

[Socialministeren.]

få uddannet en af kommunens lærere til at varetage særundervisningen. En sådan ordning medvirker altså til at realisere de mål, undervisningsministeriets cirkulære af 26. juni 1943 opstiller. I lovforslaget er det derfor bestemt, at socialministeren skal forhandle med undervisningsministeren om gennemførelsen af de nærmere regler.

Lovforslagets udgiftsberegning er skønsmæssig. Det kan vel beregnes, hvad det vil koste staten at overtage undervisningen af de ca. 300 personer årlig, som nu undervises lokalt ved kommunernes foranstaltning. Disse udgifter er beregnet til ca. 1 000 kr. pr. person eller 300 000 kr. Herudover er der ekstraordinært regnet med ambulante behandling af 400 af de på instituttets venteliste opførte patienter. Den samlede merudgift det første år er herefter skønsmæssigt opgjort til 700 000 kr. Bortset fra den ekstraordinære ophobning af tilfælde på grund af instituttets venteliste må der imidlertid på længere sigt regnes med en stigning i antallet af personer, der undervises ambulant, efterhånden som landet dækkes med talelærere og ordblindelærere.

Til dem, der er i tvivl om betimeligheden i, at staten ikke blot overtager udgifter for kommunerne, men også gør behandlingen helt gratis uanset trang, vil jeg gerne til slut sige:

Vi er her i landet efterhånden nået frem til, at mennesker, der vil dygtiggøre sig ved at udvide deres skolekundskaber, kan få denne undervisning gratis gennem de kurser, der iværksættes efter aftenskoleloven. I de tilfælde, lovforslaget omfatter, er der tale om at give en undervisning, som måske er forsømt i skolen, og der er samtidig tale om noget så elementært som at lære at tale, læse eller skrive. Denne særundervisning kan imidlertid kun sjældent etableres efter reglerne i aftenskoleloven, fordi der ikke kan samles det forudsatte mindsteantal af elever. Enhver vil sikkert være enig med mig i, at der er noget skævt i, at f. eks. en husassistent, der lider af ordblindhed, og som søger at komme over denne lidelse, selv må betale for sin undervisning, samtidig med at hendes arbejdsgiver i kraft af reglerne i aftenskoleloven gratis kan genopfriske sine sprogfærdigheder.

Jeg mener, at det foreliggende forslag, om det gennemføres, menneskeligt set vil betyde en væsentlig hjælp for den enkelte til at komme over lidelsen eller bedre tilstanden, og den lettere adgang til behandling vil medvirke til, at de pågældende kommer til at stå bedre rustede i erhvervsmæssig henseende.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til velvillig behandling i det høje ting.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg har herved den ære for det høje folketing at fremsætte forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af protokol om oprettelse af en europæisk transportministerkonference, undertegnet i Bruxelles den 17. oktober 1953.

Som det fremgår af bemærkningerne til forslaget, findes der en række internationale organisationer, der behandler transportspørgsmål, og en del af dem, ganske særlig de, som beskæftiger sig med jernbanespørgsmål, har gennem praksis nået en sådan fasthed, at de fleste praktiske tekniske forretninger afvikles uden besvær af embedsmændene ved periodisk afholdte møder.

Imidlertid er der efter sidste krig oprettet nye organisationer såsom OEEC i Paris, Europarådet i Strasbourg og De Forenede Nationers økonomiske kommission for Europa i Genève, som alle, men dog især den sidste, også har taget problemer vedrørende landevejstransporterne og, hvad der ganske vist ikke vedrører os her i Danmark så meget, flodtransporterne op til drøftelse. Der er i disse organisationer, og altså særlig i Genèveorganisationen, udført et godt og grundigt arbejde med alle slags transportspørgsmål, men det må indrømmes, at det i nogen grad har skortet på at få de møjsommeligt tilvejebragte teoretiske resultater ført ensartet ud i livet. Grunden her til er, tror jeg nok, at de beslutninger, der tages i de bestående nye organisationer, så gennemarbejdede de end er, er truffet af regeringsekspertter, der som oftest ikke har haft fornøden bemyndigelse til at få gennemført de vedtagne internationale resolutioner uden ændringer eller allehånde forbehold i deres respektive lande.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Tanken om at tilvejebringe et forum, for hvilket de omtalte beslutninger kunne fremføres med det formål at få de ansvarlige personer til at tage stilling til problemerne og eventuelt at få det, som ekspertkonferencerne var blevet enige om, ført ud i praksis på en ensartet måde, var derfor nærliggende, og i foråret 1953 tog OEEC i Paris initiativet til en række møder, hvori deltog alle OEECs medlemslande samt Spanien og Jugoslavien, hvilket resulterede i denne europæiske transportministerkonference, som blev oprettet i oktober 1953.

Det er tanken, at de deltagende landes trafikministre skal træffes i hvert fald een gang årligt og forsøge at opnå den bedste og mest rationelle udnyttelse af transportmidlerne og at udvikle og koordinere det europæiske transportsystem, væsentligst på grundlag af de studier, som man har gjort i de bestående internationale organisationer.

Fra dansk side har vi ved forarbejderne til protokollen lagt megen vægt på, at der ikke blev gjort noget indgreb i de opgaver, som de allerede eksisterende internationale organisationer havde fået tildelt, og ganske særligt var det ikke alene vort, men i realiteten alle deltagende landes ønske, at de rent studiemæssige opgaver skulle forblive, hvor de var, nemlig hos jernbanernes gamle prøvede organisationer og hos den økonomiske kommission for Europa i Genève. Man er enig om, at den nye transportministerkonference ikke skal og ikke bør få lov at blive et studieorgan, og derfor kan man også nøjes med et rent administrativt sekretariat, der kun omfatter een embedsmand og nogle få kontorfolk, og dette ganske beskedne antal funktionærer skal ydermere være en integrerende del af OEECs sekretariat, hvilket har den fordel, at der ikke skal lejes ekstra lokaler, ikke skal købes dyre kontormaskiner, og at møderne kan foregå i de forhåndenværende, velegnede lokaler, som OEEC råder over i Paris. Det er dog tænkeligt, at nogle af

møderne vil blive afholdt andetsteds end Paris, dersom noget medlemsland indbyder konferencen til møde hos sig.

Jeg vil gerne henlede det høje tings opmærksomhed på 2 ting, der findes i bemærkningerne til forslaget. For det første, at konferencen i alle økonomisk betydningsfulde spørgsmål af almindelig karakter vil rådføre sig med OEEC, og for det andet, at kun de beslutninger, der af et deltagende land tiltrædes på konferencen, skal være bindende for det. Der er altså ikke tale om, at nogen kan bindes ved flertalsbeslutninger.

Idet jeg iøvrigt henviser til bemærkningerne, hvoraf det bl. a. fremgår, at den europæiske transportministerkonference allerede er en realitet, da de fornødne 6 stater har ratificeret den, vil jeg gerne tilføje, at Danmark har en stor interesse i konferencens fremtidige arbejde, ikke mindst af hensyn til den plads, vi indtager på de internationale lastbiltransporters område.

Jeg skal derfor anbefale forslaget til hurtig behandling.

Formanden: Udenfor dagsordenen har den højtærede undervisningsminister ordet for at fremsætte de for hans vedkommende anmeldte lovforslag.

Undervisningsministeren (Bomholt): Jeg har herved den ære for det høje ting at fremsætte forslag til lov om „Ungdommens uddannelsesfond“s forvaltning og virksomhed samt forslag til lov om vederlagsfri undervisning m. v. i de offentlige højere almenskoler.

Disse forslag har et bestemt sigte. I et demokrati, der vil holde sig levende og stærkt, må der være lige start for lige evner og åben bane for den, der har dygtighed og vilje til at gå studievejen. Uddannelsen må demokratiseres, så at intet barn og ingen ung på grund af ydre hemninger hindres i at nå sit mål. Alle kræfter i vort demokrati må udnyttes. De dygtigste evner må have mulighed for at yde det ypperste, de formår, i helhedens tjeneste.