

### [Hans Conrad Koefoed.]

sten, ligeledes alle Stigninger paa Vejene og alle Kurver. Om Vejforholdene i Tyskland kan oplyses: I 1913 var 17 pCt. af samtlige Veje belagt med Sten, i 1933 21 pCt., i 1936 29 pCt., og efter 1936 har Stigninger i Stenbelægningen været endnu stærkere nede i Tyskland.

Hvad kan Aarsagen være til, at vi herhjemme gaar den modsatte Vej? Den bløde Kørsel, som det skal indrømmes at Beton- og Asfaltveje giver, bør ikke være afgørende. Chausséstensvejenes Fordele er mange og væsentlige, og jeg skal nævne en Del af dem. De kan opbrydes lokalt med Lethed, hvis man f. Eks. skal nedlægge Kloakledninger o. lign. Paa disse Veje skrider Bilerne ikke ved en lidt hurtig Opbremsning. Disse Veje blænder ikke, naar de er vaade; det gør derimod baade Asfalt- og Betonveje. Disse Veje bliver ikke glatte i Rimfrost; det bliver Asfaltvejene i høj Grad, til stor Gene ikke mindst for Hestekøretøjer. De ødelægges ikke af Hestebrodder. Forbruget af Benzin og Olie er paa disse Veje erfaringsmæssigt mindre end paa de glatte Veje. Dernæst en Fordel, som ikke mindst Erhvervschaufførerne sætter Pris paa: Rattets lette Vibration paa disse Veje gør, at disse Chauffører, som ofte kører baade Nat og Dag, ikke er udsat for at falde hen og derigennem afstedkomme store Ulykker. Desuden er der ingen Tvivl om, at Chausséstensvejene i det lange Løb er de holdbareste og de billigste, og denne Fordel bliver ikke mindre, efterhaanden som Godstrafikken paa vore Veje bliver større og Kravet om Hastigheden øges.

Dertil kommer, at praktisk talt alle Udgifter ved Tilvirkningen af disse Sten er Arbejds løn. Stenhuggernes Antal kan vel synes relativt ringe, men desuden beskæftiger Værkerne mange Arbejds mænd. Der beskæftiges ligeledes en Del Smede og Maskinarbejdere. Indirekte skaber disse Virksomheder Arbejde og Fortjeneste til Vognmænd og Chauffører og til Brolæggere over hele Landet, og de skaffer Indtægter til Havne og til Skibsfarten. Det kan nævnes, at blot med den nuværende Produktion beløber Udførselen fra bornholmske Havne sig til ca. 1 000 Skibslaster om Aaret. Flere bornholmske Kommuners Økonomi er meget afhængig af de bornholmske Stenværkers Trivsel.

Naar der trods alle disse Stenbelægningens Goder ikke har været Mulighed for øget Afsætning af denne Produktion, er der for mig ingen Tvivl om, at en væsentlig Aarsag er, at der ved Vejmillionernes For-

deling som Tilskud til Vejarbejder er sat et Maksimumsbeløb for de tilskudsberetigede Udgifter til vistnok 6 Kr. 50 Øre pr. m<sup>2</sup>. Dette dækker imidlertid kun ca.  $\frac{2}{3}$  af Udgifterne ved Belægning med Chaussésten. Kommuner og Amter maa saaledes afholde den sidste Ende af Udgifterne af deres egen Kasse, og man viger tilbage for en saadan øjeblikkelig Udgift.

Jeg tillader mig at rette en Henstilling til den højtærede Minister for offentlige Arbejder om at søge dette Forhold ændret, i det mindste saaledes, at Granitten kan blive anvendt som Vejmateriale paa Stigninger, i Kurver og under andre vanskelige Vejforhold. Samtidig har jeg haft Fornøjelsen at henlede ærede Medlemmers og Offentlighedens Opmærksomhed paa et Stykke godt dansk Arbejde.

Endelig ønsker jeg at gøre nogle Bemærkninger vedrørende Hammershus Slotsruin. Jeg vil gerne tale den gamle Borgs Sag, ikke som Turistattraktion — som saadan kunde Bornholm vel til Nød undvære den —, men som et historisk Mindesmærke. Det er en kendt Sag, at Vind og Vejrs nedbrydende Indvirkning er særlig stor paa Ruiner, og at der derfor, hvis man ønsker at bevare dem, stadig stilles Krav om Vedligeholdelse. Kun 5 000 Kr. aarligt findes at være afsat til samtlige vore nationale Mindesmærkers Vedligeholdelse, og dette maa vistnok siges at være et for ringe Beløb. Maaske vil man hævde, at der fra Sagkundskabens Side ikke er for langt flere Midler, men dette har, saa vidt jeg ved, sin Aarsag i, at Opmærksomheden i de senere Aar har været henvendt paa selve Nationalmuseets Udvidelse og Ombygning. Jeg har imidlertid samme Sagkundskabs Udsagn for og har ogsaa ved Selvsyn forvisset mig om, at en Udbedring af Hammershus Ruin i Øjeblikket er stærkt tiltrængt. Hundetaarnet i Ringmurens nordvestlige Hjørne, hele den vestlige Ringmur og Partier i selve Slottets Hovedbygning truer med Nedstyrtning. Det samme gælder den smukke Bro, som fører til Slottet, og som er vor eneste Bro fra Middelalderen, der endnu er bevaret. Her gælder det mere end andetsteds, at hurtig Hjælp er dobbelt Hjælp. Jo mere Forfald, desto vanskeligere at bevare Ruinens oprindelige Skikkelse.

Derfor ogsaa en indtrængende Henstilling til den højtærede Undervisningsminister om at foranledige, at denne Udbedring, til hvilken Udgifterne i et og alt er Arbejds løn, snarest finder Sted. Da det jo i alle Tilfælde vil dreje sig om relativt smaa Beløb,