

[Gerda Møller.]

hvorvidt man vil være med til at give sit barn et ståsted i tilværelsen og derved gøre det mere egnet til at vurdere alle de påvirkninger, som det uundgåeligt kommer ud for senere i livet. En af baggrundene for, at vi har været meget skeptiske, er de erfaringer, man har gjort i nogle vesttyske stater, hvor man også har indført den generelle fritagelsesmulighed; her kan man se hele klasser, som eventuelt er blevet lidt uenige med deres lærer eller har følt eksamenspres el. lign. som værende lidt for snærende for dem, anmode om en fritagelse. For mig at se er det for både elever og forældre nok noget meget, meget svært noget, hvis man først har bedt sig fritaget, så at anmode om igen at komme til at deltage i undervisningen. Det er ligesom en slags bekendelseshandling, og sådan ønsker vi ikke det skal blive, så jeg håber på, at vi kan få forståelse for vore synspunkter, når vi til sin tid fremlægger dem.

Finansministeren (Heinesen):

Jeg er naturligvis altid taknemlig for at blive mindet om mine gode gerninger, og fru Gerda Møller har jo ganske ret i, at var den pågældende bestemmelse i mit forslag blevet vedtaget, så havde dette problem i dag ikke eksisteret. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at understrege endnu en gang, at regeringen er af den opfattelse, at loven ikke skal kunne udnyttes til at afskaffe undervisningen i kristendomskundskab, men jeg føler mig altså ikke på nuværende tidspunkt overhovedet overtydet om, at en ændring af den eksisterende lov er nødvendig for at nå dette mål.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Fuglsang* (DKP) til ministeren for offentlige arbejder:

»Hvilke forholdsregler agter ministeren at træffe for ikke at forspilde den mulighed for at skaffe beskæftigelse til danske arbejdere og øgede indtægter til DSB, der er opstået ved DDRs tilbud om at udlosse dele af sin tømmerimport i danske havne for derfra med tog at transportere det til dets bestemmelsessted i DDR?«

(Spm. nr. 68).

Skriftlig begrundelse.

Da DDR for nogen tid siden fremsatte ønske om at lade en del af sin import af tøm-

mer gå over danske havne, blev det af mange hilst som et positivt tilbud til gavn for begge parter.

Det gjaldt ikke mindst havnearbejderne, der beskæftigelsesmæssigt i høj grad er ramt af den økonomiske krise, og som med bitterhed har set, at meget af deres arbejde er gået tabt i kraft af den »alfragtaftale«, der trækker betydelige dele af dansk eksport og import over Hamburg.

Fuglsang (DKP):

Jeg skal ikke føje ret meget til den motivering, jeg har givet for spørgsmålet. Både den beskæftigelsesmæssige betydning for os selv og den økonomiske fordel, som det kan have for statsbanerne, ligger umiddelbart klar.

Så har jeg set i debatten omkring dette spørgsmål, at der er talt lidt om kapacitetsvanskeligheder, og hvis denne side af sagen skulle foranledige, at man tager spørgsmålet om havneforhold og hele overfartsproblemet op til ny overvejelse, vil det kun være godt. Vi oplever jo netop i denne tid, at der er en meget stor rejselyst både hos ministre, erhvervsfolk og andre med henblik på at styrke forbindelserne med den del af Europa, som betjenes af trafikken mellem Danmark og DDR, og hvis der kunne gøres noget for yderligere at skabe gunstige forhold, vil det ikke være af vejen.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Jeg må begynde med at sige, at det endnu ikke har været muligt for DSB at få oplysning fra DDR om mængder og tidspunkter for de nævnte trætransporter.

DSB har alligevel tilbudt at udføre de af DDR ønskede trætransporter i det omfang, som den eksisterende kapacitet og hensynet til øvrige forsendere giver mulighed for.

Bestanden af åbne godsvogne er naturligvis tilpasset det normale behov, og da efterårsmånederne i forvejen er spidsbelastningsperiode, har det derfor kun været muligt for DSB at tilbyde indtil 35 vogne til læsning pr. dag i 6 dage ugentlig. En medvirkende årsag til begrænsningen er, at den med østtyske jernbaner aftalte sejlplan for den fælles færgerute Gedser-Warnemünde ikke tillader overførsel af et større ugentligt antal vogne end de tilbudte 210. Ved fastlæggelsen af rutens kapacitet i vintersejlplanen 1976-77 forelå der ingen oplysning om de her omtalte trætransporter, og der er på