

[Undervisningsministeren.]

siasterne få del i de forøgede stipendiemidler. Tanken om at hjælpe gymnasieeleverne stammer fra ungdomskommissionens betænkning, og trods det betydelige skolebyggeri i de seneste år medfører geografiske og pladsmæssige faktorer såvel som økonomiske stadig en væsentlig ulighed i adgangen til studentereksamen. Man har derfor fundet det rimeligt at råde bod på denne ulighed bl. a. gennem den nu foreslåede ordning, hvorefter hjælp skal kunne ydes dels til befodringsudgifter, dels som tilskud til omkostningerne ved indlogering i skolebyen for de elever, hvis hjem ligger så langt fra skolen, at de ikke daglig kan tilbagelægge strækningen. Gymnasieelevernes adgang til hjælp er begrænset til et samlet beløb af 500 000 kr. årlig. Heraf skulle 250 000 kr. gå til befodringsstipendier.

Det er ikke mange ændringer, der er foreslået foretaget i loven om ungdommens uddannelsesfond, men de er til gengæld alle af et overordentlig vigtigt indhold.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale forslaget til lovforslaget, og hurtig behandling i det høje ting.

Formanden: Eksemplarer af det nu fremsatte lovforslag vil blive omdelt.

Den første sag på dagsordenen var:

Spørgsmål til ministrene.

Af *From* til forsvarsministeren:

„Kan forsvarsministeren give nye oplysninger om mulighederne for en snarlig ministrygning af færgeruten Grenå-Hundested?“

From: Mit spørgsmål til forsvarsministeren er foranlediget af et problem, der har almindelig trafikalt interesse, og som rammer en privat virksomhed økonomisk på en — i hvert fald forekommer det mig sådan — urimelig måde. Problemet består i, at den direkte færgerute Grenå-Hundested endnu ikke 13 år efter krigens ophør er blevet minestrøget, så der på hver tur må sejles en omvej. Grenå-Hundestedrutens betyd-

ning i den almindelige trafik er vist velkendt. Det er i hvert fald ikke småting, der hvert år befordres ad den vej. For 1957 er tallene således: af personbiler er der overført 64 000, af last- og turistbiler 175 000, af motorcykler og knallerter 22 400, af cykler 6 500 og af passagerer 257 000. Dertil kommer, at der fra den 20. i denne måned vil blive indsat en ny stor færge, hvorefter man venter, at de førnævnte tal fremover vil blive forøget med ca. 50 pct. Det er altså ikke få trafikanter, der hvert år må ofre tid og penge, fordi den omtalte ulempe stadig består.

Derudover betyder den forlængede sejl-tid naturligvis en stor økonomisk belastning for selskabet. Når den ny færge er sat ind, vil den årlige merudgift andrage ca. 130 000 kr., og det er dette, jeg mener at kunne kalde urimeligt. Man må jo ikke glemme, at det drejer sig om et privat selskab, der skal kunne klare sig selv, og som har vist både initiativ og vilje til at løbe en økonomisk risiko for at være på højde med tidens krav. Det er slet ikke store ting, selskabet beder om. Det drejer sig om en strækning på 13 sømil, og selskabet har da også ved stadig gentagne henvendelser til ministrygningstjenesten mødt forståelse og god vilje, men desværre stadig uden noget praktisk resultat. Mit spørgsmål til den højtærede minister er derfor et forsøg på ad denne vej at fremme sagen, og jeg håber, at ministeren kan give mig et positivt svar.

Forsvarsministeren (Poul Hansen): Jeg må først i anledning af det stillede spørgsmål have lov til at nævne, at de af søværnet udrustede ministrygere, der ikke er beskæftiget med uddannelse af personellet, fortsat foretager efterkrigsministrygning i de danske farvande. Denne ministrygning foretages efter en prioritetsliste, der er udarbejdet af det såkaldte ministrygningsudvalg under handelsministeriet, og som indeholder de opgaver, der af handelsskibsfarten anses for vigtigst samfundsmæssigt set. Jeg kan her oplyse, at vore rederorganisationer er repræsenteret i dette ministrygningsudvalg.

Når forholdene kræver det, deltager ministrygerne dog også i løsning af særlige opgaver for såvel civile som militære statsinstitutioner. Den af Grenå-Hundestedruten