad jag skulle vija kalla en medvetet reglerad och kontrollerad egennytta i motsats till en ohejdad sådan.

I boken "Mannen som kände Coolidge" skojar författaren Sinclair Lewis obarmhärtigt med den s. k. amerikanska medelssvensson och hans rätt tvivelaktiga sätt att se på "service", men det vore orätt att tro, att han därmed satiriserar över annat än de efterblivna i klassen.

Vad Europa beträffar, kan det nog inte förnekas, att inställningen är en något annan, och i varje fall skiftar en del med breddgraden. Svenska representanter ha mer än en gång i internationellt umgänge fått erfara, att man på sina håll gärna affischerar höga principer och jämväl skriver under vackra fördrag, men att man lätt och lekande gör en konst i principerna, när det gäller tillämpningen.

Men, mina herrar, jag skulle vilja fästa uppmärksamheten på, att "die dummen Schweden" f. n. hålla på att inhösta sin rättvisa vinst. Det är ett faktum, som inte kan bortresoneras, att Sverige f. n. kommit att internationellt intaga en framskjuten och respekterad ställning både i kommersiellt avseende och såsom nation. Och jag har direkta belägg för att detta i hög grad kan återföras dels på våra kommersiella föregångsmän på det internationella planet och deras individuellt uppvisade absoluta pålitlighet, dels på vår av många avhånade korrekthet såsom nation i de mellanfolkliga affärerna. Det är intet tvivel om att inte ärlighet varar längst även i denna syndiga värld.

Det klagas ibland på att våra unga ingenjörer, när de lämna undervisningsanstalterna äro så "gröna" ur affärssynpunkt. Och det har inte saknats röster för att man borde redan på undervisningens stadium söka råda bot härpå. Jag tror för min del inte, att man kan komma åt saken på den vägen. Den insikt det här gäller kan endast erfarenheten skänka. Men där har yrkessammanslutningen en uppgift att fylla. Med dessa allmänna regler kan den ge en ledtråd. Och det skulle i mitt tycke icke misskläda teknologföreningen

att gå vidare och skaffa specialregler för exempelvis ingenjörens ställning såsom arbetsledare, för hans förhållande i anställningen vis å vis äganderätten till uppfinningar, för hans ställning som konstruktör och rådgivare i vad rör skyldigheter att låta en var få sitt ifråga om idéer etc. En del sådana projekt ha skärskådats under utredningen, men man har ansett lämpligt att tillsvidare stanna vid en allmän stomme och låta något anstå med en fortsättning.

För min del anser jag, att vårt lands främsta ingenjörsförening har en stor uppgift att fylla genom att ta upp till behandling spörsmål av denna art, berörande ingenjörens ställning överhuvudtaget i samhället. Här finns tillfälle till positiva insatser, under det att på det rent tekniska området sådana insatser i

allmänhet måste bli förbehållna de fackliga sammanlutningarna. Ingenjören blir ju numera i allt flera fall företagsledare och får som sådant ökat inflytande på det ekonomiska livet. Det finns åtskilliga problem där, som skulle behöva ventileras. För min del vill jag också gärna tänka mig ingenjören såsom alldeles särskilt ägnad att företräda och propagera självbehärskning i fråga om egna intressen, lojalitet, absolut korrekthet i yrkesutövning och affärer såväl som rättvisa och opartiskhet i de sociala intresseomställningarna. Att hävda sådana synpunkter är bestämt inte någon överloppsgärning. Ty som sagt det finns ännu folk, som tycker det är dumt och naivt att vara korrekt. Därför skadar det inte, att det sägs ifrån och ges rent besked — även i gamla Sverige.

## VÄGVÄSENDETS OMORGANISATION.

Frågan om omorganisation av vägväsendet har länge stått på dagordningen. Utredningar och förslag till lösandet av denna organisationsfråga ha av särskilda sakkunniga avgivits under åren 1925, 1927 och 1928. Proposition, grundad på under förra året framlagt förslag, avläts till samma års riksdag, men föll. I riksdagsskrivelsen uttalades emellertid en förväntan, att förnyat förslag till lokal vägorganisation, i huvudsak baserat på de av 1927 års sakkunniga uppdagna riktlinjerna, men med vissa av riksdagen närmare angivna modifieringar, måtte föreläggas 1929 års riksdag. Med anledning härav har inom kommunikationsdepartementet utarbetats ett nytt förslag till omorganisation av det lokala vägväsendet. Den nu avlämnade propositionen avviker från departementsförslaget dels ifråga om antalet vägingenjörstjänster, vilka enligt detsamma skulle vara 20, under det att i propositionen föreslås inrättandet av 23 sådana tjänster, dels med avseende på vägärendenas handläggning, för vilka förordas en mera vittgående decentralisation, som närmare ansluter sig till 1927 års förslag.

Enligt det förslag som framlades av 1927 års sakkunniga, skulle den lokala vägorganisationen utgöras av i varje län anställda, helt statsavlönade vägingenjörer och biträdande ingenjörer med högre teknisk bildning, vilka, frigjorda från ekonomiskt beroende av vägdistriktet, skulle vara rådgivande och beredande statstjänstemän samt verkställa allt kontrollarbete. Såväl vägingenjörer som biträdande ingenjörer skulle vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän, men länsstyrelsen skulle bestämma över deras tjänstgöring. I alla frågor berörande väghållningens tekniska och tekniskt-ekonomiska utförande skulle de lyda under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Både vägingenjörer och biträdande ingenjörer borde enligt förslaget tills vidare anställas på extra stat och förordnas de förra av kungl. maj:t för en tid av sex år, de senare av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tills vidare. Med avseende på löneförmåner skulle vägingenjörer hänföras till lönegrad B26 i avlösningsreglementet för statsdepartementet och vissa andra till den civila statsförvaltningen hörande verk samt dessutom såsom avlöningstillägg erhålla en halv procent av de vägbyggnadsanslagsmedel och automobilskattemedel — från-

sett till vägunderhållet automatiskt utgående bidrag — som för året tilldelats länet, dock högst 5 000 kr. Dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk skulle utgå å lönen men ej å avlöningstillägget. Den fasta lönen utan dyrtidstillägg bleve för vägingenjörer enligt detta förslag i högsta löneklassen å dyraste ort 10 020 kr. Biträdande ingenjörer skulle hänföras till lönegrad 20 av den för extra ordinarie tjänstemän gällande löneplanen med en högsta lön förutom dyrtidstillägg av 6 816 kr.

Beträffande vägingenjörernas arbetsuppgifter, skulle dessa i främsta rummet vara att biträda länsstyrelserna vid vägärendenas handläggning och att utöva kontroll å vägprojektering, vägbyggnad och vägunderhåll i länet samt stå landsfiskaler och väghållare till tjänst med kostnadsfria råd och upplysningar. Vägingenjörerna skulle också i den mån deras tjänst det medgäve, enligt länsstyrelsens förordnande verkställa vägundersökningar med upprättande av planer och kostnadsförslag ävenså renstakning och, särskilt vad de norrländska länen angår, i erforderliga fall även arbetsledning, varvid förrättningsarvodena skulle tillfalla statsverket. Däremot finge vare sig vägingenjörer eller biträdande ingenjörer åtaga sig avlönade uppdrag av vägstyrelse.

Genom att ställa opartiska tekniker till länsstyrelsernas förfogande ansågs en eftersträfvansvärd förenkling kunna åstadkommas vid vägärendenas handläggning. I detta syfte föreslogs också upprättandet av flerårsplaner i samtliga län. Bland ärenden, som enligt förslaget borde förläggas till länsstyrelserna, må nämnas: beviljande av statsbidrag, upprättande av kontrakt med de väghållningsskyldiga om arbetets utförande med statsbidrag, revision av räkenskaper, utbetalning av statsbidrag till vägbyggnader samt avsyning och godkännande av fullbordade arbeten. Vägstyrelserna komme alltså i stort sett endast att ha med länsstyrelserna att skaffa och slippa den omfattande skriftväxlingen med olika myndigheter.

Med avseende på den centrala myndigheten för vägväsendet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, föreslogs att denna även i fortsättningen skulle utöva den tekniska ledningen av vägväsendets utveckling samt av vägbyggandets och vägunderhållets utförande. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle äga att till

vägingenjörernas efterrättelse utfärda allmänna tekniska och tekniskt-ekonomiska direktiv samt genom täta inspektioner av styrelsens tjänstemän förskaffa sig en grundlig kännedom om vägväsendets tillstånd och behov. I styrelsen skulle bl. a. upprättas en vägbyrå. Dessutom skulle på extra stat anställas tre vägingenjörer och en broinspektör. Styrelsens chef föreslogs erhålla generaldirektörs ställning.

Den nu framlagda propositionen ansluter sig huvudsakligen till 1927 års förslag i ämnet. Enligt detsamma skola i länen vara anställda vägingenjörer och biträdande ingenjörer, nämligen en vägingenjör i varje län utom Gotlands, som skall ha vägingenjör gemensamt med Uppsala län, samt i hela riket sammanlagt 20 biträdande ingenjörer.<sup>1</sup> I likhet med vad som tidigare föreslagits anses, att vägingenjör bör vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman med stationsort i vederbörande residensstad.<sup>2</sup> Länsstyrelsen skulle bestämma över hans tjänstgöring utom i frågor som röra väghållningens tekniska och tekniskt-ekonomiska utförande. I detta avseende skall han lyda under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vad sålunda föreslås beträffande vägingenjör gäller jämväl ifråga om biträdande ingenjör. För att fullständigt frigöra vägingenjörer och biträdande ingenjörer från det enskilda förvärvsintresset, föreslås även nu att de skola vara helt statsavlönade. Vägingenjör skall tillsättas på extra stat av kungl. maj:t efter gemensamt förslag av länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för en tid av högst sex år. Biträdande ingenjör förordnas tillsvidare av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter förslag av vägingenjören.

Beträffande avlöningsförmåner föreslås, att dessa för vägingenjör icke må sättas lägre än till omkring 14 000 kr. å dyraste ort. Arvodet anses böra graderas efter dyrort sålunda, att detsamma kommer att utgöra å G-ort (Stockholm, Östersund, Luleå) 14 040 kr., å F-ort (Göteborg, Karlstad, Västerås, Härnösand, Umeå) 13 770 kr., å E-ort (Uppsala, Linköping, Nyköping, Malmö, Örebro, Falun, Gävle) 13 500 kr., å D-ort (Jönköping, Kalmar, Karlskrona, Halmstad, Vänersborg) 13 320 kr. och å C-ort (Växjö, Kristianstad, Mariestad) 12 960 kr. Å lönen skulle utgå dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk.<sup>3</sup>

Vid beräkandet av anslaget till biträdande ingenjörer har man utgått ifrån en genomsnittslön enligt lönegrad 20 i den för extra ordinarie tjänstemän gällande löneplanen. Det förutsattes emellertid skola ankomma på kungl. maj:t att — inom ramen av tillgängliga anslag — efter förhållandena inom varje län

<sup>1</sup> I motion i andra kammaren yrkas, att riksdagen måtte besluta om sådan ändring i den k. propositionen rörande omorganisation av vägväsendet att dels tillsättandet av biträdande vägingenjör må anstå tills vidare, med rätt för k. m:t att efter prövning i varje särskilt fall och efter förslag av vederbörande länsstyrelse förordna om sådan tjänstemans tillsättande, dels att vägdistrikt skulle erhålla rätt att föreslå lämplig förrättningsman för uppgörande av förslag till plan och kostnadsberäkningar.

<sup>2</sup> I en i första kammaren väckt motion föreslås, att vägingenjörerna skola vara länsstyrelsernas tjänstemän.

<sup>3</sup> I motion i andra kammaren hemställs, att riksdagen ej måtte fastställa vägingenjörernas arvoden till högre belopp än 12 040 kr. å G-ort, 11 770 kr. å F-ort, 11 500 kr. å E-ort, 11 230 kr. å D-ort och 10 960 kr. å C-ort. Dyrtidstillägg skulle utgå enligt samma grunder som föreslagits i propositionen.

bestämna såväl antalet biträdande ingenjörer som deras avlöning, vilken anses böra tillmätas med hänsyn dels till den tekniska utbildning, som i varje fall erfordras, dels till vederbörandes erfarenhet och kunighet på ifrågavarande område. I åtskilliga fall anses tjänstemän med lägre teknisk utbildning med fördel kunna användas. Biträdande ingenjör skulle också åtnjuta dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk.

För väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vidkommande föreslås icke några organisatoriska förändringar. Kommunikationsministern anser, i likhet med vad riksdagen förutsatt, att frågan om styrelsens omorganisation icke bör tagas upp till slutligt avgörande förrän man vunnit någon tids erfarenhet efter övergång till den nya lokala vägorganisationen. På grund härav ha de tidigare föreslagna inspektörsbefattningarna ej upptagits i propositionen. Den erforderliga inspektionen anses i stället tillsvidare böra utföras av tjänstemän inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och av sådana distriktstjänstemän, som vid genomförande av den nya lokalorganisationen bliva övertaliga.

Ifråga om vägärendenas handläggning ha meningarna varit mycket delade om var avgörandet av ärenden angående beviljande av statsbidrag till väg- och broföretag skall ligga. I det övervägande antalet yttranden har förordats att dessa frågor helt och hållet eller till största delen skulle överflyttas till länsstyrelserna. Kommunikationsministern anser att det komme att medföra svårigheter vid anslagsfördelningen därest, som i departementsförslaget förutsatts, vissa statsbidragsfrågor — däribland sådana, vilka avse statsbidrag till nyanläggning av vägar för den genomgående trafiken — fortfarande skulle underställas kungl. maj:ts avgörande, medan den större delen av dem och särskilt de, som gälla statsbidrag av automobilskattemedel, skulle handläggas av länsstyrelserna. I jämförelse med dessa medel bleve det relativt obetydliga belopp som det skulle ankomma på kungl. maj:t att fördela på de särskilda företagen. Likaså framhålles, att det ofta är svårt att avgöra, huruvida en väg är att betrakta såsom väg för genomgående trafik eller icke.

Med hänsyn härtill föreslås att, då vägärendena i övrigt skola koncentreras till länsstyrelserna, jämväl frågorna om beviljande av statsbidrag måtte handläggas av nämnda myndigheter. Till länsstyrelserna borde därför överlämnas ärenden angående statsbidrag från anslaget till byggande av landsvägar, vanliga bygdevägar och broar samt från anslaget till byggande av enkla bygdevägar ävensom automobilskattemedlens länsfonder. Dessa anslag och medel skulle av kungl. maj:t fördelas mellan länen, därvid kungl. maj:t skulle föreskriva de villkor, som kunna befinnas lämpliga, exempelvis att planerna för sådana företag, som enligt upprättade flerårsplaner äro av mera allmän betydelse, skola underställas kungl. maj:ts godkännande. Därefter skulle vederbörande länsstyrelse äga att, i huvudsaklig överensstämmelse med av länsstyrelsen uppgjord och inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskad flerårsplan avseende tre år samt i enlighet med fastställda grunder, av de länet tilldelade medlen bevilja statsbidrag till de särskilda företagen, av automobilskattemedlen dock med högst tre fjärdedelar av den beräknade kostnaden. Ifrågasattes för något företag högre statsbidrag av automo-