

[Glensgård]

gede, at DSB ikke havde bevillingsmæssig godkendelse til udgivelse af en sådan avis.

Brochuren, som i disse dage udleveres til bilister på Storebæltsoverfarterne, er efter spørgerens opfattelse af samme karakter som den avis, der gav anledning til en minister-næse.

De mange skattedyderkroner, der hvert år pumpes ind i DSB, skal jo nødvendigvis bruges til fjant og fjas, hvorfor ministeren bør påse, at DSB ikke anvender penge til udgivelse af brochurer og lignende, for hvilke der ikke er bevillingsmæssig baggrund.

Selve brochuren 13 sider er inddelt i 2 afsnit. De første 6 sider er nogle børnetegninger, der skal forestille udviklingsforløbet fra et samfund, hvor bilen er transportmidlet, og over til et samfund, hvor bilen delvis er afløst af toget som transportmiddel. De resterende sider er farvelagte fotos, der nærmere beskriver intercitytogene.

*Besvarelse (5/4 78):*

**Ministeren for offentlige arbejder** (Kjeld Olesen):

Brochuren »Fremtiden bil« har til formål at fortælle bilister om intercitytog samt gøre dem opmærksomme på, at intercitytoget i mange tilfælde kan være et relevant alternativ til bilen ved længere rejser.

Der er altså tale om en ren reklametryksag (salgsbrochure) for et specifikt DSB-produkt, nemlig intercitytoget.

Det kan oplyses, at brochuren, der er trykt i et oplag på 152.300 eksemplarer, er et led i en reklamekampagne for DSBs fjerntrafik.

Udgiften, 191.300 kr., er følgelig afholdt på konto 863, reklameformål.

Brochuren sammenlignes i sin målsætning med en tidligere publikation »Al den snak om kollektiv trafik«. Denne sammenligning er irrelevant. Der var i det første tilfælde tale om en tryksag, som diskuterer og argumenterer for den kollektive trafik generelt.

Den omtalte brochure »Fremtidens bil« har ikke haft som formål at skabe debat om kollektiv trafik. Dens eneste opgave er at sælge et konkret DSB-produkt, nemlig intercitytrafikken.

Det publikum, brochuren henvender sig til, er bilister og deres familier, idet det naturligvis er her, størsteparten af DSBs potentielle kunder befinder sig.

Brochuren er bl. a. uddelt på Storebælts-overfarten, fordi man her kan få kontakt med et meget stort antal bilister inden for en kort periode.

Man har forsøgt at gøre stoffet så lettilgængeligt og interessant som muligt – uden at den ret humoristiske form har trukket noget fra i den saglige argumentation.

De fleste bilister vil umiddelbart have ret ringe interesse i at læse en brochure om tog alene.

Det hedder i begrundelsen, at brochuren tegner »udviklingsforløbet fra et samfund, hvor bilen er transportmidlet, og over til et samfund, hvor bilen delvis er afløst af toget som transportmiddel«.

Dette er en misforståelse, som ikke har nogen dækning i brochuren indhold. Den handler om Danmark i 1978. Og dens formål er at beskrive, hvilke fordele intercitytoget – i dag – kan have i forhold til bilkørsel.

Det væsentligste afsnit i brochuren hovedtekst lyder:

»Det var ikke meningen at få nogen til at se skævt til bilen af i dag. Den kan nogle ting, som toget aldrig vil kunne. Til gengæld er det måske lykkedes vor smågale billedesigner at understrege nogle ting, som toget kan i dag – og som bilen aldrig vil kunne.«

Det kan i øvrigt oplyses til spørgerens bemærkning om »børnetegninger«, at man under udarbejdelsen af brochuren havde adgang til kopier af billedesigneren Alex Issigonis' skitser til Morris Mini. Der er naturligvis ikke tale om noget plagiat, men vi har forsøgt at ramme en stil, der lå tæt på disse skitser. Opgaven er blevet løst af Bo Bonfils, som er en af landets bedste professionelle biltegnere.

På denne baggrund må det fastholdes, at »Fremtidens bil« er en normal salgsbrochure for intercitytrafikken, og at den derfor er en naturlig del af DSBs markedsføring. Et eksemplar af brochuren vedlægges.\*)

\*) Ikke optrykt.

Til *socialministeren* (29/3 78) af:

**Jørgen Junior** (FP):

»Er åndssvageforsorgens behandling af Ingeborg Erlangs Hjem så utilstedelig, som det er refereret i Berlingske Tidende den 21/3 78?«