

[Ministeren for offentlige arbejder.]

typografi, og hr. Glensgård vil fra sin virksomhed i erhvervslivet vide, at det er noget af det, man anlægger som betragtning i al moderne reklame og al moderne pr-virksomhed.

I forbindelse med det årlige værftsoophold for DSBs færges er det blevet undersøgt, hvad en ændring af færgernes udvendige navnebeskiltning, ca. 8 navnesteder pr. færges til ny typografi, ville koste. Disse navne er anført med påsevejede plader, og det vil koste ca. 30.000 kr. pr. færges.

På grund af en intern fejldisponering blev sagen ikke forelagt DSBs ledelse, før arbejdet blev beordret udført på 4 færges. Da sagen kom til DSBs ledelses kundskab, blev der straks taget skridt til at forhindre gentagelser, og nu undersøger man, hvorvidt navneændringer på andre færges kan ske for en ganske minimal udgift, idet ændringerne ellers ikke vil blive udført; DSB har over for mig beklaget denne fejldisponering.

Men så vil jeg gerne sige, uden at svække denne beklagelse, men alligevel for at give sagen den rette proportion, at et værftsoophold for en stor færges, f. eks. en Storebæltsfærges, andrager mellem 1½ og 2 mill. kr., og DSBs samlede budget for færgesvedligeholdelse andrager ca. 32 mill. kr. om året i forhold til de 30.000 kr., der er anvendt på de 4 færges pr. stk.

Glensgård (FP):

Jeg er fuldt klar over, at ordet uanstændigt skiller ministeren for offentlige arbejder og undertegnede. Det er nemlig således, at jeg finder, det er uanstændigt, at man benytter disse enormt mange penge på slige forhold. Nu fik vi nævnt, at det kunne gøres for noget med 30.000 kr. pr. færges. Jeg husker ikke antallet af færges, men det er ikke for meget sagt, at vi nærmer os måske en lille halv million kroner bare på ændringen af navnetrækkene.

Det er selvfølgelig rigtigt, som også ministeren var inde på, at der godt måtte komme et nyt design i DSB, det har måske været tiltrængt, og det er selvfølgelig udmærket, når det foregår i den løbende ændring og i den løbende vedligeholdelse af disse ting. Men når der er tale om en udgift

af denne størrelsesorden, måske en lille halv million kr., så vil jeg tillade mig at bruge ordet uanstændigt.

Det er nok spørgsmålet, om ikke det er den grundlæggende forskel på ministeren og mig, at jeg ikke mener, man kan acceptere dette enormt store pengeforbrug, fordi det, som også ministeren sagde, jo skulle være et forbrugervenligt firma. Jeg er ikke sikker på, om disse kunder hos dette forbrugervenlige firma ikke hellere så en lavere takstpris.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

For at forhindre mytedannelse vil jeg gerne sige, at der ikke er tale om en lille halv million kr., der er tale om 4 skibe, og det giver nøjagtigt 120.000 kr., altså betydeligt mindre.

Jeg vil gerne understrege igen, at DSB gennemfører et program for at gøre sig kundevenlig, for at gennemføre en pr-virksomhed og også for at gøre sig så rentabel som overhovedet muligt, og det må være ting, der har den samme interesse for hr. Glensgård som for mig, der kan ikke være nogen grundlæggende forskel. DSB har også bevist, at de har kunnet gøre det, og så er der ingen mening i at stoppe de forsøg, man gør, og som oven i købet giver gode resultater.

Glensgård (FP):

Kun må jeg lige minde ministeren om, at det var 4 skibe, det var foretaget på. Det, jeg talte om, var, hvad der skulle ske i tiden fremover. Det var ministerens egen oplysning, at det var foretaget på 4 skibe, og jeg vurderer, at DSB har så mange, at det mindst kan give en omkostning for DSB på en lille halv million kr. Det er ikke tilbagevist.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Knud Jespersen* (DKP) til handelsministeren:

„Kan ministeren oplyse, hvor mange af Danmarks 500 største koncerner der er registreret af monopoltilsynet?“

(Spm. nr. 120).